



ROZHODNUTÍ KOMISE (EU) 2025/440

ze dne 8. července 2024

**o opatřeních SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN), která provedla Itálie a region
Kampánie ve prospěch společnosti Caremar a jejího nabyvatele dočasné sdružení
podniků SNAV/Rifim**

(oznámeno pod číslem C(2024) 4656)

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

Vzhledem k těmto důvodům:

1. POSTUP

- (1) Dne 5. října 2011 Komise po obdržení několika stížností ⁽²⁾ a výměně informací s italskými orgány ⁽³⁾ zahájila formální vyšetřovací řízení s ohledem na jednotlivá opatření, která přijala Itálie ve prospěch společností bývalé skupiny Tirrenia (dále jen „rozhodnutí o zahájení řízení z roku 2011“) ⁽⁴⁾. Rozhodnutím ze dne 7. listopadu 2012 ve znění ze dne 19. prosince 2012 (dále jen „rozhodnutí o rozšíření řízení z roku 2012“) ⁽⁵⁾ Komise rozšířila formální vyšetřovací řízení na některá dodatečná opatření veřejné podpory přijatá ve prospěch těchto společností.

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

⁽²⁾ Ve dnech 23. března 2009, 9. prosince 2009, 21. prosince 2009, 6. ledna 2010, 27. září 2010 a 12. října 2010 obdržela Komise šest stížností týkajících se jednotlivých podpůrných opatření přijatých italským státem ve prospěch společností bývalé skupiny Tirrenia, kterou tvořily rejdářské společnosti Tirrenia di Navigazione S.p.A. (dále jen „Tirrenia“), Adriatica S.p.A. (dále jen „Adriatica“), Caremar – Campania Regionale Marittima S.p.A. (dále jen „Caremar“), Saremar – Sardegna Regionale Marittima S.p.A. (dále jen „Saremar“), Siremar – Sicilia Regionale Marittima S.p.A. (dále jen „Siremar“) a Toremar – Toscana Regionale Marittima S.p.A. (dále jen „Toremar“).

⁽³⁾ Pokud jde o společnost Caremar, italské orgány dne 29. července 2010 oznámily Komisi vyrovnávací platbu za závazek veřejné služby, kterou italský stát vyplatil společnosti Caremar v letech 2009 a 2010. Oznámení a následná výměna informací s italskými orgány, včetně mimo jiné rozšíření oznámení o vyrovnávacích platbách vyplacených do konce roku 2011, byly zaevidovány pod číslem jednací N 338/2010. Opatření však bylo následně zaevidováno jako neoznámená podpora pod čísly případu SA 32014, SA 32015 a SA 32016, protože státní podpora byla zavedena dříve, než Komise mohla zaujmout stanovisko k její slučitelnosti s vnitřním trhem. Dne 28. září 2011 informovala Itálie Komisi o svém záměru privatizovat všechny regionální společnosti bývalé skupiny Tirrenia, včetně společnosti Caremar.

⁽⁴⁾ Rozhodnutí o zahájení řízení z roku 2011 bylo zveřejněno v *Úředním věstníku Evropské unie* (Úř. věst. C 28, 1.2.2012, s. 18). Komise vyzvala zúčastněné strany, aby podaly připomínky k opatřením, která jsou předmětem šetření.

⁽⁵⁾ Rozhodnutí o rozšíření řízení z roku 2012 bylo zveřejněno v *Úředním věstníku Evropské unie* (Úř. věst. C 84, 22.3.2013, s. 58). Komise vyzvala zúčastněné strany, aby podaly připomínky k opatřením, která jsou předmětem šetření.

- (2) Komise už ukončila výše uvedené formální vyšetřovací řízení ve vztahu ke společnostem Tirrenia, Saremar, Siremar, Toremar a Laziomar prostřednictvím samostatných rozhodnutí přijatých pro každou z těchto společností skupiny Tirrenia ⁽⁶⁾.
- (3) Ve vztahu ke společnosti Caremar se rozhodnutí o zahájení řízení z roku 2011 týkalo těchto opatření:
- vyrovnávacích plateb poskytnutých za provozování řady námořních tras v období od 1. ledna 2009 do 31. prosince 2011,
 - přednosti v přístavu stanovené legislativním nařízením č. 135 ze dne 25. září 2009 (dále jen „legislativní nařízení č. 135/2009“), které bylo změněno na zákon č. 166 ze dne 20. listopadu 2009 (dále jen „zákon č. 166/2009“),
 - opatření stanovených legislativním nařízením č. 125 ze dne 5. srpna 2010 (dále jen „legislativní nařízení č. 125/2010“), které bylo změněno na zákon č. 163 ze dne 1. října 2010 (dále jen „zákon č. 163/2010“) a
 - procesu privatizace společnosti Caremar.
- (4) Itálie předložila připomínky k opatřením, na něž se vztahuje rozhodnutí o zahájení řízení z roku 2011, ve dnech 15. listopadu 2011, 30. listopadu 2011 a 16. března 2012. Dopisem ze dne 19. července 2012 poskytly italské orgány dodatečné informace o privatizaci společnosti Caremar. Tyto informace, které zahrnovaly podrobný popis podmínek uložených potenciálním uchazečům, neměla v době přijetí rozhodnutí o zahájení řízení v roce 2011 Komise k dispozici. Dne 4. října 2012 poskytly italské orgány další informace na základě žádosti o informace zaslané Komisí dne 18. července 2012.
- (5) Ve dnech 19. a 21. března 2012 předložila společnost Caremar připomínky k rozhodnutí o zahájení řízení z roku 2011, které byly Itálii předány 26. března 2012. Dne 26. dubna 2012 Itálie potvrdila, že se ztotožňuje s připomínkami společnosti Caremar.
- (6) Komise rovněž obdržela od několika společností připomínky a stížnosti týkající se vyrovnávacích plateb vyplacených společnosti Caremar za provozování služeb v Neapolském zálivu. Komise se těmito stížnostmi zabývala jako připomínkami zúčastněných stran v rámci formálního vyšetřovacího řízení, neboť se týkaly stejného předmětu, na který se vztahovalo rozhodnutí o zahájení řízení z roku 2011.
- (7) Dne 28. února 2012 předložila společnost Alilauro S.p.A. (dále jen „Alilauro“) stížnost zakládající se na tvrzení o protiprávní státní podpoře ve prospěch společnosti Caremar v důsledku prodloužení platnosti původní úmluvy. Společnost Alilauro předložila své připomínky k rozhodnutí o zahájení řízení z roku 2011 dne 7. března 2012.

⁽⁶⁾ Rozhodnutím 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 (Úř. věst. L 49, 22.2.2018, s. 22) Komise ukončila formální vyšetřovací řízení týkající se některých opatření přijatých regionem Sardinie ve prospěch společnosti Saremar. Rozhodnutím Komise (EU) 2022/756 ze dne 30. září 2021 o opatřeních SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN) provedených Itálií a regionem Sardinie ve prospěch společnosti Saremar (Úř. věst. L 138, 17.5.2022, s. 19) Komise ukončila formální vyšetřovací řízení týkající se zbývajících opatření přijatých ve prospěch společnosti Saremar. Rozhodnutím Komise (EU) 2020/1412 ze dne 2. března 2020 o opatřeních SA.32014, SA.32015, SA.32016 (11/C) (ex 11/NN), která provedla Itálie ve prospěch společnosti Tirrenia di Navigazione a jejího nabyvatele, společnosti Compagnia Italiana di Navigazione (Úř. věst. L 332, 12.10.2020, s. 45), Komise ukončila formální vyšetřovací řízení týkající se opatření udělených společnosti Tirrenia a jejího nabyvatele, společnosti Compagnia Italiana di Navigazione, za období 2009–2020. Rozhodnutím Komise (EU) 2022/348 ze dne 17. června 2021 o opatřeních SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN), která provedly Itálie a region Toskánsko ve prospěch společnosti Toremar a jejího nabyvatele, společnosti Moby (Úř. věst. L 64, 2.3.2022, s. 6), Komise ukončila formální vyšetřovací řízení týkající se opatření přijatých ve prospěch společnosti Toremar a jejího nabyvatele Moby S.p.A. za období 2009–2023. Rozhodnutím Komise (EU) 2022/448 ze dne 17. června 2021 o opatřeních SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN), která provedla Itálie ve prospěch společnosti Siremar a jejího nabyvatele, společnosti Società Navigazione Siciliana (Úř. věst. L 97, 24.3.2022, s. 1), Komise ukončila formální vyšetřovací řízení týkající se opatření přijatých ve prospěch společnosti Siremar a jejího nabyvatele Società Navigazione Siciliana za období 2009–2028. Rozhodnutím Komise (EU) 2022/1328 ze dne 30. září 2021 o opatřeních SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN), která provedly Itálie a region Lazio ve prospěch společnosti Laziomar a jejího nabyvatele, společnosti CLN (Úř. věst. L 200, 29.7.2022, s. 154) Komise ukončila formální vyšetřovací řízení týkající se opatření přijatých ve prospěch společnosti Laziomar a jejího nabyvatele Compagnia Laziale di Navigazione S.r.l. za období 2011–2024.

- (8) Dne 29. února 2012 obdržela Komise připomínky od společností Medmar Navi S.p.A. (dále jen „Medmar“) a Navigazione Libera del Golfo S.r.l. (dále jen „NLG“), dne 1. března 2012 od společnosti SNAV S.p.A. (dále jen „SNAV“) a od sdružení Associazione Cabotaggio Armatori Partenopei (dále jen „ACAP“) a dne 5. března 2012 od společnosti Grandi Navi Veloci (dále jen „GNV“). Dne 16. března 2012 předala Komise Itálii připomínky společností NLG, SNAV, ACAP a GNV, na které Itálie nereagovala, navzdory upomínce, která jí byla zaslána dne 1. října 2012. Dne 19. března 2012 předala Komise připomínky společnosti Medmar Itálii, která na ně odpověděla dne 24. dubna 2012.
- (9) Dne 7. listopadu 2012 Komise rozhodnutím o rozšíření řízení z roku 2012 rozšířila vyšetřovací řízení týkající se vyrovnávací platby za závazek veřejné služby vyplacené všem společnostem bývalé skupiny Tirrenia až do ukončení procesu privatizace. Ve vztahu ke společnosti Caremar se rozšíření týkalo těchto opatření:
- vyrovnávacích plateb vyplacených společnosti Caremar v období od 1. ledna 2012 za stejných podmínek jako v roce 2011,
 - vyrovnávacích plateb za poskytování veřejné služby podle nové smlouvy o veřejných službách a
 - podmínek, které italské orgány stanovily pro potenciální uchazeče v řízení o prodeji společnosti Caremar.
 - Itálie poskytla odpověď na rozhodnutí o rozšíření řízení z roku 2012 dopisy ze dne 7. a 13. prosince 2012.
- (10) Komise rovněž obdržela připomínky dne 3. prosince 2012 od společnosti GNV, ve dnech 29. února 2013 a 5. března 2013 od společnosti Medmar, dne 5. března 2013 od společnosti NLG a dne 13. března 2013 od společnosti Alilauro.
- (11) Ve dnech 26. února 2013, 12. března 2013 a 12. dubna 2013 předložily italské orgány dodatečné informace týkající se vyrovnávací platby a privatizace společnosti Caremar.
- (12) Dne 20. června 2014 předaly italské orgány Komisi kopii rozhodnutí Regionálního správního soudu pro Kampánii ze dne 28. května 2014, kterým bylo zrušeno zadávací řízení na privatizaci společnosti Caremar. Italské orgány informovaly Komisi, že proti tomuto rozhodnutí Regionálního správního soudu pro Kampánii bylo podáno odvolání k italské Státní radě. Dne 10. února 2015 italská Státní rada zrušila rozhodnutí Regionálního správního soudu pro Kampánii ze dne 28. května 2014 a potvrdila konečné uzavření smlouvy se sdružením podniků SNAV/Rifim S.r.l. (dále jen „SNAV/Rifim“) ohledně divize společnosti Caremar v rámci zadávacího řízení.
- (13) Dne 15. července 2015 předložila společnost Marworld Ship Management and Service S.p.A. (dále jen „Marworld“) Komisi stížnost týkající se postupu privatizace společnosti Caremar⁽⁷⁾. Jelikož se stížnost týkala předmětu, na který se vztahovalo rozhodnutí o zahájení řízení z roku 2011 a rozhodnutí o rozšíření řízení z roku 2012, Komise se jí zabývala jako připomínkou zúčastněných stran v rámci formálního vyšetřovacího řízení.

(7) Komise stížnost zaevidovala pod číslem jednacím SA.42685.

- (14) V letech 2014 až 2019 se Komise zaměřila na formální vyšetřovací řízení týkající se ostatních společností skupiny Tirrenia, přičemž na žádost italských orgánů upřednostnila společnosti Saremar⁽⁸⁾ a Tirrenia⁽⁹⁾. Výsledkem šetření bylo přijetí konečných rozhodnutí týkajících se společností Saremar, Tirrenia, Siremar, Toremar a Laziomar (viz 2. bod odůvodnění) za období 2014–2022. Komise současně dne 2. března 2020 uzavřela šetření týkající se společností skupiny Tirrenia kromě společnosti Tirrenia za období 1992–2008⁽¹⁰⁾.
- (15) Ve dnech 25. ledna 2018, 14. března 2019, 10. srpna 2021 a 8. prosince 2022 si Komise od italských orgánů vyžádala doplňující informace o společnosti Caremar. Italské orgány poskytly tyto informace ve dnech 9. května 2019, 31. května 2019, 14. června 2019, 1. října 2021, 27. prosince 2022 a 3. února 2023. Kromě toho proběhlo v období od října 2022 do května 2023 několik neformálních výměn názorů s italskými orgány prostřednictvím elektronické pošty.
- (16) Dopisem ze dne 29. května 2024 Itálie výjimečně souhlasila, že se vzdá svých práv vyplývajících z článku 342 SFEU ve spojení s článkem 3 nařízení č. 1/1958⁽¹¹⁾ a že nechá toto rozhodnutí přijmout a oznámit v angličtině.
- (17) Tímto rozhodnutím se ukončuje formální vyšetřovací řízení zahájené rozhodnutím o zahájení řízení z roku 2011 a prodloužené rozhodnutím o rozšíření řízení z roku 2012 v části týkající se opatření udělených společnosti Caremar a jejímu nabyvateli, tj. dočasnému sdružení podniků SNAV/Rifim.

2. SOUVISLOSTI

- (18) Společnost Caremar poskytuje služby námořní dopravy především mezi pevninskou Itálií (Neapol, Sorrento a Pozzuoli) a ostrovy v Neapolském zálivu (Capri, Ischia, Procida) a do 1. června 2011 poskytovala tyto služby také mezi pevninskou Itálií (Formia a Anzio) a ostrovy Ponza a Ventotene v Pontinském souostroví.
- (19) Tyto služby provozuje společnost Caremar na základě smluv o veřejných službách zakládajících závazek veřejné služby. Toto rozhodnutí se vztahuje na služby námořní dopravy poskytované společností Caremar na základě: i) smlouvy o veřejných službách, jejíž platnost měla skončit na konci roku 2008 (dále jen „původní úmluva“), byla prodloužena na období od 1. ledna 2009 do 31. července 2012 a ii) nové smlouvy o veřejných službách uzavřené na období od 16. července 2015 do 15. července 2024.

⁽⁸⁾ Dopisem ze dne 14. května 2013 požádal region Sardinie Komisi, aby z formálního vyšetřovacího řízení zahájeného rozhodnutím o zahájení řízení z roku 2011 a prodlouženého rozhodnutím o rozšíření řízení z roku 2012 vyčlenila opatření týkající se společnosti Saremar a aby tato opatření upřednostnila, zejména s ohledem na blížící se privatizaci společnosti.

⁽⁹⁾ Ve sdělení ze dne 2. srpna 2017 požádaly italské orgány Komisi, aby upřednostnila ukončení šetření týkajícího se společnosti Tirrenia a jejího nabyvatele společností CIN s ohledem na některá ustanovení kupní smlouvy uzavřené se společností CIN. Kromě toho ze všech nových smluv o veřejných službách uzavřených s nabyvateli společností bývalé skupiny Tirrenia vypršela jako první smlouva se společností CIN.

⁽¹⁰⁾ Rozhodnutí Komise (EU) 2020/1411 ze dne 2. března 2020 o státní podpoře č. C 64/99 (ex NN 68/99) poskytované Itálií námořním společností Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar a Toremar (skupina Tirrenia) (Úř. věst. L 332, 12.10.2020, s. 1).

⁽¹¹⁾ Nařízení č. 1 o užívání jazyků v Evropském hospodářském společenství (Úř. věst. 17, 6.10.1958, s. 385).

- (20) Od 1. srpna 2012 do 15. července 2015 poskytovala společnost Caremar služby námořní dopravy na základě smlouvy o veřejných službách uzavřené mezi regionem Kampánie a společností Caremar dne 19. prosince 2012 (dále jen „překlenovací smlouva“) ⁽¹²⁾. Tato smlouva stanovila pokračování služeb poskytovaných společností Caremar během prodloužení platnosti původní úmluvy v Neapolském zálivu od 1. srpna 2012 (tj. od data, kdy skončilo prodloužení platnosti původní úmluvy stanovené zákonem č. 163/2010). Původně měla překlenovací smlouva vypršet dne 31. prosince 2012, nejprve však byla prodloužena do 31. prosince 2013 a následně různými výkonnými rozhodnutími regionu Kampánie ⁽¹³⁾ do 15. července 2015, tj. do data dokončení procesu privatizace společnosti Caremar a vstupu v platnost nové smlouvy o veřejných službách s nabyvatelem společnosti Caremar. Překlenovací smlouva nespadá do rozsahu formálního vyšetřování, na které se vztahuje rozhodnutí o rozšíření řízení z roku 2011 a rozhodnutí o rozšíření řízení z roku 2012 ⁽¹⁴⁾, a proto ji Komise v tomto rozhodnutí neposuzuje.
- (21) Činnost společnosti Caremar se omezuje na poskytování služeb veřejné námořní dopravy, jimiž ji pověřily italské orgány, konkrétně služeb, na které se vztahovala nejprve prodloužená původní úmluva, překlenovací smlouva a později nová smlouva o veřejných službách.
- (22) Skupinu Tirrenia vlastnil tradičně italský stát prostřednictvím společnosti Fintecna ⁽¹⁵⁾ a původně jí tvořilo šest společností, tj. Tirrenia, Adriatica S.p.A. („Adriatica“), Caremar, Saremar, Siremar a Toremar. Tyto společnosti poskytovaly služby námořní dopravy na základě samostatných smluv o veřejných službách, které uzavřely s italským státem v roce 1991 na dobu dvaceti let od ledna 1989 do prosince 2008. Společnost Fintecna vlastnila 100 % základního kapitálu společnosti Tirrenia, která zase zcela vlastnila regionální společnosti Adriatica, Caremar, Saremar, Siremar a Toremar. Společnost Adriatica, která provozovala několik tras mezi Itálií a Albánií, Chorvatskem, Řeckem a Černou Horou, se v roce 2004 sloučila se společností Tirrenia.
- (23) Účelem těchto smluv o veřejných službách bylo zaručit pravidelnost a spolehlivost služeb námořní dopravy na trasách, na které se vztahují. Za tímto účelem Itálie přiznala společnostem skupiny Tirrenia vyrovnávací platby z veřejných prostředků za služby poskytované na základě těchto smluv o veřejných službách.
- (24) Podle článku 1 původní úmluvy jsou přístavy, které mají být obsluhovány, typ plavidel, která mají být používána, a požadovaná četnost služeb, jimiž byla společnost Caremar pověřena, podrobně popsány v pětiletých plánech. Posledním formálně schváleným pětiletým plánem pro společnost Caremar je plán na období 2000–2004, přičemž byl vypracován plán i na období 2005–2008, který však nikdy nebyl příslušnými ministerstvy formálně schválen. Italské orgány upřesnily, že dlouhodobější plánování už nebylo možné kvůli nedostatku potřebných rozpočtových prostředků a že vláda místo toho přijímala *ad hoc* rozhodnutí.

⁽¹²⁾ Region Kampánie rozhodnutím č. 502 ze dne 21. září 2012 povolil uzavření překlenovací smlouvy se společností Caremar a nařízením regionální vlády č. 314 ze dne 19. prosince 2012 tuto překlenovací smlouvu schválil.

⁽¹³⁾ Překlenovací smlouva byla několikrát prodloužena do ukončení procesu privatizace společnosti Caremar (konkrétně rozhodnutím regionální vlády č. 191 ze dne 18. června 2013 do 31. prosince 2013; rozhodnutím regionální vlády č. 632 ze dne 27. prosince 2013 do 28. února 2014; rozhodnutím regionální vlády č. 60 ze dne 28. února 2014 do 30. dubna 2014; rozhodnutím regionální vlády č. 123 ze dne 29. dubna 2014 do 30. června 2014; rozhodnutím regionální vlády č. 243 ze dne 27. června 2014 do 31. prosince 2014; rozhodnutím regionální vlády č. 697 ze dne 23. prosince 2014 do 31. března 2015 a rozhodnutím regionální vlády č. 161 ze dne 28. března 2015 nejdéle do 31. července 2015). Zákonem č. 228 ze dne 24. prosince 2012 Itálie povolila, aby byly regionu Kampánie vyplaceny prostředky nezbytné k zajišťování územní kontinuity služeb námořní dopravy v regionu až do skončení procesu privatizace společnosti Caremar.

⁽¹⁴⁾ Viz 54. a 55. bod odůvodnění rozhodnutí o rozšíření řízení z roku 2012.

⁽¹⁵⁾ Společnost Fintecna (Finanziaria per i Settori Industriale e dei Servizi S.p.A.) je zcela ve vlastnictví italského Ministerstva hospodářství a financí a specializuje se na správu podílů a procesy privatizace; zabývá se rovněž projekty racionalizace a restrukturalizace společností, které čelí průmyslovým, finančním nebo organizačním potížím.

- (25) Původní úmluva mezi Itálií a společností Caremar už byla posouzena Komisí v rozhodnutí (EU) 2020/1411 ⁽¹⁶⁾, kterým se uzavírá vyšetřování státní podpory poskytnuté ostatním společnostem ve skupině Tirrenia kromě společnosti Tirrenia za období 1992–2008 ⁽¹⁷⁾. V tomto rozhodnutí Komise konstatovala, že podpora poskytnutá společnosti Caremar na poskytování služeb námořní kabotáže představuje existující podporu.
- (26) Poskytované služby námořní kabotáže měly zejména vyhovět požadavkům místních komunit v oblasti mobility a z hlediska četnosti spojů a jízdních řádů byly srovnatelné se sítí příměstské přepravy, zvláště pokud jde o Neapolský záliv.

3. Opatření podléhající formálnímu vyšetřování

- (27) Formální vyšetřování, na které se vztahuje rozhodnutí o zahájení řízení z roku 2011 a rozhodnutí o rozšíření řízení z roku 2012 s ohledem na společnost Caremar, se týká těchto opatření:
- a) vyrovnávacích plateb vyplácených společnosti Caremar za poskytování služeb námořní dopravy podle prodloužené původní úmluvy (tj. v období od 1. ledna 2009 do 31. července 2012);
 - b) přednosti v přístavu stanovené zákonem č. 166/2009;
 - c) opatření stanovených zákonem z roku č. 163/2010;
 - d) privatizace společnosti Caremar, včetně podmínek, které italské orgány stanovily pro potenciální uchazeče v řízení o prodeji společnosti Caremar;
 - e) vyrovnávacích plateb vyplácených za poskytování služeb námořní dopravy na základě nové smlouvy o veřejných službách.

3.1 Organizace služeb námořní dopravy společnosti Caremar v období od 1. ledna 2009 do 31. července 2012

3.1.1 Závazek veřejné služby

- (28) Článek 26 legislativního nařízení č. 207 ze dne 30. prosince 2008 (dále jen „legislativní nařízení č. 207/2008“), které bylo změněno na zákon č. 14 ze dne 27. února 2009 (dále jen „zákon č. 14/2009“), prodloužil původní úmluvu (jakož i smlouvy o veřejných službách, jimiž byly pověřeny ostatní společnosti skupiny Tirrenia), jejíž platnost měla původně skončit dne 31. prosince 2008, o jeden rok do 31. prosince 2009.

⁽¹⁶⁾ Rozhodnutí Komise (EU) 2020/1411 ze dne 2. března 2020 o státní podpoře č. C 64/99 (ex NN 68/99) poskytované Itálií námořním společnostem Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar a Toremar (skupina Tirrenia) (Úř. věst. L 332, 12.10.2020, s. 1).

⁽¹⁷⁾ Dne 6. srpna 1999 zahájila Komise řízení podle čl. 108 odst. 2 SFEU s ohledem na vyrovnávací platby vyplácené šesti společnostem skupiny Tirrenia, včetně společnosti Caremar. Během fáze vyšetřování italské orgány požádaly, aby bylo řízení týkající se skupiny Tirrenia rozděleno tak, aby bylo možno upřednostnit konečné rozhodnutí týkající se společnosti Tirrenia. Důvodem této žádosti byl záměr italských orgánů skupinu počínaje společností Tirrenia privatizovat a jejich úmysl urychlit řízení s ohledem na dotčenou společnost. Komise rozhodla, že může vyhovět žádosti italských orgánů, a rozhodnutím Komise 2001/851/ES ze dne 21. června 2001 o státní podpoře, kterou Itálie poskytla námořní společnosti Tirrenia di Navigazione (Úř. věst. L 318, 4.12.2001, s. 9) ukončila řízení zahájené ve věci podpory poskytnuté společnosti Tirrenia. Podpora byla prohlášena za slučitelnou s výhradou určitých závazků, které italské orgány přijaly. Rozhodnutím Komise 2005/163/ES ze dne 16. března 2004 o státní podpoře poskytované Itálií námořním společnostem Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar a Toremar (skupina Tirrenia) (Úř. věst. L 53, 26.2.2005, s. 29) Komise prohlásila vyrovnávací platby vyplácené Itálií společnosti Caremar a ostatním společnostem skupiny Tirrenia (s výjimkou společnosti Tirrenia, na kterou se vztahovalo rozhodnutí Komise 2001/851/ES) za částečně slučitelné s vnitřním trhem, částečně slučitelné za podmínky dodržení řady závazků ze strany italských orgánů a částečně neslučitelné s vnitřním trhem. Rozhodnutí 2005/163/ES bylo zrušeno rozsudkem Tribunálu ze dne 4. března 2009 (spojené věci), Tirrenia di Navigazione SpA (T-265/04), Caremar SpA a další (T-292/04) a Navigazione Libera del Golfo SpA (T-504/04) proti Komisi Evropských společenství, ECLI:EU:T:2009:48. V souladu s tímto rozsudkem Komise znovu zahájila formální vyšetřovací řízení, které bylo nakonec ukončeno rozhodnutím Komise (EU) 2020/1411.

- (29) V článku 19b legislativního nařízení č. 135/2009 změněného na zákon č. 166/2009 se stanoví, že v souvislosti s privatizací společností skupiny Tirrenia má být podíl ve společnosti Caremar bezplatně převeden z mateřské společnosti Tirrenia na region Kampánie. Region Kampánie následně převedl na region Lazio divizi společnosti Caremar samostatně provozující dopravní spojení s Pontinskými ostrovy pod názvem Laziomar ⁽¹⁸⁾.
- (30) V článku 19b legislativního nařízení č. 135/2009 změněného na zákon č. 166/2009 se rovněž stanoví, že nové smlouvy o veřejných službách mezi italským státem a společnostmi Tirrenia a Siremar měly být uzavřeny do 31. prosince 2009. Regionální služby měly být regulovány v rámci návrhu smluv o veřejných službách, které měly být uzavřeny mezi regionálními orgány Sardinie a Toskánska a společnostmi Saremar a Toremar do 31. prosince 2009 a mezi regionem Kampánie a společností Caremar do 28. února 2010. Návrh nových smluv o veřejných službách měl být tedy předmětem zadávacího řízení se samotnými společnostmi a po dokončení privatizace každé z těchto společností měl být podepsán s příslušným nabyvatelem ⁽¹⁹⁾.
- (31) Za tímto účelem prodloužil článek 19b legislativního nařízení č. 135/2009 změněného na zákon č. 166/2009 ve vztahu ke společnosti Caremar platnost původní úmluvy od 1. ledna 2010 do 30. září 2010.
- (32) V článku 19b legislativního nařízení č. 135/2009 změněného na zákon č. 166/2009 se rovněž stanoví pevné roční stropy vyrovnávacích plateb pro provozování veřejných služeb od 1. ledna 2010 (v rámci prodloužení platnosti původní úmluvy i na základě nových smluv o veřejných službách). Pokud jde o společnost Caremar, byl tento strop stanoven na celkovou částku 29 869 832 EUR ⁽²⁰⁾.
- (33) V čl. 1 odst. 5a legislativního nařízení č. 125/2010, které bylo změněno na zákon č. 163/2010, bylo stanoveno další prodloužení původní úmluvy na období od 1. října 2010 do ukončení procesů privatizace společností Tirrenia a Siremar, k němuž došlo dne 19. července 2012 v případě společnosti Tirrenia a dne 31. července 2012 v případě společnosti Siremar. Pokud jde o společnost Caremar, prodloužená původní úmluva se proto uplatňovala do 31. července 2012.
- (34) Trasy závazku veřejné služby provozované společností Caremar na základě prodloužené původní úmluvy byly tyto:
- a) v období od 1. ledna 2009 do 31. července 2012 osm tras v Neapolském zálivu (Capri/Sorrento, Capri/Neapol, Ischia/Procida/Neapol, Ischia/Neapol, Ischia/Procida, Ischia/Procida/Pozzuoli, Procida/Neapol, Procida/Pozzuoli) – z hlediska četnosti spojů a jízdních řádů došlo v tomto období jen k velmi dílčím změnám v závazku veřejné služby uloženém společnosti Caremar (jak je shrnuto v 39. bodě odůvodnění) a
 - b) v období od 1. ledna 2009 do 31. května 2011 ⁽²¹⁾ tři trasy na Pontinských ostrovech (Ponza/Formia, Ponza/Anzio, Formia/Ventotene) – v tomto období se závazky veřejné služby uložené společnosti Caremar pro tyto trasy nezměnily.

⁽¹⁸⁾ Tento převod byl formálně proveden dne 1. června 2011.

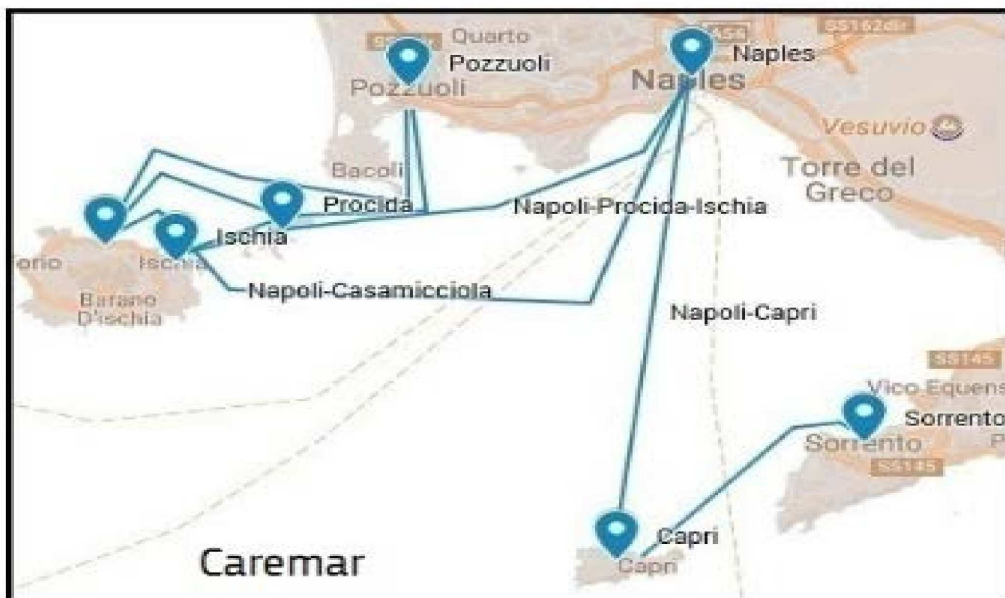
⁽¹⁹⁾ Ustanovení čl. 19b odst. 10 zákona č. 166/2009.

⁽²⁰⁾ Z toho částka ve výši 19 839 226 EUR od regionu Kampánie a částka ve výši 10 030 606 EUR od regionu Lazio.

⁽²¹⁾ Od 1. června 2011 tyto trasy provozuje nově vytvořená společnost Laziomar. Komise provedla posouzení vyrovnávací platby poskytnuté společnosti Laziomar za provozování těchto tras od 1. června 2011 do 14. ledna 2024 ve svém rozhodnutí ze dne 30. září 2021 o opatřeních SA.32014, SA.32015, SA.32016 (11/C) (ex 11/NN), která provedly Itálie a region Lazio ve prospěch společnosti Laziomar (Úř. věst. L 200, 29.7.2022, s. 154), viz poznámka pod čarou 6.

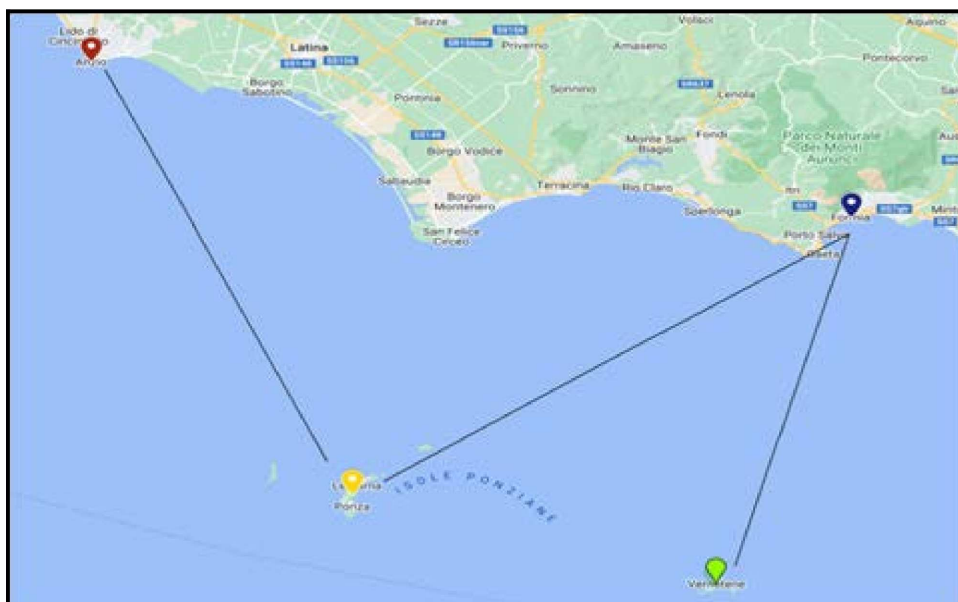
Obrázek 1

Trasy provozované společností Caremar v Neapolském zálivu v období 2009–2012



Obrázek 2

Trasy provozované společností Caremar na Pontinských ostrovech v období 2009–2011



- (35) Povinnosti spojené s trasami uvedenými v 34. bodě odůvodnění byly stejné jako povinnosti uložené společnosti Caremar podle původní úmluvy a zůstaly téměř nezměněny s výjimkou některých změn týkajících se četnosti spojů a jízdních řádů, které region Kampánie v průběhu let zavedl do rámců pro kotvení v přístavu „*quadi accosti*“, které schválil a zveřejnil region Kampánie za účelem přizpůsobení nabídky poptávce uživatelů, jak je vysvětleno níže.

- (36) Dne 1. ledna 2009, tj. v době prvního prodloužení platnosti původní úmluvy ⁽²²⁾, byly závazky veřejné služby uložené společnosti Caremar, pokud jde o typ plavidel, četnost spojů a jízdní řády, stejné jako ty, které byly stanoveny v rámci původní úmluvy ⁽²³⁾. Konkrétně:
- a) na trase **Capri/Sorrento** byla společnost Caremar povinna celoročně zajišťovat osm spojů kombinovaných služeb denně (tj. přepravu osob, vozidel a poštovních zásilek) rychlým trajektem (dále jen „TMV“ ⁽²⁴⁾) ⁽²⁵⁾;
 - b) na trase **Capri/Neapol** byla společnost Caremar povinna zajišťovat celoročně do/z Neapole (Calata Massa) ⁽²⁶⁾ šest spojů kombinovaných služeb denně TMV (50 minut plavby) / trajektem (1 hod. 20 min. plavby) ⁽²⁷⁾. Kromě toho musela společnost Caremar v létě zajišťovat osm dalších spojů kombinovaných služeb: sedm spojů TMV/trajektem během celého letního období ⁽²⁸⁾ a další jeden spoj TMV pouze v období od 1. června do 30. září ⁽²⁹⁾;
 - c) na trase **Ischia/Neapol** byla společnost Caremar povinna celoročně zajišťovat tři denní spoje kombinovaných služeb trajektem do Neapole (Calata Massa) ⁽³⁰⁾ a čtyři denní osobní spoje křídlovou lodí do/z Neapole (Beverello) ⁽³¹⁾;
 - d) na trase **Ischia/Procida/Neapol** byla společnost Caremar povinna celoročně zajišťovat čtrnáct denních spojů kombinovaných služeb trajektem do/z Neapole (Calata Massa) ⁽³²⁾ a osm denních osobních spojů křídlovou lodí do/z Neapole (Beverello) ⁽³³⁾;
 - e) na trase **Ischia/Procida/Pozzuoli** byla společnost Caremar povinna celoročně zajišťovat šest spojů kombinovaných služeb trajektem denně ⁽³⁴⁾;
 - f) na trase **Ischia/Procida** nebyla společnost Caremar povinna zajišťovat žádné další spoje kromě těch, které už dříve provozovala na trase Ischia/Procida/Pozzuoli;
 - g) na trase **Procida/Pozzuoli** byla společnost Caremar kromě plaveb na trase Ischia/Procida/Pozzuoli povinna zajišťovat celoročně dva osobní spoje křídlovou lodí denně ⁽³⁵⁾;

⁽²²⁾ Stanoveno legislativním nařízením č. 207/2008 změněným na zákon č. 14/2009, viz 28. bod odůvodnění.

⁽²³⁾ Rozhodnutí regionální vlády č. 548 ze dne 1. dubna 2007.

⁽²⁴⁾ TMV je zkratka pro „*Traghetto Motonave Veloce*“.

⁽²⁵⁾ Konkrétně z Capri do Sorrenta (25 minut plavby) v **7:00, 8:40, 13:40 a 18:15** a ze Sorrenta na Capri (20 minut plavby) v **7:45, 9:25, 14:30 a 19:00**.

⁽²⁶⁾ Neapolský přístav má několik přístavních hrází, z nichž nejdůležitější jsou přístavní hráze Calata Massa (pro TMV a trajekty) a Beverello (pro křídlové lodě).

⁽²⁷⁾ Konkrétně z Neapole na Capri v **5:40** (TMV), v **17:00** (TMV) a v **18:40** (trajektem) a z Capri do Neapole ve **14:50** (trajektem), **15:40** (TMV) a **19:50** (TMV).

⁽²⁸⁾ Konkrétně z Neapole na Capri v **7:35** (trajektem), **12:15** (TMV), **12:55** (trajektem) a z Capri do Neapole v **5:45** (trajektem), **9:30** (trajektem), **10:25** (TMV), **20:05** (TMV) – tento spoj byl v období od 1. června do 30. září posunut na 22:20.

⁽²⁹⁾ Konkrétně z Neapole na Capri ve **21:10**.

⁽³⁰⁾ Konkrétně z přístavu Ischia do Neapole (1 hod. 25 min. plavby) v **9:00, 13:50 a 20:10**.

⁽³¹⁾ Konkrétně z přístavu Ischia do Neapole (45 minut plavby) v **6:50 a 8:50**; z Neapole do přístavu Ischia (45 minut plavby) v **7:50 a 18:15**.

⁽³²⁾ Konkrétně z Neapole na Procidu a následně na Ischii (celkem 1 hod. 40 min. plavby) v **6:25** (s odjezdem z Procidy v 7:30), v **8:55** (s odjezdem z Procidy v 10:00), v **10:40** (s odjezdem z Procidy v 11:55), ve **14:30** z Neapole na Procidu (s odjezdem z Procidy v 15:35), v **15:40** (s odjezdem z Procidy v 16:45), v **17:30** (s odjezdem z Procidy v 18:35), v **19:20** (s odjezdem z Procidy ve 20:25); a ve **21:55** (s odjezdem z Procidy ve 23:00). Z Ischie na Procidu a následně do Neapole (celkem 1 hod. 10 min. plavby) ve **12:00** (s odjezdem z Procidy v 12:10), ve **14:15** (s odjezdem z Procidy v 15:05), ve **16:15** (s odjezdem z Procidy v 16:25), v **19:10** (s odjezdem z Procidy v 19:20).

⁽³³⁾ Konkrétně z Neapole na Procidu a následně na Ischii (celkem 1 hod. 10 min. plavby) v **9:55** (s odjezdem z Procidy v 10:35), ve **13:10** (s odjezdem z Procidy ve 13:50), v **15:10** (s odjezdem z Procidy v 15:50) a ve **20:20** (s odjezdem z Procidy ve 20:55).

⁽³⁴⁾ Konkrétně z Ischie na Procidu a následně do Pozzuoli (celkem 1 hodina plavby) v **8:30** (s odjezdem z Procidy v 8:50), v **11:20** (s odjezdem z Procidy v 11:40) a v **17:35** (s odjezdem z Procidy v 18:00).

⁽³⁵⁾ Konkrétně z Procidy do Pozzuoli (15 minut plavby) v **8:25** a z Pozzuoli na Procidu (15 minut plavby) v **8:50**.

- h) na trase **Procida/Neapol** byla společnost Caremar kromě plaveb na trase Ischia/Procida/Neapol povinna zajišťovat celoročně čtyři osobní spoje křídlovou lodí denně ⁽³⁶⁾;
- i) na trase **Ponza/Formia** byla společnost Caremar povinna celoročně zajišťovat dva každodenní spoje kombinovaných služeb trajektem (2 hod. 30 min. plavby) a jeden každodenní osobní spoj křídlovou lodí;
- j) na trase **Ponza/Anzio** byla společnost Caremar povinna zajišťovat v sezóně od pondělí do soboty dva vysokorychlostní spoje osobní dopravy denně a o nedělích a svátcích čtyři spoje kombinovaných služeb denně;
- k) na trase **Formia/Ventotene** byla společnost Caremar povinna celoročně zajišťovat denně dva spoje kombinovaných služeb trajektem (2 hodiny plavby) a dva ⁽³⁷⁾ osobní spoje křídlovou lodí (60 minut plavby).

(37) Výše uvedený závazek veřejné služby se ke dni 1. ledna 2010 a 1. října 2010, tj. v době druhého a třetího prodloužení platnosti původní úmluvy, nezměnil ⁽³⁸⁾.

(38) Na základě veřejné konzultace, která proběhla v listopadu a prosinci 2010, přijal region Kampánie rozhodnutím regionální vlády č. 443 ze dne 9. srpna 2011 a prováděcím výkonným nařízením č. 172 ze dne 21. září 2011 tříletý program (2011–2013), který stanoví minimální rozsah dopravních služeb v Neapolském zálivu. Pokud jde o společnost Caremar, tento program potvrdil trasy a závazky, které společnost Caremar dosud provozovala podle původní úmluvy, a zavedl některé změny v jízdních řádech spojů s účinností od 1. října 2011 do 31. prosince 2013 ⁽³⁹⁾. Tento program byl regionem Kampánie mírně upraven rozhodnutím regionální vlády č. 857 ze dne 30. prosince 2011 (které se vztahovalo pouze na společnost Caremar), kterým byly s účinností od 16. ledna 2012 zavedeny některé změny v jízdních řádech a četnosti spojů uvedených v tříletém programu. O těchto změnách rozhodl region Kampánie na základě žádostí místních obcí a měst o přizpůsobení některých jízdních řádů a četnosti spojů potřebám dojíždějících ⁽⁴⁰⁾. Tříletý program na období 2011–2013 následně region Kampánie prodloužil do konce roku 2015 prostřednictvím dalších legislativních aktů ⁽⁴¹⁾, a stal se součástí nové smlouvy o veřejných službách (viz 83. bod odůvodnění).

(39) Změny, které region Kampánie provedl v závazku veřejné služby provozovaném společností Caremar v Neapolském zálivu prostřednictvím tříletého programu na období 2011–2013 uvedeného v 38. bodě odůvodnění, lze shrnout takto:

- a) na trase **Capri/Sorrento** byla společnost Caremar povinna nadále celoročně zajišťovat osm denních spojů kombinovaných služeb rychlým trajektem TMV (časy jízdního řádu z roku 2009 uvedené v 36. bodě odůvodnění písm. a) byly však dvakrát nepatrně změněny, poprvé s platností od 1. října 2011 ⁽⁴²⁾ a podruhé od 16. ledna 2012 ⁽⁴³⁾;

⁽³⁶⁾ Konkrétně z Procidy do Neapole (40 minut plavby) v **6:35** a v **9:20** a z Neapole na Procidu (40 minut plavby) v **7:30** a v **17:45**.

⁽³⁷⁾ V pondělí čtyři spoje denně.

⁽³⁸⁾ Stanoveno legislativním nařízením č. 135/2009, které bylo změněno na zákon č. 166/2009, viz 31. bod odůvodnění, a legislativním nařízením č. 125/2010, které bylo změněno na zákon č. 163/2010, viz 33. bod odůvodnění.

⁽³⁹⁾ Popis diskusí, které vedly k vymezení tříletého programu přijatého rozhodnutím regionální vlády č. 443 ze dne 9. srpna 2011, viz 178. až 181. bod odůvodnění.

⁽⁴⁰⁾ Zejména potřeba zajistit odpovídající dopravní obslužnost pro studenty žijící na ostrově Ischia, kteří však studují na Procidě, jak je vysvětleno v bodech odůvodnění rozhodnutí regionální vlády č. 857 ze dne 30. prosince 2011, což s sebou přineslo určité změny v jízdních řádech a mírné zvýšení počtu spojů s ostrovem Procida.

⁽⁴¹⁾ Konkrétně rozhodnutím regionální vlády č. 632 ze dne 27. prosince 2012 (platným do 30. září 2014) a rozhodnutím regionální vlády č. 230 ze dne 5. května 2015 (platným do 31. prosince 2015)

⁽⁴²⁾ Konkrétně z Capri do Sorrenta (25 minut plavby) v **7:00**, **8:40**, **13:35** (místo ve 13:40) a v **18:30** (místo v 18:15) a ze Sorrenta na Capri (20 minut plavby) v **7:45**, **9:25**, **14:25** (místo ve 14:30) a v **19:00** v letním období (a v 19:15 v zimním období).

⁽⁴³⁾ Konkrétně z Capri do Sorrenta (25 minut plavby) v **7:00**, **8:40**, **13:35** (místo ve 13:40) a v **18:45** (místo v 18:30) a ze Sorrenta na Capri (20 minut plavby) v **7:45**, **9:25**, **14:30** (místo ve 14:25) a v **19:25** (místo v 19:00 v létě a 19:15 v zimě).

- b) na trase **Capri/Neapol** byla společnost Caremar i nadále povinna zajišťovat celoročně z/do Neapole (Calata Massa) šest denních spojů kombinovaných služeb, přičemž od 1. října 2011 ⁽⁴⁴⁾ a od 16. ledna 2012 ⁽⁴⁵⁾ došlo k určitým změnám v jízdních řádech oproti těm, které jsou uvedeny v 36. bodě odůvodnění písm. b). S účinností od 1. října 2011 bylo zavedeno osm dodatečných spojů kombinovaných služeb, které měly být zajišťovány v letním období (viz 36. bod odůvodnění písm. b)) (s nepatrnými změnami v jízdních řádech od 16. ledna 2012): šest dodatečných denních spojů kombinovaných služeb, které měly být zajišťovány celoročně (s odlišnými jízdními řády pro letní období ⁽⁴⁶⁾ a zimní období ⁽⁴⁷⁾), a dva další dodatečné spoje, které měly být zajišťovány pouze v období od 1. června do 30. září ⁽⁴⁸⁾;
- c) na trase **Ischia/Neapol** byla společnost Caremar povinna celoročně zajišťovat tři denní spoje kombinovaných služeb trajektem (s nepatrnými změnami jízdních řádů uvedenými v 36. bodě odůvodnění písm. c) od 1. října 2011 ⁽⁴⁹⁾ a od 16. ledna 2012 ⁽⁵⁰⁾). Od 16. ledna 2012, kdy společnost Caremar byla povinna zajišťovat další plavbu trajektem do přístavu Casamicciola na ostrově Ischia, byly zařazeny další denní spoje kombinovaných služeb trajektem ⁽⁵¹⁾. Pokud jde o osobní spoje křídlovou lodí do/z Neapole (Beverello), počet plaveb zajišťovaných společností Caremar se postupem času snižoval. V období od 1. ledna 2009 do 30. září 2011 byla společnost Caremar povinna zajišťovat čtyři denní osobní spoje křídlovou lodí (viz 36. bod odůvodnění písm. c)). Tyto čtyři plavby už nebyly od 1. října 2011 zařazeny do jízdního řádu a byly částečně obnoveny až od 16. ledna 2012, kdy společnost Caremar zavedla denní osobní spoje křídlovou lodí z Neapole do přístavu Ischia ⁽⁵²⁾;
- d) na trase **Ischia/Procida/Neapol** byla společnost Caremar povinna celoročně zajišťovat řadu denních spojů kombinovaných služeb trajektem do/z Neapole (Calata Massa) a denních osobních spojů křídlovou lodí do/z Neapole (Beverello). Pokud jde o kombinované služby, počet plaveb, které měla poskytovat společnost Caremar, se postupem času mírně snížil. Počet čtrnácti spojů kombinovaných služeb denně, které měla společnost Caremar zajišťovat celoročně (viz 36. bod odůvodnění písm. d)), byl od 1. října 2011 snížen na třináct ⁽⁵³⁾ (konkrétně jeden spoj z přístavu Casamicciola na Ischii ⁽⁵⁴⁾ a dvanáct do/z přístavu Ischia ⁽⁵⁵⁾) a dále na deset od 16. ledna 2012 ⁽⁵⁶⁾ (konkrétně jeden z přístavu Casamicciola na Ischii ⁽⁵⁷⁾ a devět do/z přístavu

⁽⁴⁴⁾ Konkrétně z Neapole na Capri rychlým trajektem TMV: v **5:35** (místo v 5:40), ve **12:00**, v **17:00** a z Capri do Neapole rychlým trajektem TMV: v **10:25**, **15:30** (místo v 15:40) a **19:55** (místo v 19:50).

⁽⁴⁵⁾ Konkrétně z Neapole na Capri rychlým trajektem TMV: v **5:35** (místo v 5:40), ve **12:00**, v **17:25** (místo v 17:00) a z Capri do Neapole rychlým trajektem TMV: v **10:20** (místo v 10:25), **15:35** (místo v 15:30) a **20:15** (místo v 19:55).

⁽⁴⁶⁾ Konkrétně z Neapole na Capri trajektem: v **7:35**, **13:00**, **18:40** a z Capri do Neapole v **5:45**, **9:20** a **14:50**. Od 16. ledna 2012 platil pro plavby tento jízdní řád: z Neapole na Capri trajektem: v **7:25**, **13:00** a **18:35** a z Capri do Neapole trajektem: v **5:40**, **9:20** a **14:50**.

⁽⁴⁷⁾ Konkrétně z Neapole na Capri trajektem: v **9:05** a **14:20** a z Capri do Neapole trajektem: v **6:45**, **11:00**, **16:15** a **20:10**. Od 16. ledna 2012 platil pro plavby tento jízdní řád: z Neapole na Capri trajektem: v **9:00** a **14:20** a z Capri do Neapole trajektem: v **6:45**, **11:00**, **16:15** a **20:10**.

⁽⁴⁸⁾ Konkrétně z Neapole na Capri rychlým trajektem TMV: ve **21:20** a z Capri do Neapole rychlým trajektem TMV ve **23:30**. Od 16. ledna 2012 platil pro plavby tento jízdní řád: z Neapole na Capri rychlým trajektem TMV ve **21:35** a z Capri do Neapole rychlým trajektem TMV ve **23:50**.

⁽⁴⁹⁾ Konkrétně z Ischie do Neapole (1 hod. 25 min. plavby) v **8:45** a z Neapole na Ischii (1 hod. 20 min. plavby) v **16:05** a **20:25**.

⁽⁵⁰⁾ Konkrétně z Ischie do Neapole (1 hod. 25 min. plavby) v **8:45** a přidáný spoj ve **13:50** a z Neapole na Ischii (1 hod. 20 min. plavby) ve **20:15** (místo ve 20:25, přičemž spoj v 16:05 byl zrušen).

⁽⁵¹⁾ Konkrétně z Neapole na Ischii (1 hod. 15 min. plavby) v **15:45**.

