



2025/440

14.3.2025.

ODLUKA KOMISIJE (EU) 2025/440

od 8. srpnja 2024.

o mjerama SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN) koje su Italija i regija Kampanija provele u korist društva Caremar i njegova stjecatelja udruženja poduzetnika SNAV/Rifim

(priopćeno pod brojem dokumenta C(2024) 4656)

(Vjerodostojan je samo tekst na engleskom jeziku)

(Tekst značajan za EGP)

EUROPSKA KOMISIJA,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije, a posebno njegov članak 108. stavak 2. prvi podstavak,

uzimajući u obzir Sporazum o Europskom gospodarskom prostoru, a posebno njegov članak 62. stavak 1. točku (a),

nakon što je pozvala zainteresirane strane da dostave svoje primjedbe u skladu s prethodno navedenim odredbama ⁽¹⁾ i uzimajući u obzir njihove primjedbe,

budući da:

1. POSTUPAK

- (1) Nakon nekoliko pritužbi ⁽²⁾ i razmjena informacija s talijanskim tijelima ⁽³⁾ Komisija je 5. listopada 2011. pokrenula službeni istražni postupak o mjerama koje je Italija donijela u korist društava bivše grupe Tirrenia („odluka o pokretanju postupka iz 2011.”) ⁽⁴⁾. Odlukom od 7. studenoga 2012., kako je izmijenjena 19. prosinca 2012. („odluka o proširenju postupka iz 2012.”) ⁽⁵⁾, Komisija je službeni istražni postupak proširila na određene dodatne mjere javne potpore donesene u korist tih društava.

⁽¹⁾ SL C 28, 1.2.2012., str. 18. i SL C 84, 22.3.2013., str. 58.

⁽²⁾ Komisija je 23. ožujka 2009., 9. prosinca 2009., 21. prosinca 2009., 6. siječnja 2010., 27. rujna 2010. i 12. listopada 2010. primila šest pritužbi o raznim mjerama potpore koje je Italija donijela u korist društava bivše grupe Tirrenia, koju su činila broderska društva Tirrenia di Navigazione S.p.A. („Tirrenia”), Adriatica S.p.A. („Adriatica”), Caremar – Campania Regionale Marittima S.p.A. („Caremar”), Saremar – Sardegna Regionale Marittima S.p.A. („Saremar”), Siremar – Sicilia Regionale Marittima S.p.A. („Siremar”) i Toremar – Toscana Regionale Marittima S.p.A. („Toremar”).

⁽³⁾ Talijanska tijela Komisiju su 29. srpnja 2010. obavijestila o naknadi za pružanje javne usluge koju je Italija 2009. i 2010. isplatila društvu Caremar. Ta obavijest i razmjene informacija koje su uslijedile s talijanskim tijelima, na temelju kojih je, među ostalim, obavijest o naknadi proširena na naknadu isplaćenu do kraja 2011., evidentirane su pod brojem predmeta N 338/2010. Međutim, mjera je poslije toga evidentirana kao neprijavljena potpora pod brojevima predmeta SA 32014, SA 32015 i SA 32016 jer je državna potpora uvedena prije nego što je Komisija mogla zauzeti stajalište o njezinoj spojivosti s unutarnjim tržištem. Italija je 28. rujna 2011. Komisiju obavijestila o namjeri privatizacije regionalnih društava bivše grupe Tirrenia, uključujući društvo Caremar.

⁽⁴⁾ Odluka o pokretanju postupka iz 2011. objavljena je u *Službenom listu Europske unije* (SL C 28, 1.2.2012., str. 18.). Komisija je pozvala zainteresirane strane da dostave primjedbe na mjere koje su predmet istražnog postupka.

⁽⁵⁾ Odluka o proširenju postupka iz 2012. objavljena je u *Službenom listu Europske unije* (SL C 84, 22.3.2013., str. 58.). Komisija je pozvala zainteresirane strane da dostave primjedbe na mjere koje su predmet istražnog postupka.

- (2) Komisija je prethodno navedeni službeni istražni postupak za društva Tirrenia, Saremar, Siremar, Toremar i Laziomar već zaključila zasebnim odlukama donesenima za svako od tih društava grupe Tirrenia ⁽⁶⁾.
- (3) Kad je riječ o društvu Caremar, odluka o pokretanju postupka iz 2011. odnosila se na sljedeće mjere:
- naknade dodijeljene za prometovanje na nekoliko pomorskih linija od 1. siječnja 2009. do 31. prosinca 2011.,
 - prioritet u pogledu vezova utvrđen Uredbom sa zakonskom snagom br. 135 od 25. rujna 2009. („Uredba sa zakonskom snagom 135/2009”), pretvorenom u Zakon br. 166 od 20. studenog 2009. („Zakon 166/2009”),
 - mjere utvrđene Uredbom sa zakonskom snagom br. 125 od 5. kolovoza 2010. („Uredba sa zakonskom snagom 125/2010”), pretvorenom u Zakon br. 163 od 1. listopada 2010. („Zakon 163/2010”), i
 - postupak privatizacije društva Caremar.
- (4) Italija je 15. studenog 2011., 30. studenog 2011. i 16. ožujka 2012. dostavila primjedbe o mjerama obuhvaćenima odlukom o pokretanju postupka iz 2011. Dopisom od 19. srpnja 2012. talijanska tijela dostavila su dodatne informacije o privatizaciji društva Caremar. Te informacije, koje su sadržavale detaljan opis uvjeta koje su talijanska tijela uvela potencijalnim ponuditeljima, nisu bile dostupne Komisiji u trenutku donošenja odluke o pokretanju postupka iz 2011. Talijanska tijela 4. listopada 2012. dostavila su dodatne informacije kao odgovor na zahtjev za informacije koje im je Komisija poslala 18. srpnja 2012.
- (5) Caremar je 19. i 21. ožujka 2012. dostavio primjedbe o odluci o pokretanju postupka iz 2011., koje su 26. ožujka 2012. proslijeđene Italiji. Italija je 26. travnja 2012. potvrdila da se slaže s očitovanjima društva Caremar.
- (6) Komisija je od nekoliko društava zaprimila i primjedbe i pritužbe o naknadi dodijeljenoj društvu Caremar za pružanje usluga u Napuljskom zaljevu. Komisija je s tim pritužbama postupala kao s primjedbama zainteresiranih strana u kontekstu službenog istražnog postupka jer su se odnosile na isti predmet kao odluka o pokretanju postupka iz 2011.
- (7) Društvo Alilauro S.p.A. („Alilauro”) 28. veljače 2012. podnijelo je pritužbu u kojoj je tvrdilo da postoji nezakonita državna potpora društvu Caremar koja proizlazi iz produljenja prvotne konvencije. Alilauro je 7. ožujka 2012. dostavio primjedbe o odluci o pokretanju postupka iz 2011.

