



Obsah

II Nelegislativní akty

NAŘÍZENÍ

- ★ **Prováděcí nařízení Komise (EU) 2018/258 ze dne 21. února 2018, kterým se mění prováděcí nařízení (EU) č. 725/2011 za účelem jeho přizpůsobení změnám v regulačním zkušebním postupu a zjednodušení správních postupů pro podávání žádostí a certifikací ⁽¹⁾ 1**
- ★ **Prováděcí nařízení Komise (EU) 2018/259 ze dne 21. února 2018, kterým se mění prováděcí nařízení (EU) č. 427/2014 za účelem jeho přizpůsobení změnám v regulačním zkušebním postupu a zjednodušení správních postupů pro podávání žádostí a certifikací ⁽¹⁾ 9**
- ★ **Prováděcí nařízení Komise (EU) 2018/260 ze dne 21. února 2018, o ukončení šetření možného obcházení antidumpingových opatření uložených prováděcím nařízením Rady (EU) č. 1008/2011, ve znění prováděcího nařízení (EU) č. 372/2013, na dovoz ručních paletových vozíků a jejich základních dílů pocházejících z Čínské lidové republiky dovozem zasílaným z Vietnamu bez ohledu na to, zda je u něj deklarován původ z Vietnamu či nikoli 16**

ROZHODNUTÍ

- ★ **Rozhodnutí Komise (EU) 2018/261 ze dne 22. ledna 2014 o opatřeních SA.32014 (2011/C), SA.32015 (2011/C), SA.32016 (2011/C) provedených regionem Sardinie ve prospěch společnosti Saremar (oznámeno pod číslem C(2013) 9101) ⁽¹⁾ 22**
- ★ **Rozhodnutí Komise (EU) 2018/262 ze dne 14. února 2018 o navrhované občanské iniciativě s názvem „We are a welcoming Europe, let us help!“ (oznámeno pod číslem C(2018) 895) 64**
- ★ **Prováděcí rozhodnutí Komise (EU) 2018/263 ze dne 20. února 2018, kterým se mění prováděcí rozhodnutí 2014/709/EU o veterinárních opatřeních pro tlumení afrického moru prasat v některých členských státech (oznámeno pod číslem C(2018) 889) ⁽¹⁾ 66**

⁽¹⁾ Text s významem pro EHP.

II

(Nelegislativní akty)

NAŘÍZENÍ

PROVÁDĚCÍ NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) 2018/258

ze dne 21. února 2018,

kterým se mění prováděcí nařízení (EU) č. 725/2011 za účelem jeho přizpůsobení změnám v regulačním zkušebním postupu a zjednodušení správních postupů pro podávání žádostí a certifikaci

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 443/2009 ze dne 23. dubna 2009, kterým se stanoví výkonnostní emisní normy pro nové osobní automobily v rámci integrovaného přístupu Společenství ke snižování emisí CO₂ z lehkých vozidel⁽¹⁾, a zejména na čl. 12 odst. 2 uvedeného nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Komise dne 1. června 2017 přijala celosvětově harmonizovaný zkušební postup pro lehká vozidla (WLTP) popsany v nařízení Komise (EU) 2017/1151⁽²⁾. Tímto postupem se nahrazuje nový evropský jízdní cyklus (NEDC) zmiňovaný v příloze XII nařízení Komise (ES) č. 692/2008⁽³⁾. Od roku 2021 se má soulad s cíli pro emise CO₂ stanovenými v nařízení (ES) č. 443/2009 ověřovat na základě emisí CO₂ určených podle postupu WLTP. Od tohoto data by se měla na základě WLTP určovat také snížení CO₂ dosažená prostřednictvím ekologických inovací.
- (2) Za účelem zohlednění změn v regulačním zkušebním postupu a s přihlédnutím k postupu pro korelaci hodnot CO₂ na základě WLTP s příslušnými hodnotami CO₂ podle NEDC uvedenému v prováděcím nařízení Komise (EU) 2017/1153⁽⁴⁾ je nutné změnit prováděcí nařízení Komise (EU) č. 725/2011⁽⁵⁾.
- (3) Aby byl zajištěn hladký přechod z cyklu NEDC na postup WLTP, mělo by být možné podat žádost o schválení určité inovativní technologie jako ekologické inovace podle NEDC do 31. prosince 2019 a podle WLTP od vstupu tohoto nařízení v platnost.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 140, 5.6.2009, s. 1.

⁽²⁾ Nařízení Komise (EU) 2017/1151 ze dne 1. června 2017, kterým se doplňuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 o schvalování typu motorových vozidel z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 5 a Euro 6) a z hlediska přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla, mění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES, nařízení Komise (ES) č. 692/2008 a nařízení Komise (EU) č. 1230/2012 a zrušuje nařízení Komise (ES) č. 692/2008 (Úř. věst. L 175, 7.7.2017, s. 1).

⁽³⁾ Nařízení Komise (ES) č. 692/2008 ze dne 18. července 2008, kterým se provádí a mění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 o schvalování typu motorových vozidel z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 5 a Euro 6) a z hlediska přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla (Úř. věst. L 199, 28.7.2008, s. 1).

⁽⁴⁾ Prováděcí nařízení Komise (EU) 2017/1153 ze dne 2. června 2017, kterým se stanoví metodika pro stanovení korelačních parametrů nezbytných pro zohlednění změn v regulačním zkušebním postupu a kterým se mění nařízení (EU) č. 1014/2010 (Úř. věst. L 175, 7.7.2017, s. 679).

⁽⁵⁾ Prováděcí nařízení Komise (EU) č. 725/2011 ze dne 26. července 2011, kterým se stanoví postup schvalování a certifikace inovativních technologií ke snižování emisí CO₂ z osobních automobilů podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 443/2009 (Úř. věst. L 194, 26.7.2011, s. 19).

- (4) Ačkoli Komise schválila více než dvacet ekologických inovací, zavádění těchto technologií výrobci u vozidel v Evropské unii bylo do roku 2017 poměrně omezené. Za účelem podpory širšího využívání těchto technologií a získání co nejvyššího potenciálu pro snížení emisí CO₂ z osobních automobilů by měly být postupy schvalování a certifikace zjednodušeny.
- (5) Snížení limitu pro snížení emisí na 0,5 g CO₂/km pravděpodobně podpoří širší využívání inovativních technologií schopných zajistit snížení emisí CO₂. Aby však bylo zajištěno, že těchto snížení emisí CO₂ bude skutečně dosaženo, je nezbytné, aby byla velmi přesně stanovena. Je proto zapotřebí posoudit a vyčíslit nejistotu, která je spojena s metodami pro prokazování snížení emisí, a tuto nejistotu zohlednit při certifikaci snížení emisí CO₂ schvalovacím orgánem. Je záhodno sladit změnu limitu pro snížení emisí se zavedením postupu WLTP, a pro žádosti podané s odkazem na WLTP by měl tudíž platit nový limit.
- (6) Pro účely prokazování snížení emisí CO₂ by v případě, že toto snížení není závislé na vozidle, mělo být za účelem zjednodušení jeho určování a jeho větší přesnosti možné provádět zkoušky pro jednotlivé součásti.
- (7) Aby se zjednodušila certifikace snížení emisí CO₂, mělo by být žadateli umožněno v žádosti o schválení určité inovativní technologie jako ekologické inovace navrhnout kromě podrobné zkušební metody pro stanovení tohoto snížení zjednodušenou metodu hodnocení nebo předem definovaná snížení emisí CO₂. Při použití těchto zjednodušených metod nebo předem definovaných snížení emisí CO₂ by snížení emisí certifikovaná schvalovacími orgány měla být stanovena umírněným způsobem odrážejícím nejnižší prokázanou míru snížení.
- (8) Technologie, které jsou již určitou dobu na trhu široce dostupné, nelze považovat za inovativní ve smyslu článku 12 nařízení (ES) č. 443/2009 a neměly by být způsobilé ke schválení jako ekologické inovace. S cílem vytvořit správné pobídky je proto vhodné nahradit referenční rok 2009 jakožto základ pro určování inovativnosti určité technologie dynamickým referenčním rokem. Nový dynamický referenční rok by měl platit pro žádosti podané od 1. ledna 2020.
- (9) Pokud Komise na základě zkušeností získaných posouzením vícero inovativních technologií s těmiž charakteristikami dospěje k závěru, že bylo uspokojivě a přesvědčivě prokázáno, že tyto technologie splňují kritéria způsobilosti uvedená v článku 12 nařízení (ES) č. 443/2009, nebo pokud určitá technologie není závislá na specifických parametrech vozidla daných výrobcem, mělo by být možné schválit danou inovativní technologii jako ekologickou inovaci rozhodnutím, jež všem výrobcům za předpokladu splnění podmínek stanovených v příslušném rozhodnutí umožní certifikovat na jeho základě snížení emisí CO₂.
- (10) U některých inovativních technologií je nutné získat na podporu předpokladů uvedených v žádosti o schválení inovativní technologie jako ekologické inovace a parametrů navržených ve zkušební metodě průkazné statistické údaje. V zájmu získání co nejširších souborů údajů by mělo být možné, aby skupina výrobců nebo dodavatelů směla podat společnou žádost. V takovém případě by tato skupina měla mít možnost podat žádost obsahující několik zpráv o ověření, je-li to nutné z důvodů důvěrnosti údajů nebo hospodářské soutěže.
- (11) Aby byla zajištěna správnost certifikovaných snížení emisí CO₂, která výrobci používají pro účely splnění cílových hodnot, měla by být Komise schopna rychle reagovat a informovat výrobce, zjistí-li, nebo je-li informována o tom, že ve zkušební metodě nebo inovativní technologii existují odchylky nebo nesrovnalosti, které by mohly ovlivnit míru certifikovaných snížení emisí.
- (12) Ze zkušeností vyplývá, že může být nutné upravit zkušební metody uvedené v rozhodnutích o schválení určité ekologické inovace, za účelem mimo jiné zohlednění technického vývoje nebo rozšíření působnosti rozhodnutí o schválení na širší škálu vozidel. Původní žadatel i Komise by tudíž měli mít možnost iniciovat změnu těchto rozhodnutí.
- (13) Prováděcí nařízení (EU) č. 725/2011 by proto mělo být odpovídajícím způsobem změněno.
- (14) Opatření stanovená tímto nařízením jsou v souladu se stanoviskem Výboru pro změnu klimatu,

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

Prováděcí nařízení (EU) č. 725/2011 se mění takto:

1) Článek 2 se mění takto:

a) v odstavci 2 se první věta nahrazuje tímto:

„Žádost o schválení určité inovativní technologie jako ekologické inovace může být podána podle tohoto nařízení, pokud jsou splněny tyto podmínky:“;

b) v odstavci 2 se písmeno a) nahrazuje tímto:

„a) touto technologií byla vybavena nejvýše 3 % všech nových osobních automobilů zaregistrovaných v roce 2009 v případě žádostí podaných do 31. prosince 2019 nebo nejvýše 3 % všech nových osobních automobilů zaregistrovaných v roce n-4 v případě žádostí podaných od 1. ledna 2020, přičemž rokem n je rok podání žádosti;“;

c) doplňuje se nový odstavec 3, který zní:

„3. Žádost o schválení určité inovativní technologie jako ekologické inovace může být podána s odkazem na standardní zkušební postup podle:

a) nového evropského jízdního cyklu, na nějž odkazuje příloha XII nařízení (ES) č. 692/2008, do 31. prosince 2019;

b) celosvětově harmonizovaného zkušební postupu pro lehká vozidla (WLTP), na nějž odkazuje nařízení Komise (EU) 2017/1151 (*) od 14. března 2018.

(*) Nařízení Komise (EU) 2017/1151 ze dne 1. června 2017, kterým se doplňuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 o schvalování typu motorových vozidel z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 5 a Euro 6) a z hlediska přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla, mění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES, nařízení Komise (ES) č. 692/2008 a nařízení Komise (EU) č. 1230/2012 a zrušuje nařízení Komise (ES) č. 692/2008 (Úř. věst. L 175, 7.7.2017, s. 1).“

2) Článek 3 se mění takto:

i) písmeno c) se nahrazuje tímto:

„c) „žadatelem“ se rozumí výrobce nebo dodavatel, případně skupina výrobců nebo dodavatelů, podávající žádost o schválení určité inovativní technologie jako ekologické inovace;“;

ii) doplňuje se nové písmeno f), které zní:

„f) „žádajícím“ se rozumí výrobce nebo dodavatel, případně skupina výrobců nebo dodavatelů, žádající o změnu rozhodnutí o schválení inovativní technologie jako ekologické inovace.“

3) Článek 4 se mění takto:

a) název se nahrazuje tímto:

„Článek 4

Žádost o schválení určité inovativní technologie jako ekologické inovace“;

b) odstavec 2 se mění takto:

i) úvodní věta se nahrazuje tímto:

„Žádost o schválení určité inovativní technologie jako ekologické inovace obsahuje:“;

ii) písmeno e) se nahrazuje tímto:

„e) metodu, která bude použita pro prokázání snížení emisí CO₂ prostřednictvím dané inovativní technologie, včetně odkazu na použitelný standardní zkušební postup v souladu s čl. 2 odst. 3, nebo, pokud Komise tuto metodu již schválila, odkazu na schválenou metodu;“;

iii) vkládá se nové písmeno ea), které zní:

„ea) v příslušných případech kromě metody podle písmene e) zjednodušenou metodu pro hodnocení snížení emisí CO₂, která mají být certifikována, nebo předem definované hodnoty snížení emisí CO₂, jež mají být použity pro účely certifikace všech vozidel vybavených danou inovativní technologií;“;

iv) v písmeni f) se body i) a ii) nahrazují tímto:

„i) snížení emisí dosažené použitím dané inovativní technologie, stanovené v souladu s písmeny e), případně ea), splňuje příslušný limit uvedený v čl. 9 odst. 1, s ohledem na opotřebením této technologie po určité době,

ii) snížení emisí CO₂ prostřednictvím dané inovativní technologie nepodléhá standardnímu zkušebnímu postupu měření CO₂ uvedenému v čl. 12 odst. 2 písm. c) nařízení (ES) č. 443/2009 a v čl. 2 odst. 3 tohoto nařízení, nebo mu podléhá pouze částečně;“;

v) doplňuje se nový bod iv), který zní:

„iv) hodnota snížení emisí CO₂, již lze přiřadit určitému vozidlu v okamžiku certifikace při použití zjednodušené metody hodnocení nebo předem definovaných hodnot snížení emisí CO₂ zmíněných v písmeni ea), je nižší nebo rovna snížení emisí, jehož bylo dosaženo díky použití dané inovativní technologie, stanovenému pomocí zkušební metody podle písmene e), včetně jakýchkoli případných vzájemných působení s dalšími schválenými ekologickými inovacemi.“

4) Článek 5 se mění takto:

a) název se nahrazuje tímto:

„Článek 5

Standard a ekologické inovace“;

b) v odstavci 1 se písmena a) a b) nahrazují tímto:

„a) vozidlo s ekologickou inovací, které má být vybaveno danou inovativní technologií, nebo případně danou inovativní technologií jako samostatnou součást vozidla;

b) standardní vozidlo, které nemá být vybaveno danou inovativní technologií, ale které je ve všech ostatních aspektech totožné s vozidlem s ekologickou inovací, nebo případně standardní technologií jako samostatnou součást vozidla;“;

c) odstavec 2 se nahrazuje tímto:

„2. Pokud lze podle názoru žadatele prokázat údaje podle článků 8 a 9 jinými prostředky, než je uvedeno v odstavci 1, obsahuje žádost o schválení určité inovativní technologie jako ekologické inovace nezbytné informace zdůvodňující tento závěr a metodu poskytující rovnocenné výsledky.“;

d) doplňuje se nový odstavec 3, který zní:

„3. Pokud je žádost o schválení určité inovativní technologie jako ekologické inovace podána s odkazem na WLTP, jak se uvádí v čl. 2 odst. 3 písm. b), je standardním vozidlem vozidlo z dané interpolační rodiny, které představuje nejhorší možný případ pro účely prokázání snížení emisí díky použití dané ekologické inovace.“

V případě uvedeném ve druhém pododstavci bodu 1.2.3.1 dílčí přílohy 6 přílohy XXI nařízení (EU) 2017/1151 je standardním vozidlem zkušební vozidlo H.

Volba standardního vozidla musí být podložena spolehlivými a nezávislými statistickými údaji, na jejichž základě lze vyvodit ověřitelné předpoklady ohledně vhodnosti a reprezentativnosti daného standardního vozidla.“

5) Článek 7 se mění takto:

a) vkládá se nový odstavec 1a, který zní:

„1a. Je-li žadatelem skupina výrobců nebo dodavatelů, platí následující podmínky:

- a) nezávislý a autorizovaný subjekt v příslušných případech provádí ověření uvedená v odst. 2 písm. a) až e) u každého člena žádající skupiny, v závislosti na obsahu žádosti o schválení určité inovativní technologie jako ekologické inovace;
- b) je-li to žádoucí z důvodů důvěrnosti údajů nebo hospodářské soutěže, mohou členové žádající skupiny předložit několik zpráv o ověření pro různé soubory údajů na podporu téže žádosti.“;

b) odstavec 2 se mění takto:

i) vkládá se nové písmeno ca), které zní:

„ca) v případě uvedeném v čl. 4 odst. 2 písm. ea) ověří, zda jsou zjednodušená metoda hodnocení nebo předem definované hodnoty úspor CO₂ zmíněné v uvedeném písmeni vhodné pro certifikaci snížení emisí CO₂ u příslušných vozidel uvedených v čl. 4 odst. 2 písm. d) a splňují minimální požadavky uvedené v čl. 4 odst. 2 písm. f) bodě iv)“;

ii) doplňuje se nový pododstavec, který zní:

„Pro účely písmen c) a ca) nezávislý a autorizovaný subjekt poskytne zkušební protokoly použité pro ověření.“;

c) v odstavci 3 se první pododstavec nahrazuje tímto:

„Pro účely certifikace snížení emisí CO₂ v souladu s článkem 11 zpracuje nezávislý a autorizovaný subjekt na žádost výrobce zprávu o vzájemném působení několika ekologických inovací, jimiž je vybaven jeden typ, varianta, verze nebo v příslušných případech interpolační rodina vozidla.“

6) Článek 8 se mění takto:

a) v odstavci 1 se písmena a) a b) nahrazují tímto:

- „a) emise CO₂ ze standardního vozidla a z vozidla s ekologickou inovací vybaveného fungující inovativní technologií, jež jsou výsledkem použití metody zmíněné v čl. 4 odst. 2 písm. e) a v příslušných případech použití zjednodušené metody hodnocení zmíněné v čl. 4 odst. 2 písm. ea);
- b) emise CO₂ ze standardního vozidla a z vozidla s ekologickou inovací vybaveného fungující inovativní technologií, jež jsou výsledkem použití standardního zkušebního postupu stanoveného v souladu s čl. 2 odst. 3 písm. a) nebo b).“;

b) v odstavci 2 se doplňuje nový pododstavec, který zní:

„V případě žádosti o schválení určité inovativní technologie jako ekologické inovace podaných s odkazem na čl. 2 odst. 3 písm. b) se za účelem stanovení snížení emisí posoudí a vyčíslí nejistota. Vyčíslená nejistota se odečte od celkové hodnoty snížení emisí.“;

c) doplňuje se nový odstavec 3, který zní:

„3. V případě předem definovaných hodnot snížení emisí CO₂ navržených v souladu s čl. 4 odst. 2 písm. ea) se tyto hodnoty stanoví na úrovni nižší nebo rovné celkovému snížení emisí stanovenému v souladu s odstavcem 2.“

7) Článek 9 se mění takto:

a) odstavec 1 se nahrazuje tímto:

„1. Minimální snížení emisí dosažené v souladu s čl. 8 odst. 2 pomocí inovativní technologie činí:

a) 1 g CO₂/km v případě žádostí podaných s odkazem na čl. 2 odst. 3 písm. a);

b) 0,5 g CO₂/km v případě žádostí podaných s odkazem na čl. 2 odst. 3 písm. b).“;

b) v odstavci 2 se slova „standardního zkušebního cyklu“ nahrazují slovy „standardního zkušebního postupu“ a slova „standardnímu zkušebnímu cyklu“ slovy „standardnímu zkušebnímu postupu“.

8) Název článku 10 se nahrazuje tímto:

„Článek 10

Posuzování žádostí o schválení určité inovativní technologie jako ekologické inovace“.

9) Článek 11 se mění takto:

a) odstavec 2 se nahrazuje tímto:

„2. Certifikované snížení emisí CO₂ prostřednictvím dané ekologické inovace, jež bylo prokázáno v souladu s příslušným rozhodnutím o schválení dané inovativní technologie jako ekologické inovace, se uvede zvlášť v dokumentaci o schválení typu i v prohlášení o shodě v souladu se směrnicí 2007/46/ES na základě zkoušek provedených technickými zkušebnami v souladu s článkem 11 uvedené směrnice s použitím schválené zkušební metody.

V závislosti na požadavcích uvedených v rozhodnutí o schválení se vyčíslená nejistota podle čl. 8 odst. 2 odečte od celkového snížení emisí, jež má být certifikováno. Pokud je snížení emisí CO₂ prostřednictvím určité ekologické inovace u určitého typu, varianty, verze a v příslušných případech interpolační rodiny nižší než příslušný limit uvedený v čl. 9 odst. 1, toto snížení se necertifikuje.

V případě, že jsou v rozhodnutí o schválení uvedena předem definovaná snížení emisí CO₂ stanovená v souladu s čl. 4 odst. 2 písm. ea), může být příslušná předem definovaná hodnota snížení emisí zanesena přímo do dokumentace o schválení typu, je-li schvalovací orgán s to potvrdit, že dané vozidlo je vybaveno příslušnou technologií v souladu se specifikacemi uvedenými v rozhodnutí o schválení.“;

b) v odst. 4 druhém pododstavci se hodnota „1 g CO₂/km“ nahrazuje hodnotou „0,5 g CO₂/km“.

10) Článek 12 se mění takto:

a) v odstavci 1 se za druhý pododstavec vkládá nový pododstavec, který zní:

„Pokud Komise zjistí, nebo je informována o tom, že ve zkušební metodě nebo inovativní technologii existují odchylky nebo nesrovnalosti oproti informacím, které obdržela jako součást žádosti o schválení dané inovativní technologie jako ekologické inovace, může to také oznámit výrobci.“;

b) odstavec 3 se nahrazuje tímto:

„3. Výrobce, u něhož se certifikované snížení emisí CO₂ přestane brát v úvahu, může požádat o novou certifikaci dotčených vozidel postupem podle článku 11, nebo může případně podat žádost o změnu rozhodnutí o schválení v souladu s článkem 12a, kterou doloží údaji potřebnými k potvrzení vhodnosti zkušební metody a úrovně snížení emisí CO₂ dosažené díky použití dané inovativní technologie.“

11) Vkládá se nový článek 12a, který zní:

„Článek 12a

Změna rozhodnutí o schválení určité inovativní technologie jako ekologické inovace

1. Výrobce nebo dodavatel, včetně původního žadatele, může Komisi podat žádost o změnu stávajícího rozhodnutí o schválení. Žádost a veškerá podkladová dokumentace se podává též elektronickou poštou nebo na nosiči elektronických dat nebo prostřednictvím serveru spravovaného Komisí. V písemné žádosti je uveden seznam podkladové dokumentace.

2. Spolu s žádostí o změnu musí být poskytnuty tyto informace a údaje:
 - a) kontaktní údaje žadajícího;
 - b) odkaz na rozhodnutí o schválení, které má být změněno;
 - c) popis navrhovaných změn a shrnutí tohoto popisu;
 - d) údaje prokazující nezbytnost a vhodnost navrhovaných změn;
 - e) údaje prokazující, že snížení emisí, jehož bylo dosaženo prostřednictvím dané inovativní technologie, stanovené s použitím pozměněné zkušební metody, nebo případně nové nebo pozměněné zjednodušené metody hodnocení, nebo předem definovaných hodnot snížení CO₂, splňuje příslušný limit uvedený v čl. 9 odst. 1, s ohledem na opotřebení této technologie po určité době;
 - f) zvláštní zpráva o validaci vypracovaná nezávislým a autorizovaným subjektem, která potvrzuje, že:
 - i) pozměněná zkušební metoda splňuje požadavky uvedené v čl. 6 odst. 1, případně požadavky uvedené v čl. 4 odst. 2 písm. f) bodě iv);
 - ii) snížení emisí, jehož bylo dosaženo prostřednictvím dané inovativní technologie, stanovené s použitím pozměněné zkušební metody, nebo případně nové nebo pozměněné zjednodušené metody hodnocení, nebo předem definovaných hodnot snížení CO₂, splňuje příslušný limit uvedený v čl. 9 odst. 1, s ohledem na opotřebení této technologie po určité době.
3. Po přijetí žádosti o změnu Komise zveřejní souhrnný popis navrhovaných změn zmíněný v odst. 2 písm. c).

4. Komise žádost o změnu posoudí, a nejsou-li vzneseny námitky ohledně vhodnosti navrhovaných změn, do devíti měsíců od obdržení úplné žádosti příslušné rozhodnutí o schválení změn.

V pozměněném rozhodnutí o schválení se v nezbytných případech blíže určí jeho použitelnost a údaje požadované pro certifikaci snížení emisí CO₂ v souladu s článkem 11 tohoto nařízení, s výhradou použití výjimek z práva veřejnosti na přístup k dokumentům uvedených v nařízení (ES) č. 1049/2001.

5. Komise může požadovat úpravy navrhovaných změn. Komise v takovém případě konzultuje navrhované změny s žadajícím a s dalšími zúčastněnými stranami, včetně původního žadatele o schválení inovativní technologie jako ekologické inovace, a případně zohlední obdržené připomínky.

6. Lhůta pro posouzení může být prodloužena o pět měsíců, pokud Komise shledá, že vzhledem ke složitosti dané inovativní technologie a příslušné pozměněné zkušební metody nebo z důvodu rozsahu a obsahu žádosti o změnu nelze žádost náležitě posoudit v rámci devítiměsíční lhůty pro posouzení.

Komise informuje žadajícího o případném prodloužení lhůty pro posouzení do 40 dnů od přijetí žádosti.

7. Komise může kdykoli rozhodnutí o schválení změnit z vlastní iniciativy, zejména za účelem zohlednění technického pokroku. Komise změny, jejichž provedení zvažuje, konzultuje s původním žadatelem o schválení inovativní technologie jako ekologické inovace a s dalšími zúčastněnými stranami, a je-li to namíste, zohlední obdržené připomínky.“

12) Článek 14 se zrušuje.

Článek 2

Toto nařízení vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v Úředním věstníku Evropské unie.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

V Bruselu dne 21. února 2018.

Za Komisi
předseda
Jean-Claude JUNCKER

PROVÁDĚCÍ NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) 2018/259**ze dne 21. února 2018,****kterým se mění prováděcí nařízení (EU) č. 427/2014 za účelem jeho přizpůsobení změnám v regulačním zkušebním postupu a zjednodušení správních postupů pro podávání žádostí a certifikaci****(Text s významem pro EHP)**

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 510/2011 ze dne 11. května 2011, kterým se stanoví výkonnostní emisní normy pro nová lehká užitková vozidla v rámci integrovaného přístupu Unie ke snižování emisí CO₂ z lehkých vozidel ⁽¹⁾, a zejména na čl. 12 odst. 2 uvedeného nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Komise dne 1. června 2017 přijala celosvětově harmonizovaný zkušební postup pro lehká vozidla (WLTP) popsany v nařízení Komise (EU) 2017/1151 ⁽²⁾. Tímto postupem se nahrazuje nový evropský jízdní cyklus (NEDC) zmiňovaný v příloze XII nařízení Komise (ES) č. 692/2008 ⁽³⁾. Od roku 2021 se má soulad s cíli pro emise CO₂ stanovenými v nařízení (EU) č. 510/2011 ověřovat na základě emisí CO₂ určených podle WLTP. Od tohoto data by se měla na základě WLTP určovat také snížení CO₂ dosažená prostřednictvím ekologických inovací.
- (2) Za účelem zohlednění změn v regulačním zkušebním postupu a s přihlédnutím k postupu pro korelaci hodnot CO₂ na základě WLTP s příslušnými hodnotami CO₂ podle NEDC uvedenému v prováděcím nařízení Komise (EU) 2017/1153 ⁽⁴⁾ je nutné změnit prováděcí nařízení Komise (EU) č. 427/2014 ⁽⁵⁾.
- (3) Aby byl zajištěn hladký přechod z cyklu NEDC na postup WLTP, mělo by být možné podat žádost o schválení určité inovativní technologie jako ekologické inovace podle NEDC do 31. prosince 2019 a podle WLTP od vstupu tohoto nařízení v platnost.
- (4) Ačkoli Komise schválila více než dvacet ekologických inovací, zavádění těchto technologií výrobci u vozidel v Evropské unii bylo do roku 2017 poměrně omezené. Za účelem podpory širšího využívání těchto technologií a získání co nejvyššího potenciálu pro snížení emisí CO₂ z lehkých užitkových vozidel by měly být postupy schvalování a certifikace zjednodušeny.
- (5) Snížení limitu pro snížení emisí na 0,5 g CO₂/km pravděpodobně podpoří širší využívání inovativních technologií schopných zajistit snížení emisí CO₂. Aby však bylo zajištěno, že těchto snížení emisí CO₂ bude skutečně dosaženo, je nezbytné, aby byla velmi přesně stanovena. Je proto zapotřebí posoudit a vyčíslit nejistotu, která je spojena s metodami pro prokazování snížení emisí, a tuto nejistotu zohlednit při certifikaci snížení emisí CO₂ schvalovacím orgánem. Je záhodno sladit změnu limitu pro snížení emisí se zavedením postupu WLTP, a pro žádosti podané s odkazem na WLTP by měl tudíž platit nový limit.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 145, 31.5.2011, s. 1.

⁽²⁾ Nařízení Komise (EU) 2017/1151 ze dne 1. června 2017, kterým se doplňuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 o schvalování typu motorových vozidel z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 5 a Euro 6) a z hlediska přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla, mění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES, nařízení Komise (ES) č. 692/2008 a nařízení Komise (EU) č. 1230/2012 a zrušuje nařízení Komise (ES) č. 692/2008 (Úř. věst. L 175, 7.7.2017, s. 1).

⁽³⁾ Nařízení Komise (ES) č. 692/2008 ze dne 18. července 2008, kterým se provádí a mění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 o schvalování typu motorových vozidel z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 5 a Euro 6) a z hlediska přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla (Úř. věst. L 199, 28.7.2008, s. 1).

⁽⁴⁾ Prováděcí nařízení Komise (EU) 2017/1153 ze dne 2. června 2017, kterým se stanoví metodika pro stanovení korelačních parametrů nezbytných pro zohlednění změn v regulačním zkušebním postupu a kterým se mění nařízení (EU) č. 1014/2010 (Úř. věst. L 175, 7.7.2017, s. 679).

⁽⁵⁾ Prováděcí nařízení Komise (EU) č. 427/2014 ze dne 25. dubna 2014, kterým se stanoví postup schvalování a certifikace inovativních technologií ke snižování emisí CO₂ z lehkých užitkových vozidel podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 510/2011 (Úř. věst. L 125, 26.4.2014, s. 57).

- (6) Pro účely prokazování snížení emisí CO₂ by v případě, že toto snížení není závislé na vozidle, mělo být za účelem zjednodušení jeho určování a jeho větší přesnosti možné provádět zkoušky pro jednotlivé součásti.
- (7) Aby se zjednodušila certifikace snížení emisí CO₂, mělo by být žadateli umožněno v žádosti o schválení určité inovativní technologie jako ekologické inovace navrhnout kromě podrobné zkušební metody pro stanovení tohoto snížení zjednodušenou metodu hodnocení nebo předem definovaná snížení emisí CO₂. Při použití těchto zjednodušených metod nebo předem definovaných snížení emisí CO₂ by snížení emisí certifikovaná schvalovacími orgány měla být stanovena umírněným způsobem odrážejícím nejnižší prokázanou míru snížení.
- (8) Technologie, které jsou již určitou dobu na trhu široce dostupné, nelze považovat za inovativní ve smyslu článku 12 nařízení (EU) č. 510/2011 a neměly by být způsobilé ke schválení jako ekologické inovace. S cílem vytvořit správné pobídky je proto vhodné nahradit referenční rok 2009 jakožto základ pro určování inovativnosti určité technologie dynamickým referenčním rokem. Nový dynamický referenční rok by měl platit pro žádosti podané od 1. ledna 2020.
- (9) Pokud Komise na základě zkušeností získaných posouzením vícero inovativních technologií s těmiž charakteristikami dospěje k závěru, že bylo uspokojivé a přesvědčivé prokázáno, že tyto technologie splňují kritéria způsobilosti uvedená v článku 12 nařízení (EU) č. 510/2011, nebo pokud určitá technologie není závislá na specifických parametrech vozidla daných výrobcem, mělo by být možné schválit danou inovativní technologii jako ekologickou inovaci rozhodnutím, jež všem výrobcům za předpokladu splnění podmínek stanovených v příslušném rozhodnutí umožní certifikovat na jeho základě snížení emisí CO₂.
- (10) U některých inovativních technologií je nutné získat na podporu předpokladů uvedených v žádosti o schválení inovativní technologie jako ekologické inovace a parametrů navržených ve zkušební metodě průkazné statistické údaje. V zájmu získání co nejširších souborů údajů by mělo být možné, aby skupina výrobců nebo dodavatelů směla podat společnou žádost. V takovém případě by tato skupina měla mít možnost podat žádost obsahující několik zpráv o ověření, je-li to nutné z důvodů důvěrnosti údajů nebo hospodářské soutěže.
- (11) Aby byla zajištěna správnost certifikovaných snížení emisí CO₂, která výrobci používají pro účely splnění cílových hodnot, měla by být Komise schopna rychle reagovat a informovat výrobce, zjistí-li, nebo je-li informována o tom, že ve zkušební metodě nebo inovativní technologii existují odchylky nebo nesrovnalosti, které by mohly ovlivnit míru certifikovaných snížení emisí.
- (12) Ze zkušeností vyplývá, že může být nutné upravit zkušební metody uvedené v rozhodnutích o schválení určité ekologické inovace, za účelem mimo jiné zohlednění technického vývoje nebo rozšíření působnosti rozhodnutí o schválení na širší škálu vozidel. Původní žadatel i Komise by tudíž měli mít možnost iniciovat změnu těchto rozhodnutí.
- (13) Prováděcí nařízení (EU) č. 427/2014 by proto mělo být odpovídajícím způsobem změněno.
- (14) Opatření stanovená tímto nařízením jsou v souladu se stanoviskem Výboru pro změnu klimatu,

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

Prováděcí nařízení (EU) č. 427/2014 se mění takto:

1) Článek 2 se mění takto:

a) v odstavci 2 se první věta nahrazuje tímto:

„Žádost o schválení určité inovativní technologie jako ekologické inovace může být podána podle tohoto nařízení, pokud jsou splněny tyto podmínky:“;

b) v odstavci 2 se písmeno a) nahrazuje tímto:

„a) touto technologií byla vybavena nejvýše 3 % všech nových lehkých užitkových vozidel zaregistrovaných v roce 2009 v případě žádostí podaných do 31. prosince 2019 nebo nejvýše 3 % všech nových lehkých užitkových vozidel zaregistrovaných v roce n-4 v případě žádostí podaných od 1. ledna 2020, přičemž rokem n je rok podání žádosti;“

c) doplňuje se nový odstavec 4, který zní:

„4. Žádost o schválení určité inovativní technologie jako ekologické inovace může být podána s odkazem na standardní zkušební postup podle:

a) nového evropského jízdního cyklu, na nějž odkazuje příloha XII nařízení (ES) č. 692/2008, do 31. prosince 2019;

b) celosvětově harmonizovaného zkušební postupu pro lehká vozidla, na nějž odkazuje nařízení Komise (EU) 2017/1151 (*) od 14. března 2018.