⁽⁵²⁾ Konkrétně z Neapole na Ischii (1 hod. 05 min. plavby) ve **14:45**.

⁽⁵³⁾ Plavba v 15:40 z Neapole na Procidu a následně do přístavu Ischia byla zrušena.

⁽⁵⁴⁾ Konkrétně z Ischie na Procidu a následně do Neapole (celkem 1 hodina plavby) ve **12:55** z přístavu Casamicciola (s odjezdem z Procidy ve 13:35).

⁽⁵⁵⁾ Konkrétně z Neapole na Procidu a následně na Ischii (celkem 1 hod. 35 min. jízdy) v **6:25** (s odjezdem z Procidy v 7:30), v **9:10** (místo v 8:55, s odjezdem z Procidy v 10:20), v **10:45** (místo v 10:40, s odjezdem z Procidy v 11:45), v **15:15** (místo ve 14:30, s odjezdem z Procidy v 16:15), v **17:45** (místo v 17:30, s odjezdem z Procidy v 18:45), v **19:30** (místo v 19:20, s odjezdem z Procidy ve 20:30) a ve **22:15** (místo ve 21:55, s odjezdem z Procidy ve 23:15). Z Ischie na Procidu a následně do Neapole (celkem 1 hod. 35 min.) v **7:00** (místo v 6:45, s odjezdem z Procidy v 7:30), ve **13:55** (místo ve 12:30, s odjezdem z Procidy ve 14:35), v **15:30** (místo v 15:20, s odjezdem z Procidy v 16:15), v **17:25** (místo v 17:15, s odjezdem z Procidy v 18:05), v **19:55** (místo v 19:30, s odjezdem z Procidy ve 20:30).

⁽⁵⁶⁾ Plavby v 7:00 a ve 13:55 z Ischie na Procidu a následně do přístavu Ischia byly zrušeny.

⁽⁵⁷⁾ Jízdní řád pro plavby zůstal stejný (tj. odjezd ve **12:55** z přístavu Casamicciola (Ischia), viz poznámka pod čarou 54).

Ischia)⁽⁵⁸⁾, avšak v období od 15. června do 15. září byly přidány dva spoje kombinovaných služeb denně⁽⁵⁹⁾. Pokud jde o osobní dopravu, počet plaveb zajišťovaných společnostmi Caremar se postupem času mírně zvýšil. Osm spojů osobní dopravy denně, které měla společnost Caremar poskytovat celoročně (viz 36. bod odůvodnění písm. d)), bylo ve skutečnosti od 1. října 2011 zvýšeno na deset⁽⁶⁰⁾, přičemž v období od 1. června do 30. září byly přidány další dvě plavby⁽⁶¹⁾. Od 16. ledna 2012 byl počet spojů osobní dopravy poskytovaných společnostmi Caremar snížen na devět denně v průběhu celého roku⁽⁶²⁾, přičemž další dvě plavby v období od 1. června do 30. září byly zachovány s nepatrnými změnami časů⁽⁶³⁾;

- e) na trase **Ischia/Procida/Pozzuoli** byla společnost Caremar povinná celoročně zajišťovat šest spojů kombinovaných služeb trajektem denně. U šesti spojů kombinovaných služeb popsanych v 36. bodě odůvodnění písm. e) došlo k určitým změnám v jízdních řádech k 1. říjnu 2011 a k 16. lednu 2012. Od 1. října 2011 byla společnost Caremar povinná zajišťovat jednu plavbu do přístavu Casamicciola na Ischii⁽⁶⁴⁾ a pět plaveb do/z přístavu Ischia⁽⁶⁵⁾; přičemž od 16. ledna 2012 byla společnost Caremar povinná zajišťovat dva spoje kombinovaných služeb denně z/do přístavu Casamicciola na Ischii⁽⁶⁶⁾ a čtyři spoje z/do přístavu Ischia⁽⁶⁷⁾. Kromě toho byla společnost Caremar od 16. ledna 2012 povinná poskytovat dva další spoje kombinovaných služeb trajektem v období od 16. září do 14. června (školní rok)⁽⁶⁸⁾;
- f) na trase **Ischia/Procida** nebyla společnost Caremar v období od 1. ledna 2009 do 30. září 2011 povinná zajišťovat žádné další služby kromě těch, které už dříve zajišťovala na trasách Ischia/Procida/Pozzuoli a Ischia/Procida/Neapol (viz 36. bod odůvodnění písm. f)). To se v období od 1. října 2011 do 15. ledna 2012 nezměnilo. Od 16. ledna 2012 byla společnost Caremar povinná zajišťovat celoročně jeden osobní spoj křídlovou lodí denně do přístavu Ischia⁽⁶⁹⁾ kromě těch, které už dříve zajišťovala na trasách Ischia/Procida/Pozzuoli a Ischia/Procida/Neapol;

⁽⁵⁸⁾ Konkrétně z Neapole na Procidu a následně na Ischii (celkem 1 hod. 35 min. plavby) v **6:25** (s odjezdem z Procidy v 7:30), v **10:45** (s odjezdem z Procidy v 11:50), v **15:10** (místo v 15:15, s odjezdem z Procidy v 16:20), obnovený spoj v **17:30** (místo v 17:45, s odjezdem z Procidy v 18:35), v **19:30** (místo v 19:20, s odjezdem z Procidy ve 20:30) a ve **21:55** (místo ve 22:15, s odjezdem z Procidy ve 23:00). Z Ischie na Procidu a následně do Neapole (celkem 1 hod. 35 min. plavby) v **15:20** (místo v 15:30, s odjezdem z Procidy v 15:50), v **17:20** (místo v 17:25, s odjezdem z Procidy v 17:50) a v **19:25** (s odjezdem z Procidy ve 20:30).

⁽⁵⁹⁾ Konkrétně z Ischie na Procidu a následně do Neapole (celkem 1 hod. 35 min. plavby) v **7:00** (s odjezdem z Procidy v 7:25) a z Neapole na Procidu a následně na Ischii (celkem 1 hod. 35 min. plavby) v **9:25** (s odjezdem z Procidy v 10:30).

⁽⁶⁰⁾ Konkrétně z Neapole na Procidu a následně na Ischii (celkem 1 hod. 10 min plavby) v **8:50** (místo v 9:55, s odjezdem z Procidy v 9:30), v **11:45** (s odjezdem z Procidy ve 12:25), ve **13:10** (s odjezdem z Procidy ve 13:50), v **15:10** (s odjezdem z Procidy v 15:50) a v **18:15** (s odjezdem z Procidy v 18:55).

Z Ischie na Procidu a následně do Neapole (celkem 1 hod. 10 min plavby) v **7:30** (s odjezdem z Procidy v 7:55), v **10:10** (s odjezdem z Procidy v 10:35), ve **13:05** (místo ve 12:00, s odjezdem z Procidy ve 13:30), ve **14:30** (místo ve 14:15, s odjezdem z Procidy ve 14:55), v **16:30** (místo v 16:15, s odjezdem z Procidy v 16:55).

⁽⁶¹⁾ Konkrétně z Ischie na Procidu a následně do Neapole v **19:35** (s odjezdem z Procidy ve 20:00) a z Neapole na Procidu a následně na Ischii ve **20:55** (s odjezdem z Procidy ve 21:30).

⁽⁶²⁾ Konkrétně z Neapole na Procidu a následně na Ischii (celkem 1 hod. 10 min plavby) v **8:40** (místo v 8:50, s odjezdem v 9:30 z Procidy), v **11:45** (s odjezdem z Procidy ve 12:25), ve **13:10** (s odjezdem z Procidy ve 13:50) a v **18:15** (s odjezdem z Procidy v 18:55).

Z Ischie na Procidu a následně do Neapole (celkem 1 hod. 10 min plavby) v **6:45** (místo v 7:30, s odjezdem z Procidy v 7:05), v **10:15** (místo v 10:10, s odjezdem z Procidy v 10:35), v **13:00** (místo ve 13:05, s odjezdem z Procidy ve 13:15), ve **14:30** (místo ve 14:15, s odjezdem z Procidy ve 14:55), v **16:25** (místo v 16:30, s odjezdem z Procidy v 16:45).

⁽⁶³⁾ Konkrétně z Ischie na Procidu a následně do Neapole v **19:35** (s odjezdem z Procidy ve 20:00) a z Neapole na Procidu a následně na Ischii ve **21:05** (místo v 20:55, s odjezdem z Procidy ve 21:50).

⁽⁶⁴⁾ Konkrétně z Pozzuoli na Procidu a následně na Ischii (celkem 1 hod. 15 min. plavby) v **10:20** (s odjezdem z Procidy v 10:55).

⁽⁶⁵⁾ Konkrétně z Ischie na Procidu a následně do Pozzuoli (celkem 1 hodina plavby) v **8:30** (s odjezdem z Procidy v 9:10), v **11:30** (místo v 11:20, s odjezdem z Procidy ve 12:10), v **18:00** (místo v 17:35, s odjezdem z Procidy v 18:35). Z Pozzuoli na Procidu a následně na Ischii (celkem 1 hod. 15 min. plavby) ve **13:50** (s odjezdem z Procidy ve 14:20) a v **19:15** (místo v 18:55, s odjezdem z Procidy v 19:45).

⁽⁶⁶⁾ Konkrétně z Pozzuoli na Procidu a následně na Ischii v **10:15** (s odjezdem z Procidy v 10:55) a z Ischie na Procidu a následně do Pozzuoli v **17:30** z přístavu Casamicciola (s odjezdem z Procidy v 18:00).

⁽⁶⁷⁾ Konkrétně z Ischie na Procidu a následně do Pozzuoli v **8:35** (s odjezdem z Procidy v 9:00), v **11:30** (s odjezdem z Procidy v 11:55) a z Pozzuoli na Procidu a následně na Ischii ve **14:00** (s odjezdem z Procidy ve 14:30) a v **18:55** (s odjezdem z Procidy v 19:35).

⁽⁶⁸⁾ Konkrétně z Ischie na Procidu a následně do Pozzuoli v **7:20** (s odjezdem z Procidy v 7:50) a z Pozzuoli na Procidu a následně na Ischii v **9:00** (s odjezdem z Procidy v 9:40).

⁽⁶⁹⁾ Konkrétně z Procidy na Ischii (20 minut plavby) v **15:30**.

- g) na trase **Procida/Pozzuoli** byla společnost Caremar kromě plaveb na trase Ischia/Procida/Pozzuoli povinna zajišťovat celoročně dva osobní spoje křídlovou lodí (viz 36. bod odůvodnění písm. g)), přičemž v jízdních řádech těchto plaveb byly provedeny nepatrné změny od 1. října 2011 ⁽⁷⁰⁾ a od 16. ledna 2012 ⁽⁷¹⁾;
- h) na trase **Procida/Neapol**, kromě plaveb, které měly být poskytovány na trase Ischia/Procida/Neapol, byla společnost Caremar povinna zajišťovat celoročně čtyři osobní spoje křídlovou lodí denně z/do Neapole (Beverello) ⁽⁷²⁾ (viz 36. bod odůvodnění písm. h)), přičemž v období od 1. října 2011 do 16. ledna 2012 byly v jízdním řádu těchto plaveb provedeny nepatrné změny ⁽⁷³⁾.
- (40) Podle článku 1 prodloužené původní úmluvy byla společnost Caremar povinna dodržovat výše uvedený jízdní řád plaveb v souladu s povinnostmi plynulosti a četnosti, pravidelnosti a přesnosti.
- (41) Pokud jde o počet, typ a kapacitu plavidel přidělených na provozované námořní trasy, odkazuje článek 1 prodloužené původní úmluvy na obsah pětiletých plánů.
- (42) Pokud jde o výši jízdného, podle článku 4 prodloužené původní úmluvy byla společnost Caremar povinna každoročně předkládat (a odůvodňovat) příslušným italským orgánům ceníky jízdného, které hodlá uplatňovat.
- (43) Prodloužená původní úmluva neobsahovala ustanovení o kvalitě služeb.
- (44) V článku 12 prodloužené původní úmluvy jsou podrobně popsány sankce, které se na společnost Caremar vztahují v případě nedodržení závazku veřejné služby, pokud společnost Caremar neprokáže, že k nedodržení došlo v důsledku vyšší moci. Podle prodloužené původní úmluvy se sankce může pohybovat od 800 do 40 000 EUR v závislosti na závažnosti porušení.

3.1.2 Vyrovnávací platba

- (45) Za služby námořní dopravy poskytované v období od 1. ledna 2009 do 31. července 2012 byla společnosti Caremar poskytnuta celková částka vyrovnávací platby z veřejných zdrojů ve výši 97 835 927 EUR.
- (46) V tabulce 1 jsou uvedeny částky ročních vyrovnávacích plateb vyplacených společnosti Caremar za období od 1. ledna 2009 do 31. července 2012 podle prodloužené původní úmluvy:

⁽⁷⁰⁾ Konkrétně z Procidy do Pozzuoli (15 minut plavby) v **8:10** (místo v 8:25) a z Pozzuoli na Procidu (15 minut plavby) v **8:55** (místo v 8:50).

⁽⁷¹⁾ Konkrétně z Procidy do Pozzuoli (15 minut plavby) v **8:10** (místo v 8:25) a z Pozzuoli na Procidu (15 minut plavby) v **8:50** (místo v 8:55).

⁽⁷²⁾ Konkrétně z Procidy do Neapole (40 minut plavby) v **6:35** a v **9:20** a z Neapole na Procidu (40 minut plavby) v **7:30** a v **17:45**.

⁽⁷³⁾ Konkrétně z Procidy do Neapole (40 minut plavby) v **6:35** a v **9:25** (místo v 9:20) a z Neapole na Procidu (40 minut plavby) v **7:30** a v **17:30** (místo v 17:45).

Tabulka 1

Vyrovnávací platby vyplacené za období 1. ledna 2009 až 31. července 2012

(EUR)

Rok	Vyrovnávací platba
2009	32 474 450
2010	29 869 832
2011	24 018 645
2012 (leden–červenec)	11 473 000

(47) Výše roční vyrovnávací platby poskytnuté společnosti Caremar za zajišťování námořní dopravy na základě smluv o veřejných službách byla stanovena takto:

- za období od 1. ledna 2009 do 31. prosince 2009 na základě stejných legislativních ustanovení platných podle původní úmluvy (viz 48. až 52. bod odůvodnění) a
- na období od 1. ledna 2010 do 31. července 2012 na základě nové metodiky stanovené v rozhodnutí č. 111 Mezířezortního výboru pro hospodářské plánování (*Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica*) ze dne 9. listopadu 2007 ⁽⁷⁴⁾, nazvaném Kritéria pro stanovení závazků veřejné služby a dynamiky sazeb v odvětví námořní kaboťáže ve veřejném zájmu (dále jen „rozhodnutí č. 111/2007“) (viz 53. bod odůvodnění).

3.1.2.1 Vyrovnávací platby poskytnuté v období od 1. ledna 2009 do 31. prosince 2009

(48) Nařízení prezidenta republiky č. 501 ze dne 1. června 1979 (dále jen „nařízení č. 501/79“) upřesňuje jednotlivé prvky (příjmy a náklady), které je třeba zohlednit při výpočtu dotace vyplácené provozovatelům veřejných služeb v oblasti námořní dopravy za plnění závazku veřejné služby. Zákon č. 856 ze dne 5. prosince 1986 (dále jen „zákon č. 856/86“) mimoto zavedl určité změny systému závazků veřejné služby v oblasti námořní dopravy v Itálii. Pokud jde o spojení s většími a menšími ostrovy, článek 11 zmíněného zákona pozměnil kritéria pro výpočet vyrovnávací platby za závazek veřejné služby. Dotaci bylo nutno vypočítat na základě rozdílu mezi příjmy a náklady služby stanoveného s odkazem na průměrné a objektivní parametry a musela zahrnovat přiměřenou návratnost investovaného kapitálu. Týž článek rovněž stanoví, že smlouvy o veřejných službách musejí obsahovat seznam dotovaných tras, četnost a typ používaných plavidel. Dotace musí schválit příslušní ministři.

(49) Původní úmluvy zohledňovaly zásady stanovené v nařízení č. 501/79 a zákoně č. 856/86.

(50) V důsledku toho byla v roce 2009 vyrovnávací platba za výkon služeb obecného hospodářského zájmu vypočtena v souladu s metodikou stanovenou v původní úmluvě. Vyrovnávací platba konkrétně odpovídala kumulované čisté ztrátě u služeb provozovaných v rámci režimu veřejných služeb, k níž byla připočtena pohyblivá částka odpovídající návratnosti investovaného kapitálu.

(51) Při výpočtu vyrovnávací platby stanovené orgány veřejné moci jsou zohledňovány tyto jednotlivé nákladové položky: náklady na provize, náklady na reklamu, náklady na služby pro cestující na palubě, náklady na nakládku, vykládku a manévrování, náklady na administrativní pracovníky na pevnině, náklady na údržbu lodí, správní náklady, náklady na pojištění, náklady na nájem a leasing, náklady na pohonné hmoty, daně a odpisy.

⁽⁷⁴⁾ Deliberazione 9 Novembre 2007 – Criteri per la determinazione degli oneri di servizio pubblico e delle dinamiche tariffarie nel settore dei servizi di cabotaggio marittimo di pubblico interesse (*“Deliberazione n. 111/2007”*) (*Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana, Serie Generale No 50 del 28. 2. 2008*).

- (52) Původní úmluva stanovila vyplácení roční vyrovnávací platby za poskytování veřejných služeb takto: do 30. března každého roku je poskytnuta počáteční záloha odpovídající 70 % vyrovnávací platby vyplacené v předchozím roce. Druhá platba provedená do 30. června se rovná 20 % vyrovnávací platby v předchozím roce. Rozdíl mezi vyplacenými částkami a schodkem mezi provozními náklady a příjmy během běžného roku, odhadnutý na základě výsledků předchozích let, představuje zůstatek, který má být vyplacen do 30. listopadu. Pokud se ukázalo, že společnost Caremar obdržela vyšší částku, než jsou čisté náklady na poskytnuté služby (příjmy po odečtení ztrát), bylo společnosti Caremar uloženo, aby rozdíl vrátila ⁽⁷⁵⁾.

3.1.2.2 Vyrovnávací platby poskytnuté v období od 1. ledna 2010 do 31. července 2012

- (53) Od 1. ledna 2010 do 31. července 2012 se vyrovnávací platby za provozování námořní plavby v rámci závazku veřejné služby určovala podle nové metodiky stanovené v rozhodnutí č. 111/2007.
- (54) Podle informací uvedených v preambuli bylo rozhodnutí č. 111/2007 vydáno za účelem privatizace veřejných podniků provozujících služby námořní dopravy v rámci režimu veřejných služeb ⁽⁷⁶⁾. Ustanovení rozhodnutí č. 111/2007 se ve vztahu ke službám poskytovaným společnostmi skupiny Tirrenia, včetně společnosti Caremar, uplatňovala až do roku 2010, a to i před vstupem příslušných nových smluv o veřejných službách v platnost po privatizaci jednotlivých společností.
- (55) Podle rozhodnutí č. 111/2007 byla výše vyrovnávací platby za závazek veřejné služby stanovena na základě čistých nákladů nezbytných k plnění závazku veřejné služby a přiměřeného výnosu. Tato výše návratnosti byla stanovena *ex ante* pro celé regulované období, na které se vztahuje smlouva o veřejných službách. Celková výše poskytnuté vyrovnávací platby byla v každém případě rovněž omezena výší veřejných zdrojů přidělených podle zákona na příslušnou smlouvu o veřejných službách, pokud byla nižší než výše vyrovnávací platby vyčíslená na základě metodiky čistých nákladů.
- (56) Čisté náklady nezbytné k plnění závazku veřejné služby byly vyčísleny na základě rozdílu mezi náklady a příjmy, které společnost vykazala za provozování veřejné služby v oblasti námořní dopravy. Konkrétně je třeba určit náklady a výnosy na jednotlivé trasy a náklady společné pro činnosti veřejné služby a případné obchodní činnosti je třeba transparentně rozdělit na základě předem stanovených kritérií, která jsou připojena k příslušné smlouvě o veřejných službách a jsou popsána ve zvláštní zprávě.
- (57) Míra návratnosti kapitálu se vypočítá na základě váženého průměru nákladů kapitálu (WACC). Požadovaná návratnost vlastního kapitálu ⁽⁷⁷⁾ se vypočítá pomocí modelu oceňování kapitálových aktiv. Podle tohoto modelu jsou náklady vlastního kapitálu odvozeny jako funkce: i) bezrizikové úrokové míry; ii) koeficientu beta (odhad rizikového profilu společnosti ve vztahu k akciovému trhu) a iii) rizikové přírážky vlastního kapitálu přidělené akciovému trhu.
- (58) Náklady vlastního kapitálu se konkrétně vypočítají připočtením přírážky za zvláštní riziko k míře návratnosti bezrizikových činností. Tato přírážka se vypočítává jako riziková přírážka trhu vynásobená příslušným koeficientem beta, který měří rizikovost určité činnosti ve vztahu k trhu.
- (59) Podle rozhodnutí č. 111/2007 odpovídá míra návratnosti bezrizikových činností průměrnému hrubému výnosu z referenčních desetiletých dluhopisů s odkazem na předchozí období dvanácti měsíců, pro něž existují dostupné údaje.

⁽⁷⁵⁾ Podle čl. 3 odst. 10 původní úmluvy musí být jakákoli částka nadměrného vyrovnání vyplývající z ověřené účetní závěrky společnosti vrácena společností do 15 dnů od schválení rozvahy společnosti za příslušný rok.

⁽⁷⁶⁾ Podle čl. 1 bodu 999 zákona č. 296 ze dne 27. prosince 2006 a čl. 1 písm. e) legislativního nařízení č. 430 ze dne 5. prosince 1997.

⁽⁷⁷⁾ Požadovaná míra návratnosti u investora vlastního kapitálu vzhledem k rizikovému profilu společnosti a souvisejícím peněžním tokům.

- (60) V rozhodnutí č. 111/2007 se stanoví tržní riziková přírážka ve výši 4 %. V případě služby, která je provozována na nevýhradním základě, je předpokládáno vyšší riziko, jež provozovatel nese, odměněno připočtením 2,5 % navíc k tržní rizikové přírážce.
- (61) V praxi však vyrovnávací platba poskytovaná společností Caremar nesmí překročit strop ve výši 29 869 832 EUR ⁽⁷⁸⁾ ročně stanovený v zákoně č. 166/2009 (viz 32. bod odůvodnění). Ačkoliv zákon č. 166/2009 stanoví strop roční vyrovnávací platby vyplácené všem společnostem skupiny Tirrenia za provozování služeb námořní dopravy v rámci režimu veřejných služeb, rozhodnutí č. 111/2007 obsahuje také určitá ochranná opatření, která umožňují těmto provozovatelům dostatečně pokrýt provozní náklady.
- (62) Podle rozhodnutí č. 111/2007 musí být zejména rozsah služeb, maximální ceny jízdného nastavené ve smlouvě o veřejných službách a skutečně vyplacená vyrovnávací platba stanoveny *ex ante* tak, aby bylo zajištěno pokrytí veškerých nákladů spojených s poskytováním služeb obecného hospodářského zájmu. Použije se tento vzorec:

$$VA(RSP) + VA(AI(X)) = VA(CA)$$

kde:

$VA(RSP)$ je diskontovaná hodnota vyrovnávací platby za plnění závazku veřejné služby,

$VA(AI(X))$ je diskontovaná hodnota jiných příjmů (příjmy z jízdného a ostatní příjmy),

$VA(CA)$ je diskontovaná hodnota přípustných provozních nákladů, splátky dluhů a návratnosti investovaného kapitálu.

- (63) Pokud by se během plnění závazku veřejné služby *ex post* ukázalo, že poskytnutá vyrovnávací platba byla nižší, než je nezbytné k pokrytí způsobilých provozních nákladů se zohledněním ostatních příjmů, společnost nemůže uplatnit žádné zpětné automatické úpravy výše vyrovnávací platby za závazek veřejné služby ani požádat o takovou úpravu během regulovaného období, na které se vztahuje smlouva, ale může pouze požádat příslušné italské orgány, aby na příště přijaly jedno z těchto opatření: lze zmenšit rozsah dotovaných činností; další možností je revidovat organizaci služeb (např. typ plavidel) nebo upravit maximální výši jízdného.
- (64) Maximální výše jízdného vztahující se na každou službu po odečtení daní a přístavních poplatků je mimoto každoročně upravena na základě vzorce pro výpočet cenového stropu takto:

$$\Delta T = \Delta P - X$$

kde:

ΔT je roční procentní změna maximální výše jízdného,

ΔP je míra inflace v referenčním roce,

X je skutečná roční míra úpravy stropu jízdného stanovená v úmluvě, která se během doby platnosti úmluvy nemění.

- (65) Rozhodnutí č. 111/2007 rovněž upřesňuje, že maximální výši jízdného lze upravit tak, aby zohledňovala změny nákladů na palivo, přičemž se jako referenční hodnota použijí běžné veřejně dostupné ceny.
- (66) Pokud jde o roční platby, v období od 1. ledna 2009 do 31. července 2012 se nadále uplatňovaly stejné zásady jako při prodloužení platnosti původní úmluvy, jak je podrobně uvedeno v 52. bodě odůvodnění.

⁽⁷⁸⁾ Z toho částka ve výši 19 839 226 EUR od regionu Kampánie a částka ve výši 10 030 606 EUR od regionu Lazio.

3.2 Privatizace společnosti Caremar

- (67) Rozhodnutím č. 444 ze dne 9. srpna 2011 stanovila regionální správa regionu Kampánie prováděcí pokyny k provedení užšího řízení ⁽⁷⁹⁾ za účelem privatizace společnosti Caremar a udělení veřejné zakázky na služby námořní kobotáže nabyvateli společnosti Caremar k poskytování služeb námořní dopravy po dobu devíti let za vyrovnávací platbu za závazek veřejné služby.
- (68) Výkonným nařízením č. 202 ze dne 12. července 2012, kterým se stanoví předběžné postupy, zahájil region Kampánie užší řízení, v němž bylo kritériem pro udělení zvoleno kritérium nejlepší ceny.
- (69) Výzva k zahájení řízení byla zveřejněna v dodatku k Úřednímu věstníku Evropské unie dne 17. července 2012 a v *Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana* č. 86 ze dne 25. července 2012, jakož i na internetových stránkách regionu Kampánie.
- (70) Pro přístup do zadávacího řízení nebyly stanoveny žádné technické požadavky. Přestože původní návrh výzvy k podávání nabídek pro společnost Caremar obsahoval určité technické a finanční požadavky (tj. předem stanovený námořních mil a obrat dosahovaný v odvětví námořní dopravy), takže zadávacího řízení se mohly zúčastnit pouze rejdařské společnosti, v návaznosti na výměny informací mezi italskými orgány a Komisí ze dne 26. října 2011, 22. prosince 2011 a 14. března 2012, jež následovaly po rozhodnutí o zahájení řízení z roku 2011, změnily italské orgány konečnou podobu výzvy k podávání nabídek tak, že z bodového hodnocení odstranily technická kritéria a nahradily je finančními požadavky na dostatečnou hospodářskou a finanční způsobilost, která se prokazovala buď potvrzením nejméně dvou finančních institucí o hospodářské a finanční způsobilosti ve výši 6 milionů EUR, nebo čistými aktivy ve výši nejméně 6 milionů EUR.
- (71) Po zveřejnění výzvy k podávání nabídek a ve stanovené lhůtě pro podání nabídek ke dni 21. září 2012 projevilo zájem o účast v zadávacím řízení deset subjektů (konkrétně: Alilauro Gruson S.p.A. („Aligruson“), Delcomar S.r.l., Moby, NLG, Palumbo Shipyard, Rifim, SNAV, TTT lines S.p.A, Vetur, Usticalines S.p.A.)
- (72) Výkonným nařízením č. 34 ze dne 21. února 2013 schválil region Kampánie výsledky šetření ve fázi předběžného ověření způsobilosti a umožnil všem kromě společnosti Vetur postoupit do další fáze (fáze podávání nabídek).
- (73) Výkonným nařízením č. 78 ze dne 17. května 2013 bylo devět způsobilých uchazečů vyzváno k podání nabídky ⁽⁸⁰⁾. Výzva k podávání nabídek obsahovala nový návrh smlouvy na dobu trvání devíti let, která měla být podepsána mezi úspěšným uchazečem a regionem Kampánie, jakož i podrobnější informace o zadávacím řízení ⁽⁸¹⁾. Ve výzvě bylo konkrétně uvedeno, že kritériem pro udělení je:

⁽⁷⁹⁾ Omezené zadávací řízení uvedené v čl. 55 odst. 6 italského zákona o veřejných zakázkách – legislativní nařízení č. 163/2006 (*il Codice dei Contratti pubblici*) bylo dvouступňové a nabídky mohly podávat pouze hospodářské subjekty, které byly k účasti v zadávacím řízení vyzvány.

⁽⁸⁰⁾ Výkonné nařízení č. 78 ze dne 17. května 2013 bylo zveřejněno v Úředním věstníku regionu Kampánie č. 28 ze dne 27. května 2013 a na internetových stránkách regionu Kampánie. Současně region Kampánie zveřejnil na svých internetových stránkách také vysvětlení k výzvě k podávání nabídek ve formě odpovědí na časté otázky.

⁽⁸¹⁾ Kromě návrhu nové smlouvy na devět let, která měla být podepsána mezi vítězným uchazečem a regionem Kampánie, obsahovaly tyto informace návrh smlouvy o prodeji společnosti Caremar, návrh vzoru obchodního plánu, kterým se strany měly řídit při předložení své nabídky, návrh vzoru nabídky a návrh vzoru prohlášení o závazku, kterým se strany mohly řídit při předložení své nabídky, a pravidla, kterými se měly řídit při přístupu do prostor společnosti Caremar a do datové místnosti). Pokud jde o řízení, strany byly informovány mimo jiné o časovém rozvrhu a podmínkách: i) přístupu do datové místnosti zadávacího řízení a do prostor podniku Caremar; ii) předkládání nabídek; iii) předkládání záruky na podporu nabídky; iv) udělení veřejné zakázky (včetně kritéria pro udělení zakázky); v) možnosti požádat o vysvětlení nabídky.

„nejlepší cena se rovná nejnižšímu rozdílu získanému odečtením ceny nabízené za nákup akcií při nejnižší nabídce (x) od hodnoty vyrovnávací platby požadované soutěžitelem a je výsledkem uplatnění tohoto vzorce:

$$X = (a - Da * 75 \%) - 6$$

kde:

- *a* je výše protiplnění za minimální služby na základě výzvy k podání nabídky ve smyslu bodu 2.1 písm. b),
- *Da* * 75 % je výše slevy nabízené na základě nabídky vynásobená opravným koeficientem za účelem zohlednění devítiletého rozložení této slevy a
- 6 je výše nabídky navýšené ceny akcií podle bodu 2.1 písm. a).“

- (74) Pokud jde o minimální cenu za prodej společnosti Caremar, byla ve výzvě uvedena částka nejméně 6 000 000 EUR⁽⁸²⁾, přičemž maximální výše vyrovnávací platby za závazek veřejné služby neměla přesáhnout 19 839 226 EUR za každý z devíti roků trvání smlouvy.
- (75) Ve stanovené lhůtě byly předloženy tři nabídky od těchto uchazečů: i) dočasné sdružení podniků SNAV/Rifim S.r.l. („SNAV/Rifim“); ii) Aligruson; iii) TTT Lines S.p.A. v dočasném sdružení s partnery Marittima S.r.l., Marworld, Davimar Eolia Navigazione S.r.l. Tato společnost byla nakonec výběrovou komisí vyloučena, protože nebyla schopna poskytnout vhodnou finanční záruku na podporu své nabídky.
- (76) Dne 4. října 2013 společnost Marworld informovala region Kampánie o odvolání podaném k regionálnímu správnímu soudu Kampánie, v němž mimo jiné napadá rozhodnutí o vyloučení.
- (77) Výkonným nařízením č. 178 ze dne 29. října 2013 potvrdil region Kampánie pořadí uchazečů sestavené výběrovou komisí⁽⁸³⁾, jak je uvedeno níže, které bylo stanoveno na základě číselných hodnot vyjádřených v jednotlivých nabídkách a za použití vzorce uvedeného ve výzvě (viz 73. bod odůvodnění), dočasné sdružení podniků SNAV/Rifim nabídlo 111 395 812 EUR (včetně 6 000 001 EUR za převzetí společnosti Caremar), zatímco společnost Aligruson nabídla 128 556 568 EUR (včetně 6 000 060 EUR za převzetí společnosti Caremar). Na základě úspěšné nabídky se vítězem zadávacího řízení stalo sdružení podniků SNAV/Rifim.
- (78) Rozsudkem ze dne 5. června 2014 Krajský správní soud regionu Kampánie zrušil výsledek zadávacího řízení s odůvodněním, že žádnému ze tří uchazečů neměla být zaslána výzva k účasti v zadávacím řízení. Region Kampánie se proti tomuto rozsudku odvolal. Rozsudkem ze dne 10. února 2015 italský Nejvyšší správní soud zrušil rozsudek Regionálního správního soudu regionu Kampánie, a ponechal tak v platnosti rozhodnutí výběrové komise.

⁽⁸²⁾ Podle informací poskytnutých Itálií byla základní cena společnosti Caremar v dražbě ve výši 6 000 000 EUR vypočtena tak, že k hodnotě účetních čistých aktiv ke dni 31. prosince 2010 (tj. 4 470 008 EUR) byl připočten kapitálový zisk z plavidel a obecná složka goodwillu, která souvisí se skutečností, že společnost Caremar byla podnikem s vlastním know-how a přítomností na daném území a že byla uznávanou značkou na trhu, na němž působí.

⁽⁸³⁾ Toto pořadí zveřejnila výběrová komise na svém veřejném zasedání dne 29. července 2013. Při této příležitosti výběrová komise sdělila, že vítězná nabídka bude zaslána zadavateli (tj. regionu Kampánie) k ověření. Výkonným nařízením č. 130 ze dne 2. srpna 2012 se region Kampánie rozhodl zahájit diskreční ověřovací postup podle čl. 86 odst. 3 legislativního nařízení č. 136/2006 a požádal výběrovou komisi, aby posoudila přiměřenost nabídky předložené sdružením podniků SNAV/Rifim. Výběrová komise na svých zasedáních ve dnech 16. a 27. září 2013 podrobně přezkoumala finanční předpoklady související s nabídkou předloženou sdružením podniků SNAV/Rifim, a prohlásila, že nabídka je přiměřená a spolehlivá. Výběrová komise oznámila výsledky ověřovacího postupu na svém veřejném zasedání dne 16. října 2013, kde rovněž potvrdila pořadí zveřejněné dne 29. července 2013.

- (79) V návaznosti na rozsudek Regionálního správního soudu regionu Kampánie, který potvrdil rozhodnutí výběrové komise o vítězství nabídky sdružení podniků SNAV/Rifim v zadávacím řízení, podmínilo sdružení podniků SNAV/Rifim plnění své nabídky potvrzením ze strany regionu Kampánie, že finanční situace společnosti Caremar se oproti situaci, z jejíhož posouzení uchazeči v průběhu zadávacího řízení v roce 2013 vycházeli, nezměnila. Poté, co region Kampánie zjistil, že vlastní kapitál společnosti Caremar byl ke dni 31. prosince 2024 o 2 155 008 EUR nižší než v době, kdy sdružení podniků SNAV/Rifim podalo úspěšnou nabídku, rozhodl se obnovit výši vlastního kapitálu společnosti Caremar na úroveň z konce roku 2013. Region Kampánie proto rozhodnutím č. 316 ze dne 21. května 2015 ⁽⁸⁴⁾ poskytl společnosti Caremar částku 2 155 008 EUR s tím, že je určena výhradně úspěšnému uchazeči za účelem obnovení finanční situace společnosti Caremar na hodnotu z doby, kdy byla předložena úspěšná nabídka za převzetí společnosti Caremar.
- (80) Kupní smlouva mezi regionem Kampánie a sdružením podniků SNAV/Rifim byla podepsána dne 16. července 2015 a k tomuto datu bylo vlastnictví všech akcií společnosti Caremar převedeno z regionu Kampánie na sdružení podniků SNAV/Rifim za pevnou cenu 6 000 001 EUR.
- (81) Vzhledem k tomu, že kupujícím byl kolektivní subjekt, akcie společnosti Caremar byly prodány podnikům SNAV a Rifim a zakoupeny těmito podniky, přičemž společně a nerozdílně převzaly všechny smluvní závazky, a to tak, že společnost SNAV koupila 75 000 akcií a společnost Rifim zbývajících 75 000 akcií, což se rovná 50 % celkového základního kapitálu společnosti Caremar.

3.3 Nová smlouva o veřejných službách

3.3.1 Závazek veřejné služby

- (82) Dne 16. července 2015 podepsaly region Kampánie a společnost Caremar novou smlouvu o veřejných službách v oblasti námořní dopravy. Tato smlouva o veřejných službách byla uzavřena na dobu devíti let (tj. do 15. července 2024 včetně).
- (83) Závazek veřejné služby uložený společnosti Caremar (a tedy i jejímu nabyvateli dočasněmu sdružení podniků SNAV/Rifim) se týká zajišťování pravidelně poskytovaných služeb námořní dopravy cestujících a/nebo cestujících, vozidel (včetně záchranných vozidel) a poštovních zásilek za předem stanovené sazby prostřednictvím trajektů a rychlých plavidel (to znamená TMV v případě kombinovaných služeb nebo křídlových lodí v případě výhradně osobních spojů) podle jízdních řádů uvedených v programu námořní dopravy stanoveném v rozhodnutí regionální vlády regionu Kampánie č. 443 ze dne 9. srpna 2011 (jež tvoří přílohu D nové smlouvy o veřejných službách), ve znění rozhodnutí regionální vlády regionu Kampánie č. 857 ze dne 30. prosince 2011 (jež tvoří přílohu E nové smlouvy o veřejných službách), a v jejich případných následných změnách.
- (84) Pokud jde o provozované námořní trasy, společnost Caremar je povinna poskytovat služby námořní dopravy na těchto osmi trasách podle jízdních řádů uvedených v přílohách D a E nové smlouvy o veřejných službách: Capri/Neapol, Capri/Sorrento, Ischia/Neapol, Ischia/Procida/Neapol, Ischia/Procida/Pozzuoli, Ischia/Procida, Procida/Pozzuoli a Procida/Neapol.
- (85) Podrobné specifikace týkající se závazku veřejné služby, pokud jde o typ plavidel (trajekt, TMV, křídlová loď), jízdní řád a četnost (roční/sezónní) na jednotlivých trasách, jsou stejné jako specifikace v prodloužené původní úmluvě ze dne 16. ledna 2012, jak je popsáno v 39. bodě odůvodnění.
- (86) Podle čl. 8 odst. 4 písm. d) nové smlouvy o veřejných službách musí společnost Caremar plnit závazky veřejné služby v souladu se závazky plynulosti a četnosti, pravidelnosti a přesnosti. V čl. 8 odst. 4 písm. l) bylo upřesněno, že dodržování těchto povinností musí být zajištěno vždy, a to i během běžné či mimořádné renovace plavidel.

⁽⁸⁴⁾ Zveřejněno v Úředním věstníku regionu Kampánie č. 35 ze dne 8. června 2015. Toto rozhodnutí bylo potvrzeno prezidentským dekretem č. 116 ze dne 15. července 2015 zveřejněným v Úředním věstníku regionu Kampánie č. 45 ze dne 20. července 2015.

- (87) Podle čl. 8 odst. 4 písm. c) nové smlouvy o veřejných službách je společnost Caremar povinna v případě kombinovaných služeb upřednostnit přepravu poštovních zásilek (v rozsahu 12 běžných metrů), pokud to poskytovatel všeobecných poštovních služeb požaduje. Kromě toho je společnost Caremar podle článku 9 nové smlouvy o veřejných službách povinna na žádost regionu Kampánie zajistit bez dodatečné vyrovnávací platby až deset dodatečných jízd ročně, aby uspokojila mimořádné potřeby veřejné služby.
- (88) Pokud jde o počet, typ a kapacitu plavidel přidělených na provozované námořní trasy, je společnost Caremar podle čl. 8 odst. 1, čl. 8 odst. 4 písm. m) a čl. 8 odst. 5 nové smlouvy o veřejných službách povinna používat nejméně sedm plavidel uvedených v příloze H smlouvy (nebo rovnocenných co do počtu, technických vlastností, kapacity a pohodlí) a zaručit, že bude po celou dobu k dispozici jedno záložní plavidlo s vlastnostmi uvedenými v uvedené příloze H. Kromě toho je společnost Caremar povinna po celou dobu zaručit účinnost plavidel uvedených v příloze H ⁽⁸⁵⁾.
- (89) Pokud jde o výši jízdného, je společnost Caremar podle čl. 8 odst. 4 písm. e) a článku 13 nové smlouvy o veřejných službách povinna řídit se ceníky stanovenými v rozhodnutí regionální vlády č. 183 ze dne 29. dubna 2011 a v rozhodnutí regionální vlády č. 67 ze dne 7. března 2013, jež tvoří přílohy B a C smlouvy o veřejných službách, a v jejich případných následných změnách. Společnost Caremar může každoročně žádat region Kampánie o úpravu výše jízdného o inflaci, region Kampánie však může rozhodnout, že požadovanou úpravu nepovolí nebo že už povolenou úpravu zruší ⁽⁸⁶⁾. Kromě toho je společnost Caremar podle čl. 8 odst. 4 písm. b) povinna zajišťovat bezplatný naléhavý prevoz pacientů přepravovaných v sanitce státní zdravotní služby.
- (90) Pokud jde o kvalitu služeb, podle čl. 8 odst. 4 písm. v) nové smlouvy o veřejných službách byla společnost Caremar povinna dodržovat normy kvality stanovené v článku 11 nové smlouvy o veřejných službách, pokud jde o dochvilnost, pohodlí při cestování a informovanost uživatelů, jak je uvedeno v příloze O nové smlouvy o veřejných službách, v níž jsou rovněž stanoveny příslušné sankce v případě nedodržení těchto norem. Kromě toho byla společnost Caremar podle čl. 8 odst. 4 písm. f) povinna splňovat úroveň kvality stanovené regionem Kampánie v dokumentu nazvaném „Carta di Servizio“ přijatém na základě rozhodnutí regionální vlády č. 3 ze dne 16. března 2012.
- (91) Kromě sankcí stanovených v příloze O za nedodržení minimálních norem kvality podle článku 11 nové smlouvy o veřejných službách jsou v článku 25 nové smlouvy o veřejných službách podrobně popsány další sankce za nedodržení závazku veřejné služby společností Caremar (např. povinnosti plynulosti a pravidelnosti ⁽⁸⁷⁾, dochvilnosti ⁽⁸⁸⁾ či ceníky jízdného ⁽⁸⁹⁾), pokud společnost Caremar neprokáže, že k tomuto nedodržení došlo v důsledku vyšší moci.

⁽⁸⁵⁾ Čl. 8 odst. 4 písm. m) nové smlouvy o veřejných službách.

⁽⁸⁶⁾ Ustanovení čl. 13 odst. 4 a 5 nové smlouvy o veřejných službách.

⁽⁸⁷⁾ Např. čl. 25 odst. 1 písm. A) nové smlouvy o veřejných službách stanoví pokutu ve výši 80 EUR/km za každou neuskutečňovanou plavbu a v případě, že se stejná plavba neuskuteční více než sedmkrát v jednom měsíci, je stanovena další pokuta ve výši 5 000 EUR. Pokud společnost Caremar v průběhu tří měsíců neuskutečnění dvakrát stejnou plavbu více než sedmkrát v jednom měsíci, pověření vyplývající ze smlouvy o veřejných službách se zruší.

⁽⁸⁸⁾ Např. čl. 25 odst. 1 písm. B) nové smlouvy o veřejných službách stanoví pokutu ve výši 150 EUR vždy, když při zpoždění delším než 30 minut společnost neposkytne do 24 hodin odůvodněné oznámení. Za každé zpoždění delší než 30 minut týkající se plavby, která už byla v témže měsíci zpožděna o více než 30 minut, činí pokuta 500 EUR.

⁽⁸⁹⁾ Např. čl. 25 odst. 1 písm. I) nové smlouvy o veřejných službách stanoví pokutu ve výši 1 500 EUR v případě, že jsou podány dvě písemné stížnosti v jednom čtvrtletí na porušení ceníků jízdného, v případě třetí stížnosti v témže čtvrtletí se pokuta zvyšuje na 5 000 EUR.

3.3.2 Vyrovnávací platba

- (92) Základní roční vyrovnávací platbu stanovil na základě zadávacího řízení na vyrovnávací platbu v rámci nové smlouvy o plnění závazku veřejné služby na námořních trasách uvedených v 84. bodě odůvodnění region Kampánie na 178 553 034 EUR na devítileté smluvní období (19 839 226 EUR ročně) s výhradou snížení. Částka nabídnutá dočasněmu sdružení podniků SNAV/Rifim a stanovená na základě zadávacího řízení činila 97 010 073 EUR (10 778 897 EUR ročně⁽⁹⁰⁾) se slevou 81 542 961 EUR za devítileté smluvní období. Za období od 16. července 2015 do 31. prosince 2015 byla vyrovnávací platba stanovena ve výši 4 940 327,79 EUR⁽⁹¹⁾.
- (93) Podle článku 16 nové smlouvy o veřejných službách je vyrovnávací platba za závazek veřejné služby vyčíslena na základě metodiky stanovené v rozhodnutí č. 111/2007⁽⁹²⁾, podle níž nesmí vyrovnávací platba překročit částku nezbytnou k pokrytí čistých nákladů vynaložených na plnění závazku veřejné služby (hospodářsko-finanční bilance), včetně přiměřeného zisku (viz 55. až 66. bod odůvodnění).
- (94) V článku 17 nové smlouvy o veřejných službách se stanoví, že strany musí každé tři roky ověřit podmínky ekonomické rovnováhy smlouvy v souladu s kritérii stability stanovenými v rozhodnutí č. 111/2007. V případě odchylky od této smluvně zaručené rovnováhy (např. v případě, že je nedostatečné vyrovnání nižší o více než 5 % celkové vyrovnávací platby) stanoví článek 17 nové smlouvy o veřejných službách mechanismus obnovování rovnováhy, který hodnotí veškeré parametry spjaté s plněním vyrovnávací platby. Ukáže-li se, že výše vyrovnávací platby nestačí pokrýt provozní náklady vzniklé při poskytování služby, umožňuje nová smlouva o veřejných službách provést revizi klíčových parametrů vyrovnávací platby, konkrétně systému cen jízdného, snížení rozsahu nabízených veřejných služeb nebo hmotných aktiv společnosti pro poskytování služeb. V případě, že se vyrovnávací platby ukáží být nadměrné, je region Kampánie povinen vyrovnávací platby na další regulační období snížit a částku nadměrného vyrovnání získat zpět (viz čl. 17 odst. 4 a článek 18).
- (95) Vyrovnávací platby se vyplácí ročně ve formě tří splátek: do 30. dubna každého roku je vyplacena počáteční záloha ve výši 70 % vyrovnávací platby; druhá platba provedená do 30. září odpovídá 20 % vyrovnávací platby; zbývající částka se vyplácí po odečtení srážek a penále do 31. ledna následujícího roku⁽⁹³⁾.
- (96) Podle článku 18 nové smlouvy o veřejných službách musí být nadměrné vyrovnání vráceno regionu Kampánie do 30 dnů od žádosti regionu Kampánie. V období od 16. července 2015 do 31. prosince 2017 bylo ověřovacím postupem zjištěno nadměrné vyrovnání ve výši 835 057 EUR, které bylo vráceno regionu Kampánie. Na období od 31. prosince 2021 do 31. prosince 2021 byly roční vyrovnávací platby sníženy z částky 10 778 897 EUR na 9 093 983 EUR v důsledku procesu ověřování plateb za období do 31. prosince 2017. Na základě dostupných finančních účtů bylo v rámci ověřovacího postupu za roky 2018 až 2021 zjištěno nadměrné vyrovnání ve výši 1 389 811 EUR, které bylo vráceno regionu Kampánie.
- (97) Podle článku 20 nové smlouvy o veřejných službách vykonává region Kampánie nad smlouvou dohled a sleduje její řádné plnění, přiměřenost a kvalitu aktiv provozovatele, dodržování zákonných povinností a dosahování cílů v oblasti kvality při plnění závazku veřejné služby.

⁽⁹⁰⁾ V čl. 16 odst. 2 nové smlouvy o veřejných službách se uvádí, že: „Uvedená vyrovnávací platba nesmí po dobu trvání této smlouvy o poskytování služeb přesáhnout částku 10 778 897 EUR za kalendářní rok včetně DPH, přičemž se v nabídce předpokládá její postupné snižování.“

⁽⁹¹⁾ Čl. 16 odst. 3 nové smlouvy o veřejných službách.

⁽⁹²⁾ Čl. 16 odst. 1 nové smlouvy o veřejných službách.

⁽⁹³⁾ Čl. 16 odst. 5 nové smlouvy o veřejných službách. V čl. 16 odst. 6 nové smlouvy o veřejných službách je uvedeno, že vyrovnávací platba za období od 16. července 2015 do 31. prosince 2015 se vyplácí ve dvou splátkách: první splátka ve výši 70 % do 15. srpna 2015 a druhá splátka ve výši 30 % do 31. ledna 2016.

- (98) V návaznosti na pravidelnou revizi ekonomické rovnováhy smlouvy podle článku 17 snížil region Kampánie vyrovnávací platbu stanovenou předem na základě zadávacího řízení (10 778 897 EUR) na 9 093 983 EUR pro období 2018–2021 a dále ji snížil na 9 087 149 EUR pro období 2022–2024. V tabulce 2 jsou uvedeny předem stanovené vyrovnávací platby a vyrovnávací platby skutečně vyplacené společnosti Caremar za období srpen 2015–2021.

Tabulka 2

Vyrovnávací platba stanovená a vyplacená společností Caremar na období 2015–2021 v rámci nové smlouvy o veřejných službách

(EUR)

Rok	Stanovená vyrovnávací platba	Vyplacená vyrovnávací platba
2015 (od července 2015)	10 778 897	4 961 000
2016	10 778 897	10 778 000
2017	10 778 897	10 778 897
2018	9 093 983	10 363 306
2019	9 093 983	8 462 289
2020	9 093 983	10 365 064
2021	9 093 983	8 593 982

3.4 Přednost v přístavu

- (99) V čl. 19b odst. 21 legislativního nařízení č. 135/2009 změněného na zákon č. 166/2009 se stanoví, že k zajištění územní kontinuity s ostrovy a za účelem plnění závazků veřejné služby si společnosti bývalé skupiny Tirrenia včetně společnosti Caremar zachovávají už přidělená kotviště a přednost při přidělování kotvišť v souladu s postupy přístavních a námořních orgánů zakotvenými v zákoně č. 84 ze dne 28. ledna 1994 a v italském námořním kodexu.

3.5 Opatření stanovená zákonem č. 163/2010

- (100) Zákon č. 163/2010 umožnil společností bývalé skupiny Tirrenia, včetně společnosti Caremar, dočasně použít finanční prostředky ⁽⁹⁴⁾, které už byly vyčleněny na modernizaci a obnovu plavidel, na pokrytí nových naléhavých potřeb v oblasti likvidity. Společnosti bývalé skupiny Tirrenia, které této možnosti využily, však musely tyto vyhrazené finanční prostředky doplnit, aby mohly provést potřebnou modernizaci svých plavidel. Tato modernizace byla nezbytná ke splnění nových mezinárodních bezpečnostních norem podle Stockholmské úmluvy z roku 1996 ⁽⁹⁵⁾.

- (101) K uhrazení modernizace celé skupiny Tirrenia byla konkrétně vyčleněna částka ve výši 23 750 000 EUR s využitím dvou nástrojů ⁽⁹⁶⁾. Společnost Caremar využila tyto nástroje k modernizaci svých lodí.

⁽⁹⁴⁾ Jak je stanoveno v čl. 19 odst. 13a legislativního nařízení č. 78 ze dne 1. července 2009, změněného na zákon č. 102 ze dne 3. srpna 2009 (dále jen „zákon 102/2009“), a v čl. 19b odst. 19 zákona č. 166/2009.

⁽⁹⁵⁾ Tyto bezpečnostní normy pak jsou podrobně popsány ve směrnici Rady 98/18/ES ze dne 17. března 1998 o bezpečnostních pravidlech a normách pro osobní lodě (Úř. věst. L 144, 15.5.1998, s. 1), která byla provedena legislativním nařízením č. 45 ze dne 4. února 2000, ve směrnici Evropského parlamentu a Rady 2003/24/ES ze dne 14. dubna 2003, kterou se mění směrnice Rady 98/18/ES o bezpečnostních pravidlech a normách pro osobní lodě (Úř. věst. L 123, 17.5.2003, s. 18), která byla provedena legislativním nařízením č. 52 ze dne 8. března 2005, a ve směrnici Evropského parlamentu a Rady 2003/25/ES ze dne 14. dubna 2003 o zvláštních požadavcích na stabilitu osobních lodí typu ro-ro (Úř. věst. L 123, 17.5.2003, s. 22), která byla provedena legislativním nařízením č. 65 ze dne 14. března 2005.