⁽⁶⁾ Odlukom Komisije (EU) 2018/261 od 22. siječnja 2014. o mjerama potpore SA.32014 (2011/C), SA.32015 (2011/C), SA.32016 (2011/C) koje provodi regija Sardinija u korist Saremara (SL L 49, 22.2.2018., str. 22.) Komisija je zaključila službeni istražni postupak o nekim mjerama koje je regija Sardinija donijela u korist društva Saremar. Odlukom Komisije (EU) 2022/756 od 30. rujna 2021. o mjerama SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN) koje provode Italija i regija Sardinija u korist društva Saremar (SL L 138, 17.5.2022., str. 19.) Komisija je zaključila službeni istražni postupak o preostalim mjerama odobrenima društvu Saremar. Odlukom Komisije (EU) 2020/1412 od 2. ožujka 2020. o mjerama SA.32014, SA.32015, SA.32016 (11/C) (ex 11/NN) koje je Italija provela u korist društva Tirrenia di Navigazione i njegova stjecatelja, društva Compagnia Italiana di Navigazione (SL L 332, 12.10.2020., str. 45.) Komisija je zaključila službeni istražni postupak o mjerama odobrenima društvu Tirrenia i njegovu stjecatelju, društvu Compagnia Italiana di Navigazione, za razdoblje od 2009. do 2020. Odlukom Komisije (EU) 2022/348 od 17. lipnja 2021. o mjerama SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN) koje su Italija i regija Toscana provele u korist društva Toremar i njegova stjecatelja, društva Moby (SL L 64, 2.3.2022., str. 6) Komisija je zaključila službeni istražni postupak o mjerama odobrenima društvu Toremar i njegovu stjecatelju, društvu Moby S.p.A., za razdoblje od 2009. do 2023. Odlukom Komisije (EU) 2022/448 od 17. lipnja 2021. o mjerama SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN) koje je Italija provela u korist društva Siremar i njegova stjecatelja, društva Società Navigazione Siciliana (SL L 97, 24.3.2022., str. 1.) Komisija je zaključila službeni istražni postupak o mjerama odobrenima društvu Siremar i njegovu stjecatelju, društvu Società Navigazione Siciliana, za razdoblje od 2009. do 2028. Odlukom Komisije (EU) 2022/1328 od 30. rujna 2021. o mjerama SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN) koje su Italija i regija Lacij provele u korist društva Laziomar (SL L 200, 29.7.2022., str. 154.) Komisija je zaključila službeni istražni postupak o mjerama odobrenima društvu Laziomar i njegovu stjecatelju, društvu Compagnia Laziale di Navigazione S.r.l., za razdoblje od 2011. do 2024.

- (8) Komisija je 29. veljače 2012. zaprimila primjedbe društava Medmar Navi S.p.A. („Medmar”) i Navigazione Libera del Golfo S.r.l. („NLG”), 1. ožujka 2012. primjedbe društva SNAV S.p.A. („SNAV”) i udruženja Associazione Cabotaggio Armatori Partenopei („ACAP”), a 5. ožujka 2012. primjedbe društva Grandi Navi Veloci („GNV”). Komisija je primjedbe društava NLG, SNAV, ACAP i GNV 16. ožujka 2012. proslijedila Italiji, koja na njih nije odgovorila ni nakon podsjetnika koji je talijanskim tijelima poslan 1. listopada 2012. Komisija je 19. ožujka 2012. Italiji proslijedila primjedbe društva Medmar, na koje je Italija odgovorila 24. travnja 2012.
- (9) Komisija je 7. studenog 2012. odlukom o proširenju postupka iz 2012. istražni postupak proširila na naknadu za pružanje javne usluge isplaćenu svim društvima bivše grupe Tirrenia do završetka postupka privatizacije. Kad je riječ o društvu Caremar, proširenje se odnosilo na:
- naknadu dodijeljenu društvu Caremar od 1. siječnja 2012. pod istim uvjetima kao i 2011.,
 - naknadu koja se plaća za pružanje javne usluge na temelju novog ugovora o javnim uslugama, i
 - uvjete koje su talijanska tijela uvela potencijalnim ponuditeljima u postupku prodaje društva Caremar.
 - Italija je primjedbe o odluci o proširenju postupka iz 2012. dostavila u dopisima od 7. i 13. prosinca 2012.
- (10) Komisija je zaprimila i primjedbe društva GNV 3. prosinca 2012., društva Medmar 29. veljače 2013. i 5. ožujka 2013., društva NLG 5. ožujka 2013. i društva Alilauro 13. ožujka 2013.
- (11) Talijanska tijela 26. veljače 2013., 12. ožujka 2013. i 12. travnja 2013. dostavila su dodatne informacije o naknadi i privatizaciji društva Caremar.
- (12) Talijanska tijela Komisiji su 20. lipnja 2014. dostavila primjerak odluke Regionalnog upravnog suda regije Kampanije od 28. svibnja 2014. o poništenju natječajnog postupka za privatizaciju društva Caremar. Obavijestila su Komisiju da je pred talijanskim Državnim vijećem u tijeku žalbeni postupak protiv te odluke Regionalnog upravnog suda regije Kampanije. Talijansko Državno vijeće 10. veljače 2015. poništilo je odluku Regionalnog upravnog suda regije Kampanije od 28. svibnja 2014. i potvrdilo konačnu dodjelu društva Caremar udruženju poduzetnika SNAV/Rifim S.r.l. („SNAV/Rifim”).
- (13) Društvo Marworld Ship Management and Service S.p.A. („Marworld”) 15. srpnja 2015. Komisiji je podnijelo pritužbu na postupak privatizacije društva Caremar⁽⁷⁾. Budući da se ta pritužba odnosila na predmet obuhvaćen odlukom o pokretanju postupka iz 2011. i odlukom o proširenju postupka iz 2012., Komisija je s njom postupala kao s primjedbama zainteresiranih strana u kontekstu službenog istražnog postupka.

(7) Komisija je tu pritužbu evidentirala pod predmetom SA.42685.