(*) Nařízení Komise (EU) 2017/1151 ze dne 1. června 2017, kterým se doplňuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 o schvalování typu motorových vozidel z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 5 a Euro 6) a z hlediska přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla, mění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES, nařízení Komise (ES) č. 692/2008 a nařízení Komise (EU) č. 1230/2012 a zrušuje nařízení Komise (ES) č. 692/2008 (Úř. věst. L 175, 7.7.2017, s. 1).“

2) Článek 3 se mění takto:

a) bod 3) se nahrazuje tímto:

„3) „žadatelem“ se rozumí výrobce nebo dodavatel, případně skupina výrobců nebo dodavatelů, podávající žádost o schválení určité inovativní technologie jako ekologické inovace;“

b) bod 6) se nahrazuje tímto:

„6) „žádajícím“ se rozumí výrobce nebo dodavatel, případně skupina výrobců nebo dodavatelů, žádající o změnu rozhodnutí o schválení inovativní technologie jako ekologické inovace.“

3) Článek 4 se mění takto:

a) název se nahrazuje tímto:

„Článek 4

Žádost o schválení určité inovativní technologie jako ekologické inovace“;

b) odstavec 2 se mění takto:

i) úvodní věta se nahrazuje tímto:

„Žádost o schválení určité inovativní technologie jako ekologické inovace obsahuje;“

ii) písmeno e) se nahrazuje tímto:

„e) metodu, která bude použita pro prokázání snížení emisí CO₂ prostřednictvím dané inovativní technologie, včetně odkazu na použitelný standardní zkušební postup v souladu s čl. 2 odst. 4, nebo, pokud Komise tuto metodu již schválila, odkazu na schválenou metodu;“

iii) vkládá se nové písmeno ea), které zní:

„ea) v příslušných případech kromě metody podle písmene e) zjednodušenou metodu pro hodnocení snížení emisí CO₂, která mají být certifikována, nebo předem definované hodnoty snížení emisí CO₂, jež mají být použity pro účely certifikace všech vozidel vybavených danou inovativní technologií;“

iv) v písm. f) se body i) a ii) nahrazují tímto:

- „i) snížení emisí dosažené použitím dané inovativní technologie, stanovené v souladu s písmeny e), případně ea), splňuje příslušný limit uvedený v čl. 9 odst. 1, s ohledem na opotřebení této technologie po určité době,
- ii) snížení emisí CO₂ prostřednictvím dané inovativní technologie nepodléhá standardnímu zkušebnímu postupu měření CO₂ uvedenému v čl. 12 odst. 2 písm. c) nařízení (EU) č. 510/2011 a v čl. 2 odst. 4 tohoto nařízení, nebo mu podléhá pouze částečně;“

v) v písmeni f) se doplňuje nový bod iv), který zní:

- „iv) v případě uvedeném v písmeni ea) tohoto článku je hodnota snížení emisí CO₂, již lze přiřadit určitému vozidlu v okamžiku certifikace při použití zjednodušené metody hodnocení nebo předem definovaných hodnot snížení emisí CO₂ zmíněných v písmeni ea), nižší nebo rovna snížení emisí, jehož bylo dosaženo díky použití dané inovativní technologie, stanovenému pomocí zkušební metody podle písmene e), včetně jakýchkoli případných vzájemných působení s dalšími schválenými ekologickými inovacemi.“

4) Článek 5 se mění takto:

a) název se nahrazuje tímto:

„Článek 5

Standard a ekologické inovace“;

b) v odstavci 1 se písmena a) a b) nahrazují tímto:

- „a) vozidlo s ekologickou inovací, které má být vybaveno danou inovativní technologií, nebo případně danou inovativní technologií jako samostatnou součást vozidla;
- b) standardní vozidlo, které nemá být vybaveno danou inovativní technologií, ale které je ve všech ostatních aspektech totožné s vozidlem s ekologickou inovací, nebo případně standardní technologií jako samostatnou součást vozidla;“

c) odstavec 3 se nahrazuje tímto:

„3. Pokud lze podle názoru žadatele prokázat údaje podle článků 8 a 9 jinými prostředky, než je uvedeno v odstavci 1 tohoto článku, obsahuje žádost o schválení určité inovativní technologie jako ekologické inovace nezbytné informace zdůvodňující tento závěr a metodu poskytující rovnocenné výsledky.“;

d) doplňuje se nový odstavec 4, který zní:

„4. Pokud je žádost o schválení určité inovativní technologie jako ekologické inovace podána s odkazem na WLTP, jak se uvádí v čl. 2 odst. 4 písm. b), je standardním vozidlem z dané interpolační rodiny nebo z rodiny podle matice jízdního zatížení, které představuje nejhorší možný případ pro účely prokázání snížení emisí díky použití dané ekologické inovace.

V případě uvedeném ve druhém pododstavci bodu 1.2.3.1 dílčí přílohy 6 nebo v bodě 3.2.3.1 dílčí přílohy 7 přílohy XXI nařízení (EU) 2017/1151 je standardním vozidlem zkušební vozidlo H.

Volba standardního vozidla musí být podložena spolehlivými a nezávislými statistickými údaji, na jejichž základě lze vyvodit ověřitelné předpoklady ohledně vhodnosti a reprezentativnosti daného standardního vozidla.“

5) Článek 7 se mění takto:

a) vkládá se nový odstavec 1a, který zní:

„1a. Je-li žadatelem skupina výrobců nebo dodavatelů, platí následující podmínky:

- a) nezávislý a autorizovaný subjekt v příslušných případech provádí ověření uvedená v odst. 2 písm. a) až e) u každého člena žádající skupiny, v závislosti na obsahu žádosti o schválení určité inovativní technologie jako ekologické inovace;
- b) je-li to žádoucí z důvodů důvěrnosti údajů nebo hospodářské soutěže, mohou členové žádající skupiny předložit několik zpráv o ověření pro různé soubory údajů na podporu téže žádosti.“;

- b) odstavec 2 se mění takto:
- i) v prvním pododstavci se vkládá písmeno ca), které zní:
„ca) v případě uvedeném v čl. 4 odst. 2 písm. ea) ověří, zda jsou zjednodušená metoda hodnocení nebo předem definované hodnoty úspor CO₂ zmíněné v uvedeném písmeni vhodné pro certifikaci snížení emisí CO₂ u příslušných vozidel uvedených v čl. 4 odst. 2 písm. d) a splňují minimální požadavky uvedené v čl. 4 odst. 2 písm. f) bodě iv);“
 - ii) poslední pododstavec se nahrazuje tímto:
„Pro účely písmen c) a ca) nezávislý a autorizovaný subjekt poskytne zkušební protokoly použité pro ověření.“;
- c) v odstavci 3 se první pododstavec nahrazuje tímto:
„3. Pro účely certifikace snížení emisí CO₂ v souladu s článkem 11 zpracuje nezávislý a autorizovaný subjekt na žádost výrobce zprávu o vzájemném působení několika ekologických inovací, jimiž je vybaven jeden typ, varianta, verze a v příslušných případech interpolační rodina vozidla.“;
- d) odstavec 4 se zrušuje.
- 6) Článek 8 se mění takto:
- a) v odstavci 1 se písmena a) a b) nahrazují tímto:
„a) emise CO₂ ze standardního vozidla a z vozidla s ekologickou inovací vybaveného fungující inovativní technologií, jež jsou výsledkem použití metody zmíněné v čl. 4 odst. 2 písm. e) a v příslušných případech použití zjednodušené metody hodnocení zmíněné v čl. 4 odst. 2 písm. ea);
b) emise CO₂ ze standardního vozidla a z vozidla s ekologickou inovací vybaveného fungující inovativní technologií, jež jsou výsledkem použití standardního zkušební postupu stanoveného v souladu s čl. 2 odst. 4 písm. a) nebo b).“;
 - b) v odstavci 2 se doplňuje nový pododstavec, který zní:
„V případě žádosti o schválení určité inovativní technologie jako ekologické inovace podaných s odkazem na čl. 2 odst. 4 písm. b) se za účelem stanovení snížení emisí posoudí a vyčíslí nejistota. Vyčíslená nejistota se odečte od celkové hodnoty snížení emisí.“;
 - c) doplňuje se nový odstavec 3, který zní:
„3. V případě předem definovaných hodnot snížení emisí CO₂ navržených v souladu s čl. 4 odst. 2 písm. ea) se tyto hodnoty stanoví na úrovni nižší nebo rovné celkovému snížení emisí stanovenému v souladu s odstavcem 2.“
- 7) Článek 9 se mění takto:
- a) odstavec 1 se nahrazuje tímto:
„1. Minimální snížení emisí dosažené v souladu s čl. 8 odst. 2 pomocí inovativní technologie činí:
a) 1 g CO₂/km v případě žádosti podané s odkazem na čl. 2 odst. 4 písm. a);
b) 0,5 g CO₂/km v případě žádosti podané s odkazem na čl. 2 odst. 4 písm. b).“;
 - b) v odstavci 2 se slova „standardního zkušební cyklu“ nahrazují slovy „standardního zkušební postupu“ a slova „standardnímu zkušebnímu cyklu“ slovy „standardnímu zkušebnímu postupu“.
- 8) Název článku 10 se nahrazuje tímto:
„Článek 10
- Posuzování žádostí o schválení určité inovativní technologie jako ekologické inovace“.**

9) Článek 11 se mění takto:

a) odstavec 2 se nahrazuje tímto:

„2. Certifikované snížení emisí CO₂ prostřednictvím dané ekologické inovace, jež bylo prokázáno v souladu s příslušným rozhodnutím o schválení dané inovativní technologie jako ekologické inovace, se uvede zvlášť v dokumentaci o schválení typu i v prohlášení o shodě v souladu se směrnicí 2007/46/ES na základě zkoušek provedených technickými zkušebními v souladu s článkem 11 uvedené směrnice s použitím schválené zkušební metody.

V závislosti na požadavcích uvedených v rozhodnutí o schválení se vyčíslená nejistota podle čl. 8 odst. 2 odečte od celkového snížení emisí, jež má být certifikováno. Pokud je snížení emisí CO₂ prostřednictvím určité ekologické inovace u určitého typu, varianty, verze a v příslušných případech interpolační rodiny nižší než příslušný limit uvedený v čl. 9 odst. 1, toto snížení se necertifikuje.

V případě, že jsou v rozhodnutí o schválení uvedena předem definovaná snížení emisí CO₂ stanovená v souladu s čl. 4 odst. 2 písm. ea), může být příslušná předem definovaná hodnota snížení emisí CO₂ zanesena přímo do dokumentace o schválení typu, je-li schvalovací orgán s to potvrdit, že dané vozidlo je vybaveno příslušnou technologií v souladu se specifikacemi uvedenými v rozhodnutí o schválení.“;

b) v odst. 4 druhém pododstavci se hodnota „1 g CO₂/km“ nahrazuje hodnotou „0,5 g CO₂/km“.

10) Článek 12 se mění takto:

a) v odstavci 1 se za druhý pododstavec vkládá nový pododstavec, který zní:

„Pokud Komise zjistí, nebo je informována o tom, že ve zkušební metodě nebo inovativní technologii existují odchylky nebo nesrovnalosti oproti informacím, které obdržela jako součást žádosti o schválení dané inovativní technologie jako ekologické inovace, může to také oznámit výrobci.“;

b) odstavec 3 se nahrazuje tímto:

„3. Výrobce, u něhož se certifikované snížení emisí CO₂ přestane brát v úvahu, může požádat o novou certifikaci dotčených vozidel postupem podle článku 11, nebo může případně podat žádost o změnu rozhodnutí o schválení v souladu s článkem 12a, kterou doloží údaji potřebnými k potvrzení vhodnosti zkušební metody a úrovně snížení emisí CO₂ dosažené díky použití dané inovativní technologie.“

11) Vkládá se nový článek 12a, který zní:

„Článek 12a

Změna rozhodnutí o schválení určité inovativní technologie jako ekologické inovace

1. Výrobce nebo dodavatel, včetně původního žadatele, může Komisi podat žádost o změnu stávajícího rozhodnutí o schválení. Žádost a veškerá podkladová dokumentace se podává též elektronickou poštou nebo na nosiči elektronických dat nebo prostřednictvím serveru spravovaného Komisí. V písemné žádosti je uveden seznam podkladové dokumentace.

2. Spolu s žádostí o změnu musí být poskytnuty tyto informace a údaje:

a) kontaktní údaje žadajícího;

b) odkaz na rozhodnutí o schválení, které má být změněno;

c) popis navrhovaných změn a shrnutí tohoto popisu;

d) údaje prokazující nezbytnost a vhodnost navrhovaných změn;

e) údaje prokazující, že snížení emisí, jehož bylo dosaženo prostřednictvím dané inovativní technologie, stanovené s použitím pozměněné zkušební metody, nebo případně nové nebo pozměněné zjednodušené metody hodnocení, nebo předem definovaných hodnot snížení CO₂, splňuje příslušný limit uvedený v čl. 9 odst. 1, s ohledem na opotřebení této technologie po určité době;

f) zvláštní zpráva o validaci vypracovaná nezávislým a autorizovaným subjektem, která potvrzuje, že:

— pozměněná zkušební metoda splňuje požadavky uvedené v čl. 6 odst. 1, případně požadavky uvedené v čl. 4 odst. 2 písm. f) bodě iv);

- snížení emisí, jehož bylo dosaženo prostřednictvím dané inovativní technologie, stanovené s použitím pozměněné zkušební metody, nebo případně nové nebo pozměněné zjednodušené metody hodnocení, nebo předem definovaných hodnot snížení CO₂, splňuje příslušný limit uvedený v čl. 9 odst. 1, s ohledem na opotřebení této technologie po určité době.
3. Po přijetí žádosti o změnu Komise zveřejní souhrnný popis navrhovaných změn zmíněný v odst. 2 písm. c).
4. Komise žádost o změnu posoudí, a nejsou-li vzneseny námitky ohledně vhodnosti navrhovaných změn, do devíti měsíců od obdržení úplné žádosti příslušné rozhodnutí o schválení změn.
- V pozměněném rozhodnutí o schválení se v nezbytných případech blíže určí jeho použitelnost a údaje požadované pro certifikaci snížení emisí CO₂ v souladu s článkem 11 tohoto nařízení, s výhradou použití výjimek z práva veřejnosti na přístup k dokumentům uvedených v nařízení (ES) č. 1049/2001.
5. Komise může požadovat úpravy navrhovaných změn. Komise v takovém případě konzultuje navrhované změny s žádajícím a s dalšími zúčastněnými stranami, včetně původního žadatele o schválení inovativní technologie jako ekologické inovace, a případně zohlední obdržené připomínky.
6. Lhůta pro posouzení může být prodloužena o pět měsíců, pokud Komise shledá, že vzhledem ke složitosti dané inovativní technologie a příslušné pozměněné zkušební metody nebo z důvodu rozsahu a obsahu žádosti o změnu nelze žádost náležitě posoudit v rámci devítiměsíční lhůty pro posouzení.

Komise informuje žádajícího o případném prodloužení lhůty pro posouzení do 40 dnů od přijetí žádosti.

7. Komise může kdykoli rozhodnutí o schválení změnit z vlastní iniciativy, zejména za účelem zohlednění technického pokroku. Komise změny, jejichž provedení zvažuje, konzultuje s původním žadatelem o schválení inovativní technologie jako ekologické inovace a s dalšími zúčastněnými stranami, a je-li to namíste, zohlední obdržené připomínky.“

Článek 2

Toto nařízení vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

V Bruselu dne 21. února 2018.

Za Komisi
předseda
Jean-Claude JUNCKER

PROVÁDĚCÍ NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) 2018/260

ze dne 21. února 2018,

o ukončení šetření možného obcházení antidumpingových opatření uložených prováděcím nařízením Rady (EU) č. 1008/2011, ve znění prováděcího nařízení (EU) č. 372/2013, na dovoz ručních paletových vozíků a jejich základních dílů pocházejících z Čínské lidové republiky dovozem zasílaným z Vietnamu bez ohledu na to, zda je u něj deklarován původ z Vietnamu či nikoli

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/1036 ze dne 8. června 2016 o ochraně před dumpingovým dovozem ze zemí, které nejsou členy Evropské unie ⁽¹⁾ („základní nařízení“), a zejména na čl. 13 odst. 3 a čl. 14 odst. 5 uvedeného nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

1. POSTUP**1.1. Předchozí šetření a stávající opatření**

- (1) V červenci 2005 Rada nařízením (ES) č. 1174/2005 ⁽²⁾ uložila konečné antidumpingové clo na dovoz ručních paletových vozíků a jejich základních dílů (dále jen „ruční paletové vozíky“) pocházejících z Čínské lidové republiky (dále jen „ČLR“ nebo „Čína“). Opatření měla podobu valorického antidumpingového cla v rozmezí 7,6 % až 46,7 % (dále jen „původní opatření“).
- (2) Na základě částečného prozatímního přezkumu z moci úřední podle čl. 11 odst. 3 základního nařízení Rada v červenci 2008 nařízením (ES) č. 684/2008 ⁽³⁾ objasnila oblast působnosti opatření a vyloučila z původních antidumpingových opatření určité výrobky, vysokozdvížné vozíky, zakladače, nůžkové zvedáky a paletové vozíky s váhou, u nichž se zjistilo, že se v důsledku svých vlastností, specifických funkcí a konečného použití odlišují od ručních paletových vozíků.
- (3) Na základě šetření podle článku 13 základního nařízení, jež bylo zaměřeno proti obcházení předpisů, Rada v červnu 2009 nařízením (ES) č. 499/2009 ⁽⁴⁾ rozšířila konečné antidumpingové clo uplatňované na „všechny ostatní společnosti“, které bylo uloženo nařízením (ES) č. 1174/2005, na ruční paletové vozíky zasílané z Thajska bez ohledu na to, zda jsou deklarovány jako pocházející z Thajska, či nikoli.
- (4) V říjnu 2011 Rada prováděcím nařízením (EU) č. 1008/2011 ⁽⁵⁾ na základě přezkumu před pozbytím platnosti podle čl. 11 odst. 2 základního nařízení uložila konečné antidumpingové clo na dovoz ručních paletových vozíků pocházejících z ČLR.
- (5) V dubnu 2013 Rada prováděcím nařízením (EU) č. 372/2013 ⁽⁶⁾ na základě prozatímního přezkumu podle čl. 11 odst. 3 základního nařízení pozměnila nařízení (EU) č. 1008/2011 a uložila celní sazbu ve výši 70,8 % použitelnou na veškerý dovoz ručních paletových vozíků pocházejících z ČLR do Unie.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 176, 30.6.2016, s. 21.

⁽²⁾ Nařízení Rady (ES) č. 1174/2005 ze dne 18. července 2005 o uložení konečného antidumpingového cla a o konečném výběru prozatímního cla z dovozu ručních paletových vozíků a jejich základních dílů pocházejících z Čínské lidové republiky (Úř. věst. L 189, 21.7.2005, s. 1).

⁽³⁾ Nařízení Rady (ES) č. 684/2008 ze dne 17. července 2008, kterým se objasňuje oblast působnosti antidumpingových opatření uložených nařízením (ES) č. 1174/2005 na dovoz ručních paletových vozíků a jejich základních dílů pocházejících z Čínské lidové republiky (Úř. věst. L 192, 19.7.2008, s. 1).

⁽⁴⁾ Nařízení Rady (ES) č. 499/2009 ze dne 11. června 2009, kterým se rozšiřuje konečné antidumpingové clo uložené nařízením (ES) č. 1174/2005 na dovoz ručních paletových vozíků a jejich základních dílů pocházejících z Čínské lidové republiky na dovoz téhož výrobku zasílaného z Thajska bez ohledu na to, zda je deklarován jako pocházející z Thajska či nikoli (Úř. věst. L 151, 16.6.2009, s. 1).

⁽⁵⁾ Prováděcí nařízení Rady (EU) č. 1008/2011 ze dne 10. října 2011 o uložení konečného antidumpingového cla na dovoz ručních paletových vozíků a jejich základních dílů pocházejících z Čínské lidové republiky rozšířeného na dovoz ručních paletových vozíků a jejich základních dílů zasílaných z Thajska, bez ohledu na to, zda je u něj deklarován původ z Thajska či nikoli, na základě přezkumu před pozbytím platnosti podle čl. 11 odst. 2 nařízení (ES) č. 1225/2009 (Úř. věst. L 268, 13.10.2011, s. 1).

⁽⁶⁾ Prováděcí nařízení Rady (EU) č. 372/2013 ze dne 22. dubna 2013, kterým se na základě částečného prozatímního přezkumu podle čl. 11 odst. 3 nařízení (ES) č. 1225/2009 mění prováděcí nařízení (EU) č. 1008/2011 o uložení konečného antidumpingového cla na dovoz ručních paletových vozíků a jejich základních dílů pocházejících z Čínské lidové republiky (Úř. věst. L 112, 24.4.2013, s. 1).

- (6) V září 2014 Evropská komise (dále jen „Komise“) prováděcím nařízením (EU) č. 946/2014 ⁽¹⁾ na základě přezkumu pro nového vývozce podle čl. 11 odst. 4 základního nařízení pozměnila nařízení (EU) č. 1008/2011 a uložila individuální celní sazbu ve výši 54,1 % na dovoz ručních paletových vozíků společnosti Ningbo Logitrans Handling Equipment Co.
- (7) V srpnu 2016 Komise prováděcím nařízením (EU) 2016/1346 ⁽²⁾ na základě šetření podle článku 13 základního nařízení, jež bylo zaměřeno proti obcházení předpisů, rozšířila platné konečné antidumpingové clo na dovoz nepatrně upravených ručních paletových vozíků osazených ukazatelem váhy nezpracovaným do podvozku (vidlic) pocházejících z ČLR.
- (8) V listopadu 2017 Komise prováděcím nařízením (EU) 2017/2206 ⁽³⁾ na základě druhého přezkumu před pozbytím platnosti podle čl. 11 odst. 2 základního nařízení uložila konečné antidumpingové clo na dovoz ručních paletových vozíků pocházejících z ČLR.
- (9) V současné době je platným opatřením konečné antidumpingové clo na dovoz ručních paletových vozíků a jejich základních dílů pocházejících z ČLR v podobě valorického cla ve výši 70,8 %.

1.2. Žádost

- (10) Komise obdržela žádost podle čl. 13 odst. 3 a čl. 14 odst. 5 základního nařízení, aby prošetřila možné obcházení antidumpingových opatření uložených na dovoz ručních paletových vozíků a jejich základních dílů pocházejících z ČLR dovozem zasílaným z Vietnamu bez ohledu na to, zda je u něj deklarován původ z Vietnamu, či nikoli, a zavedla celní evidenci tohoto dovozu.
- (11) Žádost podali dne 6. června 2017 dva výrobci ručních paletových vozíků a jejich základních dílů v Unii, společnosti Toyota Material Handling Manufacturing Sweden AB a PR Industrial S.r.l. (dále jen „žadatelé“).
- (12) Žádost obsahovala dostatečné důkazy *prima facie* o změně obchodních toků mezi Uníí, ČLR a Vietnamem, která zřejmě vyplynula z praxe, procesu nebo činnosti, pro které neexistoval jiný dostatečný důvod nebo ekonomické opodstatnění než uložení cla, konkrétně zasílání dotčeného výrobku do Unie přes Vietnam poté, co byl smontován ve Vietnamu. Žádost obsahovala dostatečné důkazy *prima facie* o tom, že taková montáž znamená obcházení, jelikož hodnota čínských dílů činila více než 60 % celkové hodnoty montovaného výrobku a hodnota přidaná během montáže činila méně než 25 % celkových výrobních nákladů.
- (13) Žádost kromě toho obsahovala dostatečné důkazy *prima facie*, že výše popsaná praxe máří nápravné účinky stávajících antidumpingových opatření jak z hlediska množství, tak cen, a že ceny výrobku, který je předmětem šetření, jsou v porovnání s běžnou hodnotou stanovenou během původního šetření pro dotčený výrobek dumpingové.

1.3. Dotčený výrobek a výrobek, který je předmětem šetření

- (14) Výrobkem, který je předmětem tohoto šetření, jsou ruční paletové vozíky a jejich základní díly, tj. podvozky a hydraulika, v současnosti kódů KN ex 8427 90 00 a ex 8431 20 00, pocházející z Čínské lidové republiky. Pro účely tohoto nařízení se ručními paletovými vozíky rozumí vozíky na kolech podpírající zvedací vidlicová ramena pro manipulaci s paletami, určené k manuálnímu tlačení, tažení a řízení na hladkém, rovném a pevném povrchu, které provádí pěší obsluha za použití kloubové řídicí páky. Ruční paletové vozíky jsou určeny pouze ke zdvižení nákladu pumpováním řídicí páky do dostatečné výše k přepravě nákladu a nemají žádné jiné dodatečné funkce nebo použití, jako například i) přemísťování a zvedání nákladu za účelem jeho uložení výše nebo usnadnění při skladování nákladu (vysokozdvížeň vozíky); ii) zakládání jedné palety na druhou (zakladače); iii) zdvižení nákladu na pracovní plošinu (nůžkové zvedáky) nebo iv) zvedání a vážení nákladu (paletové vozíky s váhou) (dále jen „dotčený výrobek“).

⁽¹⁾ Prováděcí nařízení Komise (EU) č. 946/2014 ze dne 4. září 2014, kterým se na základě přezkumu pro „nového vývozce“ podle čl. 11 odst. 4 nařízení Rady (ES) č. 1225/2009 mění prováděcí nařízení Rady (EU) č. 1008/2011 o uložení konečného antidumpingového cla na dovoz ručních paletových vozíků a jejich základních dílů pocházejících z Čínské lidové republiky (Úř. věst. L 265, 5.9.2014, s. 7).

⁽²⁾ Prováděcí nařízení Komise (EU) 2016/1346 ze dne 8. srpna 2016, kterým se rozšiřuje konečné antidumpingové clo uložené prováděcím nařízením Rady (EU) č. 1008/2011 ve znění prováděcího nařízení Rady (EU) č. 372/2013 na dovoz ručních paletových vozíků a jejich základních dílů pocházejících z Čínské lidové republiky na dovoz nepatrně upravených ručních paletových vozíků pocházejících z Čínské lidové republiky (Úř. věst. L 214, 9.8.2016, s. 1).

⁽³⁾ Prováděcí nařízení Komise (EU) 2017/2206 ze dne 29. listopadu 2017 o uložení konečného antidumpingového cla na dovoz ručních paletových vozíků a jejich základních dílů pocházejících z Čínské lidové republiky po přezkumu před pozbytím platnosti podle čl. 11 odst. 2 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/1036 (Úř. věst. L 314, 30.11.2017, s. 12).

- (15) Výrobek, který je předmětem šetření, je stejný jako výrobek vymezený výše, avšak zasílaný z Vietnamu, bez ohledu na to, zda je deklarován jako pocházející z Vietnamu, či nikoli, v současnosti stejného kódů KN jako dotčený výrobek (dále jen „výrobek, který je předmětem šetření“).
- (16) Z šetření vyplynulo, že výše vymezené ruční paletové vozíky a jejich základní díly vyvážené z ČLR do Unie a výše vymezené ruční paletové vozíky a jejich základní díly zasílané z Vietnamu do Unie mají stejné základní fyzické i technické vlastnosti a využití, a musí být tedy považovány za obdobné výrobky ve smyslu čl. 1 odst. 4 základního nařízení.

1.4. Zahájení šetření

- (17) Poté, co Komise po informování členských států shledala, že existují dostatečné důkazy *prima facie* pro zahájení šetření podle čl. 13 odst. 3 a čl. 14 odst. 5 základního nařízení, rozhodla se prošetřit možné obcházení antidumpingových opatření uložených na ruční paletové vozíky a jejich základní díly pocházející z Číny a zavést celní evidenci dovozu ručních paletových vozíků a jejich základních dílů zasílaných z Vietnamu, bez ohledu na to, zda je u nich deklarován původ z Vietnamu, či nikoli.
- (18) Šetření bylo zahájeno prováděcím nařízením Komise (EU) 2017/1348 ⁽¹⁾ (dále jen „nařízení o zahájení šetření“).

1.5. Období šetření a vykazované období

- (19) Období šetření trvalo od 1. ledna 2011 do 30. června 2017 (dále jen „období šetření“). Byly shromážděny údaje za období šetření s cílem zkoumat mimo jiné údajnou změnu obchodního toku v návaznosti na uložení dotyčných opatření a na zvýšení konečného antidumpingového cla prováděcím nařízením (EU) č. 372/2013 a dále existenci praktik, zpracovatelských procesů nebo prací, pro které nebyl jiný dostatečný důvod nebo hospodářské opodstatnění než uložení opatření. Za sledované období od 1. července 2016 do 30. června 2017 (dále jen „sledované období“) byly shromážděny podrobnější údaje s cílem přezkoumat, zda dovoz mařil vyrovnávací účinek platných opatření, pokud jde o ceny a/nebo množství, a zda existoval dumping.

1.6. Šetření

- (20) Komise oficiálně informovala orgány ČLR a Vietnamu, vyvážející výrobce a obchodníky v těchto zemích, známé dotčené dovozce do Unie a výrobní odvětví Unie o zahájení šetření. Výrobcům/vývozcům v ČLR a Vietnamu známým Komisi nebo těm, kteří se přihlásili ve lhůtách uvedených v 15. bodě odůvodnění zahajovacího nařízení, byly zaslány dotazníky. Dotazníky byly zaslány také dovozcům v Unii.
- (21) Zúčastněné strany dostaly příležitost písemně předložit svá stanoviska a požádat o slyšení ve lhůtě stanovené v zahajovacím nařízení.
- (22) Přihlásily se tři společnosti ve Vietnamu, z nichž jedna začala vyrábět ruční paletové vozíky v období šetření, a další čtyři dovozci, kteří nejsou ve spojení.
- (23) Dvě vietnamské společnosti odpověděly na dotazník a požádaly v souladu s čl. 13 odst. 4 základního nařízení o osvobození od možného rozšíření opatření.
- (24) Čtyři dovozci v Unii, kteří nejsou ve spojení, odpověděli na dotazník.

⁽¹⁾ Prováděcí nařízení Komise (EU) 2017/1348 ze dne 19. července 2017 o zahájení šetření možného obcházení antidumpingových opatření uložených prováděcím nařízením Rady (EU) č. 1008/2011, ve znění prováděcího nařízení (EU) č. 372/2013, na dovoz ručních paletových vozíků a jejich základních dílů pocházejících z Čínské lidové republiky dovozem zasílaným z Vietnamu bez ohledu na to, zda je u něj deklarován původ z Vietnamu či nikoli, a o zavedení celní evidence tohoto dovozu (Úř. věst. L 188, 20.7.2017, s. 1).

(25) Inspekce na místě se uskutečnily v prostorách těchto společností ve Vietnamu:

— Vietmachine Producing and Trading Co., Ltd a

— D&D Technologies Co., Ltd.

2. VÝSLEDKY ŠETŘENÍ

2.1. Obecné úvahy

(26) V souladu s čl. 13 odst. 1 základního nařízení by měly být postupně analyzovány s cílem posoudit možné obcházení tyto čtyři prvky:

— zda dochází ke změně obchodních toků mezi ČLR a Unii,

— zda je tato změna způsobena praktikami, zpracovatelskými procesy nebo pracemi, pro něž neexistuje žádný dostatečný důvod ani hospodářské opodstatnění kromě uložení platných antidumpingových opatření,

— zda existují důkazy o újmě nebo o tom, že vyrovnávací účinky platných antidumpingových opatření jsou mařeny, pokud se jedná o ceny a/nebo množství výrobku, který je předmětem šetření, a

— zda existují důkazy o dumpingu ve vztahu k běžné hodnotě určené dříve pro dotčený výrobek.

(27) Vzhledem k tomu, že důkazy *prima facie* poskytnuté žadateli v žádosti poukazovaly na montáž ve Vietnamu, Komise v tomto šetření konkrétněji analyzovala, zda jsou splněna kritéria uvedená v čl. 13 odst. 2 základního nařízení, zejména:

— zda montáž začala nebo se značně zvýšila po zahájení antidumpingového šetření nebo těsně před jeho zahájením a zda použité díly pocházejí ze země, na niž se vztahují opatření, a

— zda díly představují 60 % či více celkové hodnoty částí smontovaného výrobku a zda přidaná hodnota dílů přidaných během montáže nebo kompletace byla vyšší než 25 % výrobních nákladů.

(28) Informace o prodeji na vývoz předložené dvěma vietnamskými společnostmi bylo možno sesouhlasit s údaji dostupnými v databázi Comext⁽¹⁾ o vývozu výrobku, který je předmětem šetření. Mělo se proto za to, že tyto společnosti byly jedinými vývozci výrobku, který je předmětem šetření, z Vietnamu do Unie ve sledovaném období.

2.2. Podmínka čl. 13 odst. 2 písm. a): Zahájení nebo podstatný nárůst operací

(29) Objem prodeje do Unie u obou společností v období od roku 2013, kdy bylo konečné antidumpingové clo prováděcím nařízením (EU) č. 372/2013 zvýšeno na 70,8 %, a sledovaným obdobím stále rostl. Obě společnosti během tohoto období svůj objem prodeje na trh Unie více než ztrojnásobily. Před rokem 2013 byl objem vyvezený těmito společnostmi do Unie zanedbatelný nebo nulový. Souběžně o 65 % klesl čínský vývoz výrobku, který je předmětem šetření, do Unie. Byl tedy vyvozen závěr, že došlo ke změně obchodních toků mezi Unii a ČLR na jedné straně a Unii a Vietnamem na straně druhé, že byla tedy splněna podmínka stanovená v čl. 13 odst. 2 písm. a) základního nařízení.

2.3. Podmínky čl. 13 odst. 2 písm. b): kritéria 60 % a 25 %

(30) V souladu s čl. 13 odst. 2 písm. b) základního nařízení musela Komise ke zjištění, zda nedochází k obcházení platných opatření, ověřit, zda díly používané při montáži a pocházející ze zemí, které jsou předmětem opatření, činí nejméně 60 % celkové hodnoty částí smontovaného výrobku a že hodnota přidaná během montáže nebo kompletace činí více než 25 % celkových výrobních nákladů.

⁽¹⁾ Comext je databáze Eurostatu obsahující statistiky zahraničního obchodu.

i) První kritérium: 60 % celkové hodnoty částí montovaného výrobku

- (31) U obou spolupracujících společností bylo zjištěno, že díly ze země, na niž se vztahují opatření, nečiní 60 % nebo více celkové hodnoty částí montovaného výrobku.
- (32) Montáž prováděná ve spolupracující vietnamské společnosti tedy nelze považovat za obcházení ve smyslu čl. 13 odst. 2 základního nařízení.

ii) Druhé kritérium: 25 % hodnota přidaná během montáže nebo kompletace

- (33) Jelikož se šetřením zjistilo, že kritérium 60 % není splněno a že montáž nelze považovat za obcházení ve smyslu čl. 13 odst. 2 základního nařízení, mělo se za to, že toto kritérium není nutné zkoumat.

2.4. Kritéria čl. 13 odst. 2 písm. c): narušení nápravného účinku cla a důkazy o dumpingu

- (34) Jelikož se šetřením zjistilo, že kritérium 60 % není splněno a montáž nelze považovat za obcházení ve smyslu čl. 13 odst. 2 základního nařízení, mělo se za to, že tyto aspekty není třeba zkoumat.
- (35) Vzhledem k tomu, že prošetřované společnosti představují 100 % vietnamského vývozu ve sledovaném období, nebylo možno potvrdit, že jsou platná opatření s ohledem na Čínu obcházena dovozem zasílaným z Vietnamu.

3. UKONČENÍ ŠETŘENÍ

- (36) Vzhledem ke zjištěním uvedeným ve 30. až 32. bodě odůvodnění by se mělo současné šetření zaměřené proti obcházení ukončit. Celní evidence dovozu ručních paletových vozíků a jejich základních dílů zasílaných z Vietnamu, ať vykázaných jako pocházející z Vietnamu, či nikoli, zavedená původním nařízením, by se proto měla ukončit a uvedené nařízení by se mělo zrušit.
- (37) Zúčastněné strany byly informovány o základních skutečnostech a zřetelích, na jejichž základě Komise zamýšlí zastavit šetření, a bylo jim umožněno vyjádřit své připomínky. Nebyly předloženy žádné připomínky, které by změnily výše uvedené závěry.
- (38) Opatření stanovená tímto nařízením jsou v souladu se stanoviskem výboru zřízeného podle čl. 15 odst. 1 nařízení (EU) 2016/1036,

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

Šetření zahájené prováděcím nařízením (EU) 2017/1348 za účelem stanovení, zda dovoz do Unie ručních paletových vozíků a jejich základních dílů, tj. podvozků a hydrauliky, pocházejících z Čínské lidové republiky, v současnosti kódů KN ex 8427 90 00 a ex 8431 20 00 a zasílaných z Vietnamu bez ohledu na to, zda je u něj deklarován původ z Vietnamu, či nikoli (kódy TARIC 8427 90 00 13 a 8431 20 00 13) obchází opatření uložená prováděcím nařízením (EU) č. 1008/2011, ve znění prováděcího nařízení (EU) č. 372/2013, se tímto ukončuje.

Článek 2

Celní orgány ukončí celní evidenci dovozu zavedenou v souladu s článkem 2 prováděcího nařízení Komise (EU) 2017/1348.

Článek 3

Prováděcí nařízení (EU) 2017/1348 se zrušuje.

Článek 4

Toto nařízení vstupuje v platnost prvním dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

V Bruselu dne 21. února 2018.

Za Komisi
předseda
Jean-Claude JUNCKER

ROZHODNUTÍ

ROZHODNUTÍ KOMISE (EU) 2018/261

ze dne 22. ledna 2014

o opatřeních SA.32014 (2011/C), SA.32015 (2011/C), SA.32016 (2011/C) provedených regionem Sardinie ve prospěch společnosti Saremar

(oznámeno pod číslem C(2013) 9101)

(Pouze italské znění je závazné)

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na čl. 108 odst. 2 první pododstavec této smlouvy,

s ohledem na Dohodu o Evropském hospodářském prostoru, a zejména na čl. 62 odst. 1 písm. a) této dohody,

poté, co vyzvala zúčastněné strany k podání připomínek v souladu s výše uvedenými ustanoveními ⁽¹⁾, a s ohledem na tyto připomínky,

vzhledem k těmto důvodům:

1. ŘÍZENÍ

- (1) Rozhodnutím C(2011)6961 v konečném znění přijatým dne 5. října 2011 zahájila Komise formální vyšetřovací řízení ⁽²⁾ ohledně několika opatření, která Itálie přijala ve prospěch společností bývalé skupiny Tirrenia ⁽³⁾ (dále jen rozhodnutí z roku 2011). Rozhodnutí z roku 2011 bylo zveřejněno v *Úředním věstníku Evropské unie*. Komise vyzvala zúčastněné strany, aby se vyjádřily k opatřením, jichž se rozhodnutí z roku 2011 týká.
- (2) Itálie předala svá vyjádření k rozhodnutí z roku 2011 dne 15. listopadu 2011. Komise obdržela připomínky od zúčastněných stran. Zaslala je Itálii, která dostala příležitost na ně reagovat. Vyjádření Itálie k připomínkám třetích stran byla předána dopisy ze dne 24. dubna a 4. května 2012.
- (3) Dne 4. října 2011, 19. října 2011, 2. prosince 2011, 27. ledna 2012, 17. února 2012 a 28. února 2012 obdržela Komise nové stížnosti na údajnou podporu ve prospěch bývalých společností skupiny Tirrenia a/nebo jejich nabyvatelů. Některé z těchto stížností tvrdily, že Autonomní region Sardinie (dále jen RAS) poskytl nové podpory společnosti Saremar – Sardegna Regionale Marittima (dále jen *Saremar*).
- (4) Dne 7. listopadu 2012 rozšířila Komise vyšetřovací řízení týkající se mimo jiné některých podpůrných opatření, která RAS poskytl společnosti Saremar. Rozhodnutím C(2012)9452 v konečném znění ze dne 19. prosince 2012 přijala Komise změnu rozhodnutí o rozšíření vyšetřovacího řízení (dále jen rozhodnutí z roku 2012) ⁽⁴⁾. Rozhodnutí z roku 2012 bylo zveřejněno v *Úředním věstníku Evropské unie*. Komise vyzvala zúčastněné strany, aby se k vyšetřovaným opatřením vyjádřily.
- (5) Připomínky RAS o opatřeních týkajících se společnosti Saremar Komise obdržela dne 13. prosince 2012 a 26. února 2013.