⁽⁹⁶⁾ Veškeré finanční prostředky (tj. 7 000 000 EUR) poskytnuté podle čl. 19b odst. 19 zákona č. 166/2009 a částka ve výši 16 750 000 EUR z finančních prostředků poskytnutých podle zákona č. 102/2009.

(102) Článek 1 zákona z roku č. 163/2010 rovněž stanoví toto:

- a) do článku 19b legislativního nařízení č. 135/2009, které bylo po novelizaci změněno na zákon č. 166/2009, se vkládá odstavec 24a, podle kterého se osvobození od daně vztahuje na všechny úřední úkony a činnosti, kterými se provádějí ustanovení čl. 19b odst. 1 až 15 zákona č. 166/2009. Tyto odstavce se týkají liberalizace odvětví námořní kabotáže prostřednictvím privatizace skupiny Tirrenia, včetně přípravné fáze, tj. převodu regionálních společností na příslušné regiony;
- b) za účelem zajištění plynulosti veřejné služby a na podporu procesu privatizace bývalých společností skupiny Tirrenia mohou příslušné regiony využívat prostředky z fondu *Fondo Aree Sottoutilizzate* (dále jen „FAS“) ⁽⁹⁷⁾ na základě rozhodnutí č. 1 mezirezortního výboru *Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica* ze dne 6. března 2009 ⁽⁹⁸⁾.

4. ŘÍZENÍ O NESPLNĚNÍ POVINNOSTI č. 2007/4609

(103) Po předchozí výměně informací mezi útvary Komise a Itálií zaslal dne 19. prosince 2008 generální ředitel Komise odpovědný za energetiku a dopravu Itálii žádost o informace. Tato žádost se týkala mimo jiné přehledu tras v rámci veřejné služby provozovaných v té době a veřejných služeb, které Itálie předpokládala podle navrhovaných nových úmluv. Itálie byla rovněž vyzvána, aby poskytla více informací o plánech privatizace skupiny Tirrenia.

(104) Itálie poskytla podrobnou odpověď na žádost Komise ze dne 19. prosince 2008 v dopise ze dne 28. dubna 2009. V tomto dopise Itálie mimo jiné prohlásila, že:

- a) prodloužení původní úmluvy do 31. prosince 2009 bylo nezbytné k dosažení liberalizace odvětví námořní kabotáže v Itálii prostřednictvím privatizace skupiny Tirrenia;
- b) vyrovnávací platba za závazek veřejné služby udělená skupině Tirrenia byla nezbytná k zajištění územní kontinuity s ostrovy prostřednictvím námořních spojení, jež nebyla uspokojivě zajištěna soukromými provozovateli přítomnými na trhu;
- c) dne 10. března 2009 byl dokončen důkladný proces racionalizace tras. Tento proces zohledňoval příslušné významné sociální aspekty, aspekty zaměstnanosti a hospodářské aspekty, jakož i potřebu zajištění základních spojů k zachování územní kontinuity a zahrnoval konzultace se šesti dotčenými regiony. Tato racionalizace povede k snížení čistých nákladů na veřejnou službu přibližně o 66 milionů EUR a k propuštění přibližně 600 členů posádky v rámci celé skupiny Tirrenia. Itálie rovněž připomněla, že racionalizace v roce 2009 doplňovala předchozí úsilí (v letech 2004, 2006 a 2008) o omezení služeb poskytovaných skupinou Tirrenia;
- d) k cílům racionalizace patřilo: i) zachování potřebných spojů k zajištění územní kontinuity s ostrovy a mezi ostrovy a pevninou a práva na zdraví, studium a mobilitu; ii) racionalizace spojů v případě, že soukromí provozovatelé zajišťovali stejná spojení ve stejném období s podobnými zárukami týkajícími se kvality a plynulosti a iii) racionalizace spojů v letním období a vysokorychlostních spojení zajišťujících pouze přepravu osob;
- e) Itálie poskytla prostřednictvím dopisu přehled tras provozovaných společnostmi skupiny Tirrenia v roce 2008 a omezeného počtu tras, které budou společností skupiny Tirrenia provozovat v roce 2009. Podle Itálie budou posledně uvedené trasy tvořit základ nových úmluv, jež mají být uzavřeny s novými vlastníky společností skupiny Tirrenia.

⁽⁹⁷⁾ Fond pro málo využívané oblasti (*Fondo Aree Sottoutilizzate*) je vnitrostátní fond, který podporuje provádění italské regionální politiky. Jeho prostředky jsou vyhrazeny především pro regiony určené jako takové italskými orgány.

⁽⁹⁸⁾ *Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana*, č. 137 ze dne 16. června 2009.

- (105) Dne 21. prosince 2009 zaslal generální ředitel Komise odpovědný za energetiku a dopravu Itálii dopis, v němž mimo jiné konstatoval, že v souvislosti se zásadní restrukturalizací odvětví námořní kabotáže v Itálii a s ohledem na značný sociální dopad, jenž by podle Itálie měla privatizace prostřednictvím zadávacích řízení uskutečněných pouze na základě smlouvy o veřejných službách, bylo v zásadě a výjimečně přípustné uspořádat zadávací řízení za účelem zadání těchto smluv rejdařským společenstvem, aby bylo zajištěno splnění kritéria nediskriminace mezi majiteli lodí z Unie podle nařízení Rady (EHS) č. 3577/92⁽⁹⁹⁾. Komise poukázala na to, že nařízení (EHS) č. 3577/92 nevyžaduje, aby členské státy privatizovaly své společnosti námořní dopravy, nýbrž pouze aby tento konkrétní trh liberalizovaly.
- (106) Dne 29. ledna 2010⁽¹⁰⁰⁾ zaslala Komise výzvu týkající se nesprávného provádění nařízení (EHS) č. 3577/92. V uvedené výzvě Komise připomněla, že toto nařízení stanoví, že pokud členský stát uzavírá smlouvy o veřejných službách nebo ukládá závazky veřejných služeb, musí tak činit na nediskriminačním základě ve vztahu ke všem majitelům lodí z Unie. Podle čl. 4 odst. 3 zmíněného nařízení mohou stávající smlouvy o veřejných službách zůstat v platnosti do uplynutí doby, na kterou byly uzavřeny. Komise však konstatuje, že společnosti skupiny Tirrenia provozovaly služby námořní dopravy i po skončení platnosti příslušných smluv o veřejných službách. Platnost těchto úmluv měla konkrétně skončit na konci roku 2008, Itálie je však opakovaně prodlžovala. Komise proto Itálii vyzvala, aby v této souvislosti podala své připomínky.
- (107) Téhož dne a nezávisle na tom odpověděl generální ředitel Komise odpovědný za energetiku a dopravu na dopis Itálie ze dne 22. ledna 2010. Generální ředitel zdůraznil, že jeho odpověď se týká pouze dodržování nařízení (EHS) č. 3577/92, a nikoli otázek státní podpory. V této souvislosti generální ředitel uvedl, že odůvodnění poskytnuté s ohledem na určité trasy postačuje k rozptýlení některých dříve vyslovených pochybností. Generální ředitel připomněl, že smlouvy o veřejných službách mohou zahrnovat pouze trasy, u nichž existuje selhání trhu.
- (108) Dne 29. března 2010 odpověděla Itálie na dopis Komise ze dne 29. ledna 2010.
- (109) Dne 10. září 2010 informovala Itálie Komisi o tom, že se zpozdílo soutěžní řízení k zadání zakázky týkající se mimo jiné tras v rámci Pontinských ostrovů v té době provozovaných společnostmi Caremar. Zákon č. 163/2010 poté dále prodloužil původní úmluvu do ukončení procesů privatizace společností Tirrenia a Siremar (viz také 33. bod odůvodnění).
- (110) Vzhledem k tomuto vývoji zaslala Komise dne 24. listopadu 2010 doplňkovou výzvu. Komise ve své výzvě připomíná tyto skutečnosti:
- a) původní úmluva týkající se mimo jiné společnosti Caremar byla automaticky prodloužena bez jakéhokoli soutěžního řízení;
 - b) ačkoli se dotyčné smlouvy o veřejných službách uplatňují i nadále, neuskutečnilo se žádné soutěžní řízení mimo jiné pro společnost Caremar;
 - c) Komise si vyhrazuje právo v případě potřeby vydat odůvodněné stanovisko (s přihlédnutím k případným připomínkám Itálie).
- (111) Dne 21. června 2012 přijala Komise odůvodněné stanovisko týkající se prodloužení závazku veřejné služby tří společností (Caremar, Laziomar a Saremar) bývalé skupiny Tirrenia. Jelikož zadávací řízení týkající se dalších tří společností (Tirrenia, Toremar a Siremar) byla dokončena v průběhu roku 2011⁽¹⁰¹⁾, odůvodněné stanovisko se na tyto společnosti nevztahovalo. Komise konstatovala, že Itálie neuskutečnila soutěžní řízení na zadání zakázek na veřejné služby v oblasti námořní kabotáže provozované mimo jiné společnostmi Caremar více než tři roky po normálním skončení platnosti příslušných původních úmluv. Tyto úmlouvy byly prodlouženy automaticky a na dobu neurčitou, což ostatním majitelům lodí z Unie znemožnilo soutěžit o zadání těchto zakázek.

⁽⁹⁹⁾ Nařízení Rady (EHS) č. 3577/92 ze dne 7. prosince 1992 o uplatňování zásady volného pohybu služeb v námořní dopravě v členských státech (námořní kabotáž) (Úř. věst. L 364, 12.12.1992, s. 7).

⁽¹⁰⁰⁾ Výzva byla přijata dne 28. ledna 2010, Itálii však byla oznámena teprve následující den.

⁽¹⁰¹⁾ Třebaže k formálnímu převodu vlastnictví společností Tirrenia, Toremar a Siremar došlo až v roce 2012.

- (112) Itálie odpověděla na odůvodněné stanovisko dne 8. srpna 2012 a uvedla, že oznámení o zahájení zadávacího řízení pro výběr společností, které budou pověřeny plněním smluv o veřejných službách, byla nebo budou zveřejněna v Úředním věstníku Evropské unie. Konkrétně pro společnost Caremar bylo oznámení zveřejněno dne 20. července 2012 a pro společnost Laziomar dne 1. srpna 2012.
- (113) Dne 14. ledna 2014 se novým vlastníkem společnosti Laziomar stala společnost CLN, která podepsala desetiletou smlouvu o veřejných službách týkající se spojení s Pontinskými ostrovy.
- (114) Dne 16. července 2015 převzalo dočasné sdružení podniků SNAV-Rifim vlastnictví společnosti Caremar a byla s ní podepsána smlouva o veřejných službách na devět let.
- (115) Dopisem ze dne 15. července 2016 informovala Itálie Komisi, že privatizace všech společností bývalé skupiny Tirrenia byla dokončena. Dne 8. prosince 2016 se Komise rozhodla řízení o nesplnění povinnosti ukončit.

5. DŮVODY PRO ZAHÁJENÍ A ROZŠÍŘENÍ ŘÍZENÍ

5.1 Vyrovnávací platby za poskytování služeb námořní dopravy od 1. ledna 2009 do 31. července 2012

5.1.1 Existence podpory

- (116) Ve svém rozhodnutí o zahájení řízení z roku 2011 zaujala Komise předběžné stanovisko, že vymezení závazků veřejné služby není dostatečně jasné, a neumožňuje tudíž Komisi dospět s konečnou platností k závěru, zda obsahuje zjevně nesprávná posouzení. Komise zejména neměla úplný přehled o skutečných povinnostech uložených společností Caremar v souvislosti s provozováním tras v Neapolském zálivu a na Pontinských ostrovech ve srovnání se službami nabízenými konkurenčními společnostmi na některých z těchto tras (viz 194., 203., 205. a 208. bod odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení z roku 2011). Pokud jde o trasy v Neapolském zálivu, měla Komise navíc pochybnosti, zda lze považovat noční stání v ostrovních přístavech za skutečnou veřejnou službu, a vyzvala italské orgány, aby upřesnily, zda určité patologické stavy neumožňují přepravu vrtulníkem, a aby poskytly informace o dostupnosti a kapacitě alternativních zdravotnických přepravních služeb (viz 206. bod odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení z roku 2011).
- (117) Komise zaujala předběžné stanovisko, že je splněno druhé kritérium stanovené v rozsudku ve věci Altmark⁽¹⁰²⁾, neboť parametry, jež jsou základem výpočtu vyrovnávací platby, byly stanoveny předem a splňovaly požadavky na transparentnost (viz 239. bod odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení z roku 2011). V 240. bodě odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení z roku 2011 Komise konkrétně uvedla, že tyto parametry jsou popsány v původní úmluvě (pro vyrovnávací platby za rok 2009) a v rozhodnutí č. 111/2007 (pro vyrovnávací platby od roku 2010).
- (118) Komise však měla za to, že třetí kritérium rozsudku ve věci Altmark není splněno a že provozovatelům mohlo být za plnění úkolů veřejné služby vyplaceno nadměrné vyrovnání (viz 244. bod odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení z roku 2011). Komise zejména vyjádřila pochybnosti o přiměřenosti vyrovnávací platby vyplácené společností bývalé skupiny Tirrenia od roku 2009 vzhledem k chybějícímu jasnému vymezení povinností uložených těmto společností (viz 245. bod odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení z roku 2011). Komise podobně vyjádřila pochybnosti ohledně toho, zda riziková přírážka ve výši 6,5 %, která se uplatňuje od roku 2010, odráží náležitou úroveň rizika, jelikož se *prima facie* nezdá, že by společnost Caremar převzala rizika, jež jsou obvykle spojena s poskytováním těchto služeb (viz 247. bod odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení z roku 2011).

⁽¹⁰²⁾ Rozsudek ze dne 24. července 2003, Altmark Trans GmbH a Regierungspräsidium Magdeburg proti Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, za přítomnosti Oberbundesanwalt beim Bundesverwaltungsgericht, věc C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415.

- (119) Komise rovněž zaujala předběžné stanovisko, že není splněno čtvrté kritérium stanovené v rozsudku ve věci Altmark, jelikož prodloužení původních úmluv nebylo předmětem zadávacího řízení (viz 249. bod odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení z roku 2011). Komise mimoto konstatovala, že neobdržela žádné důkazy dokládající tvrzení, že společnost Caremar skutečně poskytovala předmětné služby s nejnižšími náklady pro územně správní celek (viz 251. bod odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení z roku 2011).
- (120) V rozhodnutí o zahájení řízení z roku 2011 proto Komise dospěla k předběžnému závěru, že vyrovnávací platba za závazek veřejné služby, která byla provozovatelům vyplacena během období prodloužení původních úmluv, představuje státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU (viz 255. bod odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení z roku 2011). Kromě toho měla Komise za to, že by se tato podpora měla pokládat za novou podporu (viz 257. bod odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení z roku 2011).
- (121) V rozhodnutí o rozšíření řízení z roku 2012 vyjádřila Komise stejné pochybnosti také v souvislosti s vyrovnávacími platbami poskytovanými společností Caremar od ledna 2012 do její privatizace (viz 42., 180. a 181. bod odůvodnění rozhodnutí o rozšíření řízení z roku 2012).

5.1.2 Slučitelnost

- (122) V rozhodnutí o zahájení řízení z roku 2011 Komise zaujala předběžné stanovisko, že vyrovnávací platba za závazek veřejné služby za roky 2009, 2010 a 2011 nespadá do oblasti působnosti rozhodnutí Komise 2005/842/ES⁽¹⁰³⁾ ani rámce Společenství pro státní podporu ve formě vyrovnávací platby za závazek veřejné služby⁽¹⁰⁴⁾ (dále jen „rámec pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2005“). Komise proto toto opatření posuzovala přímo podle čl. 106 odst. 2 SFEU a vyjádřila pochybnosti ohledně toho, zda jsou splněny platné podmínky slučitelnosti (viz 315. bod odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení z roku 2011).
- (123) V rozhodnutí o rozšíření řízení z roku 2012 Komise uvedla, že dne 31. ledna 2012 vstoupil v platnost nový balíček týkající se služeb obecného hospodářského zájmu sestávající z rozhodnutí Komise 2012/21/EU⁽¹⁰⁵⁾ a rámce pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2011. Komise však zaujala předběžné stanovisko, že vyrovnávací platba za závazek veřejné služby v rámci prodloužení platnosti původní úmluvy nelze považovat za slučitelnou s vnitřním trhem a vyjmout ji z oznamovací povinnosti podle rozhodnutí 2012/21/EU, protože toto prodloužení není v souladu s článkem 4 nařízení (EHS) č. 3577/92, který stanoví, že pokud členský stát uzavírá smlouvy o veřejných službách nebo ukládá závazky veřejných služeb, činí tak na nediskriminačním základě ve vztahu ke všem majitelům lodí ze Společenství (viz 256. bod odůvodnění rozhodnutí o rozšíření řízení z roku 2012). Komise nevyloučila, že vyrovnávací platba za závazek veřejné služby poskytnutá podle prodloužené původní úmluvy by mohla v zásadě spadat do rámce pro služby obecného hospodářského zájmu (viz 258. bod odůvodnění rozhodnutí o rozšíření řízení z roku 2012), nicméně Komise neměla dostatek podkladů, aby v tomto ohledu dospěla k závěru (viz 267. bod odůvodnění rozhodnutí o rozšíření řízení z roku 2012).

5.2 Privatizace společnosti Caremar

- (124) V rozhodnutí o rozšíření řízení z roku 2012 vyslovila Komise pochybnosti ohledně toho, zda zadávací řízení týkající se prodeje společnosti Caremar bylo dostatečně transparentní a ničím nepodmíněné, aby zajistilo prodej za tržní cenu (viz 242. bod odůvodnění rozhodnutí o rozšíření řízení z roku 2012). Komise zejména dospěla k závěru, že prodej společnosti Caremar spolu s pověřením novým závazkem vyplývajícím z nové smlouvy o veřejných službách mohly omezit počet uchazečů nebo mít vliv na prodejní cenu (viz 243. bod odůvodnění rozhodnutí o rozšíření řízení z roku 2012).

⁽¹⁰³⁾ 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).

⁽¹⁰⁴⁾ Rámec Společenství pro státní podporu ve formě vyrovnávací platby za závazek veřejné služby (Úř. věst. C 297, 29.11.2005, s. 4).

⁽¹⁰⁵⁾ 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).

- (125) Komise na základě informací, které měla k dispozici v okamžiku přijetí svého rozhodnutí o rozšíření řízení z roku 2012, dospěla také k závěru, že by případná podpora, která by případně byla poskytnuta v procesu privatizace, byla neslučitelná (viz 305. bod odůvodnění rozhodnutí o rozšíření řízení z roku 2012).

5.3 Nová smlouva o veřejných službách

5.3.1 Existence podpory

- (126) V rozhodnutí o rozšíření řízení z roku 2012 Komise zaujala předběžné stanovisko, že vyrovnávací platba poskytovaná společnosti Caremar nesplňuje kritéria stanovená v rozsudku ve věci Altmark, a proto představuje podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU. K tomuto závěru dospěla Komise s ohledem na to, že: i) přinejmenším na některých trasách provozovaných společností Caremar působili konkurenční společnosti, které podle všeho nabízely podobné služby, přičemž Komise neměla k dispozici dostatek informací, které by jí umožnily dospět k závěru, zda služby obecného hospodářského zájmu odrážejí skutečnou potřebu veřejné služby, kterou nelze uspokojit pouze tržními silami; ii) výpočet vyrovnávací platby podle rozhodnutí č. 111/2007 podle všeho vedl k tomu, že provozovateli bylo za poskytování veřejné služby poskytnuto nadměrné vyrovnání, a to z týchž důvodů, jaké byly uvedeny v rozhodnutí o zahájení řízení z roku 2011; iii) čtvrté kritérium rozsudku ve věci Altmark zřejmě nebylo splněno, protože veřejná služba byla nabízena s podmínkou, že vítězný uchazeč se stane nabyvatelem společnosti Caremar jako celku. Komise dospěla k závěru, že pokud by smlouva o veřejných službách byla předmětem zadávacího řízení bez povinnosti nabytí, znamenalo by to nižší náklady pro územně správní celek.

5.3.2 Slučitelnost

- (127) Pokud jde o slučitelnost vyrovnávací platby poskytované společnosti Caremar, Komise v rozhodnutí o rozšíření řízení z roku 2012 uvedla, že na základě informací poskytnutých italskými orgány se rozhodnutí 2012/21/EU zřejmě nepoužije. Komise v každém případě nemohla dospět k závěru o uplatňování rozhodnutí 2012/21/EU, protože v této fázi nebyla předložena podepsaná smlouva (viz 283. bod odůvodnění rozhodnutí o rozšíření řízení z roku 2012). Komise neobdržela žádné informace (např. o počtu přepravených cestujících během dvou roků předcházejících pověření), které by jí umožnily přezkoumat zbývající podmínky slučitelnosti stanovené v rozhodnutí 2012/21/EU. Komise poté posoudila podporu na základě rámce pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2011, dospěla však k závěru, že má pochybnosti o tom, zda jsou splněny podmínky slučitelnosti stanovené v tomto rámci, zejména pokud jde o existenci skutečných služeb obecného hospodářského zájmu na všech trasách a výši přiměřeného zisku přiznaného společnosti Caremar (viz 298. a 300. bod odůvodnění rozhodnutí o rozšíření řízení z roku 2012).

5.4 Přednost v přístavu

- (128) V rozhodnutí o zahájení řízení z roku 2011 zaujala Komise předběžné stanovisko, že není-li tato přednost zpoplatněna, představuje opatření regulativní výhodu, která nezahrnuje převod státních prostředků, a nelze ji proto považovat za státní podporu (viz 278. bod odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení z roku 2011). Komise měla za to, že pokud by byla přednost v přístavu zpoplatněna, nevedlo by to v případě, že společnost Caremar poskytuje skutečné služby obecného hospodářského zájmu a tato přednost je poskytnuta pouze v souvislosti s trasami, na něž se vztahuje služba obecného hospodářského zájmu, k dodatečné hospodářské výhodě, jelikož tato přednost by byla spojena s poskytováním služeb obecného hospodářského zájmu (viz 279. bod odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení z roku 2011). Komise však vyzvala Itálii a třetí strany, aby v této souvislosti poskytly bližší informace (viz 280. bod odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení z roku 2011).
- (129) Vzhledem k tomu, že Komise vyjádřila pochybnosti ohledně oprávněnosti služby obecného hospodářského zájmu, nemohla dospět k závěru v otázce slučitelnosti opatření pro případ, že by se jednalo o podporu (viz 319. bod odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení z roku 2011).

5.5 Opatření stanovená zákonem č. 163/2010

- (130) V 289. bodě odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení z roku 2011 Komise zaujala předběžné stanovisko, že všechna opatření stanovená zákonem č. 163/2010 představují státní podporu ve prospěch společností bývalé skupiny Tirrenia, včetně společnosti Tirrenia. K těmto opatřením patřily: i) možné využití finančních prostředků určených na modernizaci lodí pro účely likvidity; ii) osvobození od daně v souvislosti s procesem privatizace; iii) možné využití prostředků z fondu FAS. Komise Itálii vyzvala, aby objasnila, zda a jak bylo každé z těchto opatření nezbytné k poskytování veřejné služby.
- (131) Komise také zaujala předběžné stanovisko, že tato opatření pravděpodobně představují provozní podporu, která snížila náklady, které by společnost Caremar a ostatní společnosti bývalé skupiny Tirrenia musely jinak nést samy, a tato opatření by se proto měla považovat za neslučitelná s vnitřním trhem (viz 320. bod odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení).

6. VYJÁDŘENÍ SPOLEČNOSTI CAREMAR

6.1 K závazkům veřejné služby a konkurenčnímu prostředí

- (132) Společnost Caremar tvrdí, že závazky veřejné služby byly přesně definovány akty přijatými regionem Kampánie a že region Kampánie při definování závazků veřejné služby uložených společnosti Caremar řádně zohlednil konkurenční prostředí námořních služeb poskytovaných v Neapolském zálivu i potřeby místního obyvatelstva v oblasti námořní dopravy.
- (133) Podle společnosti Caremar je vymezení závazku veřejné služby uloženého společnosti Caremar stanoveno v původní úmluvě, pětiletých plánech a rámcích pro kotvení v přístavu („*quadri accosti*“), které schválil a zveřejnil region Kampánie za účelem přizpůsobení nabídky poptávce uživatelů. Pokud jde o požadovanou úroveň služeb, společnost Caremar uvedla, že závazek veřejné služby se netýkal pouze trasy, která má být obsluhována, ale zahrnoval i řadu závazků týkajících se plynulosti a četnosti plaveb, pravidelnosti a přesnosti, výše jízdného a dalších požadavků na kapacitu a vlastnosti používaných plavidel, aby tak odrážely skutečnou potřebu veřejné služby.
- (134) Společnost Caremar poskytla podrobné informace o jednotlivých námořních trasách, aby prokázala, že provozuje dopravu v souladu se specifickými požadavky, jejichž cílem je plnění závazku veřejné služby (např. povinnost provozovat první ranní plavbu na pevninu, což s sebou nese nutnost zajistit noční stání plavidel na ostrově spojenou s dodatečnými náklady), čímž se odlišuje od ostatních konkurenčních společností. Společnost Caremar upřesnila, že pro účely zajištění těchto povinností zůstává posádka společnosti Caremar ve službě celkem 16 hodin denně (maximum povolené příslušnými zákony) na jedno plavidlo.
- (135) Pokud jde o konkurenční prostředí v Neapolském zálivu a na Pontinských ostrovech, společnost Caremar uvedla, že byla vždy jediným provozovatelem, který byl schopen nabízet pravidelnou a spolehlivou námořní dopravu za účelem zajišťování bezproblémového spojení ostrovů s pevninou. Společnost Caremar zdůrazňuje, že plní klíčovou úlohu při naplňování zásady územní kontinuity, protože tržní síly samy o sobě nikdy nebyly schopny naplnit očekávání a uspokojit potřeby ostrovních komunit, pokud jde o pravidelné a přímé služby zajišťující dopravní propojení mezi ostrovy a pevninou. Podle společnosti Caremar je to způsobeno tím, že Neapolský záliv se vyznačuje řadou velmi hustě osídlených ostrovů, což se nevyhnutelně odráží na každodenní poptávce po pravidelném spojení (např. pro účely výkonu povolání nebo vzdělávací účely).

6.2 K souladu prodloužení platnosti původní úmluvy s kritérii stanovenými v rozsudku ve věci Altmark

- (136) Společnost Caremar tvrdí, že vyrovnávací platby čerpané během platnosti prodloužení původní úmluvy nepředstavují státní podporu, protože byly splněny čtyři kumulativní podmínky stanovené v judikatuře ve věci Altmark.
- (137) Pokud jde o první kritérium rozsudku Altmark, společnost Caremar tvrdí, že byla pověřena plněním jasně definovaného závazku veřejné služby, a proto je první kritérium splněno (viz připomínky uvedené v oddíle 6.1).

- (138) Pokud jde o druhé kritérium rozsudku ve věci Altmark, společnost Caremar připomíná, že kritéria pro výpočet vyrovnávací platby byla stanovena předem (tj. v původní úmluvě a v rozhodnutí č. 111/2007) objektivním a transparentním způsobem, takže je splněno i druhé kritérium rozsudku ve věci Altmark.
- (139) Pokud jde o třetí kritérium rozsudku ve věci Altmark, společnost Caremar tvrdí, že vyrovnávací platba vyplácená během platnosti prodloužení původní úmluvy nepřesahuje meze toho, co je nezbytné k pokrytí dodatečných nákladů vynaložených k zajišťování služby se zohledněním příslušných příjmů a přiměřeného zisku, a třetí kritérium rozsudku ve věci Altmark je tedy splněno. V reakci na pochybnosti Komise, že společnost Caremar dostávala od roku 2010 nadměrné vyrovnání za plnění závazku veřejné služby, společnost Caremar tvrdí, že vyplácené vyrovnávací platby nepostačovaly k pokrytí nákladů vynaložených k plnění závazku veřejné služby a navíc že jí nebyla přiznána žádná zisková marže.
- (140) Konečně, pokud jde o čtvrté kritérium rozsudku ve věci Altmark, společnost Caremar uvádí, že vzhledem k tomu, že neproběhlo veřejné zadávací řízení, byla vyrovnávací platba stanovena na základě analýzy nákladů řádně řízeného podniku (např. plně odepsané náklady na plavidla, optimalizace poměru mezi posádkou a výkonem, zachování nejnižších cen jízdného i přes zvýšené náklady na palivo).

6.3 K souladu prodloužení platnosti původní úmluvy s čl. 106 odst. 2 SFEU

- (141) Společnost Caremar uvádí, že pro účely posouzení slučitelnosti, jak je uvedeno v 308. bodě odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení z roku 2011, musí být splněny tři kumulativní podmínky:
- a) služby musí představovat služby obecného hospodářského zájmu;
 - b) výkonem služby musí být příjemci přiměřeně pověřeny státem;
 - c) vyrovnávací platba musí být úměrná nákladům vynaloženým k plnění služby obecného hospodářského zájmu.
- (142) Pokud jde o první podmínku, společnost Caremar upřesňuje, že služby jsou poskytovány v souladu s konkrétními veřejnými požadavky, čímž je zajištěna územní kontinuita (viz připomínky uvedené v oddíle 6.1).
- (143) Pokud jde o druhou podmínku, společnost Caremar tvrdí, že poskytuje služby námořní dopravy, jak je k tomu pověřena na základě původní úmluvy, v níž jsou podrobně stanoveny závazky veřejné služby uložené společnosti Caremar.
- (144) Konečně, pokud jde o podmínku proporcionality, společnost Caremar opakuje, že vyrovnávací platba byla nedostatečná, například v letech 2010 a 2011, jak vyplývá z účetnictví společnosti.

6.4 K přednosti v přístavu

- (145) Společnost Caremar tvrdí, že udělení přednosti v přístavu nepředstavuje žádnou hospodářskou výhodu, a nelze tak toto opatření označit za státní podporu. Společnost Caremar dále zdůrazňuje, že přednost v přístavu slouží pouze k plnění jejich závazků vyplývajících ze smlouvy o veřejných službách.

6.5 K opatřením stanoveným zákonem č. 163/2010

- (146) Pokud jde o finanční podporu poskytnutou společnosti Caremar podle zákona č. 163/2010, společnost Caremar potvrzuje, že dostala přiděleno 2 115 000 EUR výhradně za účelem modernizace plavidel. Společnost Caremar proto zastává názor, že opatření stanovená zákonem č. 163/2010 nepředstavují státní podporu, protože jsou nezbytná pro financování závazků veřejné služby, jejichž plněním byla společnost Caremar pověřena.

7. PŘIPOMÍNKY KONKURENČNÍCH SPOLEČNOSTÍ SPOLEČNOSTI CAREMAR

7.1 Přípomínky společnosti Medmar

7.1.1 K závazkům veřejné služby a konkurenčnímu prostředí

- (147) Společnost Medmar upozornila, že opatření státní podpory, na něž se vztahuje rozhodnutí o zahájení řízení z roku 2011, a podmínky trhu zůstávají stejné jako podmínky, na něž poukazuje rozhodnutí 2005/163/ES. Tato opatření státní podpory se týkají: a) vyrovnávacích plateb poskytovaných každoročně společnosti Caremar za provozování trasy Neapol/Capri, u níž bylo rozhodnutím 2005/163/ES nařízeno navrácení všech dotací, které společnost Caremar čerpala a b) vyrovnávacích plateb poskytovaných každoročně společnosti Caremar za provozování trasy Ischia/Procida, u níž rozhodnutí 2005/163/ES nařídilo Itálii omezit počet spojů provozovaných společnostmi Caremar a v rámci vyrovnávací platby hradit pouze čisté provozní ztráty, které společnost Caremar utrpěla. Podle společnosti Medmar bylo rozhodnutí 2005/163/ES přijato proto, že soukromý sektor byl schopen nabízet služby srovnatelné se službami společnosti Caremar, a to se srovnatelnými aktivy.
- (148) Společnost Medmar uvedla, že region Kampánie pověřil závazkem veřejné služby provozování spojů Ischia/Procida, Procida/Neapol a Ischia/Procida/Pozzuoli společnostmi Caremar i Medmar. Na rozdíl od společnosti Caremar však společnost Medmar nedostávala za provozování uvedených služeb žádnou vyrovnávací platbu. Nebylo vyhlášeno žádné veřejné zadávací řízení za účelem výběru podniků, které by byly schopny zajišťovat závazek veřejné služby s nejnižšími náklady pro územně správní celek. Region Kampánie namísto toho přiměl soukromé podniky, aby souhlasily s podpisem „aktů o zadání zakázky“, na jejichž základě jsou povinny zajišťovat závazky veřejné služby za podmínek stanovených regionem Kampánie (jízdní řád a cedníky jízdného). Společnost Medmar uvedla, že soukromým podnikům, které by se zdráhaly uveste akty podepsat, hrozila ztráta povolení k provozování jakýchkoli služeb v oblasti.
- (149) Společnost Medmar uvádí, že nebylo nutné, aby region Kampánie pověřoval společnost Caremar plněním závazku veřejné služby s vyrovnávací platbou, protože společnost Medmar mohla poskytovat stejnou službu bez vyrovnávací platby.
- (150) Společnost Medmar konkrétně upřesnila, že v roce 2011 provozovala denní plavby takto:
- Ischia/Neapol: sedm plaveb denně (z toho pět se zastávkou na Procidě),
 - Ischia/Pozzuoli: třináct plaveb denně a jeden spoj denně do Casamiccioly během letní sezóny.
- (151) Na druhou stranu podle společnosti Medmar společnost Caremar provozovala na uvedených trasách nižší počet plaveb, a to takto:
- Ischia/Neapol: jedenáct plaveb denně a tři v letní sezóně,
 - Ischia/Procida/Pozzuoli: tři plavby denně.
- (152) Kromě toho společnost Medmar poukazuje na to, že kvalita jejich služeb a nasazených plavidel odpovídá kvalitě společnosti Caremar. Kromě toho ve stejné oblasti působí i další soukromé podniky.
- (153) Za těchto okolností společnost Medmar dospěla k závěru, že pověření společnosti Caremar závazkem veřejné služby nebylo nezbytné, a je tudíž neslučitelné se Smlouvou o fungování EU.
- (154) Pokud by Komise považovala pověření závazkem veřejné služby za nezbytné, společnost Medmar tvrdí, že toto pověření porušuje ustanovení čl. 4 odst. 1 a 2 nařízení (EHS) č. 3577/92, podle kterého „[...] 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“ a „[...] každá případná náhrada za závazky veřejných služeb musí být vyplácena všem majitelům lodí ze Společenství.“

- (155) Společnost Medmar dále tvrdí, že Itálie neposkytla informace o částkách vyplácených na jednotlivé spoje provozované společností Caremar.

7.1.2 *K přednosti v přístavu*

- (156) Společnost Medmar tvrdí, že přednost v přístavu pro společnost Caremar porušuje čl. 4 odst. 1 a 2 nařízení (EHS) č. 3577/92, neboť tato společnost poskytuje nejlepší spojení v ekonomicky nejvýhodnějších časech, čímž diskriminuje majitele lodí z Unie a brání jim ve výkonu jejich práva poskytovat služby na otevřeném trhu.
- (157) Společnost Medmar se rovněž odvolává na doporučení italského úřadu pro ochranu hospodářské soutěže *Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato* (dále jen „AGCM“) ze dne 13. července 2009 týkající se zrušení ustanovení⁽¹⁰⁶⁾, podle kterého má společnost Caremar právo na přednost v přístavu pro své služby. Podle úřadu AGCM toto ustanovení ohrožuje hospodářskou soutěž, jelikož brání soukromým společnostem provozovat spoje v hodinách, které jsou ekonomicky výhodné.

7.1.3 *K opatřením stanoveným zákonem č. 163/2010*

- (158) Společnost Medmar zdůrazňuje, že podle zákona č. 163/2010 prodloužila Itálie platnost původní úmluvy až do konce privatizačního procesu. Toto prodloužení je v rozporu s nařízením (EHS) č. 3577/92, neboť podnik, který byl pověřen plněním závazku veřejné služby, nebyl vybrán na základě veřejného zadávacího řízení, čímž došlo k diskriminaci společnosti Medmar.
- (159) Kromě toho bylo společnosti Caremar podle článku 19 zákona č. 163/2010 poskytnuto 2 115 000 EUR na modernizaci plavidel, což je částka, která podle společnosti Medmar představuje provozní, a tudíž neslučitelnou podporu. Kromě toho zákon č. 163/2010 poskytl společnosti Caremar a dalším společnostem bývalé skupiny Tirrenia přístup k částce 49 000 000 EUR na pokrytí potřeb likvidity, což je částka, která podle společnosti Medmar představuje rovněž provozní, a tudíž neslučitelnou podporu.
- (160) Společnost Medmar konečně tvrdí, že osvobození od daně související s procesem privatizace společnosti Caremar představují neslučitelnou podporu.

7.2 **Připomínky společností SNAV a ACAP**

- (161) Pokud jde o pověření společnosti Caremar plněním závazku veřejné služby, společnosti SNAV a ACAP uvedly, že nebylo splněno kritérium stanovené v rozsudku ve věci Altmark, které vyžaduje existenci skutečné služby obecného hospodářského zájmu, a že předmětné pověření nebylo nutné, jelikož spoje provozované společností Caremar byly rovněž provozovány soukromými podniky. Společnost SNAV provozovala spoje na těchto trasách:
- Sorrento/Capri: sedm plaveb denně ve všední dny, pět plaveb o víkendech,
 - Neapol/Ischia: čtyři plavby denně, z toho tři přes Procidu,
 - Procida/Ischia: čtyři plavby denně,
 - Procida/Neapol: čtyři plavby denně.
- (162) Společnosti SNAV a ACAP tvrdí, že svěřením služeb obecného hospodářského zájmu společnosti Caremar a související vyrovnávací platba představují neslučitelnou státní podporu ve smyslu článku 107 SFEU.

7.3 **Připomínky společnosti GNV**

- (163) Připomínky společnosti GNV se týkaly přednosti v přístavu a opatření stanovených zákonem č. 163/2010.
- (164) Pokud jde o přednost v přístavu, společnost GNV poznamenává, že společnost Caremar a další společnosti skupiny Tirrenia měly z hlediska časů a stání v přístavu nejvýhodnější pozici v osobní dopravě, kterou trh nabízí, a vybraly si vhodnější časy pro stání v přístavu, čímž zlepšily své postavení v segmentu přepravy cestujících na úkor konkurenčních soukromých společností.

⁽¹⁰⁶⁾ Článek 19b legislativního nařízení č. 135/2009.

- (165) Pokud jde o opatření stanovená zákonem č. 163/2010, společnost GNV tvrdí, že tato opatření představují provozní podporu, díky níž se společnost Caremar, jakož i ostatní společnosti skupiny Tirrenia, vyhnuly nákladům, které by za normálních okolností musely hradit z vlastních finančních zdrojů.

7.4 Připomínky společnosti Alilauro

- (166) Společnost Alilauro uvedla, že region Kampánie před privatizací společnosti Caremar zneužil svého dominantního postavení tím, že koordinoval veškerou dopravu v Neapolském zálivu prostřednictvím přidělování závazků veřejné služby a určoval výši cen jízdného. Podle společnosti Alilauro došlo ke střetu zájmů, který vedl region Kampánie k tomu, že nevyhlásil veřejné zadávací řízení na prodej společnosti Caremar.
- (167) Společnost Alilauro dále uvedla, že na všech trasách, které zajišťuje společnost Caremar, jsou provozovány spoje i jiných soukromých subjektů, které nečerpají žádné vyrovnávací platby z veřejných zdrojů, přičemž tvrzení o vyšších nákladech společnosti Caremar v důsledku povinné přítomnosti plavidel v ostrovních přístavech je neopodstatněné, ať už z důvodu přítomnosti soukromých plavidel v přístavech, nebo proto, že v případě mimořádné zdravotní události by tuto přepravu mohly zajišťovat pro tento účel speciálně zkonstruované motorové čluny, stejně jako vrtulníky.

7.5 Připomínky společnosti NLG

- (168) Podle společnosti NLG neexistovala na trase Neapol/Capri skutečná veřejná potřeba, protože společnost NLG provozuje dvakrát více denních plaveb na ostrov Capri, které považuje z hlediska kvality, plynulosti a pohodlí plavidla za rovnocenné s plavbami zajišťovanými společností Caremar.
- (169) Společnost NLG se dále pozastavuje na tím, že prodloužení původní úmluvy proběhlo bez předchozího veřejného zadávacího řízení, čímž došlo k diskriminaci společnosti NLG.
- (170) Společnost NLG dále tvrdí, že opatření stanovená zákonem č. 163/2010 představují protiprávní a neslučitelnou podporu, jelikož se jedná v podstatě o provozní podporu, přičemž další porušení představuje přednost v přístavu udělená společnosti Caremar, protože jí umožňuje využívat nejlepší trasy a nejvýhodnější jízdní řády.

7.6 Připomínky společnosti Marworld

- (171) Společnost Marworld uvedla, že region Kampánie poskytl společnosti Caremar podporu během procesu privatizace. Společnost Marworld konkrétně poukázala na to, že region Kampánie rozhodnutím č. 316 ze dne 21. května 2015 poskytl společnosti Caremar částku 2 155 008 EUR s výhradou, že tuto společnost převezme dočasné sdružení podniků SNAV/Rifim, a to za účelem obnovení finanční situace společnosti Caremar na hodnotu z doby, kdy dočasné sdružení podniků SNAV/Rifim předkládalo nabídku za převzetí společnosti Caremar částku 6 000 001 EUR.

8. PŘIPOMÍNKY ITÁLIE

8.1 K závazkům veřejné služby a konkurenčnímu prostředí

- (172) Itálie upřesňuje, že společnost Caremar vykonává svou činnost výhradně v rámci plnění závazku veřejné služby a že má téměř výlučnou působnost v oblasti přepravy vozidel a nákladu (např. poštovních zásilek) z ostrovů v Neapolském zálivu na pevninu, což je z obchodního hlediska málo zajímavé, zatímco konkurenční společnosti se v zásadě zaměřují na osobní dopravu (viz zejména 182. až 185. bod odůvodnění).
- (173) Podle Itálie splňují závazky veřejné služby, jimiž je společnost Caremar pověřena, skutečnou a existující potřebu komunit žijících na ostrovech, jež by nemohla být pokryta pouze tržními silami, zejména pokud jde o územní kontinuitu a četnost plaveb, jejich pravidelnost a přesnost, jakož i řadu požadavků týkajících se kapacity lodí a posádky.

- (174) Pro ilustraci existence skutečné poptávky uživatelů po dotčených námořních službách předložila Itálie údaje o dopravě společnosti Caremar na trasách, na něž se vztahuje závazek veřejné služby v rámci prodloužené původní úmluvy, překlenovací smlouvy a nové smlouvy o veřejných službách.
- (175) Pokud jde o trasy v Neapolském zálivu, z údajů o námořních službách společnosti Caremar na těchto trasách v období 2009–2021 (viz tabulky 3 až 8 níže) vyplývá, že poptávka uživatelů nejen po osobní dopravě, ale také po kombinované dopravě (tj. včetně vozidel a nákladu) existovala vždy. Podle Itálie je navíc skutečnost, že provoz společnosti Caremar zůstává v průběhu let stabilní, jasným důkazem toho, že nabídka společnosti Caremar uspokojuje poptávku uživatelů z řad místního obyvatelstva –, která je poměrně stabilní, neboť obyvatelé potřebují námořní dopravu denně po celý rok, – a není ovlivněna výkyvy turistického ruchu.

Osobní doprava

Tabulka 3

Cestující přepravení v období 2009–2014

Trasy	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Capri/Sorrento	314 180	330 513	279 657	261 687	272 779	263 354
Capri/Neapol	458 399	480 394	416 602	420 772	417 729	463 006
Ischia/Procida/Neapol ⁽¹⁾	1 699 501	1 710 889	1 242 689	1 228 687	1 662 685	1 662 737
Ischia/Procida/Pozzuoli ⁽²⁾	316 538	333 832	419 320	415 943	398 620	389 428

(¹) Doprava na této trase zahrnovala také dopravu na úsecích Ischia/Procida a Procida/Neapol a na přímé trase Ischia/Neapol. Itálie rovněž předložila přehled osobní dopravy společnosti Caremar rozdělený na jednotlivé segmenty v letech 2011–2021, z něhož vyplývá, že i doprava v jednotlivých segmentech zůstává v průběhu let stabilní.

(²) Doprava na této trase zahrnovala také dopravu na úseku Procida/Pozzuoli. Itálie rovněž předložila přehled osobní dopravy společnosti Caremar rozdělený na jednotlivé segmenty v letech 2011–2021, z něhož vyplývá, že i doprava v jednotlivých segmentech zůstává v průběhu let stabilní.

Tabulka 4

Cestující přepravení v období 2015–2021

Trasy	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Capri/Sorrento	249 908	266 393	259 228	259 228	244 645	[100 000–200 000]	[100 000–200 000]
Capri/Neapol	461 000	522 662	577 263	601 251	632 857	[300 000–400 000]	[400 000–500 000]
Ischia/Procida/Neapol ⁽¹⁾	1 653 493	1 835 132	1 990 603	1 981 824	2 093 347	[1 000 000–2 000 000]	[1 000 000–2 000 000]
Ischia/Procida/Pozzuoli ⁽²⁾	383 164	412 319	400 977	399 792	398 994	[200 000–300 000]	[300 000–400 000]

(¹) Doprava na této trase zahrnovala také dopravu na úsecích Ischia/Procida a Procida/Neapol a na přímé trase Ischia/Neapol.

(²) Doprava na této trase zahrnovala také dopravu na úseku Procida/Pozzuoli.

Vozidla

Tabulka 5

Vozidla přepravená v období 2009–2014

Trasy	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Capri/Sorrento	8 473	10 617	11 246	11 041	16 555	16 532
Capri/Neapol	20 513	20 659	20 541	19 435	23 601	24 417
Ischia/Procida/Neapol ⁽¹⁾	74 733	68 959	71 065	64 208	76 738	77 773
Ischia/Procida/Pozzuoli ⁽²⁾	48 110	46 674	49 568	59 461	71 879	69 451

⁽¹⁾ Doprava na této trase zahrnovala také dopravu na úsecích Ischia/Procida a Procida/Neapol a na přímé trase Ischia/Neapol. Itálie rovněž předložila přehled dopravy společnosti Caremar rozdělený na jednotlivé segmenty v letech 2013–2021, z něhož vyplývá, že počet vozidel přepravených společností Caremar v jednotlivých segmentech zůstává v průběhu let stabilní.

⁽²⁾ Doprava na této trase zahrnovala také dopravu na úseku Procida/Pozzuoli. Itálie rovněž předložila přehled dopravy společnosti Caremar rozdělený na jednotlivé segmenty v letech 2013–2021, z něhož vyplývá, že počet vozidel přepravených společností Caremar v jednotlivých segmentech zůstává v průběhu let stabilní.

Tabulka 6

Vozidla přepravená v období 2015–2021

Trasy	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Capri/Sorrento	16 650	18 587	17 578	18 110	18 679	[10 000–20 000]	[10 000–20 000]
Capri/Neapol	24 397	24 503	25 920	26 348	27 528	[20 000–30 000]	[20 000–30 000]
Ischia/Procida/Neapol ⁽¹⁾	93 769	90 080	83 052	74 932	79 265	[70 000–80 000]	[90 000–100 000]
Ischia/Procida/Pozzuoli ⁽²⁾	65 930	70 001	65 724	64 840	64 554	[40 000–50 000]	[60 000–70 000]

⁽¹⁾ Doprava na této trase zahrnovala také dopravu na úsecích Ischia/Procida a Procida/Neapol a na přímé trase Ischia/Neapol.

⁽²⁾ Doprava na této trase zahrnovala také dopravu na úseku Procida/Pozzuoli.

Nákladní doprava (v běžných metrech)

Tabulka 7

Přepravený náklad (v běžných metrech) v období 2009–2014

Trasy	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Capri/Sorrento	82 930	91 218	95 889	99 318	122 742	109 932
Capri/Neapol	228 310	222 050	221 238	216 563	238 656	238 602
Ischia/Procida/Neapol ⁽¹⁾	268 111	243 034	218 932	189 496	323 259	306 694
Ischia/Procida/Pozzuoli ⁽²⁾	86 664	80 566	76 346	118 274	124 758	120 259

⁽¹⁾ Doprava na této trase zahrnovala také dopravu na úsecích Ischia/Procida a Procida/Neapol a na přímé trase Ischia/Neapol. Itálie rovněž předložila přehled dopravy společnosti Caremar rozdělený na jednotlivé segmenty v letech 2013–2021, z něhož vyplývá, že náklad přepravený společností Caremar vyjádřený v běžných metrech zůstává v průběhu let stabilní.

⁽²⁾ Doprava na této trase zahrnovala také dopravu na úseku Procida/Pozzuoli. Itálie rovněž předložila přehled dopravy společnosti Caremar rozdělený na jednotlivé segmenty v letech 2013–2021, z něhož vyplývá, že náklad přepravený společností Caremar vyjádřený v běžných metrech zůstává v průběhu let stabilní.

Tabulka 8

Přepravený náklad (v běžných metrech) v období 2015–2021

Trasy	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Capri/Sorrento	107 316	112 092	110 778	110 454	112 212	[80 000–90 000]	[100 000–200 000]
Capri/Neapol	229 044	252 138	254 826	253 680	261 906	[200 000–300 000]	[200 000–300 000]
Ischia/Procida/Neapol⁽¹⁾	306 439	293 423	292 172	295 761	283 142	[200 000–300 000]	[300 000–400 000]
Ischia/Procida/Pozzuoli⁽²⁾	209 392	196 346	185 996	189 423	126 693	[80 000–90 000]	[90 000–100 000]

⁽¹⁾ Doprava na této trase zahrnovala také dopravu na úsecích Ischia/Procida a Procida/Neapol a na přímé trase Ischia/Neapol.

⁽²⁾ Doprava na této trase zahrnovala také dopravu na úseku Procida/Pozzuoli.

(176) Pokud jde o trasy na Pontinské ostrovy, které společnost Caremar provozovala pouze v období od 1. ledna 2009 do 31. května 2011 ⁽¹⁰⁷⁾, Itálie poskytla informace o počtu cestujících, které společnost Caremar na těchto trasách přepravila v letech 2009 a 2010, a o počtu vozidel, které zde přepravila v roce 2009, viz tabulka 9. Podle Itálie tyto údaje, i když částečné ⁽¹⁰⁸⁾, umožňují dovést závěr, že poptávka uživatelů po spojích na těchto trasách existovala a byla stabilní.

Tabulka 9

Přeprava cestujících a vozidel v letech 2009 a 2010

Trasy	2009		2010	
	Cestující	Vozidla	Cestující	Vozidla
Anzio/Ponza	31 494	2 808	32 202	–
Formia/Ponza	157 055	13 926	165 370	–
Formia/Ventotene	99 087	3 063	106 886	–

(177) Pokud jde o použití kritérií z rozsudku ve věci SNCM ⁽¹⁰⁹⁾ na situaci námořní dopravy v Neapolském zálivu, Itálie tvrdí, že tato kritéria nejsou vhodná, neboť formulují čistě kvantitativní analýzu založenou na srovnání nabídky a poptávky po dopravě, která nezohledňuje specifické charakteristiky potřeb místních obyvatel v oblasti veřejných služeb.

⁽¹⁰⁷⁾ Od 1. června 2011 zajišťuje dopravu na trasách na Pontinských ostrovech společnost Laziomar.

⁽¹⁰⁸⁾ Podle Itálie už nebylo možné získat zbývající údaje týkající se osobní dopravy v roce 2011, vozidel přepravených v letech 2010 a 2011 a nákladní dopravy v letech 2009–2011.

⁽¹⁰⁹⁾ Rozsudek ze dne 1. března 2017, Sociétés nationales maritimes Corse Méditerranée (SNCM) proti Evropské komisi, T-454/13, ECLI:EU:T:2017:134, body 130 a 134.