- (14) Komisija se od 2014. do 2019. usredotočila na službeni istražni postupak o ostalim društvima grupe Tirrenia, prije svega o društvima Saremar ⁽⁸⁾ i Tirrenia ⁽⁹⁾, u skladu sa zahtjevom talijanskih tijela. Istražni postupak doveo je do donošenja konačnih odluka o društvima Saremar, Tirrenia, Siremar, Toremar i Laziomar u razdoblju od 2014. do 2022. (vidjeti uvodnu izjavu 2.). Osim toga, Komisija je 2. ožujka 2020. zaključila istražni postupak o društvima grupe Tirrenia osim društva Tirrenia, uključujući društvo Caremar, za razdoblje od 1992. do 2008. ⁽¹⁰⁾
- (15) Komisija je 25. siječnja 2018., 14. ožujka 2019., 10. kolovoza 2021. i 8. prosinca 2022. od talijanskih tijela zatražila dodatne informacije o društvu Caremar. Talijanska tijela te su informacije dostavila 9. svibnja 2018., 14. lipnja 2019., 14. lipnja 2019., 1. listopada 2021., 27. prosinca 2022. i 3. veljače 2023. Nadalje, od listopada 2022. do svibnja 2023. s talijanskim tijelima održano je nekoliko neformalnih razmjena informacija e-poštom.
- (16) Italija se 29. svibnja 2024. iznimno pristala odreći svojih prava na temelju članka 342. UFEU-a u vezi s člankom 3. Uredbe br. 1/1958 ⁽¹¹⁾ te je pristala da se ova Odluka donese i objavi na engleskom jeziku.
- (17) Ovom se Odlukom zaključuje službeni istražni postupak pokrenut odlukom o pokretanju postupka iz 2011. i proširen odlukom o proširenju postupka iz 2012. za dio koji se odnosi na mjere odobrene društvu Caremar i njegovu stjecatelj, tj. privremenom udruženju poduzetnika SNAV/Rifim.

2. KONTEKST

- (18) Caremar pruža usluge pomorskog prijevoza uglavnom između kontinentalnog dijela Italije (Napulj, Sorrento i Pozzuoli) i otoka Napuljskog zaljeva (Capri, Ischia, Procida), a do 1. lipnja 2011. te je usluge pružao i između kontinentalnog dijela Italije (Formia i Anzio) te Poncijskih otoka Ponza i Ventotene.
- (19) Caremar je te usluge pružao na temelju ugovora o javnim uslugama, koji obuhvaća obveze pružanja javnih usluga. Ovom Odlukom obuhvaćene su usluge pomorskog prijevoza koje je Caremar pružao na temelju i. ugovora o javnim uslugama koji je trebao isteći krajem 2008. („prvotna konvencija”), ali je produljen na razdoblje od 1. siječnja 2009. do 31. srpnja 2012., i ii. novog ugovora o javnim uslugama koji je obuhvaćao razdoblje od 16. srpnja 2015. do 15. srpnja 2024.

⁽⁸⁾ Dopisom od 14. svibnja 2013. regija Sardinija zatražila je od Komisije da iz službenog istražnog postupka pokrenutog odlukom o pokretanju postupka iz 2011. i proširenog odlukom o proširenju postupka iz 2012. izdvoji mjere koje se odnose na Saremar i njima da prednost, osobito s obzirom na predstojeću privatizaciju tog društva.

⁽⁹⁾ Dopisom od 2. kolovoza 2017. talijanska tijela zatražila su od Komisije da prednost da zaključivanju istražnog postupka o društvu Tirrenia i njegovu stjecatelj društvu CIN s obzirom na određene klauzule u kupoprodajnom ugovoru sklopljenim s društvom CIN. Osim toga, taj ugovor prvi je istekao od svih novih ugovora o javnim uslugama sklopljenih sa stjecateljima društava bivše grupe Tirrenia.

⁽¹⁰⁾ Odluka Komisije (EU) 2020/1411 od 2. ožujka 2020. o državnoj potpori C 64/99 (ex NN 68/99) koju je Italija provela u korist brodarskih društava Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar i Toremar (grupa Tirrenia) (SL L 332, 12.10.2020., str. 1.).

⁽¹¹⁾ Uredba br. 1 o određivanju jezika koji se koriste u Europskoj ekonomskoj zajednici (SL 17, 6.10.1958., str. 385.).

- (20) Od 1. kolovoza 2012. do 15. srpnja 2015. Caremar je usluge pomorskog prijevoza pružao na temelju ugovora o javnim uslugama koji je s regijom Kampanijom potpisao 19. prosinca 2012. („provizorni ugovor“) ⁽¹²⁾. Tim se ugovorom utvrđeno da će Caremar u Napuljskom zaljevu nastaviti pružati usluge koje je pružao tijekom razdoblja produljenja prvotne konvencije od 1. kolovoza 2012. (tj. od datuma kad je prestalo vrijediti produljenje prvotne konvencije utvrđeno Zakonom 163/2010). Provizorni ugovor prvotno je trebao isteći 31. prosinca 2012., ali je najprije produljen do 31. prosinca 2013., a zatim je izvršnim odlukama regije Kampanije ⁽¹³⁾ produljen do 15. srpnja 2015., odnosno do datuma završetka postupka privatizacije društva Caremar i stupanja na snagu novog ugovora o javnim uslugama s njegovim stjecateljem. Provizorni ugovor nije obuhvaćen službenim istražnim postupkom u skladu s odlukom o pokretanju postupka iz 2011. i odlukom o proširenju postupka iz 2012. ⁽¹⁴⁾, stoga ga Komisija nije ocijenila u ovoj Odluci.
- (21) Djelatnosti društva Caremar ograničene su na pružanje javnih usluga pomorskog prijevoza koje su mu povjerila talijanska tijela, odnosno usluga obuhvaćenih najprije produljenom prvotnom konvencijom, zatim provizornim ugovorom i naposljetku novim ugovorom o javnim uslugama.
- (22) Grupa Tirrenia bila je u vlasništvu Italije preko društva Fintecna ⁽¹⁵⁾, a prvotno se sastojala od šest društava: Tirrenia, Adriatica S.p.A. („Adriatica“), Caremar, Saremar, Siremar i Toremar. Ta su društva pružala usluge pomorskog prijevoza na temelju zasebnih ugovora o javnim uslugama sklopljenih s Italijom 1991., koji su bili na snazi dvadeset godina, i to od siječnja 1989. do prosinca 2008. Društvo Fintecna držalo je 100 % dioničkoga kapitala društva Tirrenia, koje je pak bilo stopostotni vlasnik regionalnih društava Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar i Toremar. Društvo Adriatica, koje je prometovalo na nekoliko linija između Italije te Albanije, Hrvatske, Grčke i Crne Gore, spojeno je s društvom Tirrenia 2004.
- (23) Svrha tih ugovora o javnim uslugama bila je zajamčiti redovitost i pouzdanost usluga pomorskog prijevoza na obuhvaćenim linijama. U tu je svrhu Italija društvima grupe Tirrenia dodijelila naknadu za pružanje javne usluge na temelju tih ugovora o javnim uslugama.
- (24) U skladu s člankom 1. prvotne konvencije luke u koje će se uplovljavati, vrsta plovila koja će se upotrebljavati i potrebna učestalost usluge povjerene društvu Caremar morale su biti detaljno navedene u petogodišnjim planovima. Zadnji službeno odobren petogodišnji plan za Caremar bio je onaj za razdoblje od 2000. do 2004., dok je plan za razdoblje od 2005. do 2008. sastavljen, no nadležna ministarstva nikad ga nisu službeno odobrila. Talijanska tijela objasnili su da dugoročnije planiranje više nije bilo moguće jer nije izrađen proračun potrebnih sredstava te da je umjesto toga vlada donosila *ad hoc* odluke.