⁽¹⁾ Úř. věst. C 28, 1.2.2012, s. 18 a Úř. věst. C 84, 22.3.2013, s. 58.

⁽²⁾ Úř. věst. C 28, 1.2.2012, s. 18.

⁽³⁾ Od roku 2004 tvořily bývalou skupinu Tirrenia společnosti Tirrenia di Navigazione S.p.A., Saremar – Sardegna Regionale Marittima S.p.A., Toremar – Toscana Regionale Marittima S.p.A., Siremar – Sicilia Regionale Marittima S.p.A. a Caremar – Campania Regionale Marittima S.p.A.

⁽⁴⁾ Úř. věst. C 84, 22.3.2013, s. 58.

- (6) Pokud jde konkrétně o tato opatření, obdržela Komise připomínky od příjemce a konkurentů. Tyto připomínky předala Itálii a dala jí příležitost se k nim vyjádřit. Ke komentářům zúčastněných stran k opatřením, která jsou předmětem tohoto rozhodnutí, se Itálie nevyjádřila.
- (7) Dopisem ze dne 14. května 2013 požádal RAS Komisi, aby od formálního vyšetřovacího řízení zahájeného na základě rozhodnutí z roku 2011 a 2012 oddělila opatření týkající se společnosti Saremar a řešila je přednostně zejména s ohledem na blížící se privatizaci této společnosti.
- (8) Předmětná opatření byla projednávána na několika schůzkách mezi zástupci Komise a RAS a společností Saremar, které se konaly ve dnech 24. dubna 2012, 2. května 2013, 10. července 2013 a 10. října 2013, a mezi Komisí a stěžovateli, které se konaly ve dnech 27. července 2012, 20. listopadu 2012 a 8. srpna 2013.
- (9) Dopisem ze dne 6. srpna 2013 požádala Komise Itálii o další informace o opatřeních, kterých se vyšetřování týká. Itálie na tuto žádost odpověděla dne 26. září 2013 a 25. října 2013.
- (10) Komise obdržela další podání od RAS a od společnosti Saremar dne 3. září 2013, 24. října 2013, 13. listopadu 2013 a 21. listopadu 2013.
- (11) Toto rozhodnutí se týká žádosti RAS o přednostní řešení opatření týkajících se společnosti Saremar.

2. OPATŘENÍ, KTERÁ JSOU PŘEDMĚTEM VYŠETŘOVÁNÍ NA ZÁKLADĚ ROZHODNUTÍ Z ROKU 2011 A 2012

- (12) Formální vyšetřování zahájené na základě rozhodnutí z roku 2011 a 2012 se zabývá následujícími opatřeními:
 - a) vyrovnávací platbou za poskytování služeb obecného hospodářského zájmu v rámci prodloužení platnosti počátečních úmluv,
 - b) privatizací společností bývalé skupiny Tirrenia včetně protizáruky poskytnuté společností CdI, která je nabyvatelem společnosti Siremar, a odloženými platbami kupní ceny konsorciem CIN, které je nabyvatelem společnosti Tirrenia di Navigazione,
 - c) předností v přístavu,
 - d) opatřeními stanovenými zákonem č. 163 ze dne 1. října 2010 (původně legislativní nařízení č. 125/2010) ze dne 5. srpna 2010,
 - e) dalšími opatřeními, která přijal RAS ve prospěch společnosti Saremar (vyrovnávací platba za provozování dvou námořních linek mezi Sardinii a pevninskou Itálií v letech 2011/2012, projekt Bonus Sardo – Vacanza, úvěr ve výši 3 milionů EUR, doporučující dopisy a rekapitalizace),
 - f) zneužitím podpory na záchranu,
 - g) vyrovnávací platbou za poskytování služeb obecného hospodářského zájmu v rámci budoucích úmluv/smluv o veřejné službě.
- (13) Toto rozhodnutí se týká pouze určitých opatření, která přijal RAS ve prospěch společnosti Saremar a která budou uvedena níže. Projekt Bonus Sardo – Vacanza bude posuzován odděleně.

2.1. PŘÍJEMCE

- (14) Skupina Tirrenia se původně skládala ze šesti společností: Tirrenia di Navigazione (dále jen *Tirrenia*), Adriatica, Caremar, Saremar, Siremar a Toremar. Tyto společnosti poskytovaly námořní dopravní služby na základě samostatných smluv o veřejné službě, které uzavřely se státem v roce 1991 s platností do konce roku 2008 (dále jen *počáteční úmluvy*). Veřejná společnost Fintecna – Finanziaria per i Settori Industriale e dei Servizi S.p.A. (dále jen *Fintecna*)⁽⁵⁾ vlastnila 100 % podíl na základním kapitálu společnosti Tirrenia, která zase vlastnila regionální společnosti Adriatica, Caremar, Saremar, Siremar a Toremar.

⁽⁵⁾ Společnost Fintecna je ve 100 % vlastnictví italského ministerstva hospodářství a financí a specializuje se na řízení akciových podílů a privatizačních procesů a na projekty racionalizace a restrukturalizace firem, které čelí průmyslovým, finančním a organizačním potížím.

- (15) V roce 2004 se společnost Tirrenia sloučila se společností Adriatica. V roce 2004 tvořily skupinu Tirrenia společnosti Tirrenia, Caremar, Saremar, Siremar a Toremar. ⁽⁶⁾
- (16) Článek 19b legislativního nařízení č. 135/2009, změněný na zákon č. 166/2009 (dále jen „zákon z roku 2009“) stanovil mimo jiné, že regionální společnosti Caremar, Saremar a Toremar byly převedeny na kraje Kampánie, Sardinie a Toskánsko s ohledem na jejich privatizaci. Stanovil rovněž, že do 31. prosince 2009 budou uzavřeny nové úmluvy mezi italským státem a společnostmi Tirrenia a Siremar. Stejně tak poskytování regionálních služeb mělo být zakotveno v nových smlouvách o veřejné službě, které měly být uzavřeny mezi společnostmi Saremar, Toremar a Caremar a příslušnými regiony do 31. prosince 2009 a do 28. února 2010. Nové úmluvy/nové smlouvy o veřejné službě měly vstoupit v platnost při privatizaci jednotlivých společností bývalé skupiny Tirrenia. ⁽⁷⁾
- (17) Společnost Saremar tedy byla převedena na RAS na základě zákona z roku 2009. Tato společnost tradičně zabezpečuje čistě místní kaboťázní spoje mezi Sardinii a ostrovy nacházejícími se na severovýchodě a jihozápadě Sardinie a mezinárodní spoj s Korsikou na základě počáteční úmluvy se státem. Společnost Saremar nevyvíjí nedotovanou činnost.
- (18) Podle krajského zákona č. 18 ze dne 26. července 2013 bylo zveřejnění výzvy k podávání nabídek na privatizaci společnosti Saremar odloženo na 31. prosince 2013. Toto rozhodnutí nemá vliv na názor Komise na další opatření ve prospěch společnosti Saremar ani na žádné případné problémy týkající se státní podpory vyplývající z privatizace společnosti. Všechna zbývající opatření, na která se vztahují rozhodnutí z roku 2011 a 2012, například projekt Bonus Sardo – Vacanza, jsou v současné době vyšetřována v rámci věcí SA.32014, SA.32015 a SA.32016, a nejsou proto předmětem tohoto rozhodnutí.

2.2. PODROBNÝ POPIS OPATŘENÍ, JICHŽ SE TÝKÁ TOTO ROZHODNUTÍ

- (19) V letech 2011 a 2012 přijal RAS několik opatření na podporu cestovního ruchu a regionálního rozvoje a na zajištění územní kontinuity. Podle RAS byly tyto iniciativy odůvodněny především dvěma významnými jevy na trhu dopravních služeb na ostrov, k nimž došlo v roce 2011.
- (20) Za prvé, ačkoli mateřská společnost Tirrenia byla dána do prodeje již v roce 2010, Compagnia Italiana di Navigazione (dále jen CIN) tuto společnost koupila a podepsala novou úmluvu až v červenci 2012. Pravděpodobně až do samého data podpisu nové úmluvy nebylo jisté, zda budou námořní služby mezi pevninskou Itálií a Sardinii i nadále dotovány a zda dle nové úmluvy s nabyvatelem společnosti Tirrenia nedojde k omezení rozsahu veřejné služby.
- (21) Za druhé, soukromé společnosti provozující linky mezi Sardinii a pevninou byly vyšetřovány italským Vnitrostátním orgánem pro hospodářskou soutěž (dále jen NCA) pro možné porušení článku 101 SFEU vzhledem k výraznému zvýšení cen dopravy na některých linkách mezi Sardinii a pevninou. NCA své řízení uzavřel dne 11. června 2013 ⁽⁸⁾. Zvýšení cen přepravy (cestujících) těmito stranami v létě roku 2011 bylo kvalifikováno jako jednání ve vzájemné shodě v rozporu s článkem 101 SFEU. Podle NCA k tomuto porušování docházelo nejméně od září 2010 do konce září 2011.
- (22) U některých opatření, která přijal RAS v této souvislosti, zahájila Komise formální vyšetřovací řízení na základě svého rozhodnutí z roku 2012. V následujícím textu předloží Komise podrobný rozpis opatření, která jsou předmětem vyšetřování.

⁽⁶⁾ Zákonem z roku 2009 byla společnost zajišťující spojení s Pontino Archipelago oddělena od společnosti Caremar a převedena na region Lazio.

⁽⁷⁾ Čl. 19b odst. 10 zákona z roku 2009.

⁽⁸⁾ Věc I743 – ceny trajektů na Sardinii a zpět, týkající se údajného porušení článku 101 SFEU konkurenčními soukromými provozovateli (Onorato Partecipazioni S.r.l., Moby S.p.a., Marinvest S.r.l., Investitori Associati SGR S.p.a., Grandi Navi Veloci S.p.a., SNAV S.p.a., Lotta Maritime S.A., Forship S.p.a., Clessidra SGR S.p.a. a L19 S.p.a.) na některých linkách, které spojují Sardinii s pevninou.

2.2.1. VYROVNÁVACÍ PLATBA ZA PROVOZOVÁNÍ DVOU LINEK MEZI SARDINIÍ A PEVNINSKOU ITÁLIÍ**2.2.1.1. Právní rámec**

- (23) RAS předpokládá, že provozování dvou linek spojujících Sardinii s pevninskou Itálií, konkrétně Olbia (Golfo Aranci) – Civitavecchia a Vado Ligure – Porto Torres v letech 2011 a 2012 lze kvalifikovat jako službu obecného hospodářského zájmu, která byla v souladu se zákonem svěřena provozovateli na základě několika regionálních rozhodnutí (*pověřovací akty*), která budou podrobněji uvedena níže.

Regionální rozhodnutí 20/57 ze dne 26. dubna 2011

- (24) Podle tvrzení RAS zvýšily soukromé společnosti, které provozují linky ze Sardinie a na ni, na jaře 2011 ceny na neudržitelnou úroveň. Regionální rozhodnutí 20/57 ze dne 26. dubna 2011 (dále jen „rozhodnutí 20/57“) připomnělo, že od 1. března 2011 probíhaly technické diskuse s hlavními provozovateli přítomnými na těchto linkách o možných způsobech „stabilizace tarifů na přijatelnou úroveň“ v krátkodobém, střednědobém a dlouhodobém horizontu. Podle RAS však soukromí provozovatelé nejevili žádnou ochotu podpořit výzvu RAS ke „společnému úsilí zaměřenému na zvýšení přílivu turistů“ účtováním nižších tarifů na těchto linkách.
- (25) Vzhledem k významnému poklesu turistické poptávky a obavám produktivních odvětví, která vyžadovala cenově dostupné spojení s pevninou, čelil RAS potřebě přijmout „naléhavé kroky k zajištění konkurenceschopné alternativy k tarifům účtovaným soukromými provozovateli“. Rozhodl, že společnost Saremar zahájí provoz kontinentálních a mezinárodních spojů „na hlavních turistických a obchodních trasách“ ze Sardinie a na ni „za tržních podmínek“. Bude vedeno samostatné účetnictví s cílem zaručit hospodářskou rovnováhu, a tím bude vyrovnána poptávka po dopravních službách s hospodářskou životaschopností této činnosti.
- (26) Společnost Saremar ověří zejména možnost zahájit v období od 15. června 2011 do 15. září 2011 zkušební provoz nejméně dvou následujících spojů (smíšené služby):
- a) severovýchodní Sardinie (Olbia nebo Golfo Aranci) – střední a jižní Itálie (Civitavecchia nebo Neapol) a zpět,
 - b) severovýchodní Sardinie (Olbia nebo Golfo Aranci) – střední a severní Itálie (La Spezia, Carrara nebo Livorno) a zpět,
 - c) severozápadní Sardinie (Porto Torres) – severní Itálie (Janov nebo Savona) a zpět.
- (27) Společnost Saremar také může libovolně zvýšit počet mezinárodních spojů.

Regionální rozhodnutí 25/69 ze dne 19. května 2011

- (28) Regionálním rozhodnutím 25/69 ze dne 19. května 2011 (dále jen „rozhodnutí 25/69“) byl schválen tarif, který společnost Saremar uplatní pro přepravu cestujících a přepravu zboží na trase Golfo Aranci – Civitavecchia v období od 15. června 2011 do 15. září 2011. Předmětná trasa byla dle všeho identifikována jako „jedna z nejžádanějších tras.“
- (29) Provozovatel může upravit tarify s cílem dosáhnout prahu rentability provozu a zajistit maximální spokojenost zákazníků. Každou takovou změnu je nutno oznámit RAS předem. V sezoně a mimo sezonu se uplatňují různé sazby. Pro rezidenty i nerezidenty platí stejné tarify.

Regionální rozhodnutí 27/4 ze dne 1. června 2011

- (30) Regionálním rozhodnutím 27/4 ze dne 1. června 2011 (dále jen „rozhodnutí 27/4“) byl schválen tarif, který společnost Saremar uplatní pro přepravu cestujících a přepravu zboží na trase Vado Ligure – Porto Torres od 22. června 2011 do 15. září 2011.
- (31) Navíc toto rozhodnutí stanovilo 15 % slevu pro obyvatele trvale žijící na Sardinii. Společnost Saremar mohla tyto tarify upravit s cílem dosáhnout prahu rentability provozu a zajistit maximální spokojenost zákazníků.

Regionální rozhodnutí 36/6 ze dne 1. září 2011

- (32) Regionální rozhodnutí 36/6 ze dne 1. září 2011 (dále jen „rozhodnutí 36/6“) připomínalo, že zvýšení cen dopravy na linkách na pevninu bylo provedeno v návaznosti na prodej bývalé mateřské společnosti Tirrenia (viz 75. bod odůvodnění).

- (33) V tomto smyslu bude RAS podporovat zrušení prodeje a oddělení prodeje společnosti Tirrenia od veřejného nabídkového řízení na uzavření nové úmluvy, čímž převede *de facto* monopolu v oblasti námořní kobotáže ze Sardínie a na ni. Bude přijato opatření s cílem zajistit zahájení otevřených řízení pro přidělení závazků veřejné služby s cílem vybrat nejlepší nabídku z hlediska počtu linek a přístavů, frekvence, rychlosti, kvality služby a tarifů jak pro přepravu cestujících, tak pro přepravu zboží.
- (34) Přerušování provozování linek na pevninu společností Saremar by *de facto* znamenalo obnovu předchozího monopolního postavení. V delším časovém horizontu by hlavním cílem na regionální úrovni mělo být zachování skutečné hospodářské soutěže na trhu kobotáže. Toho lze dosáhnout nařízením závazků veřejné služby na hlavních trasách považovaných za strategické pro ostrov těm provozovatelům, kteří tuto službu nabízejí za nejlepších podmínek.
- (35) Rozhodnutí 36/6 stanoví, že společnost Saremar je na základě obchodního plánu povinna zkušebně ověřit životaschopnost provozu v období 30. září 2011 – 30. září 2012 alespoň na jedné z následujících smíšených linek: Olbia – Livorno, Porto Torres – Livorno nebo Cagliari – Piombino.
- (36) Společnost Saremar by rovněž znovu uvedla v činnost linky Golfo Aranci (nebo Olbia) – Civitavecchia a Porto Torres – Vado Ligure (nebo Janov) od 15. května 2012 do 15. září 2012. Tyto trasy by zajišťovaly dva nově najaté výletní trajekty.
- (37) Rozhodnutí 36/6 rovněž stanoví, že společnost Saremar by byla rekapitalizována za částku rovnající se výši její pohledávky vůči společnosti Tirrenia v nucené správě (viz 89. a násl. body odůvodnění).

Regionální rozhodnutí 48/65 ze dne 1. prosince 2011

- (38) V souladu s rozhodnutím 36/6 přezkoumal RAS a společnost Saremar životaschopnost provozu na jedné ze smíšených tras Olbia – Livorno, Porto Torres – Livorno nebo Cagliari – Piombino v období 30. září 2011 – 30. září 2012. Byla hodnocena zejména stávající a předpokládaná poptávka po smíšených službách, tarify, předpokládané náklady a výnosy a ziskovost alternativních služeb. Z analýzy vyplynuly následující skutečnosti:
- a) na linkách Cagliari – Piombino a Porto Torres – Livorno vysoké riziko hospodářské nerovnováhy, kolísání poptávky a konkurenční tlak v oblasti zaměnitelných služeb,
 - b) na trase Olbia – Livorno sice existuje pravděpodobnost konkurenčního tlaku na ceny, avšak dosažení hospodářské rovnováhy bylo přesto možné,
 - c) na trase Olbia – Civitavecchia bylo možné dosáhnout hospodářské rovnováhy.
- (39) Rozhodnutí 36/6 uvádí, že „povinnost zachovat hospodářskou rovnováhu s cílem předejít poskytnutí neslučitelné státní podpory neumožňuje v bezprostřední budoucnosti zahájení provozu na jiných linkách“. Za nezbytný byl považován provoz linek, které měly v krátkodobém horizontu dobré vyhlídky v oblasti životaschopnosti, a zahájení provozu na sezónních linkách, které vykazovaly pozitivní výsledky již v průběhu zkušebního období.
- (40) V důsledku toho obdržela společnost Saremar pokyn, aby okamžitě zahájila provoz na smíšené trase Olbia – Civitavecchia. Tato linka měla být zajišťována denně prostřednictvím trajektů, které společnost Saremar využívala v roce 2011. Mimosezónní tarif účtovaný společností Saremar v roce 2011 byl schválen jako standardní tarif, který byla společnost Saremar oprávněna změnit s cílem náležitě zohlednit poptávku a zajistit cíl dosažení hospodářské rovnováhy.
- (41) Měly být pronajaty nejméně tři velkokapacitní výletní trajekty za účelem zvýšení kapacity linek Olbia – Civitavecchia a Porto Torres – Vado Ligure (nebo Janov) od května do září 2012.
- (42) Společnost Saremar měla určit standardní tarif pro všechny trasy bez ohledu na sezónu, aby umožnila dosáhnout dvojího cíle – hospodářské rovnováhy provozu a maximální spokojenosti zákazníků.

Regionální rozhodnutí 12/28 ze dne 20. března 2012

- (43) Regionálním rozhodnutím 12/28 ze dne 20. března 2012 (dále jen „rozhodnutí 12/28“) bere RAS na vědomí návrh tarifů společnosti Saremar na letní sezonu 2012 na lince Olbia – Civitavecchia na základě průzkumu trhu, který tato společnost provedla.

- (44) Tento tarif by rozlišoval mezi obdobími mimo sezonu, o víkendech a v sezoně. Co se týče tarifu platného v hlavní sezoně (srpen), navrhovala společnost Saremar tři alternativy, tj. zachovat úroveň jízdného v sezoně z roku 2011 nebo zvýšit tarif za „*posto letto*“ (lůžko) o 5 EUR nebo případně o 10 EUR.
- (45) Rozhodnutí 12/28 zmocňuje společnost Saremar, aby z navrhovaných tarifů přijala ten, který dosahuje nejlepší rovnováhy mezi cíli veřejného zájmu a nutností zajistit hospodářskou a finanční rovnováhu provozu.

Regionální rozhodnutí 22/14 ze dne 22. května 2012

- (46) Regionálním rozhodnutím 22/14 ze dne 22. května 2012 (dále jen „*rozhodnutí 22/14*“) bere RAS na vědomí návrh tarifu společnosti Saremar na letní sezonu 2012 (1. června 2012 – 15. září 2012) na lince Porto Torres – Vado Ligure na základě průzkumu trhu, který tato společnost provedla.
- (47) Společnost doporučovala stanovit různé tarify na období mimo sezonu (od 1. do 14. června a od 3. do 15. září), na přechodné období (od 15. června do 13. července) a v sezoně (od 14. července do 2. září). Na obyvatele trvale žijící na Sardinii by se vztahovala 15 % sleva.
- (48) Toto rozhodnutí však nestanoví přesnou výši tarifů, které by společnost Saremar měla na této lince účtovat. Společnost byla instruována, aby neustále sledovala vývoj na trhu a upravila tarify tak, aby bylo dosaženo nejlepší možné rovnováhy mezi cíli veřejného zájmu a požadavky na dosažení hospodářské a finanční rovnováhy provozu. RAS vzal kromě toho na vědomí pronájem trajektu Coraggio, který měl být na této lince využíván v období od 1. června do 15. září 2012.

Regionální zákon č. 15 ze dne 7. srpna 2012

- (49) Regionální zákon č. 15 ze dne 7. srpna 2012 (dále jen „*regionální zákon*“) vyžaduje mimo jiné okamžité vypsání (do 60 dnů od vstupu tohoto regionálního zákona v platnost) veřejného nabídkového řízení na privatizaci společnosti Saremar.
- (50) Tento regionální zákon rovněž stanoví, že RAS pokryje případný schodek, který společnosti Saremar vznikne v souvislosti s provozem tras na pevninu. K tomuto účelu byla schválena dotace ve výši 10 milionů EUR.

2.2.1.2. Trvání

- (51) Společnost Saremar byla pověřena provozováním obou linek spojujících Sardinii s pevninskou Itálií, prostřednictvím aktů uvedených v následující tabulce.

Tabulka 1

Regionální rozhodnutí, která pověřují společnost Saremar provozováním těchto dvou linek

	Golfo Aranci (Olbia) – Civitavecchia	Vado Ligure – Porto Torres
Letní sezona 2011	Rozhodnutí 25/69 ze dne 19. května 2011 (15. června až 15. září 2011)	Rozhodnutí 27/4 ze dne 1. června 2011 (22. června až 15. září 2011)
Zimní sezona 2012	Rozhodnutí 48/65 ze dne 1. prosince 2011 (okamžité zprovoznění trasy)	<i>Není provozována</i>
Letní sezona 2012	Rozhodnutí 36/6 ze dne 1. září 2011 (15. května až 15. září 2012)	Rozhodnutí 36/6 ze dne 1. září 2011 (15. května až 15. září 2012)

- (52) Tento předem schválený časový harmonogram provozu však nakonec nebyl dodržen v plném rozsahu.
- (53) V roce 2011 zajišťovala společnost Saremar zejména trasu Civitavecchia – Olbia (Golfo Aranci) denně v období 15. června – 15. září 2011. V této době zajišťovaly tuto trasu i společnosti Moby, Tirrenia, Grandi Navi Veloci (GNV) a Forship (Sardinia Ferries).

- (54) V roce 2012 zajišťovala společnost Saremar provoz na této lince od 16. ledna 2012 do 15. září 2012. Během letního období zajišťovala společnost Saremar provoz na této lince denně od 1. června 2012 do 15. září 2012 (a nikoli od 15. května 2012, jak stanovilo rozhodnutí 36/6). Společnosti Moby a CIN/Tirrenia byly na této lince přítomny v letním období. Během zimního období (od 16. ledna 2012 do 30. května 2012) zajišťovala společnost Saremar provoz na této lince 6 dnů v týdnu⁽⁹⁾. Provoz na této lince zajišťovala i skupina Tirrenia v rámci závazku veřejné služby podle počáteční úmluvy. V zimním období nebyl na této lince přítomen žádný soukromý provozovatel.
- (55) Společnost Saremar zajišťovala provoz na lince Vado Ligure – Porto Torres 4 dny v týdnu⁽¹⁰⁾ od 22. června 2011 do 15. září 2011 a od 1. června 2012 (nikoli od 15. května 2012, jak bylo stanoveno v rozhodnutí 36/6) do 15. září 2012. V roce 2011 byly na této lince přítomny společnosti Moby, Tirrenia a GNV. V roce 2012 byly na této lince přítomny společnosti Moby, CIN/Tirrenia a GNV.
- (56) Služby na obou těchto linkách byly ukončeny dne 15. září 2012.

2.2.1.3. Závazky veřejné služby

- (57) Dle tvrzení RAS byly uloženy závazky veřejné služby v souvislosti s tarify účtovanými společností Saremar na obou linkách spojujících Sardinii s pevninskou Itálií. Základním důvodem uložení závazků veřejné služby bylo zvýšení cen na úkor sardinské veřejnosti v důsledku dohody narušující hospodářskou soutěž uzavřené soukromými provozovateli na předmětných linkách.
- (58) Zvláštní ustanovení o tarifech v pověřovacích aktech jsou uvedena níže:
- rozhodnutí 20/57 neobsahuje žádné výslovné ustanovení o tarifech, které by společnost Saremar měla na navrhovaných linkách účtovat,
 - rozhodnutím 25/69 byl schválen tarif, který měla společnost Saremar uplatňovat na lince Golfo Aranci – Civitavecchia od 15. června 2011 do 15. září 2011. Provozovatel mohl tarify upravit poté, co by o tom předem vyrozuměl RAS, s cílem dosáhnout prahu rentability provozu a zajistit maximální spokojenost zákazníků,
 - rozhodnutím 27/4 byl schválen tarif, který měla společnost Saremar použít pro smíšené služby (přepřevu cestujících a přepřevu zboží) na lince Vado Ligure – Porto Torres od 22. června 2011 do 15. září 2011. Na obyvatele trvale žijící na Sardinii se měla vztahovat 15 % sleva. Provozovatel mohl tarify upravit poté, co by o tom předem vyrozuměl RAS, s cílem dosáhnout prahu rentability provozu a zajistit maximální spokojenost zákazníků,
 - rozhodnutí 36/6 se na tarify nevztahuje,
 - rozhodnutím 48/65 byla společnost Saremar vyzvána, aby okamžitě obnovila provoz trasy Olbia – Civitavecchia a jako standardní tarif použila tarif, který účtovala mimo sezonu v roce 2011. Tento tarif byla společnost Saremar oprávněna upravit poté, co by o tom předem vyrozuměla RAS, s cílem náležitě zohlednit skutečnou poptávku a zajistit cíl dosažení hospodářské rovnováhy,
 - rozhodnutí 12/28 schválilo návrh společnosti Saremar uplatňovat na lince Olbia – Civitavecchia v letním období různé tarify, které by rozlišovaly období mimo sezonu (pracovní dny v červnu a v červenci), víkendy a období v sezoně (srpen) a vzalo na vědomí tři alternativy jízdného v sezoně, které společnost Saremar navrhla. Toto regionální rozhodnutí neuvádělo přesnou výši tarifů navrhovaných provozovatelem. RAS rovněž nerozhodl o tom, která ze tří možných sazeb v sezoně navrhovaných společností Saremar by měla být použita. Namísto toho RAS vyzval společnost Saremar, aby použila tarif, který umožňuje dosáhnout co nejlepší rovnováhy mezi veřejným zájmem a cílem hospodářské životaschopnosti. Podle rozhodnutí 12/28 měla společnost Saremar zachovat standardní tarif stanovený rozhodnutím 48/65 až do konce dubna 2012,
 - rozhodnutí 22/14 schvaluje návrh společnosti Saremar uplatňovat odlišné tarify mimo sezonu (první polovina června a první polovina září), v přechodném období (od poloviny června do poloviny července) a v sezoně (od poloviny července do 2. září) roku 2012 na lince Porto Torres – Vado Ligure. Regionální rozhodnutí neuvádělo přesnou výši tarifů navrhovaných provozovatelem. Stanoví však, že na obyvatele trvale žijící na Sardinii se měla vztahovat 15 % sleva.
- (59) Pokud jde o provozování těchto dvou linek v roce 2012, RAS v průběhu šetření předložil Komisi dopisy, v nichž společnost Saremar sdělovala výši tarifů, které mají být na těchto linkách účtovány v roce 2012, a které RAS

⁽⁹⁾ Denní spoj od 1. dubna 2012.

⁽¹⁰⁾ 3 dny v týdnu od 1. června 2012 do 19. června 2012 a od 4. září 2012 do 15. září 2012.

oficiálně přijal rozhodnutími 12/28 a 22/14. Pokud jde o linku Olbia – Civitavecchia, sdělila společnost Saremar, že provoz těchto linek bude zajišťovat současně společnost Tirrenia, Moby i GNV za různé tarify v závislosti na sezóně. Společnost Saremar rovněž potvrdila, že nejlepší ceny ze všech těchto provozovatelů nabízela skupina Tirrenia. Tento dopis uvádí podrobnosti o tarifech platných na dané lince v létě 2012 mimo sezonu, o víkendech a v sezóně, přičemž pro sezonu uvádí tři návrhy (jeden zachovává tarif z roku 2011, druhý a třetí odrážejí zvýšení cen za místo v kajutě o 5 a 10 EUR), a potvrzuje, že obdobně jako v roce 2011 nebude trvale žijícím obyvatelům poskytován zlevněný tarif. Společnost Saremar také potvrzuje, že její návrh tarifů je založen na porovnání s tarify skupiny Tirrenia. U linky Porto Torres – Vado Ligure společnost Saremar informovala, že o zahájení poskytování služeb v roce 2012 bylo rozhodnuto na základě pozitivních výsledků zaznamenaných v roce 2011. Bylo navrženo mírné zvýšení tarifů v přechodném období a v sezóně, které by společnosti umožnilo dosáhnout prahu rentability provozu.

- (60) Komise v zájmu úplnosti uvádí, že rozhodnutí 48/65 týkající se zahájení provozu na lince Olbia – Civitavecchia v lednu 2012 zmiňuje, že společnost Saremar bude provoz na této lince zajišťovat denně prostřednictvím výletních trajektů. Z přezkoumání pověřovacích aktů vyplývá, že společnosti Saremar nebyla kromě poskytování smíšených služeb (přeprava cestujících a přeprava zboží) uložena žádná jiná závazná podmínka týkající se provozování těchto dvou linek (např. jejich frekvence). Italské orgány rovněž nepředložily Komisi v průběhu formálního vyšetřovacího řízení žádný důkaz toho, že by byly uloženy jiné požadavky na základě jiných právních nástrojů než těch, které byly stanoveny ve výše uvedených pověřovacích aktech.

2.2.1.4. **Vyrovňovací platba**

- (61) Žádný z pověřovacích aktů neuváděl, že by společnosti Saremar měla být za provozování obou linek spojujících Sardinii s pevninskou Itálií v období 2011/2012 přiznána vyrovnávací platba. Podle ustanovení předmětných aktů měly být tyto služby naopak poskytovány na obchodním základě a společnosti Saremar měl být poskytnut velký manévrovací prostor pro úpravu výše tarifů s cílem zajistit dosažení prahu rentability provozu obou těchto linek.
- (62) Regionálním zákonem č. 15 ze dne 7. srpna 2012 byla schválena dotace ve výši 10 milionů EUR z rozpočtu regionu na rok 2012 s cílem pokrýt „potenciální schodek“ společnosti Saremar vzniklý v důsledku zajišťování spojů na pevninskou část Itálie. Podle veřejně dostupných informací⁽¹⁾ byla tato vyrovnávací platba společnosti Saremar skutečně vyplacena, a to ve dvou splátkách dne 6. listopadu 2012 a 3. prosince 2012.
- (63) Podle informací získaných v průběhu vyšetřování vykazala společnost Saremar v souvislosti s provozem těchto dvou linek v roce 2011 ztrátu ve výši 214 000 EUR a v roce 2012 ztrátu ve výši 13 440 220 EUR.

2.2.1.5. **Situace v oblasti hospodářské soutěže na linkách**

- (64) Situace v oblasti hospodářské soutěže na linkách spojujících Sardinii s pevninskou Itálií se v období 2011–2012 výrazně změnila.
- (65) Na jaře 2011 fungovali na linkách ze Sardinie a na ni kromě veřejného provozovatele (skupiny Tirrenia) ještě čtyři soukromí provozovatelé: společnosti Moby, Forship, SNAV⁽¹²⁾ a GNV.
- (66) Společnost Moby je ovládána společností Onorato Partecipazioni S.r.l. (dále jen „Onorato Partecipazioni“). Společnost Moby působí na trhu služeb námořní přepravy cestujících a přepravy zboží ve Středozemním moři.
- (67) Společnost GNV je soukromý provozovatel ve společném vlastnictví holdingové společnosti skupiny podniků Marinvest, která působí v oblasti námořní přepravy, a společnosti Investitori Associati SGR. Tato společnost provozuje řadu linek ve Středozemním moři.
- (68) Společnost SNAV je plně ovládána společností Marinvest a provozuje téměř výhradně služby přepravy cestujících na různých linkách ve Středozemním moři.

⁽¹⁾ Relazione sul Rendiconto generale della Regione autonoma della Sardegna per l'esercizio finanziario 2012, strana 359, dostupné na adrese: http://www.corteconti.it/export/sites/portalecdc/_documenti/controllo/sezioni_riunite/sezioni_riunite_regione_sardegna/2013/relazione_parifixa.pdf.

⁽¹²⁾ Společnost SNAV zajišťovala provoz na lince Olbia – Civitavecchia do května 2011, kdy ji nahradila společnost GNV.

- (69) Společnost Forship, kterou ovládá francouzská společnost Lotta Maritime S.A., poskytuje služby v oblasti přepravy cestujících a vozidel ve Středomoří, zejména ze Sardinie a na ni, s využitím značek Corsica Ferries a Sardinia Ferries.
- (70) V květnu 2011 byli tito provozovatelé (s výjimkou skupiny Tirrenia) vyšetřováni Vnitrostátním orgánem pro hospodářskou soutěž (NCA) pro možné porušení článku 101 SFEU ohledně provozování spojení s pevninskou Itálií včetně obou linek, které v období 2011–2012 provozovala společnost Saremar. Národní orgán pro hospodářskou soutěž toto řízení uzavřel dne 11. června 2013 ⁽¹³⁾. Jeho rozhodnutí znělo, že zvýšení cen služeb v oblasti přepravy cestujících předmětnými stranami představovalo jednání ve vzájemné shodě v rozporu s článkem 101 SFEU. K tomuto porušování docházelo nejméně od září 2010 do konce září 2011.
- (71) Podle NCA byly v období 2009–2010 hlavními provozovateli na lince Civitavecchia – Olbia (Golfo Aranci) z hlediska počtu přepravených cestujících společnosti Moby (téměř 40 %) a skupina Tirrenia (téměř 35 %). V roce 2011 zvýšila skupina Tirrenia svůj podíl na trhu na úkor společnosti Moby, zatímco společnost Saremar získala necelých 10 % trhu. ⁽¹⁴⁾ NCA konstatoval, že na této lince:
- společnost Moby vykazovala v období 2008–2010 ztráty (ve výši necelého 1 milionu EUR) a v roce 2011 přebytek,
 - společnost SNAV vykazovala v období 2008–2010 ztráty, které však měly klesající tendenci,
 - záporné výsledky v období 2008–2011 zaznamenala i společnost Forship.
- (72) Na lince Janov (Vado Ligure) – Porto Torres měly společnost Moby, skupina Tirrenia a společnost GNV v letech 2009–2010 na trhu obdobný podíl. Rovněž podíl skupiny Tirrenia na trhu se v roce 2011 zvýšil, zatímco podíl společnosti Moby klesl. Přítomnost společnosti GNV na trhu se snížila o více než polovinu. Společnost Saremar zaujímala necelých 10 % trhu. NCA rovněž zaznamenal, že:
- výsledky společnosti Moby se zlepšily z mírné ztráty v roce 2008 na zisk v roce 2011,
 - společnost GNV zaznamenala v období 2008–2010 na dané lince významné ztráty.
- (73) Soukromí provozovatelé v průběhu šetření prováděného orgánem NCA odůvodnili zvýšení cen v letní sezoně roku 2011 (oproti roku 2010 celkově o více než 85 % na lince Olbia – Civitavecchia a o 75 % na lince Janov – Porto Torres) výrazným nárůstem cen pohonných hmot. Podle Vnitrostátního orgánu pro hospodářskou soutěž byl u skupiny Tirrenia nárůst cen mírnější, konkrétně až 30 % na lince Civitavecchia – Golfo Aranci a až 15 % na lince Janov – Porto Torres.
- (74) Navíc byly podle rozhodnutí orgánu NCA na jaře 2011 uzavřeny dvě dohody mezi společnostmi Moby a GNV. Obě společnosti podepsaly zejména dohodu o sdílení kódů na lince Civitavecchia – Olbia na období duben až prosinec 2011, podle níž obě tyto společnosti zajišťovaly provoz na této lince společně a podílely se na výsledku dle předem stanoveného procentního podílu, a to bez ohledu na počet prodaných jízdének. Na základě druhé dohody mohla společnost GNV v období od června do prosince 2011 prodávat jízdénky společnosti Moby na lince Janov – Porto Torres. Společnost GNV skutečně v průběhu referenčního období směřovala na společnost Moby poptávku, kterou nemohla uspokojit sama, na úkor skupiny Tirrenia a společnosti Saremar. Na základě těchto dohod dospěl NCA k závěru, že obě společnosti neměly motivaci k tomu, aby o ceny na daných linkách soutěžily. Tytéž společnosti uzavřely obdobné dohody i v roce 2012.
- (75) Prostřednictvím akvizice skupiny Tirrenia uzavřelo konsorcium CIN dne 18. července 2012 novou úmluvu s italským státem (viz 16. bod odůvodnění), na jejímž základě byla tato společnost pověřena plněním závazků veřejné služby mimo jiné na linkách Civitavecchia – Olbia a Janov – Porto Torres. CIN je konsorcium, které v době, kdy byla skupina Tirrenia nabídnuta k prodeji, tvořily společnosti Moby, SNAV a GNV (dvě poslední jmenované prostřednictvím skupiny Marininvest) a společnost Grimaldi Compagnia di Navigazione, tj. hlavní konkurenti společnosti Tirrenia na linkách, jejichž provoz je tradičně zajišťován v rámci režimu veřejných služeb ⁽¹⁵⁾.