- (178) Pokud jde o stanovení poptávky uživatelů a tržní nabídky, Itálie upřesnila, že volba regionu Kampánie, pokud jde o četnost a jízdní řády služeb, které má poskytovat společnost Caremar na trasách, na něž se vztahuje prodloužená původní úmluva, vycházela z potřeb vyjádřených místními orgány a navazovala na jednání s rejdařskými společnostmi působícími v Neapolském zálivu ohledně jejich schopnosti poskytovat služby za tržních podmínek nebo v rámci jednostranně uložených závazků veřejné služby.
- (179) Itálie konkrétně upřesnila, že procesní rámec pro stanovení závazku veřejné služby v odvětví námořní dopravy regionem Kampánie je stanoven v článku 17 regionálního zákona č. 3 ze dne 28. března 2002, podle kterého musí region Kampánie před stanovením rozsahu závazku veřejné služby předložit tuto otázku ke konzultaci uživatelům a poskytovatelům služeb. Podle téhož článku musí být navíc rozsah závazku veřejné služby každé tři roky ověřen a v případě potřeby revidován. Pokud jde o prodlouženou původní úmluvu, závazky veřejné služby poskytované společností Caremar od 1. ledna 2009 do 30. září 2011 vycházely z veřejné konzultace, kterou v letech 2006–2007 provedl region Kampánie⁽¹¹⁰⁾. Rozsah závazku veřejné služby, pokud jde o četnost spojů a jízdní řády (samotné trasy závazku veřejné služby zůstaly beze změny), byl v roce 2011 revidován rozhodnutím regionální vlády č. 443 ze dne 9. srpna 2011 na základě veřejné konzultace provedené v letech 2010–2011 (zahájena byla v listopadu 2010).
- (180) Itálie poskytla podrobné údaje o činnosti vedoucí k přijetí rozhodnutí regionální vlády č. 443 ze dne 9. srpna 2011, kterým region Kampánie přijal tříletý program (na období 2011–2013) minimálního rozsahu služeb námořní dopravy v Neapolském zálivu (viz 38. bod odůvodnění), který vstoupil v platnost dne 1. října 2011. Tento program se týkal všech provozovatelů námořních služeb v Neapolském zálivu. Pokud jde o společnost Caremar, region Kampánie rozhodnutím regionální vlády č. 857 ze dne 30. prosince 2011 zavedl s účinností od 16. ledna 2012 některé okrajové změny jízdních řádů a četnosti spojů provozovaných společností Caremar.
- (181) Itálie upřesnila, že v návaznosti na veřejnou konzultaci, která se uskutečnila v listopadu a prosinci 2010, uspořádal region Kampánie na začátku roku 2011 technická setkání se zástupci obcí Neapolského zálivu za účelem projednání potřeb veřejnosti zjištěných v rámci veřejné konzultace s ohledem na plánovanou revizi programu služeb námořní dopravy v Neapolském zálivu⁽¹¹¹⁾. Dne 22. července 2011 se region Kampánie sešel s rejdařskými společnostmi působícími v Neapolském zálivu (NLG, Alilauro, Aligruson, SNAV, ACAP), aby společně s místními orgány projednaly potřeby veřejných služeb, které stanovil region, a ověřily dostupnost trhu pro poskytování dostatečných služeb k uspokojení těchto potřeb. Diskuse potvrdila, že trh by sám o sobě nezajistil všechny služby, které region Kampánie označil za nezbytné pro uspokojení veřejné potřeby. Dne 28. července 2011 uspořádal region Kampánie další schůzku se zástupci ostrovů Neapolského zálivu, aby společně upřesnili technické podrobnosti tříletého programu (2011–2013), pokud jde o četnost spojů a jízdní řády⁽¹¹²⁾. V návaznosti na přijetí tříletého programu (2011–2013) minimálních služeb v Neapolském zálivu (viz 38. bod odůvodnění) vyslovila obec

⁽¹¹⁰⁾ Rozhodnutím regionální vlády č. 548 ze dne 2. dubna 2007.

⁽¹¹¹⁾ Například dne 25. února 2011 pozval region Kampánie zástupce obcí Ischie na technickou schůzku dne 2. března 2011, jejímž předmětem bylo stanovení programu služeb námořní dopravy mezi Neapolí/Pozzuoli a Ischií. Během této schůzky zástupci obcí Ischie zdůraznili potřebu zajistit spojení z/do Ischie: a) na samém začátku dne a v nočních hodinách za účelem nákupu zboží; b) mezi 6:30 a 9:00 hod., aby bylo možné každodenní dojíždění studentů a pracovníků směrem do Neapole/Pozzuoli, a mezi 12:30 a 15:00 hod., aby byl možný jejich návrat zpět na Ischií; c) mezi 9:00 a 12:30 hod. a mezi 15:00 a 18:00 hod., aby obyvatelé Ischie mohli během dne vykonávat činnosti na pevnině a během dne se vracet zpět na Ischií, navíc tyto časové rámce umožňují přístup k železničním a leteckým dopravním službám na pevnině bez nutnosti přenocování v Neapolí/Pozzuoli; d) mezi 18:00 a 24:00 hod., aby byla zajištěna územní kontinuita i přes noc a umožněna účast na kulturních aktivitách.

⁽¹¹²⁾ V této souvislosti například zástupce ostrova Ischia požádal o posunutí prvního ranního odjezdu z Casamiccioly ze 7:00 na 7:10. Obec Capri požádala o dva dodatečné spoje z/do Neapole, a to z Neapole na Capri v 18:10 a z Capri do Neapole v 19:10. Obec Procida požádala o posunutí plavby křídlovou lodí z Procidy z 6:30 na 6:40 a o to, aby lodě vyplouvající z Ischie v 10:35 do Neapole měly zastávku na Procidě. Region Kampánie vzal žádosti na vědomí a požádal o čas na ověření jejich proveditelnosti.

Procida stížnost, že služby v rámci nového tříletého programu nepovažuje za dostatečné⁽¹¹³⁾. Region Kampánie proto dne 7. října 2011 pozval zástupce obcí Neapolského zálivu na technickou schůzku, na níž projednali možné úpravy přijatého tříletého programu.

- (182) Pokud jde o konkurenční prostředí, Itálie měla za to, že služby poskytované konkurenčními společnostmi společnosti Caremar dostatečně neodpovídají potřebám obyvatel ostrovů. Itálie upřesnila, že mimořádně vysoká hustota obyvatelstva na ostrovech Capri⁽¹¹⁴⁾, Ischia⁽¹¹⁵⁾ a Procida⁽¹¹⁶⁾, které dohromady čítají více než 96 000 obyvatel (tj. asi 3 % z více než 3 milionů obyvatel provincie Neapol, do níž tyto ostrovy patří)⁽¹¹⁷⁾, vyžaduje, aby námořní doprava byla téměř stejně častá jako místní pozemní doprava, aby byly uspokojeny potřeby studentů a pracovníků, kteří denně dojíždějí na pevninu nebo z ní.
- (183) Do roku 2017 byly v programu služeb námořní dopravy v Neapolském zálivu spoje námořní dopravy rozděleny do těchto tří kategorií:
- a) tržní služby – námořní lodní společnosti mohou v Neapolském zálivu působit na základě předchozího povolení⁽¹¹⁸⁾. Jízdní řád a četnost těchto služeb si zvolí námořní rejdářská společnost v době, kdy žádá o povolení k provozování trasy. Tržní provozovatel není povinen službu poskytovat, ale pokud službu nebo její část – např. v určitých hodinách nebo dnech – po určitou dobu neposkytuje, je mu z důvodu neposkytování služby povolení k činnosti zrušeno⁽¹¹⁹⁾;

⁽¹¹³⁾ Zástupci Procidy konstatovali, že ze 41 naplánovaných cest z Ischie bylo pouze 18 cest přes Procidu, a požádali o zvýšení počtu zastávek na Procidě.

⁽¹¹⁴⁾ Ostrov Capri má rozlohu 10,4 km² a nachází se na něm dvě obce (Capri a Anacapri), v nichž žije přibližně 13 900 obyvatel. Obec Capri má přibližně 7 300 obyvatel (což znamená hustotu obyvatelstva přibližně 1 800 obyvatel na km² a obec Anacapri má přibližně 6 600 obyvatel (což znamená hustotu obyvatelstva přibližně 1 000 obyvatel na km²). Zdroj: <https://www.italiapediia.it> (naposledy navštíveno 31. 5. 2024).

⁽¹¹⁵⁾ Ostrov Ischia má rozlohu 46,3 km² a nachází se na něm šest obcí (Barano d'Ischia, Casamicciola Terme, Forio, Ischia, Lacco Ameno, Serrara Fontana) s celkovým počtem asi 61 500 obyvatel, což z něj činí (po Sicílii a Sardinii) třetí nejlidnatější ostrov Itálie, přestože je až osmým největším ostrovem Itálie. Obec Ischia má cca 18 600 obyvatel (což znamená hustotu obyvatelstva cca 2 300 obyvatel na km²), obec Barano d'Ischia má cca 9 800 obyvatel (což znamená hustotu obyvatelstva cca 900 obyvatel na km²), obec Casamicciola Terme má cca 8 300 obyvatel (což znamená hustotu obyvatelstva cca 1 500 obyvatel na km²), obec Forio má cca 17 000 obyvatel (což znamená hustotu obyvatelstva cca 1 300 obyvatel na km²), obec Lacco Ameno má cca 4 600 obyvatel (což znamená hustotu obyvatelstva cca 2 300 obyvatel na km²), obec Serrara Fontana má cca 3 200 obyvatel (což znamená hustotu obyvatelstva cca 480 obyvatel na km²). Zdroj: <https://www.italiapediia.it> (naposledy navštíveno 31. 5. 2024).

⁽¹¹⁶⁾ Ostrov Procida má rozlohu 4,1 km² a nachází se na něm jedna obec (obec Procida) s přibližně 10 600 obyvateli (což znamená hustotu obyvatelstva přibližně 2 500 obyvatel na km²). Zdroj: <https://www.italiapediia.it> (naposledy navštíveno 31. 5. 2024).

⁽¹¹⁷⁾ Zdroj: <https://www.italiapediia.it> (naposledy navštíveno 31. 5. 2024).

⁽¹¹⁸⁾ Itálie upřesnila, že tento režim povolení do 9. ledna 2017 vycházel z nařízení regionální vlády č. 80 ze dne 21. února 2003. Podle článku 4 tohoto nařízení bylo povolení k provozu uděleno rejdářským společnostem, které splňovaly požadavky stanovené zákonem pro provozování námořní dopravy. Od 10. ledna 2017 vychází režim povolení z nařízení regionální vlády č. 442 ze dne 2. srpna 2016.

⁽¹¹⁹⁾ Například výkonným nařízením č. 269 z roku 2012 zrušil region Kampánie povolení udělené dne 21. září 2011 společnosti Medmar k provozování těchto spojů na trase Ischia (Casamicciola)/Pozzuoli: z Ischie do Pozzuoli v 6:00, ve 14:00, v 17:45 a z Pozzuoli na Ischii v 11:00, 15:40 a 19:30. Povolení bylo zrušeno, protože společnost Medmar tyto plavby nikdy neprovozovala. Pokud jde o plavbu z Ischie do Pozzuoli ve 20:30, kterou společnost Medmar provozovala pouze v pátek/sobotu/neděli od 15. června do 15. září, zůstalo povolení v platnosti pouze pro část skutečně poskytovaných služeb.

- b) služby v rámci závazku veřejné služby bez vyrovnávací platby – na námořní rejdářské společnosti, které mají povolení provozovat dopravu na určité trase, se může vztahovat závazek veřejné služby (pokud jde o četnost, pravidelnost, druhy používaných plavidel a maximální ceny jízdného), aniž by zakládal nárok na vyrovnávací platby⁽¹²⁰⁾. Tyto závazky veřejné služby se týkají služeb námořní dopravy, které region Kampánie označil za důležité pro zajištění kontinuity mezi pevninou a ostrovy. Jak však upřesnila Itálie, region Kampánie neměl skutečnou kontrolu nad skutečným poskytováním těchto služeb, protože provozovatelé námořní dopravy je mohli dle svého uvážení přestat poskytovat, a to bez jakýchkoli sankcí, pokud to oznámili 45 dní předem. Pokud služba nebo její část – např. v určitých hodinách nebo dnech – nebyla po určitou dobu poskytována, bylo povoleno k činnosti z důvodu neposkytování služby zrušeno. Itálie navíc upřesnila, že konkurenti společnosti Caremar mohou vždy požádat region Kampánie o dočasné pozastavení všech nebo některých služeb závazku veřejné služby, které jim byly uloženy. K tomu došlo například v roce 2009, kdy někteří konkurenti společnosti Caremar požádali region Kampánie o snížení počtu spojů v rámci závazku veřejné služby v Neapolském zálivu, jejichž poskytování byli povinni zajišťovat, a o zvýšení maximálních cen jízdného, které mohli účtovat za zbývající spoje v rámci veřejné služby, a to z důvodu finančních potíží námořních dopravců v důsledku hospodářské krize⁽¹²¹⁾. V tomto případě se region Kampánie po veřejné konzultaci týkající se místních potřeb rozhodl nezvyšovat maximální ceny jízdného na trasách závazku veřejné služby a umožnit dočasné⁽¹²²⁾ pozastavení některých služeb závazku veřejné služby poskytovaných konkurenty společnosti Caremar na některých trasách⁽¹²³⁾. Itálie dále poukázala na to, že v období od konce prosince 2010 do 1. října 2011 byly společnosti Caremar, Gestour a Procida Lines jedinými společnostmi, které poskytovaly námořní služby v Neapolském zálivu v rámci závazku veřejné služby, jelikož všichni ostatní provozovatelé námořní dopravy náhle odmítli v poskytování služeb v rámci závazku veřejné služby pokračovat⁽¹²⁴⁾. Itálie v podstatě poukázala na to, že tento systém závazků veřejné služby nefunguje, protože provozovatelé lodní dopravy souhlasili s provozováním trasy v rámci závazků veřejné služby určených regionem Kampánie pouze proto, aby získali příslušný čas v rámci pro kotvení v přístavu schváleném a zveřejněném regionem Kampánie. Ve skutečnosti tyto služby často nebyly poskytovány⁽¹²⁵⁾ nebo nebyly poskytovány v souladu se závazkem veřejné služby (pokud jde o časové rozvržení a maximální ceny)⁽¹²⁶⁾, zejména mimo sezónu. Z tohoto důvodu Itálie zdůraznila, že služby nabízené konkurenčními společnostmi společností Caremar v rámci závazku veřejné služby nejsou srovnatelné se službami nabízenými společnostmi Caremar nejen z hlediska četnosti, ale také z hlediska spolehlivosti (např. přesnosti, kvality a obecněji záruky provozu);

⁽¹²⁰⁾ Tento režim závazků veřejné služby bez vyrovnávací platby byl platný do 9. ledna 2017. Od 10. ledna 2017 je jediným provozovatelem námořní dopravy, na kterého se v Neapolském zálivu vztahuje závazek veřejné služby, společnost Caremar, na ostatní provozovatele se už vztahuje pouze režim povolení.

⁽¹²¹⁾ Tato skutečnost je rovněž zmiňována v bodech odůvodnění nařízení regionální vlády č. 374 z roku 2009, které se odvolává na dopisy ze dne 25. března 2009 a ze dne 22. června 2009 zaslané regionu Kampánie konkurenty společnosti Caremar, jenž se týkaly snížení počtu závazků veřejné služby a zvýšení maximálních cen jízdného, které lze účtovat uživatelům na zbývajících trasách veřejné služby.

⁽¹²²⁾ Od 15. července 2009 do 15. září 2009.

⁽¹²³⁾ Jednalo se o trasy Capri/Sorrento, Capri/Neapol, Ischia/Procida/Neapol a Ischia/Neapol. Spoje v rámci veřejné služby, které na těchto trasách neposkytují konkurenti společnosti Caremar, nebyly při posuzování konkurenčního prostředí v Neapolském zálivu zohledněny.

⁽¹²⁴⁾ Region Kampánie vzal situaci na vědomí v nařízení regionální vlády č. 402 z roku 2010, pozastavil platnost tehdy platného rámce pro kotvení v přístavu a přijal nouzový rámec pro kotvení v přístavu, který platil do 30. září 2011. Podle tohoto nouzového rámce pro kotvení v přístavu byla společnost Caremar jediným námořním dopravcem, který v rámci závazku veřejné služby obsluhoval trasy Capri/Sorrento, Capri/Neapol, Ischia/Neapol, Ischia/Procida/Neapol, Ischia/Procida/Pozzuoli, Ischia/Procida a Procida/Neapol; zatímco společnosti Gestour a Procida Lines provozovaly v rámci závazku veřejné služby spoje na trase Procida/Pozzuoli.

⁽¹²⁵⁾ Na časté rušení nebo výpadky poskytování služeb ze strany konkurenčních společností Caremar v Neapolském zálivu poukázal také italský Úřad pro ochranu hospodářské soutěže ve svém rozhodnutí č. 25295 ze dne 28. ledna 2015 přijatém ve věci I689C, kterým italský Úřad pro ochranu hospodářské soutěže stanovil postih vůči společnostem NLG, Alilauro, Alicost S.p.A., Alilauro Gruson S.p.A., Medmar, SNAV, Servizi Liberi Marittimi Giuffrè & Lauro S.r.l., Consorzio Linee Marittime Partenopee in liquidazione, Gescab S.r.l. a Associazione Cabotaggio Armatori Partenopei za to, že od roku 1998 prováděly horizontální dohodu omezující hospodářskou soutěž na trhu námořní osobní dopravy v Neapolském zálivu (viz zejména bod 255 rozhodnutí italského Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže č. 25295 ze dne 28. ledna 2015).

⁽¹²⁶⁾ Vůči společnostem Medmar a Alilauro stanovil v roce 2012 italský Úřad pro ochranu hospodářské soutěže postih za obchodní praxi, která znemožňovala prodej plavebních lístků za snížené ceny pro rezidenty (rozhodnutí italského Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže č. 23258 ze dne 31. ledna 2012 ve věci PS5983 týkající se společnosti Medmar a rozhodnutí italského Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže č. 23264 ze dne 31. ledna 2012 ve věci PS7667 týkající se společnosti Alilauro).

- c) služby v rámci závazku veřejné služby s vyrovnávací platbou – služby, na které se vztahuje smlouva o veřejných službách uzavřená se společností Caremar, podléhají závazku veřejné služby, pokud jde o plynulost a četnost, pravidelnost, přesnost, kvalitu, typy a kapacitu používaných plavidel a výši cen jízdného, a to s možností čerpání vyrovnávací platby. Itálie upřesnila, že tyto služby se týkají časů, kdy je námořní doprava pro dojíždějící nejpotřebnější (brzy ráno, v popoledních hodinách a večer) ⁽¹²⁷⁾. Cílem smluvního rámce se systémem sankcí bylo zajistit poskytování těchto služeb.

(184) Itálie upřesnila, že konkurenti společnosti Caremar *de facto* neposkytovali všechny plavby uvedené v rámci pro kotvení v přístavu („*quadri accosti*“) schválených a zveřejněných regionem Kampánie. Bylo tomu tak proto, že na jedné straně rejdarské společnosti provozující dopravu za tržních podmínek měly povolení, nikoli však povinnost, využívat časy pro kotvení v přístavu stanovené v uvedených rámci pro kotvení v přístavu, a na druhé straně rejdarské společnosti provozující dopravu v rámci závazku veřejné služby nebyly v případě neposkytování služby v rámci závazku veřejné služby účinně postihovány ⁽¹²⁸⁾.

(185) S přihlédnutím k rámcům pro kotvení v přístavu schváleným a zveřejněným regionem Kampánie pro příslušné roky a ke službám skutečně poskytovaným konkurenčními společnostmi společností Caremar v období od 1. ledna 2009 do 31. července 2012 Itálie ke stavu konkurenčního prostředí v Neapolském zálivu uvedla, že:

- a) na trase **Capri/Sorrento** měly kromě společnosti Caremar povolení k provozování spojů čtyři další rejdarské společnosti: Aligruson, NLG, SNAV a v letech 2009–2010 společnost Ali Maritime Agency S.r.l. (dále jen „Alimar“). Podle Itálie však služby poskytované těmito společnostmi neuspokojovaly potřebu veřejné služby, kterou stanovil region Kampánie a která spočívala v celoročním zajištění dostatečného počtu spojů (kombinovaných služeb), které by umožnily obyvatelům Capri každodenní dojíždění na pevninu z pracovních nebo studijních důvodů (tj. s možností vzít si s sebou auto), jakož i doručování zboží na ostrovy (včetně poštovních zásilek). Jak je uvedeno v 36. bodě odůvodnění písm. a) a 39. bodě odůvodnění písm. a), společnost Caremar byla celoročně povinna zajišťovat trajektem TMV na Capri a zpět dvě zpáteční plavby ráno, jednu zpáteční plavbu v popoledních hodinách a jednu zpáteční plavbu večer. Naproti tomu konkurence společnosti Caremar buď zajišťovala pouze spoje námořní osobní dopravy (společnosti NLG ⁽¹²⁹⁾ a Alimar ⁽¹³⁰⁾), nebo provozovala i kombinované služby, ale pouze v letním období (společnosti SNAV ⁽¹³¹⁾ a Aligruson ⁽¹³²⁾);

⁽¹²⁷⁾ Itálie zdůraznila, že tento druh jízdního řádu vyžaduje, aby společnost Caremar měla na ostrově v noci plavidlo (což je spojeno s dodatečnými náklady, které konkurenčním společnostem společností Caremar nevznikají).

⁽¹²⁸⁾ Neposkytování služby po delší časové období, které příslušný orgán zjistil, mělo za důsledek převážně pouze odnětí povolení k provozování spojů v příslušném čase pro kotvení v přístavu (jak v případě služby provozované v tržním termínu, tak v případě služby provozované v rámci závazku veřejné služby).

⁽¹²⁹⁾ Společnost NLG zajišťovala dvě plavby denně mimo sezónu a sedm plaveb denně v sezóně (z toho tři v rámci závazku veřejné služby: dva s odjezdem ze Sorrenta v 9:40 a ve 13:10 a (od roku 2010) jeden s odjezdem z Capri v 8:55). Itálie poznamenala, že služby společnosti NLG na trase Capri/Sorrento v praxi nekonkurovaly službám společnosti Caremar, což potvrzuje skutečnost, že připomínky společnosti NLG se netýkaly trasy Capri/Sorrento, ale pouze trasy Neapol/Capri (viz 168. bod odůvodnění).

⁽¹³⁰⁾ Podle Itálie měla společnost Alimar povolení provozovat dvě osobní plavby denně, jednu z Capri do Sorrenta v 6:00 a druhou ze Sorrenta na Capri ve 22:55, ale pouze v období od 1. července do 31. srpna.

⁽¹³¹⁾ Pokud jde o spoje kombinovaných služeb, v rámci programů námořní dopravy z let 2007 a 2011 (tj. od roku 2009) měla společnost SNAV povolení provozovat deset plaveb trajektem TMV denně (šest z Capri do Sorrenta v 7:35, 9:15, 12:10, 15:55, 17:40 a 18:05) a čtyři ze Sorrenta na Capri v 8:10, 11:25, 13:50, 16:35), ale pouze v letním období (konkrétně od 1. dubna do 3. listopadu).

⁽¹³²⁾ Pokud jde o spoje kombinovaných služeb, v rámci programů námořní dopravy z let 2007 a 2011 (tj. od roku 2009) měla společnost Aligruson povolení provozovat čtyři plavby denně (dvě ze Sorrenta na Capri v 11:30 a ve 14:00) a dvě z Capri do Sorrenta ve 12:30 a 18:05), ale pouze v letním období.

- b) na trase **Capri/Neapol** měly kromě společnosti Caremar povolení k provozování dopravy další čtyři rejdářské společnosti: SNAV ⁽¹³³⁾, NLG ⁽¹³⁴⁾, Consorzio Linee Marittime Neapolis (dále jen „Neapolis“) ⁽¹³⁵⁾ a Metrò del Mare S.c.a.r.l. (dále jen „Metrò del Mare“) ⁽¹³⁶⁾. Všichni tito provozovatelé však poskytovali pouze služby námořní osobní dopravy, zatímco společnost Caremar byla povinna poskytovat kombinované služby (viz 36. bod odůvodnění písm. b) a 39. bod odůvodnění písm. b)). Podle Itálie služby poskytované konkurencí společnosti Caremar neuspokojovaly potřebu veřejné služby, jak ji vymezil region Kampánie, to znamená celoroční zajišťování dostatečného počtu spojů (kombinovaných služeb), které by umožňovaly obyvatelům Capri každodenní dojíždění na pevninu z pracovních nebo studijních důvodů (tj. včetně možnosti přepravy automobilu) a zahrnovaly i doručování zboží na ostrovy (včetně poštovních zásilek);
- c) na trase **Ischia/Neapol** měly kromě společnosti Caremar povolení k provozování spojů dvě další rejdářské společnosti: společnost Alilauro (provozující pouze spoje osobní dopravy) a společnost Medmar (provozující pouze spoje kombinovaných služeb). Podle Itálie služby poskytované konkurencí společnosti Caremar nestačily k uspokojení potřeb místních obyvatel v oblasti veřejných služeb. Pokud jde o osobní dopravu, společnost Alilauro provozovala plavby převážně v letním období a (některé) spoje provozované celoročně byly poskytovány v rámci závazku veřejné služby v jiném čase než spoje zajišťované společností Caremar (viz 36. bod odůvodnění písm. c) a 39. bod odůvodnění písm. c)). Od 1. ledna 2009 do 30. září 2011 společnost Alilauro provozovala 20 plaveb křídlovou lodí (19 v rámci závazku veřejné služby a 1 za tržních podmínek), všechny v letním období s výjimkou jedné služby v rámci závazku veřejné služby ⁽¹³⁷⁾. K 1. říjnu 2011 provozovala společnost Alilauro 14 plaveb křídlovou lodí (5 v rámci závazku veřejné služby celoročně ⁽¹³⁸⁾ a 9 za tržních podmínek pouze v letním období). Pokud jde o kombinované služby, společnost Medmar provozovala plavby převážně v letním období a (některé) spoje provozované celoročně nebo pouze v zimě byly poskytovány v rámci závazku veřejné služby v jiném čase než spoje zajišťované společností Caremar (viz 36. bod odůvodnění písm. c) a 39. bod odůvodnění písm. c)). Od 1. ledna 2009 do 30. září 2011 společnost Medmar provozovala 19 plaveb trajektem/TMV (12 v rámci závazku veřejné služby a 7 za tržních podmínek), pouze v letním období, a ne vždy denně. Od 1. října 2011 společnost Medmar provozovala 23 plaveb trajektem/TMV (17 za tržních podmínek, všechny v letním období, a šest v rámci závazku veřejné služby). Ze šesti služeb provozovaných v rámci závazku veřejné služby byly pouze dvě plavby celoroční ⁽¹³⁹⁾, dvě plavby pouze v zimě ⁽¹⁴⁰⁾ a dvě plavby pouze v létě ⁽¹⁴¹⁾;

⁽¹³³⁾ V letech 2009, 2010 a po část roku 2011 zajišťovala společnost SNAV na této trase 12 spojů osobní dopravy denně, z toho 11 plaveb křídlovou lodí v létě (částečně v rámci závazku veřejné služby a částečně na základě režimu povolení) a jednu plavbu křídlovou lodí celoročně (z Capri do Neapole v 8:10 v rámci závazku veřejné služby). K 1. říjnu 2011 provozovala společnost SNAV na této trase 25 osobních spojů křídlovou lodí denně, z toho 13 plaveb v průběhu celého roku, všechny v rámci závazku veřejné služby (z toho 11 společně se společností NLG).

⁽¹³⁴⁾ V letech 2009, 2010 a po část roku 2011 zajišťovala společnost NLG na této trase denní služby osobní námořní dopravy pouze v létě (21 plaveb křídlovou lodí), částečně v rámci závazku veřejné služby a částečně na základě režimu povolení. K 1. říjnu 2011 provozovala společnost NLG na této trase 34 spojů osobní dopravy denně křídlovou lodí, z toho 15 plaveb celoročně. Dvě z těchto 15 denních plaveb (konkrétně z Capri do Neapole v 9:35 a v 11:35) byly provozovány za tržních podmínek, zbývajících 13 v rámci závazku veřejné služby (11 z nich bylo zajišťováno společně se společností SNAV).

⁽¹³⁵⁾ Společnost Neapolis byla společným podnikem založeným 31. srpna 2004 společnostmi NLG (50% podíl) a SNAV (50% podíl). Dopravu na této trase provozovala v letech 2009, 2010 a 2011. V letech 2009–2010 byla společnost Neapolis povinna na této trase zajišťovat v rámci závazku veřejné služby osm plaveb křídlovou lodí denně, a to z Capri do Neapole v 6:50 (celoročně), 8:50 (pouze v létě) a 14:10 (celoročně), 17:25 (pouze v létě) a z Neapole na Capri v 7:55 (pouze v létě), 10:00 (pouze v létě), 16:05 (pouze v létě) a 20:05 (pouze v létě). V roce 2011 byl počet plaveb snížen na pět a spoje byly provozovány po celý rok za tržních podmínek (na základě režimu povolení), konkrétně z Capri do Neapole v 8:50, 14:10 a 17:30 a z Neapole na Capri v 10:00, 16:05.

⁽¹³⁶⁾ Společnost Metrò del Mare byla společným podnikem založeným 20. května 2002 společnostmi NLG (20 % podíl), SNAV (40 % podíl), Alilauro (20% podíl) a Aligruson (20% podíl). Dopravu na této trase provozovala v letech 2009 a 2010. V letech 2009–2010 byla společnost Metrò del Mare povinna na této trase během léta zajišťovat čtyři (téměř každodenní) plavby křídlovou lodí v rámci závazku veřejné služby, a to z Capri do Neapole v 10:30 a v 10:50 a z Neapole na Capri v 16:30 a v 17:05.

⁽¹³⁷⁾ Konkrétně spoj z Neapole na Ischii v **9:35**.

⁽¹³⁸⁾ Konkrétně spoj z Ischie do Neapole v **6:30, 9:25 a 19:55** a spoj z Neapole na Ischii v **7:35 a 20:10**. Jak je uvedeno v 39. bodě odůvodnění písm. c), společnost Caremar nebyla v období od 1. října 2011 do 15. ledna 2012 povinna na této trase poskytovat služby osobní dopravy a od 16. ledna 2012 byla povinna poskytovat pouze jeden denní osobní spoj křídlovou lodí z Neapole na Ischii ve **14:45**.

⁽¹³⁹⁾ Konkrétně z Neapole na Ischii v **8:35** a ve **14:10**.

⁽¹⁴⁰⁾ Konkrétně z Ischie do Neapole v **16:35** a z Neapole na Ischii v **18:30**.

⁽¹⁴¹⁾ Konkrétně z Ischie do Neapole v **17:00** a z Neapole na Ischii v **18:30**.

- d) na trase **Ischia/Procida/Neapol** kromě společnosti Caremar provozovaly spoje dvě další rejdarské společnosti: společnost Medmar, která měla povolení k provozování kombinovaných služeb na této trase ⁽¹⁴²⁾, ale podle Itálie ji téměř nikdy neprovozovala, a společnost SNAV, která v rámci závazku veřejné služby provozovala osm osobních spojů denně křídlovou lodí. Podle italských orgánů nebyly spoje společnosti SNAV srovnatelné s osobní dopravou, kterou měla zajišťovat společnost Caremar. Za prvé, pokud jde o období od 1. ledna 2009 do 30. září 2011, všechny spoje společnosti SNAV (kromě jednoho ⁽¹⁴³⁾) byly soustředěny do letní sezóny, zatímco společnost Caremar byla povinna poskytovat všechny své služby celoročně (viz 36. bod odůvodnění písm. d)). Za druhé, i když se od 1. října 2011 počet plaveb zajišťovaných společností SNAV celoročně zvýšil na sedm ⁽¹⁴⁴⁾ (z celkového počtu osmi ⁽¹⁴⁵⁾) a společnost Caremar přidala dvě plavby v období od 1. června do 30. září (viz 39. bod odůvodnění písm. d)), společnost SNAV provozovala dopravu v jiných časech než společnost Caremar;
- e) na trase **Ischia/Procida/Pozzuoli** měla kromě společnosti Caremar povolení provozovat dopravu pouze jedna další rejdarská společnost, společnost Medmar, která však provozovala spoje kombinovaných služeb většinou bez mezipřistání na Procidě. Pokud jde o období od 1. ledna 2009 do 30. září 2011, společnost Medmar provozovala celkem 39 spojů kombinovaných služeb trajektem mezi ostrovy Ischia a Pozzuoli (většinou pouze v letním období ⁽¹⁴⁶⁾), z toho pouze tři spoje kombinovaných služeb s mezipřistáním na Procidě ⁽¹⁴⁷⁾. K 1. říjnu 2011 provozovala společnost Medmar celkem 40 spojů kombinovaných služeb trajektem mezi Ischií a Pozzuoli, z toho pouze čtyři spoje kombinovaných služeb s mezipřistáním na Procidě ⁽¹⁴⁸⁾. Podle italských orgánů nebyly služby společnosti Medmar s mezipřistáním v Procidě srovnatelné se službami zajišťovanými společností Caremar, pokud jde o četnost spojů a jízdní řády (viz 36. bod odůvodnění písm. e) a 39. bod odůvodnění písm. e)). Pokud jde o služby poskytované celoročně, společnost Caremar provozovala šest spojů kombinovaných služeb denně – tři z Ischie (v 8:35, 11:30 a 17:30) a tři z Pozzuoli (v 10:15, 14:00 a 18:55) – zatímco společnost Medmar provozovala dva spoje kombinovaných služeb denně z Ischie (ve 2:30 a 18:55) a dvě z Pozzuoli (ve 4:10 a 20:30). Pokud jde o rozšířené spoje poskytované společností Caremar v průběhu školního roku od 16. ledna 2012, byla společnost Caremar povinna zajišťovat z Ischie v 7:20 a z Pozzuoli v 9:00, zatímco společnost Medmar v tomto období neposkytovala na trase žádný spoj s mezipřistáním na Procidě ⁽¹⁴⁹⁾;

⁽¹⁴²⁾ Podle rámců pro kotvení v přístavu byla společnost Medmar v období od 1. ledna 2009 do 30. září 2011 povinná provozovat v rámci závazku veřejné služby dva spoje kombinovaných služeb trajektem denně, a to z Ischie ve **22:00** (s odjezdem z Procidy ve 22:40) a z Neapole ve **24:00** (s odjezdem z Procidy v 1:00). Od 1. října 2011 byla společnost Medmar v rámci závazku veřejné služby povinna celoročně provozovat dva spoje kombinovaných služeb denně, a to z Ischie v **6:25** (s odjezdem z Procidy v 7:25) a v **10:35** (s odjezdem z Procidy v 11:15), a jeden spoj kombinovaných služeb v letním období (ne však vždy denně) z Ischie ve **22:20** (s odjezdem z Procidy ve 23:00).

⁽¹⁴³⁾ Konkrétně z Ischie na Procidu a následně do Neapole s odjezdem z Casamiccioly v **9:45** (a z Procidy v **10:05**).

⁽¹⁴⁴⁾ Konkrétně z Ischie na Procidu a následně do Neapole s odjezdem z Casamiccioly v **7:10** (a z Procidy v **7:30**), **9:45** (a z Procidy v **10:10**), **13:50** (a z Procidy ve **14:15**), **17:40** (a z Procidy v **18:05**) a z Neapole na Procidu a následně na Ischií v **8:25** (a z Procidy v **9:05**), **16:20** (a z Procidy v **17:00**), **19:00** (a z Procidy v **19:40**). Všechny tyto plavby byly provozovány v rámci závazku veřejné služby.

⁽¹⁴⁵⁾ Jediná plavba provozovaná pouze v letním období byla současně onou jedinou plavbou provozovanou za tržních podmínek. V letním období měla společnost SNAV povolení provozovat osobní dopravu křídlovou lodí z Ischie na Procidu a následně do Neapole s odjezdem z Casamiccioly v **11:25** (a z Procidy v 11:45).

⁽¹⁴⁶⁾ Pouze tři plavby z 39 byly provozovány v průběhu celého roku (v rámci závazku veřejné služby) – dvě na trase Ischia/Procida/Pozzuoli a jedna na přímé trase Ischia (Casamicciola)/Pozzuoli – a jedna plavba byla provozována pouze během školního roku (od 16. září do 14. června). Zbývajících 35 plaveb bylo provozováno pouze v letním období.

⁽¹⁴⁷⁾ Dva spoje v rámci závazku veřejné služby byly poskytovány celoročně, a to z Ischie (Casamicciola) na Procidu a následně na Pozzuoli ve **2:30** a z Pozzuoli na Procidu a následně na Ischií (Casamicciola) ve **4:10** a jeden spoj za tržních podmínek, a to z Ischie na Procidu a následně do Pozzuoli v **7:30**, který však byl poskytován pouze během školního roku (od 16. září do 14. června).

⁽¹⁴⁸⁾ Všechny tyto čtyři spoje byly v rámci závazku veřejné služby poskytovány celoročně, a to z Ischie (Casamicciola) na Procidu a následně na Pozzuoli ve **2:30** a **18:55** a z Pozzuoli na Procidu a následně na Ischií (Casamicciola) ve **4:10** a **20:30**.

⁽¹⁴⁹⁾ Společnost Medmar přestala provozovat spoje z Ischie v **7:30** během školního roku.

- f) na trase **Ischia/Procida** mělo kromě společnosti Caremar povolení k provozování spojů sedm dalších rejdářských společností, většinou v rámci širší trasy (např. Ischia/Procida/Neapol nebo Ischia/Procida/Pozzuoli): na jedné straně společnosti Medmar (zajišťující kombinované služby) ⁽¹⁵⁰⁾ a SNAV (zajišťující osobní dopravu) ⁽¹⁵¹⁾, které provozovaly spoje částečně v rámci závazku veřejné služby a částečně za tržních podmínek, a na druhé straně společnosti Alilauro ⁽¹⁵²⁾, Ippocampo S.r.l. (dále jen „Ippocampo“) ⁽¹⁵³⁾, Rumore S.r.l. (dále jen „Rumore“) ⁽¹⁵⁴⁾, Marine Club S.r.l. (dále jen „Marine Club“) ⁽¹⁵⁵⁾ a Capitan Morgan S.r.l. (dále jen „Capitan Morgan“) ⁽¹⁵⁶⁾, které provozovaly spoje pouze za tržních podmínek. Podle Itálie byly služby poskytované tržně příliš roztržštěné, málo významné a nestabilní ⁽¹⁵⁷⁾, aby je bylo možné považovat za srovnatelné se službami závazku veřejné služby poskytovanými společnostmi Caremar. To potvrdila i skutečnost, že po veřejné konzultaci, která se konala v roce 2011, uznal region Kampánie potřebu rozšířit závazek veřejné služby, který už společnost Caremar na této trase zajišťovala, a od 16. ledna 2012 přidal další spoj osobní křídlovou lodí z Procidy na Ischii v 15:30 denně po celý rok za účelem uspokojení potřeb obyvatel ostrovů v oblasti dojíždění do zaměstnání (viz 39. bod odůvodnění písm. f));
- g) na trase **Procida/Pozzuoli** měly kromě společnosti Caremar povolení k provozování plaveb další tři rejdářské společnosti: Procida Lines S.r.l. (dále jen „Procida Lines“), Gestour S.r.l. (dále jen „Gestour“) a Ippocampo. Podle Itálie však plavidla, která k poskytování služeb využívali konkurenti společnosti Caremar, měla omezenou kapacitu a nebyla schopna přepravovat cestující se sníženou pohyblivostí nebo na invalidním vozíku. Kromě

⁽¹⁵⁰⁾ Od 1. ledna 2009 do 30. září 2011 měla společnost Medmar povolení provozovat čtyři spoje kombinovaných služeb denně na ostrov Ischia a zpět: tři celoročně v rámci závazku veřejné služby (z Procidy v 1:10 a z Ischie ve 2:30 a ve 22:00) a jeden pouze během školního roku za tržních podmínek (z Ischie v 7:30). Od 1. října 2011 měla společnost Medmar povolení provozovat osm spojů kombinovaných služeb denně na ostrov Ischia a zpět, šest celoročně (z Procidy v 5:00 a 21:20) a z Ischie ve 2:30, 6:25, 10:35 a 18:55) a dva pouze v letním období (z Procidy v 1:30 a z Ischie ve 22:20), všechny v rámci závazku veřejné služby. Itálie však upřesnila, že některé služby na této trase společnost Medmar téměř nikdy neprovozovala (zejména služby týkající se úseku Ischia/Procida).

⁽¹⁵¹⁾ Od 1. ledna 2009 do 30. září 2011 provozovala společnost SNAV 14 osobních spojů křídlovou lodí na Ischii a z Ischie denně, z toho čtyři celoročně – konkrétně tři v rámci závazku veřejné služby (z Ischie v 7:10, 9:45 a z Procidy ve 13:10) a jeden za tržních podmínek (z Ischie v 8:30) – a deset pouze v letním období – konkrétně šest v rámci závazku veřejné služby (z Procidy v 9:00, 17:00, 19:05 a 19:20) a z Ischie ve 13:35, 17:40) a čtyři za tržních podmínek (z Procidy v 7:50, 17:50 a z Ischie v 18:30 a 19:45). K 1. říjnu 2011 provozovala společnost SNAV na trase na Ischii a zpět 16 osobních spojů křídlovou lodí denně, z toho devět celoročně: konkrétně osm v rámci závazku veřejné služby (z Ischie v 7:10, 9:45, 13:50, 17:40 a z Procidy v 9:05, 13:15, 17:00, 19:40) a jeden za tržních podmínek (z Ischie v 8:30) a sedm pouze v letním období za tržních podmínek (z Procidy v 7:50, 11:00, 17:50, 19:20 a z Ischie v 11:25, 18:30 a 19:45).

⁽¹⁵²⁾ Od 1. ledna 2009 do 30. září 2011 měla společnost Alilauro povolení poskytovat tři osobní spoje křídlovou lodí na ostrov Ischia denně za tržních podmínek v letním období, a to z Procidy v 8:35, ve 12:35 a v 18:35. Od 1. října 2011 už společnost Alilauro neměla povolení k provozování linky této trase.

⁽¹⁵³⁾ Od 1. ledna 2009 do 30. září 2011 měla společnost Ippocampo povolení provozovat dva spoje kombinovaných služeb za tržních podmínek, ale pouze v létě, a ne vždy denně (většinou jen o víkendech), a to z Ischie v 9:25 a z Procidy v 17:00. Od 1. října 2011 měla společnost Ippocampo povolení provozovat šest spojů kombinovaných služeb za tržních podmínek, ale pouze v letním období, a ne vždy denně, a to z Ischie v 9:25, 11:40 a 14:30 a z Procidy v 11:00, 13:00 a 17:00.

⁽¹⁵⁴⁾ Od 1. ledna 2009 do 30. září 2011 měla společnost Rumore povolení provozovat čtyři spoje kombinovaných služeb za tržních podmínek, z toho tři pouze v letním období, a ne vždy denně (z Procidy ve 12:20 a v 18:30 a z Ischie v 15:10), a jeden denně po celý rok (z Ischie v 10:40). Od 1. října 2011 se služby a jízdní řády společnosti Rumore nezměnily.

⁽¹⁵⁵⁾ Od 1. ledna 2009 do 30. září 2011 měla společnost Marine Club povolení provozovat jeden spoj kombinovaných služeb za tržních podmínek vždy ve čtvrtek v letním období (z Procidy ve 12:15). Od 1. října 2011 už společnost Marine Club neměla povolení k provozování linky této trase.

⁽¹⁵⁶⁾ Od 1. ledna 2009 do 30. září 2011 měla společnost Capitan Morgan povolení poskytovat dva osobní spoje denně za tržních podmínek v letním období (z Ischie v 15:10 a z Procidy v 18:00). Od 1. října 2011 měla společnost Capitan Morgan povolení poskytovat v letním období tři spoje kombinovaných služeb denně za tržních podmínek (z Ischie v 15:10 a 18:35) a z Procidy v 18:00).

⁽¹⁵⁷⁾ Například menší provozovatelé lodní dopravy, jako jsou společnosti Ippocampo, Rumore, Marine Club a Capitan Morgan, používali menší a méně výkonná plavidla než Caremar, která na rozdíl od těch, která používala Caremar, byla schopna plavby pouze za dobrých povětrnostních podmínek.

toho služby poskytované konkurenčními společnostmi společnosti Caremar byly buď provozovány pouze v letním období, a to ani ne denně (jako v případě společnosti Ippocampo) ⁽¹⁵⁸⁾, nebo byly v každém případě často přerušovány či rušeny, a nemohly tak zajišťovat stejnou úroveň pravidelnosti jako služby společnosti Caremar (jako v případě společnosti Procida Lines) ⁽¹⁵⁹⁾. Podle Itálie v období 2012–2015 na trase kromě společnosti Caremar celoročně působila pouze společnost Gestour ⁽¹⁶⁰⁾. Itálie však poukázala na to, že služby společnosti Gestour nejsou srovnatelné se službami společnosti Caremar, pokud jde o délku námořní cesty (společnost Caremar byla povinna poskytovat služby křídlovou lodí, 15 minut plavby, zatímco společnost Gestour provozovala trajekt, 50 minut plavby);

- h) na trase **Procida/Neapol** vedle společnosti Caremar působily ještě dvě další rejdářské společnosti, které měly povolení k provozu na této trase: SNAV ⁽¹⁶¹⁾ (poskytovala osobní dopravu křídlovou lodí) a Medmar ⁽¹⁶²⁾ (poskytovala kombinovanou dopravu trajektem). Podle Itálie nebyly služby pro cestující poskytované společnostmi SNAV celoročně srovnatelné se službami poskytovanými společnostmi Caremar, protože byly provozovány v odlišných časech;

(186) Pokud jde o stav konkurenčního prostředí na námořních trasách obsluhovaných společnostmi Caremar v Pontinském souostroví v období 2009–2011, Itálie upřesnila, že:

- a) na trase **Ponza/Formia** působila kromě společnosti Caremar pouze jedna další rejdářská společnost, a to Vetur S.r.l. (dále jen „Vetur“), která v rámci závazku veřejné služby provozovala dva osobní spoje křídlovou lodí denně po celý rok (s odjezdem z Ponzy v 8:30 a z Formie v 16:00). Podle Itálie nebyly služby společnosti Vetur spolehlivé, protože společnost Vetur často rušila plavby, zejména v případě špatného počasí, a v žádném případě nebyly srovnatelné se spoji kombinovaných služeb poskytovaných společnostmi Caremar, která obyvatelům zaručovala každodenní spojení po celý rok, a to včetně přepravy vozidel a nákladu. Pokud jde o osobní dopravu, Itálie upřesnila, že společnost Caremar byla povinna nechávat plavidla na ostrově přes

⁽¹⁵⁸⁾ Od 1. ledna 2009 do 30. září 2011 měla společnost Ippocampo povolení poskytovat v letním období čtyři spoje kombinovaných služeb (většinou pouze v neděli), a to z Procidy v **18:45** a ve **20:00** a z Pozzuoli v **19:20** a **20:50**. Od 1. října 2011 zůstaly tyto služby beze změny i z hlediska jízdních řádů.

⁽¹⁵⁹⁾ Od 1. ledna 2009 do 30. září 2011 měla společnost Procida Lines povolení provozovat 16 spojů kombinovaných služeb celoročně, ale ne vždy denně, z toho 11 za tržních podmínek (z Procidy v **5:50, 10:45, 15:25, 17:30, 19:15** a z Pozzuoli v **5:05, 9:25, 13:35, 16:25, 18:25, 20:00**) a pět v rámci závazku veřejné služby (z Procidy ve **4:00** (pouze v pátek), **7:50, 12:40** a z Pozzuoli v **7:05, 11:50**). Od 1. října 2011 měla společnost Procida Lines povolení provozovat 15 spojů kombinovaných služeb celoročně, ale ne vždy denně, z toho 14 za tržních podmínek (z Procidy ve **4:00** (pouze v pátek), **7:50, 10:45, 12:40, 15:25, 17:30, 19:15** a z Pozzuoli v **5:05, 7:05, 11:50, 13:35, 16:25, 18:25, 20:00**) a jeden v rámci závazku veřejné služby (z Procidy v **5:50**). Itálie však vysvětlila, že tyto služby nebyly v období 2012–2015 téměř vůbec provozovány. Například pokud jde o službu v rámci závazku veřejné služby, jakmile bylo zjištěno, že společnost Procida Lines nedodrží závazek veřejné služby, region Kampánie výkonným nařízením č. 18 ze dne 29. února 2012 zrušil službu v rámci závazku veřejné služby společnosti Procida Lines a světil ji společnosti Gestour do 31. prosince 2012.

⁽¹⁶⁰⁾ Od 1. ledna 2009 do 30. září 2011 provozovala společnost Gestour 13 spojů kombinovaných služeb trajektem (50 minut plavby) celoročně, z toho osm za tržních podmínek (z Pozzuoli v **6:00, 8:30, 10:35, 12:55**; z Procidy v **6:50, 9:30, 11:20, 17:05**) a pět v rámci závazku veřejné služby (z Pozzuoli v **15:05, 17:55** a **19:50** a z Procidy ve **14:05, 18:55**). Od 1. října 2011 provozovala společnost Gestour devět spojů kombinovaných služeb trajektem (50 minut plavby) celoročně za tržních podmínek (z Pozzuoli v **6:00, 8:30, 10:35, 12:55, 19:50** a z Procidy v **6:50, 9:30, 11:20, 18:55**).

⁽¹⁶¹⁾ Od 1. ledna 2009 do 30. září 2011 provozovala společnost SNAV v rámci závazku veřejné služby devět osobních spojů křídlovou lodí denně, dva celoročně (konkrétně z Procidy v **7:35** a **10:05**) a sedm v letním období (konkrétně z Neapole (Beverello) v **8:20, 12:30, 16:20, 18:40, 18:45** a z Procidy ve **13:50** a **18:00**). Od 1. října 2011 provozovala SNAV deset osobních spojů křídlovou lodí (20 minut plavby), z toho osm v průběhu roku v rámci závazku veřejné služby (konkrétně z Procidy v **7:30, 10:10, 14:15, 18:05**) a z Neapole (Beverello) v **8:25, 12:30, 16:20** a **19:00**) a dvě pouze v létě za tržních podmínek (z Procidy v **11:45** a z Neapole (Beverello) v **18:45**).

⁽¹⁶²⁾ Od 1. ledna 2009 do 30. září 2011 provozovala společnost Medmar v rámci závazku veřejné služby dva spoje kombinovaných služeb trajektem denně (60 minut plavby), a to z Neapole (Calata Massa) ve **24:00** a z Procidy ve **22:40**. Od 1. října 2011 provozovala společnost Medmar dva spoje kombinovaných služeb v rámci závazku veřejné služby celoročně, a to z Neapole (Calata Massa) v **00:20** a z Procidy v **11:15**, a jeden spoj kombinovaných služeb v rámci závazku veřejné služby v letním období (ne vždy denně) z Procidy ve **23:00**.

noc, aby zajistila první denní plavbu (v 5:30 ráno z Ponzy) a zaručila každodenní spojení s pevninou ze studijních a pracovních důvodů (návrat do Ponzy v 17:30). Dostupnost plavidel na ostrově přes noc měla také zajistit námořní přepravu na pevninu v případě naléhavé potřeby lékařské pomoci, kterou by nebylo možné zajistit nouzovou leteckou dopravou (např. vrtulníky);

- b) na trase **Ponza/Anzio** působila kromě společnosti Caremar pouze jedna další rejdářská společnost, a to společnost Vetur, která v sezóně provozovala dva osobní spoje křídlovou lodí denně za tržních podmínek, přičemž mimo sezónu provozovala společnost Vetur pouze dvě sobotní plavby v rámci závazku veřejné služby. Podle Itálie byly spoje kombinovaných služeb společnosti Caremar odůvodněny sociálním a hospodářským rozvojem a jejich cílem bylo zajistit cestujícím s vozidly možnost celoročních zpátečních spojů z/do Ponzy. Pokud jde o osobní dopravu, Itálie upřesnila, že služby společnosti Vetur nejsou spolehlivé, protože společnost Vetur často ruší plavby, zejména v případě špatného počasí;
- c) na trase **Formia/Ventotene** působily kromě společnosti Caremar ještě další dvě rejdářské společnosti: Vetur a Società Navigazione Arcipelago Ponziano S.r.l. (dále jen „SNAP“). Společnost Vetur provozovala jeden osobní spoj křídlovou lodí denně mimo sezónu a jeden osobní spoj křídlovou lodí každé pondělí v sezóně, oba v rámci závazku veřejné služby. Společnost SNAP provozovala v sezóně jeden osobní spoj křídlovou lodí za tržních podmínek. Podle Itálie byly služby společnosti Caremar nezbytné, aby mohli obyvatelé Ventotene cestovat na pevninu z pracovních nebo studijních důvodů, protože společnost Caremar zajišťovala první denní cestu z Ventotene trajektem v 5:30 a každodenní osobní dopravu z Ventotene křídlovou lodí v 6:45. Tím, že lodě společnosti Caremar zůstávaly na ostrově i přes noc, umožňovaly navíc námořní přepravu na pevninu v případě naléhavé potřeby lékařské pomoci.