⁽¹²⁾ Odlukom br. 502 od 21. rujna 2012. regija Kampanija odobrila je sklapanje provizornog ugovora s društvom Caremar, a Regionalnom izvršnom uredbom br. 314 od 19. prosinca 2012. odobrila je taj provizorni ugovor.

⁽¹³⁾ Provizorni ugovor produljen je nekoliko puta do završetka postupka privatizacije društva Caremar (Regionalnom izvršnom odlukom br. 191 od 18. lipnja 2013. produljen je do 31. prosinca 2013., Regionalnom izvršnom odlukom br. 632 od 27. prosinca 2013. produljen je do 28. veljače 2014., Regionalnom izvršnom odlukom br. 60 od 28. veljače 2014. produljen je do 30. travnja 2014., Regionalnom izvršnom odlukom br. 123 od 29. travnja 2014. produljen je do 30. lipnja 2014., Regionalnom izvršnom odlukom br. 243 od 27. lipnja 2014. produljen je do 31. prosinca 2014., Regionalnom izvršnom odlukom br. 697 od 23. prosinca 2014. produljen je do 31. ožujka 2015., a Regionalnom izvršnom odlukom br. 161 od 28. ožujka 2015. produljen je do najkasnije 31. srpnja 2015.). Italija je Zakonom br. 228 od 24. prosinca 2012. odobrila da se regiji Kampaniji plate sredstva potrebna kako bi se zajamčio teritorijalni kontinuitet pomorskih usluga na njezinu području do završetka postupka privatizacije društva Caremar.

⁽¹⁴⁾ Vidjeti uvodne izjave 54. i 55. odluke o proširenju postupka iz 2012.

⁽¹⁵⁾ Fintecna (Finanziaria per i Settori Industriale e dei Servizi S.p.A.) u stopostotnom je vlasništvu talijanskog Ministarstva gospodarstva i financija te se bavi upravljanjem vlasničkim udjelima i postupcima privatizacije, ali i projektima racionalizacije i restrukturiranja društava suočenih s industrijskim, financijskim ili organizacijskim poteškoćama.

- (25) Prvotnu konvenciju između Italije i društva Caremar Komisija je već ocijenila u Odluci (EU) 2020/1411 ⁽¹⁶⁾, kojom je zaključen istražni postupak o državnoj potpori dodijeljenoj društvima grupe Tirrenia, osim društva Tirrenia, za razdoblje od 1992. do 2008. ⁽¹⁷⁾ U toj je odluci Komisija utvrdila da je potpora dodijeljena društvu Caremar za pružanje usluga pomorskoga kabotažnog prijevoza činila postojeću potporu.
- (26) Pružene usluge pomorskog kabotažnoga prijevoza u suštini su osmišljene kako bi se ispunili zahtjevi mobilnosti lokalnih zajednica te su bile slične mreži prigradskog prijevoza s obzirom na učestalost i vozni red, posebno u Napuljskom zaljevu.

3. MJERE OBUHVAĆENE SLUŽBENIM ISTRAŽNIM POSTUPKOM

- (27) Službeni istražni postupak u skladu s odlukom o pokretanju postupka iz 2011. i odlukom o proširenju postupka iz 2012. u vezi s društvom Caremar odnosi se na:
- (a) naknadu dodijeljenu društvu Caremar za pružanje usluga pomorskog prijevoza na temelju produljene prvotne konvencije (tj. od 1. siječnja 2009. do 31. srpnja 2012.);
 - (b) prioritet u pogledu vezova utvrđen Zakonom 166/2009;
 - (c) mjere utvrđene Zakonom 163/2010;
 - (d) privatizaciju društva Caremar, uključujući uvjete koje su talijanska tijela uvela potencijalnim ponuditeljima u postupku prodaje društva Caremar;
 - (e) naknadu dodijeljenu za pružanje usluga pomorskog prijevoza na temelju novog ugovora o javnim uslugama.

3.1. Organizacija usluga pomorskog prijevoza društva Caremar od 1. siječnja 2009. do 31. srpnja 2012.

3.1.1. Obveza pružanja javne usluge

- (28) Člankom 26. Uredbe sa zakonskom snagom br. 207 od 30. prosinca 2008. („Uredba sa zakonskom snagom 207/2008”), pretvorene u Zakon br. 14 od 27. veljače 2009. („Zakon 14/2009”), utvrđeno je produljenje prvotne konvencije (kao i ugovora o javnim uslugama povjerenih ostalim društvima grupe Tirrenia), koja je prvotno trebala isteći 31. prosinca 2008., za godinu dana, tj. do 31. prosinca 2009.

⁽¹⁶⁾ Odluka Komisije (EU) 2020/1411 od 2. ožujka 2020. o državnoj potpori C 64/99 (ex NN 68/99) koju je Italija provela u korist brodarskih društava Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar i Toremar (grupa Tirrenia) (SL L 332, 12.10.2020., str. 1.).