⁽¹³⁾ Viz poznámka pod čarou č. 8.

⁽¹⁴⁾ Rozhodnutí Vnitrostátního orgánu pro hospodářskou soutěž č. 24033 ze dne 31. října 2012, SP136 – Saremar – Sardegna Regionale Marittima/trasy Civitavecchia – Golfo degli Aranci e Vado Ligure – Porto Torres.

⁽¹⁵⁾ Konsorcium CIN vytvořily v listopadu 2010 společnosti Grimaldi, Marininvest a Moby za účelem účasti ve výběrovém řízení s cílem získat skupinu Tirrenia. Na počátku roku 2011 získala společnost Marininvest (ovládající společnost SNAV) kontrolu nad společností GNV; v březnu 2011 také společnost Moby převedla svůj obchodní podíl v konsorciu CIN na svého ovládajícího akcionáře, společnost Onorato Participazioni. V březnu 2011 tak byly hlavními akcionáři konsorcia CIN společnosti Onorato Participazioni (ovládající společnost Moby) a Marininvest (ovládající společnosti GNV a SNAV).

- (76) Získání skupiny Tirrenia konsorciem CIN bylo oznámeno Komisi a dne 18. ledna 2012 se Komise rozhodla zahájit řízení v souladu s čl. 6 odst. 1 písm. c) nařízení Rady (ES) č. 139/2004 ⁽¹⁶⁾. Strany následně tuto operaci zrušily a oznámily NCA novou operaci s novým obchodním podílem konsorcia CIN. NCA tuto novou fúzi schválil podmíněným rozhodnutím dne 21. června 2012 ⁽¹⁷⁾.
- (77) Společnosti GNV a Forship ukončily v roce 2012 provoz na lince Civitavecchia – Olbia. Společnost GNV prostřednictvím svých připomínek v průběhu vyšetřování prohlásila, že její opuštění trhu bylo přímým důsledkem podpory, kterou RAS poskytl společnosti Saremar, a která této společnosti umožnila užívat tarify, jejichž výše nedosahovala výše nákladů (viz 135. bod odůvodnění).
- (78) Situace v oblasti hospodářské soutěže na obou těchto linkách v okamžiku, kdy na trh vstoupila společnost Saremar, byla následující:

Tabulka 2

Situace v oblasti hospodářské soutěže na daných linkách

	Golfo Aranci (Olbia) – Civitavecchia	Vado Ligure – Porto Torres
Letní sezona 2011 (červen – září)	Moby, Tirrenia, GNV ⁽¹⁾ , Forship (Sardinia Ferries)	Moby, Tirrenia, GNV
Zimní sezona 2012 (leden – polovina května)	CIN/Tirrenia	Není provozována
Letní sezona 2012 (polovina května – září)	Moby, CIN/Tirrenia	Moby, CIN/Tirrenia, GNV

⁽¹⁾ Provoz na této lince do května 2011 tradičně zajišťovala společnost SNAV.

- (79) Rozhodnutím, které dne 18. června 2013 ⁽¹⁸⁾ přijal NCA, bylo zahájeno formální vyšetřovací řízení týkající se údajného porušení podmínek uvedených v rozhodnutí NCA, které schvalovalo fúzi společností Tirrenia/CIN, společností Moby a CIN, mimo jiné podmínky omezení růstu cen (v porovnání s tarify společnosti Moby v roce 2009) na třech linkách spojujících Sardinii s pevninou včetně obou linek, které jsou předmětem vyšetřování v této věci, pouze na zvýšení nákladů na pohonné hmoty.

2.2.2. PROPAGAČNÍ ČINNOST

- (80) Na základě regionálního rozhodnutí 20/58 ze dne 26. dubna 2011 (dále jen „rozhodnutí 20/58“) poskytne Agenzia Sardegna Promozione (dále jen „agentura“) financování marketingu tzv. projektu Bonus Sardo – Vacanza ve výši 3 miliony EUR (včetně DPH) ⁽¹⁹⁾.
- (81) Regionálním rozhodnutím 25/53 ze dne 19. května 2011 (dále jen „rozhodnutí 25/53“) pověřil RAS společnost Saremar prováděním propagační činnosti, která v podstatě spočívala v zobrazování log a reklamy na plavidlech společnosti Saremar s cílem propagovat Sardinii jako turistickou destinaci, aniž by však výslovně podporovala projekt Bonus Sardo – Vacanza. Rozhodnutí 25/53 rovněž pověřovalo agenturu, aby společnost Saremar přidělila částku ve výši 3 miliony EUR, stanovenou v rozhodnutí 20/58, s vyplacením okamžité zálohy ve výši 80 %.

⁽¹⁶⁾ Nařízení Rady (ES) č. 139/2004 ze dne 20. ledna 2004 o kontrole spojování podniků (nařízení ES o spojování) (Úř. věst. L 24, 29.1.2004, s. 1).

⁽¹⁷⁾ Rozhodnutím č. 23650 ze dne 21. června 2012, C11613, NCA podmíněně schválil získání společnosti Tirrenia konsorciem CIN, které společně vlastní společnosti Moby (40 %), L19 (30 %), Gruppo Investimenti Portuali S.p.A. (20 %) a Shipping Investment S.r.l. (10 %). NCA uložil některé podmínky, které se týkaly mimo jiné neuplatnění dohod o sdílení kódů mezi společností Moby a konsorciem CIN v období 2012–2016 a uplatnění tarifů umožňujících udržení průměrného jednotkového výnosu společnosti Moby z léta 2009 (s výjimkou nárůstu přímo přiřaditelného nárůstu cen lodního paliva) na linkách Civitavecchia – Olbia, Janov – Porto Torres a Janov – Olbia. Konsorcium CIN/Tirrenia nahradí společnost Moby na trase Janov – Porto Torres. Na lince Civitavecchia – Olbia převedou společnost Moby a konsorcium CIN v letní sezoně 2013 a 2014 na jiné provozovatele 10 % své kapacity.

⁽¹⁸⁾ Rozhodnutí NCA č. 24418 ze dne 18. června 2013, C11613B.

⁽¹⁹⁾ Projekt Bonus Sardo – Vacanza byl schválen s cílem propagovat a podporovat cestovní ruch na Sardinii. V rámci tohoto projektu byly náklady na přepravu trajektem (v maximální výši 90 EUR a vztahující se na skupiny nejméně dvou cestujících) přímo zpětně propláceny osobám cestujícím ze Sardinie a na ni, které se v létě 2011 ubytovaly na Sardinii alespoň na tři noci.

2.2.3. ÚVĚR VE VÝŠI 3 MILIONY EUR A PRVNÍ DOPORUČUJÍCÍ DOPIS

- (82) Na základě regionálního rozhodnutí 23/2 ze dne 12. května 2011 (dále jen „rozhodnutí 23/2“), byla společnost Saremar oprávněna sjednat úvěr ve výši 3 miliony EUR s úroky ve výši „průměrné tržní sazby“ s orientační splatností osm měsíců za účelem řešení svých potřeb likvidity.
- (83) Regionálním rozhodnutím 31/24 ze dne 20. července 2011 (dále jen „rozhodnutí 31/24“), vydal RAS jako jediný akcionář společnosti Saremar doporučující dopis ve prospěch banky Banco di Sardegna S.p.A (dále jen „banka BS“) jako podmínku schválení úvěrové linky.
- (84) V tomto doporučujícím dopise se RAS zavazuje informovat banku BS předem o veškerých případných změnách svého obchodního podílu v této společnosti a usilovat o to, aby byla řízena efektivně.
- (85) Regionálním rozhodnutím 12/15 ze dne 20. března 2012 (dále jen „rozhodnutí 12/15“) RAS zveřejnil, že společnost Saremar nakonec smlouvu o úvěrové lince ve výši 3 miliony EUR schválenou rozhodnutím 23/2 neuzavřela a že platnost doporučujícího dopisu schváleného rozhodnutím 31/24 posléze vypršela.

2.2.4. DRUHÝ DOPORUČUJÍCÍ DOPIS

- (86) Regionálním rozhodnutím 52/119 ze dne 23. prosince 2011 (dále jen „rozhodnutí 52/119“) schválil RAS druhý doporučující dopis s cílem umožnit společnosti Saremar získat možnost přečerpání zůstatku bankovních účtů do výše 5 milionů EUR a zajistit si tak dostatečnou bezprostřední likviditu za účelem provozování spojů s pevninou. Jako podmínka pro schválení tohoto nástroje byla vyžádána záruka od banky Monte dei Paschi di Siena (dále jen „banka MPS“).
- (87) Doporučující dopis připomíná, že společnost Saremar je ve výlučném vlastnictví RAS, že byla schválena rekapitalizace ve výši 11,5 milionu EUR a že společnost bude pokračovat v zajišťování spojení s pevninou. RAS se zavazuje, že bude informovat věřitele předem o veškerých případných změnách svého obchodního podílu v této společnosti a že bude usilovat o to, aby byla řízena efektivně.
- (88) RAS uvedl, že doporučující dopis schválený rozhodnutím 52/119 nebyl nakonec vydán a že úvěrová linka ve výši 2,5 milionu EUR byla bankou MPS poskytnuta za tržní sazby a bez záruky ze strany RAS. Ve svých připomínkách k rozhodnutí o zahájení řízení v roce 2012 předložil RAS Komisi dohodu o úvěrové lince s bankou MPS. Tato smlouva stanoví úvěrovou linku až do výše 2,5 milionu EUR s pohyblivou úrokovou sazbou na základě jednoměsíční sazby EURIBOR + 5 %.

2.2.5. REKAPITALIZACE

- (89) Podle rozhodnutí 36/6 byl nárok společnosti Saremar vůči skupině Tirrenia v platební neschopnosti ve výši 11 546 403,59 EUR řádně zaregistrován u komory pro konkurzní řízení Občanskoprávního soudu v Římě a prohlášen za vykonatelný dne 1. dubna 2011. Odpis tohoto úvěru o 5 773 201,80 EUR, tj. o 50 %, po schválení rozvahy společnosti za rok 2010 vedl ke ztrátě za rok 2010 ve výši 5 253 530,05 EUR. Dne 28. března 2012 se valná hromada společnosti Saremar rozhodla pokrýt ztrátu ve výši 4 890 950,36 EUR⁽²⁰⁾ převedenou do roku 2012 snížením základního kapitálu z 6 099 961 EUR na 1 209 010,64 EUR.
- (90) Podle italského občanského zákoníku jsou akcionáři povinni rekapitalizovat společnost, pokud se její základní kapitál sníží o více než třetinu. V důsledku této skutečnosti rozhodla valná hromada dne 15. června 2012 o navýšení kapitálu společnosti Saremar z 1 209 010,64 EUR na 6 099 961 EUR, z čehož byla částka ve výši 824 309,69 EUR, tj. minimální částka potřebná k uvedení tohoto kapitálu do souladu s právními požadavky, splacena dne 11. července 2012. Zbytek měl být proveden s výhradou předchozího oznámení tohoto opatření Komisi.
- (91) Komise nebyla doposud informována o žádném dalším zvýšení hodnoty kapitálu.

⁽²⁰⁾ Po použití zákonného rezervního fondu a výnosů za předchozí rozpočtové roky.

3. DŮVODY PRO ZAHÁJENÍ ŘÍZENÍ

3.1. VYROVNÁVACÍ PLATBA ZA PROVOZOVÁNÍ DVOU LINEK MEZI SARDINIÍ A PEVNINSKOU ITÁLIÍ

3.1.1. KVALIFIKACE PODPORY

- (92) Ve svém rozhodnutí z roku 2012 dospěla Komise k předběžnému závěru, že akty pověřující společnost Saremar provozováním dvou linek na pevninu výslovně nekvalifikují předmětné služby jako služby obecného hospodářského zájmu ani neodkazují na žádné vyrovnávací platby poskytnuté společnosti Saremar za plnění závazků veřejné služby. Komise rovněž uvedla, že na základě informací dostupných v této fázi se jeví, že vyrovnávací platba ve výši 10 milionů EUR, která byla poskytnuta společnosti Saremar, převyšuje provozní ztráty.
- (93) Komise rovněž zaujala předběžný názor, že nebyla dodržena čtvrtá podmínka stanovená v rozsudku ve věci Altmark⁽²¹⁾, neboť na provoz dalších dvou linek, svěřený společnosti Saremar v roce 2011, nebylo vypsáno výběrové řízení. Komise navíc neměla žádný důkaz na podporu tvrzení, že společnost Saremar skutečně tyto služby poskytla za pro veřejnost nejnižší cenu.

3.1.2. SLUČITELNOST

- (94) Komise se domnívala, že podpora ve formě veřejné vyrovnávací platby společnosti Saremar nemůže být považována za slučitelnou s vnitřním trhem a nemůže být vyňata z povinnosti ohlašování podle rozhodnutí Komise 2005/842/ES⁽²²⁾ (dále jen „rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2005“), ani podle rozhodnutí Komise 2012/21/EU⁽²³⁾ (dále jen „rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2011“).
- (95) Komise vyjádřila pochybnosti ohledně slučitelnosti vyrovnávacích plateb na základě rámce Společenství pro státní podporu ve formě vyrovnávací platby za závazek veřejné služby (2011)⁽²⁴⁾ (dále jen „rámec služeb obecného hospodářského zájmu z roku 2011“), vzhledem ke sporné kvalifikaci služeb obecného hospodářského zájmu a skutečnosti, že společnosti Saremar mohla být poskytnuta nadměrná vyrovnávací platba.
- (96) Komise konečně poznamenává, že aby mohly být služby obecného hospodářského zájmu považovány za slučitelné s vnitřním trhem po 31. lednu 2012, musí splňovat další podmínky stanovené v odstavcích 14, 19, 20, 24, 39 a 60 rámce služeb obecného hospodářského zájmu z roku 2011. Komise dospěla k závěru, že v daném případě tyto podmínky dodrženy nebyly.

3.2. PROPAGAČNÍ ČINNOST

- (97) Komise vyzvala Itálii, aby objasnila způsob stanovení ceny propagační činnosti a předložila důkazy, že byla oceněna v tržní hodnotě, například předložením srovnávacích kritérií dostupných na trhu.

3.3. ÚVĚR VE VÝŠI 3 MILIONY EUR A DOPORUČJÍCÍ DOPISY

- (98) Komise dospěla k předběžnému závěru, že doporučující dopisy neposkytují společnosti Saremar žádné nepatřičné výhody z toho důvodu, že nakonec nebyly využity k zajištění úvěru ani jiných finančních závazků příjemce. Požádala Itálii a zúčastněné strany, aby v tomto ohledu předložily připomínky.
- (99) Komise rovněž vyzvala Itálii o předložení důkazů o tom, že úvěr ve výši 3 miliony EUR, který čerpala společnost Saremar od banky Banco di Sardegna SpA, byl v souladu s tržními podmínkami.

⁽²¹⁾ Věc C-280/00 - *Altmark Trans a Regierungspräsidium Magdeburg* [2003] Sb. rozh. s.I-7747.

⁽²²⁾ Rozhodnutí Komise 2005/842/ES ze dne 28. listopadu 2005 o použití čl. 86 odst. 2 Smlouvy o ES na státní podporu ve formě vyrovnávací platby za závazek veřejné služby poskytované určitým podnikům pověřeným poskytováním služeb obecného hospodářského zájmu (Úř. věst. L 312, 29.11.2005, s. 67).

⁽²³⁾ Rozhodnutí Komise 2012/21/EU ze dne 20. prosince 2011 o použití čl. 106 odst. 2 Smlouvy o fungování Evropské unie na státní podporu ve formě vyrovnávací platby za závazek veřejné služby udělené určitým podnikům pověřeným poskytováním služeb obecného hospodářského zájmu (Úř. věst. L 7, 11.1.2012, s. 3).

⁽²⁴⁾ Úř. věst. C 8, 11.1.2012, s. 15.

3.4. REKAPITALIZACE

- (100) Pokud jde o rekapitalizaci společnosti Saremar, zaujala Komise předběžné stanovisko, že toto opatření poskytuje společnosti hospodářskou výhodu vzhledem k tomu, že je nepravděpodobné, že by daný kapitál za obdobných okolností upsal soukromý akcionář. Požádala Itálii a zúčastněné strany, aby v tomto ohledu předložily připomínky.

4. PŘIPOMÍNKY RAS A SPOLEČNOSTI SAREMAR

4.1 VYROVNÁVACÍ PLATBA ZA PROVOZOVÁNÍ DVOU LINEK MEZI SARDINIÍ A PEVNINSKOU ITÁLIÍ

- (101) Společnost Saremar podporuje a doplňuje argumenty RAS ohledně vyrovnávací platby obdržené za provozování obou linek spojujících Sardinii s pevninou v letech 2011 a 2012. Tyto připomínky jsou souhrnně uvedeny níže.
- (102) K ostatním opatřením, která byla předmětem vyšetřování, se společnost nevyjádřila.

4.1.1. OTÁZKY TÝKAJÍCÍ SE KVALIFIKACE PODPORY

- (103) RAS argumentoval za prvé tím, že vyrovnávací platba poskytnutá společnosti Saremar za provozování dvou spojů s pevninou je v souladu se zásadou investora v tržním hospodářství. Přestože byl provoz těchto tras ztrátový, bylo legitimní předpokládat, že tato činnost bude návratná. Při přijímání předmětných opatření jednal RAS na trhu jako obezřetný investor vzhledem k tomu, že jeho rozhodnutí zprovoznit dvě předmětné linky se zakládalo na obchodním plánu připraveném *ex-ante*. Zejména:
- a) v březnu/dubnu 2011, kdy RAS rozhodl, že společnost Saremar začne zajišťovat nové linky na pevninu, zvažoval pouze linky, které bylo možné provozovat při zachování hospodářské rovnováhy,
 - b) rozhodnutím 36/6 rozhodl RAS, že společnost Saremar na základě obchodního plánu ověří životaschopnost provozu nejméně jedné další linky mezi lokalitami Olbia – Livorno, Porto Torres – Livorno nebo Cagliari – Piombino v období od 30. září 2011 do 30. září 2012. Požadoval rovněž, aby společnost Saremar na základě obchodního plánu obnovila provoz na linkách Golfo Aranci (nebo Olbia) – Civitavecchia a Porto Torres – Vado Ligure (nebo Janov) od 15. května 2012 do 15. září 2012. Rozhodnutí nezačít zajišťovat nové trasy, ale spíše v letní sezoně 2012 obnovit provoz na obou trasách, které společnost Saremar zajišťovala již v roce 2011, bylo rovněž založeno na ziskovosti,
 - c) rozhodnutí RAS omezit provozní ztráty přerušením provozu na obou linkách na konci sezony roku 2012 a částečně kompenzovat provozní ztráty pomohlo zajistit snížení jeho podnikatelského rizika na minimum. Proto by takové rozhodnutí pravděpodobně učinil i soukromý investor.
- (104) Za druhé RAS zdůraznil, že v tomto případě byla dodržena všechna čtyři kritéria rozsudku ve věci Altmark z níže uvedených důvodů.

Altmark 1

- (105) Vnitrostátní orgány mají k dispozici široké rozhodovací pravomoci při definování služeb obecného hospodářského zájmu. RAS byly zákonem č. 296 ze dne 7. prosince 2006 přiznány kompetence týkající se územní kontinuity, a je proto orgánem s nejlepšími předpoklady pro to definovat služby obecného hospodářského zájmu, pokud jde o spojení mezi Sardinii a pevninskou Itálií. Na tomto základě zdůrazňuje RAS svůj zájem o zajištění územní kontinuity za přijatelné tarify. Pověření společnosti Saremar poskytováním této služby na zkoušku mělo řešit potřeby obecného zájmu a mělo být vedeno naléhavými důvody.
- (106) Pokud jde o skutečnou nutnost uložení závazků veřejné služby, RAS nejprve připomíná závažnou krizi bývalé mateřské společnosti Tirrenia, která tradičně provozovala spojení mezi Sardinii a pevninskou Itálií. Finanční obtíže skupiny Tirrenia měly údajně za následek extrémní nejistotu ohledně provozování této veřejné služby, a to minimálně do července 2012, kdy konsorcium CIN uzavřelo novou úmluvu. RAS připomíná, že Komiseablokovala prodej skupiny Tirrenia konsorciu CIN v původním složení akcionářů.

- (107) Za druhé RAS tvrdí, že zvýšení cen dopravy na linkách spojujících Sardinii s pevninou v následujících měsících se závažně dotklo většiny uživatelů, zejména sociálně slabší části sardinské veřejnosti.
- (108) Právě na základě těchto důvodů RAS v dubnu 2011 rozhodl zřídit na zkoušku služby veřejné dopravy s cílem zajistit územní kontinuitu s pevninou za přijatelné ceny. Soukromí provozovatelé byli sice ohledně této problematiky konzultováni, podle RAS však neprojeвили žádnou ochotu zachovat stávající ceny a odmítli jakoukoli podobu závazku *erga omnes* týkajícího se tarifů.
- (109) Provozováním této služby obecného hospodářského zájmu byla pověřena společnost Saremar prostřednictvím několika pověřovacích aktů, které jasně nastínily cíl tohoto veřejného zájmu. RAS zdůrazňuje, že pověření společnosti Saremar provozováním předmětných služeb bylo jedinou schůdnou alternativou schopnou zabránit závažným narušením územní kontinuity.
- (110) Společnost Saremar lze klasifikovat jako interního provozovatele RAS: je přímo řízena RAS, který je jejím jediným akcionářem, byla zákonem pověřena provozováním linek ze Sardinie na menší ostrovy a na Korsiku na jedné straně a na pevninu na straně druhé; není oprávněna rozhodovat o provozování služeb, jimiž byla pověřena a které jednostranně určuje RAS; společnost Saremar rovněž nevyvíjí žádnou činnost v rozporu se zájmem RAS. RAS proto tvrdí, že v souladu s pravidly pro zadávání veřejných zakázek nebyl povinen na poskytování této služby vypisovat výběrové řízení, ale byl oprávněn je zadat přímo tomuto internímu provozovateli. Pokud vyrovnávací platba nepřekročila náklady vzniklé při provozování této služby, nebyla poskytnuta státní podpora.
- (111) V tomto smyslu RAS připomíná, že nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007⁽²⁵⁾ výslovně uvádí, že vnitrostátní orgány mohou pověřit vnitřního provozovatele/oddělení poskytováním služeb v přepravě bez nabídkového řízení na uzavírání smluv o veřejných službách. Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008⁽²⁶⁾ rovněž předpokládá možnost, že veřejné orgány přijmou „mimořádná opatření v případě přerušení služeb nebo rizika přerušení služeb“, která mohou mít podobu „přímého uzavření dohody o veřejné službě nebo společně dohodnutého prodloužení dohody o veřejné službě“.
- (112) Podle RAS potvrdila toto stanovisko Komise v rámci řízení o porušení práva týkajícího se toho, že Itálie nedodržela nařízení Rady (EHS) č. 3577/92 ze dne 7. prosince 1992 o uplatňování zásady volného pohybu služeb v námořní dopravě v členských státech (námořní kobotáž)⁽²⁷⁾ (dále jen „nařízení o námořní kobotáži“); Komise v této souvislosti uvedla, že „kdyby regiony provozovaly tuto službu interně ve smyslu judikatury ANAV C-410/04 a dodržovaly všechny příslušné požadavky, mělo by se za to, že nařízení o námořní kobotáži bylo dodrženo.“
- (113) RAS zdůrazňuje, že výběr linek, které měla provozovat společnost Saremar, byl proveden na základě studie proveditelnosti, která náležitě zohlednila nezbytnost zaručení územní kontinuity a zajištění ekonomické životaschopnosti této činnosti. Jak připomínají následná rozhodnutí 25/69 a 27/4, byl právě na základě této studie a informací o trhu, které shromáždila společnost Saremar, v sezoně zahájen provoz linek Civitavecchia – Golfo Aranci (od 15. června do 15. září 2011) a Vado Ligure – Porto Torres (od 22. června do 15. září 2012).
- (114) RAS rovněž připomíná, že provozování linek Janov – Porto Torres a Civitavecchia – Olbia v letní sezoně nespadá do oblasti působnosti této nové úmluvy uzavřené mezi italským státem a konsorciem CIN, a proto nepodléhá závazkům veřejné služby za účelem zajištění cenové dostupnosti služeb. V každém případě tato nová úmluva umožňuje přehodnocení cen s cílem zohlednit nárůst nákladů (zejména nákladů na pohonné hmoty), a proto by nezajišťovala cenovou dostupnost služeb pro obyvatele trvale žijící na Sardinii.

⁽²⁵⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 ze dne 23. října 2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 a č. 1107/70 (Úř. věst. L 315, 3.12.2007, s. 1).

⁽²⁶⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008 ze dne 24. září 2008 o společných pravidlech pro provozování leteckých služeb ve Společenství (Úř. věst. L 293, 31.10.2008, s. 3).

⁽²⁷⁾ Nařízení Rady (EHS) č. 3577/92 ze dne 7. prosince 1992 o uplatňování zásady volného pohybu služeb v námořní dopravě v členských státech (námořní kobotáž) (Úř. věst. L 364, 12.12.1992, s. 7).

- (115) RAS uvádí, že zkušební provoz na obou linkách na pevninu byl s konečnou platností ukončen v září 2012. RAS následně vypracoval strukturovaný projekt provozu spojení s pevninou, který byl Komisi předem oznámen, jmenovitě projekt *Flotta Sarda*. Bude zřízena nová společnost *Flotta Sarda S.p.A.* (dále jen „*Flotta Sarda*“), která bude ve výlučném vlastnictví RAS, bude jím v plném rozsahu financována a bude pověřena poskytováním služeb námořní přepravy v rámci režimu veřejných služeb na čtyřech linkách spojujících Sardinii s pevninskou Itálií. *Flotta Sarda* obdrží roční vyrovnávací platbu na pokrytí nákladů na veřejnou službu.

Altmark 2

- (116) Skutečnost, že regionální rozhodnutí vyzývající společnost Saremar k zahájení provozu na předmětných trasách nestanoví její právo na vyrovnávací platbu, nemá vliv na dodržení druhého kritéria rozsudku Altmark. Veřejné orgány nemusí *ex-ante* definovat přesnou výši vyrovnávací platby, která bude poskytnuta za provozování veřejných služeb. Postačí jen, když předem určí způsob výpočtu způsobilých nákladů do té míry, do níž jsou tyto náklady přímo přiřaditelné poskytování služeb obecného hospodářského zájmu. V tomto případě se RAS v okamžiku, kdy se rozhodl vyzvat společnost Saremar, aby zajistila spoje s pevninou, skutečně domníval, že provoz těchto služeb nebude ztrátový. Vyrovnávací platby by se teoreticky mohly jevit jako zbytečné, nebyly však vyloučeny.
- (117) RAS poukazuje na to, že vzhledem k tomu že provozování předmětných služeb bylo předmětem samostatného účetnictví, bylo možné snadno identifikovat čisté náklady vzniklé při poskytování této veřejné služby.

Altmark 3

- (118) Společnost Saremar zajišťovala předmětné veřejné služby na základě odděleného účetnictví. RAS je toho názoru, že tato skutečnost je dostatečnou zárukou toho, že veřejné prostředky byly využity pouze jako náhrada poskytnutá provozovateli za vykázaný schodek. Podle názoru RAS se tedy společnosti Saremar nedostalo nadměrného vyrovnání.

Altmark 4

- (119) RAS tvrdí, že čtvrtá podmínka stanovená v rozsudku ve věci Altmark je splněna vzhledem k tomu, že pravidla používaná na uvedených trasách byla pronajata na základě průzkumu trhu a náklady na pohonné hmoty jsou v souladu s tržními cenami. Všechny ostatní složky nákladů (pojištění, pomocné služby pro navigaci, přístavní práva) jsou tržní.

4.1.2. OTÁZKY TÝKAJÍCÍ SE SLUČITELNOSTI

- (120) RAS tvrdí, že kvalifikace společnosti Saremar jako vnitřního provozovatele znemožňuje uplatnění podmínky zákazu diskriminace, stanovené v nařízení o námořní kobotáži, a zadání veřejné služby společnosti Saremar tedy není v rozporu s rozhodnutími o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2005 ani z roku 2011.
- (121) RAS vysvětluje, že všechny podstatné prvky tohoto opatření byly definovány již v dubnu 2011. Jakákoli podpora, která nabyla účinku dříve, než vstoupilo v platnost rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2011, by měla být posuzována na základě rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2005. RAS se domnívá, že jsou splněny podmínky slučitelnosti, které jsou v něm stanoveny. Zejména:
- tato služba byla společnosti Saremar svěřena na základě transparentních a nediskriminačních podmínek ve smyslu nařízení o námořní kobotáži,
 - limity uvedené v čl. 2 odst. 1 písm. a) a c) rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2005 byly dodrženy: dotace je nižší než 30 milionů EUR a počet cestujících přepravených na jednotlivých trasách nepřevýšil 300 000 osob,
 - tyto služby byly v souladu se zákonem kvalifikovány jako služby obecného hospodářského zájmu a jejich poskytováním byla pověřena společnost Saremar prostřednictvím několika pověřovacích aktů v souladu s článkem 4 uvedeného rozhodnutí,
 - vyrovnávací platba poskytnutá společnosti Saremar za provozování linek na pevninu nepřesahuje rozsah nezbytný pro úhradu nákladů vynaložených v souvislosti s provozováním těchto služeb v souladu s článkem 6 uvedeného rozhodnutí.

- (122) RAS se domnívá, že toto opatření by bylo v každém případě v souladu rovněž s rozhodnutím o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2011 vzhledem k tomu, že:
- je dodržen druhý limit stanovený v čl. 2 odst. 1 písm. d) tohoto rozhodnutí,
 - společnost Saremar byla poskytováním této služby pověřena po technických diskusích se soukromými provozovateli. RAS kromě toho obdržel řadu stížností na služby poskytované soukromými provozovateli,
 - vyrovnávací platba zohledňuje čisté náklady vzniklé provozovateli při poskytování dané služby,
 - požadavky na transparentnost byly dodrženy vzhledem k tomu, že byla zveřejněna regionální rozhodnutí o této záležitosti.
- (123) A konečně RAS tvrdí, že dané opatření nelze považovat za narušení hospodářské soutěže v míře odporující zájmu Unie vzhledem k tomu, že jeho cílem je zajistit územní kontinuitu a že je omezeno na schodek vzniklý při provozování služeb obecného hospodářského zájmu.

4.2. PROPAGAČNÍ ČINNOST

- (124) Podle RAS odpovídá dotace na propagační činnost službám, které společnost Saremar skutečně poskytovala, a neposkytuje tedy této společnosti žádnou nepatřičnou hospodářskou výhodu.
- (125) RAS konstatuje, že při posuzování souladu ceny s tržními podmínkami je nutno náležitě zohlednit skutečnost, že předmětná propagační činnost nebyla omezena na sezonu roku 2011, jak bylo původně plánováno, ale byla nakonec prodloužena až do roku 2012.
- (126) V pozdější fázi řízení dne 28. června 2013 předložil RAS Komisi znalecký posudek s cílem odůvodnit cenu propagační činnosti. Odborník dospěl k závěru, že tržní hodnota propagační činnosti, kterou uskutečnila společnost Saremar v roce 2011 a 2012, se pohybuje přibližně mezi 2 458 168 EUR a 2 609 631 EUR (bez DPH). RAS se proto domnívá, že cena, kterou uhradil společnosti Saremar, byla odůvodněná. Bylo provedeno srovnání tržních nákladů s průměrnými náklady na reklamu na metr čtvereční odhadovanými na základě parametrů, jako je doba trvání (byly zohledněny některé slevy za pokračování reklamní kampaně v roce 2012), typ inzerce (interní nebo externí) a umístění (důležitá města, významný příliv obyvatelstva, oblasti mobility).
- (127) RAS tvrdí, že kdyby byla cena uhrazená společnosti Saremar za propagační činnost považována za příliš vysokou, byla by výhoda poskytnutá této společnosti omezena na rozdíl mezi skutečně uhrazenou cenou a tržní hodnotou služeb. A konečně se RAS domnívá, že slučitelnost jakékoli takové podpory by měla být posuzována na základě čl. 106 odst. 2 SFEU.

4.3 ÚVĚR VE VÝŠI 3 MILIONY EUR A DOPORUČUJÍCÍ DOPISY

- (128) RAS tvrdí, že úvěrová linka ve výši 3 milionů EUR, kterou získala společnost Saremar, nezahrnovala regionální fondy. Společnost Saremar ji získala od soukromé finanční instituce – banky BS – za tržní sazby. Společnost Saremar však tuto úvěrovou linku neaktivovala s tím výsledkem, že platnost doporučujícího dopisu z července 2011, vydaného v souladu s rozhodnutím 23/2, dne 30. listopadu 2011 vypršela. Vzhledem k tomu, že s tímto doporučujícím dopisem nebyl spjat žádný finanční závazek této společnosti, nelze ho kvalifikovat jako záruku.
- (129) Druhý doporučující dopis, který byl schválen rozhodnutím 52/119, nebyl vydán a RAS proto nepřevzal žádnou závaznou povinnost ve prospěch společnosti Saremar. Finanční transakce stanovená v rozhodnutí 52/119 (možnost přečerpání zůstatku bankovních účtů do výše 5 milionů EUR) nebyla ve skutečnosti nikdy provedena. Jak připomíná rozhodnutí 12/15, úvěr sjednaný s bankou MPS si společnost Saremar vyžádala a získala bez záruky ze strany RAS.

4.4 REKAPITALIZACE

- (130) RAS zdůrazňuje, že rekapitalizace nemá žádný vztah ke skutečnosti, že společnost Saremar provozuje obě uvedené linky spojů s pevninskou Itálií. Toto opatření se týká spíše služeb provozovaných společnostmi Saremar na menších ostrovech a na Korsice podle původní úmluvy, která byla prodloužena.

- (131) Částka 11,5 milionu EUR stanovená rozhodnutím 36/6 odpovídá pohledávce vznesené proti společnosti Tirrenia v insolvenčním řízení. Tato částka se však týká finančních operací v rámci skupiny Tirrenia před rokem 2009. Tato částka by tedy byla schválena již v roce 2004, kdy Komise přijala konečné rozhodnutí o počátečních úmluvách do konce roku 2008.
- (132) Rekapitalizace byla dosud provedena pouze částečně. Rozhodnutím ze dne 15. června 2012 rozhodla valná hromada společnosti Saremar o navýšení kapitálu společnosti z 1 209 010,64 EUR na 6 099 961 EUR vydáním 307 765 kmenových akcií o nominální hodnotě 19,82 EUR. Dne 11. července 2012 zvýšil RAS kapitál společnosti Saremar pouze o 824 309,6 EUR. RAS podmínil upsání zbývajících 4 066 640,67 EUR dodržáním ustanovení o *statu quo* a oznámením této operace Komisi.
- (133) RAS zdůrazňuje, že rekapitalizace sloužila pouze ke zpětnému získání prostředků, které společnost Saremar měla v každém případě již k dispozici. Toto opatření nezahrnuje převod nových veřejných zdrojů, a nepředstavuje tedy státní podporu. Toto opatření by mělo být považováno za kompatibilní se zásadou investora v tržním hospodářství vzhledem k tomu, že je založeno na obchodním plánu definovaném *ex-ante* a jeho cílem je optimalizovat výnos z prodeje společnosti se spolehlivou perspektivou životaschopnosti.
- (134) A konečně RAS zdůrazňuje, že soukromí provozovatelé, zejména společnosti GNV a Moby, využili navýšení kapitálu ke kompenzaci provozních ztrát. Některé z těchto operací pravděpodobně proběhly současně s opatřením, které provedl RAS ve prospěch společnosti Saremar.

5. PŘIPOMÍNKY ZÚČASTNĚNÝCH STRAN

5.1. MOBY

5.1.1. VYROVNÁVACÍ PLATBA ZA PROVOZOVÁNÍ OBOU LINEK MEZI SARDINIÍ A PEVNINSKOU ITÁLIÍ

- (135) Společnost Moby tvrdí, že společnost Saremar byla v letech 2011 a 2012 schopna provozovat oba uvedené spoje na pevninu za ceny nižší než náklady pouze díky dotaci, kterou jí poskytl RAS. Moby tvrdí, že v důsledku nepřiměřeně nízkých cen účtovaných společností Saremar došlo k podstatné změně struktury trhu. Soukromí provozovatelé, kteří na uvedených linkách působili do roku 2011, jako například GNV nebo Forship (Sardinia Ferries), neměli jinou možnost než trh opustit.
- (136) Podle společnosti Moby nelze toto opatření odůvodnit veřejným zájmem, a to nejméně ze dvou důvodů.
- (137) Za první Itálie při uzavírání nové úmluvy s konsorciem CIN dne 18. července 2012 zohlednila veškeré zákonné zájmy veřejné služby, které zahrnovaly plnění závazků veřejné služby na linkách mezi Sardiníí a pevninskou Itálií. Nová úmluva stanovila závazky veřejné služby týkající se provozování tras Janov – Porto Torres a Civitavecchia – Olbia mimo sezonu (celoročně s výjimkou období od června do září) minimálně s denní frekvencí. Tato úmluva stanovila rovněž horní hranici tarifů a další snížení tarifů pro trvale žijící obyvatele na všech trasách provozovaných v rámci režimu veřejné služby. Stanovila požadavky na minimální kapacitu, které byly konkrétně určeny pro každou jednotlivou předmětnou linku.
- (138) Za druhé opatření nepředstavuje skutečný zájem veřejné služby vzhledem k tomu, že dvě předmětné linky jsou komerční povahy. Společnost Saremar zajišťovala provoz na těchto linkách nejen mimo sezonu, ale také v sezoně 2011 a 2012, kdy bylo na trhu přítomno několik dalších provozovatelů. Právě z důvodu svého komerčního charakteru v letní sezoně byly tyto linky vyloučeny z oblasti působnosti nové úmluvy.
- (139) Pověřovací akty navíc předmětné služby nedefinují explicitně jako služby obecného hospodářského zájmu a nepřiznávají provozovateli právo na vyrovnávací platbu. RAS navíc pověřil společnost Saremar poskytováním těchto služeb přímo, bez předchozího výběrového řízení.
- (140) Společnost Moby dospěla k závěru, že vyrovnávací platba nebyla odůvodněná a že není v žádném případě úměrná ztrátám, které společnosti Saremar vznikly v důsledku poskytování předmětných služeb.