(187) Pokud jde o připomínky společnosti Medmar (viz oddíl 7.1), Itálie označila závěry společnosti Medmar ohledně rovnocennosti jejích služeb se službami poskytovanými společnostmi Caremar za kusé a neúplné. Podle Itálie společnost Medmar pouze srovnává své služby se službami poskytovanými společnostmi Caremar na určitých trasách, přičemž vychází pouze z denní četnosti plaveb, aniž by posuzovala jízdní řád, sezónnost, druhy dopravy či ceny jízdného. Pokud jde o trasu Ischia/Procida/Pozzuoli, Itálie zejména zdůraznila, že společnost Caremar byla v době stanovení závazku veřejné služby jedinou společností, která poskytovala dostatečně spolehlivé služby námořní dopravy, a že tato trasa byla vždy nezbytná pro uspokojení potřeb mobility studentů na obou ostrovech, jakož i zdravotních požadavků souvisejících s možností obyvatel Procidy dosáhnout nemocnic v Pozzuoli a na Ischii.

(188) V odpovědi na tvrzení společnosti Medmar, že nebylo třeba přiznávat společnosti Caremar žádnou vyrovnávací platbu za poskytované služby, protože společnost Medmar na stejných trasách rovněž provozovala některé spoje v rámci závazku veřejné služby bez vyrovnávací platby, Itálie upřesnila, že při ukládání závazku veřejné služby postupovala v souladu s nařízením (EHS) č. 3577/92, které umožňuje horizontálně přidělit závazky veřejné služby všem vlastníkům lodí, kteří projeví zájem. Pověření závazkem veřejné služby bylo provedeno ve dvou krocích. Za prvé Itálie na některých trasách uložila závazek veřejné služby provozovatelům, kteří o to projeví zájem, bez vyrovnávací platby. Za druhé, pokud by společnosti o provozování trasy bez vyrovnávací platby neprojevily zájem, region Kampánie by vyhlásil veřejné zadávací řízení s cílem určit podnik, kterému by byla udělena smlouva o veřejných službách s odpovídající vyrovnávací platbou. Podle názoru regionu Kampánie tedy společnost Medmar souhlasila s provozováním závazku veřejné služby bez vyrovnávací platby, jak vyplývá z aktu o zadání zakázky podepsaném společností.

- (189) Obecně s ohledem na závazky veřejné služby uložené společnosti Caremar a závazky uložené konkurenčním společenstvem (viz 182. až 186. bod odůvodnění) Itálie tvrdí, že služby konkurenčních společností, na které se vztahuje závazek veřejné služby, představují v podstatě služby, s jejichž poskytováním souhlasili v rámci své námořní dopravy konkurenti společnosti Caremar. Tyto závazky veřejné služby nebyly srovnatelné s těmi, které měla poskytovat společnost Caremar, protože provozovatelé mohli být zproštěni závazků veřejné služby na základě oznámení regionu Kampánie s krátkou výpovědní lhůtou, a navíc tyto závazky veřejné služby nepodléhaly v případě neplnění žádným sankcím. Existence těchto závazků veřejné služby uložených konkurenčním společenstvem společnosti Caremar navíc nerušila smlouvu o veřejných službách uzavřenou se společností Caremar, na základě které mohly být nadále uspokojovány potřeby místních orgánů v oblasti územní kontinuity, jak region Kampánie pravidelně zjišťoval v rámci přezkumu námořních programů, který zohledňoval jak služby poskytované v rámci závazků veřejné služby, tak na základě smlouvy o veřejných službách uzavřené se společností Caremar.

8.2 K privatizaci společnosti Caremar

- (190) Itálie uvádí, že na základě žádosti Komise o informace ze dne 26. října 2011 a připomínek Komise ze dne 22. prosince 2011 a 14. března 2012 změnila zadávací řízení na privatizaci společnosti Caremar v souladu s požadavky Komise, a to s cílem zajistit transparentnost a nediskriminaci v rámci řízení.
- (191) Například byla odstraněna jakákoli diskriminace na základě státní příslušnosti hospodářského subjektu, který v zadávacím řízení předkládá nabídku. V každém případě Itálie zdůrazňuje, že v zadávací dokumentaci nebyla žádná podmínka, která by předpokládala ponechání zaměstnanců společnosti Caremar, ani žádná podmínka týkající se stávajících pracovněprávních vztahů se společností.
- (192) Kromě toho Itálie změnila kvalifikační kritérium týkající se ekonomické a finanční způsobilosti tím, že odstranila ustanovení, která umožňovala účast v zadávacím řízení pouze rejdařským společenstvem, čímž umožnila maximální účast a co nejlepší vyvážení ekonomických hodnot řízení. Pokud jde o kritérium pro udělení, Itálie potvrzuje, že kritériem pro výběr byla nejvyšší čistá cena.
- (193) Itálie se proto domnívá, že proces privatizace společnosti Caremar, ačkoli nebyl koncipován jako prodej akcií na burze cenných papírů, by měl být považován za transparentní, ničím nepodmíněný a nediskriminační, čímž by byla zajištěna maximální účast.

8.3 K souladu nové smlouvy o veřejných službách s kritérii stanovenými v rozsudku ve věci Altmark

- (194) Itálie tvrdí, že nová smlouva o veřejných službách splňuje všechna čtyři kritéria z rozsudku ve věci Altmark, a to z těchto důvodů:
- a) pokud jde o první kritérium z rozsudku ve věci Altmark, Itálie tvrdí, že veřejné poslání, jak je vymezeno ve smlouvě, se týká tras ostrovní kaboťáže spojující pevninskou Itálii s přístavy na malých ostrovech. Cílem těchto tras je zajistit pravidelnost a četnost spojů, které jsou nezbytné pro hospodářský rozvoj ostrovů, a zároveň uspokojit základní potřeby mobility ostrovních komunit a zajistit účinnost ústavně zaručeného práva na územní kontinuitu. Nová smlouva dále uvádí jasný výčet služeb, které mají být poskytovány, typy plavidel, která mají být používána, časy v kotvišti, které mají být dodržovány, včetně večerních a nočních plaveb, a cenová omezení, která nesmí být překročena;
 - b) Komise ve svém rozhodnutí o zahájení řízení z roku 2011 nezpochybnila druhé kritérium stanovené v rozsudku ve věci Altmark;
 - c) s odkazem na třetí kritérium v rozsudku ve věci Altmark Itálie vylučuje, že by společnost Caremar obdržela vyrovnávací platbu, která by přesahovala meze toho, co je nezbytné k pokrytí nákladů vynaložených k plnění závazků veřejné služby s přihlédnutím k příjmům, které se k nim vztahují, jakož i zisku, který je přiměřený k plnění těchto závazků. Itálie zejména tvrdí, že nová smlouva o veřejných službách obsahuje dostatečná ustanovení o zpětném vyžádání, protože podle článku 18 smlouvy, nazvaného *Vrácení nadměrného vyrovnání*, musí společnost vrátit jakékoli nadměrné vyrovnání do 30 dnů od příslušné žádosti. K tomu došlo v rozpočtových letech 2015, 2016 a 2017 a 2018 a 2019, kdy bylo v souladu s ověřovacím postupem stanoveným ve smlouvě zjištěno nadměrné vyrovnání za tato období, které bylo vráceno (viz 96. bod odůvodnění);

- d) Itálie se domnívá, že je splněno i čtvrté kritérium stanovené v rozsudku ve věci Altmark, neboť zadání smlouvy o veřejných službách bylo předmětem transparentního a soutěžního zadávacího řízení, kterého se zúčastnilo několik hospodářských subjektů a které umožnilo vybrat uchazeče schopného poskytovat služby za nejnižší možnou cenu. V souvislosti s pochybnostmi Komise ohledně spojení nové smlouvy o veřejných službách s privatizací společnosti Caremar Itálie objasňuje, že na základě požadavku Komise byly v návrhu zadávací dokumentace provedeny všechny nezbytné úpravy, aby byl uveden do souladu s příslušným legislativním rámcem.

8.4 O rizikové příirážce ve výši 6,5 % stanovené v rozhodnutí č. 111/2007 v roce 2010 a o rizikové příirážce ve výši 10,55 % uplatněné v nové smlouvě o veřejných službách

- (195) V rozhodnutí o zahájení řízení z roku 2011 Komise zaujala předběžné stanovisko, že riziková příirážka ve výši 6,5 % zřejmě neodráží přiměřenou míru rizika, neboť se nezdá, že by provozovatelé na sebe brali rizika, která jsou obvykle nesena při poskytování služeb námořní dopravy (viz 247. bod odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení z roku 2011).
- (196) Podle Itálie předběžné závěry Komise podle všeho vycházejí z mylného výkladu parametru rizikové příirážky. Riziková příirážka nepředstavuje náhradu nákladů, které by hospodářský subjekt musel při výkonu své činnosti v každém, případě vynaložit, protože jinak by činnost byla ztrátová. Itálie namítá, že žádný podnikatel by se nikdy nerozhodl vykonávat činnost jen za účelem pokrytí nákladů této činnosti. Třetí kritérium podle rozsudku ve věci Altmark ve skutečnosti předpokládá přiměřenou návratnost kapitálu (zisku), kterou by typický podnik musel vykazovat, aby mohl rozhodnout, zda bude poskytovat služby obecného hospodářského zájmu po celou dobu trvání pověření. Tato riziková příirážka je tudíž odměnou, která je nutným předpokladem plnění závazku veřejné služby a která náleží podnikateli, jenž podstupuje a nese podnikatelské riziko.
- (197) Itálie zdůrazňuje, že riziková příirážka se určuje na základě makroekonomických analýz, které referenční zemi nebo oblasti připisují pro dané odvětví určitou průměrnou rizikovou příirážku. Podle IESE Business School představuje přiměřená riziková příirážka pro Itálii 6,4 %. Tato příirážka tedy odpovídá rizikové příirážce ve výši 4 % stanovené v rozhodnutí č. 111/2007, přičemž u nevýhradních služeb se zvyšuje o 2,5 % (tj. riziková příirážka ve výši 6,5 %). Itálie upřesňuje, že riziková příirážka ve výši 6,5 % odpovídá rovněž míře návratnosti vloženého kapitálu, kterou společnost Caremar dosáhla v roce 2009 během prvního roku prodloužení platnosti původní úmluvy. Itálie se dále odvolává na rozhodnutí Komise ze dne 13. června 2017 týkající se rychlého námořního spojení pro osobní dopravu v Itálii mezi Messinou a Reggio Calabria, v němž nebyla zpochybněna metodika výpočtu s použitím pevně předpokládané odměny ve výši 8 %. Zejména v posledně uvedeném případě Komise přijala míru návratnosti ve výši 8 % zahrnující rizikovou příirážku ve výši 6,5 % podle rozhodnutí č. 111/2007 s ohledem na skutečnost, že zadání smlouvy nezahrnovalo udělení výlučných práv, a další zvýšení o 1,5 % z důvodu krátké doby trvání smlouvy.
- (198) Sazba 6,5 % (brutto) se uplatňovala do roku 2015, kdežto poté byla pro novou smlouvu o veřejných službách stanovena sazba návratnosti vloženého kapitálu pro účely vyrovnávací platby ve výši 10,55 %, která byla považována za přiměřený zisk s ohledem na riziko, které společnost Caremar nese při poskytování služeb závazku veřejné služby. Itálie tvrdí, že důvodem pro zvýšení této sazby oproti předchozím smlouvám, které stanovovaly sazbu ve výši 6,5 %, je vysoké podnikatelské riziko, kterému je společnost Caremar vystavena v důsledku možnosti nedostatečného vyrovnání, jež může během devíti let trvání nové smlouvy o veřejných službách nastat (např. v důsledku kolísání cen pohonných hmot). Itálie upozorňuje, že podle nové smlouvy o veřejných službách nese společnost Caremar veškeré náklady nedostatečného vyrovnání do výše 5 % celkové vyrovnávací platby v plné výši, ale je navíc vystavena riziku nedostatečného vyrovnání, které přesahuje 5 % celkové vyrovnávací platby. Mechanismus obnovování rovnováhy stanovený v článku 17 nové smlouvy o veřejných službách totiž není povinný (revize klíčových parametrů vyrovnávací platby je pouze „povolena“, což znamená, že ji region Kampánie nemusí nutně přijmout) a vzhledem ke svým vlastnostem (tj. neexistence zpětné účinnosti, možnost upravit vyrovnávací platbu pouze prostřednictvím změn parametrů poskytování služby) má pouze omezený vliv na ekonomickou

rovnováhu smlouvy. Podle Itálie nese společnost Caremar i) náklady případného nedostatečného vyrovnání (i v případě, že přesáhne 5 % celkové vyrovnávací platby), které vznikne v prvních třech letech trvání smlouvy a v posledních třech letech trvání smlouvy, vzhledem k tomu, že mechanismus obnovování rovnováhy řeší pouze parametry vyrovnávací platby spojené s poskytováním služby, a to pouze do budoucna; ii) nese náklady spojené s nedostatečným vyrovnáním do výše 5 %, jež vzniknou během zbývajících šesti let trvání smlouvy a iii) může nést náklady nedostatečného vyrovnání přesahujícího 5 % celkové vyrovnávací platby ve všech zbývajících šesti letech trvání smlouvy nebo v některých z nich, pokud není aktivován mechanismus vyrovnávání nebo je aktivován pouze ve třech z těchto šesti let.

8.5 **K souladu nové smlouvy o veřejných službách s rámcem pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2011**

- (199) Itálie upřesňuje, že zadání služby proběhlo na základě otevřeného, transparentního a nediskriminačního zadávacího řízení. Námořní spojení mezi ostrovy v Neapolském zálivu zajišťuje územní kontinuitu a mobilitu obyvatel, kteří jej denně využívají pro pracovní a studijní potřeby. V takových případech není poskytovaná služba srovnatelná z hlediska pravidelnosti a četnosti spojů, ani z hlediska typu plavidla. Kromě toho výše vyrovnávací platby nepřesahuje částku, která je nezbytná k pokrytí nákladů vzniklých při plnění závazku veřejné služby, včetně průměrného zisku. Výše vyrovnávací platby byla nakonec stanovena v rámci zadávacího řízení na základě kritérií stanovených v rozhodnutí č. 111/2007.
- (200) V této souvislosti Itálie tvrdí, že byly zavedeny mechanismy (např. prostřednictvím článku 17 smlouvy o veřejných službách – ověření ekonomické a finanční rovnováhy – a článku 18 smlouvy o veřejných službách – vrácení nadměrného vyrovnání), které mají zabránit tomu, aby bylo společnosti Caremar poskytnuto nadměrné vyrovnání, jak je stanoveno v bodě 49 rámce pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2011.
- (201) Pokud jde o skutečnost, zda byla před uzavřením nové smlouvy o veřejných službách podle bodu 14 rámce pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2011 provedena veřejná konzultace, Itálie dále zdůrazňuje, že vymezení strategických plánů námořních spojů regionálních služeb obecného hospodářského zájmu v regionu Kampánie je výsledkem složitého rozhodovacího procesu, na němž se podílejí mimo jiné dotčené místní orgány a oborová sdružení. Region Kampánie pravidelně sledoval situaci na trhu a přiměřenost veřejných služeb potřebám vyjádřeným místními orgány a uživateli prostřednictvím hloubkových a pravidelně aktualizovaných průzkumů trhu.

8.6 **O přednosti v přístavu a opatřeních stanovených zákonem č. 163/2010**

- (202) Itálie upřesnila, že všichni provozovatelé trajektů, včetně společnosti Caremar, platí přístavním orgánům řádné poplatky za stání v kotvišti. Itálie však uznává, že za přednost v přístavu společnost Caremar neplatila žádný dodatečný poplatek. Itálie uvádí, že ustanovení o přednosti v přístavu nebylo nikdy použito. Za přednost v přístavu se neplatí; opatření tak poskytuje regulační výhodu, která nezahrnuje žádný převod státních prostředků a týká se pouze tras, na které se vztahuje závazek veřejné služby. Podle Itálie proto opatření nepředstavuje státní podporu.

- (203) Pokud jde o opatření stanovená zákonem č. 163/2010, Itálie poukazuje na to, že společnost Caremar obdržela 2 115 000 EUR, které byly použity výlučně na modernizaci jejích lodí, aby splňovaly mezinárodní bezpečnostní předpisy ⁽¹⁶³⁾, a nikdy nebyly použity pro účely likvidity. Pokud jde o daňové zvýhodnění, Itálie dále vyjasňuje, že společnost Caremar tohoto zvýhodnění nevyužila, a pokud jde o prostředky z fondu FAS, ty společnost Caremar nečerpala. Itálie zejména vyjasnila, že čl. 1 odst. 5b násl. zákona č. 163/2010 umožňuje regionům použít prostředky z fondu FAS k financování části pravidelných vyrovnávacích plateb za závazek veřejné služby, a tím zajistit plynulost služeb námořní dopravy v případě, že se ukáže, že prostředky jsou nedostatečné, a že prostředky z fondu FAS nejsou určeny jako dodatečná vyrovnávací platba pro společnost Caremar nebo SNAV/Rifim (nebo jiné společnosti bývalé skupiny Tirrenia nebo jejich příslušné nabyvatele).

9. POSOUZENÍ

9.1 Existence podpory ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování EU

- (204) 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“.
- (205) Kritéria stanovená v čl. 107 odst. 1 SFEU jsou kumulativní. Aby tedy bylo možné stanovit, zda oznámená opatření představují státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU, je nutné ověřit, zda byly splněny všechny výše uvedené podmínky. Finanční podpora zejména musí:
- a) být poskytnuta členským státem nebo ze státních prostředků;
 - b) zvýhodňovat určité podniky nebo určitá odvětví výroby;
 - c) narušovat hospodářskou soutěž nebo hrozit jejím narušením;
 - d) ovlivňovat obchodní vztahy mezi členskými státy.
- (206) Komise podotýká, že přednost v přístavu je neoddělitelně spojena s poskytováním služeb obecného hospodářského zájmu společností Caremar a jejím nabyvatelem, sdružením podniků SNAV/Rifim. Toto opatření proto bude posouzeno společně s příslušnou vyrovnávací platbou za závazek veřejné služby poskytovanou těmito společností (viz oddíly 9.1.1 a 9.1.2).
- (207) Komise rovněž poznamenává, že nová smlouva o veřejných službách mezi Itálií a společností Caremar by měla být posouzena společně s privatizací společnosti Caremar. Toto společné posouzení je vhodné, neboť Itálie v podstatě uspořádala zadávací řízení, jehož cílem bylo zadat novou smlouvu o veřejných službách a po jehož ukončení by úspěšný uchazeč musel nabýt celý základní kapitál společnosti Caremar za účelem plnění závazků veřejné služby stanovených v uvedené smlouvě o veřejných službách. Zadávací řízení neumožňovalo podávat samostatné nabídky na privatizaci společnosti Caremar a na novou smlouvu o veřejných službách.

9.1.1 Vyrovnávací platba za závazek veřejné služby a přednost v přístavu udělené společnosti Caremar od 1. ledna 2009 do 31. července 2012 podle prodloužené původní úmluvy

9.1.1.1 Státní prostředky

- (208) Společnost Caremar byla Itálií pověřena provozováním námořních dopravních služeb na trasách popsanych v původní úmluvě, která byla později prodloužena. Původní úmluva byla uzavřena státem a vyrovnávací platbu za závazek veřejné služby pro společnost Caremar z této smlouvy vyplývající hradí stát a region Kampánie z vlastního rozpočtu. Vyrovnávací platba za závazek veřejné služby pro společnost Caremar jde tedy na vrub státu a je čerpána ze státních prostředků.

⁽¹⁶³⁾ Společnost Caremar vyčlenila z uvedené částky 1 410 000 EUR na modernizaci dvou plavidel, která byla následně bezplatně převedena na společnost Laziomar (Quirino a Tetide). Zbývajících částka ve výši 705 000 EUR byla použita na modernizaci plavidla, které je stále ve vlastnictví společnosti Caremar.

- (209) Komise bere na vědomí, že podle Itálie platí všichni provozovatelé trajektové dopravy za kotvení příslušným přístavním orgánům řádné poplatky, společnost Caremar však neuhradila žádný dodatečný poplatek za přednost v přístavu. Komise se však domnívá, že se Itálie mohla jednoduše rozhodnout, že za přednost v přístavu uloží dodatečný poplatek, a tím, že tak neučinila, připravila se o státní příjmy. Jelikož je přednost v přístavu dána zákonem (viz 99. bod odůvodnění), lze ji přičíst státu.

9.1.1.2 Selektivnost

- (210) Aby se opatření považovalo za státní podporu, musí být selektivní. Opatření je považováno za selektivní, pokud je uděleno pouze určitým podnikům, zatímco jiné podniky ve srovnatelné právní a skutkové situaci ve stejném odvětví nebo v jiných odvětvích (vzhledem k tomu, že všechny hospodářské subjekty by měly v zásadě hradit své vlastní náklady), stejnou výhodu nezískají. Vyrovnávací platba za závazek veřejné služby týkající se poskytování dotyčných služeb námořní dopravy je poskytována pouze společnosti Caremar, a je tudíž selektivní⁽¹⁶⁴⁾. Jelikož přednost v přístavu byla přiznána pouze společností bývalé skupiny Tirrenia (včetně společnosti Caremar), je rovněž selektivní.

9.1.1.3 Hospodářské zvýhodnění

- (211) Komise připomíná, že vyrovnávací platba za závazek veřejné služby ve prospěch určité společnosti nemusí za určitých přesně vymezených podmínek představovat hospodářskou výhodu.
- (212) V rozsudku ve věci Altmark Soudní dvůr konkrétně uvedl, že jestliže má být státní zásah považován za vyrovnávací platbu představující protihodnotu plnění uskutečněných podniky–příjemci za účelem plnění závazků veřejné služby, takže tyto podniky ve skutečnosti nejsou finančně zvýhodněny, a účinkem uvedeného zásahu tedy není poskytnout těmto podnikům výhodnější soutěžní postavení oproti konkurenčním podnikům, nespadá takový zásah do působnosti čl. 107 odst. 1 SFEU.
- (213) Soudní dvůr však také vyjasnil, že nemá-li být v konkrétním případě takové vyrovnání kvalifikováno jako státní podpora, musí být splněna všechna čtyři kumulativní kritéria (dále jen „kritéria stanovená v rozsudku ve věci Altmark“), která jsou shrnuta níže:
- podnik–příjemce musí být skutečně pověřen plněním povinností veřejné služby a tyto povinnosti musí být jasně definovány (dále jen „první kritérium stanovené v rozsudku ve věci Altmark“),
 - parametry, na jejichž základě je vyrovnání vypočteno, musejí být předem stanoveny objektivním a transparentním způsobem (dále jen „druhé kritérium stanovené v rozsudku ve věci Altmark“),
 - vyrovnání nemůže přesahovat meze toho, co je nezbytné k pokrytí všech nebo části nákladů vynaložených k plnění povinností veřejné služby se zohledněním příjmů, které se k nim vztahují, jakož i zisku, který je přiměřený (dále jen „třetí kritérium stanovené v rozsudku ve věci Altmark“),
 - není-li výběr podniku, který má být pověřen plněním povinností veřejné služby, v konkrétním případě učiněn v rámci řízení o zadání veřejné zakázky umožňujícího vybrat zájemce schopného poskytovat tyto služby za nejmenších nákladů pro územně správní celek, musí být úroveň nutného vyrovnání určena na základě analýzy nákladů, které by průměrný podnik, řádně řízený a přiměřeně vybavený dopravními prostředky k tomu, aby mohl uspokojit požadavky veřejné služby, vynaložil při plnění těchto povinností se zohledněním příjmů, které se k nim vztahují, jakož i zisku, který je přiměřený k plnění těchto povinností (dále jen „čtvrté kritérium stanovené v rozsudku ve věci Altmark“).
- (214) Komise upřesnila způsob uplatňování kritérií stanovených v rozsudku ve věci Altmark ve svém sdělení o použití pravidel Evropské unie v oblasti státní podpory na vyrovnávací platbu udělenou za poskytování služeb obecného hospodářského zájmu⁽¹⁶⁵⁾ (dále jen „sdělení o službách obecného hospodářského zájmu“).

⁽¹⁶⁴⁾ Rozsudek ze dne 13. prosince 2017, Řecká republika v. Evropská komise, T-314/15, ECLI:EU:T:2017:903, bod 79.

⁽¹⁶⁵⁾ 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).

- (215) Jelikož musí být současně splněna všechna kritéria stanovená v rozsudku ve věci Altmark, nesplnění jednoho z těchto kritérií vede Komisi k závěru, že posuzované opatření poskytuje příjemci hospodářskou výhodu. Komise posoudí nejprve dodržení čtvrtého kritéria stanoveného v rozsudku ve věci Altmark.
- (216) Podle čtvrtého kritéria stanoveného v rozsudku ve věci Altmark musí vyrovnávací platba představovat nezbytné minimum, aby se nepovažovala za státní podporu. Má se za to, že toto kritérium je splněno, pokud byl příjemce vyrovnávací platby za poskytování veřejných služeb vybrán v zadávacím řízení, jež umožňuje vybrat zájemce schopného poskytovat tyto služby za nejmenších nákladů pro územně správní celek, nebo není-li tomu tak, pokud byla vyrovnávací platba určena na základě nákladů řádně řízeného podniku.
- (217) Pro žádné z prodloužení platnosti původní úmluvy v období od 1. ledna 2009 do 31. července 2012 nebyla společnost Caremar vybrána na základě veřejného zadávacího řízení, které by umožnilo zadat službu za nejmenších nákladů pro územně správní celek. Itálie pouze prodloužila platnost stávajícího systému prostřednictvím prodloužení platnosti původní úmluvy, a tím existujícímu provozovateli umožnila i nadále přijímat vyrovnávací platbu za plnění závazků veřejné služby.
- (218) Itálie mimoto Komisi neprokázala, že úroveň vyrovnávací platby byla určena na základě analýzy nákladů, které by průměrný podnik, řádně řízený a přiměřeně vybavený dopravními prostředky k tomu, aby mohl uspokojit požadavky veřejné služby, vynaložil při plnění těchto povinností se zohledněním příjmů, které se k nim vztahují, jakož i zisku, který je přiměřený k plnění těchto povinností.
- (219) Společnost Caremar předložila informace týkající se uplatnění kritérií stanovených v rozsudku ve věci Altmark pro vyrovnávací platby poskytované podle prodloužené původní úmluvy. Pokud jde o tvrzení společnosti Caremar, že čtvrté kritérium stanovené v rozsudku ve věci Altmark je splněno, protože vyrovnávací platba byla vypočtena na základě nákladů řádně řízeného podniku (viz 140. bod odůvodnění), Komise se z důvodů vysvětlených ve 220. až 222. bodě odůvodnění domnívá, že poskytnuté informace nenaplnují dostatečně právní normu uvedenou podmínky, jak je podrobně popsáno ve sdělení o službách obecného hospodářského zájmu (viz zejména body 69 až 76).
- (220) Zaprvé skutečnost, že společnost Caremar měla nižší náklady než její konkurenti, není sama o sobě dostatečným kritériem pro to, aby bylo možné považovat společnost Caremar za řádně řízený podnik. Nižší náklady mohou vyplývat také ze snižování hodnoty aktiv (např. plavidel), což je účetní metoda výpočtu hodnoty aktiv společnosti v čase, a proto nelze nižší náklady použít k měření řádnosti řízení podniku.
- (221) Za druhé tvrzení, že společnost Caremar využívala své zaměstnance v rozsahu maximálního počtu pracovních hodin, který jí umožňovala pracovní smlouva, čímž optimalizovala poměr mezi náklady na zaměstnance a jejich výkonností, nebylo podloženo žádnými informacemi o analytických poměrech vyjadřujících produktivitu, ani nebyla tato praxe týkající se využívání pracovní síly společnosti Caremar porovnána se strukturou nákladů jiných společností v odvětví.
- (222) Zatřetí společnost Caremar tvrdí, že navzdory značnému nárůstu cen pohonných hmot během období prodloužené platnosti původní úmluvy nadále nabízela závazky veřejné služby za nejnižší ceny na trhu, aniž by požádala o úpravu vyrovnávací platby. Komise soudí, že tento argument nemůže být dostatečný k tomu, aby společnost Caremar byla považována za řádně řízený podnik. Společnost Caremar neposkytla žádné další informace, z nichž by například vyplýval dopad této praxe na finanční účty společnosti, ani neporovnávala svou strukturu nákladů se strukturou nákladů jiných podniků v odvětví. V důsledku toho společnost Caremar neformulovala referenční úroveň, jež by umožňovala posoudit údajně účinné řízení služeb společnosti.
- (223) Komise proto dospěla k závěru, že v tomto případě nebylo dodrženo čtvrté kritérium stanovené v rozsudku ve věci Altmark pro prodloužení platnosti původní úmluvy.
- (224) Jelikož v daném případě nejsou kumulativně splněna čtyři kritéria stanovená v rozsudku ve věci Altmark, dospěla Komise k závěru, že vyrovnávací platba za provozování námořních tras po prodloužení původní úmluvy poskytla společnosti Caremar hospodářskou výhodu.

- (225) Pokud jde o přednost v přístavu, Komise v první řadě připomíná, že italský úřad pro ochranu hospodářské soutěže (AGCM) nejméně ve dvou případech dospěl k závěru, že toto opatření má ekonomickou hodnotu⁽¹⁶⁶⁾. Společnost Caremar však za přednost v přístavu neplatí žádný poplatek. Komise však dále podotýká, že přednost v přístavu může přinejmenším teoreticky snížit náklady provozovatele (např. z toho důvodu, že zaručené místo v kotvišti může zkracovat dobu čekání v přístavech, a tím snižovat náklady na palivo) nebo zvýšit jeho příjmy (např. díky tomu, že určité časy mohou přilákat větší poptávku ze strany cestujících). Pokud přednost v přístavu umožňuje rychlejší dokování, mohou uživatelé námořní dopravy skutečně upřednostnit provozovatele, který má z tohoto opatření prospěch. I kdyby se tyto účinky projevíly pouze v omezených případech nebo byly poměrně malé, představuje přednost v přístavu pro společnost Caremar přesto hospodářskou výhodu.

9.1.1.4 Dopad na hospodářskou soutěž a obchod

- (226) Pokud podpora poskytnutá členským státem posiluje postavení určitého podniku oproti jiným konkurenčním podnikům v rámci obchodu uvnitř Unie, je třeba mít za to, že tento obchod je podporou ovlivněn⁽¹⁶⁷⁾. Postačuje, že příjemce podpory soutěží s ostatními podniky na trzích otevřených hospodářské soutěži⁽¹⁶⁸⁾.
- (227) V daném případě soutěží příjemce s dalšími podniky poskytujícími služby námořní dopravy v Unii, zejména od okamžiku, kdy vstoupila v platnost nařízení Rady (EHS) č. 4055/86⁽¹⁶⁹⁾ a nařízení (EHS) č. 3577/92, jež liberalizovala trh mezinárodní námořní dopravy, resp. námořní kabotáž. Vyrovnávací platba za provozování námořních tras ve smyslu prodloužení původní úmluvy proto může ovlivnit obchod uvnitř Unie a narušit hospodářskou soutěž na vnitřním trhu. Z těchto důvodů tento závěr platí i pro přednost v přístavu.

9.1.1.5 Závěr

- (228) Jelikož jsou splněna všechna kritéria stanovená v čl. 107 odst. 1 SFEU, Komise dospěla k závěru, že vyrovnávací platba za závazek veřejné služby poskytnutá společnosti Caremar v období od 1. ledna 2009 do 31. července 2012 na základě postupného prodloužování původní úmluvy, jakož i přednost v přístavu v případě tras v rámci veřejné služby představují státní podporu pro společnost Caremar.

9.1.1.6 Nová nebo existující podpora

- (229) Komise především konstatuje, že vyrovnávací platba poskytnutá společnosti Caremar (v té době) za plnění závazků veřejné služby námořní dopravy do konce roku 2008 nebude v tomto rozhodnutí posuzována (viz 17. bod odůvodnění). Posouzení této vyrovnávací platby a toho, zda ji lze považovat za existující podporu podle čl. 4 odst. 3 nařízení (EHS) č. 3577/92, je předmětem rozhodnutí (EU) 2020/1411 (viz 25. bod odůvodnění).

⁽¹⁶⁶⁾ Rozhodnutí (EU) 2020/1412, 265. bod odůvodnění.

⁽¹⁶⁷⁾ Rozsudek Soudního dvora ze dne 17. září 1980, Philip Morris proti Komisi, 730/79, ECLI:EU:C:1980:209, bod 11. Rozsudek Soudního dvora ze dne 22. listopadu 2001, Ferring, C-53/00, ECLI:EU:C:2001:627, bod 21. Rozsudek Soudního dvora ze dne 29. dubna 2004, Itálie proti Komisi, C-372/97, ECLI:EU:C:2004:234, bod 44.

⁽¹⁶⁸⁾ Rozsudek Soudního dvora ze dne 30. dubna 1998, Het Vlaamse Gewest proti Komisi, T-214/95, ECLI:EU:T:1998:77.

⁽¹⁶⁹⁾ Nařízení Rady (EHS) č. 4055/86 ze dne 22. prosince 1986 o uplatňování zásady volného pohybu služeb v námořní dopravě mezi členskými státy a mezi členskými státy a třetími zeměmi (Úř. věst. L 378, 31.12.1986, s. 1).

- (230) Podle čl. 1 písm. c) nařízení Rady (EU) 2015/1589⁽¹⁷⁰⁾ se „novou podporou“ rozumí „každá podpora, což znamená režimy podpory a jednotlivá podpora, která není existující podporou, včetně změn existující podpory“. V čl. 108 odst. 3 SFEU se dále stanoví, že Komise musí být včas informována o záměrech poskytnout nebo upravit podpory a že zamýšlená opatření nemohou být provedena, dokud není v tomto řízení přijato konečné rozhodnutí⁽¹⁷¹⁾. V souladu s postojem soudů Unie⁽¹⁷²⁾ se Komise domnívá, že změna (tj. prodloužení) doby trvání opatření podpory, u něhož bylo jednoznačně stanoveno datum ukončení platnosti (tj. k 31. prosinci 2008), postačuje k tomu, aby opatření představovalo nadále novou podporu, a to bez ohledu na to, zda se změnily i další parametry opatření, či nikoli. Toto tvrzení se vztahuje na prodlouženou platnost původní úmluvy, která měla sloužit jako právní základ pro dočasné prodloužení (tj. do privatizace společnosti Caremar oznámené v roce 2009, viz 29. bod odůvodnění) závazku veřejné služby s vyrovnávací platbou, který byl uložen společnosti Caremar v rámci původní úmluvy.
- (231) Z výše uvedených důvodů se Komise domnívá, že bez ohledu na skutečnost, že vyrovnávací platba poskytovaná společnosti Caremar (v té době) do konce roku 2008 byla rozhodnutím (EU) 2020/1411 klasifikována jako existující podpora, vyrovnávací platba za závazek veřejné služby poskytovaná společnosti Caremar od 1. ledna 2009 do 31. července 2012 na základě následných prodloužení původní úmluvy by měla být považována za novou podporu. Tento závěr platí i pro přednost v přístavu platnou v tomto období.

9.1.2. Zadání nové smlouvy o veřejných službách spojené s privatizací společnosti Caremar

- (232) Aby mohla Komise určit, zda zadání nové smlouvy o veřejných službách spojené s privatizací společnosti Caremar představuje pro společnost Caremar a jejího nabyvatele výhodu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU, musí posoudit splnění kritérií stanovených v rozsudku ve věci Altmark (viz 213. bod odůvodnění).

9.1.2.1 První kritérium stanovené v rozsudku ve věci Altmark

- (233) Komise připomíná, že v právu Unie neexistuje jednotná a přesná definice služby, která může představovat službu obecného hospodářského zájmu, a to jak ve smyslu prvního kritéria stanoveného v rozsudku ve věci Altmark, tak ve smyslu čl. 106 odst. 2 SFEU⁽¹⁷³⁾. Bod 46 sdělení zní 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 neučinil při vymezování 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.“

- (234) 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.

⁽¹⁷⁰⁾ Nařízení Rady (EU) 2015/1589 ze dne 13. července 2015, kterým se stanoví prováděcí pravidla k článku 108 Smlouvy o fungování Evropské unie (Úř. věst. L 248, 24.9.2015, s. 9).

⁽¹⁷¹⁾ Věc ze dne 26. října 2016, P DEI a Komise proti Alouminion tis Ellados, C-590/14, ECLI:EU:C:2016:797, bod 45.

⁽¹⁷²⁾ Rozsudek Soudního dvora ze dne 6. března 2002 (spojené věci), Territorio Histórico de Álava – Diputación Foral de Álava (T-127/99), Comunidad Autónoma del País Vasco and Gasteizko Industria Lurra, SA (T-129/99) a Daewoo Electronics Manufacturing España, SA (T-148/99) proti Komisi Evropských společenství, ECLI:EU:T:2002:59, bod 175.

⁽¹⁷³⁾ Věc T 289/03 BUPA a další proti Komisi (Sb. rozh. 2008, s. II 81), bod 96. Viz také stanovisko generálního advokáta Tizzana ve věci C-53/00, Ferring (Sb. rozh. 2001, s. I-9069), a stanovisko generálního advokáta Jacobse ve věci C-126/01, GEMO (Sb. rozh. 2003, s. I-13769).

(235) V oblasti kabotáže byla stanovena podrobná pravidla Unie upravující závazky veřejných služeb v nařízení (EHS) č. 3577/92 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“) ⁽¹⁷⁴⁾.

(236) Ustanovení čl. 4 odst. 1 nařízení (EHS) č. 3577/92 stanoví:

„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.“

(237) V čl. 2 odst. 3 nařízení (EHS) č. 3577/92 se stanoví, že zakázka na veřejné služby může zahrnovat: dopravní služby, které splňují stanovené normy plynulosti, pravidelnosti, výkonnosti a kvality, doplňkové dopravní služby, dopravní služby za daných přepravních sazeb a podmínek, zejména pro určité skupiny cestujících či na určitých trasách, přizpůsobení služeb skutečným potřebám.

(238) V souladu s oddílem 9 pokynů pro námořní dopravu „mohou být uloženy závazky veřejné služby nebo uzavřeny zakázky na veřejné služby podle článku 4 nařízení Rady (EHS) č. 3577/92“, tj. pravidelná doprava na ostrovy, z ostrovů a mezi ostrovy.

(239) 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 ⁽¹⁷⁵⁾. Sdělení Komise o výkladu nařízení (EHS) č. 3577/92 ⁽¹⁷⁶⁾ potvrzuje, že „určit, které trasy vyžadují závazky veřejné služby, je v pravomoci členských států (včetně podle potřeby orgánů regionální a místní správy), a nikoli majitelů lodí. Závazky veřejné služby lze zvažovat zejména u pravidelně poskytovaných služeb ostrovní kabotáže v případě, že trh nedokáže poskytnout dostatečné služby.“ V čl. 2 odst. 4 nařízení (EHS) č. 3577/92 jsou dále definovány „závazky veřejné služby“ jako „závazky, které by daný majitel lodí ze Společenství sledující vlastní obchodní zájmy nepřevzal nebo nepřevzal ve stejném rozsahu nebo za stejných podmínek“.

(240) V souladu s judikaturou ⁽¹⁷⁷⁾ Komise za účelem kontroly, zda existuje skutečná potřeba veřejné služby a zda je tato služba nezbytná a přiměřená, a tudíž zda je splněno rovněž první kritérium stanovené v rozsudku ve věci Altmark, posoudí:

- a) zda existovala **poptávka uživatelů**;
- b) zda nemohly tuto poptávku uspokojit tržní provozovatelé bez povinnosti uložené orgány veřejné správy (**existence selhání trhu**);
- c) zda k odstranění tohoto nedostatku nepostačovalo pouze využití závazků veřejné služby (**co nejméně narušující přístup**).

⁽¹⁷⁴⁾ Sdělení Komise K(2004) 43 – Pokyny Společenství pro státní podporu v námořní dopravě (Úř. věst. C 13, 17.1.2004, s. 3).

⁽¹⁷⁵⁾ Rozsudek ze dne 20. února 2001, Asociación Profesional de Empresas Navieras de Líneas Regulares (Analir) a další proti Administración General del Estado, C-205/99, ECLI:EU:C:2001:107.

⁽¹⁷⁶⁾ 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), (COM(2014) 232 final ze dne 22. 4. 2014).

⁽¹⁷⁷⁾ Rozsudek ze dne 1. března 2017, Société nationale maritime Corse Méditerranée (SNMCM) proti Evropské komisi, T-454/13, ECLI:EU:T:2017:134, body 130 a 134.

Poptávka uživatelů

- (241) V rámci nové smlouvy o veřejných službách byla společnost Caremar pověřena poskytováním pravidelných služeb námořní dopravy zajišťujících přepravu osob, vozidel (včetně záchranných vozidel) a poštovních zásilek za předem stanovené ceny, a to trajekty a rychlými plavidly (tj. TMV v případě kombinované dopravy nebo křídlových lodí v případě výlučně osobní dopravy) v souladu s jízdními řády v programu námořní dopravy regionu Kampánie, jak je uvedeno v oddíle 3.3.1. Závazky veřejné služby uložené společnosti Caremar se týkaly obsluhovaných přístavů, typu plavidel určených k zajišťování námořních spojů provozovaných v režimu veřejné služby, četnosti, jízdního řádu a plynulosti dopravy, kvality služeb a maximálních cen jízdného (viz 83. až 91. bod odůvodnění).
- (242) Komise poznamenává, že závazky veřejné služby uložené společnosti Caremar v rámci nové smlouvy o veřejných službách mají zajistit územní kontinuitu mezi pevninou a ostrovy tím, že budou uspokojovat dopravní potřeby místních obyvatel (zejména pracovní a studijní potřeby) prostřednictvím pravidelných a spolehlivých služeb námořní dopravy (viz 199. bod odůvodnění). Komise se domnívá, že se skutečně jedná o legitimní cíle veřejného zájmu.
- (243) Pokud jde o potřeby místního obyvatelstva, Itálie upřesnila, že tyto potřeby se v průběhu let v podstatě nezměnily, jak vyplývá z veřejných konzultací, které region Kampánie uspořádal v letech 2006–2007 a 2010–2011 (viz 179. bod odůvodnění) a které potvrdily, že obyvatelé ostrovů v Neapolském zálivu jsou při každodenním dojíždění na pevninu závislí na námořní dopravě. V této souvislosti Komise poznamenává, že situace v námořní dopravě v Neapolském zálivu je z důvodu mimořádně vysoké hustoty obyvatelstva na ostrovech Capri, Ischia a Procida velmi specifická, jak vysvětlila Itálie (viz 182. bod odůvodnění).
- (244) Uvedené skutečnosti potvrzují podrobné statistické údaje o přepravě cestujících, vozidel a nákladu přepravovaných společností Caremar na jednotlivých trasách v letech 2009 až 2021, které poskytla Itálie a z nichž vyplývá, že trasy obsluhované společností Caremar se vyznačovaly značnou poptávkou, která zůstávala v průběhu času stabilní (viz 174. bod odůvodnění).
- (245) Vzhledem k tomu, že poptávka uživatelů byla dlouhodobě stabilní, a to i během dvou let předcházejících pověření společnosti Caremar plněním závazku veřejné služby v rámci nové smlouvy o veřejných službách, Itálie, a zejména příslušné regionální orgány, správně usoudily, že existuje skutečná poptávka po námořní osobní a kombinované dopravě na trasách v Neapolském zálivu spojujících ostrovy Capri, Ischia a Procida s pevninou (Neapol, Sorrento a Pozzuoli).

Existence selhání trhu

- (246) Podle bodu 48 sdělení o službách obecného hospodářského zájmu „by nebylo vhodné spojit plnění konkrétních povinností veřejné služby s činností, která je už poskytována nebo může být poskytována – uspokojivě a za podmínek (jako například cena, objektivní údaje o kvalitě, plynulost a přístup ke službám), jež jsou v souladu se státem vymezeným veřejným zájmem – podniky fungujícími za běžných tržních podmínek“⁽¹⁷⁸⁾. Komise proto musí přezkoumat, zda by služba nebyla nedostatečná, pokud by její poskytování bylo ponecháno pouze na tržních silách. Bod 48 sdělení o službách obecného hospodářského zájmu v tomto ohledu uvádí, že „posouzení Komise je omezeno na ověření, zda se členský stát dopustil zjevně nesprávného posouzení“.
- (247) Vzhledem k tomu, že na trasách, na které se vztahuje nová smlouva o veřejných službách, působily i jiné rejdarské společnosti (viz 184. bod odůvodnění), Komise před uzavřením nové smlouvy o veřejných službách provede posouzení stavu konkurenčního prostředí na každé z těchto tras, aby ověřila, zda služby poskytované těmito provozovateli byly rovnocenné službám, které má společnost Caremar poskytovat podle nové smlouvy o veřejných službách, a zda by byly dostatečné pro zajištění územní kontinuity mezi ostrovy (Capri, Ischia a Procida) a pevninou.

⁽¹⁷⁸⁾ Rozsudek ze dne 20. února 2001, Asociación Profesional de Empresas Navieras de Líneas Regulares (Analir) a další proti Administración General del Estado, C-205/99, ECLI:EU:C:2001:107.

- (248) V tomto ohledu Komise především konstatuje, že námořní doprava na ostrovy v Neapolském zálivu a z nich je obyvateli těchto ostrovů využívána jako místní doprava, která jim umožňuje velmi časté spojení s pevninou. Jak upřesnila Itálie (182. bod odůvodnění), ostrovy Capri, Ischia a Procida se díky mimořádně vysoké hustotě obyvatelstva podobají pevninským oblastem. Tato situace vyžaduje, aby námořní doprava byla téměř stejně častá jako místní pozemní doprava, aby byly uspokojeny potřeby studentů a pracovníků, kteří denně dojíždějí na pevninu nebo z ní. Posouzení existence selhání trhu musí tuto zvláštnost náležitě zohlednit.
- (249) V tabulce 10 je znázorněn přehled stavu konkurenčního prostředí na osmi trasách provozovaných společnostmi Caremar v období 2012–2015, tj. před uzavřením nové smlouvy o veřejných službách, na základě informací, které poskytli konkurenti společnosti Caremar ve svých připomínkách (viz 150., 151., 161. a 168. bod odůvodnění) a Itálie (viz 184. bod odůvodnění). V 250. až 259. bodě odůvodnění Komise uvádí své hodnocení stavu konkurenčního prostředí, které je uvedeno v tabulce 10.

Tabulka 10

Stav konkurenčního prostředí na trasách provozovaných společností Caremar v období 2012–2015

Trasa	Caremar	Konkurenti
Capri/ Sorrento	Kombinované služby TMV zajišťované celoročně: osm plaveb denně (z Capri v 7:00, 8:40, 13:35 a 18:45 a ze Sorrenta v 7:45, 9:25 a 14:30 a v 19:25).	NLG: pouze osobní doprava. Aligruson: kombinované služby, ale pouze v letním období (ze Sorrenta v 11:30 a 14:00 a z Capri ve 12:30 a 18:05) za tržních podmínek. SNAV: kombinované služby, ale pouze v letním období (z Capri v 7:35, 9:15, 12:10, 15:55, 17:40 a 18:05 a ze Sorrenta v 8:10, 11:25, 13:50, 16:35) za tržních podmínek.
Capri/ Neapol	Kombinované služby TMV zajišťované celoročně: šest plaveb denně (z Neapole v 5:35, 12:00, 17:25 a z Capri v 10:20, 15:35 a ve 20:15). Kombinované služby trajektem v letním období: šest plaveb denně (z Neapole v 7:25, 13:00, 18:35 a z Capri v 5:40, 9:20 a ve 14:50). Kombinované služby trajektem v zimním období: šest plaveb denně (z Neapole v 9:00, 14:20 a z Capri v 6:45, 11:00, 16:15 a ve 20:10). Kombinované služby TMV od 1. června do 30. září: dva spoje denně (z Neapole ve 21:35 a z Capri ve 23:50).	SNAV: pouze osobní doprava. NLG: pouze osobní doprava. Neapol: pouze osobní doprava.
Ischia/ Neapol	Kombinované služby trajektem zajišťované celoročně: čtyři plavby denně (z Ischie v 8:45, 13:50 a z Neapole v 15:45 a ve 20:15). Osobní doprava křídlovou lodí zajišťovaná celoročně: jedna plavba denně (z Neapole ve 14:45).	Medmar: pouze kombinované služby, většinou v letní sezóně. Čtyři plavby denně zajišťované celoročně (z Neapole v 8:35, 14:10 a 18:30 a z Ischie v 17:00 (v létě) nebo v 16:35 (v zimě)), všechny v rámci závazku veřejné služby. Alilauro: pouze osobní doprava, většinou v letní sezóně. Pouze pět plaveb denně zajišťovaných celoročně (z Ischie v 6:30, 9:25, 19:55 a z Neapole v 7:35 a 20:10), všech pět v rámci závazku veřejné služby.

Trasa	Caremar	Konkurenti
Ischia/ Procida/ Neapol	Kombinované služby trajektem zajišťované celoročně: deset plaveb denně (z Neapole v 6:25 (s odjezdem z Procidy v 7:30), v 10:45 (s odjezdem z Procidy v 11:50), v 15:10 (s odjezdem z Procidy v 16:20), v 17:30 (s odjezdem z Procidy v 18:35), v 19:30 (s odjezdem z Procidy ve 20:30) a v 21:55 (s odjezdem z Procidy ve 23:00); z Ischie ve 12:55 (s odjezdem z Procidy ve 13:35), v 15:20 (s odjezdem z Procidy v 15:50), 17:20 (s odjezdem z Procidy v 17:50) a 19:25 (s odjezdem z Procidy ve 20:30)). Kombinované služby trajektem od 15. června do 15. září: dvě plavby denně (z Ischie v 7:00 (s odjezdem z Procidy v 7:25) a z Neapole v 9:25 (s odjezdem z Procidy v 10:30)). Osobní doprava křídlovou lodí zajišťovaná celoročně: devět plaveb denně (z Neapole v 8:40 (s odjezdem z Procidy v 9:30), 11:45 (s odjezdem z Procidy ve 12:25), 13:10 (s odjezdem z Procidy ve 13:50), 18:15 (s odjezdem z Procidy v 18:55); z Ischie v 6:45 (s odjezdem z Procidy v 7:05), 10:15 (s odjezdem z Procidy v 10:35), 13:00 (s odjezdem z Procidy ve 13:15), 14:30 (s odjezdem z Procidy ve 14:55), 16:25 (s odjezdem z Procidy v 16:45)). Osobní doprava křídlovou lodí od 1. června do 30. září: dvě plavby denně (z Ischie v 19:35 (s odjezdem z Procidy ve 20:00) a z Neapole ve 21:05 (s odjezdem z Procidy ve 21:50)).	Medmar: kombinované služby trajektem: — dva spoje denně po celý rok v rámci závazku veřejné služby (z Ischie v 6:25 (s odjezdem z Procidy v 7:25) a v 10:35 (s odjezdem z Procidy v 11:15)) a — jeden spoj (ne vždy denně) v letním období v rámci závazku veřejné služby (z Ischie ve 22:20 (s odjezdem z Procidy ve 23:00)). Podle Itálie však společnost Medmar v letech 2012–2015 neposkytovala téměř žádné služby na trase Ischia/Procida/Neapol. SNAV: služba osobní dopravy křídlovou lodí: — sedm plaveb denně po celý rok v rámci závazku veřejné služby (z Neapole v 8:25 (s odjezdem z Procidy v 9:05), 16:20 (s odjezdem z Procidy v 17:00), 19:00 (s odjezdem z Procidy v 19:40) a z Ischie v 7:10 (s odjezdem z Procidy v 7:30), 9:45 (s odjezdem z Procidy v 10:10), 13:50 (s odjezdem z Procidy ve 14:15), 17:40 (s odjezdem z Procidy v 18:05)) a — jedna plavba denně v letním období za tržních podmínek (z Ischie v 11:25 (s odjezdem z Procidy v 11:45)).