⁽¹⁷⁾ Komisija je 6. kolovoza 1999. pokrenula postupak utvrđen u članku 108. stavku 2. UFEU-a u pogledu naknade isplaćene u korist šest društava grupe Tirrenia, uključujući Caremar. Tijekom istražnog postupka talijanska tijela zatražila su da se predmet koji se odnosi na grupu Tirrenia podijeli kako bi se prednost dala donošenju konačne odluke o društvu Tirrenia. Taj se zahtjev temeljio na planu talijanskih tijela da se grupa privatizira, počevši s društvom Tirrenia, i njihovoj namjeri da se postupak s obzirom na to društvo ubrza. Komisija je odlučila da može prihvatiti zahtjev talijanskih tijela te je Odlukom Komisije 2001/851/EZ od 21. lipnja 2001. o državnim potporama koje je Italija isplaćivala brodarskom društvu Tirrenia di Navigazione (SL L 318, 4.12.2001., str. 9.) zaključila postupak pokrenut u pogledu potpore dodijeljene društvu Tirrenia. Potpora je proglašena spojivom, no talijanska tijela morala su preuzeti određene obveze. Odlukom Komisije 2005/163/EZ od 16. ožujka 2004. o državnoj potpori koju je Italija isplatila brodarskim društvima Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar i Toremar (grupa Tirrenia) (SL L 53, 26.2.2005., str. 29.) Komisija je naknadu koju je Italija dodijelila društvu Caremar i drugim društvima grupe Tirrenia (uz iznimku društva Tirrenia, koje je obuhvaćeno Odlukom Komisije 2001/851/EZ) proglasila djelomično spojivom s unutarnjim tržištem pod uvjetom da talijanska tijela preuzmu određene obveze i djelomično nespojivom s unutarnjim tržištem. Opći sud poništio je Odluku 2005/163/EZ presudom od 4. ožujka 2009. (spojeni predmeti), Tirrenia di Navigazione SpA/Komisija Europskih zajednica (T-265/04), Caremar SpA i dr./Komisija Europskih zajednica (T-292/04) i Navigazione Libera del Golfo SpA/Komisija Europskih zajednica (T-504/04), ECLI:EU:T:2009:48. Kako bi postupila u skladu s tom presudom, Komisija je ponovno pokrenula službeni istražni postupak, koji je naposljetku zaključen Odlukom Komisije (EU) 2020/1411.

- (29) Člankom 19.b Uredbe sa zakonskom snagom 135/2009, pretvorene u Zakon 166/2009, predviđeno je da će se s obzirom na privatizaciju društava grupe Tirrenia udjeli u društvu Caremar bez naknade prenijeti s matičnog društva Tirrenia na regiju Kampaniju. Regija Kampanija zatim će na regiju Lacij prenijeti poslovanje društva Caremar koje se odnosi na upravljanje prometnim vezama s Poncijskim otocima na zasebnoj osnovi, u obliku društva Laziomar ⁽¹⁸⁾.
- (30) U članku 19.b Uredbe sa zakonskom snagom 135/2009, pretvorene u Zakon 166/2009, utvrđeno je i da će Italija s društvima Tirrenia i Siremar do 31. prosinca 2009. dogovoriti nove ugovore o javnim uslugama. Osim toga, regionalne usluge uključit će se u nacrtu ugovora o javnim uslugama koji se trebaju dogovoriti između regionalnih tijela Sardinije i društva Saremar odnosno regionalnih tijela Toskane i društva Toremar do 31. prosinca 2009. te između regije Kampanije i društva Caremar do 28. veljače 2010. Nacrti novih ugovora o javnim uslugama bili bi uključeni u natječaj raspisan u pogledu predmetnih društava i potpisali bi se s kupcima nakon završetka privatizacije svakog od tih društava ⁽¹⁹⁾.
- (31) U tu je svrhu člankom 19.b Uredbe sa zakonskom snagom 135/2009, pretvorene u Zakon 166/2009, prvotna konvencija s obzirom na Caremar dodatno produljena s 1. siječnja 2010. na 30. rujna 2010.
- (32) Člankom 19.b Uredbe sa zakonskom snagom 135/2009, pretvorene u Zakon 166/2009, utvrđene su i fiksne godišnje gornje granice naknade za pružanje javnih usluga od 1. siječnja 2010. (na temelju produljenja prvotne konvencije i novih ugovora o javnim uslugama). Za Caremar ta je gornja granica utvrđena na ukupno 29 869 832 EUR ⁽²⁰⁾.
- (33) Člankom 1. stavkom 5.a Uredbe sa zakonskom snagom 125/2010, pretvorene u Zakon 163/2010, utvrđeno je daljnje produljenje prvotne konvencije s 1. listopada 2010. do završetka postupka privatizacije društava Tirrenia i Siremar, što se dogodilo 19. i 31. srpnja 2012. Stoga se u vezi s društvom Caremar produljena prvotna konvencija primjenjivala do 31. srpnja 2012.
- (34) Linije u okviru obveze pružanja javne usluge na kojima je Caremar prometovao na temelju produljene prvotne konvencije uključivale su:
- (a) u razdoblju od 1. siječnja 2009. do 31. srpnja 2012. osam linija u Napuljskom zaljevu (Capri/Sorrento, Capri/Napulj, Ischia/Procida/Napulj, Ischia/Napulj, Ischia/Procida, Ischia/Procida/Pozzuoli, Procida/Napulj, Procida/Pozzuoli) – u tom je razdoblju obveza pružanja javne usluge uvedena društvu Caremar samo neznatno izmijenjena u smislu učestalosti i voznih redova (kako je sažeto u uvodnoj izjavi 39.); i
 - (b) u razdoblju od 1. siječnja 2009. do 31. svibnja 2011. ⁽²¹⁾ tri linije na Poncijskim otocima (Ponza/Formia, Ponza/Anzio, Formia/Ventotene) – u tom se razdoblju nije mijenjala obveza pružanja javne usluge uvedena društvu Caremar za te linije.

⁽¹⁸⁾ Taj je prijenos formaliziran 1. lipnja 2011.

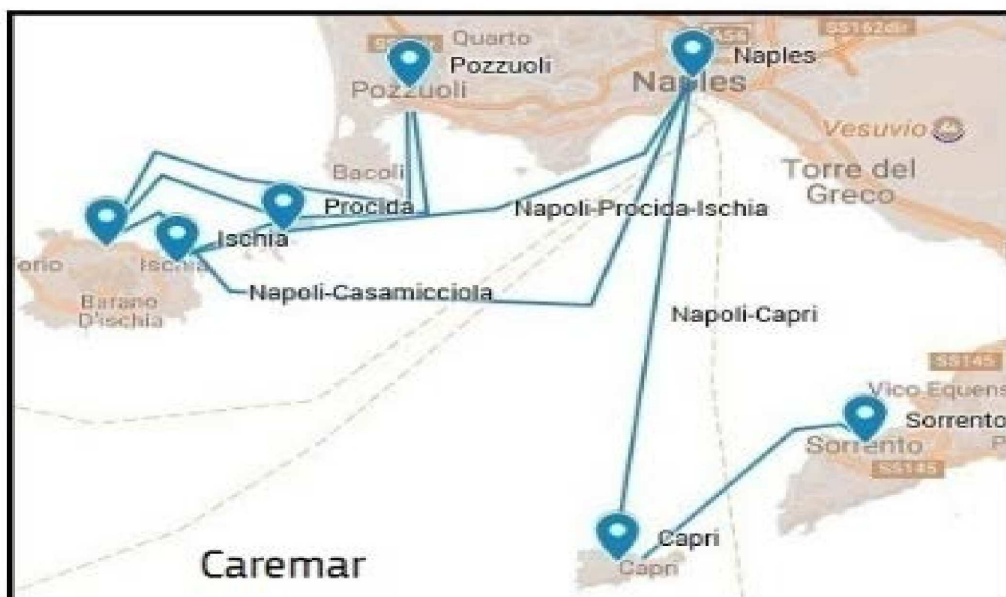
⁽¹⁹⁾ Članak 19.b stavak 10. Zakona 166/2009.