5.1.2. PROPAGAČNÍ ČINNOST

- (141) Společnost Moby tvrdí, že dotace ve výši 2 479 000 EUR (bez DPH), poskytnutá společnosti Saremar na propagační činnost, je zjevně nepřiměřená. Ani okamžitou zálohu ve výši 80 % nelze považovat za běžnou obchodní praxi.
- (142) Společnost Moby rovněž na základě rozvahy společnosti Saremar za rok 2011 uvádí, že agentura kromě uvedených 3 milionů EUR poskytla společnosti Saremar i 1 157 000 EUR (bez DPH) jako vrácení zálohy, kterou společnost Saremar údajně vynaložila v rámci kampaně „Léto 2011 – kampaň Flotta Sarda“ (viz 80. bod odůvodnění). Společnost Moby tvrdí, že tato částka rovněž představuje podporu poskytnutou společnosti Saremar.
- (143) A konečně agentura zadala propagační služby bez výběrového řízení.

5.1.3. ÚVĚR VE VÝŠI 3 MILIONY EUR A DOPORUČJÍCÍ DOPISY

- (144) Co se týče druhého doporučujícího dopisu (viz 87. bod odůvodnění), společnost Moby připomíná, že RAS rozhodnutím 52/119 potvrdil, že pro zahájení poskytování služeb na trase Civitavecchia – Olbia byl nezbytný okamžitý úvěr od banky MPS a že si tato banka od RAS vyžádala záruku. Skutečnost, že tento doporučující dopis byl rozhodnutím 12/15 formálně zrušen, není relevantní pro kvalifikaci daného opatření jako státní podpory vzhledem k tomu, že bylo výslovně vyžádáno bankou MPS a že se již projevil jeho účinky.

5.1.4. REKAPITALIZACE

- (145) Společnost Moby plně podporuje předběžný názor Komise na rekapitalizaci. Tvrdí, že soukromý investor by neprovedl stejnou investici vzhledem k obtížné finanční situaci společnosti a nedostatku předvídatelných vyhlídek na návrat k životaschopnosti. Rekapitalizace také fakticky usnadnila přístup společnosti Saremar k úvěru od banky MPS, a má tedy účinky podobné účinkům záruky, což přineslo společnosti Saremar hospodářskou výhodu.

5.1.5. JINÁ OPATŘENÍ

- (146) Společnost Moby odkazuje rovněž na dodatečnou částku ve výši 4 milionů EUR, kterou RAS poskytl společnosti Saremar v říjnu 2011. Tato částka pravděpodobně doplňovala státní dotace v důsledku zvýšení provozních nákladů linek na menší ostrovy a na Korsiku, provozovaných společností Saremar na základě původní úmluvy, která byla prodloužena. Společnost Moby tvrdí, že toto opatření představuje dodatečnou podporu poskytnutou společnosti Saremar, která nebyla oznámena Komisi předem.
- (147) Společnost Moby kvalifikuje všechna posuzovaná opatření jako protiprávní a neslučitelnou podporu poskytnutou společnosti Saremar.

5.2 JINÉ STRANY

- (148) Žádná jiná strana se k opatřením, která jsou předmětem tohoto rozhodnutí, v rámci procesních lhůt nevyjádřila.
- (149) V pozdější fázi vyšetřování dne 3. července 2013 předložila společnost GNV Komisi dva dokumenty: i) zprávu odborníka jmenovaného soudem v souvislosti s občanskoprávním soudním sporem zahájeným společností GNV proti společnosti Saremar u soudu v Janově, a ii) rozhodnutí soudu ze dne 11. června 2013, které tuto zprávu připouští jako důkaz.
- (150) Tento odborník posoudil a zahrnul do zprávy tři otázky, které mají význam pro posouzení stávající státní podpory, a to: i) zda rekapitalizace poskytla výhodu společnosti provozující oba spoje s pevninou či nikoli, ii) soulad rekapitalizace se zásadou investora v tržním hospodářství a iii) soulad dotace vyplacené společnosti Saremar za propagační činnost s tržními zásadami.
- (151) Podle této zprávy bylo cílem rekapitalizace zachování činnosti společnosti s ohledem na nejisté prodloužení původní úmluvy na následujících dvanáct měsíců a tedy dostupnosti vyrovnávací platby za následující rok. Zpráva se opírá o dokument schválený současně s rozvahou za rok 2011 ⁽²⁸⁾, který připomíná, že oba spoje s pevninskou Itálií generovaly v roce 2011 provozní ztrátu ve výši 214 000 EUR a že v důsledku nejistoty ohledně privatizace skupiny Tirrenia nebyly jisté ani státní dotace. Zpráva dochází k závěru, že rekapitalizace byla nutností pro zajištění kontinuity provozu. Prospěla jak společnosti provozující spojení s menšími ostrovy, tak společnosti poskytující služby dopravy na pevninu.

⁽²⁸⁾ Zpráva se odvolává na Relazione al bilancio 2011.

- (152) Zpráva dále uvádí, že společnost Saremar dosáhla v roce 2011 celkového přebytku ve výši 2 523 439 EUR. Tvořil ho zisk ve výši 2 737 797 EUR na linkách provozovaných v rámci úmluvy se státem a ztráta ve výši 214 358 EUR na linkách zajišťujících spojení s pevninou.
- (153) Odborník dospěl rovněž k závěru, že rekapitalizace nebyla v souladu se zásadou investora v tržním hospodářství vzhledem k nejisté situaci společnosti, která ztratila více než jednu třetinu svého základního kapitálu, k vysoce konkurenčnímu trhu, na kterém společnost působila, a k jejím omezeným obchodním perspektivám. Dospěl k závěru, že soukromý investor by do takové činnosti s největší pravděpodobností neinvestoval.
- (154) Pokud jde o shodu s tržní hodnotou ceny za propagační činnost, odborník uvedl, že podle rozvahy společnosti za rok 2011 obdržela společnost Saremar 2 479 000 EUR jako vyrovnávací platbu za poskytování reklamních služeb na plavidlech zajišťujících linky na pevninu. Analyzoval soulad této ceny s tržními podmínkami vydělením nákladů vzniklých při poskytování přepravních služeb počtem přepravovaných cestujících. Výsledná hodnota nákladů na cestujícího ve výši 18,47 EUR byla ve srovnání s běžnými náklady na tento typ reklamy považována za nepřiměřenou, a to tím spíše vzhledem k tomu, že reklama byla zaměřena na cestující na palubě, kteří si tedy Sardinii jako turistickou destinaci již zvolili. Cena uhrazená RAS nebyla považována za cenu odrážející tržní hodnotu propagační činnosti prováděné společností Saremar.
- (155) Společnost GNV Komisi rovněž předložila připomínky společnosti Saremar týkající se zprávy poskytnuté v rámci vnitrostátního řízení. Ve svých připomínkách společnost Saremar zdůraznila, že Národní orgán pro hospodářskou soutěž již potvrdil, že její podíl na trhu se službami námořní přepravy spojujícími Sardinii s pevninskou Itálií byl vždy okrajový a proto nebyla povinna měnit již existující podmínky na trhu. Společnost Saremar také potvrdila záporný výsledek v roce 2011 (214 358 EUR) na linkách spojujících Sardinii s pevninou. Uvedla, že pro vyrovnání ztráty na obou linkách na pevninu by společnost musela zvýšit tarify na úroveň účtovanou soukromými provozovateli.
- (156) Skutečnost, že služby na obou linkách byly v září 2011 přerušeny, pomohla snížit provozní ztráty. Pokračování provozu by negativně ovlivnilo výsledky a vedlo by k zásahu RAS, jehož cílem by bylo krytí provozních ztrát.
- (157) Společnost Saremar zdůraznila, že situace společnosti v okamžiku rekapitalizace byla kritická vzhledem k (většimu než mírnému) riziku škrtnů ve veřejných dotacích. Z důvodu neschopnosti státu podporovat společnost, a to i z hlediska jejího řízení, vzbuzovala finanční situace společnosti značné obavy. Podle společnosti Saremar je vzhledem k této skutečnosti jakékoli srovnávání se soukromými provozovateli nevhodné.

6. VYJÁDRĚNÍ ITÁLIE K PŘIPOMÍNKÁM ZÚČASTNĚNÝCH STRAN

- (158) Itálie se ke komentářům předloženým zúčastněnými stranami ohledně opatření přijatých RAS ve prospěch společnosti Saremar nevyjádřila.

7. HODNOCENÍ

7.1. EXISTENCE PODPORY PODLE ČL. 107 ODS. 1 SFEU

- (159) Podle čl. 107 odst. 1 SFEU „podpory poskytované v jakékoli formě státem nebo ze státních prostředků, které narušují nebo mohou narušit hospodářskou soutěž tím, že zvýhodňují určité podniky nebo určitá odvětví výroby, jsou, pokud ovlivňují obchod mezi členskými státy, neslučitelné s vnitřním trhem.“
- (160) Kritéria stanovená v čl. 107 odst. 1 jsou kumulativní. Proto musí být za účelem zjištění toho, zda oznámená opatření představují státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1, splněny všechny výše uvedené podmínky. Finanční podpora by měla zejména:
- být poskytnuta členským státem nebo ze státních prostředků,
 - zvýhodňovat určité podniky nebo určitá odvětví výroby,
 - narušovat nebo moci narušit hospodářskou soutěž,
 - ovlivňovat obchod mezi členskými státy.

7.1.1. VYROVNÁVACÍ PLATBA ZA PROVOZOVÁNÍ DVOU DALŠÍCH LINEK MEZI SARDINIÍ A PEVNINSKOU ITÁLIÍ

Státní prostředky

- (161) Aby mohlo být finanční opatření kvalifikováno jako státní podpora, musí být přičitatelné státu a musí být přímo nebo nepřímo poskytnuto ze státních prostředků.
- (162) Vyrovnávací platbu za provozování obou námořních tras společností Saremar vyplácí RAS z regionálního rozpočtu. Je proto přičitatelná státu a je poskytována ze státních prostředků.
- (163) Dotaci poskytnutou společnosti Saremar na propagační činnost lze přičítat státu za předpokladu, že agentura je ve výlučném vlastnictví RAS a slouží k realizaci regionální politiky v oblasti cestovního ruchu a regionálního rozvoje. Ani informace, které měla k dispozici Komise, ani připomínky zúčastněných stran předložené po zahájení řízení nezpochybnily přičitatelnost uvedeného opatření státu.
- (164) Pokud jde o doporučující dopisy, Komise konstatuje, že uvádějí pouze závazek RAS oznámit bankám jakoukoli změnu jeho obchodního podílu ve společnosti společně s prohlášením, že RAS jakožto akcionář zajistí, aby byla společnost Saremar řízena účelným, účinným a ekonomickým způsobem. Vzhledem k tomu, že tyto doporučující dopisy nepředstavovaly záruku za žádný finanční závazek společnosti Saremar, nevytvářely do budoucna žádnou potenciální zátěž státních prostředků. Na tomto základě dospěla Komise k závěru, že nepředstavují státní podporu.
- (165) Veškerá ostatní opatření zajišťuje RAS přímo z regionálního rozpočtu, a jedná se proto o státní prostředky.

Selektivita

- (166) Veškerá posuzovaná opatření včetně vyrovnávací platby za provozování námořních tras, byla poskytnuta jednomu příjemci, a jsou tedy jednoznačně selektivní.

Hospodářská výhoda

Vyrovnávací platba za provozování dvou linek mezi Sardinii a pevninskou Itálií

- (167) V průběhu formálního vyšetřovacího řízení RAS nejprve argumentoval tím, že vyrovnávací platba za provozování obou linek byla v souladu se zásadou investora v tržním hospodářství. RAS pak vyjádřil předpoklad, že splňuje kritéria rozsudku ve věci Altmark.
- (168) Míra, do níž vyrovnávací platba splňuje kritéria rozsudku ve věci Altmark, je hodnocena ve 180. a násl. bodech odůvodnění. Jako obecné konstatování však Komise uvádí, že je potřeba rozlišovat mezi přezkoumáním zásady investora v tržním hospodářství a splněním kritérií rozsudku ve věci Altmark. Obě tato přezkoumání sice slouží k posouzení existence výhody pro příjemce, avšak jasně odkazují na různé role, které mohou hrát veřejné orgány při přijímání finančních opatření ve prospěch daného podniku. Zásada investora v tržním hospodářství se uplatní v případě, že veřejné orgány jednají v postavení akcionáře (tj. jejich cílem je v první řadě zisk z provozu), zatímco kritéria rozsudku ve věci Altmark jsou relevantní tehdy, pokud veřejné orgány sledují cíle veřejného zájmu, které nejsou typické pro soukromého provozovatele (tj. perspektiva dosažení zisku má druhořadý, pokud vůbec nějaký, význam).⁽²⁹⁾ Argumenty, které předložil RAS za účelem odůvodnění vyrovnávací platby za provozování obou tras mezi Sardinii a pevninskou Itálií, se tedy jeví jako rozporuplné.
- (169) Komise navíc konstatuje, že opatření může být v souladu se zásadou investora v tržním hospodářství pouze tehdy, je-li založeno na perspektivě zdravé životaschopnosti příjemce. RAS tvrdí, že postup a kroky, které prováděl před přijetím rozhodnutí pověřit společnost Saremar provozováním dotčených tras, jsou srovnatelné

⁽²⁹⁾ Viz obdobně spojené věci C-214/12 P, C-215/12 P, C-223/12 P, Land Burgenland v. Komise, rozsudek ze dne 24. října 2013, dosud nezveřejněné ve sbírce rozhodnutí, bod 56.

s chováním soukromého provozovatele na trhu za podobných okolností. Komisi však v průběhu vyšetřování nebyl předložen obchodní plán ani šetření trhu, které údajně provedla společnost Saremar před získáním veřejné podpory, i když bylo povinností daného členského státu předložit objektivní důkazy o tom, že vyrovnávací platba za provozování obou linek mezi Sardiníí a pevninskou Itálií je třeba přičíst státu jednajícímu v postavení akcionáře. ⁽³⁰⁾ RAS naopak dopisem ze dne 26. září 2013 potvrdil, že ačkoli bylo rozhodnutím 36/6 stanoveno vypracování obchodního plánu, žádný takový plán týkající se provozování těchto linek v létě 2012 vypracován nebyl. Proto RAS minimálně pro letní sezonu roku 2012 přijal rozhodnutí obnovit provoz na obou těchto trasách dříve, než společnost Saremar vypracovala obchodní plán. Dále rovněž podle rozvahy společnosti Saremar, a jak sama společnost Saremar potvrdila v rámci vnitrostátního občanského soudního řízení, bylo provozování obou těchto linek v letní sezoně 2011 ztrátové, a proto nemohlo rozumně odůvodnit rozhodnutí o pokračování provozu stejných linek i v roce 2012, zejména za situace, kdy neexistoval žádný obchodní plán ani prognózy, z nichž by vyplývalo, že se tyto trasy v budoucnosti stanou v zásadě ziskovými. Komise tedy dospěla k závěru, že vyrovnávací platbu za provozování obou linek mezi Sardiníí a pevninskou Itálií nelze připisovat státu jednajícímu v postavení akcionáře, a v důsledku toho není v souladu se zásadou investora v tržním hospodářství.

- (170) Co se týče údajného splnění kritérií rozsudku ve věci Altmark, Itálie tvrdí, že definovaným veřejným posláním bylo provozování dvou výše uvedených kabotážních linek za přijatelné ceny ⁽³¹⁾. Komise v této souvislosti podotýká, že tyto služby by mohly být kvalifikovány jako služby obecného hospodářského zájmu pouze tehdy, pokud by v případě, že by nebyla poskytnuta veřejná vyrovnávací platba, nebyly poskytovány na tržním základě uspokojivě a za podmínky (jako je například cena) podobných podmínkám definovaným veřejnými orgány ⁽³²⁾. Podle RAS bylo pověření společnosti Saremar prozatímním provozováním obou těchto linek krátkodobým opatřením do doby, dokud nebudou přijata účinnější nápravná opatření s cílem řešit selhání trhu při poskytování cenově dostupných spojení mezi Sardiníí a pevninskou Itálií.
- (171) I když pověřovací akty výslovně nekvalifikují provozování obou uvedených linek na pevninu jako služby obecného hospodářského zájmu, zmiňují se o cenové dostupnosti tarifů jako o obecném předpokladu tohoto provozování. V průběhu formálního vyšetřovacího řízení, trvaly RAS a společnost Saremar na zdůvodnění tohoto opatření z hlediska služeb obecného hospodářského zájmu. Toto zdůvodnění je patrné obzvláště v jejich připomínkách k rozhodnutí z roku 2012 bez ohledu na další argument o souladu se zásadou investora v tržním hospodářství.
- (172) Komise bude dále zkoumat údajné dodržování podmínek stanovených Soudním dvorem v rozsudku ve věci Altmark s cílem dojít k závěru, zda vyrovnávací platba poskytnutá společnosti Saremar za provozování veřejné služby představuje výhodu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU. Tyto podmínky jsou kumulativní, takže pokud není jen jediná z nich splněna, považuje se vyrovnávací platba za výhodu pro příjemce ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU. Tyto podmínky mohou být shrnuty následovně:
- a) podnik příjemce musí být skutečně pověřen plněním povinností veřejné služby a tyto povinnosti musí být jasným způsobem definovány (Altmark 1),
 - b) parametry, na jejichž základě je vyrovnání vypočítáváno, musí být stanoveny předem objektivním a transparentním způsobem (Altmark 2),
 - c) kompenzace nesmí překračovat nutné částky pro pokrytí všech nebo částečných nákladů způsobených plněním povinné veřejné služby se zohledněním příslušných příjmů a dále rozumně stanovených marží pro tato plnění (Altmark 3),
 - d) v případě, kdy výběr podniku, který bude pověřen výkonem závazku veřejné služby v určitém konkrétním případě, nebude proveden v rámci veřejné soutěže, která by umožnila vybrat kandidáta, jenž je schopen poskytovat tyto služby za nejnižší cenu pro veřejnost, částka nezbytné vyrovnávací platby musí být stanovena na základě rozboru nákladů, které by průměrný podnik řízený efektivním způsobem a vhodně vybavený dopravními prostředky musel vynakládat, aby mohl uspokojovat požadované nároky veřejné služby s přihlédnutím k příjmům, které se těchto služeb týkají, a dále k rozumně předpokládané marži pro plnění těchto povinností (Altmark 4).

⁽³⁰⁾ Výše uvedené spojené věci C-214/12 P, C-215/12 P, C-223/12 P, bod 57.

⁽³¹⁾ Jak potvrdil vnitrostátní orgán pro hospodářskou soutěž, mohou být sardinské přístavy Olbia a Golfo Aranci považovány na straně poptávky za zaměnitelné. Totéž platí pro ligurské přístavy Janov a Vado Ligure.

⁽³²⁾ Viz bod 47 a 48 sdělení Komise o použití pravidel Evropské unie v oblasti státní podpory na vyrovnávací platbu udělenou za poskytování služeb obecného hospodářského zájmu (Úř. věst. C 8, 11.1.2012, s. 4).

Altmark 2

- (173) Z důvodů jasnosti považuje Komise za účelnější zahájit v projednávaném případě analýzu druhou podmínkou rozsudku ve věci Altmark.
- (174) V tomto ohledu Komise konstatuje, že parametry pro výpočet vyrovnávací platby nebyly stanoveny předem. V pověřovacích aktech, konkrétně v rozhodnutí 25/69, rozhodnutí 48/65 a v rozhodnutí 36/6 týkajících se provozu na lince Golfo Aranci – Civitavecchia a v rozhodnutí 27/4 a rozhodnutí 36/6 týkajících se provozu na lince Vado Ligure – Porto Torres nebyl *de facto* uveden žádný výslovný odkaz na jakoukoli vyrovnávací platbu, která by měla být poskytnuta společnosti Saremar za provozování těchto linek. Sám RAS připustil, že původně nebyla stanovena žádná vyrovnávací platba, protože tyto linky byly považovány za komerčně životaschopné a záměrem bylo, aby je společnost Saremar využívala tak, aby dosáhla hospodářské rovnováhy. Ve skutečnosti nebylo záměrem RAS poskytovat společnosti Saremar vyrovnání za předmětné služby. Vzhledem k tomu, že za prvé nebyla stanovena žádná vyrovnávací platba za provozování obou předmětných linek a za druhé byl společnosti Saremar poskytnut manévrovací prostor pro nastavení tarifů právě proto, aby byla schopna dosáhnout prahu rentability, nemůže mít Komise za to, že parametry pro výpočet této (neexistující) vyrovnávací platby byly předem stanoveny objektivním a transparentním způsobem.
- (175) Jak vyplývá z rozhodnutí 20/57, bylo cílem povinnosti vést oddělené účetnictví zajistit, aby společnost Saremar při provozování uvedených linek dosáhla hospodářské rovnováhy, nikoli nastavit parametry budoucí hypotetické vyrovnávací platby, která byla *de facto* již od počátku vyloučena.
- (176) Rozhodnutí RAS poskytnout společnosti Saremar vyrovnání za provoz obou předmětných linek bylo přijato až 7. srpna 2012, a proto byl vyrovnávací mechanismus vytvořen až *ex-post* poté, co v důsledku provozu těchto linek vznikl schodek. Jak již bylo uvedeno, ani výše vyrovnávací platby, ani parametry pro její výpočet nebylo možné stanovit *ex ante*, protože provoz obou těchto linek, které jsou považovány za „hlavní obchodní a turistické trasy“⁽³³⁾, byl považován za životaschopný a společnost Saremar měla předmětné linky provozovat tak, aby dosáhla hospodářské rovnováhy. Komise připomíná, že pověřovací akty jednoznačně stanovily společnosti Saremar prostor pro nastavení tarifů tak, aby byla zajištěna životaschopnost provozu obou těchto linek. Komise dále konstatuje, že společnost Saremar byla nejen oprávněna tyto tarify upravovat v souladu s cílem životaschopnosti, ale že tak ve skutečnosti i činila. Zejména v návrhu společnosti Saremar ohledně tarifů na lince Porto Torres – Vado Ligure v roce 2012 je uvedeno, že navrhované tarify odrážejí mírný nárůst ve srovnání s tarify použitými na téže lince v roce 2011, aby společnosti umožnily dosáhnout prahu rentability provozu. Na základě navrhovaného tarifu společnost Saremar v dané době předpokládala, že jí na této lince vznikne přebytek ve výši [...] (*) EUR.
- (177) Rozhodnutí 36/6 navíc uvádí, že „povinnost zachovat hospodářskou rovnováhu s cílem zabránit poskytnutí neslučitelné státní podpory neumožňuje zahájit v bezprostřední budoucnosti provoz na dalších linkách.“ Již v době vydání pověřovacích aktů bylo tedy zřejmé, že RAS nemá v úmyslu poskytnout vyrovnávací platbu za dvě předmětné linky. Kromě toho je také zřejmé, že již v té době si byl RAS vědom toho, že s ohledem na situaci převládající na trhu by dotace poskytnuté na provoz kabotážních spojů s pevninskou Itálií pravděpodobně představovaly neslučitelnou státní podporu. Italský účetní dvůr ve své zprávě o účetní závěrce RAS za rok 2012 dospěl k závěru, že: „provozování obou těchto linek [...] zdaleka nedodrží povinnost udržovat hospodářskou rovnováhu s cílem zabránit poskytnutí neslučitelné státní podpory, jak je stanoveno v rozhodnutí 48/65, a bez 10 milionů EUR, které poskytl region, by skončilo schodkem přesahujícím 13 milionů EUR.“⁽³⁴⁾
- (178) A konečně, jak je vysvětleno níže s ohledem na analýzu první podmínky rozsudku ve věci Altmark, se Komise domnívá, že pro část období analyzovaného v tomto rozhodnutí nebyla společnost Saremar pověřena povinností s jasně definovanou úrovní tarifů, které mají být považovány za přijatelné. Vzhledem k tomu, že parametry pro výpočet vyrovnávací platby za plnění závazků veřejné služby týkající se cenově dostupných tarifů musí být nutně provázány s úrovní tarifů, která je považována za přijatelnou, a k tomu, že tato úroveň nebyla v daném případě vždy jasně definována, nelze parametry pro výpočet vyrovnávací platby považovat za stanovené předem objektivním a transparentním způsobem.

⁽³³⁾ Rozhodnutí 27/4.

(*) Podléhá profesnímu tajemství.

⁽³⁴⁾ Relazione sul Rendiconto generale della Regione autonoma della Sardegna per l'esercizio finanziario 2012, strana 360, dostupné na adrese: http://www.corteconti.it/export/sites/portalecdc/_documenti/controllo/sezioni_riunite/sezioni_riunite_regione_sardegna/2013/relazione_parifixa.pdf.

- (179) Závěrem se Komise domnívá, že v tomto případě nelze považovat druhou podmínku rozsudku ve věci Altmark za splněnou, a že proto vyrovnávací platba poskytnutá společnosti Saremar představovala výhodu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU.

Altmark 1

- (180) Komise má také závažné pochybnosti ohledně splnění první podmínky rozsudku ve věci Altmark.
- (181) V této souvislosti je třeba připomenout, že v právních předpisech Unie neexistuje žádná jednotná a přesná definice služeb, které mohou představovat služby obecného hospodářského zájmu buď ve smyslu první podmínky rozsudku ve věci Altmark, nebo ve smyslu čl. 106 odst. 2 SFEU ⁽³⁵⁾. Bod 46 sdělení Komise o použití pravidel Evropské unie v oblasti státní podpory na vyrovnávací platbu udělenou za poskytování služeb obecného hospodářského zájmu ⁽³⁶⁾ je formulován takto:

„Jestliže oblast existence služeb obecného hospodářského zájmu neupravují žádná zvláštní pravidla Unie, mají členské státy široké rozhodovací pravomoci při označení určité služby za službu obecného hospodářského zájmu a při poskytování vyrovnávací platby poskytovateli služby. Pravomoc Komise je v této souvislosti omezena na kontrolu skutečnosti, zda členský stát nečinil při vymezení služby jako služby obecného hospodářského zájmu zjevnou chybu, a na hodnocení státní podpory zahrnuté do vyrovnávací platby. Pokud existují zvláštní pravidla na úrovni Unie, rozhodovací pravomoci členských států jsou těmito pravidly dále vázány, aniž by tím byla dotčena povinnost Komise provádět hodnocení toho, zda byla služba obecného hospodářského zájmu správně vymezena pro účely kontroly v oblasti státní podpory.“

- (182) Vnitrostátní orgány jsou tedy oprávněny mít za to, že některé služby jsou v obecném zájmu a musí být provozovány prostřednictvím závazků veřejné služby s cílem zajistit ochranu veřejného zájmu v případě, že tržní síly nejsou schopny zajistit jejich poskytování na požadované úrovni nebo za požadovaných podmínek.
- (183) V tomto případě představovalo údajné poslání veřejné služby definované Itálií provozování dvou kabotážních linek spojujících pevninskou Itálii se Sardiníí, konkrétně linek Civitavecchia – Olbia/Golfo Aranci a Vado Ligure – Porto Torres, za cenově dostupné tarify.



- (184) V oblasti kabotáže byla stanovena podrobná pravidla Unie upravující závazky veřejných služeb v nařízení o námořní kabotáži a pro účely zkoumání potenciální státní podpory podnikům, které provozují námořní dopravu, v pokynech Společenství pro státní podporu námořní dopravě (dále jen „pokyny pro námořní dopravu“) ⁽³⁷⁾.

⁽³⁵⁾ Věc T-289/03, *BUPA a další v. Komise*, [2008] Sb. rozh. II-81, bod 96. Viz také stanovisko generálního advokáta Tizzana ve věci C-53/00 *Ferring*, Sb. rozh. I-9069 a stanovisko generálního advokáta Jacobse ve věci C-126/01, *GEMO*, [2003] Sb. rozh. I-13769.

⁽³⁶⁾ Sdělení Komise o použití pravidel Evropské unie v oblasti státní podpory na vyrovnávací platbu udělenou za poskytování služeb obecného hospodářského zájmu.

⁽³⁷⁾ Sdělení Komise K(2004) 43 – Pokyny Společenství pro státní podporu námořní dopravě (Úř. věst. C 13, 17.1.2004, s. 3).

(185) Čl. 4 odst. 1 nařízení o námořní kabotáži stanoví, že:

„Členský stát může uzavřít zakázky na veřejné služby nebo uložit závazky veřejných služeb jako podmínku pro poskytování služeb kabotáže společností lodní dopravy podílejícím se na pravidelné dopravě na ostrovy, z ostrovů a mezi ostrovy. Pokud členský stát uzavírá zakázky na veřejné služby nebo ukládá závazky veřejných služeb, činí tak na nediskriminačním základě ve vztahu ke všem majitelům lodí ze Společenství.“

(186) V souladu s oddílem 9 pokynů pro námořní dopravu „(...) mohou být nařízeny povinnosti veřejné služby nebo uzavřeny dohody o veřejné službě na služby podle článku 4 nařízení Rady (EHS) č. 3577/92“, tj. pravidelné služby plaveb na ostrovy, z ostrovů a mezi nimi.

(187) Z ustálené judikatury vyplývá, že závazky veřejných služeb lze uložit pouze tehdy, je-li to odůvodněno nezbytností zajistit odpovídající pravidelné služby námořní přepravy, které nelze zajistit jen pomocí tržních sil. ⁽³⁸⁾ Sdělení Komise o výkladu nařízení o námořní kabotáži ⁽³⁹⁾ potvrzuje, že „je věcí členských států (v případě potřeby včetně regionálních a místních orgánů) určit, které linky vyžadují závazky veřejných služeb. O závazku veřejných služeb lze uvažovat zejména v případě pravidelné (plánované), ostrovní kabotáže, pokud odpovídající služby není schopen zajistit trh“. Čl. 2 odst. 4 nařízení o námořní kabotáži navíc definuje závazky veřejných služeb jako závazky, které by daný majitel lodi sledující vlastní obchodní zájmy nepřevzal nebo nepřevzal ve stejném rozsahu nebo za stejných podmínek.

(188) Jak bylo uvedeno výše, RAS se domnívá, že v tomto případě byly závazky veřejných služeb uloženy vzhledem k tomu, že společnost Saremar byla požádána o účtování cenově dostupných tarifů na obou kabotážních spojích s pevninskou Itálií. Níže uvedená tabulka uvádí konkrétní tarify, které měla společnost Saremar na těchto trasách účtovat a které byly stanoveny v pověřovacích aktech. V roce 2012 byly zohledněny tarify, které společnost Saremar navrhla RAS vzhledem k tomu, že v pověřovacích aktech nebyla uvedena přesná výše tarifů.

Tabulka 3

Tarify jízdného (přeprava na palubě) stanovené v pověřovacích aktech

	Golfo Aranci (Olbia) – Civitavecchia	Vado Ligure – Porto Torres
Letní sezona 2011	(Rozhodnutí 25/69) — 21 EUR od 15. června do 15. července a od 1. do 15. září, — 35 EUR od 16. července do 31. srpna.	(Rozhodnutí 27/4) — 35 EUR od 22. června do 15. července a od 1. do 15. září, — 40 EUR od 16. července do 31. srpna; na obyvatele trvale žijící na Sardinii by se vztahovala 15 % sleva.
Zimní sezona 2012	(Rozhodnutí 48/65) — společnost Saremar měla mimo sezonu uplatňovat tarif účtovaný v roce 2011 (tj. 21 EUR).	Není provozována
Letní sezona 2012	— 21 EUR od 16. ledna do 30. května, června a července (od pondělka do čtvrtka) a od 3. září do 31. prosince 2012, — 25 EUR v červnu a v červenci (od pátku do neděle), 30. a 31. července a 1. a 2. září, — 35 EUR od 1. do 31. srpna.	— 35 EUR (30 EUR pro trvale žijící obyvatele) od 1. do 14. června a od 3. září do 15. září, — 38 EUR (33 EUR pro trvale žijící obyvatele) od 15. června do 13. července, — 44 EUR (38 EUR pro trvale žijící obyvatele) od 14. července do 2. září.

⁽³⁸⁾ Rozhodnutí Soudního dvora ze dne 20. února 2001 ve věci C-205/99, Analir e.a., (Sb. rozh., s. I-1271).

⁽³⁹⁾ Sdělení Komise Evropskému Parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů, kterým se aktualizuje a opravuje sdělení o výkladu nařízení Rady (EHS) č. 3577/92 o uplatňování zásady volného pohybu služeb v námořní dopravě v členských státech (námořní kabotáž), KOM(2003) 595 v konečném znění, 22. prosince 2003.

- (189) Komise konstatuje, že pověřovací akty neukládají jiné závazky veřejných služeb týkající se frekvence, kapacity nebo pravidelnosti (smíšených) služeb poskytovaných společností Saremar; potenciální výjimkou je rozhodnutí 48/65 o zahájení poskytování služeb na lince Olbia – Civitavecchia v zimní sezoně roku 2012, které stanoví, že společnost Saremar je povinna denně zajišťovat provoz na této lince pomocí výletních trajektů. Italské orgány rovněž nepředložily Komisi v průběhu vyšetřovacího řízení žádný důkaz toho, že by byly společnosti Saremar uloženy jiné požadavky, které nebyly stanoveny ve výše uvedených pověřovacích aktech.
- (190) Komise se domnívá, že povinnost uplatňovat cenově dostupné tarify, a to i v případě, že je chápána izolovaně, by mohla být kvalifikována jako závazek veřejné služby, a proto by veřejný zájem sledovaný v tomto případě mohl být legitimní, a to zejména v souvislosti s nárůstem cen přepravy cestujících na ostrov v létě roku 2011 až do té míry, že lze mít za to, že trh již za tyto tarify neposkytoval srovnatelné služby.
- (191) Za účelem ověření existence závazků veřejné služby, jimiž byla pověřena společnost Saremar, a toho, zda bylo nutné této společnosti kompenzovat dodatečné náklady, které vznikly při plnění těchto povinností, musí tedy Komise posoudit:
- a) nejprve to, zda by tato služba byla nepřiměřená, pokud by bylo její poskytování ponecháno pouze na tržních silách, ve světle požadavku na veřejné služby týkajícího se cenově dostupného jízdného, který byl uložen členským státem,
 - b) za druhé, zda byl daný provozovatel skutečně pověřen závazky veřejné služby, které byly jasně definovány.
- (192) Na základě skutečností, které jsou podrobně uvedeny níže, dospěla Komise k závěru, že tyto podmínky nebyly v tomto případě zcela dodrženy.

Letní sezony 2011 a 2012

- (193) V létě 2011, kdy byla společnost Saremar pověřena provozováním obou uvedených linek, poskytovali na lince Civitavecchia – Olbia pravidelné služby čtyři a na lince Janov – Porto Torres tři další provozovatelé.⁽⁴⁰⁾ Společnost Tirrenia navíc nabízela obdobné služby jako společnost Saremar, které byly v souladu s poměrně nejasnými závazky stanovenými v pověřovacích aktech. Jak je uvedeno výše, společnost Tirrenia skutečně až do července 2012 poskytovala smíšené služby jak na lince Janov – Porto Torres, tak na lince Civitavecchia – Olbia v rámci režimu veřejné služby podléhajícího závazkům veřejné služby, pokud jde o typ plavidla, frekvenci služeb a snížené tarify pro obyvatele trvale žijící na Sardinii a zvláštní kategorie podle počátečních úmluv (viz 14. bod odůvodnění výše). Počáteční úmluva, která zůstala v platnosti až do června 2012, také původně stanovila závazky veřejné služby v oblasti tarifů tak, aby byla zaručena cenová dostupnost těchto služeb. S ohledem na skutečnost, že některé linky, a zejména obě posuzované linky, „zajišťovaly obzvláště vysoký objem přepravy“, rozhodly se italské orgány pozastavit povinnosti týkající se tarifů uložených skupině Tirrenia v letním období (s výjimkou tarifů pro trvale žijící obyvatele a dalších povinností týkajících se frekvence a typu plavidla), s cílem zajistit, aby společnost Tirrenia měla plnou svobodu podnikání, pokud jde o ceny, které nabízí svým klientům.⁽⁴¹⁾ Stejnou svobodu podnikání přiznávala skupině Tirrenia/konsorciu CIN i nová úmluva, pokud jde o tarify na obou předmětných trasách od července 2012.⁽⁴²⁾ Proto řešení ponechat skupině Tirrenia a konsorciu Tirrenia/CIN možnost svobodně stanovit ceny v letní sezoně, kdy je zaznamenán vysoký objem přepravy a na daných linkách působí ještě několik dalších lodních přepravců, není ze strany italských orgánů náhodnou volbou, ale důsledkem posouzení přiměřenosti služeb poskytovaných tržními silami v daném ročním období. Skutečnost, že sám RAS se zpočátku domníval, že by společnost Saremar mohla provozovat obě tyto trasy za cenově dostupných podmínek a přitom dosahovat hospodářské rovnováhy, naznačuje, že tržní podmínky na těchto trasách jsou takové, že tržní síly jsou schopny nabídnout uspokojivé služby, a to zejména v létě, kdy je provoz mimořádně velký.
- (194) RAS na druhé straně neuvedl žádný objektivní důvod, proč by služby již poskytované skupinou Tirrenia na základě počáteční úmluvy, která byla v době pověření společností Saremar již prodloužena, nebyly vhodné z hlediska zajištění územní kontinuity. Argument vznesený RAS ohledně nárůstu cen zaznamenaného v roce

⁽⁴⁰⁾ Rozhodnutí NCA o fúzi společnosti Tirrenia/konsorcia CIN, tabulka 3.

⁽⁴¹⁾ Rozhodnutí NCA o fúzi společnosti Tirrenia/konsorcia CIN, odstavec 45.