Trasa	Caremar	Konkurenti
Ischia/ Procida/ Pozzuoli	Kombinované služby trajektem zajišťované celoročně: šest plaveb denně (z Pozzuoli v 10:15 (s odjezdem z Procidy v 10:55), ve 14:00 (s odjezdem z Procidy ve 14:30) a v 18:55 (s odjezdem z Procidy v 19:35) a z Ischie v 8:35 (s odjezdem z Procidy v 9:00), 11:30 (s odjezdem z Procidy v 11:55), 17:30 (s odjezdem z Procidy v 18:00)). Kombinované služby trajektem od 16. září do 14. června: dvě plavby denně (z Ischie v 7:20 (s odjezdem z Procidy v 7:50); a z Pozzuoli v 9:00 (s odjezdem z Procidy v 9:40).	Medmar: kombinované služby trajektem většinou bez mezipřistání na Procidě. Pouze čtyři plavby denně s mezipřistáním na Procidě (z Ischie ve 2:30 a 18:55 a z Pozzuoli ve 4:10 a 20:30), všechny v rámci závazku veřejné služby a celoročně.
Ischia/ Procida	Kromě služeb poskytovaných na trasách Ischia/Procida/Pozzuoli a Ischia/Procida/Neapol byl po celý rok denně provozován jeden osobní spoj křídlovou lodí (z Procidy v 15:30).	SNAV: kromě osmi plaveb (osobní doprava) na trase Ischia/Procida/Neapol, zajišťovala společnost SNAV na trase Ischia/Procida: — jeden osobní spoj křídlovou lodí denně po celý rok v rámci závazku veřejné služby (z Procidy ve 13:15), — jeden osobní spoj křídlovou lodí denně po celý rok za tržních podmínek (z Ischie v 8:30), — v letním období šest osobních spojů křídlovou lodí denně za tržních podmínek (z Procidy v 7:50, 11:00, 17:50, 19:20 a z Ischie v 18:30 a 19:45). Medmar: plavby na trasách Ischia/Procida/Pozzuoli a Ischia/Procida/Neapol. Ippocampo / Rumore / Capitan Morgan: kombinované služby za tržních podmínek, většinou však v letním období a ne vždy denně. Služba byla velmi nestabilní, protože tito provozovatelé používali typ plavidel, která byla schopna plavby pouze za dobrých povětrnostních podmínek.
Procida/ Pozzuoli	Kromě služeb poskytovaných na trase Ischia/Procida/Pozzuoli byly celoročně provozovány dva osobní spoje křídlovou lodí denně (15 minut plavby) (z Procidy v 8:10 a z Pozzuoli v 8:50).	Gestour: devět spojů kombinovaných služeb trajektem (50 minut plavby) celoročně za tržních podmínek (z Pozzuoli v 6:00, 8:30, 10:35, 12:55, 19:50 a z Procidy v 6:50, 9:30, 11:20 a v 18:55). Ippocampo: čtyři spoje kombinovaných služeb za tržních podmínek během letního období, většinou pouze v neděli (z Procidy v 18:45 a ve 20:00 a z Pozzuoli v 19:20 a 20:50). Procida Lines: podle Itálie společnost Procida Lines v letech 2012 až 2015 na této trase žádné spoje neprovozovala.

Trasa	Caremar	Konkurenti
Procida/Neapol	Kromě služeb poskytovaných na trase Ischia/Procida/Neapol, byly celoročně provozovány ještě čtyři osobní spoje křídlovou lodí denně (40 minut plavby) (z Procidy v 6:35 a 9:20 a z Neapole v 7:30 a v 17:45).	SNAV: osobní doprava křídlovou lodí, která doplňuje služby poskytované na trase Ischia/Procida/Neapol: — jeden spoj denně po celý rok v rámci závazku veřejné služby (z Neapole ve 12:30) a — dva spoje denně v letním období za tržních podmínek (z Neapole v 18:45). Medmar: spoje kombinovaných služeb trajektem kromě služeb poskytovaných na trase Ischia/Procida/Neapol: — jeden spoj denně po celý rok v rámci závazku veřejné služby (z Neapole v 00:20).

- (250) Na základě informací uvedených v tabulce 10 se Komise domnívá, že služby, jež nabízejí konkurenční společnosti od 1. října 2011 na trasách, na nichž své spoje v Neapolském zálivu byla povinna provozovat společnost Caremar v rámci nové smlouvy o veřejných službách, nelze považovat za vzájemně zastupitelné se službami společnosti Caremar, a to z důvodu významných rozdílů týkajících se druhu, pravidelnosti a kapacity nabízených služeb, jak je uvedeno níže (viz 251. až 259. bod odůvodnění).
- (251) Pokud jde o trasu **Capri/Sorrento**, Komise konstatuje, že společnost Caremar byla jediným provozovatelem, který na této trase poskytoval spoje kombinovaných služeb celoročně. Společnost NLG totiž zajišťovala pouze osobní dopravu, zatímco provozovatelé, kteří poskytovali i kombinovanou dopravu (Aligruson a SNAV), byli aktivní pouze v letní sezóně. Mezi Capri a Sorrentem v zimě nefungoval žádný dopravce zajišťující kombinovanou dopravu, takže obyvatelé ostrova / majitelé obchodů / studenti neměli od listopadu do dubna v rámci dojíždění možnost přepravovat trajektem i své auto. Pokud jde o ostatní měsíce v roce, kombinované služby poskytované společnostmi Aligruson a SNAV by ponechaly téměř nepokryté časy dne, které jsou nejvíce vyhledávané ze strany dojíždějících (a méně zajímavé pro turisty), a to brzy ráno⁽¹⁷⁹⁾ a pozdě večer⁽¹⁸⁰⁾. V letním období by navíc jízdní řády konkurenčních společností vzhledem k rozdílům oproti jízdním řádům společnosti Caremar nevyhovovaly dostatečně potřebám cestujících, kteří denně dojíždějí do zaměstnání. Z těchto důvodů se Itálie nedopustila zjevně nesprávného posouzení, když považovala poskytování kombinovaných služeb námořní dopravy na této trase za selhání trhu.
- (252) Pokud jde o trasu **Capri/Neapol**, Komise konstatuje, že společnost Caremar byla jediným provozovatelem, který na této trase poskytoval spoje kombinovaných služeb. Ostatní tři rejdarské společnosti na této trase v letech 2012–2015 (SNAV, NLG a Neapolis) zajišťovaly pouze spoje osobní dopravy. Tyto služby nebyly schopny uspokojit poptávku po námořní dopravě uživatelů s vozidly, takže obyvatelé ostrova / majitelé obchodů / studenti neměli možnost v rámci dojíždění přepravovat trajektem i své auto. To zahrnuje také námořní přepravu sanitních vozů v případě potřeby řešení zdravotních nebo jiných mimořádných událostí za situace, kdy není k dispozici nouzová letecká přeprava vrtulníkem. V této souvislosti Komise poznamenává, že vrtulníky mohly přistávat / vzlétat pouze v oblastech, které jsou pro tento typ letecké dopravy vybaveny, a za předpokladu, že to umožňují povětrnostní podmínky⁽¹⁸¹⁾. Na ostrově Capri je pouze jedna přistávací plocha pro vrtulníky, která se nachází v obci Anacapri a slouží i soukromým letům. Vrtulníky se zpravidla nasazují při záchranných akcích v oblastech, kam se sanitní

⁽¹⁷⁹⁾ Ve skutečnosti – vyloučíme-li společnost Caremar (která byla povinna zajišťovat první plavbu z Capri v 7:00 a první plavbu ze Sorrenta v 7:45) – by byla prvním ranním spojem až plavba společností SNAV v 7:35 z Capri a v 8:10 ze Sorrenta. Kromě těchto dvou plaveb by uživatelé neměli žádnou jinou možnost, jak se dostat do cíle brzy ráno, vzhledem k tomu, že následující plavby by vyplouvaly až v 9:15 z Capri a v 11:25 ze Sorrenta.

⁽¹⁸⁰⁾ Pokud jde o večer, poslední dostupná plavba dne by – vyloučíme-li společnost Caremar – byla ze Sorrenta v 16:35 (SNAV) a z Capri v 18:05 (SNAV a Aligruson), přičemž společnost Caremar byla povinna zajišťovat také plavbu v 19:25 ze Sorrenta a v 18:45 z Capri.

⁽¹⁸¹⁾ Viz například článek ze dne 15. prosince 2017, který je k dispozici na těchto internetových stránkách: https://www.ilmattino.it/napoli/citta/mareggiata_capri_corsa_straordinaria_traghetto_naiade_caremar_sorrento-3430586.html (naposledy navštíveno 5. 6. 2024), a článek ze dne 12. ledna 2022, který je k dispozici na těchto internetových stránkách: <https://caprinews.it/?p=31904> (naposledy navštíveno 5. 6. 2024).

vozy snadno nedostanou, nebo v případě pacientů, kteří potřebují bezodkladný převoz do nemocnic na pevnině. Naopak v méně naléhavých případech, kdy lze pacienta převézt do nemocnice sanitkou nebo osobním autem, nebo v případě příliš silného větru, který neumožňuje přistání / vzlet vrtulníků u heliportu v Anacapri, je nejčastějším typem přepravy na pevninu námořní přeprava trajektem⁽¹⁸²⁾. Kromě toho by bez společnosti Caremar neexistoval žádný provozovatel, který by zajišťoval přepravu poštovních zásilek na ostrov Capri a zpět. Komise se domnívá, že závazek veřejné služby omezený na přepravu vozidel a nákladu by nebyl vhodný, protože služby osobní dopravy poskytované konkurenčními společnostmi za tržních podmínek samy o sobě nestačily k zajištění odpovídající úrovně dopravního propojení mezi Capri a Neapolí. Ve skutečnosti bylo v průběhu let za tržních podmínek poskytováno pouze sedm denních spojů osobní dopravy: pět plaveb z Neapole (z Capri v 8:50, 14:10 a 17:30 a z Neapole v 10:00 a 16:05) a dvě plavby společnosti NLG (z Capri v 9:35 a v 11:35). Žádný tržní provozovatel tedy neprovozoval přepravu v časných ranních hodinách, zatímco Caremar byl povinen zajišťovat první ranní plavbu z Capri do Neapole (v 5:40 v letním období a v 6:45 v zimním období). Komise poznamenává, že většina plaveb, které zajišťovali konkurenti společnosti Caremar celoročně, podléhala závazku veřejné služby⁽¹⁸³⁾, z čehož vyplývá, že trh by je v zásadě nezajišťoval, pokud by o to orgány veřejné moci formálně nepožádaly. Vzhledem k tomu, že – jak upřesnily Itálie (182. bod odůvodnění) – režim závazků veřejné služby v Neapolském zálivu nezaručoval účinné poskytování služby, bylo zahrnutí osobní dopravy do závazku veřejné služby uloženého společnosti Caremar na této trase v rámci nové smlouvy o veřejných službách přiměřené. Z těchto důvodů se Itálie nedopustila zjevně nesprávného posouzení, když považovala poskytování kombinovaných služeb námořní dopravy na této trase za selhání trhu.

- (253) Pokud jde o přímou trasu **Ischia/Neapol**, Komise konstatuje, že společnost Caremar zajišťovala spoje kombinovaných služeb trajektem v konkurenci se společností Medmar a osobní spoje křídlovou lodí v konkurenci se společností Alilauro, která rovněž poskytovala několik denních plaveb celoročně. Plavby zajišťované konkurencí společnosti Caremar na této přímé trase však jednak probíhaly v jiných časech než plavby zajišťované společností Caremar⁽¹⁸⁴⁾, jednak všechny podléhaly závazku veřejné služby. Pokud jde o jízdní řády a četnost spojů, které má společnost Caremar zajišťovat celoročně (jak je popsáno v tabulce 10), je zřejmé, že závazky veřejné služby uložené společnosti Caremar měly zaručit stálý minimální počet denních spojů v hlavních časech, které nebyly pokryty konkurencí společnosti Caremar. Z tohoto důvodu se Itálie nedopustila zjevně nesprávného posouzení, když považovala poskytování kombinovaných služeb námořní dopravy a služeb osobní dopravy na této trase za selhání trhu. Tento závěr platí i v případě, že by přímý spoj Ischia/Neapol byl vzájemně zastupitelný se spojením s mezipřistáním na Procida, a to i přes rozdílnou délku plavby⁽¹⁸⁵⁾. Jak je upřesněno v 254. bodě odůvodnění, služby poskytované konkurencí společnosti Caremar na trase Ischia/Procida/Neapol nestačily k zajištění dostatečně pravidelného spojení mezi Ischií a Neapolí.

- (254) Pokud jde o trasu **Ischia/Procida/Neapol**, Komise konstatuje, že na této trase měly kromě společnosti Caremar povolení provozovat plavby také společnosti Medmar a Alilauro. Pokud však jde o spoje kombinovaných služeb, byla nabídka na trhu velmi omezená, neboť jediným poskytovatelem kombinovaných služeb kromě společnosti Caremar byla společnost Medmar, která zajišťovala jeden celoroční spoj kombinovaných služeb denně (z Ischie v 10:35) a dva spoje denně v letním období (z Ischie ve 22:20 a z Neapole v 00:20), které podle Itálie nebyly téměř nikdy provozovány, přestože podléhaly závazku veřejné služby. Je zřejmé, že nabídka společnosti Medmar nestačila

⁽¹⁸²⁾ Viz například článek ze dne 12. srpna 2019, který je k dispozici na těchto internetových stránkách: <https://nursetimes.org/capri-lodissea-di-un-turista-brasiliano-soccorsi-lunghi-sei-ore/72139> (naposledy navštíveno 5. 6. 2024).

⁽¹⁸³⁾ Konkrétně všech 13 denních spojů osobní dopravy, které na této trase celoročně zajišťovala společnost SNAV (z toho 11 společně se společností NLG), podléhaly závazku veřejné služby a z 15 denních plaveb, které na této trase celoročně zajišťovala společnost NLG, jich bylo 13 v rámci závazku veřejné služby (z toho 11 společně se společností SNAV).

⁽¹⁸⁴⁾ Pokud jde o kombinované služby poskytované celoročně, z Ischie provozovala společnost Caremar spoje v 8:45 a 13:50, zatímco společnost Medmar provozovala v létě spoj v 17:00 a v zimě v 16:35; z Neapole provozovala společnost Caremar spoj v 15:45 a 20:15, zatímco společnost Medmar provozovala spoj v 8:35, 14:10 a 18:30. Pokud jde o osobní dopravu zajišťovanou celoročně, z Neapole provozovala společnost Caremar spoj ve 14:45, zatímco společnost Alilauro provozovala spoj v 7:35 a 20:10. Z Ischie společnost Caremar osobní dopravu neprovozovala.

⁽¹⁸⁵⁾ Pokud jde o spoje kombinovaných služeb trajektem, zastávkou na Procida se prodlužuje cesta asi o 15 minut (takže přímá trasa Ischia/Neapol trvá 1 hod. 25 min.). Pokud jde o osobní dopravu křídlovou lodí, zastávkou na Procida se prodlužuje cesta o téměř 30 minut (takže přímá trasa Ischia/Neapol trvá 45 minut).

uspokojit poptávku uživatelů po častých a pravidelných spojích mezi ostrovy Ischia, Procida a Neapolí. Pokud jde o služby osobní dopravy, na této trase nepůsobil žádný provozovatel, který by poskytoval služby osobní námořní dopravy za tržních podmínek celoročně. Sedm plaveb denně, které společnost SNAV zajišťovala celoročně, ve skutečnosti podléhalo závazku veřejné služby. Kromě toho musely být služby společností SNAV a Caremar poskytovány v různých časech ⁽¹⁸⁶⁾. Jedinou službou, kterou společnost SNAV na této trase poskytovala za tržních podmínek, byla každodenní plavba z Ischie v 11:25 v letním období. Je zřejmé, že tato služba byla zaměřena především na poptávku ze strany cestovního ruchu a nestačila plně uspokojit poptávku uživatelů. Z těchto důvodů se Itálie nedopustila zjevně nesprávného posouzení, když považovala poskytování kombinovaných služeb námořní dopravy a služeb osobní dopravy na této trase za selhání trhu.

- (255) Pokud jde o trasu **Ischia/Procida/Pozzuoli**, Komise konstatuje, že společnost Caremar provozovala spoje na této trase v konkurenci se společností Medmar, která na stejné trase zajišťovala rovněž denní plavby. Všechny každodenní plavby zajišťované celoročně však podléhaly závazku veřejné služby, navíc jejich počet byl omezený (dvě plavby denně z Ischie a dvě plavby denně z Pozzuoli) a byly poskytovány v časech, které nebyly pokryty společností Caremar ⁽¹⁸⁷⁾. Nejenže tedy žádný provozovatel lodní dopravy neposkytoval na této trase služby za tržních podmínek celoročně, ale navíc služby poskytované společností Medmar v rámci závazku veřejné služby nebyly vzájemně zastupitelné se službami společnosti Caremar, které byly poskytovány v odlišných časech. Z těchto důvodů se Itálie nedopustila zjevně nesprávného posouzení, když považovala poskytování kombinovaných služeb námořní dopravy na této trase za selhání trhu.

- (256) Pokud jde o trasu **Ischia/Procida**, Komise konstatuje, že společnost Caremar je na základě nové smlouvy o veřejných službách povinna zajišťovat jeden osobní spoj křídlovou lodí denně po celý rok (z Procidy v 15:30) kromě spojů provozovaných na trase Ischia/Procida/Pozzuoli a Ischia/Procida/Neapol. Tento závazek veřejné služby začlenil region Kampánie do nové smlouvy o veřejných službách v reakci na výslovnou žádost obce Procida o vyšší počet spojů z Procidy provozovaných celoročně (viz 181. bod odůvodnění). Svůj požadavek odůvodnila tím, že většina spojů na Procidu zajišťovaných trhem byla provozována v létě a byla určena především k uspokojení poptávky ze strany cestovního ruchu. Ve skutečnosti trh poskytoval celoročně pouze jeden stabilní spoj ⁽¹⁸⁸⁾ za tržních podmínek (z Ischie v 8:30, provozovaný společností SNAV). Jak už bylo uvedeno (254. a 255. bod odůvodnění), na trasách Ischia/Procida/Pozzuoli a Ischia/Procida/Neapol nebyl žádný provozovatel, který by po celý rok zajišťoval každodenní plavby (osobní ani kombinované služby) za tržních podmínek ⁽¹⁸⁹⁾, a služby v rámci závazku veřejné služby poskytované konkurenty společnosti Caremar nezajišťovaly dopravní propojení pro cestující z Procidy v odpoledních hodinách (mezi 14:30 a 17:50). Z tohoto důvodu se Itálie nedopustila zjevně nesprávného posouzení, když považovala poskytování kombinovaných služeb námořní dopravy na této trase za selhání trhu.

⁽¹⁸⁶⁾ Z Neapole byla společnost Caremar povinna zajišťovat plavby s odjezdem v 8:40, 11:45, 13:10 a v 18:15; zatímco společnost SNAV byla povinna zajišťovat plavby s odjezdem v 8:25, 16:20 a v 19:00. Z Ischie byla společnost Caremar povinna zajišťovat plavby s odjezdem v 6:45, 10:15, 13:00, 14:30 a v 16:25; zatímco společnost SNAV byla povinna zajišťovat plavby s odjezdem v 7:10, 9:45, 13:50 a v 17:40.

⁽¹⁸⁷⁾ Společnost Medmar provozovala spoje z Ischie ve 2:30 a 18:55 a z Pozzuoli ve 4:10 a 20:30; zatímco společnost Caremar provozovala spoje z Ischie v 7:20 (pouze v létě), 8:35, 11:30 a 17:30 a z Pozzuoli v 9:00 (pouze v létě), 10:15, 14:00 a 18:55.

⁽¹⁸⁸⁾ Spoje kombinovaných služeb poskytované za tržních podmínek rejdářskými společnostmi Ippocampo, Rumore a Capitan Morgan byly příliš omezené a nestabilní na to, aby mohly uspokojit potřeby místních obyvatel v oblasti dopravního propojení. Jak uvedla Itálie (185. bod odůvodnění písm. f)), nejenže tyto provozovatelé používali typ plavidel, která byla schopna plavby pouze za dobrých povětrnostních podmínek, ale jejich nabídka se navíc zaměřovala především na letní období, a spoje nebyly vždy zajišťovány denně. Pokud jde o trasu Ischia/Procida, Komise konstatuje, že konkurenti společnosti Caremar zajišťovali plavby převážně v letní sezóně, a to ne vždy denně. Pouze společnost Rumore zajišťovala jeden každodenní spoj kombinované dopravy celoročně za tržních podmínek (z Ischie v 10:40).

⁽¹⁸⁹⁾ Služby poskytované konkurenty společnosti Caremar na těchto trasách celoročně podléhaly závazku veřejné služby. Na trase Ischia/Procida/Pozzuoli provozovala společnost Medmar celoročně čtyři spoje kombinovaných služeb denně, všechny v rámci závazku veřejné služby. Na trase Ischia/Procida/Neapol byla společnost Medmar povinna zajišťovat jeden spoj kombinovaných služeb denně po celý rok v rámci závazku veřejné služby a společnost SNAV sedm spojů osobní dopravy denně po celý rok, všechny v rámci závazku veřejné služby.

- (257) Pokud jde o trasu **Procida/Pozzuoli**, Komise konstatuje, že společnost Caremar byla na této trase kromě služeb poskytovaných na trase Ischia/Procida/Pozzuoli povinna poskytovat celoročně dva osobní spoje křídlovou lodí denně, zatímco konkurenti společnosti Caremar (Gestour, Ippocampo a Procida Lines) provozovali na této trase pouze spoje kombinované dopravy trajektem. Tyto služby byly mnohem pomalejší než služby poskytované společností Caremar (50 minut plavby trajektem oproti 15 minutám plavby křídlovou lodí), a proto nebyly vzájemně zastupitelné. V každém případě, bez ohledu na míru vzájemné zastupitelnosti spojů osobní dopravy a spojů kombinovaných služeb, Komise konstatuje, že služby poskytované konkurenty společnosti Caremar celoročně – povolení poskytovat služby v průběhu celého roku měly pouze společnosti Gestour a Procida Lines ⁽¹⁹⁰⁾ – byly poskytovány v jiných časech než služby poskytované společností Caremar ⁽¹⁹¹⁾, přičemž zůstala nepokryta část dne důležitá pro každodenní dojíždění (mezi 7:00 a 9:00 hod. z Procidy a mezi 9:00 a 10:00 hod. z Pozzuoli). Z tohoto důvodu se Itálie nedopustila zjevně nesprávného posouzení, když považovala poskytování služeb osobní dopravy na této trase za selhání trhu.
- (258) Pokud jde o trasu **Procida/Neapol**, Komise konstatuje, že společnost Caremar musela na této trase poskytovat čtyři každodenní osobní spoje křídlovou lodí celoročně kromě služeb poskytovaných na trase Ischia/Procida/Neapol, zatímco společnosti Medmar a SNAV zajišťovaly pouze jednu plavbu denně kromě služeb poskytovaných na trase Ischia/Procida/Neapol (Medmar z Neapole v 00:20 a SNAV z Neapole ve 12:30), obě v rámci závazku veřejné služby a v jiných časech než spoje společnosti Caremar ⁽¹⁹²⁾. Navíc, i s přihlédnutím ke službám poskytovaným společností SNAV a Medmar na trase Ischia/Procida/Neapol, žádný z provozovatelů lodní dopravy na této trase neposkytoval celoročně osobní dopravu za tržních podmínek, a osobní doprava zajišťovaná společnostmi Medmar a SNAV byla v některých časech dne, které jsou důležité pro zajištění spojení denně dojíždějících osob (mezi 6:00 a 7:00 a mezi 8:00 a 10:00 z Procidy a mezi 7:00 a 8:00 a mezi 17:00 a 18:00 z Neapole), bez pokrytí. Z tohoto důvodu se Itálie v rámci nové smlouvy o veřejných službách nedopustila zjevně nesprávného posouzení, když považovala poskytování služeb osobní dopravy na této trase za selhání trhu.
- (259) Vzhledem k uvedeným skutečnostem se Komise domnívá, že závazky veřejné služby stanovené v nové smlouvě o veřejných službách uzavřené se společností Caremar na provozování výše uvedených osmi tras jsou odůvodněny skutečnou veřejnou potřebou zajistit územní kontinuitu. V době uzavření nové smlouvy o veřejných službách totiž samotné tržní síly (i po zavedení závazku veřejné služby) nestačily k uspokojení potřeb veřejné služby, které Itálie stanovila, pokud jde o četnost, plynulost a pravidelnost.
- (260) Tento závěr se vztahuje i na přednost v přístavu, které má společnost Caremar při poskytování služeb v rámci nové smlouvy o veřejných službách. Jak bylo uvedeno, Itálie potvrdila, že přednost v přístavu se vztahuje pouze na služby poskytované v režimu veřejné služby a že je doplňkem těchto služeb ve prospěch jejich poskytovatele ⁽¹⁹³⁾. V čl.19b odst. 21 zákona č. 166/2009 je totiž jasně uvedeno, že přednost v přístavu je nezbytná pro zajištění územní kontinuity s ostrovy a pro účely plnění závazku veřejné služby (viz 99. bod odůvodnění). Pokud by nebyla uplatňována přednost v přístavu, plavidla společnosti Caremar by mohla být nucena před dokováním čekat, než na ně přijde řada, což by způsobovalo zpoždění, která by mařila účel spočívající v zajištění spolehlivého a pohodlného spojení pro občany. Pravidelný jízdní řád je skutečně nezbytný k uspokojení potřeb obyvatel ostrovů v oblasti mobility a k přispění k hospodářskému rozvoji těchto ostrovů. Jelikož v nové smlouvě o veřejných službách jsou v případě tras v rámci veřejné služby uloženy konkrétní povinnosti týkající se jízdních řádů, přednost v přístavu zajišťuje, aby přístavy přidělovaly kotviště a časy kotvení tak, aby mohl provozovatel veřejné služby dodržet uložené závazky veřejné služby. Komise se v této souvislosti domnívá, že toto opatření bylo provedeno s cílem umožnit společnosti Caremar plnění závazků veřejné služby, které představují skutečnou službu obecného hospodářského zájmu (viz 267. bod odůvodnění).

⁽¹⁹⁰⁾ Podle Itálie však společnost Procida Lines v letech 2012–2015 službu neposkytovala.

⁽¹⁹¹⁾ Z Procidy provozovala společnost Caremar celoročně spoj v 8:10, zatímco společnost Gestour provozovala celoroční spoje v 6:50, 9:30, 11:20 a 18:55 (a společnost Procida Lines měla provozovat spoje v 5:50, 7:50, 10:45, 12:40, 15:25, 17:30, 19:15). Z Pozzuoli provozovala společnost Caremar spoj v 8:50, zatímco společnost Gestour provozovala celoročně spoje v 6:50, 9:30, 11:20 a v 18:55 (a společnost Procida Lines měla provozovat spoje v 5:05, 7:05, 11:50, 13:35, 16:25, 18:25 a ve 20:00).

⁽¹⁹²⁾ Z Procidy zajišťovala společnost Caremar denně osobní dopravu v 6:35 a 9:20 a z Neapole zajišťovala společnost Caremar denně osobní dopravu v 7:30 a 17:45.

⁽¹⁹³⁾ Například v případě společnosti Laziomar, když byly služby námořní dopravy na třech trasách na Pontinských ostrovech převedeny ze společnosti Caremar na společnost Laziomar, byla přednost v přístavech, v nichž kotvila plavidla zajišťující provoz na těchto trasách, automaticky převedena na společnost Laziomar.

Co nejméně narušující přístup

- (261) Itálie se rozhodla uzavřít smlouvu o veřejných službách s jedním provozovatelem (Caremar), přestože na některých trasách zajišťovalo spoje v rámci závazků veřejné služby bez vyrovnávací platby i několik dalších provozovatelů, jak je uvedeno v tabulce 10.
- (262) Komise se domnívá, že režim závazku veřejné služby bez vyrovnávací platby, který byl v Neapolském zálivu uplatňován pouze do roku 2017 ⁽¹⁹⁴⁾, nebyl v žádném ohledu srovnatelný se závazkem veřejné služby, který společnosti Caremar ukládala nová smlouva o veřejných službách, a to z dále popsanych důvodů.
- (263) Zprvce závazky veřejné služby uložené konkurentům společnosti Caremar se lišily od závazků, na které se vztahovala nová smlouva o veřejných službách, protože se týkaly pouze četnosti, pravidelnosti, typů používaných plavidel (tj. pouze pro osobní dopravu nebo pro přepravu cestujících, vozidel a nákladu) a maximálních cen jízdného, zatímco společnost Caremar byla rovněž vázána povinnostmi týkajícími se přesnosti, kvality a kapacity používaných plavidel (viz 183. bod odůvodnění).
- (264) Zadržte závazky veřejné služby uložené konkurentům společnosti Caremar nepodléhaly sankcím, které by zajišťovaly poskytování služby v souladu se závazky veřejné služby; zatímco nová smlouva o veřejných službách stanoví jasný systém sankcí v případě nedodržení závazků veřejné služby (viz 90. a 91. bod odůvodnění). Na základě informací poskytnutých Itálií (viz 183. bod odůvodnění) Komise uznává, že poptávka uživatelů nemohla být uspokojena uložením závazku veřejné služby bez vyrovnávací platby, protože konkurenti společnosti Caremar v několika případech neplnili závazky veřejné služby ⁽¹⁹⁵⁾ nebo neposkytovali služby, jejichž zajišťováním byli v rámci závazku veřejné služby pověřeni, protože měli právo odstoupit od závazku veřejné služby s 45denní výpovědní lhůtou, mohli požádat o pozastavení služby nebo mohli jednoduše odmítnout pokračovat v poskytování služby, na niž se vztahoval závazek veřejné služby ⁽¹⁹⁶⁾.
- (265) A konečně, i kdyby byly tyto závazky veřejné služby bez vyrovnávací platby poskytovány, nestačily by samy o sobě plně uspokojit potřebu veřejné služby, kterou Itálie stanovila, tj. zajistit územní kontinuitu mezi pevninou a ostrovy uspokojením dopravních potřeb místního obyvatelstva (zejména pracovních a studijních potřeb) prostřednictvím pravidelných a spolehlivých služeb námořní dopravy (viz 199. a 242. bod odůvodnění), neboť by ponechaly nepokryté časové úseky dne důležité pro každodenní dojíždění.
- (266) Komise mimoto bere na vědomí tvrzení Itálie, že volba smlouvy o veřejných službách byla nezbytná i s ohledem na privatizaci společnosti Caremar. Itálie konkrétně tvrdí, že uspořádání zadávacího řízení pro společnost Caremar a spojení tohoto řízení s novou smlouvou o veřejných službách umožnilo zajistit plynulost veřejné služby námořní dopravy a maximalizovat hodnotu pro stát. Z tohoto důvodu Komise souhlasila s tím (viz 105. bod odůvodnění), aby Itálie uspořádala zadávací řízení na společnost Caremar ve spojení s novou smlouvou o veřejných službách. Komise přitom rovněž uznala a opakuje v tomto rozhodnutí, že se Itálie nemohla nadále spoléhat na závazky veřejné služby bez vyrovnávací platby, které by se vztahovaly na všechny provozovatele, a raději uzavřela smlouvu o veřejných službách pouze se společností Caremar.

Závěr

- (267) Na základě uvedeného hodnocení dospěla Komise k závěru, že se Itálie nedopustila zjevně nesprávného posouzení při vymezení služeb svěřených společnosti Caremar na trasách uvedených v tabulce 10 jako služeb obecného hospodářského zájmu. Pochybnosti, které Komise vyjádřila v rozhodnutí o zahájení řízení z roku 2011 a rozhodnutí o rozšíření řízení z roku 2012, jsou proto rozptýleny.

⁽¹⁹⁴⁾ Tento režim závazků veřejné služby bez vyrovnávací platby byl platný do 9. ledna 2017. Od 10. ledna 2017 je jediným provozovatelem námořních služeb v Neapolském zálivu, na kterého se vztahuje závazek veřejné služby, společnost Caremar.

⁽¹⁹⁵⁾ Viz poznámka pod čarou (126).

⁽¹⁹⁶⁾ Viz poznámka pod čarou (125).

- (268) Aby bylo možné dospět k závěru, že je splněno první kritérium stanovené v rozsudku ve věci Altmark, musí Komise ještě ověřit, zda byla společnost Caremar pověřena plněním závazků veřejné služby, které byly jasné definovány, a zda byly splněny požadavky nařízení (EHS) č. 3577/92. Pokud jde o první bod, Komise konstatuje, že závazky veřejné služby jsou jednoznačně popsány v nové smlouvě o veřejných službách a jejích přílohách, včetně např. specifikací pravidel pro jednotlivé trasy (viz 83. až 91. bod odůvodnění). Stejně tak jsou v nové smlouvě o veřejných službách, zákoně č. 166/2009 a usnesení č. 111/2007 podrobně popsána pravidla upravující vyrovnávací platbu (viz 92. až 96. bod odůvodnění). Nová smlouva o veřejných službách má rovněž jasné stanovenou dobu platnosti (devět let), určuje společnost Caremar jako provozovatele veřejných služeb a obsahuje ustanovení k zamezení a k vrácení jakéhokoli nadměrného vyrovnání (viz také 94. bod odůvodnění). Pokud jde o druhý bod, Komise konstatuje, že zadávací řízení na novou smlouvu o veřejných službách proběhlo na nediskriminačním základě ve vztahu ke všem majitelům lodí z Unie v souladu s čl. 4 odst. 1 nařízení (EHS) č. 3577/92 (viz 69. a 70. bod odůvodnění). Komise proto dospěla k závěru, že první kritérium stanovené v rozsudku ve věci Altmark je splněno.
- (269) Vzhledem k tomu, že přednost v přístavu je doplňkovým opatřením ke službám závazku veřejné služby stanoveným v nové smlouvě o veřejných službách, splňuje přednost v přístavu rovněž první kritérium stanovené v rozsudku ve věci Altmark.

9.1.2.2 Druhé kritérium stanovené v rozsudku ve věci Altmark

- (270) Komise připomíná, že v rozhodnutí o rozšíření řízení z roku 2012 (viz 205. bod odůvodnění rozhodnutí í o rozšíření řízení z roku 2012) zaujala předběžné stanovisko, že druhé kritérium stanovené v rozsudku ve věci Altmark je splněno.
- (271) Komise v této souvislosti uvádí, že parametry, na jejichž základě je vyrovnávací platba vypočtena, byly stanoveny předem a splňují požadavky na transparentnost v souladu s druhým kritériem stanoveným v rozsudku ve věci Altmark. Konkrétně parametry, na jejichž základě je vyrovnávací platba vypočtena, jsou podrobně vysvětleny v rozhodnutí č. 111/2007 a byly použity v rámci nové smlouvy o veřejných službách (viz 93. bod odůvodnění). Způsob výpočtu vyrovnávací platby, včetně například nákladových položek, které je třeba vzít v úvahu, a míry návratnosti kapitálu, je podrobně popsán v rozhodnutí č. 111/2007 (viz 93. bod odůvodnění). Jelikož přednost v přístavu nezahrnuje finanční náhradu pro společnost Caremar, má Komise za to, že toto opatření splňuje druhé kritérium stanovené v rozsudku ve věci Altmark.
- (272) Komise proto dospěla k závěru, že druhé kritérium stanovené v rozsudku ve věci Altmark je splněno.

9.1.2.3 Třetí kritérium stanovené v rozsudku ve věci Altmark

- (273) Podle třetího kritéria stanoveného v rozsudku ve věci Altmark nemůže vyrovnávací platba obdržená za plnění závazků veřejné služby přesahovat meze toho, co je nezbytné k pokrytí všech nákladů vynaložených k plnění závazků veřejné služby nebo jejich části s přihlédnutím k příjmům, které se k nim vztahují, jakož i k zisku, který je přiměřený k plnění těchto závazků.
- (274) Podle článku 16 nové smlouvy o veřejných službách je vyrovnávací platba za závazek veřejné služby vyčíslena na základě metodiky stanovené v rozhodnutí č. 111/2007 ⁽¹⁹⁷⁾, podle níž by vyrovnávací platba neměla přesahovat meze toho, co je nezbytné k pokrytí čistých nákladů vynaložených na plnění závazku veřejné služby (hospodářsko-finanční bilance), včetně přiměřeného zisku. Jak už bylo uvedeno (viz 55. až 66. bod odůvodnění), podle rozhodnutí č. 111/2007 musí být rozsah služeb, maximální ceny jízdného nastavené ve smlouvě o veřejných službách a skutečně vyplacená vyrovnávací platba stanoveny tak, aby poskytovateli služeb umožnily pokrýt náklady spojené s poskytováním služby obecného hospodářského zájmu s přihlédnutím k ostatním příjmům a přiměřenému zisku.
- (275) Rozsudek ve věci Altmark neobsahuje přesnou definici přiměřeného zisku. Podle sdělení o službách obecného hospodářského zájmu by se mělo mít za to, že přiměřeným ziskem se rozumí míra návratnosti kapitálu, kterou by požadoval průměrný podnik zvažující, zda bude – s přihlédnutím k úrovni rizika – službu obecného hospodářského zájmu poskytovat po celou dobu trvání pověření. Úroveň rizika závisí na dotčeném odvětví, typu služby a charakteru mechanismu vyrovnávacího mechanismu.

⁽¹⁹⁷⁾ Čl. 16 odst. 1 nové smlouvy o veřejných službách.

- (276) V rozhodnutí o rozšíření řízení z roku 2012 vyjádřila Komise pochybnosti o přiměřenosti vyrovnávací platby vyplácené společností bývalé skupiny Tirrenia, včetně společnosti Caremar. Zejména pokud jde o vyrovnávací platbu vyplácenou od roku 2010, zaujala Komise předběžné stanovisko, že pevná riziková přírážka ve výši 6,5 % neodráží náležitou úroveň rizika, neboť na první pohled se nezdá, že by společnost Caremar převzala rizika, jež jsou obvykle spojena s provozováním těchto služeb. Přesněji řečeno, nákladové položky pro účely výpočtu vyrovnávací platby zahrnují veškeré náklady spojené s poskytováním služby a zohledňují např. změny cen pohonných hmot. Komise se proto v této fázi domnívala, že společnost Caremar mohla obdržet nadměrné vyrovnání.
- (277) Komise podotýká, že některé aspekty způsobu výpočtu vyrovnávací platby stanovené v nové smlouvě o veřejných službách patrně snižují obchodní riziko pro společnost Caremar. Komise odkazuje zejména na následující ustanovení:
- podle článku 13 nové smlouvy o veřejných službách může společnost Caremar každoročně žádat region Kampánie o úpravu výše jízdného o inflaci, ačkoli region Kampánie může rozhodnout, že požadovanou úpravu nepovolí nebo že už povolenou úpravu zruší (viz 89. bod odůvodnění),
 - cílem článku 17 nové smlouvy o veřejných službách je udržet ekonomickou a finanční rovnováhu veřejné služby. Konkrétně v případě, že by vyrovnávací platba za závazek veřejné služby nepostačovala k pokrytí nákladů na služby uložené novou smlouvou o veřejných službách, umožňuje článek 17 změnit systém ceníků jízdného, rozsah nabízených veřejných služeb nebo aktiva společnosti Caremar zajišťující námořní dopravu. Podle článku 17 smlouvy strany každé tři roky ověří podmínky hospodářské a finanční rovnováhy v souladu s kritérii stanovenými v rozhodnutí č. 111/2007 a pravidly stanovenými ve smlouvě. Za tímto účelem zašle společnost Caremar do 30. června třetího roku každého regulačního období aktualizovanou zprávu s finančními výsledky za dané období.
- (278) Ačkoli se zdá, že tato ochranná opatření snižují obchodní riziko, které nese společnost Caremar, Komise se domnívá, že společnost je i nadále vystavena riziku, že vyrovnávací platba nebude stačit k pokrytí provozních nákladů služby. Jak je uvedeno výše (93. bod odůvodnění), ekonomická a finanční rovnováha služby se ověřuje až každý třetí rok a mechanismus vyrovnávání může být aktivován pouze v případě, že je nedostatečné vyrovnání nižší o více než 5 % celkové vyrovnávací platby. Pokud tento přezkum ukáže, že vyrovnávací platba nepostačuje k uhrazení nákladů veřejné služby, mohou se společnost Caremar a Itálie dohodnout na změnách pro další tříleté období. Podle článku 17 jsou tyto změny (jsou-li provedeny) výsledkem jednacího řízení, a dokud není dosaženo dohody, musí společnost Caremar provozovat veřejnou službu beze změn. Společnost Caremar je proto i nadále částečně vystavena riziku, že vyrovnávací platba nebude stačit k uhrazení nákladů na provozování služby. Ačkoli článek 17 nové smlouvy o veřejných službách může být použit k obnovení hospodářské a finanční rovnováhy, lze tak učinit pouze ve vztahu k budoucím vyrovnávacím platbám a žádné opravy nedostatečného vyrovnání nelze provádět se zpětnou účinností.
- (279) Pokud jde o přiměřený zisk povolený v rámci nové smlouvy o veřejných službách, jak je uvedeno v 60. bodě odůvodnění, v rozhodnutí č. 111/2007 se stanoví, že pro výpočet návratnosti kapitálu pomocí vzorce pro ukazatel váženého průměru nákladů kapitálu (WACC) se použije riziková přírážka ve výši 6,5 %.
- (280) Itálie zdůrazňuje, že riziková přírážka byla stanovena na základě makroekonomických analýz, které připisují průměrnou rizikovou přírážku referenční zemi nebo oblasti pro dané odvětví. Tyto analýzy určily průměrnou rizikovou přírážku pro Itálii ve výši 6,4 %. Tato přírážka tedy odpovídá rizikové přírážce ve výši 4 % stanovené v rozhodnutí č. 111/2007, přičemž u nevýhradních služeb se zvyšuje o 2,5 % (tj. riziková přírážka ve výši 6,5 %). Sazba 6,5 % (brutto) se uplatňovala do července 2015, kdežto poté byla pro účely nové smlouvy o veřejných službách stanovena sazba 10,55 %. Itálie tvrdí, že důvodem pro zvýšení této sazby oproti předchozím smlouvám, které stanovily sazbu ve výši 6,5 %, je vyšší podnikatelské riziko, kterému je společnost Caremar vystavena v důsledku možnosti nedostatečného vyrovnání, jež může během devíti let trvání nové smlouvy o veřejných službách nastat (viz 198. bod odůvodnění).

- (281) V této souvislosti Komise konstatuje, že nová smlouva o veřejných službách neobsahuje žádné ustanovení, které by umožňovalo úpravu vyrovnávací platby v případě smluvních odchylek, kromě ustanovení o změně rozsahu veřejné služby nebo systému cen jízdného. V případě zvýšení cen pohonných hmot nebo výrazného snížení toku cestujících je proto společnost Caremar vystavena riziku zvýšení nákladů nebo snížení příjmů a následného nedostatečného vyrovnání. Jak je upřesněno v 278. bodě odůvodnění, smlouva o veřejných službách stanoví pro případ takového nedostatečného vyrovnání prostředky nápravy, které se vztahují pouze na budoucí veřejné služby, takže dříve vzniklé ztráty už nelze zpětně vyrovnat. Kromě toho se tyto smluvní prostředky nápravy vztahují pouze na případy, kdy je nedostatečné vyrovnání nižší o více než 5 % celkové vyrovnávací platby (viz 277. bod odůvodnění), zatímco společnost Caremar nese riziko, že bude-li případné nedostatečné vyrovnání rovno 5 % nebo nižší, ponese náklady sama, což za rok zjevně představuje značnou částku. Tím se poskytování služby stává obzvláště rizikovým, neboť společnost nemůže vyrovnat toto nedostatečné vyrovnání zvýšením cen jízdného se zpětnou účinností (oprava je možná pouze do budoucna), snížením rozsahu nabízených veřejných služeb nebo hmotných aktiv společnosti pro poskytování služeb.
- (282) Komise rovněž poznamenává, že výše uvedený mechanismus vystavuje společnost Caremar riziku nedostatečného vyrovnání, které je vyšší než riziko, jež nesly ostatní rejdářské společnosti na trhu ve stejném období, u nichž byla riziková přírážka ve výši 6,5 % považována za oprávněnou. Například v případě společností Compagnia Italiana di Navigazione, tj., nabyvatele společnosti Tirrenia di Navigazione, a Società Navigazione Siciliana, tj., nabyvatele společnosti Siremar, Komise považovala za oprávněnou rizikovou přírážku 6,5 % podle smluv o veřejných službách uzavřených příslušnými italskými orgány v letech 2012 a 2016 se společnostmi Compagnia Italiana di Navigazione a Società Navigazione Siciliana, a to s ohledem na skutečnost, že provozovatelé lodní dopravy mohli požádat o revizi ekonomické a finanční rovnováhy smlouvy už v případě, že bylo nedostatečné vyrovnání nižší o více než 3 % celkové vyrovnávací platby⁽¹⁹⁸⁾. Čím vyšší je částka nedostatečného vyrovnání, kterou má provozovatel nést, tím vyšší lze povolit rizikovou přírážku.
- (283) Kromě už uvedených skutečností, Komise za účelem zjištění, zda je návratnost vloženého kapitálu ve výši 10,55 % pro společnost Caremar přiměřená, vypočítala⁽¹⁹⁹⁾ vážený průměr nákladů kapitálu pro západoevropské společnosti působící v odvětví lodního stavitelství a námořní dopravy⁽²⁰⁰⁾ s přihlédnutím k riziku země pro Itálii pro rok 2014 (tj. rok předcházející podpisu nové smlouvy o veřejných službách společností Caremar). Vzhledem k tomu, že jak bezriziková úroková míra (zastoupená německým desetiletým státním dluhopisem), tak riziková přírážka pro Itálii (zastoupená buď prostřednictvím ratingu státu od společnosti Moody's, nebo na základě rozpětí swapů úvěrového selhání) se v průběhu roku mění, bylo stanoveno rozmezí, ve kterém se ukazatel váženého průměru nákladů kapitálu v průběhu roku 2014 měnil. Pro tento rok se vážený průměr nákladů kapitálu pro společnosti v tomto odvětví pohyboval mezi 10,39 % a 11,84 %. To znamená, že společnost působící v odvětví lodního stavitelství a námořní dopravy, jako je společnost Caremar, by v roce 2014 musela dosáhnout výnosu v tomto rozmezí, aby pokryla své náklady na dluhové i kapitálové financování. Na základě těchto skutečností a s ohledem na rizika, kterým je společnost Caremar vystavena z hlediska *ex ante* (viz 281. bod odůvodnění výše), odpovídá návratnost vloženého kapitálu 10,55 % pro společnost Caremar, která byla vybrána v otevřeném a soutěžním zadávacím řízení, rizikům, s nimiž je spojeno poskytování veřejných služeb na základě nové smlouvy o veřejných službách. Komise se proto domnívá, že v letech před tím, než byla společnost Caremar pověřena závazkem veřejné služby, odpovídala návratnost kapitálu 10,55 % z hlediska *ex ante* rizikům, s nimiž je spojeno poskytování veřejných služeb na základě nové smlouvy o veřejných službách.

⁽¹⁹⁸⁾ Ohledně společnosti Compagnia Italiana di Navigazione viz rozhodnutí Komise (EU) 2020/1412 ze dne 2. března 2020 o opatřeních SA.32014, SA.32015, SA.32016 (11/C) (ex 11/NN), která provedla Itálie ve prospěch společnosti Tirrenia di Navigazione a jejího nabyvatele, společnosti Compagnia Italiana di Navigazione (Úř. věst. L 332, 12.10.2020, s. 45), 244. a 361. bod odůvodnění. Ohledně společnosti Società Navigazione Siciliana viz rozhodnutí Komise (EU) 2022/448 ze dne 17. června 2021 o opatřeních SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN), která provedla Itálie ve prospěch společnosti Siremar a jejího nabyvatele, společnosti Società Navigazione Siciliana (Úř. věst. L 97, 24.3.2022, s. 1), 362. bod odůvodnění.

⁽¹⁹⁹⁾ K výpočtu váženého průměru nákladů kapitálu Komise použila soubory údajů zveřejněné na internetových stránkách Aswatha Damodarana (profesora financí na Stern School of Business na New York University) a historické údaje o německých státních dluhopisech čerpala z www.worldgovernmentbonds.com.

⁽²⁰⁰⁾ Vážený průměr nákladů kapitálu se vypočítává na základě údajů pro společnosti s kótovanými akciemi. V tomto případě se výběrový soubor skládá z 62 evropských společností působících v odvětví lodního stavitelství nebo námořní dopravy, které jsou kótovány na burze cenných papírů. Tento výběrový soubor se nejvíce přibližuje odvětví, ve kterém působí společnost Caremar (jejíž akcie nejsou kótovány), a to námořní dopravě osob, vozidel a nákladu. Soukromý investor by použil podobnou srovnávací skupinu pro stanovení návratnosti, jíž očekává od společnosti Caremar.

- (284) Pro úplnost Komise poznamenává, že z hlediska *ex post* je vyrovnávací platba poskytnutá společnosti Caremar na základě nové smlouvy o veřejných službách ohraničena částkou 10 778 897 EUR ročně bez ohledu na výši přiměřeného zisku, na který má společnost Caremar nárok (viz 92. bod odůvodnění). V souladu s bodem 47 rámce pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2011 Komise posoudí, zda došlo k nadměrnému vyrovnání, a to za celé období trvání smlouvy. Jak o tom svědčí tabulka 11 – na základě informací poskytnutých Itálií – z údajů za období 2015–2021 vyplývá, že skutečná vyrovnávací platba za závazek veřejné služby, kterou společnost Caremar čerpala v některých letech, převyšovala způsobilou částku vyrovnávací platby za dané roky (s výjimkou částek za roky 2015, 2020 a 2021, které nepostačovaly k pokrytí čistých nákladů na poskytování služeb, takže vyrovnání v těchto letech bylo nedostatečné). Jak je uvedeno v 96. bodě odůvodnění, veškerá nadměrná vyrovnání byla regionem Kampánie zjištěna a vrácena společností Caremar podle článku 18 nové smlouvy o veřejných službách.

Tabulka 11

Čisté náklady na spoje veřejné služby provozované společností Caremar v období 2015–2021

(EUR)

Caremar	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	Celkový součet
Příjmy celkem	12 941 000	28 392 000	29 807 000	31 807 921	32 885 236	[20 000 000–30 000 000]	[20 000 000–30 000 000]	182 741 669
– Celkové náklady	18 920 000	35 764 000	37 714 000	35 252 016	36 684 806	[30 000 000–40 000 000]	[30 000 000–40 000 000]	228 957 910
– Odpisy	1 033 000	2 045 000	1 827 000	1 705 330	1 639 441	[1 000 000–2 000 000]	[1 000 000–2 000 000]	11 380 741
= Čisté náklady veřejné služby	– 7 012 000	– 9 417 000	– 9 734 000	– 5 149 425	– 5 439 011	– [11 000 000–12 000 000]	– [9 000 000–10 000 000]	– 57 596 982
+ Návratnost kapitálu (10,5 %)	– 202 000	– 775 000	– 645 000	– 751 680	– 697 858	– [700 000–800 000]	– [600 000–700 000]	– 4 479 446
= Způsobilá vyrovnávací platba	– 7 214 000	– 10 192 000	– 10 379 000	– 5 901 105	– 6 136 869	– [10 000 000–20 000 000]	– [10 000 000–20 000 000]	– 62 076 428
+ Skutečná vyrovnávací platba	4 961 000	10 778 000	10 778 000	10 363 306	8 462 289	[10 000 000–20 000 000]	[8 000 000–9 000 000]	64 301 641
= Nadměrné/nedostatečné vyrovnání	– 2 253 000	586 000	399 000	4 462 201	2 325 420	– [1 000 000–2 000 000]	– [1 000 000–2 000 000]	2 225 213

- (285) Mechanismus ověřování stanovený v článku 17 nové smlouvy o veřejných službách, jehož cílem je zajistit podmínky hospodářské a finanční rovnováhy služby, se vztahuje nejen na případy nedostatečného vyrovnání, ale i nadměrného vyrovnání (viz 94. bod odůvodnění). V případě nadměrného vyrovnání aktualizuje region Kampánie vyrovnávací platby vyplácené na další regulační období. Článek 18 nové smlouvy o veřejných službách stanoví, že částka nadměrného vyrovnání za příslušné regulační období bude vrácena do 30 dnů od podání žádosti.

- (286) Podle informací poskytnutých Itálií byla z celkové částky nadměrného vyrovnání uvedeného v tabulce 11 už za celé období 2015–2021 získána zpět částka ve výši 2 224 868 EUR (viz 96. bod odůvodnění). Ověřovacím postupem byly na základě auditovaných údajů za roky 2015, 2016 a 2017 a předběžných údajů za rok 2018 zjištěny konkrétně tyto částky:
- za rok 2015 částka ve výši 2 253 000 EUR (nedostatečné vyrovnání),
 - za rok 2016 částka ve výši 586 000 EUR (nadměrné vyrovnání),
 - za rok 2017 částka ve výši 399 429 EUR (nadměrné vyrovnání),
 - za rok 2018 částka ve výši 2 103 400 EUR (nadměrné vyrovnání).
- (287) Uvedeným ověřením bylo zjištěno v období 2015–2018 celkové nadměrné vyrovnání ve výši 835 058 EUR, které bylo vráceno regionu Kampánie (viz 96. bod odůvodnění).
- (288) Rovněž pro období 2018–2021 byly ověřovacím postupem na základě auditovaných údajů za roky 2018, 2019 a 2020 a předběžných údajů za rok 2021 zjištěny tyto částky:
- za rok 2018 částka ve výši 4 462 201 EUR (nadměrné vyrovnání),
 - za rok 2019 částka ve výši 2 325 420 EUR (nadměrné vyrovnání),
 - za rok 2020 částka ve výši 1 676 056 EUR (nedostatečné vyrovnání),
 - za rok 2021 částka ve výši 1 618 352 EUR (nedostatečné vyrovnání),
- (289) Na základě výše uvedeného ověření vzniklo v období 2018–2021 zbytkové nadměrné vyrovnání ve výši 1 389 811 EUR, které bylo vráceno regionu Kampánie (viz 96. bod odůvodnění) ⁽²⁰¹⁾.
- (290) Komise se domnívá, že tato opatření postačují k zamezení a odhalení případného nadměrného vyrovnání.
- (291) Z uvedených důvodů a s přihlédnutím k tomu, že návratnost kapitálu, kterou společnost Caremar mohla očekávat z hlediska *ex ante*, odpovídala rizikům, která podstupovala při poskytování veřejných služeb na základě nové smlouvy o veřejných službách, a že nová smlouva o veřejných službách obsahuje mechanismus zpětného vymáhání, který zajišťuje, že nedojde k nadměrnému vyrovnání, dospěla Komise k závěru, že vyrovnávací platba za veřejné služby poskytnuté společnosti Caremar nepřesahuje částku nezbytnou k pokrytí nákladů vzniklých při plnění závazku veřejné služby, s přihlédnutím k příslušným příjmům a přiměřenému zisku.
- (292) Pokud jde o přednost v přístavu a případné nadměrné vyrovnání, které by z ní mohlo vyplývat, Komise poznamenává, že pokud by takové opatření snížilo provozní náklady nebo zvýšilo příjmy provozovatele veřejné služby, projevíly by se tyto účinky plně ve vnitropodnikovém účetnictví provozovatele. Analýza Komise potvrdila, že v období 2015–2021 si společnost Caremar neponechala žádné nadměrné vyrovnání (viz 281. bod odůvodnění) a že je zaveden vhodný mechanismus zpětného vyžádání, který zajistí, že žádné nadměrné vyrovnání nebude vypláceno (případně, že bude vráceno) ani v období 2022–2024 (290. bod odůvodnění).