⁽²⁰⁾ Od čega 19 839 226 EUR osigurava Kampanija, a 10 030 606 EUR Lacij.

⁽²¹⁾ Od 1. lipnja 2011. na tim je linijama prometovalo novoosnovano društvo Laziomar. Komisija je naknadu dodijeljeno društvu Laziomar za prometovanje na tim linijama od 1. lipnja 2011. do 14. siječnja 2024. ocijenila u Odluci od 30. rujna 2021. o mjerama SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN) koje su Italija i regija Lacij provele u korist društva Laziomar (SL L 200, 29.7.2022., str. 154.), vidjeti bilješku 6.

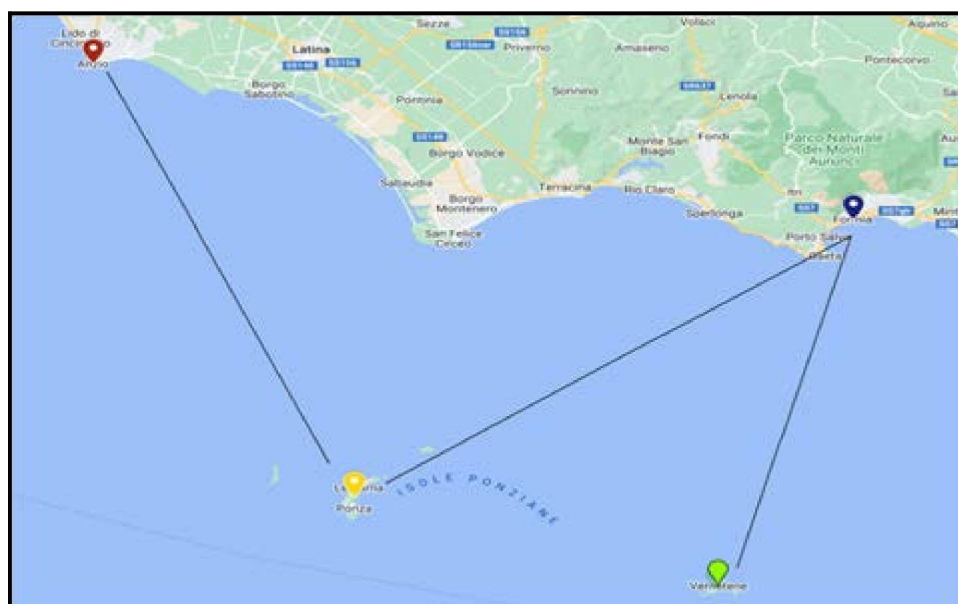
Slika 1.

Linije u Napuljskom zaljevu na kojima je Caremar prometovao u razdoblju od 2009. do 2012.



Slika 2.

Linije na Poncijskim otocima na kojima je Caremar prometovao u razdoblju od 2009. do 2011.



- (35) Obveze povezane s linijama navedenima u uvodnoj izjavi 34. bile su iste kao obveze uvedene društvu Caremar na temelju prvotne konvencije i ostale su gotovo nepromijenjene, osim određenih razlika u smislu učestalosti i voznih redova koje je regija Kampanija tijekom godina uvela u rasporedima vezova (tal. *quadri accosti*), koje je odobrila i objavila regija Kampanija, kako bi se ponuda prilagodila potražnji korisnika u skladu s objašnjenjima u nastavku.

(36) Dana 1. siječnja 2009., tj. u vrijeme prvog produljenja prvotne konvencije ⁽²²⁾, obveza pružanja javne usluge uvedena društvu Caremar u smislu vrste plovila, učestalosti i voznih redova bila je ista kao obveza utvrđena u prvotnoj konvenciji ⁽²³⁾. Konkretno:

- (a) Na liniji **Capri/Sorrento** Caremar je cijele godine morao pružati osam svakodnevnih usluga mješovitog prijevoza (tj. prijevoz putnika, vozila i poštanskih pošiljaka) brzim trajektom („TMV” ⁽²⁴⁾) ⁽²⁵⁾.
- (b) Na liniji **Capri/Napulj** Caremar je cijele godine morao pružati šest svakodnevnih usluga mješovitog prijevoza do/iz Napulja (Calata Massa) ⁽²⁶⁾ TMV-om (putovanje od 50 minuta) i trajektom (putovanje od sat i 20 minuta) ⁽²⁷⁾. Osim toga, ljeti je morao pružati osam dodatnih usluga mješovitog prijevoza: sedam TMV-om/ trajektom tijekom cijelog ljetnog razdoblja ⁽²⁸⁾ i još jednu uslugu prijevoza TMV-om samo u razdoblju od 1. lipnja do 30. rujna ⁽²⁹⁾.
- (c) Na liniji **Ischia/Napulj** Caremar je cijele godine morao pružati tri svakodnevne usluge mješovitog prijevoza trajektom do Napulja (Calata Massa) ⁽³⁰⁾ i četiri svakodnevne usluge prijevoza putnika hidrokrilcem do/iz Napulja (Beverello) ⁽³¹⁾.
- (d) Na liniji **Ischia/Procida/Napulj** Caremar je cijele godine morao pružati 14 svakodnevnih usluga mješovitog prijevoza trajektom iz/do Napulja (Calata Massa) ⁽³²⁾ i osam svakodnevnih usluga prijevoza putnika hidrokrilcem do/iz Napulja (Beverello) ⁽³³⁾.
- (e) Na liniji **Ischia/Procida/Pozzuoli** Caremar je cijele godine morao pružati šest svakodnevnih usluga mješovitog prijevoza trajektom ⁽³⁴⁾.
- (f) Na liniji **Ischia/Procida** Caremar nije morao pružati dodatne usluge osim onih koje je već pružao na liniji Ischia/Procida/Pozzuoli.
- (g) Na liniji **Procida/Pozzuoli** Caremar je uz putovanja na liniji Ischia/Procida/Pozzuoli cijele godine morao pružati dvije svakodnevne usluge prijevoza putnika hidrokrilcem ⁽³⁵⁾.