⁽⁴²⁾ Rozhodnutí NCA o fúzi společnosti Tirrenia/konsorcia CIN, odstavec 46.

2011 není v této souvislosti relevantní. Rozhodnutí NCA o zvýšení cen jízdného ze Sardinie a na ni postihlo *de facto* pouze soukromé provozovatele kvůli porušení článku 101 SFEU. Rozhodnutí NCA objasnilo, že zatímco skupina Tirrenia v referenčním období také do určité míry zvýšila ceny, bylo toto zvýšení výrazně nižší než u soukromých konkurentů.

- (195) Pokud jde o argument RAS, že uložení závazků veřejné služby by bylo možno odůvodnit nejistotou ohledně procesu privatizace skupiny Tirrenia, Komise konstatuje, že počáteční úmluva byla prodloužena až do ukončení procesu privatizace již v roce 2010. V důsledku toho by jakékoli zpoždění prodeje společnosti provozující veřejné služby nemohlo způsobit přerušování provozu příslušných tras.
- (196) Pokud jde o letní sezonu roku 2012, byla společnost Saremar rozhodnutím 36/6 ze dne 1. září 2011 pověřena provozováním linek Golfo Aranci (Olbia) – Civitavecchia a Vado Ligure – Porto Torres od 15. května do 15. září 2012. RAS uvedl, že rozhodnutí pokračovat v provozování těchto linek i v roce 2012 vycházelo z perspektiv životaschopnosti založených na výsledcích zaznamenaných v létě roku 2011. Provoz na obou linkách byl skutečně zajišťován od 1. června 2012.
- (197) Od července 2012, kdy vstoupila v platnost nová úmluva mezi italským státem a konsorciem CIN, byla společnost Tirrenia na obou těchto linkách nahrazena společností Tirrenia/CIN. Tato nová úmluva stanoví minimální frekvenci a kapacitu spojů a rovněž maximální ceny pro zimní sezonu a snížené sazby pro obyvatele trvale žijící na Sardinii a pro zvláštní kategorie cestujících v průběhu celého roku.
- (198) RAS tvrdí, že provozování některých linek v letní sezoně podle nové úmluvy včetně obou posuzovaných linek nepodléhá závazkům veřejné služby ohledně tarifů, jejichž cílem je zaručit cenovou dostupnost této služby. Ministerstvo infrastruktury a dopravy podle NCA fakticky potvrdilo, že i když nová úmluva skutečně stanovila zvláštní (maximální) tarify v průběhu celého roku včetně období od června do září a rovněž zvláštní tarify pro obyvatele trvale žijící na Sardinii, nespadá provozování těchto linek v průběhu tohoto období do oblasti působnosti nové úmluvy, a proto na ně nelze uplatnit závazky veřejné služby. Konsorcium CIN tak provozuje linky Janov – Porto Torres a Civitavecchia – Olbia od 1. června do 30. září na obchodním základě.
- (199) Kromě skutečností, které již byly uvedeny výše ve 193.–194. bodě odůvodnění, Komise uvádí, že v červnu 2012 schválil NCA podmíněným rozhodnutím fúzi skupiny Tirrenia s konsorciem CIN. Toto rozhodnutí ukládá stranám konkrétní podmínky, které se týkají mimo jiné tarifů, které mají být na daných linkách účtovány. Zejména v letní sezoně 2012 měly společnosti CIN a Moby na trasách Civitavecchia – Olbia, Janov – Porto Torres a Janov – Olbia zachovat takovou úroveň tarifů, která by umožnila zachovat průměrný jednotkový výnos, jehož společnost Moby dosahovala v létě 2009 (s výjimkou zvýšení přímo přiřaditelného nárůstu cen pohonných hmot). V létě 2013 měly konsorcium CIN a společnost Moby udržet průměrný jednotkový výnos z roku 2012. Navíc měly v letní sezoně 2012 a 2013 platit speciální zvýhodněné tarify pro trvale žijící obyvatele.
- (200) Rozhodnutí NCA o fúzi tedy zajišťuje, že společnost Tirrenia/CIN nebude na obou předmětných linkách uplatňovat příliš vysoké tarify. Je pravdou, že když RAS svěřil společnosti Saremar rozhodnutím 36/6 ze dne 1. září 2011 provozování obou uvedených linek, nemohl znát podmínky, které by NCA mohl uložit. Faktem nicméně zůstává, že v září 2011 byla společnost Tirrenia povinna v rámci prodloužení původní úmluvy i nadále celoročně zajišťovat smíšené služby na daných linkách, a v letní sezoně působilo na těchto linkách více provozovatelů. Stejně tak italské úřady již předtím rozhodly, že vzhledem k podmínkám na trhu v letní sezoně není třeba skupině Tirrenia ukládat závazky týkající se tarifů.
- (201) Dne 18. června 2013 zahájil NCA vyšetřování porušení příslušných podmínek, které byly stanoveny rozhodnutím NCA o fúzi společností Tirrenia/CIN, v létě 2012 ze strany společností Tirrenia a Moby. RAS a společnost Saremar prohlásily, že by se jednalo o postačující důkaz k prokázání skutečnosti, že tarify účtované konkurenty na předmětných trasách nespĺňovaly požadavek RAS na cenovou dostupnost. Komise nemůže tento argument přijmout. Provozováním obou předmětných linek v letní sezoně roku 2012 byla pověřena společnost Saremar na základě rozhodnutí 36/6 ze dne 1. září 2011, které bylo vydáno dříve, než byly zahájeny rezervace na letní sezonu roku 2012. RAS tedy v okamžiku tohoto pověření nemohl předvídat, že strany zvýší tarify a potenciálně se tak dopustí porušení rozhodnutí NCA.

- (202) Kromě toho se Komise domnívá, že i když argument RAS, že konsorcium CIN nemělo povinnost zachovat v letní sezoně cenově dostupné tarify, měl být přijat, znamenalo by to, že závazky veřejné služby ohledně cenově dostupných tarifů by byly opodstatněné spíše v letní sezoně, nežli v období od ledna do května 2012. Tento argument by tedy neodůvodňoval uložení závazků veřejné služby v zimní sezoně.
- (203) Ze srovnání tarifů skupiny Tirrenia a společnosti Saremar za přepravu (cestujících) na obou těchto linkách vyplývá, že tarify na trase Olbia – Civitavecchia v letní sezoně byly srovnatelné. Na trase Vado Ligure – Porto Torres byly tarify společnosti Saremar nižší než tarify společnosti Tirrenia.

Tabulka 4

Tarify za přepravu cestujících (přeprava na palubě) na lince Golfo Aranci (Olbia) – Civitavecchia

	Saremar	Tirrenia/CIN
Letní sezona 2011	<ul style="list-style-type: none"> — 21 EUR od 15. června do 15. července a od 1. do 15. září, — 35 EUR od 16. července 2011 do 31. srpna 2011. 	21,68 EUR (21,46 EUR) pro trvale žijící obyvatele).
Letní sezona 2012	<ul style="list-style-type: none"> — 21 EUR v pracovních dnech v červnu a červenci a od 3. do 15. září, — 25 EUR o víkendech v červnu a červenci, 30. a 31. července a 1. a 2. září — 35 EUR v srpnu. 	21,68 EUR (21,46 EUR).

Tabulka 5

Tarify za přepravu cestujících (přeprava na palubě) na lince Janov (Vado Ligure) – Porto Torres

	Saremar	Tirrenia/CIN
Letní sezona 2011	<ul style="list-style-type: none"> — 35 EUR (29,75 EUR) od 22. května do 15. července a od 1. do 15. září, — 40 EUR (36 EUR) od 16. července 2011 do 31. srpna 2011 	53,63 EUR (37,18 EUR)
Letní sezona 2012	<ul style="list-style-type: none"> — 35 EUR (30 EUR) od 1. do 14. června a od 3. do 15. září, — 38 EUR (33 EUR) od 15. června do 13. července, — 44 EUR (38 EUR) od 14. července do 2. září 	53,63 EUR (37,18 EUR)

- (204) Proto se Komise domnívá, že italské orgány neprokázaly existenci skutečné potřeby veřejné služby z hlediska uložení společnosti Saremar toho, aby v letní sezoně 2011 a 2012 uplatňovala cenově dostupné tarify. V každém případě tarify, které společnost Saremar uplatňovala na lince Olbia – Civitavecchia, byly srovnatelné a někdy i vyšší než tarify, které již poskytovala skupina Tirrenia a společnost Tirrenia/CIN, aniž by na ně byly kladeny požadavky veřejné služby týkající se úrovně tarifů.

Zimní sezona

- (205) V roce 2011 zrušila společnost Saremar poskytování služby na lince Olbia – Civitavecchia od října do prosince 2011. Tato služba pak byla znovu uvedena v činnost v zimě 2012, konkrétně od 16. ledna 2012 do 31. května 2012. Provoz na této trase současně zajišťovala skupina Tirrenia v rámci závazků veřejné služby uložených na základě počáteční úmluvy, která se týkala rovněž především tarifů, které měla skupina Tirrenia uplatňovat. RAS neuvedl žádné jasné odůvodnění nezbytnosti závazků veřejné služby týkajících se tarifů, které by společnost Saremar měla na dané lince uplatňovat v zimní sezoně.
- (206) Ze srovnání tarifů společnosti Saremar a tarifů, které uplatňovala skupina Tirrenia, navíc vyplývá, že tarify společnosti Saremar nebyly nižší. Proto nelze závazky v oblasti tarifů, které byly uloženy společnosti Saremar, považovat za zajišťování potřeb veřejné služby, které nebyly splněny na základě povinností již uložených skupině Tirrenia.

Tabulka 6

Tarify za přepravu cestujících (přeprava na palubě) na lince Golfo Aranci (Olbia) – Civitavecchia

	Saremar	Tirrenia/CIN
Zimní sezona 2012	21 EUR	— 19,79 EUR (18,16 EUR) mimo sezonu, — 20,61 EUR (19,98 EUR) v přechodné sezoně ⁽¹⁾ , — 21,68 EUR (21,46 EUR) v sezoně ⁽²⁾ .

⁽¹⁾ Maximální počet vyplutí v každém směru 40 ročně.

⁽²⁾ Maximální počet 40 vyplutí v každém směru v období červen–září a o vánočních a velikonočních prázdninách.

Přeprava zboží

- (207) Pokud jde o tarify za přepravu zboží, Komise uvádí, že skupině Tirrenia a společnosti Tirrenia/CIN byl svěřen závazek poskytovat smíšené služby na obou předmětných linkách. V roce 2011 navíc nabízelo služby v oblasti přepravy zboží na trase Olbia – Civitavecchia pět provozovatelů (včetně společnosti Saremar) a na trase Vado Ligure – Porto Torres tři provozovatelé.
- (208) RAS neposkytl ani vysvětlení, proč byly tarify za přepravu zboží, které nabízela skupina Tirrenia a jiní provozovatelé na předmětných linkách, nedostatečné z hlediska uspokojení potřeb dopravy na Sardinii, ani neposkytl Komisi žádné srovnávací informace o tarifech za přepravu zboží uplatňovaných společností Saremar a jejími konkurenty na předmětných linkách. Navíc se zvýšení cen účtovaných soukromými provozovateli na předmětných linkách, na které se vztahovaly sankce NCA, týká pouze roku 2011 a je omezeno na tarify za přepravu cestujících. V důsledku toho se Komise domnívá, že italské orgány neprokázaly existenci skutečné potřeby veřejné služby týkající se přidělení závazku veřejné služby společnosti Saremar v oblasti přepravy zboží.
- (209) Komise dále uvádí, že společnost Tirrenia/CIN zajišťuje provoz na předmětných trasách pomocí plavidel srovnatelné kvality a kapacity, jako jsou plavidla společnosti Saremar. RAS ani společnost Saremar v průběhu vyšetřování netvrdily, že by plavidla společnosti Tirrenia nespĺňovala předem stanovené standardy kvality.
- (210) Ve světle výše uvedených skutečností dospěla Komise k závěru, že RAS jasně neprokázal potřebu uložit závazky veřejné služby týkající se uplatňování cenově dostupných tarifů na obou předmětných trasách, ani to, do jaké míry byly tyto závazky nezbytné.
- (211) Za druhé, aby byla splněna první podmínka rozsudku ve věci Altmark, je třeba, aby byl poskytovatel služeb pověřen jasně definovanými závazky veřejné služby.

(212) Pokud jde o definici veřejného poslání v pověřovacích aktech v projednávané věci, bere Komise na vědomí, že:

- a) rozhodnutím 20/57 byl společnosti Saremar vydán pokyn, aby ověřila životaschopnost poskytování smíšených služeb přepravy cestujících a přepravy zboží u dvou ze tří navrhovaných spojů s pevninou. RAS neurčil přesné linky, které mají být provozovány, ale ponechal jejich výběr na uvážení provozovatele. Ačkoli RAS tvrdí, že uložení závazků veřejné služby bylo v tomto případě odůvodněno zvýšením tarifů konkurenčních provozovatelů, nebyla společnosti Saremar uložena žádná konkrétní povinnost účtovat snížené tarify na linkách, které měla provozovat,
- b) pokud jde o linku Golfo Aranci – Civitavecchia, byly rozhodnutím 25/69 schváleny konkrétní tarify na období od 15. června 2011 do 15. září 2011. Standardní tarif na zimní sezonu (od 16. ledna 2012 do 15. června 2012) byl stanoven rozhodnutím 48/65. Rozhodnutím 12/28 o provozování této linky v letní sezoně 2012 RAS pouze jednal podle návrhu společnosti Saremar o uplatňování různých tarifů mimo sezonu, o víkendů a v sezoně a podle tří alternativ navržených společnostmi Saremar ohledně tarifu platného v sezoně, aniž by však uvedl přesnou výši tarifů, které byly navrženy provozovatelem. RAS nerozhodl ani o tom, který ze tří možných tarifů v sezoně, které navrhla společnost Saremar, bude užit. RAS namísto toho vydal společnosti Saremar pokyn, aby použila tarif, který dosahuje optimální rovnováhy mezi veřejným zájmem a cílem ekonomické životaschopnosti,
- c) tarify platné na lince Janov (Vado Ligure) – Porto Torres v roce 2011 byly stanoveny rozhodnutím 27/4. Co se týče provozování této linky v letní sezoně 2012, přijal RAS rozhodnutím 22/14 návrh společnosti Saremar na uplatňování odlišných tarifů mimo sezonu, v přechodném období a v sezoně. Na obyvatele trvale žijící na Sardinii se měla vztahovat 15 % sleva. Uvedené rozhodnutí neuvádí přesnou výši tarifů, které měla společnost Saremar účtovat.

(213) Komise proto konstatuje, že i když některé z pověřovacích aktů do určité míry regulují tarify, které mají být účtovány, je zřejmé, že se tato ustanovení vztahují pouze na zlomek činnosti společnosti Saremar. Použitelné tarify byly totiž na obou linkách předem schváleny pro letní sezonu 2011. Pokud jde o provoz obou linek v letní sezoně 2012, pověřovací akty nespécifikují přesnou výši tarifů, které by měl provozovatel účtovat. V pozdější fázi vyšetřovacího řízení, předložil RAS Komisi skutečné tarify, které navrhla společnost Saremar, a které byly implicitně schváleny rozhodnutím 25/69 a rozhodnutím 27/4.

(214) Komise však připomíná, že společnosti Saremar byl ponechán velký prostor pro to, aby si tarify přizpůsobila dle vlastního uvážení. Společnost Saremar měla právo upravit tarify tak, aby byla zajištěna ekonomická životaschopnost činnosti i spokojenost zákazníků, s výhradou předchozího upozornění RAS. Komise bere na vědomí, že služby obecného hospodářského zájmu jsou již ze své podstaty služby, které řeší selhání trhu vzhledem k tomu, že je trh samostatně neposkytuje na úrovni požadované veřejným orgánem. Přestože se Komise domnívá, že v určitých případech lze poskytovatelům veřejných služeb ponechat určitou pružnost při stanovení cen v případě, kdy se údajný závazek veřejné služby týká právě nutnosti zajistit cenově dostupné tarify, musí veřejné orgány stanovit maximální tarify, které může provozovatel uplatnit, nebo propojit tuto flexibilitu buď s objektivními kritérii, která umožňují určit s dostatečnou jistotou, jaká výše tarifů má být považována za dostupnou, nebo s předchozím povolením orgánu, který pověření provádí.

(215) V tomto případě však nejsou ustanovení týkající se platných tarifů v pověřovacích aktech dostatečně přesná na to, aby je bylo možno kvalifikovat jako jasně určené závazky veřejné služby (s výjimkou rozhodnutí 25/69 a rozhodnutí 27/4). Manévrovací prostor společnosti Saremar nebyl propojen s objektivními kritérii nebo alespoň s kritérii uplatněnými objektivním způsobem. Požadavek na využívání linek při dosažení hospodářské rovnováhy zjevně nebyl splněn a nebyla měřena ani spokojenost zákazníků (pokud je Komisi známo). Stejně tak je pravdou, že společnost Saremar musela informovat RAS o změnách výše tarifů, avšak neexistovaly žádné náznaky toho, že souhlas RAS byl podmínkou toho, že bude upravený tarif možno uplatnit.

(216) Společnost Saremar v průběhu občanského soudního řízení u soudu v Janově prohlásila, že pro vyrovnání ztrát na obou předmětných linkách by společnost musela zvýšit tarify. Ve spisu však není žádný důkaz, že by společnost ve snaze splnit cíl životaschopnosti kdykoli navrhla zvýšení tarifů, které by RAS zamítl. Z dokumentů ve spisu naopak vyplývá, že společnost Saremar fakticky zvýšila tarify minimálně u provozu na lince Porto Torres – Vado Ligure s cílem dosažení prahu rentability společnosti. Situace by se tedy spíše jevila tak, že společnost mohla určovat své tarify svobodně.

- (217) Z analýzy pověřovacích aktů rovněž vyplývá, že společnosti Saremar nebyla uložena žádná povinnost týkající se tarifů při provozování trasy Olbia –Civitavecchia od 1. května do 30. května 2012: sazba schválená rozhodnutím 48/65 byla uplatňována do konce dubna 2012, zatímco sazba schválená rozhodnutím 12/28 byla uplatňována od června 2012. Z toho, že provoz na této trase nebyl přerušen, vyplývá, že ceny společnosti Saremar nebyly předmětem regulace minimálně v průběhu května 2012.
- (218) S ohledem na výše uvedené skutečnosti se Komise domnívá, že společnost Saremar nebyla pověřena jasnými závazky, pokud jde o výši tarifů, s výjimkou služby poskytované v roce 2011 v souladu s rozhodnutím 25/69 a rozhodnutím 27/4.
- (219) Komise se proto domnívá, že italské orgány neprokázaly, že vyrovnávací platba splňuje první podmínku rozsudku ve věci Altmark.

Altmark 3

- (220) Podle třetí podmínky rozsudku ve věci Altmark je výše vyrovnávací platby za plnění závazků veřejné služby omezena rozsahem nezbytným k pokrytí veškerých nákladů vynaložených při plnění závazků veřejné služby nebo jejich části, přičemž je třeba zohlednit příslušné příjmy a přiměřený zisk za jejich poskytování.
- (221) Vzhledem k tomu, že Komise již dospěla k závěru, že RAS neprokázal existenci skutečné potřeby veřejné služby na obou uvedených linkách v průběhu příslušného období, je toho názoru, že společnost Saremar neměla podle judikatury týkající se věci Altmark nárok na žádnou vyrovnávací platbu za náklady vzniklé při zajišťování provozu těchto dvou linek.
- (222) RAS však tvrdil, že tato vyrovnávací platba je nižší než ztráta, která společnosti Saremar vznikla při zajišťování provozu těchto dvou linek v letech 2011 a 2012, a že vzhledem k tomu, že byla vypočtena podle samostatného účetnictví těchto linek, ji nelze využít ve prospěch žádné jiné činnosti společnosti Saremar. Je proto třeba mít za to, že splňuje třetí podmínku rozsudku ve věci Altmark. Komise však konstatuje, že vzhledem k tomu, že neexistuje jasná definice povinností uložených společnosti Saremar po celou dobu pověření, je nemožné spočítat náklady vyplývající z těchto závazků.
- (223) Proto musí Komise dojít k závěru, že nebyla splněna ani třetí podmínka rozsudku ve věci Altmark.
- (224) Vzhledem k tomu, že nebyly splněny první tři podmínky rozsudku ve věci Altmark, dospěla Komise k závěru, že vyrovnávací platba poskytnutá společnosti Saremar na základě regionálního zákona č. 15/2012 poskytuje společnosti Saremar hospodářskou výhodu.

Závěr

- (225) Vyrovnávací platba poskytnutá společnosti Saremar na základě regionálního zákona č. 15/2012 poskytuje příjemci hospodářskou výhodu.

Propagační činnost

- (226) Pokud jde o propagační činnost, Komise za prvé konstatuje, že loga a reklamy skutečně umístěné na plavidlech společnosti Saremar se nevztahovaly na snížení cen služeb námořní přepravy, ale byly určeny na propagaci Sardinie jako turistické destinace. Proto se naskytá otázka, zda společnost Saremar obdržela za tuto propagační činnost odměnu, která byla vyšší než tržní cena.
- (227) RAS argumentoval tím, že propagační činnost prováděná společností Saremar byla oceněna tržními sazbami. Komise by nejspíše měla zohlednit skutečnost, že společnost Saremar tyto činnosti provozovala jak v roce 2011, tak v roce 2012. Jak bylo uvedeno výše, byla Komisi v srpnu 2013 předložena studie vypracovaná odborníkem, kterého jmenoval RAS. Tato studie dospěla k závěru, že tržní hodnota propagační činnosti prováděné společností Saremar v roce 2011 a 2012 se pohybuje přibližně mezi 2 458 168 EUR a 2 609 631 EUR. Proto by cena 2 479 000 EUR, kterou stanovil RAS, byla odůvodněná.
- (228) V tomto případě nebylo provedeno ani otevřené a nepodmíněné nabídkové řízení, ani nezávislý znalecký posudek *ex ante* vypracovaný pro účely zadání těchto služeb s cílem zajistit, že cena přiměřeně odráží tržní hodnotu těchto služeb. Vzhledem k tomu, že na dotčené činnosti nebylo vypsáno nabídkové řízení, nelze

předpokládat, že cena, kterou zaplatil RAS, je v souladu s tržními podmínkami, což vylučuje možnost, že představovala výhodu pro společnost Saremar. Pouhá skutečnost, že tato částka byla původně poskytnuta jako vyrovnávací platba za propagační činnost, která měla být provedena výhradně v roce 2011, a že v roce 2012 neměla společnost Saremar uskutečnit žádnou reklamu, naznačuje, že cena nebyla založena na spolehlivém ocenění nákladů *ex ante*.

- (229) Nelze však vyloučit, že v takových případech je možné použít jiné metody oceňování, pokud bude zajištěno, že cena skutečně zaplacená kupujícím na základě těchto metod odráží v maximální možné míře tržní hodnotu dané služby ⁽⁴³⁾.
- (230) RAS skutečně vypracoval hodnotící zprávu, z níž vyplývá, že ceny služeb byly stanoveny na základě tržní hodnoty. Odborník odvodil tržní hodnotu služeb poskytnutých společností Saremar subjektu RAS na základě srovnání s průměrnými náklady na reklamu na metr čtvereční odhadovanými na základě parametrů, jako je doba trvání (byly zohledněny některé slevy za pokračování reklamní kampaně v roce 2012), typ reklamy (interní nebo externí) a umístění (důležitá města, významný příliv obyvatelstva, oblasti mobility).
- (231) Vzhledem k tomu, že toto ocenění bylo provedeno na základě obecně uznávaných standardů oceňování, které v tomto případě spočívají v analýze transakcí týkajících se podobných služeb, se Komise domnívá, že toto ocenění přiměřeně odráží tržní hodnotu předmětných služeb.
- (232) Komise se domnívá, že nelze spoléhat na zprávu znalce, kterou si janovský Soudní dvůr v rámci občansko-právního řízení vyžádal a jejíž závěr zněl, že ocenění propagační činnosti bylo příliš vysoké; v této zprávě nebylo zohledněno žádné referenční měřítko a nebyla uvedena žádná tržní hodnota za srovnatelnou reklamní činnost. Navíc nic nenasvědčuje tomu, že dotčený odborník disponuje jakýmkoli relevantními zkušenostmi v oblasti provádění podobných úkolů.
- (233) Na tomto základě nemůže Komise dospět k závěru, že cena, kterou uhradil RAS za propagační služby, obsahuje státní podporu.

Úvěr ve výši 3 miliony EUR a doporučující dopisy

- (234) V 164. bodě odůvodnění výše dospěla Komise k závěru, že nedošlo k převodu státních prostředků. Zejména původně zvažovaná úvěrová linka ve výši 3 miliony EUR nebyla společností Saremar před vypršením platnosti prvního doporučujícího dopisu čerpána, a druhý doporučující dopis, který byl schválen rozhodnutím 52/119, RAS nakonec nevydal.

Rekapitalizace

- (235) RAS argumentoval tím, že i) toto opatření nezahrnovalo převod nových veřejných zdrojů, neboť znamenalo pouze převod finančních prostředků, které společnost Saremar již měla k dispozici, ii) toto opatření bylo odůvodněno hledisky ziskovosti a vycházelo z obchodního plánu vypracovaného *ex ante* a iii) cílem tohoto opatření bylo maximalizovat výnosy z prodeje a opatření bylo důsledkem finanční situace bývalé mateřské společnosti Tirrenia. Dle tvrzení RAS toto opatření v žádném případě nesouviselo s provozováním obou linek na pevninu společností Saremar, avšak s poskytováním služeb obecného hospodářského zájmu podle počáteční úmluvy uzavřené s italským státem po jejím prodloužení.
- (236) Aby bylo možné posoudit, zda rekapitalizace představovala pro společnost Saremar výhodu, musí Komise posoudit, zda by za obdobných okolností soukromý investor v tržním hospodářství provedl stejně velké kapitálové vklady ⁽⁴⁴⁾, zejména s ohledem na dostupné informace a předvídatelný vývoj k datu uskutečnění těchto vkladů ⁽⁴⁵⁾. Zásada investora v tržním hospodářství by měla být uplatněna *ex-ante*, tj. je třeba určit, zda by v době investice soukromý investor v tržním hospodářství uskutečnil takový kapitálový vklad. Tržní investor by řádně zohlednil rizika spojená s investicí tak, že by u rizikovějších investic vyžadoval vyšší ziskovost. Pokud by například investice byla kvůli specifickým regulačním požadavkům na minimální kapitál a likviditu nerentabilní, investor v tržním hospodářství by v této investici dále nepokračoval.

⁽⁴³⁾ Věc C-239/09 *Seydaland Vereinigte Agrarbetriebe & Co. KG v BVVG Bodenverwertungs- und -verwaltungs GmbH* [2010] Sb. rozh. I-13083, bod 39.

⁽⁴⁴⁾ Věc C-261/89 *Itálie v Komise* [1991] Sb. rozh. I-4437, bod 8; spojené věci C-278/92 až C-280/92 *Španělsko v Komise*, uvedené výše, bod 21; věc C-42/93 *Španělsko v Komise* [1994] Sb. rozh. I-4175, bod 13.

⁽⁴⁵⁾ Viz body 3.1 a 3.2 sdělení o vývozních úvěrech, oznámení Komise, pokud jde o uplatnění článků 92 a 93 Smlouvy o EHS [nyní 107 a 108 SFEU] týkající se účasti orgánů veřejné moci, Bulletin CE 9-1984, a sdělení Komise členským státem o použití článků 92 a 93 Smlouvy o EHS a článku 5 směrnice Komise 80/723/EHS o veřejných podnicích v oblasti zpracovatelského průmyslu (Úř. věst. C 307, 13.11.1993, s. 3).

- (237) O rekapitalizaci společnosti Saremar bylo s konečnou platností rozhodnuto dne 15. června 2012, kdy valná hromada rozhodla o navýšení kapitálu společnosti Saremar z 1 209 010,64 EUR na 6 099 961 EUR, z čehož byla částka 824 309,69 EUR vyplacena 11. července 2012.
- (238) Vzhledem k tomu, že se jevílo, že společnost je v obtížné finanční situaci, zněl předběžný názor Komise v rozhodnutí z roku 2012 tak, že investor v tržním hospodářství by vyžadoval provádění plánu obnovy životaschopnosti podniku tak, aby společnost mohla svým akcionářům zajistit dostatečnou návratnost. Zúčastněné strany tento názor v průběhu vyšetřování podpořily.
- (239) RAS předložil Komisi obchodní plán společnosti Saremar na období let 2011–2022, který byl schválen v červenci 2010. Tento obchodní plán má v tomto smyslu klíčový význam, protože soukromý investor vloží nový kapitál do společnosti, jejíž kapitál klesl pod zákonný limit, pouze pokud předpokládá dosažení dostatečné úrovně ziskovosti. Komise se domnívá, že obchodní plán společnosti Saremar na období let 2011–2022 není založen na reálných předpokladech, protože i) se nevztahuje na kapitalizaci společnosti veřejným akcionářem, ale spíše na kapitálovou injekci, kterou provede na stejné úrovni budoucí soukromý akcionář a RAS po dokončení částečné privatizace, která byla původně plánována na listopad 2010; tato kapitálová injekce stanovená v obchodním plánu na rok 2010 měla zajistit třetinu finančních prostředků nezbytných k získání dvou plavidel, zatímco zbývajících 70 % by bylo získáno na základě splacení úvěru ve výši 11,5 milionů EUR skupinou Tirrenia společnosti Saremar (viz 89. bod odůvodnění výše) a od různých finančních institucí; ii) se vztahuje na trvání nové dohody o veřejné službě v délce 12 let, která bude uzavřena s kupujícím společností a která měla být původně uzavřena již koncem roku 2010. Tento plán se proto týká pouze opatření, která mají být provedena při částečné privatizaci společnosti. Stručně řečeno, obchodní plán předložený RAS přibližně o dva roky předchází závaznému rozhodnutí o rekapitalizaci společnosti Saremar. Mezitím se výrazně změnila situace na trhu: skupina Tirrenia byla přijata k mimořádnému správnímu řízení v srpnu 2010 a byla soudem prohlášena za platebně neschopnou; bývalou mateřskou společnost následně získalo konsorcium CIN, které dne 18. července 2012 uzavřelo novou úmluvu, která stanoví závazky veřejné služby na linkách mezi Sardinii a pevninskou Itálií; privatizace společnosti Saremar byla odložena. Komise se domnívá, že soukromý investor by dříve, než by se rozhodl zvýšit kapitál o předmětnou částku, aktualizoval svůj obchodní plán tak, aby zohlednil novou situaci na trhu.
- (240) RAS i společnost Saremar potvrdily, že tato kapitálová injekce byla dohodnuta s cílem splnit zákonné požadavky, a tak umožnit společnosti nadále fungovat. Spis neobsahuje žádný doklad o tom, že by RAS v červnu 2012, když se rozhodl vložit kapitál do společnosti Saremar, zohlednil vyhlídky na ziskovost firmy při změněné situaci na trhu.
- (241) Komise se domnívá, že dodržování regulativních kapitálových požadavků by nebylo pro soukromého investora v tržním hospodářství dostatečným důvodem k tomu, aby do společnosti vložil další kapitál. Jak je uvedeno ve sdělení Komise o použití článků 92 a 93 Smlouvy o EHS [nyní články 107 a 108 SFEU] (dále jen „sdělení o zásadě investora v tržním hospodářství“)⁽⁴⁶⁾, jsou investoři často ze zákona povinni vložit další kapitál do podniků, jejichž kapitálový základ byl roztržštěn tak, že v důsledku průběžných ztrát klesl pod stanovenou úroveň. Aby sdělení o zásadě investora v tržním hospodářství reagovalo na tvrzení členských států, že tyto kapitálové injekce nelze považovat za podporu, protože se jedná pouze o splnění zákonné povinnosti, stanoví, že soukromí investoři, kteří se ocitnou v takovéto situaci, by měli zvážit všechny ostatní možnosti včetně likvidace⁽⁴⁷⁾ a vybrat z nich tu, která je finančně nejvýhodnější.
- (242) Komise může pro účely posouzení shody se zásadou investora v tržním hospodářství zohlednit pouze informace, které byly k dispozici v době, kdy bylo přijato rozhodnutí uskutečnit danou investici, včetně vývoje, který byl v té době rozumně předvídatelný. Na základě informací dostupných v předmětné době se nejeví, že rozhodnutí o rekapitalizaci společnosti bylo založeno na ekonomických hodnoceních srovnatelných s těmi, která by za příslušných okolností provedl racionální soukromý investor v obdobné situaci před provedením této investice, aby stanovil její budoucí ziskovost. Komise naopak konstatuje, že v době, kdy bylo rozhodnuto o rekapitalizaci, čelila společnost akutním finančním obtížím. Kromě toho, jak uvedl sám RAS, nebylo v této fázi jisté, zda provozování linek na menší ostrovy a na Korsiku bude i nadále dotováno státem. Kromě toho v té době nebyla stanovena žádná vyrovnávací platba za potenciální provozní schodek vyplývající z provozování linek na pevninu (ta byla přiznána až v listopadu 2012).

⁽⁴⁶⁾ Sdělení Komise členským státům o použití článků 92 a 93 Smlouvy o EHS a článku 5 směrnice Komise 80/723/EHS o veřejných podnicích v oblasti zpracovatelského průmyslu (Úř. věst. C 307, 13.11.1993, s. 3).

⁽⁴⁷⁾ Viz sdělení Komise členským státům o použití článků 92 a 93 Smlouvy o EHS, bod 36.

- (243) Komise se domnívá, že argument RAS, podle kterého několik investorů na trhu rovněž vložilo kapitál do svých společností, které konkurovaly společnosti Saremar, čímž podpořili jejich ztrátový provoz, je irelevantní v tom smyslu, že každé investiční rozhodnutí musí být posuzováno na základě svých vlastních předností. Tito soukromí investoři mohli mít v době, kdy své investice uskutečňovali, k dispozici plnohodnotné prognózy ziskovosti. Tyto společnosti se navíc mohly před rekapitalizací nacházet v lepší finanční situaci, což by zvyšovalo pravděpodobnost, že se jim povede dosáhnout návratu k ziskovosti.
- (244) Komise musí také odmítnout tvrzení RAS, že kapitalizace společnosti nijak nesouvisela se skutečností, že společnost Saremar provozovala linky spojů s pevninskou Itálií. Jak RAS zdůraznil, cílem tohoto opatření bylo umožnit společnosti pokračovat v činnosti doplněním kapitálu, který klesl o více než třetinu, zpět na legálně schválený standard. Proto rekapitalizace společnosti Saremar nutně prospěla všem činnostem, které tento podnik provozuje.
- (245) Komise proto dospěla k závěru, že rozhodnutí o rekapitalizaci společnosti není v souladu se zásadou investora v tržním hospodářství, a proto představuje pro společnost Saremar výhodu, kterou by za běžných tržních podmínek nezískala.

Nepříznivý vliv na obchod a narušení hospodářské soutěže

- (246) Aby mohlo být finanční opatření kvalifikováno jako státní podpora, musí platit, že nepříznivě ovlivňuje obchod mezi členskými státy a narušuje nebo může narušit hospodářskou soutěž. V rámci svého posouzení těchto dvou podmínek je Komise povinna nikoliv zjistit skutečný dopad podpor na obchod mezi členskými státy a skutečné narušení hospodářské soutěže, ale pouze přezkoumat, zda mohou tyto podpory tento obchod ovlivnit nebo narušit hospodářskou soutěž⁽⁴⁸⁾. Pokud podpora poskytnutá členským státem posiluje postavení určitého podniku vůči ostatním podnikům, které soutěží v rámci obchodu uvnitř Unie, je nutno mít za to, že tento obchod je dotyčnou podporou ovlivněn.
- (247) V tomto případě příjemce podpory soutěží s ostatními podniky poskytujícími služby námořní přepravy v Unii, zejména od doby, kdy vstoupilo v platnost nařízení o námořní kobotáži, které liberalizuje trh námořní kobotáže. Proto může přezkoumávané opatření ovlivnit obchod Unie a narušit hospodářskou soutěž v rámci vnitřního trhu. Skutečnost, že podíl společnosti Saremar na tomto trhu zůstává okrajový, nemá na toto zjištění vliv.

7.2. OPRAVNĚNOST PODPORY

- (248) Všechna opatření, která jsou předmětem tohoto rozhodnutí, byla zavedena před formálním schválením ze strany Komise. Proto italské orgány nerespektovaly povinnost *statu quo* v souladu s čl. 108 odst. 3 SFEU.

7.3. SLUČITELNOST PODPORY SE SPOLEČNÝM TRHEM

- (249) Pokud tato výše uvedená opatření představují státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU, lze posoudit jejich slučitelnost ve světle výjimek stanovených v odstavcích 2 a 3 tohoto článku a čl. 106 odst. 2 SFEU.
- (250) Podle judikatury Soudního dvora je na členském státu, aby se dovolával případné slučitelnosti a prokázal, že podmínky slučitelnosti byly splněny.⁽⁴⁹⁾ RAS se domnívá, že žádné z posuzovaných opatření nepředstavuje státní podporu a uvedl možný důvod pro slučitelnost pouze v případě vyrovnávací platby za provozování obou linek na pevninu a dotace na propagační činnost.

⁽⁴⁸⁾ Viz například rozsudek Soudního dvora ve věci C-372/97 *Itálie v Komise* [2004] Sb. rozh. I-3679, bod 44.

⁽⁴⁹⁾ C-364/90 – *Itálie v Komise* [1993] Sb. rozh. I-2097, bod 20.