⁽²⁰¹⁾ Podle účetní závěrky společnosti Caremar za rok 2018, jak vyplývá z informací poskytnutých Itálií, dosahovalo nadměrné vyrovnání částky 4 462 201 EUR. Vzhledem k tomu, že během prvního ověřování za období 2015–2018 už byla regionu Kampánie vrácena částka 2 103 400 EUR, v roce 2018 (kdy činil zůstatek 835 058 EUR) byl vypočten rozdíl 2 358 801 EUR, takže společně s výsledky za další roky (2019, 2020 a 2021) dosahovalo celkové nadměrné vyrovnání částky 1 389 911 EUR, která byla rovněž vrácena regionu Kampánie. Itálie dále uvedla, že finanční údaje za rok 2021 jsou stále předběžné a budou ověřovány regionem Kampánie podle článku 17 smlouvy o veřejných službách v rámci posledního regulačního období (2022 až 2024).

- (293) Pochybnosti Komise ohledně souladu vyrovnávací platby za závazek veřejné služby poskytnuté společnosti Caremar, včetně přednosti v přístavu, s třetí podmínkou stanovenou v rozsudku ve věci Altmark jsou tedy rozptýleny. Na tomto závěru nic nemění skutečnost, že v roce 2015 region Kampánie poskytl společnosti Caremar částku 2 155 008 EUR za účelem obnovení finanční situace společnosti Caremar na úrovni, která existovala v době úspěšné nabídky na převzetí společnosti Caremar (77. a 79. bod odůvodnění). Čerpání těchto prostředků bylo podmíněno převzetím společnosti Caremar úspěšným uchazečem a byly určeny výhradně na pokrytí poklesu hodnoty vlastního kapitálu společnosti Caremar od konce roku 2013 do konce roku 2014 v důsledku vnitrostátního soudního sporu, který zpozdil zadání veřejné zakázky. V případě snížení hodnoty skutečného plnění oproti hodnotě, které by plnění dosáhlo podle smlouvy, je běžnou tržní praxí, že věřitel má nárok na snížení ceny⁽²⁰²⁾. Vzhledem k tomu, že obnovení finanční situace společnosti Caremar má stejný účinek jako snížení ceny společnosti Caremar, Komise se domnívá, že opatření nepředstavovalo pro společnost Caremar a jejího kupujícího žádnou výhodu.

9.1.2.4 Čtvrté kritérium stanovené v rozsudku ve věci Altmark

- (294) Čtvrté kritérium stanovené v rozsudku ve věci Altmark se má za splněné, pokud byl příjemce vyrovnávací platby za poskytování služeb obecného hospodářského zájmu vybrán v rámci veřejného zadávacího řízení, které umožňuje vybrat zájemce schopného poskytovat tyto služby obecného hospodářského zájmu za nejmenších nákladů pro územně správní celek, nebo v případě, že byla vyrovnávací platba určena na základě nákladů řádně řízeného podniku.
- (295) Podle bodu 63 sdělení o službách obecného hospodářského zájmu nejjednodušším způsobem, jak mohou veřejné orgány splnit čtvrté kritérium stanovené v rozsudku ve věci Altmark, je použít transparentní a nediskriminační postup zadávacího řízení v souladu se směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2004/17/ES⁽²⁰³⁾ a směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2004/18/ES⁽²⁰⁴⁾.
- (296) Komise podotýká, že v daném případě bylo zadávací řízení zahájeno předtím, než vstoupily v platnost směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/24/EU⁽²⁰⁵⁾ (která se vztahuje na veřejné zakázky zadávané za účelem provozování služeb námořní dopravy) a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/25/EU⁽²⁰⁶⁾. V té době ještě platily směrnice 2004/17/ES a 2004/18/ES. Směrnice 2004/17/ES se však nevztahuje na služby námořní dopravy, které provozuje společnost Caremar. Článek 5 směrnice 2004/17/ES objasňuje, že do její oblasti působnosti jsou zahrnuty pouze služby v oblasti železniční dopravy, automatizovaných systémů, tramvajové, trolejbusové, autobusové nebo lanové dopravy.
- (297) Veřejné zakázky, které zadávají veřejní zadavatelé v souvislosti se svými činnostmi v oblasti služeb pro námořní, pobřežní nebo říční dopravu, spadají do oblasti působnosti směrnice 2004/18/ES, a to podle 20. bodu odůvodnění této směrnice. V příloze II B této směrnice jsou však uvedeny také služby vodní dopravy, z čehož vyplývá⁽²⁰⁷⁾, že se na ně vztahují pouze ustanovení článku 23 a čl. 35 odst. 4. To znamená, že podle směrnice 2004/18/ES se na veřejnou zakázku na služby námořní dopravy vztahují pouze povinnosti týkající se technických specifikací (článek 23) a povinnosti zveřejnit oznámení o zadání zakázky (po zadání zakázky, a tudíž na konci, a nikoli na začátku zadávacího řízení: viz čl. 35 odst. 4). Všechna ostatní pravidla stanovená ve směrnici 2004/18/ES, včetně způsobu zveřejňování oznámení (čl. 36 odst. 1) a ustanovení o kritériích pro výběr (články 45 až 52), se na veřejné zakázky na služby námořní dopravy nevztahují.

⁽²⁰²⁾ Viz například článek 9:401 (Právo na snížení ceny) Zásad evropského smluvního práva (viz Lando, O. a Beale, H., *Principles of European contract law*, části I a II, Kluwer Law International, Haag, 2000); nebo článek III.-3:601 (Právo na snížení ceny) návrhu společného referenčního rámce (viz von Bar, C. a kol., *Principles, Definitions and Model Rules of European Private Law* (Zásady, definice a vzorová pravidla evropského soukromého práva), návrh společného referenčního rámce: přehled, Sellier European Law Publishers, Mnichov, 2009).

⁽²⁰³⁾ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/17/ES ze dne 31. března 2004 o koordinaci postupů při zadávání zakázek subjekty působícími v odvětví vodního hospodářství, energetiky, dopravy a poštovních služeb (Úř. věst. L 134, 30.4.2004, s. 1).

⁽²⁰⁴⁾ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/18/ES ze dne 31. března 2004 o koordinaci postupů při zadávání veřejných zakázek na stavební práce, dodávky a služby (Úř. věst. L 134, 30.4.2004, s. 114).

⁽²⁰⁵⁾ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/24/EU ze dne 26. února 2014 o zadávání veřejných zakázek a o zrušení směrnice 2004/18/ES (Úř. věst. L 94, 28.3.2014, s. 65).

⁽²⁰⁶⁾ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/25/EU ze dne 26. února 2014 o zadávání zakázek subjekty působícími v odvětví vodního hospodářství, energetiky, dopravy a poštovních služeb a o zrušení směrnice 2004/17/ES (Úř. věst. L 94, 28.3.2014, s. 243).

⁽²⁰⁷⁾ Podle článku 21 směrnice 2004/18/ES.

- (298) Směrnice 2004/18/ES se každopádně nevztahuje na koncese na služby, jak jsou definovány v čl. 1 bodu 4 uvedené směrnice⁽²⁰⁸⁾. Komise uvádí, že koncese na služby (a veřejné zakázky), u nichž existuje určitý přeshraniční zájem, však podléhají i nadále obecným zásadám týkajícím se transparentnosti, nediskriminace a rovného zacházení. Na základě výše uvedených skutečností vyvozuje Komise závěr, že se směrnice 2004/18/ES může použít pouze v případě veřejné zakázky, nikoli však jednání se o koncesi na služby. Kromě toho, jelikož se tento případ týká služeb vodní dopravy, které jsou předmětem smlouvy o veřejných službách, uplatní se pouze některé požadavky uvedené směrnice, jak je stanoveno v 305. bodě odůvodnění. Komise se v tomto kontextu domnívá, že se k prokázání souladu se čtvrtým kritériem stanoveným v rozsudku ve věci Altmark nemůže opřít pouze o dodržení směrnic o zadávání veřejných zakázek.
- (299) Z tohoto důvodu Komise níže posoudí, zda zadávací řízení, které Itálie použila, bylo soutěžní, transparentní, nediskriminační a ničím nepodmíněné. Za účelem tohoto posouzení bude Komise vycházet z pokynů obsažených ve sdělení o pojmu státní podpora⁽²⁰⁹⁾ (zejména v bodě 89 a násl.) a ve svém sdělení o službách obecného hospodářského zájmu (zejména v bodě 63 a násl.).

Soutěžní a transparentní povaha zadávacího řízení

- (300) Bod 90 sdělení o pojmu státní podpora upřesňuje, že zadávací řízení musí být soutěžní⁽²¹⁰⁾, aby se ho mohli zúčastnit všichni kvalifikovaní uchazeči, kteří projeví zájem. Podle bodu 91 uvedeného sdělení musí být řízení dále transparentní, aby v každé fázi zadávacího řízení mohli být všichni zainteresovaní uchazeči stejně a řádně informováni. V tomto bodě je také zdůrazněno, že rozhodujícími prvky transparentního zadávacího řízení jsou dostupnost informací, dostatečný čas, který mají zainteresovaní uchazeči k dispozici, a jednoznačnost kritérií pro výběr a zadání, a uvádí se v něm, že zadávací řízení musí být dostatečně zveřejněné, aby ho mohli vzít na vědomí všichni potenciální uchazeči.
- (301) V tomto případě byla výzva k vyjádření zájmu zveřejněna v dodatku *Úředního věstníku Evropské unie*, v *Úředním věstníku* Italské republiky (*Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana*) a na internetových stránkách regionu Kampánie (viz 68. bod odůvodnění). Tato výzva vybízela všechny subjekty, které byly schopny zajistit plynulost veřejné námořní dopravy a územní kontinuitu s ostrovy v Neapolském zálivu, aby vyjádřily zájem, a nestanovila žádné další podmínky. Potenciálním uchazečům byl rovněž poskytnut dostatek času (od 17. července 2012 do 21. září 2012) na to, aby mohli uspokojivě vyjádřit svůj zájem, a mohli se tak zúčastnit dalších fází řízení. Komise se proto domnívá, že prodej společnosti Caremar a zadání nové smlouvy o veřejných službách byly široce zveřejněny tak, aby se dostaly ke všem možným uchazečům.
- (302) Kromě toho musí být uchazečům poskytnuty všechny dokumenty a informace nezbytné pro jejich účast v zadávacím řízení, aby mohli řádně posoudit podnik nabídnutý k prodeji. Tyto informace musí být potenciálním uchazečům zpřístupněny transparentním a nediskriminačním způsobem, aby všichni účastníci, kteří o to projeví zájem, měli rovný přístup k příslušným informacím. Z důvodů vysvětlených níže (303. až 308. bod odůvodnění) Komise konstatuje, že tyto podmínky jsou v tomto případě splněny.
- (303) Zprvve ve výzvě k vyjádření zájmu bylo zmíněno, že uchazeči musí být schopni „zajistit plynulost služby námořní dopravy“. Ačkoli výzva neupřesňovala, jak mohou uchazeči prokázat splnění tohoto požadavku, kromě některých finančních požadavků (viz 308. bod odůvodnění), vycházelo se z předpokladu, že lze použít jakýkoli způsob dokazování. Toto kritérium pro výběr, které bylo jediné, pokud jde o přístup k zadávacímu řízení, bylo odůvodněné s ohledem na sledovaný cíl a bylo sděleno všem zájemcům.

⁽²⁰⁸⁾ Ustanovení čl. 1 odst. 4 směrnice 2004/18/ES zní: „Koncese na služby“ je smlouva stejného druhu jako veřejná zakázka na služby s tou výjimkou, že protiplnění za poskytnutí služeb spočívá buď výhradně v právu využívat služby, nebo v tomto právu společně s platbou.“

⁽²⁰⁹⁾ Sdělení Komise o pojmu státní podpora uvedeném v čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie (Úř. věst. C 262, 19.7.2016, s. 1).

⁽²¹⁰⁾ Ve sdělení o pojmu státní podpora Komise uvádí, že v souvislosti se státní podporou činí soudy Unie často odkaz na „otevřené“ zadávací řízení. Použitím slova „otevřené“ nicméně není učiněn odkaz na zvláštní řízení podle směrnic o zadávání veřejných zakázek. Komise má tedy za to, že se z tohoto důvodu jeví slovo „soutěžní“ jako vhodnější. Ve svém sdělení Komise rovněž poznamenává, že nemá za cíl odchýlit se od hmotněprávních podmínek stanovených judikaturou.

- (304) Za druhé zákon č. 166/2009 zúčastněným stranám objasnil, že na konci zadávacího řízení bude uzavřena nová smlouva o veřejných službách a že vyrovnávací platba za závazek veřejné služby byla stanovena v maximální výši 19 839 226 EUR ročně. Kromě toho bylo ve výzvě k vyjádření zájmu uvedeno, že cílem je prodat společnost Caremar za cenu vyšší než 6 000 000 EUR. Jak potvrdila Itálie, devíti stranám, které postoupily do další fáze zadávacího řízení, byly zpřístupněny veškeré příslušné informace ohledně rozsahu prodeje, včetně návrhu smlouvy o veřejných službách, která bude uzavřena mezi nabyvatelem a Itálií. To těmto stranám umožnilo rozhodnout se, zda podají nabídku, a pokud ano, v jaké výši. Na tomto základě se Komise domnívá, že z výzvy k vyjádření zájmu bylo dostatečně zřejmé, že se prodej týká společnosti Caremar a je spojený s uzavřením nové smlouvy o veřejných službách. Poté, co strany projevíly zájem, jim byl umožněn přístup ke všem potřebným informacím, aby mohly rozhodnout o případné nabídce.
- (305) Za třetí má Komise za to, že výzva k vyjádření zájmu přilákala značný počet potenciálních uchazečů – deset.
- (306) Za čtvrté všech devět společností, které byly vybrány do další fáze nabídkového řízení, obdrželo následně od regionu Kampánie podrobné informace týkající se řízení (viz 73. bod odůvodnění).
- (307) Za páté výzva obsahovala minimální informace potřebné k vyjádření zájmu (tj. pokračování veřejné služby) a nemohla vést k vyloučení provozovatelů námořní dopravy, kteří by jinak měli zájem. Orgány odpovědné za plánování se rozhodly zajistit plynulost veřejné služby a propojení ostrovů v Neapolském zálivu s pevninou. Jak bylo vysvětleno výše, tato podmínka byla předem oznámena všem potenciálním provozovatelům, kteří projevíli zájem o účast v zadávacím řízení. Komise rovněž konstatuje, že veškeré relevantní informace o kritériích výběru a dalším vývoji řízení byly uvedeny ve výzvě zaslané všem devíti stranám, které postoupily do fáze podávání nabídek, a kterou Itálie poskytla Komisi.
- (308) Jak je také uvedeno v rozhodnutí o rozšíření řízení z roku 2012 (body 138 až 144), původní návrh výzvy k podávání nabídek pro společnost Caremar obsahoval určité technické a finanční požadavky (tj. předem stanovený námořních mil a obrát dosahovaný v odvětví námořní dopravy), takže zadávacího řízení se mohly zúčastnit pouze rejdařské společnosti. Jak je však uvedeno v 70. bodě odůvodnění, zveřejněná výzva k podávání nabídek už neobsahovala tato technická kritéria, která byla nahrazena finančními požadavky týkajícími se přiměřené hospodářské a finanční způsobilosti, která se prokazovala buď potvrzením nejméně dvou finančních institucí o hospodářské a finanční způsobilosti ve výši 6 milionů EUR, nebo čistými aktivy ve výši nejméně 6 milionů EUR (viz 70. bod odůvodnění). Komise se domnívá, že uvedené finanční požadavky, které jsou spojeny s minimální cenou stanovenou pro prodej společnosti Caremar (viz 74. bod odůvodnění), jsou nezbytné k zajištění finanční způsobilosti uchazečů, kteří mají zájem o koupi společnosti Caremar, a k zajištění pokračování námořních služeb v Neapolském zálivu podle ustanovení nové smlouvy o veřejných službách. Jak je navíc zřejmé z průběhu zadávacího řízení, tyto požadavky neodradily od účasti dostatečný počet možných uchazečů.
- (309) Záměr regionu Kampánie prodat společnost Caremar a uzavřít s úspěšným uchazečem novou smlouvu o veřejných službách na dobu devíti let byl zveřejněn tak, aby byli osloveni všichni možní uchazeči na příslušném regionálním nebo mezinárodním trhu. Komise rovněž konstatuje, že v daném okamžiku mohli potenciální uchazeči snadno vyjádřit svůj zájem a nemuseli v této fázi přijímat žádné závazky. Pokud mohly strany prokázat, že splňují jediné kritérium pro výběr spočívající v zajištění plynulosti služby, byly jim poté poskytnuty všechny potřebné informace a čas na to, aby se mohly rozhodnout, zda chtějí nabídku na převzetí společnosti Caremar a poskytování služeb podat a v jaké výši.
- (310) Komise konečně konstatuje, že komunikace se zúčastněnými uchazeči jim umožnila být v každé fázi zadávacího řízení stejně a řádně informováni, jak je popsáno v 67. až 77. bodě odůvodnění.
- (311) Z těchto důvodů má Komise za to, že zadávací řízení bylo jako celek soutěžní a transparentní a že její pochybnosti vyjádřené v rozhodnutí o zahájení řízení z roku 2011 a v rozhodnutí o rozšíření řízení z roku 2012, že zadávací řízení nebylo dostatečně transparentní kvůli možným nedostatkům ve výzvě k vyjádření zájmu, jsou rozptýleny.

Nediskriminační povaha zadávacího řízení

- (312) V bodě 92 sdělení o pojmu státní podpora je vyzdvíženo, že nezbytnými podmínkami pro zajištění toho, aby byla dotčená transakce v souladu s tržními podmínkami, jsou nediskriminační zacházení se všemi uchazeči ve všech fázích řízení a objektivní kritéria pro výběr a zadání stanovená před řízením. V tomto bodě je rovněž upřesněno, že aby bylo zaručeno rovné zacházení, měla by kritéria pro zadání zakázky umožnit objektivní porovnání nabídek a jejich objektivní posouzení.
- (313) Jak je uvedeno výše (viz 303. bod odůvodnění), výzva k vyjádření zájmu obsahovala pouze jednu podmínku, a sice že uchazeči musí být schopni „zajistit plynulost služby námořní dopravy“. Všechny deset stran, které odpověděly na výzvu a projevily zájem, si této povinnosti bylo vědomo. Komise se domnívá, že tato podmínka byla objektivní a byla všem zúčastněným stranám ve výzvě k vyjádření zájmu dostatečně objasněna. Ve výzvě bylo uvedeno, že kritériem pro zadání je nejlepší cena, a byla upřesněna metodika jejího výpočtu (viz 73. bod odůvodnění). Toto kritérium bylo objektivní a umožňovalo objektivní porovnání a posouzení nabídek, neboť vycházelo z výše nabízené slevy oproti výši maximální vyrovnávací platby stanovené ve výzvě k podávání nabídek a z ceny nabízené za převzetí společnosti Caremar oproti minimální ceně stanovené ve výzvě k podávání nabídek.
- (314) Devět uchazečů, kteří projevili zájem a postoupili do další fáze zadávacího řízení, bylo vyzváno k podání nabídky, přičemž všichni obdrželi stejné informace (viz 73. bod odůvodnění). Všichni uchazeči měli možnost požádat o vysvětlení před uplynutím lhůty pro podání nabídek a v zájmu zajištění co největší transparentnosti zveřejnil region Kampánie před uplynutím lhůty pro podání nabídek také nejčastější dotazy a odpovědi na ně (viz 73. bod odůvodnění). Výsledek procesu výběru byl zveřejněn na veřejném zasedání výběrové komise konaném dne 29. července 2013 a všichni uchazeči byli informováni o diskrečním ověřovacím postupu, který zahájil region Kampánie za účelem ověření vhodnosti a spolehlivosti nejlepší nabídky, a o výsledku tohoto postupu (viz 73. bod odůvodnění).
- (315) Pochybnosti Komise vyjádřené v rozhodnutí o zahájení řízení z roku 2011 ohledně skutečnosti, že výzva k vyjádření zájmu nemusela být dostatečně transparentní a ničím nepodmíněná, jsou tedy rozptýleny. Všechny strany byly v jednotlivých fázích zadávacího řízení informovány řádně a stejně, což jim umožnilo podat nabídku na základě plné znalosti postupů a požadavků. Komise se také domnívá, že kritérium pro zadání zakázky umožnilo objektivní porovnání a posouzení nabídek.

Poskytování služeb za nejmenších nákladů pro územně správní celek

- (316) V bodě 65 sdělení o službách obecného hospodářského zájmu je dále uvedeno, že z judikatury Soudního dvora vyplývá, že postup zadávání veřejných zakázek vylučuje existenci státní podpory pouze za předpokladu, že umožňuje výběr zájemce schopného poskytovat tyto služby za „nejmenších nákladů pro územně správní celek“.
- (317) V tomto případě byla předmětem zadávacího řízení nová smlouva o veřejných službách spojená s převzetím společnosti Caremar, nikoli pouze smlouva o veřejných službách. Itálie rozhodla, že cena za prodej společnosti Caremar by měla být vyšší než 6 000 000 EUR (viz 74. bod odůvodnění), zatímco pro novou smlouvu o veřejných službách Itálie stanovila maximální částku na celou dobu trvání nové smlouvy o veřejných službách s výhradou snížení.
- (318) V bodě 67 sdělení o službách obecného hospodářského zájmu se uvádí, že nejnižší cena zjevně splňuje čtvrté kritérium stanovené v rozsudku ve věci Altmark.
- (319) Komise konstatuje, že Itálie kladla důraz na výběr provozovatele, který by poskytoval službu za nejnižší cenu, a to podle vzorce popsaného v 73. bodě odůvodnění. Vzorec použitý pro výpočet nejvyšší čisté ceny zahrnuje určitou míru úpravy založenou na výnosu devítiletých státních dluhopisů, aby se zohlednila doba trvání smlouvy. Jak je dále uvedeno v 308. bodě odůvodnění, technická kritéria, která byla předložena v původním návrhu nabídky, byla před zveřejněním nabídkového řízení odstraněna a nahrazena finančními požadavky, čímž byla zajištěna soutěžní a transparentní povaha řízení. Kromě toho výzva k podání nabídky obsahovala všechny nezbytné informace potřebné k vyplnění finanční a technické nabídky a také výzvu všem uchazečům k přístupu do „datové místnosti“,

kde si mohli prohlédnout a případně zkopírovat veškeré důležité informace týkající se společnosti Caremar, jejího průmyslového plánu a charty služeb. Komise se proto domnívá, že použití nejnižší ceny jako kritéria pro zadání zakázky na dotčenou službu ve spojení s prodejem společnosti Caremar umožnilo Itálii zajistit účinnou hospodářskou soutěž a získat službu s nejvyšší možnou hodnotou za nejmenších nákladů pro územně správní celek.

- (320) Pokud jde zejména o spojení služby s prodejem společnosti Caremar, Komise v rozhodnutí o rozšíření řízení z roku 2012 zaujala předběžné stanovisko, že uspořádání zadávacího řízení na novou smlouvu o veřejných službách bez povinnosti převzít pravidla Caremar nezbytná pro poskytování veřejné služby by mělo za následek nižší náklady pro územně správní celek.
- (321) Komise už dříve dospěla k závěru, že zadávací řízení bylo dostatečně transparentní a nediskriminační, aby umožňovalo účast co největšího počtu potenciálních uchazečů. Po rozsáhlém zveřejnění výzvy k vyjádření zájmu odpovědělo kladně deset provozovatelů námořní dopravy a devět z nich postoupilo do fáze podávání nabídek. Veškeré důležité informace o zadávacím řízení byly uvedeny ve výzvě zaslané devíti provozovatelům.
- (322) Po fázi vyjádření zájmu byly předloženy tři soutěžní nabídky, které region Kampánie vyhodnotil.
- (323) Podmínka týkající se povinného zajištění plynulosti veřejné služby a spojení aktiv se závazky veřejné služby spolu vzájemně souvisí. Jelikož byl prodej společnosti Caremar spojen s novou smlouvou o veřejných službách, nabyvatel, dočasně sdružení podniků SNAV/Rifim, je automaticky povinen zajistit plynulost veřejné služby a získává přednost v přístavu. Komise se domnívá, že spojení společnosti Caremar s novou smlouvou o veřejných službách a poskytnutí přednosti v přístavu nevedou k nižší ceně, než kdyby se aktiva a smlouva prodávaly odděleně, a to z níže popsanych důvodů.
- (324) Společnost Caremar byla spojena pouze s poskytováním veřejné služby a zajištěním územní kontinuity. Všechna pravidla společnosti Caremar byla a v současné době jsou skutečně využívána pro veřejnou službu. Pravidla společnosti Caremar navíc splňují technické požadavky stanovené v nové smlouvě o veřejných službách. To znamená, že díky prodeji těchto pravidel spolu s pověřením novou smlouvou o veřejných službách by každá společnost (i ta, která nemá pravidla splňující technické požadavky stanovené novou smlouvou o veřejných službách) mohla splnit podmínky nové smlouvy o veřejných službách, pokud jde o typ pravidel, která mají být použita pro poskytování služeb obecného hospodářského zájmu. Nelze tvrdit, že by soukromý prodejce dosáhl vyšší ceny, kdyby všechna tato pravidla nebo jejich část byla prodána bez výše uvedené podmínky. Hodnota pravidel společnosti Caremar spočívala především v jejich vhodnosti pro plnění závazku veřejné služby, na který se vztahovala nová smlouva o veřejných službách. Bez jakékoli vazby na novou smlouvu o veřejných službách by pravidla společnosti Caremar přitahovala jen malou obchodní poptávku, s výjimkou nákupu pro krátkodobé investice, rychlou renovaci a obnovu. Zdá se však nepravděpodobné, že by tato pravidla mohla být prodána pro účely námořní dopravy jinak než pod podmínkou pokračování veřejné služby za cenu vyšší, než jaká byla vykázána v rozvaze.
- (325) Pokud by navíc smlouva o veřejných službách byla vypsána odděleně od prodeje společnosti Caremar, Komise považuje za nepravděpodobné, že by potenciální uchazeči měli okamžitě k dispozici tak velké zdroje (ve výši hodnoty devíti pravidel a průmyslového a komerčního vybavení) k plnění závazků veřejné služby stanovených v nové smlouvě o veřejných službách. To platí tím spíše, že nová smlouva obsahuje konkrétní požadavky na pravidla, která mají být používána na různých trasách veřejné služby (viz 88. bod odůvodnění), a sankce v případě nedodržení určitých minimálních norem kvality (viz 83. bod odůvodnění). Případní provozovatelé, kteří by měli potřebné zdroje, by je pravděpodobně už používali na jiných trasách a jejich nasazení na plnění úkolů stanovených novou smlouvou o službách by nutně vedlo ke ztrátě příjmů plynoucích z jejich předchozího užívání.

- (326) Komise se proto domnívá, že spojení těchto lodí se smlouvou o veřejných službách umožnilo získat za plavidla společnosti Caremar vyšší cenu, než by Itálie získala, kdyby plavidla prodala samostatně. Skutečnost, že za provozování plavidel na trasách veřejné služby by jejich nabyvatel dostával po dobu devíti let vyrovnávací platby za závazek veřejné služby, činila tato plavidla z obchodního hlediska atraktivnějšími, než by byla samostatně. Na základě toho vyvozuje Komise závěr, že Itálie neuložila podmínky, které by snížily cenu nebo které by soukromý prodávající nevyžadoval.
- (327) Komise dospěla k závěru, že její výhrady ohledně toho, že uspořádání zadávacího řízení na novou smlouvu o veřejných službách spojenou s nabytím společnosti Caremar by neumožnilo dosáhnout nejmenších nákladů pro územně správní celek, jsou rozptýleny.
- (328) Vzhledem k uvedeným skutečnostem se Komise domnívá, že použití nejnižší ceny jako kritéria pro zadání nové smlouvy o veřejných službách ve spojení s převzetím společnosti Caremar vedlo k tomu, že zájem o koupi společnosti Caremar a o převzetí námořní veřejné služby obsluhující ostrovy Neapolského zálivu projevilo více provozovatelů námořní dopravy.
- (329) Na základě výše uvedených skutečností dospěla Komise k závěru, že čtvrté kritérium stanovené v rozsudku ve věci Altmark je v případě tohoto opatření splněno.

9.1.2.5 Závěr

- (330) Vzhledem k tomu, že všechna čtyři kritéria vyplývající z rozsudku Soudního dvora ve věci Altmark jsou splněna, dospěla Komise k závěru, že uzavření smlouvy o veřejných službách ve spojení s převzetím společnosti Caremar a předností v přístavu ve prospěch společnosti Caremar neposkytuje této společnosti a jejímu nabyvateli, dočasněmu sdružení podniků SNAV/Rifim, hospodářskou výhodu.
- (331) Jelikož nejsou splněna všechna kritéria stanovená v čl. 107 odst. 1 SFEU, dospěla Komise k závěru, že uzavření smlouvy o veřejných službách spojené s privatizací společnosti Caremar a předností v přístavu ve prospěch společnosti Caremar a jejího nabyvatele, dočasněho sdružení podniků SNAV/Rifim, nepředstavuje státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU.

9.1.3 Opatření stanovená zákonem č. 163/2010

- (332) V rozhodnutí o zahájení řízení z roku 2011 zastávala Komise předběžný názor, že všechna opatření stanovená v legislativním nařízení č. 125/2010 (po novelizaci změněném na zákon č. 163/2010) představují státní podporu ve prospěch společností bývalé skupiny Tirrenia, včetně společnosti Caremar, pokud mohli příslušní příjemci využít tato opatření na pokrytí potřeb likvidity, a tudíž ke zlepšení své celkové finanční situace.
- (333) Na základě informací obdržených během formálního šetření má Komise za to, že dotyčná tři opatření je nutné posoudit zvlášť.

9.1.3.1 Možné využití finančních prostředků na modernizaci lodí pro účely likvidity

- (334) Státní prostředky: dotyčné finanční prostředky poskytl stát ze svého rozpočtu (viz 130. bod odůvodnění) a jejich využití pro účely likvidity umožňoval zákon č. 163/2010. Opatření je proto přičitatelné státu a je financováno ze státních prostředků.
- (335) Selektivnost: toto opatření bylo provedeno pouze ve prospěch společností bývalé skupiny Tirrenia (včetně společnosti Caremar), a je tudíž selektivní.
- (336) Hospodářská výhoda: podle Itálie společnost Caremar využila dotyčné finanční prostředky na obnovu svých plavidel, aby splňovaly mezinárodní bezpečnostní normy. Část prací se týkala dvou plavidel společnosti Caremar, které byly poté bezplatně převedeny na společnost Laziomar (viz 203. bod odůvodnění). Podle Itálie nebyly tyto prostředky nikdy použity pro účely likvidity (viz 203. bod odůvodnění) a Komise nenašla důkazy o opaku.

- (337) Vzhledem k tomu, že společnost Caremar tyto prostředky nevyužila pro účely likvidity, aby se vyhnula nákladům, které by za normálních okolností musela hradit ze svých vlastních finančních zdrojů, pochybnosti vyjádřené v rozhodnutí o zahájení řízení z roku 2011 už nejsou platné, a Komise se tedy domnívá, že společnost Caremar využitím těchto prostředků nezískala žádnou hospodářskou výhodu.
- (338) Závěr: jelikož nejsou splněna všechna kritéria stanovená v čl. 107 odst. 1 SFEU, dospěla Komise k závěru, že opatření nepředstavuje státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU.

9.1.3.2 Osvobození od daně v souvislosti s procesem privatizace

- (339) Jak je popsáno ve 102. bodě odůvodnění písm. a), podle článku 1 zákona č. 163/2010 jsou některé úkony a operace provedené za účelem privatizace skupiny Tirrenia a popsané v čl. 19b odst. 1 až 15 legislativního nařízení č. 135/2009, po novelizaci změněného na zákon č. 166/2009, osvobozeny od veškerých daní, které jsou obvykle v souvislosti s těmito činnostmi a operacemi odváděny.
- (340) Komise nejprve konstatuje, že je třeba posoudit dva samostatné soubory převodů: i) převody bývalých dceřiných společností Caremar, Saremar a Toremar ze společnosti Tirrenia na regiony Kampánie, Sardinie a Toskánsko; ii) převod společnosti Caremar z regionu Kampánie na dočasné sdružení podniků SNAV/Rifim. K daním, od nichž byly tyto převody osvobozeny, patří zejména poplatky za registraci, poplatky za zápis do katastru nemovitostí a za registraci hypotéky, kolkovné, DPH a daň z příjmů právnických osob. Příjemci tohoto opatření podpory by byli prodávající, nabyvatel nebo oba. Toto rozhodnutí se týká pouze druhého převodu ⁽²¹¹⁾.
- (341) Komise předběžně konstatuje, že ve smyslu nařízení prezidenta republiky č. 633 ze dne 26. října 1972 se převody trvání podniku nebo provozních jednotek na jinou společnost nepovažují za převody majetku, a jsou proto osvobozeny od DPH. Jelikož tedy transakce, jako je prodej společnosti Caremar dočasnému sdružení podniků SNAV/Rifim, nepodléhá DPH, nemohlo dotčené osvobození od daně společnost Caremar ve vztahu k DPH zvýhodnit. Komise dále poznamenává, že kupní smlouva týkající se společnosti Caremar jasně uvádí, že nabyvatel, tj. dočasné sdružení podniků SNAV/Rifim musí nést veškeré náklady spojené s prodejem (tj. registrační poplatky, notářské poplatky, poplatky za zápis do katastru nemovitostí, poplatky za registraci hypotéky, kolkovné atd.), aniž by odkazoval na případná osvobození ve prospěch společnosti dočasného sdružení podniků SNAV/Rifim. Pokud jde o osvobození od daně z příjmů právnických osob, vztahuje se tato daň pouze na příjmy vytvořené daňovým subjektem. V daném případě však dočasné sdružení podniků SNAV/Rifim koupilo společnost Caremar od regionu Kampánie, což znamená, že tato transakce byla pro SNAV/Rifim nákladem, a proto nemohla být vybrána žádná daň z příjmu právnických osob. Toto opatření se proto na dočasné sdružení podniků SNAV/Rifim nevztahuje. Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem dospěla Komise k závěru, že ani společnost Caremar, ani dočasné sdružení podniků SNAV/Rifim neměly z těchto osvobození od daně prospěch.
- (342) Z těchto důvodů žádné z uvedených osvobození od daně nepředstavuje státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU.

9.1.3.3 Možnost použití prostředků z fondu FAS na pokrytí potřeb likvidity

- (343) V rozhodnutí o zahájení řízení z roku 2011 a v rozhodnutí o rozšíření řízení z roku 2012 Komise uvedla, že společnosti (bývalé) skupiny Tirrenia, včetně společnosti Caremar, mají možnost použít prostředky z fondu FAS ⁽²¹²⁾ na pokrytí běžných potřeb likvidity. V průběhu formálního vyšetřovacího řízení však Itálie objasnila, že prostředky z fondu FAS nebyly míněny jako dodatečná vyrovnávací platba pro společnost Caremar nebo dočasného sdružení podniků SNAV/Rifim (nebo kteroukoli jinou společnost bývalé skupiny Tirrenia nebo jejích příslušných nabyvatelů). Uvedené prostředky byly naopak poskytnuty k doplnění rozpočtových prostředků určených k uhrazení vyrovnávacích plateb za závazek veřejné služby společností bývalé skupiny Tirrenia, pokud se ukáže, že tyto prostředky nepostačují. Ustanovení čl. 1 odst. 5b zákona č. 163/2010 umožnilo regionům využít prostředky z fondu FAS k částečnému financování řádné vyrovnávací platby za závazek veřejné služby, a tudíž k zajištění plynulosti služeb námořní dopravy. Jinými slovy toto opatření se týká pouze přidělení prostředků v italském státním rozpočtu na uhrazení vyrovnávacích plateb za závazek veřejné služby.

⁽²¹¹⁾ První soubor převodů byl posouzen v rozhodnutí (EU) 2020/1412 (viz 417. a následující body odůvodnění uvedeného rozhodnutí).

⁽²¹²⁾ Prostředky z fondu *Fondo Aree Sottoutilizzate*, viz bod odůvodnění 102 písm. b).

- (344) Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem vyvozuje Komise závěr, že prostředky z fondu FAS jsou pouze zdrojem financování, který státu umožňuje hradit vyrovnávací platby za závazek veřejné služby (poskytnuté na základě prodloužené původní úmluvy), a nepředstavují samostatné opatření, jež by mohla společnost Caremar využít nad rámec těchto vyrovnávacích plateb. Možné použití prostředků z fondu FAS tedy nepředstavuje státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU.

9.1.4. Závěr o existenci podpory

- (345) Na základě výše popsaného posouzení má Komise za to, že:

- vyrovnávací platba poskytnutá společnosti Caremar za provozování námořních tras v období od 1. ledna 2009 do 31. července 2012 (tj. prodloužení platnosti původní úmluvy) a přednost v přístavu spojená s poskytováním těchto služeb představují státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU,
- zadání nové smlouvy o veřejných službách na období od 16. července 2015 do 15. července 2024 ve spojení s privatizací společnosti Caremar a předností v přístavu spojenou s poskytováním těchto služeb splňuje všechna čtyři kritéria stanovená v rozsudku ve věci Altmark, a nepředstavuje proto státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU,
- vzhledem k tomu, že společnost Caremar nevyužila finanční prostředky určené na modernizaci plavidel pro účely likvidity, jak to umožňoval zákon č. 163/2010, nepředstavuje uvedené opatření státní podporu ve prospěch společnosti Caremar ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU,
- osvobození od daně související s procesem privatizace společnosti Caremar nepředstavují státní podporu společnosti Caremar nebo dočasnému sdružení podniků SNAV/Rifim ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU,
- možnost využít prostředky z fondu FAS na pokrytí potřeb likvidity podle zákona č. 163/2010 nepředstavuje státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU.

9.2 Zákonnost podpory

- (346) Všechna opatření podpory uvedená v tomto rozhodnutí byla provedena před formálním schválením Komisí. Pokud tudíž nebyla tato opatření podpory vyňata z oznamovací povinnosti podle rozhodnutí 2005/842/ES nebo rozhodnutí 2012/21/EU, provedla je Itálie v rozporu s čl. 108 odst. 3 SFEU ⁽²¹³⁾.

9.3 Slučitelnost podpory

- (347) Slučitelnost vyrovnávací platby za závazek veřejné služby poskytnuté společnosti Caremar v rámci prodloužení platnosti původní úmluvy a související přednosti v přístavu je třeba posuzovat s ohledem na čl. 106 odst. 2 SFEU.

- (348) Jak bylo uvedeno výše (oddíl 3.1.1), prodloužení původní úmluvy po konci roku 2008 bylo provedeno postupným přijetím těchto právních aktů:

- a) legislativního nařízení č. 207/2008 (změněného na zákon č. 14/2009), kterým byla původní úmluva prodloužena od 1. ledna 2009 do 31. prosince 2009;
- b) legislativního nařízení č. 135/2009 (změněného na zákon č. 166/2009), kterým byla mimo jiné původní úmluva prodloužena od 1. ledna 2010 do 30. září 2010, a
- c) legislativního nařízení č. 125/2010 (změněného na zákon č. 163/2010), kterým byla původní úmluva znovu prodloužena od 1. října 2010 do skončení procesů privatizace společností Tirrenia a Siremar.

- (349) V této souvislosti Komise konstatuje, že tato tři prodloužení předchází vstupu v platnost rozhodnutí 2012/21/EU a rámce pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2011 dne 31. ledna 2012. Článek 10 rozhodnutí 2012/21/EU a bod 69 rámce pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2011 však obsahují určitá pravidla, která se týkají použití těchto předpisů i na podpory, které byly uděleny před jejich vstupem v platnost.

⁽²¹³⁾ Komise posoudí, zda tomu tak skutečně je, v oddíle 5.3.1.

- (350) Konkrétně rozhodnutí 2012/21/EU v čl. 10 písm. a) stanoví: „režim podpory, který byl uveden v účinnost před vstupem tohoto rozhodnutí v platnost (tj. před 31. lednem 2012) a který byl slučitelný s vnitřním trhem a vyňat z oznamovací povinnosti v souladu s rozhodnutím o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2005, je nadále slučitelný s vnitřním trhem a je vyňat z oznamovací povinnosti na období dalších dvou let“. To znamená, že podpora, která byla poskytnuta v období od okamžiku, kdy vstoupilo dne 19. prosince 2005 v platnost rozhodnutí 2005/842/ES, do okamžiku, kdy vstoupilo dne 31. ledna 2012 v platnost rozhodnutí 2012/21/EU, bude považována za slučitelnou s vnitřním trhem, avšak pouze ode dne, k němuž byla poskytnuta, do 30. ledna 2014 včetně. V čl. 10 písm. b) se dále uvádí, že: „podpora uvedená v účinnost před vstupem tohoto rozhodnutí v platnost [tj. před 31. lednem 2012], která nebyla slučitelná s vnitřním trhem a vyňata z oznamovací povinnosti v souladu s rozhodnutím 2005/842/ES, ale splňuje podmínky stanovené v tomto rozhodnutí, je slučitelná s vnitřním trhem a je vyňata z povinnosti oznámení předem“.
- (351) Pokud jde o rámec pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2011, v bodech 68 a 69 je upřesněno, že Komise použije zásady stanovené v tomto sdělení na všechny návrhy podpory, které jí byly oznámeny, bez ohledu na to, zda k oznámení došlo před 31. lednem 2012, nebo později, a rovněž na všechny protiprávní podpory, o nichž rozhodne po 31. lednu 2012, i když byla podpora udělena před 31. lednem 2012. V posledně uvedeném případě se nepoužijí ustanovení bodů 14, 19, 20, 24, 39 a 60 rámce pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2011.
- (352) Vzhledem k uvedeným skutečnostem pravidla pro uplatňování rozhodnutí 2005/842/ES a rozhodnutí 2012/21/EU a výše popsaný rámec pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2011 znamenají, že vyrovnávací platba za závazek veřejné služby poskytnutou společnosti Caremar v období od 1. ledna 2009 do 31. července 2012 během prodloužení platnosti původní úmluvy lze posuzovat podle rozhodnutí 2005/842/ES, případně, pokud se na podporu nevztahuje rozhodnutí 2005/842/ES, podle rámce pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2011 (přičemž se odhlíží od ustanovení bodů 14, 19, 20, 24, 39 a 60 rámce pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2011, neboť všechna prodloužení původní úmluvy byla přijata před 31. lednem 2012) ⁽²¹⁴⁾.
- (353) Komise upozorňuje, že rozhodnutí 2005/842/ES i rozhodnutí 2012/21/EU se vztahují pouze na státní podporu ve formě vyrovnávací platby za veřejné služby v případě námořních spojů na ostrovy, na nichž v průběhu dvou rozpočtových let bezprostředně předcházejících účetnímu roku, v němž bylo vydáno pověření službou obecného hospodářského zájmu, nepřevýšil roční počet cestujících 300 000 osob.
- (354) Z údajů předložených Itálií (viz tabulky 3 a 9 v 175. a 176. bodě odůvodnění) nelze vyvodit závěr, že průměrný roční tok cestujících během dvou rozpočtových let předcházejících každému prodloužení platnosti původní úmluvy nepřesáhl 300 000 cestujících. Ve skutečnosti poskytnuté údaje buď tuto mezní hodnotu přesahují ⁽²¹⁵⁾, nebo jsou neúplné ⁽²¹⁶⁾.
- (355) Komise proto posoudí, zda vyrovnávací platba za závazek veřejné služby poskytnutá společnosti Caremar za provozování námořních tras podle prodloužené původní úmluvy (tj. osmi tras v Neapolském zálivu provozovaných v období od 1. ledna 2009 do 31. července 2012 a tří tras na Pontinských ostrovech provozovaných v období od 1. ledna 2009 do 31. května 2011) splňuje podmínky rámce pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2011. Jak je uvedeno v 351. bodě odůvodnění, vzhledem k tomu, že podpora byla poskytnuta před 31. lednem 2012 (tj. před vstupem v platnost rámce pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2011), uplatní se rámec pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2011 s výjimkou ustanovení bodů 14, 19, 20, 24, 39 a 60.

⁽²¹⁴⁾ Původní úmluva byla třikrát prodloužena: dne 30. prosince 2008 (do 31. prosince 2009), 25. září 2009 (do 30. září 2010) a 5. srpna 2010 (do 31. července 2012).

⁽²¹⁵⁾ To je případ osobní dopravy na trasách Capri/Sorrento v letech 2009 a 2010 a Capri/Neapol v letech 2009, 2010, 2011 a 2012.

⁽²¹⁶⁾ Pokud jde o první a druhé prodloužení (30. prosince 2008 a 25. září 2009), Itálie neposkytla údaje za dva roky předcházející příslušnému prodloužení. Pokud jde o třetí prodloužení (5. srpna 2010), Itálie poskytla údaje za roky 2009 a 2010, nikoli však za rok 2008. V každém případě jsou pro tyto roky jedinými smysluplnými údaji údaje týkající se tras Capri/Sorrento a Capri/Neapol, zatímco pro ostatní trasy byly poskytnuty v souhrnné podobě, tj. pro trasu Ischia/Procida/Neapol bez oddělení úseků Ischia/Procida, Procida/Neapol a Ischia/Neapol a pro trasu Ischia/Procida/Pozzuoli bez oddělení úseku Procida/Pozzuoli. Pokud jde o rok 2010, byly údaje s výjimkou tras Capri/Sorrento a Capri/Neapol poskytnuty v souhrnné podobě.

9.3.1 Skutečná služba obecného hospodářského zájmu

- (356) Podle bodu 12 rámce pro služby obecného hospodářského z roku 2011 „[p]odporu je nutno udělit skutečné a řádně vymezené službě obecného hospodářského zájmu, jak je uvedeno v čl. 106 odst. 2 Smlouvy“. V bodě 13 je uvedeno, že „členské státy nemohou připojit specifické závazky veřejné služby ke službám, které za podmínek odpovídajících státem vymezenému veřejnému zájmu, typu cena, objektivní prvky kvality, kontinuita a přístup ke službě, už jsou nebo mohou být uspokojivě poskytovány podniky působícími v běžných tržních podmínkách“. Otázku, zda může službu poskytovat trh, Komise hodnotí pouze tím, že ověří, zda definice členského státu není neplatná kvůli zjevné chybě, ledaže právo Unie stanoví přísnější měřítko. Konečně v bodě 56 rámce pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2011 se odkazuje na „široký prostor pro vlastní uvážení členského státu“, pokud jde o povahu služeb, které by mohly být kvalifikovány jako služby obecného hospodářského zájmu.
- (357) Posouzení, zda se jedná o skutečné služby obecného hospodářského zájmu, je třeba provést rovněž s ohledem na sdělení o službách obecného hospodářského zájmu (viz 170. a 186. bod odůvodnění), nařízení (EHS) č. 3577/92 (viz 173., 174. a 175. bod odůvodnění) a judikaturu (viz 176. a 177. bod odůvodnění). Komise proto musí pro období prodloužení posoudit:
- a) zda existovala **poptávka uživatelů**;
 - b) zda nemohly tuto poptávku uspokojit tržní provozovatelé bez povinnosti uložené orgány veřejné správy (**existence selhání trhu**);
 - c) zda k odstranění tohoto nedostatku nepostačovalo pouze využití závazků veřejné služby (**co nejméně narušující přístup**).

Poptávka uživatelů

- (358) V rámci prodloužené původní úmluvy byla společnost Caremar pověřena poskytováním pravidelných služeb námořní dopravy zajišťujících přepravu osob a vozidel (včetně záchranných vozidel) za předem stanovené ceny, a to trajekty a rychlými plavidly (tj. TMV v případě kombinované dopravy nebo křídlových lodí v případě výlučně osobní dopravy) v souladu s jízdními řády v programu námořní dopravy regionu Kampánie, jak je uvedeno v oddíle 3.3.1. Závazky veřejné služby uložené společnosti Caremar se týkaly obsluhovaných přístavů, typu plavidel určených k zajišťování námořních spojů provozovaných v režimu veřejné služby, četnosti, jízdního řádu a plynulosti dopravy, kvality služeb a maximálních cen jízdného (viz 40. až 44. bod odůvodnění). Závazky veřejné služby uložené společnosti Caremar v době prodloužení (tj. 1. ledna 2009, 1. ledna 2010 a 1. října 2010) byly stejné jako povinnosti stanovené podle původní úmluvy (viz 37. bod odůvodnění).
- (359) Komise především připomíná, že Itálie uložila závazek veřejné služby stanovený v původní úmluvě konkrétně s cílem zajistit územní kontinuitu mezi pevninou a ostrovy a přispět k hospodářskému rozvoji dotyčných ostrovů prostřednictvím pravidelných a spolehlivých služeb námořní dopravy. Komise již dospěla k závěru (viz 242. bod odůvodnění), že se skutečně jedná o legitimní cíle veřejného zájmu.
- (360) Pokud jde o poptávku uživatelů, úvahy uvedené už v 243. a 244. bodě odůvodnění se vztahují i na prodlouženou původní úmluvu. Z podrobných statistických údajů o přepravě cestujících, vozidel a nákladu přepravovaných společnostmi Caremar na jednotlivých trasách v letech 2009 až 2012, které poskytla Itálie, vyplývá, že trasy obsluhované společnostmi Caremar se vyznačovaly značnou poptávkou, která zůstávala v průběhu času stabilní (viz 174. bod odůvodnění).

Existence selhání trhu

- (361) Pokud jde o existenci selhání trhu na trasách obsluhovaných společnostmi Caremar v Neapolském zálivu, Komise má z důvodů objasněných v 362. až 366. bodě odůvodnění za to, že závěr, k němuž Komise dospěla ohledně stavu konkurenčního prostředí v době pověření novou smlouvou o veřejných službách (viz 259. bod odůvodnění), se vztahuje i na období 2009–2012, tj. na dobu prodloužení platnosti původní úmluvy.
- (362) Zprvce trasy veřejné služby provozované společnostmi Caremar během prodloužení původní úmluvy v Neapolském zálivu (tj. v období od 1. ledna 2009 do 31. července 2012) byly stejné jako trasy, které jí byly svěřeny podle nové smlouvy o veřejných službách (viz 34. bod odůvodnění písm. a) a 84. bod odůvodnění), a že závazky veřejné služby uložené společnosti Caremar v tomto období se od závazků uložených podle nové smlouvy o veřejných službách lišily pouze velmi okrajově, pokud jde o četnost spojů a jízdní řády, jak je uvedeno v 39. bodě odůvodnění. Jak podle nové smlouvy o veřejných službách, tak podle prodloužené původní úmluvy se na společnost Caremar vztahovaly stejné závazky týkající se plynulosti, četnosti, pravidelnosti, přesnosti, závazků týkajících se počtu, typu a kapacity plavidel přidělených na trasy, na které se vztahuje závazek veřejné služby, tarifních závazků a závazků týkajících se kvality služby.