⁽²²⁾ Utvrđeno Uredbom sa zakonskom snagom 207/2008, pretvorenom u Zakon 14/2009, vidjeti uvodnu izjavu 28.

⁽²³⁾ Regionalna izvršna odluka br. 548 od 1. travnja 2007.

⁽²⁴⁾ TMV je pokratak za *Traghetto Motonave Veloce*.

⁽²⁵⁾ Od Caprija do Sorrenta (putovanje od 25 minuta) u **7:00, 8:40, 13:40 i 18:15** te od Sorrenta do Caprija (putovanje od 20 minuta) u **7:45, 9:25, 14:30 i 19:00**.

⁽²⁶⁾ Napuljska luka ima nekoliko gatova, od kojih su najvažniji Calata Massa (za TMV-e i trajekte) i Beverello (za hidrokrilce).

⁽²⁷⁾ Od Napulja do Caprija u **5:40** (TMV), **17:00** (TMV) i **18:40** (trajekt) te od Caprija do Napulja u **14:50** (trajekt), **15:40** (TMV) i **19:50** (TMV).

⁽²⁸⁾ Od Napulja do Caprija u **7:35** (trajekt), **12:15** (TMV), **12:55** (trajekt) te od Caprija do Napulja u **5:45** (trajekt), **9:30** (trajekt), **10:25** (TMV), **20:05** (TMV, prebačen na 22:20 u razdoblju od 1. lipnja do 30. rujna).

⁽²⁹⁾ Od Napulja do Caprija u **21:10**.

⁽³⁰⁾ Od luke Ischia do Napulja (putovanje od sat i 25 minuta) u **9:00, 13:50 i 20:10**.

⁽³¹⁾ Od luke Ischia do Napulja (putovanje od 45 minuta) u **6:50 i 8:50** te od Napulja do luke Ischia (putovanje od 45 minuta) u **7:50 i 18:15**.

⁽³²⁾ Od Napulja preko Procide do Ischije (putovanje od ukupno sat i 40 minuta) u **6:25** (polazak s Procide u 7:30), u **8:55** (polazak s Procide u 10:00), u **10:40** (polazak s Procide u 11:55), u **14:30** od Napulja do Procide (polazak s Procide u 15:35), u **15:40** (polazak s Procide u 16:45), u **17:30** (polazak s Procide u 18:35), u **19:20** (polazak s Procide u 20:25) i u **21:55** (polazak s Procide u 23:00). Od Ischije preko Procide do Napulja (putovanje od ukupno sat i 35 minuta) u **6:45** (polazak s Procide u 7:15), u **12:30** (polazak s Procide u 12:55), u **15:20** (polazak s Procide u 16:50), u **17:15** (polazak s Procide u 17:45), u **19:30** (polazak s Procide u 20:00).

⁽³³⁾ Od Napulja preko Procide do Ischije (putovanje od ukupno sat i 10 minuta) u **9:55** (polazak s Procide u 10:35), u **13:10** (polazak s Procide u 13:50), u **15:10** (polazak s Procide u 15:50) i u **20:20** (polazak s Procide u 20:55).

Od Ischije preko Procide do Napulja (putovanje od ukupno sat i 10 minuta) u **12:00** (polazak s Procide u 12:10), u **14:15** (polazak s Procide u 15:05), u **16:15** (polazak s Procide u 16:25), u **19:10** (polazak s Procide u 19:20).

⁽³⁴⁾ Od Ischije preko Procide do Pozzuolija (putovanje od ukupno sat vremena) u **8:30** (polazak s Procide u 8:50), u **11:20** (polazak s Procide u 11:40) i u **17:35** (polazak s Procide u 18:00).

Od Pozzuolija preko Procide do Ischije (putovanje od ukupno sat vremena) u **9:55** (polazak s Procide u 10:30), u **13:50** (polazak s Procide u 14:20), u **18:55** (polazak s Procide u 19:30).

⁽³⁵⁾ Od Procide do Pozzuolija (putovanje od 15 minuta) u **8:25** i od Pozzuolija do Procide (putovanje od 15 minuta) u **8:50**.

- (h) Na liniji **Procida/Napulj** Caremar je uz putovanja na liniji Ischia/Procida/Napulj cijele godine morao pružati četiri svakodnevne usluge prijevoza putnika hidrokrilcem ⁽³⁶⁾.
- (i) Na liniji **Ponza/Formia** Caremar je cijele godine morao pružati dvije svakodnevne usluge mješovitog prijevoza trajektom (putovanje od dva sata i 30 minuta) i jednu svakodnevnu uslugu prijevoza putnika hidrokrilcem.
- (j) Na liniji **Ponza/Anzio** Caremar je u sezoni morao pružati dvije svakodnevne usluge brzog prijevoza putnika od ponedjeljka do subote i četiri svakodnevne usluge mješovitog prijevoza nedjeljom i praznicima.
- (k) Na liniji **Formia/Ventotene** Caremar je cijele godine morao pružati dvije svakodnevne usluge mješovitog prijevoza trajektom (putovanje od dva sata) ⁽³⁷⁾ i dvije svakodnevne usluge prijevoza putnika hidrokrilcem (putovanje od 60 minuta).
- (37) Navedena obveza pružanja javne usluge nije se promijenila 1. siječnja 2010. i 1. listopada 2010., tj. drugim i trećim produljenjem prvotne konvencije ⁽³⁸⁾.
- (38) Nakon javnog savjetovanja provedenog u studenom i prosincu 2010. regija Kampanija Regionalnom izvršnom odlukom br. 443 od 9. kolovoza 2011. i njezinom provedbenom Izvršnom uredbom br. 172 od 21. rujna 2011. donijela je trogodišnji program (2011. – 2013.) minimalnih usluga u Napuljskom zaljevu. U njemu su potvrđene linije i obveze koje su u prošlosti bile povjerene društvu Caremar na temelju prvotne konvencije, a vozni redovi usluga djelomično su izmijenjeni s učinkom od 1. listopada 2011. do 31. prosinca 2013. ⁽³⁹⁾ Regija Kampanija neznatno je izmijenila taj program Regionalnom izvršnom odlukom br. 857 od 30. prosinca 2011. (koja se primjenjivala samo na Caremar), kojom su s učinkom od 16. siječnja 2012. uvedene određene izmjene voznog reda i učestalosti usluga navedenih u trogodišnjem programu. Te je izmjene odlučila uvesti nakon što su lokalne zajednice i općine zatražile da se neki vozni redovi i učestalost prilagode potrebama osoba koje svakodnevno putuju na posao ⁽⁴⁰⁾. Regija Kampanija zatim je trogodišnji program za razdoblje od 2011. do 2013. daljnjim zakonodavnim aktima ⁽⁴¹⁾ produljila do kraja 2015., a on je postao dio novog ugovora o javnim uslugama (vidjeti uvodnu izjavu 83.).
- (39) Izmjene koje je regija Kampanija uvela u obvezu pružanja javne usluge u Napuljskom zaljevu povjerenu društvu Caremar u okviru trogodišnjeg programa za razdoblje od 2011. do 2013. navedenog u uvodnoj izjavi 38. mogu se sažeti kako slijedi:
- (a) Na liniji **Capri/Sorrento** Caremar je i dalje cijele godine morao pružati osam svakodневnih usluga mješovitog prijevoza TMV-om (no u voznom redu iz 2009. navedenom u uvodnoj izjavi 36. točki (a) dvaput su neznatno izmijenjena vremena polaska, prvi put od 1. listopada 2011. ⁽⁴²⁾, a drugi put od 16. siječnja 2012. ⁽⁴³⁾).