7.3.1. VYROVNÁVACÍ PLATBA ZA PROVOZOVÁNÍ DVOU LINEK MEZI SARDINIÍ A PEVNINSKOU ITÁLIÍ

- (251) Dne 31. ledna 2012 vstoupil v platnost nový balíček týkající se služeb obecného hospodářského zájmu. K tomuto dni je nutno přezkoumat slučitelnost podpory ve formě vyrovnávací platby za poskytování veřejné služby ve světle rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2011 a kritérií rámce pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2011.
- (252) Jak tomu bylo již v případě rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2005, lze i rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2011 uplatnit pouze na státní podporu ve formě vyrovnávací platby za poskytování veřejné služby, poskytovanou podnikům v souvislosti se službou obecného hospodářského zájmu, která je v souladu s nařízením o námořní kobotáži. V rozhodnutí z roku 2012 zaujala Komise předběžný názor, že přímým svěřením provozování předmětných služeb společnosti Saremar se italské orgány dopustily porušení čl. 4 odst. 1 nařízení o námořní kobotáži o nediskriminačním zacházení s majiteli lodí.
- (253) V průběhu formálního vyšetřovacího řízení RAS prohlásil, že společnost Saremar splňuje podmínky pro vnitřního provozovatele v rámci kraje. Podle názoru RAS lze z judikatury⁽⁵⁰⁾ odvodit, že uplatnění zásady zákazu diskriminace je vyloučeno za předpokladu, že kontrola, kterou veřejnoprávní korporace vykonává nad provozovatelem, je obdobná té, kterou vykonává nad vlastními organizačními složkami, a že provozovatel uskutečňuje většinu své činnosti s korporací, která ho vlastní.
- (254) Mohlo by se zdát, že společnost Saremar fakticky jedná jménem RAS jako nástroj provádění politiky RAS v oblasti námořní přepravy a regionálního rozvoje. Není však zřejmé, zda lze touto okolností odůvodnit přímé a výlučné poskytnutí vyrovnávací platby společnosti Saremar. V každém případě není nutné, aby Komise pro účely tohoto případu o této otázce rozhodovala vzhledem k tomu, že dané podpůrné opatření není v souladu s rozhodnutím o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2011.

Použitelnost rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2011

- (255) Rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2011 se vztahuje pouze na podporu ve formě vyrovnávací platby za poskytování veřejné služby v souvislosti se skutečnými službami obecného hospodářského zájmu. Na základě důvodů uvedených ve 180. až 218. bodě odůvodnění výše dospěla Komise k závěru, že RAS neprokázal v souladu s požadovanými právními normami existenci skutečné potřeby veřejné služby odůvodňující přidělení závazků veřejných služeb na předmětných linkách, a ani tyto závazky nebyly dostatečně přesné. V důsledku toho nelze dotaci poskytnutou společnosti Saremar na provozování obou předmětných linek považovat za slučitelnou podporu podle rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2011.
- (256) Aby bylo možné považovat provozování služby obecného hospodářského zájmu za slučitelné a za vyňaté z oznamovací povinnosti na základě rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2011, musí být nutně provedeno na základě pověření jedním nebo více akty, kterými se stanoví:
- a) náplň a trvání závazků veřejné služby,
 - b) o který podnik, případně o které území se jedná,
 - c) povaha jakýchkoli výhradních nebo zvláštních práv udělených podniku,
 - d) popis kompenzačního mechanismu a parametrů pro výpočet, kontrolu a přezkoumání vyrovnávací platby,
 - e) opatření k zamezení a vrácení jakékoli nadměrné vyrovnávací platby,
 - f) odkaz na rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2011.

⁽⁵⁰⁾ Věc C-410/04 – *Associazione Nazionale Autotrasporto Viaggiatori (ANAV) v Comune di Bari a AMTAB Servizio S.p.A.*

- (257) Je zřejmé, že v tomto případě pověřovací akty nesplňují požadavky podle písmene d), e) a f) výše. Proto nemůže být předmětná podpora považována za slučitelnou na základě rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2011.
- (258) Podle RAS byly hlavní prvky tohoto opatření definovány dříve, než vstoupil v platnost nový balíček služeb obecného hospodářského zájmu, a proto bude pro účely posouzení slučitelnosti použitelné rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2005, a nikoli rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2011. V tomto případě však byla vyrovnávací platba poskytnuta až v srpnu 2012 na základě regionálního zákona č. 15 ze dne 7. srpna 2012, a proto nepochází z období před vstupem rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2011 v platnost. Argument RAS proto nelze přijmout.
- (259) Z toho plyne závěr, že podporu poskytnutou společnosti Saremar nelze považovat za slučitelnou a za vyňatou z oznamovací povinnosti na základě rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2011.
- (260) V každém případě vzhledem k tomu, že neexistuje žádné ustanovení, které by stanovilo vyrovnávací platbu za provozování obou uvedených linek, ani opatření umožňující předcházení nadměrnému vyrovnání a získání zpět takové případně nadměrně vyplacené částky, nelze předmětnou vyrovnávací platbu považovat za slučitelnou a za vyňatou z oznamovací povinnosti ani na základě rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2005.

Společnost Saremar je podnikem v obtížích ve smyslu pokynů na záchranu a restrukturalizaci

- (261) Na základě níže uvedených důvodů se Komise domnívá, že společnost Saremar lze v době, kdy jí byla poskytnuta předmětná vyrovnávací platba, považovat za podnik v obtížích ve smyslu pokynů na záchranu a restrukturalizaci.
- (262) Podle bodu 9 pokynů na záchranu a restrukturalizaci lze podnik považovat za podnik v obtížích tehdy, pokud není schopen zlepšit svoji situaci a obnovit svoji pozici pomocí vlastních zdrojů nebo získáním nezbytných prostředků od akcionářů či na trhu, soukromých věřitelů a pokud bez intervenující podpory veřejné správy téměř s jistotou zanikne a zmizí z trhu. Podle bodu 10 pokynů na záchranu a restrukturalizaci je podnik považován za podnik v obtížích zejména za těchto okolností:
- a) v případě společnosti s omezeným ručením vlastníků, kde došlo ke ztrátě více než poloviny zapsaného kapitálu a kde ke ztrátě více než jedné čtvrtiny tohoto kapitálu došlo za posledních 12 měsíců,
 - b) v případě společnosti, v níž alespoň někteří společníci plně ručí za závazky společnosti, kde došlo ke ztrátě více než poloviny jejího kapitálu zaznamenaného v účetnictví této společnosti a kde ke ztrátě více než jedné čtvrtiny tohoto kapitálu došlo za posledních 12 měsíců,
 - c) kde nehledě na to, o jaký typ společnosti se jedná, podnik splňuje podmínky vnitrostátního práva pro zahájení kolektivního úpadkového řízení.
- (263) Bod 11 pokynů na záchranu a restrukturalizaci stanoví, že i při nesplnění podmínek stanovených v bodě 10 může být podnik považován za podnik v obtížích, a uvádí výčet některých typických příznaků takové situace, například narůstající ztrátu, klesající obrat, rostoucí skladové zásoby, nadbytečnou kapacitu, slábnoucí peněžní tok, narůstající dluh, narůstající úroky a klesající nebo nulovou hodnotu čistých aktiv.
- (264) Společnost Saremar vykázala v roce 2010 ztrátu ve výši 5 253 530 EUR. Navzdory tomu, že společnost v roce 2011 vykázala zisk ve výši 2 523 439 EUR, nestačil tento výsledek na pokrytí ztrát vzniklých v roce 2010. Ztráty z roku 2010 byly ve skutečnosti dvakrát vyšší než přebytek z roku 2011. Ztráta z roku 2010 byla převedena do roku 2012 a pokryta snížením kapitálu společnosti z 6 099 961 EUR na 1 209 010,64 EUR. Společnost Saremar tak v roce 2011 utrpěla ztrátu přesahující 80 % jejího kapitálu, a musí tak být v souladu s bodem 10 pokynů na záchranu a restrukturalizaci považována za podnik v obtížích.
- (265) Na základě rozvahy společnosti Saremar z roku 2012 ⁽⁵¹⁾ společnost v roce 2012 stále vykazovala ztrátu ve výši 1,7 milionu EUR. Jak je uvedeno ve 157. bodě odůvodnění výše, Komise konstatuje, že sama společnost Saremar považovala svou finanční situaci v roce 2012 za kritickou.

⁽⁵¹⁾ <http://www.sardiniapost.it/wp-content/uploads/2013/10/Bilancio-Saremar-2012.61-78.pdf>.

- (266) Tento stav věcí se odrazil v rozhodnutí 41/23, které přijal RAS dne 15. října 2012. Toto rozhodnutí se zmiňovalo o sdělení ze dne 4. října 2012 předloženém prezidentem společnosti Saremar, kterým mimo jiné informoval RAS, že pokud nebudou okamžitě vymáhána ustanovení regionálního zákona č. 15 ze dne 7. srpna 2012, kterým se stanoví dotace pro společnost ve výši 10 milionů EUR, zadluženost společnosti zpochybní kontinuitu její činnosti, což by mělo významný dopad jak na veřejné služby, tak na předpokládanou privatizaci společnosti. ⁽⁵²⁾
- (267) Vzhledem k průběžným ztrátám a problémům s likviditou a na základě analýzy, kterou provedla sama společnost Saremar, dospěla Komise k závěru, že společnost musí být považována za podnik v obtížích také na základě bodu 11 pokynů na záchranu a restrukturalizaci.
- (268) V roce 2012 byly finanční obtíže společnosti Saremar zmírněny přidělením vyrovnávací platby v listopadu/prosinci 2012 na základě stávajícího posouzení. Kdyby společnost Saremar tyto částky neobdržela, vykazala by v roce 2012 ztrátu ve výši 13 milionů EUR.
- (269) Podle bodu 9 rámce pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2011 musí být vyrovnávací platba za služby obecného hospodářského zájmu poskytovaná podnikům v obtížích posuzována podle pokynů na záchranu a restrukturalizaci. Vzhledem k tomu, že podmínky stanovené v rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2011 nebyly splněny, musí být vyrovnávací platba, kterou společnost Saremar obdržela jako podnik v obtížích za provozování obou předmětných linek, posouzena podle pokynů na záchranu a restrukturalizaci s cílem stanovit, zda ji je možné považovat za slučitelnou s vnitřním trhem podle čl. 107 odst. 3 SFEU.
- (270) Společnost v uplynulých deseti letech nezískala žádnou podporu na záchranu ani restrukturalizaci. Z tohoto důvodu Komise konstatuje, že společnost splňuje zásadu „jednou a dost“ uvedenou v bodě 72 a násl. pokynů na záchranu a restrukturalizaci.
- (271) Aby však byla státní podpora podniku v obtížích považována za slučitelnou s vnitřním trhem v souladu s čl. 107 odst. 3 písm. c) SFEU, musí být dodrženy všechny podmínky stanovené v pokynech na záchranu a restrukturalizaci.
- (272) Za prvé, v souladu s bodem 13 pokynů na záchranu a restrukturalizaci podnik, který patří k větší obchodní skupině, není za normálních okolností způsobilý pro poskytnutí podpory na restrukturalizaci s výjimkou případu, kdy je možné prokázat, že jsou dané obtíže jeho vlastní a nejsou výsledkem svévolného rozvrhování nákladů v rámci dané skupiny, a že jsou tyto obtíže příliš vážné na to, aby je vyřešila sama skupina. Poté co byla převedena z mateřské společnosti Tirrenia, je společnost Saremar ve 100 % vlastnictví RAS, a není tedy součástí skupiny.
- (273) Za druhé, aby bylo možno opatření považovat za slučitelné podle bodů 34 – 37 pokynů na záchranu a restrukturalizaci, musí plán restrukturalizace podrobně analyzovat problémy, které tyto obtíže způsobily, a stanovit prostředky, jimiž bude možno v přiměřené lhůtě obnovit dlouhodobou životaschopnost a zdraví podniku. To je nutno provést na základě realistických předpokladů ohledně budoucích podmínek fungování podniku na základě scénářů, které by mohly nastat v nejlepším či nejhorším případě, středních předpokladů a specifických předností a nedostatků podniku. Tento plán musí být se všemi souvisejícími podrobnostmi předložen Komisi a musí zejména zahrnovat průzkum trhu.
- (274) Žádný takový plán Komisi předložen nebyl. Je pravdou, že RAS předložil obchodní plán společnosti Saremar na období 2011 – 2022, tento plán však není v souladu s požadavky pokynů na záchranu a restrukturalizaci.
- (275) V tomto případě byl obchodní plán společnosti Saremar schválen v červenci 2010, tj. dříve než RAS poskytl společnosti vyrovnávací platbu, a nebyl založen na myšlence, že bude přijato takové opatření ve prospěch společnosti Saremar. Plán byl založen na předpokladu, že společnost bude do listopadu 2010 částečně privatizována (RAS měl původně v úmyslu zbavit se 49 % svého podílu ve společnosti), a zahrnoval dvanáctileté trvání nové dohody o veřejné zakázce, která měla být podepsána s nabyvatelem na konci roku 2010. Plán podrobně neuváděl okolnosti, které způsobily obtíže podniku, nepopisoval prostředky na obnovení jeho dlouhodobé životaschopnosti ani se nezmiňoval o provozu dvou linek mezi Sardiníí a pevninou zajišťovaných společností Saremar.

⁽⁵²⁾ Relazione sul Rendiconto generale della Regione autonoma della Sardegna per l'esercizio finanziario 2012, strana 359, dostupné na adrese: http://www.corteconti.it/export/sites/portalecdc/_documenti/controllo/sezioni Riunite/sezioni Riunite regione sardegna/2013/relazione_parifixa.pdf.

- (276) Na tomto základě se Komise domnívá, že toto opatření nebylo podmíněno realizací obchodního plánu splňujícího požadavky pokynů na záchranu a restrukturalizaci, což je dostačující k vyloučení jeho slučitelnosti s vnitřním trhem.
- (277) Za třetí, je třeba přijmout opatření s cílem co nejvíce omezit nepříznivý dopad podpory na podmínky obchodování. Podpora nesmí představovat přílišné narušení hospodářské soutěže. To obvykle znamená omezení působnosti společnosti na trzích na konci restrukturalizačního období. Kompenzační opatření musejí být úměrná rušivým účinkům podpory a zejména velikosti a relativnímu významu daného podniku na trhu nebo trzích. Míru kompenzačních opatření je třeba stanovit případ od případu a s ohledem na cíl obnovení dlouhodobé životaschopnosti podniku. Navíc podle bodu 7 pokynů na záchranu a restrukturalizaci bude Komise rovněž vyžadovat kompenzační opatření s cílem minimalizovat dopad na ostatní soutěžitele. RAS nenavrhl žádné kompenzační opatření za potenciální narušení hospodářské soutěže způsobené poskytnutím podpory.
- (278) Za čtvrté, podpora se musí omezit na úplné minimum nutné k provedení restrukturalizace. Od příjemce se očekává, že k plánu restrukturalizace přispěje významným dílem z vlastních zdrojů, včetně prodeje aktiv, která nejsou nezbytně nutná pro přežití společnosti, nebo z vnějších zdrojů za tržních podmínek. Takové přispění musí být skutečné, tj. opravdové, bez všech budoucích výnosů, jako je peněžní tok, a svědčí o tom, že jsou hospodářské subjekty přesvědčeny o možnosti opětovné životaschopnosti dané společnosti.
- (279) V tomto případě nebylo předpokládáno žádné vlastní přispění.
- (280) Komise dospěla k závěru, že dotace poskytnutá společnosti Saremar na pokrytí schodku vzniklého z provozování obou linek na pevninskou Itálii v letech 2011 a 2012 představuje neslučitelnou podporu společnosti Saremar v obtížích.
- (281) Pro úplnost zkontrolovala Komise také, zda by dotčená podpora byla slučitelná s rámcem pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2011, kdyby společnost Saremar nebyla v okamžiku jejího udělení podnikem v obtížích.

Skutečná služba obecného hospodářského zájmu, jak je uvedeno v článku 106 Smlouvy

- (282) Jak je uvedeno v odstavci 56 rámce pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2011, mají členské státy velký prostor k vlastnímu uvážení při posuzování povahy služeb, které by mohly být považovány za služby obecného hospodářského zájmu. Úkolem Komise je zajistit, aby byl tento prostor využíván, aniž by docházelo ke zjevným chybám ve vymezení služeb obecného hospodářského zájmu.
- (283) Na základě důvodů uvedených ve 188.–210. bodě odůvodnění se Komise domnívá, že tato podmínka nebyla v tomto případě dodržena.

Potřeba pověřovacího aktu uvádějícího závazky veřejné služby a metody výpočtu vyrovnávací platby

- (284) V souladu s oddílem 2.3 rámce pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2011 pojem služeb obecného hospodářského zájmu ve smyslu článku 106 Smlouvy o fungování EU znamená, že dotčený podnik byl pověřen poskytováním služeb obecného hospodářského zájmu jedním nebo několika úředními akty.
- (285) V těchto aktech musí být obsaženy zejména tyto údaje:
- a) přesná povaha a délka trvání závazku veřejné služby,
 - b) o který podnik a území se jedná,
 - c) povaha výhradních práv udělených společnosti Saremar,
 - d) popis kompenzačního mechanismu a parametrů pro výpočet, kontrolu a přezkoumání vyrovnávací platby,
 - e) opatření k zamezení a vrácení jakékoli nadměrné vyrovnávací platby.

- (286) Komise bere na vědomí, že pověřovací akty v tomto případě neodkazují na žádnou vyrovnávací platbu společnosti Saremar za plnění závazků veřejné služby, a proto nejsou v souladu s požadavky podle písmen d) a e) výše.

Doba trvání pověření

- (287) Jak je uvedeno v bodě 2.4 rámce pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2011, „doba trvání pověření by měla být odůvodněná objektivními kritérii, například potřebou amortizovat nepřevoditelná fixní aktiva. Trvání pověření by v zásadě nemělo být delší než doba nutná k odpisu nejvýznamnějších aktiv nezbytných k poskytování služeb obecného hospodářského zájmu.“
- (288) Vzhledem k tomu, že v tomto případě je doba provozování služeb omezena na roky 2011 a 2012, je tato podmínka splněna.

Výše vyrovnávací platby

- (289) Odstavec 21 rámce pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2011 uvádí, že „(...) výše vyrovnávací platby nesmí překročit částku, která je nezbytná k pokrytí čistých nákladů na plnění závazků veřejné služby, včetně přiměřeného zisku.“ Aby mohlo být podpůrné opatření považováno za nezbytné, musí být jeho výše a podoba nezbytné k dosažení cíle veřejného zájmu. Musí se jednat o minimální částku, která je nezbytná k dosažení cíle, a musí mít podobu, která je pro nápravu poruchy nejvhodnější. Proto je v tomto případě nutné vyčíslit dodatečné náklady na závazky veřejné služby uložené společnosti Saremar pověřovacími akty a porovnat tyto dodatečné náklady s výhodami, které jí poskytl RAS.
- (290) Výše vyrovnávací platby za poskytování veřejné služby, která byla poskytnuta společnosti Saremar, se rovná 10 milionům EUR. Dle tvrzení RAS zvýšené náklady vyvolané těmito službami v průběhu příslušného období odpovídaly finanční podpoře poskytnuté společnosti Saremar, aniž by byl zohledněn přiměřený zisk. Z vyšetřování vyplynulo, že společnost Saremar vykázala na předmětných linkách v roce 2011 ztrátu ve výši 214 000 EUR a v roce 2012 ztrátu ve výši 13 440 220 EUR.
- (291) Na základě těchto výsledků by se jevilo, že vyrovnávací platba, kterou poskytl RAS, nepřekročila schodek vzniklý v důsledku provozování uvedených služeb. Nicméně, jak již bylo konstatováno v souvislosti se třetí podmínkou rozsudku ve věci Altmark, a ze stejných důvodů, které byly uvedeny výše, se Komise domnívá, že společnost Saremar neměla nárok na žádnou vyrovnávací platbu za náklady vynaložené na provozování obou uvedených linek, a tato vyrovnávací platba neodrážela jasně definované závazky veřejné služby.
- (292) A konečně vzhledem k tomu, že podpora byla poskytnuta poté, co vstoupil v platnost nový rámec pro služby obecného hospodářského zájmu, musí být její slučitelnost posouzena rovněž na základě následujících podmínek:
- odstavec 14: při pověřování poskytovatele konkrétní službou obecného hospodářského zájmu řádně zvážit potřeby veřejné služby,
 - odstavec 19: dodržování pravidel Unie v oblasti veřejných zakázek při pověřování službou obecného hospodářského zájmu,
 - odstavec 20: vyloučení diskriminace,
 - odstavec 24 (a dále): uplatnění metodiky čistých ušetřených nákladů při výpočtu čistých nákladů,
 - odstavec 39 (a dále): pobídky ke zvyšování efektivity,
 - odstavec 60: transparentnost.
- (293) RAS neprovedl veřejnou konzultaci ani nezveřejnil požadované informace týkající se závazků veřejné služby a vyrovnávací platby uhrazené za jejich poskytování předem. Ve skutečnosti, jak je uvedeno výše, nebyla původně stanovena žádná vyrovnávací platba vzhledem k tomu, že tyto služby byly považovány za komerčně životaschopné.
- (294) Podle odstavce 21 rámce pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2012 „výše vyrovnávací platby nesmí překročit částku, která je nezbytná k pokrytí čistých nákladů na plnění závazků veřejné služby, včetně přiměřeného zisku.“ V souladu s odstavcem 24 rámce pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2012 se čisté náklady, které jsou nezbytné ke splnění závazků veřejné služby, musí vypočítat na základě porovnání situace poskytovatele v případě, že má plnit dané závazky veřejné služby, a situace, kdy je plnit nemá. V tomto případě žádný takový výpočet proveden nebyl.

- (295) Navíc nebyl v pověřovacích aktech stanoven žádný mechanismus motivace k efektivitě. RAS také neodůvodnil, že by zavedení takových pobídek nebylo proveditelné nebo vhodné. A konečně nebyly splněny ani povinnosti týkající se transparentnosti.
- (296) Komise proto dospěla k závěru, že vyrovnávací platba poskytnutá společnosti Saremar za provozování předmětných služeb je neslučitelná s vnitřním trhem na základě rámce pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2011.

7.3.2. REKAPITALIZACE

- (297) V průběhu vyšetřování předložil RAS dva hlavní argumenty týkající se rekapitalizace: za prvé, že opatření bylo uvedeno v platnost pouze částečně, a za druhé, že se týkalo financování, na které měla společnost Saremar ze zákona nárok. Jak již bylo uvedeno, RAS netvrdil, že by toto opatření představovalo podporu na restrukturalizaci ve smyslu pokynů na záchranu a restrukturalizaci. Ve skutečnosti, jak bylo vysvětleno výše, se RAS ke slučitelnosti opatření s vnitřním trhem nevyjádřil.
- (298) Komise se nicméně domnívá, že společnost Saremar odpovídá definici podniku v obtížích ve smyslu pokynů na záchranu a restrukturalizaci, a je proto způsobilá k poskytnutí podpory na restrukturalizaci. Rekapitalizace představuje podporu na restrukturalizaci, která musí být posouzena v souladu s pokyny na záchranu a restrukturalizaci, aby bylo možné zjistit, zda může být slučitelná s vnitřním trhem podle čl. 107 odst. 3 SFEU.
- (299) Vzhledem k tomu, že nejsou splněna kritéria slučitelnosti stanovená v pokynech na záchranu a restrukturalizaci (viz zejména důvody uvedené ve 272. až 279. bodě odůvodnění), dospěla Komise k závěru, že vyrovnávací platby vyplacené společnosti Saremar představují neslučitelnou podporu na restrukturalizaci podniku v obtížích. Toto opatření tedy nemůže být považováno za slučitelné s vnitřním trhem.

7.3.3. ZÁVĚR

- (300) Následující opatření provedená RAS ve prospěch společnosti Saremar představují státní podporu neslučitelnou s vnitřním trhem:
- a) vyrovnávací platba za provozování dvou dalších linek spojujících Sardinii s pevninou ve výši 10 milionů EUR, poskytnutá na základě regionálního zákona č. 15 ze dne 7. srpna 2012 a skutečně vyplacená společností Saremar ve dvou splátkách dne 6. listopadu 2012 a 3. prosince 2012,
- b) rekapitalizace ve výši 6 099 961 EUR, o níž bylo rozhodnuto dne 15. června 2012 (z níž bylo 824 309,69 EUR vyplaceno dne 11. července 2012).
- (301) Úhrada propagační činnosti a doporučující dopisy nepředstavují státní podporu společnosti Saremar.

7.4. ZÁVĚR

- (302) Předmětná podpůrná opatření jsou neslučitelná s vnitřním trhem. Itálie provedla danou podporu protiprávně v rozporu s čl. 108 odst. 3 Smlouvy o fungování Evropské unie.
- (303) Podle SFEU a ustálené judikatury Soudního dvora je Komise oprávněna rozhodnout, že členský stát musí zrušit nebo změnit podporu, ⁽⁵³⁾ jestliže se ukáže, že je neslučitelná s vnitřním trhem. Podle ustálené judikatury Soudního dvora je cílem povinnosti členského státu zrušit podporu v případech, kdy Komise prohlásí podpory za neslučitelné s vnitřním trhem, a obnovit dřívější stav. ⁽⁵⁴⁾ Soudní dvůr v tomto ohledu stanovil, že tohoto cíle je dosaženo, jestliže příjemce vrátil všechny prostředky, které mu byly neoprávněně poskytnuty, a ztratil tak výhodu, kterou využíval na trhu ve vztahu ke svým konkurentům, a byl tak obnoven stav před poskytnutím podpory. ⁽⁵⁵⁾

⁽⁵³⁾ Věc C-70/72 Komise v Německo, bod 13.

⁽⁵⁴⁾ Spojené věci C-278/92, C-279/92 a C-280/92 Španělsko v Komise, bod 75.

⁽⁵⁵⁾ Věc C-75/97 Belgie v Komise, body 64-65.

- (304) Podle této judikatury článek 14 nařízení Rady (ES) č. 659/1999 ⁽⁵⁶⁾ stanoví, že „je-li v případech protiprávní podpory přijato záporné rozhodnutí, Komise rozhodne, že dotyčný členský stát učiní všechna nezbytná opatření, aby příjemce podporu navrátil.“
- (305) Proto vzhledem k tomu, že opatření stanovená ve 300. bodě odůvodnění jsou považována za protiprávní a za neslučitelnou státní podporu, musí být částka podpory těchto opatření, která již byla poskytnuta, tj. 10 824 309,69 EUR, vrácena s cílem znovu vytvořit situaci, která existovala na trhu před poskytnutím této podpory.
- (306) Toto rozhodnutí se netýká žádných jiných záležitostí, na které se vztahuje rozhodnutí z roku 2011 a 2012, případně na které Komisi upozornily zúčastněné strany v průběhu vyšetřování zahájeného v důsledku těchto rozhodnutí, ani je nepředjímá,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

1. Opatření státní podpory ve prospěch společnosti Saremar ve formě vyrovnávací platby za poskytování veřejné služby podle regionálního zákona č. 15 ze dne 7. srpna 2012 a ve formě zvýšení hodnoty kapitálu, o němž rozhodla valná hromada společnosti Saremar dne 15. června 2012, jsou neslučitelná s vnitřním trhem. Tato podpora byla protiprávně provedena Itálií v rozporu s čl. 108 odst. 3 Smlouvy o fungování Evropské unie.
2. Úhrada propagační činnosti a doporučujících dopisů nezahrnuje státní podporu ve prospěch společnosti Saremar.

Článek 2

1. V souladu s čl. 1 odst. 1 získá Itálie zpět od příjemců neslučitelnou podporu.
2. Částky, které mají být navráceny zpět, zahrnují úroky od data, kdy byly uvedené částky dány příjemci k dispozici, až do dne jejich skutečného navrácení.
3. Úroky se vypočtou na základě složené úrokové sazby v souladu s kapitolou V nařízení Komise (ES) č. 794/2004 ⁽⁵⁷⁾ a nařízením Komise (ES) č. 271/2008 ⁽⁵⁸⁾, kterým se mění nařízení (ES) č. 794/2004.

Článek 3

1. Navrácení podpory uvedené v článku 1 se provede okamžitě a účinně.
2. Itálie zajistí provedení tohoto rozhodnutí ve lhůtě čtyř měsíců ode dne jeho oznámení.

Článek 4

1. Do dvou měsíců od oznámení tohoto rozhodnutí předloží Itálie tyto informace:
 - a) celkovou částku (jistina a úroky), kterou je třeba od příjemce získat zpět,
 - b) podrobný popis již přijatých nebo plánovaných opatření za účelem splnění tohoto rozhodnutí;
 - c) dokumentaci, která prokáže, že příjemci již bylo uloženo navrácení podpory.
2. Itálie informuje Komisi o pokroku u vnitrostátních opatření přijatých za účelem provádění tohoto rozhodnutí až do úplného navrácení podpory poskytnuté v rámci režimu uvedeného v článku 1. Na prosté vyžádání ze strany Komise neprodleně předloží informace o již přijatých a plánovaných opatřeních pro splnění tohoto rozhodnutí. Poskytne rovněž podrobné informace o výši podpory a úroků, které již byly od příjemce získány zpět.

⁽⁵⁶⁾ Nařízení Rady (ES) č. 659/1999 ze dne 22. března 1999, kterým se stanoví prováděcí pravidla k článku 108 Smlouvy o fungování Evropské unie (Úř. věst. L 83, 27.3.1999, s. 1).

⁽⁵⁷⁾ Nařízení Komise (ES) č. 794/2004 ze dne 21. dubna 2004, kterým se provádí nařízení Rady (EU) 2015/1589, kterým se stanoví prováděcí pravidla k článku 108 Smlouvy o fungování Evropské unie (Úř. věst. L 140, 30.4.2004, s. 1).

⁽⁵⁸⁾ Nařízení Komise (ES) č. 271/2008 ze dne 30. ledna 2008, kterým se mění nařízení (ES) č. 794/2004, kterým se provádí nařízení Rady (ES) č. 659/1999, kterým se stanoví prováděcí pravidla k článku 93 Smlouvy o ES (Úř. věst. L 82, 25.3.2008, s. 1).

Článek 5

Toto rozhodnutí je určeno Italské republice.

V Bruselu dne 22. ledna 2014.

Za Komisi
Joaquín ALMUNIA
místopředseda

PŘÍLOHA

Informace o částkách, které již byly z podpory vyplaceny a které je třeba vrátit nebo již byly vráceny

Totožnost příjemce	Celková částka přijaté podpory s ohledem na režim ⁽¹⁾	Celková částka podpory, která má být vrácena ⁽¹⁾ (hlavní pohledávka)	Již vrácená částka celkem ⁽¹⁾	
			Hlavní pohledávka	Úroky

⁽¹⁾ V milionech v národní měně.

ROZHODNUTÍ KOMISE (EU) 2018/262**ze dne 14. února 2018****o navrhované občanské iniciativě s názvem „We are a welcoming Europe, let us help!“**

(oznámeno pod číslem C(2018) 895)

(Pouze anglické znění je závazné)

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 211/2011 ze dne 16. února 2011 o občanské iniciativě ⁽¹⁾, a zejména na článek 4 uvedeného nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Téma navrhované občanské iniciativy s názvem „We are a welcoming Europe, let us help!“ zní „Státy se snaží zvládnout migraci. Většina z nás chce lidem v nouzi pomoci, protože k nim nejsme lhostejní. Na pomoc již přišly miliony. Teď chceme, abychom byli slyšet. Chceme, aby Evropa byla znovu pohostinná. Vyzýváme Evropskou komisi, aby konala.“
- (2) Deklarované cíle navrhované občanské iniciativy jsou tyto: „1. Občané v celé Evropě chtějí přispět uprchlíkům na bezpečný domov a nový život. Chceme, aby Komise nabídla přímou podporu místním skupinám, které pomáhají uprchlíkům, jimž byla udělena vnitrostátní víza. 2. Nikdo by neměl být stíhán nebo sankcionován za to, že nabízí humanitární pomoc nebo přístřeší. Chceme, aby Komise zastavila vlády, které trestají dobrovolníky. 3. Každý má právo na spravedlnost. Chceme, aby Komise zajistila účinnější způsoby a pravidla pro ochranu všech obětí pracovního vykořisťování a trestné činnosti v celé Evropě a všech obětí porušování lidských práv na našich hranicích.“
- (3) Smlouva o Evropské unii („Smlouva o EU“) posiluje občanství Unie a zvyšuje demokratické fungování Unie tím, že mimo jiné stanoví, že každý občan má právo se podílet na demokratickém životě Unie prostřednictvím evropské občanské iniciativy.
- (4) Postupy a podmínky vyžadované pro občanskou iniciativu by proto měly být jasné, jednoduché, uživatelsky vstřícné a přiměřené povaze občanské iniciativy, tak aby povzbuzovaly k účasti občanů a učinily Unii přístupnější.
- (5) Pro účely provádění Smluv mohou být přijaty právní akty Unie, které:
 - se týkají kontrol osob překračujících vnější hranice, na základě čl. 77 odst. 2 písm. b) Smlouvy o fungování Evropské unie (dále jen „SFEU“),
 - upravují společný evropský azylový systém na základě čl. 78 odst. 2 SFEU,
 - stanoví opatření pro účely společné přistěhovalecké politiky, jejímž cílem je ve všech etapách zajistit účinné řízení migračních toků, spravedlivé zacházení pro státní příslušníky třetích zemí oprávněně pobývající v členských státech, jakož i předcházení nedovolenému přistěhovalectví a obchodu s lidmi a posílení boje proti těmto činnostem, na základě čl. 79 odst. 2 SFEU,
 - stanoví minimální pravidla týkající se práv obětí trestných činů v rozsahu nezbytném pro usnadnění vzájemného uznávání rozsudků a soudních rozhodnutí a policejní a justiční spolupráce v trestních věcech s přeshraničním rozměrem, na základě čl. 82 odst. 2 písm. c) SFEU,
 - stanoví minimální pravidla týkající se vymezení trestných činů a sankcí v určitých oblastech, na základě čl. 83 odst. 1 a 2 SFEU.
- (6) Co se týče druhé části navrhované občanské iniciativy, jsou pravomoci Unie podle článku 83 SFEU omezené v tom, že ačkoli uvedený článek Unii svěřuje pravomoc přijímat minimální pravidla týkající se vymezení trestných činů, neumožňuje zakázat členským státům penalizaci dalších činů, jak uznají za vhodné, například činů souvisejících s nedovoleným přistěhovalectvím.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 65, 11.3.2011, s. 1.

- (7) Druhou část navrhované občanské iniciativy je však nutné posoudit také s ohledem na článek 79 SFEU. Podle uvedeného ustanovení mohou být pro účely provádění Smluv přijaty právní akty Unie – pro účely společné přistěhovalecké politiky, jejímž cílem je ve všech etapách zajistit účinné řízení migračních toků a předcházení nedovolenému přistěhovalectví a obchodu s lidmi a posílení boje proti těmto činnostem – mimo jiné v oblasti nedovoleného přistěhovalectví a nedovoleného pobytu včetně vyhoštění a vracení osob s neoprávněným pobytem.
- (8) Z těchto důvodů navrhovaná občanská iniciativa nespadá zjevně mimo rámec pravomocí Komise na předložení návrhu právního aktu Unie pro účely provedení Smluv.
- (9) Navíc byl ustaven výbor občanů a byly jmenovány kontaktní osoby v souladu s čl. 3 odst. 2 nařízení a navrhovaná občanská iniciativa není zjevně zneužívající, bezdůvodná nebo šikanózní, ani není zjevně v rozporu s hodnotami Unie uvedenými v článku 2 Smlouvy o EU.
- (10) Navrhovaná občanská iniciativa s názvem „We are a welcoming Europe, let us help!“ by proto měla být zaregistrována,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Navrhovaná občanská iniciativa s názvem „We are a welcoming Europe, let us help!“ je zaregistrována.

Článek 2

Toto rozhodnutí vstupuje v platnost dne 15. února 2018.

Článek 3

Toto rozhodnutí je určeno organizátorům (členům výboru občanů) navrhované občanské iniciativy s názvem „We are a welcoming Europe, let us help!“, zastoupeným paní Isabelle CHOPIN a paní Emmou BONINO coby kontaktními osobami.

V Bruselu dne 14. února 2018.