(363) Pokud jde o četnost spojů a jízdní řády, příslušný program námořní dopravy pro společnost Caremar na těchto trasách na období od 16. ledna 2012 do 31. července 2012 stanovil region Kampánie v rozhodnutí regionální vlády č. 443 ze dne 9. srpna 2011 ve znění rozhodnutí regionální vlády č. 857 ze dne 30. prosince 2011. Tento program byl stejný jako program, na jehož základě byly uloženy závazky vyplývající z nové smlouvy o veřejných službách (viz 83. až 85. bod odůvodnění). V období od 1. ledna 2009 do 15. ledna 2012 se na společnost Caremar vztahoval program námořní dopravy stanovený regionem Kampánie v rozhodnutí regionální vlády č. 548 ze dne 1. dubna 2007, které bylo přijato na základě původní úmluvy (viz 36. bod odůvodnění). Komise konstatuje, že rozdíly mezi programem z roku 2007 a programem z roku 2011 (jak je uvedeno v 39. bodě odůvodnění) byly velmi okrajové a byly dány potřebou co nejvíce přiblížit služby společnosti Caremar potřebám místních obyvatel v oblasti námořní dopravy. Jak vysvětlila Itálie (178. až 181. bod odůvodnění), procesní rámec pro stanovení závazku veřejné služby v odvětví námořní dopravy regionem Kampánie se opírá o článek 17 regionálního zákona č. 3 ze dne 28. března 2002, který stanoví pravidelné ověřování a v případě potřeby úpravu rozsahu závazku veřejné služby uloženého provozovatelům námořní dopravy, včetně společnosti Caremar. V roce 2010 proto region Kampánie zahájil veřejnou konzultaci o rozsahu závazků veřejné služby provozovaných společnostmi Caremar na základě prodloužené původní úmluvy, která vedla k úpravě četnosti spojů a jízdních řádů nejen společnosti Caremar, ale i všech poskytovatelů závazků veřejné služby v Neapolském zálivu, schválené rozhodnutím regionální vlády č. 443 ze dne 9. srpna 2011. Tato úprava byla dále mírně pozměněna rozhodnutím regionální vlády č. 857 ze dne 30. prosince 2011, pokud jde o služby společnosti Caremar, aby byly zohledněny další žádosti obce Procida, která měla za to, že spojení s Procidou v rámci programu námořní dopravy schváleného rozhodnutím regionální výkonné rady č. 443 ze dne 9. srpna 2011 nebyla dostatečná.

(364) Jak upřesnila Itálie (viz 184. bod odůvodnění), stav konkurenčního prostředí na osmi trasách provozovaných společnostmi Caremar v Neapolském zálivu v období od 1. ledna 2009 do 15. ledna 2012, tj. v době prodloužení platnosti původní úmluvy, byl velmi podobný stavu v období 2012–2015, tj. před pověřením novou smlouvou o veřejných službách, která byla posouzena v 249. až 259. bodě odůvodnění. Jak uvedla Itálie (183. bod odůvodnění), byla společnost Caremar v období od konce prosince 2010 do 1. října 2011 výjimečně jediným námořním dopravcem, který v rámci závazku veřejné služby obsluhoval trasy Capri/Sorrento, Capri/Neapol, Ischia/Neapol, Ischia/Procida/Neapol, Ischia/Procida/Pozzuoli, Ischia/Procida a Procida/Neapol; zatímco společnosti Gestour a Procida Lines provozovaly v rámci závazku veřejné služby spoje na trase Procida/Pozzuoli, neboť všichni ostatní provozovatelé lodní dopravy v tomto období odmítli poskytovat služby v rámci závazku veřejné služby. V tomto období byl region Kampánie nucen zvýšit rozsah závazků veřejné služby uložených společnosti Caremar (pokud jde o četnost spojů a jízdní řády), aby se vyrovnal s náhlým přerušením služeb poskytovaných některými konkurenty společnosti Caremar. Toto náhlé přerušení zřetelně vypovídá o tom, že se místní obyvatelé nemohli plně spolehnout na spoje veřejné služby poskytované konkurenty společnosti Caremar.

(365) Vzhledem k uvedeným skutečnostem a na základě informací poskytnutých konkurenty společnosti Caremar v rámci připomínek (viz 150., 151., 161. a 168. bod odůvodnění) Komise konstatuje, že:

- a) pokud jde o trasu **Capri/Sorrento**, společnost Caremar byla v období 2009–2011 jediným provozovatelem, který na této trase poskytoval spoje kombinovaných služeb celoročně. Konkurence společnosti Caremar totiž buď zajišťovala pouze spoje námořní osobní dopravy (společnosti NLG a Alimar⁽²¹⁷⁾), nebo provozovala i kombinované služby, ale pouze v letním období (společnosti SNAV⁽²¹⁸⁾ a Aligruson⁽²¹⁹⁾). Vzhledem k tomu, že služby poskytované společnostmi SNAV a Aligruson se v období 2009–2012 nezměnily (viz 185. bod odůvodnění písm. a)) a že služby společnosti Caremar se v letech 2009–2012 změnily jen velmi okrajově, zejména v důsledku omezených úprav jízdních řádů (viz 39. bod odůvodnění písm. a)), se Komise domnívá, že Itálie se nedopustila zjevně nesprávného posouzení, když považovala poskytování kombinovaných služeb námořní dopravy na této trase za selhání trhu;

⁽²¹⁷⁾ Společnost Alimar provozovala spoje pouze v letech 2009 a 2010.

⁽²¹⁸⁾ Pokud jde o spoje kombinovaných služeb, měla společnost SNAV povolení provozovat deset plaveb trajektem TMV denně (šest z Capri do Sorrenta v 7:35, 9:15, 12:10, 15:55, 17:40 a 18:05) a čtyři ze Sorrenta na Capri v 8:10, 11:25, 13:50, 16:35), ale pouze v letním období (konkrétně od 1. dubna do 3. listopadu).

⁽²¹⁹⁾ Pokud jde o spoje kombinovaných služeb, měla společnost Aligruson povolení provozovat čtyři plavby denně (dvě ze Sorrenta na Capri v 11:30 a ve 14:00) a dvě z Capri do Sorrenta ve 12:30 a 18:05), ale pouze v letním období.

- b) pokud jde o trasu **Capri/Neapol**, společnost Caremar byla v období 2009–2011 jediným provozovatelem, který na této trase poskytoval spoje kombinovaných služeb celoročně. Konkurenti společnosti Caremar na této trase (SNAV, NLG, Neapolis a Metrò del Mare) totiž poskytovali pouze služby námořní osobní dopravy, a to ne vždy celoročně (viz 185. bod odůvodnění písm. b)). Jak je vysvětleno v 252. bodě odůvodnění, osobní doprava nemůže být považována za alternativu kombinované dopravy, protože neuspokojuje významnou část poptávky uživatelů, tj. poptávku po přepravě vozidel (včetně sanitních vozů) a po poštovních službách. V letech 2009 a 2010 navíc nebyly žádné každodenní spoje osobní dopravy poskytovány celoročně za tržních podmínek (pouze v rámci závazku veřejné služby). V roce 2011 začali tržní provozovatelé zajišťovat některé služby za tržních podmínek celoročně, konkrétně pět plaveb z Neapole (z Capri v 8:50, 14:10 a 17:30 a z Neapole v 10:00 a 16:05) a dvě plavby společnosti NLG (z Capri v 9:35 a v 11:35), které však samy o sobě nestačily k zajištění územní kontinuity mezi Capri a pevninou. Zaprvé žádný z těchto spojů nebyl v časných ranních hodinách (tj. mezi 5:00 a 8:30), což jsou časy, kdy jsou spoje pro dojíždějící velmi potřebné. Za druhé tržní služby uspokojovaly především poptávku ze strany cestovního ruchu, protože byly provozovány v časech nevhodných pro dojíždějící studenty a pracovníky. Ve skutečnosti většina plaveb, které zajišťovali konkurenti společnosti Caremar celoročně, podléhala závazku veřejné služby, z čehož vyplývá, že trh by je v zásadě nezajišťoval, pokud by jim to orgány veřejné moci formálně neuložily. Jak však vysvětlila Itálie, ani zavedení závazku veřejné služby nezaručilo poskytování služeb, jak dokládá skutečnost, že od konce prosince 2010 do 1. října 2011 konkurenti společnosti Caremar přestali poskytovat služby veřejné služby na několika trasách, včetně trasy Capri/Neapol (viz bod odůvodnění 183) písm. b)). Na základě těchto skutečností se Komise domnívá, že se Itálie nedopustila zjevně nesprávného posouzení, když považovala poskytování kombinovaných služeb námořní dopravy na této trase za selhání trhu;
- c) Pokud jde o přímou trasu **Ischia/Neapol**, v období 2009–2011 zajišťovala společnost Caremar spoje kombinovaných služeb trajektem v konkurenci se společností Medmar a osobní spoje křídlovou lodí v konkurenci se společností Alilauro. Stav konkurenčního prostředí, jak jej popisuje Itálie (viz 185. bod odůvodnění písm. c)), ukazuje, že služby poskytované konkurencí společnosti Caremar nestačily k uspokojení potřeb místních obyvatel v oblasti veřejných služeb. Za prvé konkurenti společnosti Caremar neposkytovali na této přímé trase žádné služby za tržních podmínek a služby poskytované v rámci závazku veřejné služby byly buď provozovány pouze v letním období (spoje kombinovaných služeb poskytovaných společností Medmar od 1. ledna 2009 do 30. září 2011), nebo vždy v jinou denní dobu než služby poskytované společností Caremar⁽²²⁰⁾. Z tohoto důvodu se Komise domnívá, že se Itálie nedopustila zjevně nesprávného posouzení, když považovala poskytování kombinovaných služeb námořní dopravy a osobní dopravy na této trase za selhání trhu. Tento závěr platí i v případě, že by přímý spoj Ischia/Neapol byl vzájemně zastupitelný se spojením s mezipřistáním na Procidě, a to i přes rozdílnou délku plavby⁽²²¹⁾. Jak je upřesněno v 365. bodě odůvodnění písm. d), služby poskytované konkurencí společnosti Caremar na trase Ischia/Procida/Neapol nestačily k zajištění dostatečně pravidelného spojení mezi Ischií a Neapolí.
- d) pokud jde o trasu **Ischia/Procida/Neapol**, v období 2009–2011 byla společnost Caremar jediným provozovatelem lodní dopravy, který na této trase poskytoval celoročně dostatečný počet denních spojů (kombinované i osobní) dopravy. Pokud jde o spoje kombinované dopravy, na této trase nepůsobila žádná rejdařská společnost za tržních podmínek celoročně; společnost Medmar, která byla jedinou další společností poskytující služby kombinované dopravy na této trase, ve skutečnosti provozovala spoje v rámci závazku veřejné služby, přičemž podle Itálie tyto závazky veřejné služby, které byly zajišťovány v jiných časech než služby poskytované společností Caremar, nebyly dodržovány (viz bod odůvodnění 185 písm. d)). Pokud jde o osobní dopravu, jediná další společnost, která na této trase provozovala osobní dopravu, společnost SNAV

⁽²²⁰⁾ Pokud jde o kombinované služby poskytované celoročně, z Ischie provozovala společnost Caremar spoje v 8:45, zatímco společnost Medmar provozovala (od 1. října 2011) v létě spoj v 17:00 a v zimě v 16:35; z Neapole provozovala společnost Caremar spoj v 16:05 a 20:25, zatímco společnost Medmar (od 1. října 2011) provozovala spoj v 8:35, 14:10 a 18:30. Pokud jde o osobní dopravu zajišťovanou celoročně, z Neapole provozovala společnost Caremar v období od 1. ledna 2009 do 30. září 2011 spoje v 7:50 a 18:15, zatímco společnost Alilauro provozovala v období od 1. ledna 2009 do 30. září 2011 spoj v 9:35 a od 1. října 2011 spoje v 7:35 a 20:10; z Ischie provozovala společnost Caremar od 1. ledna 2009 do 30. září 2011 spoje v 6:50 a 8:50, zatímco společnost Alilauro v období od 1. ledna 2009 do 30. září 2011 neprovozovala z Ischie celoročně žádný spoj. Od 1. října 2011, kdy společnost Alilauro začala na trase z Ischie do Neapole provozovat celoročně spoje v rámci závazku veřejné služby, neprovozovala společnost Caremar na trase z Ischie do Neapole žádnou osobní dopravu.

⁽²²¹⁾ Pokud jde o spoje kombinovaných služeb trajektem, zastávkou na Procidě se prodlužuje cesta asi o 15 minut (takže přímá trasa Ischia/Neapol trvá 1 hod. 25 min.). Pokud jde o osobní dopravu křídlovou lodí, zastávkou na Procidě se prodlužuje cesta o téměř 30 minut (takže přímá trasa Ischia/Neapol trvá 45 minut).

zajišťovala pouze jednu každodenní plavbu celoročně (všechny ostatní plavby byly soustředěny do letního období), a to plavbu s odjezdem z Ischie (Casamicciola) v 9:45 a z Procidy v 10:05. Tato služba zjevně nestačila k uspokojení potřeb místního obyvatelstva v námořní dopravě, vzhledem k tomu, že byla zajišťována v časech, které nevyhovovaly potřebám dojíždějících (zejména pracovníků a studentů) z Ischie, a že byla provozována pouze v jednom směru. Naproti tomu, jak je uvedeno v 39. bodě odůvodnění písm. d), od 1. ledna 2009 do 31. září 2011 byla společnost Caremar povinna zajišťovat celoročně osm denních spojů osobní dopravy a od 1. října 2011 celoročně deset denních spojů osobní dopravy v časech, které vyhovují potřebám dojíždějících⁽²²²⁾, přičemž v období od 1. června do 30. září byly přidány ještě další dvě plavby⁽²²³⁾. Z tohoto důvodu se Komise domnívá, že se Itálie nedopustila zjevně nesprávného posouzení, když považovala poskytování kombinovaných služeb námořní dopravy a osobní dopravy na této trase za selhání trhu;

- e) pokud jde o trasu **Ischia/Procida/Pozzuoli**, v období 2009–2011 zajišťovala společnost Caremar spoje kombinovaných služeb trajektem v konkurenci se společností Medmar. Stav konkurenčního prostředí, jak jej popisuje Itálie (viz 185. bod odůvodnění písm. e)), ukazuje, že služby poskytované společností Medmar s mezipřistáním v Procidě nestačily k uspokojení potřeb místních obyvatel v oblasti veřejných služeb vzhledem k jejich velmi omezené četnosti (jednou denně celoročně v rámci závazku veřejné služby, s jednou dodatečnou plavbou z Ischie v 7:30 během školního roku za tržních podmínek) a jejich soustředění v časných ranních hodinách, takže zbývající část dne zůstala zcela nepokrytá⁽²²⁴⁾. Z tohoto důvodu se Komise domnívá, že se Itálie nedopustila zjevně nesprávného posouzení, když považovala poskytování kombinovaných služeb námořní dopravy na této trase za selhání trhu;

- f) pokud jde o trasu **Ischia/Procida**, Komise konstatuje, že v období 2009–2011 nebyla společnost Caremar povinna zajišťovat žádné další služby kromě těch, které už dříve zajišťovala na trasách Ischia/Procida/Pozzuoli a Ischia/Procida/Neapol (viz 39. bod odůvodnění písm. f)). Proto není třeba posuzovat stav konkurenčního prostředí v tomto segmentu odděleně od stavu, který už byl popsán v 365. bodě odůvodnění písm. d) a e), s ohledem na trasy Ischia/Procida/Neapol a Ischia/Procida/Pozzuoli;

- g) pokud jde o trasu **Procida/Pozzuoli**, společnost Caremar v období 2009–2011 zajišťovala osobní dopravu křídlovou lodí v konkurenci se společnostmi Procida Lines, Gestour a Ippocampo, které na této trase provozovaly spoje kombinované dopravy trajektem. Služby společnosti Caremar a služby poskytované jejími konkurenty však nebyly vzájemně zastupitelné, protože plavby křídlovou lodí jsou mnohem rychlejší než plavby trajektem (50 minut plavby trajektem oproti 15 minutám plavby křídlovou lodí). V každém případě, bez ohledu na míru vzájemné zastupitelnosti osobní dopravy a kombinované dopravy, byly služby poskytované konkurenty společnosti Caremar během roku, konkrétně společnostmi Gestour a Procida Lines, protože společnost Ippocampo provozovala dopravu pouze v letním období, poskytovány v jiných časech než služby poskytované společností Caremar⁽²²⁵⁾ (viz bod odůvodnění 185 písm. g)). Z tohoto důvodu se Komise domnívá, že se Itálie nedopustila zjevně nesprávného posouzení, když považovala poskytování služeb osobní dopravy na této trase za selhání trhu;

⁽²²²⁾ Konkrétně z Neapole v **8:50** (do 1. října 2011 v 9:55), **11:45, 13:10, 15:10 a 18:15**. Z Ischie v **7:30, 10:10, 13:05** (ve 12:00 do 1. října 2011, **14:30** (ve 14:15 do 1. října 2011) a v **16:30** (v 16:15 do 1. října 2011).

⁽²²³⁾ Konkrétně z Ischie na Procidu a následně do Neapole v **19:35** (s odjezdem z Procidy ve 20:00) a z Neapole na Procidu a následně na Ischii ve **20:55** (s odjezdem z Procidy ve 21:30).

⁽²²⁴⁾ Od 1. ledna 2009 do 30. září 2011 poskytovala společnost Medmar pouze jednu službu za tržních podmínek, a to z Ischie v **7:30** během školního roku (od 16. září do 14. června), a dvě služby v rámci závazku veřejné služby celoročně, a to z Ischie (Casamicciola) ve **2:30** a z Pozzuoli ve **4:10**.

⁽²²⁵⁾ Z Procidy provozovala společnost Caremar celoročně spoj v 8:25 (od 1. října 2011 v 8:10), zatímco společnost Gestour provozovala celoročně spoje v 6:50, 9:30, 11:20, 14:05 (do 30. září 2011), 17:05 (do 30. září 2011) a v 18:55 a společnost Procida Lines provozovala spoje v 5:50, 7:50, 10:45, 12:40, 15:25, 17:30 a v 19:15). Z Pozzuoli provozovala společnost Caremar spoj v 8:55 (od 1. října 2011 v 8:50), zatímco společnost Gestour provozovala celoročně spoje v 6:00, 8:30, 10:35, 12:55, 15:05 (do 30. září 2011), 17:55 (do 30. září 2011) a v 19:50 a Procida Lines spoje v 5:05, 7:05, 9:25 (do 30. září 2011), 11:50, 13:35, 16:25, 18:25 a ve 20:00).

- h) pokud jde o trasu **Procida/Neapol**, společnost Caremar zajišťovala v letech 2009–2011 osobní spoje křídlovou lodí v konkurenci se společnostmi SNAV a Medmar. Do 30. září 2011 však společnost Medmar neprovozovala žádné další plavby kromě těch, které už dříve provozovala na trase Ischia/Procida/Neapol a společnost SNAV zajišťovala pouze jednu plavbu celoročně kromě těch, které už dříve provozovala na trase Ischia/Procida/Neapol (s odjezdem z Procidy v 7:35). Od 1. října 2011 provozovala společnost Medmar jednu denní plavbu navíc k těm, které už dříve zajišťovala na trase Ischia/Procida/Neapol (z Neapole v 00:20), a společnost SNAV celoročně zajišťovala pouze s jednu denní plavbu navíc k těm, které už dříve provozovala na trase Ischia/Procida/Neapol (tentokrát z Neapole ve 12:30). Všechny tyto plavby byly zajišťovány v rámci závazku veřejné služby a v jiných časech než plavby společnosti Caremar ⁽²²⁶⁾ (viz bod odůvodnění 185 písm. h)). Navíc, i s přihlédnutím ke službám poskytovaným společnostmi SNAV a Medmar na trase Ischia/Procida/Neapol, žádný z provozovatelů lodní dopravy na této trase neposkytoval celoročně osobní dopravu za tržních podmínek, a osobní doprava zajišťovaná společnostmi Medmar a SNAV byla v některých časech dne, které jsou důležité pro zajištění spojení denně dojíždějících osob (mezi 6:00 a 7:00 a mezi 8:00 a 10:00 z Procidy a mezi 7:00 a 8:00 a mezi 17:00 a 18:00 z Neapole), bez pokrytí. Z těchto důvodů se Komise domnívá, že se Itálie nedopustila zjevně nesprávného posouzení, když považovala poskytování služeb osobní dopravy na této trase za selhání trhu;

(366) S ohledem na uvedené skutečnosti se Komise domnívá, že závazky veřejné služby stanovené v prodloužené původní úmluvě o provozování tras v Neapolském zálivu jsou odůvodněny skutečnou veřejnou potřebou zajistit územní kontinuitu. V době prodloužení platnosti původní úmluvy (2009, 2010) totiž samotné tržní síly (i po zavedení závazku veřejné služby) nestačily k uspokojení potřeb veřejné služby, které Itálie stanovila, pokud jde o četnost, plynulost a pravidelnost.

(367) Pokud jde o trasy v Pontinském souostroví, jak je uvedeno výše (viz 34. bod odůvodnění písm. b)), společnost Caremar provozovala do 31. května 2011 spoje osobní a kombinované dopravy na trasách Ponza/Formia, Ponza/Anzio a Formia/Ventotene. Závazky veřejné služby uložené společnosti Caremar na trasách na Pontinských ostrovech se týkaly obsluhovaných přístavů, typu a kapacity plavidel přidělených námořním spojením provozovaným v rámci režimu veřejné služby, četnosti služeb a maximálních sazeb, které mají být použity (viz 36. bod odůvodnění písm. d), 36. bod odůvodnění písm. e), 36. bod odůvodnění písm. f) a 40. až 44. bod odůvodnění).

(368) Komise konstatuje, že v období od 1. ledna 2009 do 31. května 2011 poskytovali služby osobní dopravy na trasách Ponza/Formia, Ponza/Anzio a Formia/Ventotene další dva provozovatelé, a to společnosti Vetur a/nebo SNAP. Jak však vyjasnila Itálie, služby společností Vetur a SNAP nelze považovat za vzájemně zastupitelné se službami nabízenými společnostmi Caremar, pokud jde o plynulost a pravidelnost (viz 186. bod odůvodnění).

(369) Konkrétně na trase **Ponza/Formia** provozovala společnost Vetur celoročně jeden každodenní spoj osobní dopravy křídlovou lodí v rámci závazku veřejné služby; zatímco společnost Caremar provozovala celoročně kromě jednoho každodenního spoje osobní dopravy křídlovou lodí také dva každodenní spoje kombinované dopravy na plavidlech (viz 36. bod odůvodnění písm. d)). Služby poskytované společností Vetur tedy nezahrnovaly přepravu vozidel a nákladu (např. poštovních zásilek), která měla podle Itálie zásadní význam pro zajištění každodenního spojení s pevninou pro osoby dojíždějící do zaměstnání vlastním vozidlem. Pokud jde o osobní dopravu, Itálie upřesnila (viz 185. bod odůvodnění písm. a)), že společnost Caremar byla povinna nechávat plavidla na ostrově přes noc, aby zajistila první denní plavbu a zaručila každodenní spojení s pevninou ze studijních a pracovních důvodů. Dostupnost plavidel na ostrově přes noc měla také zajistit námořní přepravu na pevninu v případě naléhavé potřeby lékařské pomoci, kterou by nebylo možné zajistit vrtulníkem. Komise proto dospěla k závěru, že se Itálie nedopustila zjevně nesprávného posouzení, když měla za to, že na této trase došlo k selhání trhu.

⁽²²⁶⁾ Konkrétně z Procidy do Neapole (40 minut plavby) v **6:35** a v **9:20** (v 9:25 mezi 1. říjnem 2011 a 16. lednem 2012) a z Neapole na Procidu (40 minut plavby) v **7:30** a v **17:45** (v 17:30 mezi 1. říjnem 2011 a 16. lednem 2012).

- (370) Na trase **Ponza/Anzio** provozovala společnost Vetur každodenní osobní dopravu křídlovou lodí za tržních podmínek během sezóny a v sobotu mimo sezónu v rámci závazku veřejné služby, zatímco společnost Caremar poskytovala každodenní vysokorychlostní spoj osobní dopravy v sezóně od pondělí do soboty a celoročně dva spoje kombinovaných služeb denně o nedělích a svátcích (viz 36. bod odůvodnění písm. e)). Itálie vysvětlila (viz 185. bod odůvodnění písm. b)), že závazek veřejné služby byl odůvodněn sociálním a hospodářským rozvojem a jeho cílem bylo zajistit cestujícím s vozidly možnost zpáteční plavby z/do Ponzy po celý rok alespoň o nedělích a svátcích (např. za účelem umožnění rodinných návštěv). Komise konstatuje, že služby poskytované společností Vetur nepokrývaly potřebu veřejné služby v oblasti přepravy vozidel a nákladu (např. poštovních zásilek). Kromě toho se osobní doprava poskytovaná společností Vetur v sezóně za tržních podmínek zaměřovala převážně na odvětví cestovního ruchu, zatímco přítomnost společnosti Caremar měla pokrýt dopravu rezidentů, a to i díky zajištění dostupných cen jízdného. Komise proto dospěla k závěru, že se Itálie nedopustila zjevně nesprávného posouzení, když měla za to, že na této trase došlo k selhání trhu.
- (371) Na trase **Formia/Ventotene** provozovala společnost Vetur mimo sezónu jeden osobní spoj křídlovou lodí denně a v sezóně navíc jednu plavbu každé pondělí, obě v rámci závazku veřejné služby a společnost SNAP provozovala v sezóně jeden osobní spoj křídlovou lodí za tržních podmínek. Naproti tomu společnost Caremar provozovala celoročně dva každodenní spoje kombinované dopravy a dva každodenní spoje osobní dopravy⁽²²⁷⁾ (viz 36. bod odůvodnění písm. f)). Služby poskytované společnostmi Vetur a SNAP nepokrývaly potřebu veřejné služby v oblasti přepravy vozidel a nákladu (např. poštovních zásilek), přičemž v osobní dopravě vzhledem ke své omezené četnosti a pravidelnosti nepostačovaly k zajištění územní kontinuity s pevninou. Jak vysvětlila Itálie (viz 185. bod odůvodnění písm. c)), služby společnosti Caremar umožnily rezidentům cestovat na pevninu z pracovních nebo studijních důvodů. Navíc lodě společnosti Caremar zůstávaly na ostrově přes noc, takže v případě naléhavé potřeby lékařské pomoci zajišťovaly námořní přepravu na pevninu. Komise proto dospěla k závěru, že se Itálie nedopustila zjevně nesprávného posouzení, když měla za to, že na této trase došlo k selhání trhu.

Co nejméně narušující přístup

- (372) Komise konstatuje, že vzhledem k plánované privatizaci společnosti Caremar a s cílem zajistit kontinuitu veřejných služeb, které byly poskytovány na základě původní úmluvy, se Itálie rozhodla prodloužit platnost původní úmluvy v nezměněné podobě (s výjimkou změny v metodice vyrovnávací platby, která platila od roku 2010).
- (373) Komise uznává, že poptávka uživatelů nemohla být uspokojena pouze na základě závazku veřejné služby bez vyrovnávací platby, který byl uložen konkurentům společnosti Caremar na daných trasách. Z důvodů už uvedených výše (262. až 265. bod odůvodnění) nebyl režim závazků veřejné služby v Neapolském zálivu v žádném ohledu srovnatelný se závazkem veřejné služby uloženým společnosti Caremar na základě prodloužené původní úmluvy. Je třeba připomenout, že od konce prosince 2010 do 1. října 2011 přestali konkurenti společnosti Caremar (s výjimkou společností Gestour a Procida Lines) služby v rámci závazků veřejné služby bez vyrovnávací platby poskytovat. Bez společnosti Caremar by většina tras v Neapolském zálivu nebyla obsluhována (viz bod odůvodnění 183) písm. b)). Pokud jde o trasy v Pontinském souostroví, Komise konstatuje, že nabídka ostatních provozovatelů na těchto trasách nesplňuje (všechny) požadavky na pravidelnost, plynulost, kapacitu a cenu a že provoz většiny (ne-li všech) tras, zejména mimo sezónu, je ztrátový, takže bez vyrovnávací platby za závazek veřejné služby by pravděpodobně nebyly vůbec provozovány. Komise kromě toho uznává, že vzhledem k procesu privatizace společnosti Caremar bylo prodloužení platnosti původní úmluvy jediným způsobem, jak zajistit kontinuitu veřejných služeb do doby, než bude privatizace společnosti Caremar dokončena.

Závěr

- (374) Komise proto dospěla k závěru, že se Itálie nedopustila zjevně nesprávného posouzení při vymezení služeb svěřených společnosti Caremar jako služeb obecného hospodářského zájmu pro trasy uvedené v 365. a 367. až 371. bodě odůvodnění. Pochybnosti, které Komise vyjádřila v rozhodnutích o rozšíření řízení z let 2011 a 2012, jsou proto rozptýleny.

⁽²²⁷⁾ V pondělí čtyři spoje denně.

9.3.2 Potřeba pověřovacího aktu obsahujícího popis závazku veřejné služby a metody výpočtu vyrovnávací platby

- (375) Jak je uvedeno v bodě 2.3 rámce pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2011, z pojmu služeb obecného hospodářského zájmu ve smyslu článku 106 Smlouvy o fungování EU vyplývá, že dotčený podnik byl pověřen poskytováním služeb obecného hospodářského zájmu jedním nebo několika akty.
- (376) Tyto akty musí stanovit zejména: a) přesnou povahu závazku veřejné služby a dobu jeho trvání; b) označení dotčeného podniku a území; c) povahu udělených výlučných práv; d) parametry pro výpočet, sledování a přezkum vyrovnávací platby a e) ustanovení pro vyloučení vyplacení nadměrného vyrovnání a pro jeho navrácení.
- (377) Ve svých rozhodnutích o zahájení řízení z roku 2011 a o rozšíření řízení z roku 2012 vyjádřila Komise pochybnosti o tom, zda pověřovací akt obsahoval úplný popis povahy závazku veřejné služby uloženého společnosti Caremar v období prodloužení. Komise však také připomněla, že různé prvky pověření mohou být uvedeny v několika aktech, aniž by byla zpochybněna přiměřenost vymezení závazku. V období prodloužení zahrnoval pověřovací akt společnosti Caremar původní úmluvu (ve znění pozdějších změn a prodloužení), rozhodnutí regionální vlády č. 548 ze dne 1. dubna 2007, kterým se vymezuje závazek veřejné služby uložený společnosti Caremar, pokud jde o typ plavidel, četnost spojů a jízdní řády na období do 30. září 2011, rozhodnutí regionální vlády č. 443 ze dne 9. srpna 2011, kterým se vymezuje závazek veřejné služby uložený společnosti Caremar, pokud jde o typ plavidel na období od 1. října 2011 do 15. ledna 2012, a rozhodnutí regionální vlády č. 857 ze dne 30. prosince 2011, kterým se vymezuje závazek veřejné služby uložený společnosti Caremar, pokud jde o typ plavidel, četnost spojů a jízdní řády na období od 16. ledna 2012 do 31. července 2012 (viz 36. a 38. bod odůvodnění), řadu *ad hoc* rozhodnutí vydaných Itálií, rozhodnutí č. 111/2007 a zákon č. 166/2009.
- (378) V této souvislosti Komise nejprve konstatuje, že prodloužená původní úmluva, která tvoří akt pověření společnosti Caremar, zůstala plně použitelná do 31. července 2012 (viz 348. bod odůvodnění).
- (379) Pětileté plány podle prodloužené původní úmluvy stanoví trasy a přístavy, které mají být obsluhovány, typ a kapacitu plavidel, která se mají na dotyčných námořních spojích používat, četnost služby a jízdné, jež má být hrazeno, včetně dotovaného jízdného, zejména pro obyvatele ostrovních regionů. Komise konstatuje, že v roce 2007, tj. před prvním prodloužením platnosti původní úmluvy, přijal region Kampánie rozhodnutím regionální vlády č. 548 ze dne 1. dubna 2007 pětiletý plán na období 2007–2011, který byl používán beze změn, pokud jde o rozsah závazku veřejné služby, až do 30. září 2011. Tento plán byl proto použitelný v době prvního prodloužení platnosti původní úmluvy (v prosinci 2008), druhého prodloužení platnosti původní úmluvy (v září 2009) i třetího prodloužení platnosti původní úmluvy (v srpnu 2010). Pětiletý plán na období 2011–2015 byl přijat regionem Kampánie rozhodnutím regionální vlády č. 443 ze dne 9. srpna 2011, a byl pozměněn rozhodnutím regionální vlády č. 857 ze dne 30. prosince 2011 a zahrnoval období od 1. října 2011 do konce roku 2015. Pětiletý plán na období 2011–2015 platil beze změn po dobu, na niž se vztahovala prodloužená původní úmluva od 1. října 2011 do 31. července 2012, kdy skončila její platnost. Na tomto základě dospěla Komise k závěru, že závazky veřejné služby, které musela společnost Caremar plnit v období prodloužení, byly vymezeny dostatečně jasně.
- (380) Komise už ve 239. a 240. bodě odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení z roku 2011 uvedla, že parametry potřebné pro výpočet výše vyrovnávací platby byly stanoveny předem a jsou jednoznačně popsány. Zejména prodloužená původní úmluva pro rok 2009 (viz 48. a 52. bod odůvodnění) obsahuje úplný a přesný seznam nákladových položek, které je třeba vzít v úvahu, jakož i metodiku výpočtu návratnosti investovaného kapitálu pro provozovatele. Příslušná metodika pro období od 1. ledna 2010 do 31. prosince 2012 je stanovena v rozhodnutí č. 111/2007 (viz 53. bod odůvodnění). Rozhodnutí č. 111/2007 zejména podrobně popisuje nákladové položky, k nimž se přihlíží, a návratnost investovaného kapitálu. Prodloužená původní úmluva zajistila, že vyrovnávací platba vycházela ze skutečných nákladů a příjmů vynaložených na poskytování veřejné služby. Tak bylo možné zjistit případné nadměrné vyrovnání a snadno mu zamezit. Stát mohl případně získat nadměrné vyrovnání od společnosti Caremar zpět.

- (381) Komise se tudíž domnívá, že pro období prodloužení původní úmluvy obsahovaly pověřovací akty jednoznačné vymezení závazku veřejné služby, dobu trvání, dotčený podnik a dotčené území, parametry pro výpočet, kontrolu a přezkum vyrovnávací platby, jakož i způsoby zamezení a vrácení případného nadměrného vyrovnání, jak to vyžaduje rámec pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2011.

9.3.3 Doba trvání pověření

- (382) Jak je uvedeno v bodě 17 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 služby obecného hospodářského zájmu“.
- (383) Komise konstatuje, že prodloužení původní úmluvy bylo nezbytné k zajištění kontinuity veřejné služby do dokončení privatizace.
- (384) Vzhledem k tomu, že doba trvání prodloužení původní úmluvy byla odůvodněna potřebou privatizace společnosti Caremar a že tato prodloužení nezpůsobila, že by doba trvání pověření službou obecného hospodářského zájmu přesáhla dobu potřebnou k odpisu pravidel používaných společností Caremar pro poskytování služby obecného hospodářského zájmu (která může přesáhnout 25 let), dospěla Komise k závěru, že obě prodloužení původní úmluvy jsou v souladu s bodem 17 rámce pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2011.

9.3.4 Soulad se směrnicí 2006/111/ES

- (385) V bodě 18 rámce pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2011 se „[...] podpora považuje za slučitelnou s vnitřním trhem na základě čl. 106 odst. 2 Smlouvy, pouze pokud podnik v příslušném případě splňuje požadavky směrnice 2006/111/ES o zprůhlednění finančních vztahů mezi členskými státy a veřejnými podniky a o finanční průhlednosti uvnitř jednotlivých podniků“⁽²²⁸⁾.
- (386) V bodě 44 rámce pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2011 se dále vyžaduje: „[v]ykonává-li podnik činnosti spadající do rozsahu služeb obecného hospodářského zájmu i mimo něj, musí ve svém vnitropodnikovém účetnictví uvádět náklady a příjmy spojené se službami obecného hospodářského zájmu odděleně od nákladů a příjmů za poskytování jiných služeb v souladu se zásadami stanovenými v bodě 31.“
- (387) Itálie potvrdila, že společnost Caremar působila v oblasti poskytování veřejných služeb pouze v rámci prodloužené původní úmluvy. Společnost Caremar proto nelze považovat za „podnik, u něhož se vyžaduje vedení oddělených účtů“ ve smyslu směrnice 2006/111/ES⁽²²⁹⁾ a požadavky na transparentnost stanovené v čl. 1 odst. 2 směrnice 2006/111/ES se nepoužijí, protože ty se týkají pouze podniků, které vykonávají i jiné činnosti než služby obecného hospodářského zájmu, jimiž je podnik pověřen.
- (388) Pokud jde o požadavky na transparentnost stanovené v čl. 1 odst. 1 směrnice 2006/111/ES, Komise poznamenává, že z prodloužené původní úmluvy je zřejmá výše veřejných prostředků, které orgány veřejné moci poskytly společnosti Caremar, a způsob, jakým byly tyto veřejné prostředky skutečně použity.

⁽²²⁸⁾ Směrnice Komise 2006/111/ES ze dne 16. listopadu 2006 o zprůhlednění finančních vztahů mezi členskými státy a veřejnými podniky a o finanční průhlednosti uvnitř jednotlivých podniků (Úř. věst. L 318, 17.11.2006, s. 17).

⁽²²⁹⁾ Podle čl. 2 odst. 1 písm. d) směrnice 2006/111/ES „podniky, u nichž se vyžaduje vedení oddělených účtů“, jsou takové podniky, kterým členské státy přiznávají zvláštní nebo výlučná práva podle čl. 86 odst. 1 [čl. 106 odst. 1] Smlouvy, nebo ty, které byly pověřeny poskytováním služeb obecného hospodářského zájmu ve smyslu čl. 86 odst. 2 [čl. 106 odst. 2] Smlouvy a dostávají na takové služby státní podporu v jakékoli podobě a které vykonávají další činnosti.

- (389) Komise se proto domnívá, že bod 18 rámce pro služby obecného hospodářského zájmu je splněn a že bod 44 rámce pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2011 se nepoužije.

9.3.5 Výše vyrovnávací platby

- (390) V bodě 21 rámce pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2011 je uvedeno, že „[...] výše vyrovnávací platby nesmí překročit částku, která je nezbytná k pokrytí čistých nákladů⁽²³⁰⁾ na plnění závazků veřejné služby, včetně přiměřeného zisku“.
- (391) Jelikož v posuzovaném případě, zejména pokud jde o prodloužení původní úmluvy, vyrovnávací platba představuje protiprávní podporu poskytnutou před vstupem prodloužení v platnost, bod 69 rámce pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2011 konkrétně stanoví, že pro účely posouzení státní podpory se nevyžaduje použití metodiky čistých ušetřených nákladů podle bodu 24 rámce pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2011. Místo toho lze použít alternativní metody výpočtu čistých nákladů nezbytných k plnění závazku veřejné služby, například metodu přidělování nákladů. Podle této metody se čisté náklady vypočítají jako rozdíl mezi náklady a příjmy určitého dodavatele na plnění závazků veřejné služby, jak je uvedeno a odhadnuto v pověřovacím aktu. V bodech 28 až 38 rámce pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2011 je podrobněji vymezen způsob použití této metody.
- (392) V rozhodnutí o zahájení řízení z roku 2011 a v rozhodnutí o rozšíření řízení z roku 2012 vyjádřila Komise pochybnosti rovněž ohledně rizikové přírážky ve výši 6,5 %, která se uplatňovala od roku 2010. Komise měla zejména pochybnosti o tom, zda tato přírážka odráží náležitou úroveň rizika, neboť se na první pohled nezdálo, že by společnost Caremar převzala rizika, jež jsou obvykle spojena s provozováním těchto služeb. Nákladové položky zohledněné při výpočtu vyrovnávací platby zahrnují konkrétně veškeré náklady související s poskytováním služby a jsou rovněž zohledněny změny, například pokud jde o ceny paliva. Komise se proto v této fázi domnívala, že společnost Caremar mohla obdržet nadměrné vyrovnání.
- (393) Pokud jde o výši přiměřeného zisku, Komise uvádí, že návratnost kapitálu byla vypočtena na základě rizikové přírážky ve výši 6,5 % pomocí vzorce pro ukazatel WACC⁽²³¹⁾. Jak už bylo uvedeno (viz 280. bod odůvodnění), tato riziková přírážka je plně v souladu s rizikovou přírážkou ve výši 6,4 %, kterou členský stát stanovil pro toto odvětví na základě makroekonomických analýz.
- (394) Komise navíc porovnávala návratnost vloženého kapitálu ve výši 6,5 %, která byla uplatněna na společnost Caremar, s mediánem návratnosti kapitálu dosaženým srovnávací skupinou v letech 2008 a 2011 (roky před pověřením společnosti Caremar). Srovnávací skupinu tvoří vybraní provozovatelé trajektové dopravy, kteří nabízeli námořní spoje v rámci Itálie nebo mezi Itálií a jinými členskými státy⁽²³²⁾ a které Komise považuje za dostatečně reprezentativní pro situaci na trhu. Z analýzy vyplývá, že návratnost kapitálu dosažená společností Caremar je podobná mediánu návratnosti, jakou dosáhly společnosti ve srovnávací skupině. Návratnost kapitálu ve výši 6,5 % z pohledu *ex ante* proto rovněž odpovídala rizikům, kterým byl vystaven při provozování veřejných služeb v rámci prodloužené původní úmluvy.

⁽²³⁰⁾ V této souvislosti se čistými náklady rozumí čisté náklady stanovené v souladu s bodem 25 rámce pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2011 nebo náklady snížené o výnosy, pokud nelze použít metodiku čistých ušetřených nákladů.

⁽²³¹⁾ Výsledkem součtu rizikové přírážky a bezrizikové úrokové míry je hodnota nákladů na rizikový kapitál, která je nezbytná pro stanovení míry návratnosti kapitálu vypočtené na základě ukazatele váženého průměru nákladů kapitálu.

⁽²³²⁾ To se týká konkrétně společností Minoan Lines Shipping, La Meridionale, Moby, Grandi Navi Veloci, Libertylines, Grimaldi Group, Corsica Ferries a Caronte & Tourist. Ze srovnávací skupiny byly vyloučeny ostatní společnosti bývalé skupiny Tirrenia (např. CIN, Laziomar, Siremar a Toremar).

- (395) Pokud jde o otázku, zda tato přírážka odráží míru rizika, které společnost Caremar nese při poskytování služby obecného hospodářského zájmu, Komise poznamenává, že změny cen pohonných hmot by mohly být zohledněny pouze prostřednictvím případné roční úpravy stropu jízdného. Výpočet vyrovnávací platby proto nemusel nutně zahrnovat zvýšení cen pohonných hmot, pokud se toto zvýšení nepromítlo do vyšších cen jízdného. To potvrzuje skutečnost, že jak ukazuje tabulka 12, dostala společnost Caremar v letech 2011 a 2012 nedostatečné vyrovnání v důsledku výrazného zvýšení nákladů na pohonné hmoty a snížení počtu cestujících v důsledku hospodářské krize v těchto letech. Společnost Caremar byla proto v příslušném období vystavena rizikům, která jí v praxi neumožňovala využívat žádnou ziskovou marži.
- (396) Komise konstatuje, že předložené rozhodnutí č. 111/2007 zohledňuje určité tržní hodnoty platné v odvětví námořní kabotáže. Rozhodnutí stanoví náklady způsobitelné pro účely závazků veřejné služby, jakož i zásady výpočtu míry návratnosti kapitálu na základě informací, podmínek a rizik relevantních pro toto konkrétní odvětví.
- (397) Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem má Komise za to, že návratnost kapitálu ve výši 6,5 % je na přiměřené úrovni.
- (398) V této souvislosti Komise na základě účetních závěrek pro jednotlivé trasy, které předložila Itálie a jejichž souhrn je uveden v tabulce 12, ověřila, že v období od roku 2009 do července 2012 (původní úmluva) nepřekročila skutečná vyrovnávací platba za závazek veřejné služby vyplacená společnosti Caremar hodnotu způsobitelné vyrovnávací platby včetně 6,5 % návratnosti kapitálu. Provozní výsledky společnosti Caremar za celé období (2009 až 2012) vykazují záporný výsledek:

Tabulka 12

Čisté náklady na spoje veřejné služby provozované společností Caremar v období 2009–červenec 2012

(EUR)

Caremar	2009	2010	2011	2012	Celkový součet
Příjmy celkem	26 854 000	26 139 000	24 362 000	13 348 000	90 703 000
– Celkové náklady	54 349 000	52 773 000	47 166 000	24 908 000	179 196 000
– Odpisy	2 445 000	2 060 000	1 817 000	827 000	7 149 000
= Čisté náklady veřejné služby	– 29 940 000	– 28 694 000	– 24 621 000	– 12 387 000	– 95 642 000
+ Návratnost kapitálu (6,5 %)	– 924 105	– 547 000	– 425 000	– 314 000	– 2 210 105
= Způsobitelná vyrovnávací platba	– 30 864 105	– 29 241 000	– 25 046 000	– 12 701 000	– 97 852 105
+ Skutečná vyrovnávací platba	32 474 450	29 869 832	24 018 645	11 473 000	97 835 927
= Nadměrné/ nedostatečné vyrovnání	1 610 345	628 832	– 1 027 355	– 1 228 000	– 16 178

- (399) V bodě 49 rámce pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2011 se členským státům ukládá povinnost zajistit, aby vyrovnávací platba udělená za poskytování služby obecného hospodářského zájmu nevedla k tomu, že podniky dostávají nadměrné vyrovnání (jak je definováno v bodě 47 zmíněného rámce). Členské státy musí mimo jiné na žádost Komise tuto skutečnost doložit. Musí rovněž provádět pravidelné kontroly nebo zajistit provádění takových kontrol na konci doby pověření a v každém případě v intervalech nepřesahujících tři roky. Tím se zajistí, že výše vyrovnávací platby nepřesáhne čisté náklady na službu (k nimž je v zásadě připočtena návratnost kapitálu).

- (400) Itálie na žádost Komise potvrdila, že částka vyrovnávací platby poskytnutá společnosti Caremar byla ověřena v souladu s rozhodnutím č. 111/2007, kterým se stanoví mechanismus ověřování na konci každého tříletého regulačního období pro rozpočtové roky 2010, 2011 a 2012 (do 1. srpna 2012). Itálie dále uvedla, že z důvodu transparentnosti a odpovědnosti zahrnovalo ověření i rozpočtový rok 2009, ačkoli se na něj nařízení č. 111/2007 ještě nevztahovalo. Po těchto ověřeních Itálie zjistila nedostatečné vyrovnání, jak je uvedeno v tabulce 12.
- (401) Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem se Komise domnívá, že tato opatření jsou dostatečná k zamezení a odhalení případného nadměrného vyrovnání. Výše vyrovnávací platby poskytnuté společnosti Caremar během prodloužení platnosti původní úmluvy proto nevedla k nadměrnému vyrovnání podle oddílu 2.8 rámce pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2011.

9.3.6 Přednost v přístavu

- (402) V čl. 19b odst. 21 zákona č. 166/2009 je jednoznačně stanoveno, že přednost v přístavu je nezbytná k zajištění územní kontinuity s ostrovy a vzhledem k závazkům veřejné služby uloženým společností bývalé skupiny Tirrenia (včetně společnosti Caremar). Pokud by společnosti pověřené závazkem veřejné služby neměly v přístavu přednost, je možné, že by tyto společnosti musely před dokováním čekat, než na ně přijde řada, což by způsobovalo zpoždění, která by mařila účel spočívající v zajištění spolehlivého a pohodlného spojení pro spotřebitele. Pravidelný jízdní řád je skutečně nezbytný k uspokojení potřeb obyvatel ostrovů v oblasti mobility a k příspěvku k hospodářskému rozvoji těchto ostrovů. Kromě toho je přednost v přístavu nezbytná k zajištění toho, aby přístavy přidělovaly kotviště a časy kotvení takovým způsobem, aby provozovatel veřejné služby mohl dodržovat své závazky veřejné služby.
- (403) Komise se v této souvislosti domnívá, že toto opatření bylo provedeno s cílem umožnit společnosti Caremar plnění závazků veřejné služby, které představují skutečnou službu obecného hospodářského zájmu (viz oddíl 9.3.1). Itálie rovněž potvrdila, že přednost v přístavu se vztahuje pouze na služby poskytované v rámci režimu veřejné služby.
- (404) Komise už podrobně posoudila slučitelnost služeb obecného hospodářského zájmu a související vyrovnávací platbu pro společnost Caremar během prodloužení platnosti původní úmluvy (viz oddíly 9.3.1 až 9.3.5). Komise se tudíž domnívá, že její posouzení slučitelnosti přednosti v přístavu lze omezit na zjištění, zda mohlo toto opatření vést k nadměrnému vyrovnání.
- (405) Komise má za to, že případná peněžní výhoda plynoucí z přednosti v přístavu by byla omezená (viz 225. bod odůvodnění). Omezené by proto bylo rovněž riziko nadměrného vyrovnání plynoucí z tohoto opatření. Pokud by navíc toto opatření snížilo provozní náklady nebo zvýšilo příjmy poskytovatele veřejných služeb, projevy by se tyto účinky plně ve vnitropodnikovém účetnictví provozovatele. Kontroly nadměrného vyrovnání, které byly provedeny ve vztahu ke společnosti Caremar a které jsou popsány v oddíle 9.3.5, jsou tudíž schopné odhalit i případné nadměrné vyrovnání vyplývající z přednosti v přístavu.
- (406) Komise proto dospěla k závěru, že přednost v přístavu, která je neoddělitelně spojena s veřejnou službou poskytovanou společností Caremar během prodloužení platnosti původní úmluvy, je rovněž slučitelná s vnitřním trhem podle čl. 106 odst. 2 SFEU a rámce pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2011.

9.3.7 Závěr týkající se posouzení slučitelnosti s vnitřním trhem

- (407) Na základě posouzení uvedeného v 347. až 406. bodě odůvodnění dospěla Komise k závěru, že vyrovnávací platba vyplácená společnosti Caremar za poskytování služeb námořní dopravy podle prodloužené původní úmluvy v Neapolském zálivu v období od 1. ledna 2009 do 31. července 2012 a na Pontinských ostrovech od 1. ledna 2009 do 31. května 2011, spolu s předností v přístavu, je v souladu s platnými podmínkami rámce pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2011, a je tudíž slučitelná s vnitřním trhem podle článku 106 SFEU.

10. Závěr

(408) Na základě výše uvedeného posouzení Komise rozhodla, že vyrovnávací platba za závazek veřejné služby vyplácená společnosti Caremar ve smyslu prodloužené původní úmluvy je slučitelná s vnitřním trhem podle článku 106 SFEU. Jelikož je přednost v přístavu neoddělitelně spojena s poskytováním služeb obecného hospodářského zájmu společností Caremar, je i toto opatření slučitelné s vnitřním trhem podle článku 106 SFEU.

(409) Komise má dále za to, že následující opatření nepředstavují státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU:

- vyrovnávací platba vyplácená společnosti Caremar za poskytování služeb námořní dopravy v rámci nové smlouvy o veřejných službách na období od 16. července 2015 do 15. července 2024 ve spojení s převzetím společnosti Caremar a předností v přístavu ve prospěch společnosti Caremar, neboť splňuje čtyři kritéria stanovená v rozsudku ve věci Altmark,
- možné použití finančních prostředků určených na modernizaci plavidel pro účely likvidity ze strany společnosti Caremar, neboť společnost Caremar tyto prostředky pro uvedené účely nepoužila,
- osvobození od daně vztahující se k procesu privatizace společnosti Caremar a možnost využít prostředky z fondu FAS na pokrytí potřeb likvidity podle zákona č. 163/2010.

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Vyrovňovací platba udělená společnosti Caremar a přednost v přístavu za poskytování služeb námořní dopravy v rámci prodloužení původní úmluvy na období od 1. ledna 2009 do 31. července 2012 představují státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU. Itálie poskytla podporu společnosti Caremar v rozporu s čl. 108 odst. 3 SFEU. Tato podpora je slučitelná s vnitřním trhem.

Článek 2

Uzavření nové smlouvy o veřejných službách na období od 16. července 2015 do 15. července 2024, včetně vyrovnávací platby za závazek veřejné služby vyplácené na základě této smlouvy ve spojení s prodejem společnosti Caremar a předností v přístavu, nepředstavuje státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU.

Článek 3

Společnost Caremar nevyužila možnosti dočasně použít finanční prostředky, které už byly vyčleněny na modernizaci a obnovu plavidel, k pokrytí případných naléhavých potřeb likvidity podle zákona č. 163/2010. V důsledku toho se nejedná o státní podporu ve prospěch společnosti Caremar ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU.

Článek 4

Osvobození od daně vztahující se k procesu privatizace společnosti Caremar podle zákona č. 163/2010 nepředstavují státní podporu ve prospěch společnosti Caremar ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU.

Článek 5

Možnost použít prostředky z fondu *Fondo Aree Sottoutilizzate* na pokrytí potřeb likvidity podle zákona č. 163/2010 nepředstavuje státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU.

Článek 6

Toto rozhodnutí je určeno Italské republice.

V Bruselu dne 8. července 2024.

Za Komisi
Margrethe VESTAGER
výkonná místopředsdkyně