Za Komisi
Frans TIMMERMANS
místopředseda

PROVÁDĚCÍ ROZHODNUTÍ KOMISE (EU) 2018/263

ze dne 20. února 2018,

kterým se mění prováděcí rozhodnutí 2014/709/EU o veterinárních opatřeních pro tlumení afrického moru prasat v některých členských státech

(oznámeno pod číslem C(2018) 889)

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na směrnici Rady 89/662/EHS ze dne 11. prosince 1989 o veterinárních kontrolách v obchodu uvnitř Společenství s cílem dotvoření vnitřního trhu ⁽¹⁾, a zejména na čl. 9 odst. 4 uvedené směrnice,s ohledem na směrnici Rady 90/425/EHS ze dne 26. června 1990 o veterinárních a zootechnických kontrolách v obchodu s některými živými zvířaty a produkty uvnitř Společenství s cílem dotvoření vnitřního trhu ⁽²⁾, a zejména na čl. 10 odst. 4 uvedené směrnice,s ohledem na směrnici Rady 2002/99/ES ze dne 16. prosince 2002, kterou se stanoví veterinární předpisy pro produkci, zpracování, distribuci a dovoz produktů živočišného původu určených k lidské spotřebě ⁽³⁾, a zejména na čl. 4 odst. 3 uvedené směrnice,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Prováděcí rozhodnutí Komise 2014/709/EU ⁽⁴⁾ stanoví veterinární opatření pro tlumení afrického moru prasat v některých členských státech, kde byly potvrzeny případy této nákazy u domácích a volně žijících prasat (dotčené členské státy). Příloha zmíněného prováděcího rozhodnutí obsahuje v částech I až IV vymezení a výčet některých oblastí dotčených členských států, které jsou rozlišeny podle úrovně rizika na základě epizootologické situace, pokud jde o uvedenou nákazu. Opatření pro tlumení stanovená v uvedeném prováděcím rozhodnutí mají za cíl zmírnit rizika šíření této nákazy.
- (2) Africký mor prasat je virová nákaza domácích a volně žijících prasat, která může mít závažné sociální a hospodářské důsledky. Šíření uvedené nákazy zapříčiňují především přesuny nakažených zvířat, kontaminované produkty z vepřového masa a nezákonná likvidace jatečně upravených těl zvířat. Je nesmírně důležité zabránit šíření afrického moru prasat prostřednictvím lidské činnosti. Má-li se proto zajistit, aby s informacemi o opatřeních pro tlumení stanovených v prováděcím rozhodnutí 2014/709/EU, včetně omezení týkajících se přesunů prasat a produktů z vepřového masa, byli náležitě seznámeni cestující, včetně cestujících pozemní dopravou, měly by členské státy zajistit, že budou cestující z oblastí uvedených v příloze zmíněného prováděcího rozhodnutí na uvedená opatření upozorněni provozovateli osobní dopravy a poštovních služeb. Tato upozornění by měla být přizpůsobena úrovni rizika zavlečení nákazy. Koordinovaná činnost příslušných orgánů dotčených členských států by měla navíc zajistit, že informace šířené prostřednictvím konkrétních informačních kampaní budou odpovídat svému účelu.
- (3) Riziko šíření afrického moru prasat u volně žijících zvířat souvisí s přirozeně pomalým šířením této nákazy u populací prasat divokých a také s riziky spojenými s lidskou činností, jak ukázal nedávný epizootologický vývoj této nákazy v Unii a jak jej zdokumentoval Evropský úřad pro bezpečnost potravin ve vědeckém stanovisku komise pro zdraví a dobré životní podmínky zvířat, zveřejněném dne 14. července 2015; v epizootologických analýzách v rámci vědecké zprávy týkající se afrického moru prasat v Pobaltských zemích a Polsku, zveřejněných dne 23. března 2017 a v epizootologických analýzách v rámci vědecké zprávy týkající se afrického moru prasat v Pobaltských státech a Polsku, zveřejněných dne 7. listopadu 2017 ⁽⁵⁾. Má-li se zohlednit nedávný epizootologický vývoj afrického moru prasat v Unii a proaktivně bojovat s riziky spojenými s touto nákazou, měly by být v případě Polska vymezeny oblasti s vyšším rizikem o dostatečné rozloze a zahrnuty na seznamy v části I a části II přílohy prováděcího rozhodnutí 2014/709/EU.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 395, 30.12.1989, s. 13.⁽²⁾ Úř. věst. L 224, 18.8.1990, s. 29.⁽³⁾ Úř. věst. L 18, 23.1.2003, s. 11.⁽⁴⁾ Prováděcí rozhodnutí Komise 2014/709/EU ze dne 9. října 2014 o veterinárních opatřeních pro tlumení afrického moru prasat v některých členských státech a o zrušení prováděcího rozhodnutí 2014/178/EU (Úř. věst. L 295, 11.10.2014, s. 63).⁽⁵⁾ EFSA Journal 2015;13(7):4163 [92 s.]; EFSA Journal 2017;15(3):4732 [73 s.] a EFSA Journal 2017;15(11): 5068 [30 s.].

- (4) Aby bylo navíc možné provádět cílená opatření pro tlumení stanovená v prováděcím rozhodnutí 2014/709/EU a předejít dalšímu šíření afrického moru prasat, jakož i zbytečnému narušení obchodu uvnitř Unie, a aby se rovněž zamezilo neopodstatněným překážkám pro obchod ze strany třetích zemí, je třeba aktualizovat seznam Unie obsahující oblasti podléhající veterinárním opatřením pro tlumení stanovený v příloze uvedeného prováděcího rozhodnutí tak, aby odrazil změny epizootologické situace, pokud jde o uvedenou nákazu v Polsku.
- (5) Příloha prováděcího rozhodnutí 2014/709/EU by proto měla být odpovídajícím způsobem změněna.
- (6) Opatření stanovená tímto rozhodnutím jsou v souladu se stanoviskem Stálého výboru pro rostliny, zvířata, potraviny a krmiva,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Prováděcí rozhodnutí 2014/709/EU se mění takto:

- 1) Článek 15a se nahrazuje tímto:

„Článek 15a

Informační povinnosti členských států

1. Dotčené členské státy zajistí, že provozovatelé osobní dopravy, včetně provozovatelů letišť a přístavů, cestovních kanceláří (včetně těch pořádajících lovecké výlety) a provozovatelů poštovních služeb, upozorní své zákazníky na opatření pro tlumení stanovená v tomto rozhodnutí a zejména poskytnou vhodným způsobem informace o hlavních zákazech stanovených v tomto rozhodnutí cestujícím z oblastí uvedených na seznamu v příloze tohoto rozhodnutí a zákazníkům poštovních služeb.

Za tímto účelem dotčené členské státy organizují a provádějí pravidelné veřejné informační kampaně zaměřené na propagaci a šíření informací o opatřeních pro tlumení stanovených v tomto rozhodnutí.

2. Všechny členské státy zajistí, aby na všech důležitých trasách pozemní infrastruktury, jako jsou silnice mezinárodních komunikací, a v rámci souvisejících silničních sítí byli všichni cestující viditelným a výrazným způsobem upozorněni na příslušná rizika přenosu afrického moru prasat a na veterinární opatření pro tlumení stanovená v tomto rozhodnutí.

Uvedené informace musí být prezentovány takovým způsobem, aby byly snadno srozumitelné pro cestující z oblastí a do oblastí uvedených na seznamu v příloze tohoto rozhodnutí či ze třetích zemí, v nichž hrozí šíření afrického moru prasat.

3. Dotčené členské státy musí koordinovat své úsilí, aby zajistily, že informace uvedené v odstavci 1 budou provozovateli osobní dopravy a poštovních služeb účinně šířeny mezi zvláště určené cílové skupiny.“

- 2) Příloha prováděcího rozhodnutí 2014/709/EU se nahrazuje zněním uvedeným v příloze tohoto rozhodnutí.

Článek 2

Toto rozhodnutí je určeno členskými státem.

V Bruselu dne 20. února 2018.

Za Komisi
Vytenis ANDRIUKAITIS
člen Komise

PŘÍLOHA

Příloha prováděcího rozhodnutí 2014/709/EU se nahrazuje tímto:

„PŘÍLOHA

ČÁST I

1. Česká republika

Tyto oblasti v České republice:

- okres Uherské Hradiště,
- okres Kroměříž,
- okres Vsetín,
- katastrální území obcí v okrese Zlín:
 - Bělov,
 - Biskupice u Luhačovic,
 - Bohuslavice nad Vlárí,
 - Bohuslavice u Zlína,
 - Brumov,
 - Březůvky,
 - Bylnice,
 - Divnice,
 - Dobrkovice,
 - Dolní Lhota u Luhačovic,
 - Doubravy,
 - Drnovice u Valašských Klobouk,
 - Halenkovice,
 - Haluzice,
 - Horní Lhota u Luhačovic,
 - Hrádek na Vlárské dráze,
 - Hřivínův Újezd,
 - Jestřabí nad Vlárí,
 - Kaňovice u Luhačovic,
 - Karlovice u Zlína,
 - Kelníky,
 - Kladná-Žilín,
 - Kochavec,
 - Komárov u Napajedel,
 - Křekov,
 - Kvítkovice u Otrokovic,

- Lhota u Zlína,
- Lipina,
- Lipová u Slavičina,
- Loučka I,
- Loučka II,
- Ludkovice,
- Luhačovice,
- Machová,
- Mirošov u Valašských Klobouk,
- Mysločovice,
- Napajedla,
- Návojná,
- Nedašov,
- Nedašova Lhota,
- Nevšová,
- Oldřichovice u Napajedel,
- Otrokovice,
- Petrůvka u Slavičina,
- Podhradí u Luhačovic,
- Pohořelice u Napajedel,
- Polichno,
- Popov nad Vláří,
- Poteč,
- Pozlovice,
- Provodov na Moravě,
- Rokytnice u Slavičina,
- Rudimov,
- Řetečov,
- Salaš u Zlína,
- Sazovice,
- Sehradice,
- Sidonie,
- Slavičín,
- Slopné,
- Smolina,
- Spytihněv,
- Svätý Štěpán,
- Šanov,
- Šarovy,

- Štítná nad Vláří,
- Tichov,
- Tlumačov na Moravě,
- Újezd u Valašských Klobouk,
- Valašské Klobouky,
- Velký Ořechov,
- Vlachova Lhota,
- Vlachovice,
- Vrbětice,
- Vysoké Pole,
- Žlutava.

2. Estonsko

Tyto oblasti v Estonsku:

- Hiiu maakond.

3. Lotyšsko

Tyto oblasti v Lotyšsku:

- Aizputes novads,
- Alsungas novads,
- Auces novada Vecauces un Ukru pagasts, Auces pilsēta,
- Jelgavas novada Platones, Vircavas, Jaunsvirlaukas, Vilces, Lielplatones, Elejas un Sesavas pagasts,
- Kuldīgas novada Gudenieku, Turlavas, Snēpeles un Laidu pagasts,
- Pāvilostas novada Sakas pagasts un Pāvilostas pilsēta,
- republikas pilsēta Jelgava,
- Saldus novada Ezeres, Kursišu, Novadnieku, Pampāļu, Saldus, Zaņas un Zirņu pagasts, Saldus pilsēta,
- Skrundas novads,
- Stopiņu novada daļa, kas atrodas uz rietumiem no autoceļa V36, P4 un P5, Acones ielas, Dauguļupes ielas un Dauguļupītes,
- Tērvetes novads,
- Ventspils novada Jūrkalnes pagasts.

4. Litva

Tyto oblasti v Litvě:

- Akmenės rajono savivaldybė: Kruopių ir Papilės seniūnijos,
- Joniškio rajono savivaldybė,
- Jurbarko rajono savivaldybė: Eržvilko, Smalininkų ir Viešvilės seniūnijos,
- Kalvarijos savivaldybė,
- Kazlų Rūdos savivaldybė,

- Kelmės rajono savivaldybė,
- Marijampolės savivaldybė,
- Mažeikių rajono savivaldybė: Sedos, Šerkšnėnų, Tirkšlių ir Židikų seniūnijos,
- Pagėgių savivaldybė,
- Raseinių rajono savivaldybė: Girkalnio ir Kalnūjų seniūnijos dalis į šiaurę nuo kelio Nr A1, Nemakščių, Paliepių, Raseinių, Raseinių miesto ir Viduklės seniūnijos,
- Šakių rajono savivaldybė,
- Šiaulių miesto savivaldybė,
- Šiaulių rajono savivaldybė,
- Tauragės rajono savivaldybė,
- Telšių rajono savivaldybė: Nevarėnų ir Tryškių seniūnijos.

5. Polsko

Tyto oblasti v Polsku:

w województwie warmińsko-mazurskim:

- gmina Stare Juchy w powiecie ełckim,
- gmina Dubeninki w powiecie gołdapskim,
- gmina Ruciane – Nida i część gminy Pisz położona na południe od linii wyznaczonej przez drogę nr 58 oraz miasto Pisz w powiecie piskim,
- gminy Giżycko z miastem Giżycko, Krukłanki, Miłki, Wydminy i Ryn w powiecie giżyckim,
- gmina Mikołajki w powiecie mrągowskim,
- gminy Kowale Oleckie, Olecko, Świątajno i część gminy Wieliczki położona na północ od linii wyznaczonej przez drogę nr 655 w powiecie oleckim,
- gminy Bartoszyce z miastem Bartoszyce i Sępólno w powiecie bartoszyckim,
- gminy Lidzbark Warmiński z miastem Lidzbark Warmiński, Lubomino, Orneta i Kiwity w powiecie lidzbarskim,
- część gminy Wilczęta położona na południe od linii wyznaczonej przez drogę nr 509 w powiecie braniewskim,
- gminy Godkowo, Milejewo, Młynary, Pasłęk i Tolkmicko w powiecie elbląskim,
- powiat miejski Elbląg.

w województwie podlaskim:

- gmina Brańsk z miastem Brańsk, gminy Rudka, Wyszki, część gminy Bielsk Podlaski położona na zachód od linii wyznaczonej przez drogę nr 19 (w kierunku północnym od miasta Bielsk Podlaski) i przedłużonej przez wschodnią granicę miasta Bielsk Podlaski i drogę nr 66 (w kierunku południowym od miasta Bielsk Podlaski) i miasto Bielsk Podlaski w powiecie bielskim,
- gminy Dziadkowice, Grodzisk i Perlejewo w powiecie siemiatyckim,
- gminy Kolno z miastem Kolno, Mały Płock i Turośl w powiecie kolneńskim,
- gminy Juchnowiec Kościelny, Suraż i Poświętne w powiecie białostockim,
- powiat zambrowski,
- gminy Bakałarzewo, Wizajny, Przerośl, Filipów, część gminy Raczki położona na północ od linii wyznaczonej przez drogę 655 i część gminy Suwałki położona na zachód od linii wyznaczonej przez drogę nr 655 w powiecie suwalskim,

- gminy Kulesze Kościelne, Nowe Piekuty, Szepietowo, Klukowo, Ciechanowiec, Wysokie Mazowieckie z miastem Wysokie Mazowieckie, Czyżew w powiecie wysokomazowieckim,
- gminy Łomża, Miastkowo, Nowogród, Piątnica, Śniadowo i Zbójna w powiecie łomżyńskim,
- powiat miejski Łomża.

w województwie mazowieckim:

- gminy Ceranów, Kosów Lacki, Sabnie, Sterdyń, część gminy Bielany położona na zachód od linii wyznaczonej przez drogę nr 63 i część gminy wiejskiej Sokołów Podlaski położona na zachód od linii wyznaczonej przez drogę nr 63 w powiecie sokołowskim,
- gminy Grębków, Liw, Miedzna i miasto Węgrów w powiecie węgrowskim,
- gminy Kotuń, Mokobody, Wodynie, Skórzec i Siedlce w powiecie siedleckim,
- powiat miejski Siedlce,
- gminy Rzekuń, Troszyn, Czerwin i Goworowo w powiecie ostrołęckim,
- powiat ostrowski,
- gminy Mała Wieś i Wyszogród w powiecie plockim,
- gminy Czerwińsk nad Wisłą, Joniec, Naruszewo i Załuski w powiecie płońskim,
- gmina Nasielsk w powiecie nowodworskim,
- gminy Obryte, Winnica, Zatory i Pułtusk z miastem Pułtusk w powiecie pułtuskim,
- gmina Somianka w powiecie wyszkowskim,
- gminy Dąbrówka, Klembów, Poświętne i Tuszcz w powiecie wołomińskim,
- gminy Mińsk Mazowiecki z miastem Mińsk Mazowiecki, Mrozy, Cegłów, Dębe Wielkie, Halinów, Kałuszyn, Siennica, Stanisławów, i Latowicz w powiecie mińskim,
- gminy Borowie, Garwolin z miastem Garwolin, Miastków Kościelny, Parysów, Pilawa i Wilga w powiecie garwolińskim,
- gminy Lesznowola i Tarczyn w powiecie piaseczyńskim,
- gminy Grójec, Jasieniec i Warka w powiecie grójeckim,
- gminy Grabów nad Pilicą i Magnuszew w powiecie kozienickim,
- gminy Brwinów, Michałowice, Nadarzyn, Piastów, Pruszków i Raszyn w powiecie przuskowskim,
- gminy Baranów, Grodzisk Mazowiecki, Milanówek i Podkowa Leśna w powiecie grodziskim,
- gminy Iłów, Młodzieszyn, Nowa Sucha, Rybno, Sochaczew z miastem Sochaczew i Teresin w powiecie sochaczewskim.

w województwie lubelskim:

- gminy Cyców, Ludwin, Łęczna, Milejów, Puchaczów i Spiczyn w powiecie łęczyńskim,
- gmina Borki w powiecie radzyńskim,
- gmina Adamów, Krzywda, Serokomla, Wojcieszków i Wola Mysłowska w powiecie łukowskim,
- gminy Dorohusk, Dubienka, Kamień, Chełm, Siedliszcze, Rejowiec, Rejowiec Fabryczny z miastem Rejowiec Fabryczny i Żmudź w powiecie chełmskim,
- powiat miejski Chełm,
- gminy Firlej, Kock, Kamionka, Michów, Lubartów z miastem Lubartów, Serniki, Ostrów Lubelski i Uścimów w powiecie lubartowskim.

ČÁST II

1. Česká republika

Tyto oblasti v České republice:

— katastrální území obcí v okrese Zlín:

- Bratřejov u Vizovic,
- Březnice u Zlína,
- Březová u Zlína,
- Dešná u Zlína,
- Dolní Ves,
- Držková,
- Fryšták,
- Horní Ves u Fryštáku,
- Hostišová,
- Hrobice na Moravě,
- Hvozdná,
- Chrastěšov,
- Jaroslavice u Zlína,
- Jasenná na Moravě,
- Kašava,
- Klečůvka,
- Kostelec u Zlína,
- Kudlov,
- Lhotka u Zlína,
- Lhotsko,
- Lípa nad Dřevnicí,
- Louky nad Dřevnicí,
- Lukov u Zlína,
- Lukoveček,
- Lutonina,
- Lužkovice,
- Malenovice u Zlína,
- Mladcová,
- Neubuz,
- Ostrata,
- Podkopná Lhota,
- Prštné,
- Příluky u Zlína,
- Racková,

- Raková,
- Slušovice,
- Štípa,
- Tečovice,
- Trnava u Zlína,
- Ublo,
- Velíková,
- Veselá u Zlína,
- Vítová,
- Vizovice,
- Vlčková,
- Všemina,
- Zádveřice,
- Zlín,
- Želechovice nad Dřevnicí.

2. Estonsko

Tyto oblasti v Estonsku:

- Haapsalu linn,
- Hanila vald,
- Harju maakond,
- Ida-Viru maakond,
- Jõgeva maakond,
- Järva maakond,
- Kihelkonna vald,
- Kullamaa vald,
- Kuressaare linn,
- Lääne-Viru maakond,
- Lääne-Saare vald,
- osa Leisi vallast, mis asub lääne pool Kuressaare-Leisi maanteest (maantee nr 79),
- Lihula vald,
- Martna vald,
- Muhu vald,
- Mustjala vald,
- Osa Noarootsi vallast, mis asub põhja pool maanteest nr 230,
- Nõva vald,
- Pihla vald,
- Pärnu maakond (välja arvatud Audru ja Tõstamaa vald),
- Põlva maakond,

- Rapla maakond,
- Osa Ridala vallast, mis asub edela pool maanteest nr 31,
- Ruhnu vald,
- Salme vald,
- Tartu maakond,
- Torgu vald,
- Valga maakond,
- Viljandi maakond,
- Vormsi vald,
- Võru maakond.

3. Lotyšsko

Tyto oblasti v Lotyšsku:

- Ādažu novads,
- Aglonas novada Kastuļinas, Grāveru un Šķeltovas pagasts,
- Aizkraukles novads,
- Aknīstes novads,
- Alojās novads,
- Alūksnes novads,
- Amatas novads,
- Apes novads,
- Auces novada Bēnes, Lielauces un Īles pagasts,
- Babītes novads,
- Baldones novads,
- Baltinavas novads,
- Balvu novads,
- Bauskas novads,
- Beverīnas novads,
- Brocēnu novads,
- Burtnieku novads,
- Carnikavas novads,
- Cēsu novads,
- Cēsvaines novads,
- Ciblas novads,
- Dagdas novads,
- Daugavpils novada Vaboles, Līksnas, Svētes, Medumu, Demenas, Kalkūnes, Laucesas, Tabores, Maļinovas, Ambeļu, Biķernieku, Naujenes, Vecsalienas, Salienas un Skrudalienas pagasts,
- Dobeles novads,
- Dundagas novads,

- Engures novads,
- Ērgļu novads,
- Garkalnes novada daļa, kas atrodas uz ziemeļrietumiem no autoceļa A2,
- Gulbenes novads,
- Iecavas novads,
- Ikšķiles novada Tinūžu pagasta daļa, kas atrodas uz dienvidaustrumiem no autoceļa P10, Ikšķiles pilsēta,
- Ilūkstes novads,
- Jaunjelgavas novads,
- Jaunpiebalgas novads,
- Jaunpils novads,
- Jēkabpils novads,
- Jelgavas novada Glūdas, Zaļenieku, Svētes, Kalnciema, Līvberzes un Valgundes pagasts,
- Kandavas novads,
- Kārsavas novads,
- Ķeguma novads,
- Ķekavas novads,
- Kocēnu novads,
- Kokneses novads,
- Krāslavas novads,
- Krimuldas novada Krimuldas pagasta daļa, kas atrodas uz ziemeļaustrumiem no autoceļa V89 un V81, un Lēdurgas pagasta daļa, kas atrodas uz ziemeļaustrumiem no autoceļa V81 un V128,
- Krustpils novads,
- Kuldīgas novada Ēdoles, Īvandes, Kurmāles, Padures, Pelču, Rumbas, Rendas, Kalibes un Vārmes pagasts, Kuldīgas pilsēta,
- Lielvārdes novads,
- Līgatnes novads,
- Limbažu novada Skultes, Limbažu, Umurgas, Katvaru, Pāles un Viļķenes pagasts, Limbažu pilsēta,
- Līvānu novads,
- Lubānas novads,
- Ludzas novads,
- Madonas novads,
- Mālpils novads,
- Mārupes novads,
- Mazsalacas novads,
- Mērsraga novads,
- Naukšēnu novads,
- Neretas novada Mazzalves pagasta daļa, kas atrodas uz ziemeļaustrumiem no autoceļa P73 un uz rietumiem no autoceļa 932,

- Ogres novads,
- Olaines novads,
- Ozolnieku novads,
- Pārgaujas novads,
- Pļaviņu novads,
- Preiļu novada Saunas pagasts,
- Priekuļu novada Veselavas pagasts un Priekuļu pagasta daļa, kas atrodas uz dienvidiem no autoceļa P28 un rietumiem no autoceļa P20,
- Raunas novada Drustu pagasts un Raunas pagasta daļa, kas atrodas uz dienvidiem no autoceļa A2,
- republikas pilsēta Daugavpils,
- republikas pilsēta Jēkabpils,
- republikas pilsēta Jūrmala,
- republikas pilsēta Rēzekne,
- republikas pilsēta Valmiera,
- Rēzeknes novada Audriņu, Bērzgales, Čornajas, Dricānu, Gaigalavas, Griškānu, Ilzeskalna, Kantinieku, Kaunatas, Lendžu, Lūznavas, Maltas, Mākoņkalna, Nagļu, Ozolaines, Ozolmuižas, Rikavas, Nautrēnu, Sakstagala, Silmalas, Stojerovas, Stružānu un Vērēmu pagasts un Feimaņu pagasta daļa, kas atrodas uz ziemeļiem no autoceļa V577 un Pušas pagasta daļa, kas atrodas uz ziemeļaustrumiem no autoceļa V577 un V597,
- Riebiņu novada Sīļukalna, Stabulnieku, Galēnu un Silajāņu pagasts,
- Rojas novads,
- Ropažu novada daļa, kas atrodas uz austrumiem no autoceļa P10,
- Rugāju novads,
- Rundāles novads,
- Rūjienas novads,
- Salacgrīvas novads,
- Salas novads,
- Saldus novada Jaunlutriņu, Lutriņu un Šķēdes pagasts,
- Saulkrastu novads,
- Siguldas novada Mores pagasts un Allažu pagasta daļa, kas atrodas uz dienvidiem no autoceļa P3,
- Skrīveru novads,
- Smiltenes novads,
- Strenču novads,
- Talsu novads,
- Tukuma novads,
- Valkas novads,
- Varakļānu novads,
- Vecpiebalgas novads,
- Vecumnieku novads,
- Ventspils novada Ances, Tārgales, Popes, Vārves, Užavas, Piltenes, Puzes, Ziru, Ugāles, Usmas un Zlēku pagasts, Piltenes pilsēta,

- Viesītes novada Elkšņu un Viesītes pagasts, Viesītes pilsēta,
- Viļakas novads,
- Viļānu novads,
- Zilupes novads.

4. Līтва

Tyto oblasti v Litvē:

- Akmenēs rajono savivaldybē: Akmenēs, Naujosios Akmenēs kaimiškoji, Naujosios Akmenēs miesto ir Ventos seniūnijos,
- Alytaus miesto savivaldybē,
- Alytaus rajono savivaldybē,
- Anykščių rajono savivaldybē: Andrioniškio, Anykščių, Debeikių, Kavarsko seniūnijos dalis į šiaurės rytus nuo kelio Nr. 1205 ir į šiaurę rytus nuo kelio Nr. 1218, Kurklių, Skiemonių, Svėdasų, Troškūnų ir Viešintų seniūnijos,
- Birštono savivaldybē,
- Biržų miesto savivaldybē,
- Biržų rajono savivaldybē: Nemunėlio Radviliškio, Pabiržės, Pačeriaukštės ir Parovėjos seniūnijos,
- Elektrėnų savivaldybē,
- Ignalinos rajono savivaldybē,
- Jonavos rajono savivaldybē,
- Jurbarko rajono savivaldybē: Girdžių, Jurbarko miesto, Jurbarkų, Juodaičių, Raudonės, Seredžiaus, Veliuonos, Skirsnemunės ir Šimkaičių seniūnijos,
- Kaišiadorių miesto savivaldybē,
- Kaišiadorių rajono savivaldybē,
- Kauno miesto savivaldybē,
- Kauno rajono savivaldybės: Akademijos, Alšėnų, Batniavos, Domeikavos, Ežerėlio, Garliavos apylinkių, Garliavos, Karmėlavos, Kačerginės, Kulautuvos, Lapių, Linksmakalnio, Neveronių, Raudondvario, Ringaudų, Rokų, Samylų, Taurakiemio, Užliedžių, Vilkijos apylinkių, Vilkijos, Zapyškio seniūnijos,
- Kėdainių rajono savivaldybės savivaldybės: Dotnuvos, Gudžiūnų, Josvainių seniūnijos dalis į šiaurę nuo kelio Nr 3514 ir Nr 229, Krakių, Kėdainių miesto, Surviliškio, Truskavos, Vilainių ir Šėtos seniūnijos,
- Kupiškio rajono savivaldybē: Noriūnų, Skapiškio, Subačiaus ir Šimonių seniūnijos,
- Mažeikių rajono savivaldybės: Laižuvos, Mažeikių apylinkės, Mažeikių, Reivyčių ir Viekšnių seniūnijos,
- Molėtų rajono savivaldybē,
- Pakruojo rajono savivaldybē: Klovainių, Rozalimo, Lygumų, Pakruojo, Žeimelio, Linkuvos ir Pašvitinio seniūnijos,
- Panevėžio rajono savivaldybē: Krekenavos seninūnijos dalis į vakarus nuo Nevėžio upės ir į pietus nuo kelio Nr. 3004,
- Pasvalio rajono savivaldybē: Joniškėlio apylinkių, Joniškėlio miesto, Saločių ir Pušaloto seniūnijos,
- Radviliškio rajono savivaldybē,
- Raseinių rajono savivaldybē: Ariogalos, Betygalos, Pagojūkų ir Šiluvos seniūnijos ir Kalnūjų ir Girkalnio seniūnijų dalisį pietus nuo kelio Nr. A1,
- Prienų miesto savivaldybē,
- Prienų rajono savivaldybē,

- Rokiškio rajono savivaldybė,
- Širvintų rajono savivaldybė,
- Švenčionių rajono savivaldybė,
- Trakų rajono savivaldybė,
- Utenos rajono savivaldybė,
- Vilniaus miesto savivaldybė,
- Vilniaus rajono savivaldybė,
- Vilkaviškio rajono savivaldybė,
- Visagino savivaldybė,
- Zarasų rajono savivaldybė.

5. Polsko

Tyto oblasti v Polsku:

w województwie warmińsko-mazurskim:

- gminy Kalinowo, Prostki i gmina wiejska Elk w powiecie elckim,
- część gminy Wieliczki położona na południe od linii wyznaczonej przez drogę nr 655 w powiecie oleckim,
- gmina Orzysz, Biała Piska i część gminy Pisz położona na północ od linii wyznaczonej przez drogę nr 58 w powiecie piskim,
- gmina Górowo Iławeckie z miastem Górowo Iławeckie w powiecie bartoszyckim,
- gminy Braniewo z miastem Braniewo, Lelkowo, Pieniężno, Frombork, Płoskinia i część gminy Wilczęta położona na północ od linii wyznaczonej przez drogę 509 w powiecie braniewskim.

w województwie podlaskim:

- część gminy Wizna położona na zachód od linii wyznaczonej przez drogę łączącą miejscowości Jedwabne i Wizna oraz na południe od linii wyznaczonej przez drogę nr 64 (od skrzyżowania w miejscowości Wizna w kierunku wschodnim do granicy gminy) w powiecie łomżyńskim,
- gmina Drohiczyn w powiecie siemiatyckim,
- gmina Dubicze Cerkiewne, Czyże, Białowieża, Hajnówka z miastem Hajnówka, Narew, Narewka i części gmin Kleszczel i Czeremcha położone na wschód od drogi nr 66 w powiecie hajnowskim,
- gmina Kobylin-Borzymy i Sokoły w powiecie wysokomazowieckim,
- gminy Grabowo i Stawiski w powiecie kolneńskim,
- gminy Czarna Białostocka, Dobrzyniewo Duże, Gródek, Łapy, Michałowo, Supraśl, Turośń Kościelna, Tykocin, Wasilków, Zabłudów, Zawady i Choroszcz w powiecie białostockim,
- część gminy Bielsk Podlaski położona na wschód od linii wyznaczonej przez drogę nr 19 (w kierunku północnym od miasta Bielsk Podlaski) i przedłużonej przez wschodnią granicę miasta Bielsk Podlaski i drogę nr 66 (w kierunku południowym od miasta Bielsk Podlaski), gminy Orla i Boćki w powiecie bielskim,
- powiat sejneński,
- gminy Jeleniewo, Rutka-Tartak, Szypliszki część gminy Raczki położona na południe od linii wyznaczonej przez drogę 655 i część gminy Suwałki położona na wschód od linii wyznaczonej przez drogę nr 655 w powiecie suwalskim,
- powiat miejski Suwałki,
- gminy Augustów z miastem Augustów, Bargłów Kościelny, Nowinka, Płaska i Sztabin w powiecie augustowskim,
- powiat sokólski,
- powiat miejski Białystok.

w województwie mazowieckim:

- gmina Przesmyki, Domanice, Suchożebry, Mordy, Wiśniewi Zbuczyn w powiecie siedleckim,
- gmina Repki, Jabłonna Lacka, część gminy Bielany położona na wschód od linii wyznaczonej przez drogę nr 63 i część gminy wiejskiej Sokolów Podlaski położona na wschód od linii wyznaczonej przez drogę nr 63 w powiecie sokołowskim,
- gminy Łosice i Olszanka w powiecie łosickim,
- gmina Brochów w powiecie sochaczewskim,
- gminy Czosnów, Leoncin, miasto Nowy Dwór Mazowiecki, Pomiechówek i Zakroczym w powiecie nowodworskim,
- gmina Pokrzywnica w powiecie pułuskim,
- gminy Kobyłka, Marki, Radzymin, Wołomin, Zielonka i Ząbki w powiecie wołomińskim,
- gmina Sulejówek w powiecie mińskim,
- powiat warszawski zachodni,
- powiat legionowski,
- powiat otwocki,
- gminy Konstancin – Jeziorna, Piaseczno, Prażmów i Góra Kalwaria w powiecie piaseczyńskim,
- gmina Chynów w powiecie grójeckim,
- powiat miejski Warszawa.

w województwie lubelskim:

- gminy Wohyń, Ulan-Majorat Czemierniki i miasto Radzyń Podlaski w powiecie radzyńskim,
- gmina wiejska Łuków z miastem Łuków, Stanin, Stoczek Łukowski z miastem Stoczek Łukowski i Trzebieszów w powiecie łukowskim,
- gminy Stary Brus i Urszulin w powiecie włodawskim,
- gminy Rossosz, Wisznice, Sławatycze, Sosnówka, Tuczna i Łomazy w powiecie bialskim,
- gminy Dębowa Kłoda, Jabłoń, Milanów, Parczew, Sosnowica i Siemień w powiecie parczewskim,
- gminy Niedźwiada i Ostrówek w powiecie lubartowskim,
- gminy Ruda Huta, Sawin i Wierzbica w powiecie chełmskim.

ČÁST III

1. Estonsko

Tyto oblasti v Estonsku:

- Audru vald,
- Lääne-Nigula vald,
- Laimjala vald,
- osa Leisi vallast, mis asub ida pool Kuressaare-Leisi maantee (maantee nr 79),
- Osa Noarootsi vallast, mis asub lõuna pool maantee nr 230,
- Orissaare vald,
- Põide vald,
- Osa Ridala vallast, mis asub kirde pool maantee nr 31,
- Tõstamaa vald,
- Valjala vald.

2. Lotyšsko

Tyto oblasti v Lotyšsku:

- Aglonas novada Aglonas pagasts,
- Auces novada Vītiņu pagasts,
- Daugavpils novada Nīcgales, Kalupes, Dubnas un Višķu pagasts,
- Garkalnes novada daļa, kas atrodas uz dienvidaustrumiem no autoceļa A2,
- Ikšķiles novada Tīnūžu pagasta daļa, kas atrodas uz ziemeļrietumiem no autoceļa P10,
- Inčukalna novads,
- Krimuldas novada Krimuldas pagasta daļa, kas atrodas uz dienvidrietumiem no autoceļa V89 un V81, un Lēdurgas pagasta daļa, kas atrodas uz dienvidrietumiem no autoceļa V81 un V128,
- Limbažu novada Vidrižu pagasts,
- Neretas novada Neretas, Pilskalnes, Zalves pagasts un Mazzalves pagasta daļa, kas atrodas uz dienvidrietumiem no autoceļa P73 un uz austrumiem no autoceļa 932,
- Priekuļu novada Liepas un Mārsēnu pagasts un Priekuļu pagasta daļa, kas atrodas uz ziemeļiem no autoceļa P28 un austrumiem no autoceļa P20,
- Preiļu novada Preiļu, Aizkalnes un Pelēču pagasts un Preiļu pilsēta,
- Raunas novada Raunas pagasta daļa, kas atrodas uz ziemeļiem no autoceļa A2,
- Rēzeknes novada Feimaņu pagasta daļa, kas atrodas uz dienvidiem no autoceļa V577 un Pušas pagasta daļa, kas atrodas uz dienvidrietumiem no autoceļa V577 un V597,
- Riebiņu novada Riebiņu un Rušonas pagasts,
- Ropažu novada daļa, kas atrodas uz rietumiem no autoceļa P10,
- Salaspils novads,
- Saldus novada Jaunauces, Rubas, Vadakstes un Zvārdes pagasts,
- Sējas novads,
- Siguldas novada Siguldas pagasts un Allažu pagasta daļa, kas atrodas uz ziemeļiem no autoceļa P3, un Siguldas pilsēta,
- Stopiņu novada daļa, kas atrodas uz austrumiem no autoceļa V36, P4 un P5, Acones ielas, Dauguļupes ielas un Dauguļupītes,
- Vārkavas novads,
- Viesītes novada Rites un Saukas pagasts.

3. Litva

Tyto oblasti v Litvė:

- Anykščių rajono savivaldybė: Kavarsko seniūnijos dalis į vakarus nuo kelio Nr. 1205 ir į pietus nuo kelio Nr. 1218 ir Traupio seniūnija,
- Biržų rajono savivaldybė: Vabalninko, Papilio ir Širvenos seniūnijos,
- Druskininkų savivaldybė,
- Kauno rajono savivaldybė: Babtų, Čekiškės ir Vandžiogalos seniūnijos,
- Kėdainių rajono savivaldybė: Pelėdnagių, Pernaravos seniūnijos ir Josvainių seniūnijos dalis į pietus nuo kelio Nr 3514 ir Nr 229,
- Kupiškio rajono savivaldybė: Alizavos ir Kupiškio seniūnijos,

- Lazdijų rajono savivaldybė,
- Pakruojo rajono savivaldybė: Guostagalio seniūnija,
- Panevėžio miesto savivaldybė,
- Panevėžio rajono savivaldybė: Karsakiškio, Miežiškių, Naujamiesčio, Pajstrio, Raguvos, Ramygalos, Smilgių, Upytės, Vadoklių, Velžio seniūnijos ir Krekenavos seniūnijos dalis į rytus nuo Nevėžio upės ir į šiaurę nuo kelio Nr. 3004,
- Pasvalio rajono savivaldybė: Daujėnų, Krinčino, Namišių, Pasvalio apylinkių, Pasvalio miesto, Pumpėnų ir Vaškų seniūnijos,
- Šalčininkų rajono savivaldybė,
- Ukmergės rajono savivaldybė,
- Varėnos rajono savivaldybė.

4. Polsko

Tyto oblasti v Polsku:

w województwie podlaskim:

- powiat grajewski,
- powiat moniecki,
- gminy Jedwabne i Przytuły oraz część gminy Wizna, położona na wschód od linii wyznaczonej przez drogę łączącą miejscowości Jedwabne i Wizna oraz na północ od linii wyznaczonej przez drogę 64 (od skrzyżowania w miejscowości Wizna w kierunku wschodnim do granicy gminy) w powiecie łomżyńskim,
- gmina Lipsk w powiecie augustowskim,
- części gminy Czeremcha i Kleszczele położone na zachód od drogi nr 66 w powiecie hajnowskim,
- gminy, Mielnik, Milejczyce, Nurzec-Stacja, Siemiatycze z miastem Siemiatycze w powiecie siemiatyckim.

w województwie mazowieckim:

- gminy Platerów, Sarnaki, Stara Kornica i Huszlew w powiecie łosickim,
- gminy Korczew i Paprotnia w powiecie siedleckim.

w województwie lubelskim:

- gminy Kodeń, Konstantynów, Janów Podlaski, Leśna Podlaska, Piszczac, Rokitno, Biała Podlaska, Zalesie i Terespol z miastem Terespol, Drelów, Międzyrzec Podlaski z miastem Międzyrzec Podlaski w powiecie bialskim,
- powiat miejski Biała Podlaska,
- gminy Radzyń Podlaski, Komarówka Podlaska i Kąkolewnica w powiecie radzyńskim,
- gminy Hanna, Hańsk, Wola Uhruska, Wiryki i gmina wiejska Włodawa w powiecie włodawskim,
- gmina Podedwórze w powiecie parczewskim.

ČÁST IV

Itálie

Tyto oblasti v Itálii:

- tutto il territorio della Sardegna.“
-

ISSN 1977-0626 (elektronické vydání)
ISSN 1725-5074 (papírové vydání)



Úřad pro publikace Evropské unie
2985 Lucemburk
LUCEMBURSKO

CS