⁽³⁶⁾ Od Procide do Napulja (putovanje od 40 minuta) u **6:35** i u **9:20** te od Napulja do Procide (putovanje od 40 minuta) u **7:30** i u **17:45**.

⁽³⁷⁾ Četiri usluge prijevoza ponedjeljkom.

⁽³⁸⁾ Utvrđeno Uredbom sa zakonskom snagom 135/2009, pretvorenom u Zakon 166/2009 (vidjeti uvodnu izjavu 31.), i Uredbom sa zakonskom snagom 125/2010, pretvorenom u Zakon 163/2010 (vidjeti uvodnu izjavu 33.).

⁽³⁹⁾ Za opis rasprava koje su dovele do utvrđivanja trogodišnjeg programa donesenog Regionalnom izvršnom odlukom br. 443 od 9. kolovoza 2011. vidjeti uvodne izjave od 178. do 181.

⁽⁴⁰⁾ Osobito potreba da se osiguraju odgovarajuće usluge prijevoza za učenike koji žive na Ischiji, ali se školuju na Procidi, kako je objašnjeno u uvodnim izjavama Regionalne izvršne odluke br. 857 od 30. prosinca 2011., što je dovelo do određenih izmjena voznih redova i blagog povećanja broja veza s otokom Procida.

⁽⁴¹⁾ Regionalnom izvršnom odlukom br. 632 od 27. prosinca 2012. (koja obuhvaća razdoblje do 30. rujna 2014.) i Regionalnom izvršnom odlukom br. 230 od 5. svibnja 2015. (koja obuhvaća razdoblje do 31. prosinca 2015.).

⁽⁴²⁾ Od Caprija do Sorrenta (putovanje od 25 minuta) u **7:00, 8:40, 13:35** (umjesto u 13:40) i **18:30** (umjesto u 18:15) te od Sorrenta do Caprija (putovanje od 20 minuta) u **7:45, 9:25, 14:25** (umjesto u 14:30) i u **19:00** u ljetnom razdoblju (19:15 u zimskom razdoblju).

⁽⁴³⁾ Od Caprija do Sorrenta (putovanje od 25 minuta) u **7:00, 8:40, 13:35** (umjesto u 13:40) i **18:45** (umjesto u 18:30) te od Sorrenta do Caprija (putovanje od 20 minuta) u **7:45, 9:25, 14:30** (umjesto u 14:25) i u **19:25** (umjesto u 19:00 ljeti i 19:15 zimi).

- (b) Na liniji **Capri/Napulj** Caremar je i dalje cijele godine morao pružati šest svakodnevnihi usluga mješovitog prijevoza iz/do Napulja (Calata Massa), uz određene izmjene voznih redova od 1. listopada 2011. ⁽⁴⁴⁾ i od 16. siječnja 2012. ⁽⁴⁵⁾ u odnosu na vozne redove iz uvodne izjave 36. točke (b). Osam dodatnih usluga mješovitog prijevoza koje je trebalo pružati u ljetnom razdoblju (vidjeti uvodnu izjavu 36. točku (b)) od 1. listopada 2011. (uz neznatne izmjene voznih redova od 16. siječnja 2012.) pretvoreno je u šest svakodnevnihi dodatnih usluga mješovitog prijevoza koje će se pružati cijele godine (s različitim voznim redovima za ljetno ⁽⁴⁶⁾ i zimsko razdoblje ⁽⁴⁷⁾) i još dvije dodatne usluge koje će se pružati samo u razdoblju od 1. lipnja do 30. rujna ⁽⁴⁸⁾.
- (c) Na liniji **Ischia/Napulj** Caremar je cijele godine morao pružati tri svakodnevne usluge mješovitog prijevoza trajektom (uz neznatne izmjene voznih redova navedenih u uvodnoj izjavi 36. točki (c) od 1. listopada 2011. ⁽⁴⁹⁾ i od 16. siječnja 2012. ⁽⁵⁰⁾). Od 16. siječnja 2012. uvedena je dodatna svakodnevna usluga mješovitog prijevoza trajektom u okviru koje je Caremar morao osigurati dodatno putovanje trajektom do luke Casamicciola na Ischiji ⁽⁵¹⁾. Broj usluga prijevoza putnika hidrokrilcem do/iz Napulja (Beverello) koje je Caremar trebao pružati s vremenom je smanjen. Od 1. siječnja 2009. do 30. rujna 2011. Caremar je morao pružati četiri svakodnevne usluge prijevoza putnika hidrokrilcem (vidjeti uvodnu izjavu 36. točku (c)). Ta četiri putovanja više nisu bila uključena u vozni red od 1. listopada 2011., a tek su djelomično ponovno uvedena od 16. siječnja 2012., kad je društvu Caremar uvedena obveza pružanja svakodnevne usluge prijevoza putnika hidrokrilcem od Napulja do luke Ischia ⁽⁵²⁾.
- (d) Na liniji **Ischia/Procida/Napulj** Caremar je cijele godine morao pružati nekoliko svakodnevnihi usluga mješovitog prijevoza trajektom iz/do Napulja (Calata Massa) i svakodnevnihi usluga prijevoza putnika hidrokrilcem do/iz Napulja (Beverello). Broj usluga mješovitog prijevoza koje je Caremar trebao pružati s vremenom je postupno blago smanjen. Broj svakodnevnihi usluga mješovitog prijevoza koje je Caremar trebao pružati cijele godine (vidjeti uvodnu izjavu 36. točku (d)) smanjen je s 14 na 13 od 1. listopada 2011. ⁽⁵³⁾ (jedna usluga prijevoza iz luke Casamicciola na Ischiji ⁽⁵⁴⁾ i 12 do/iz luke Ischia ⁽⁵⁵⁾), a od 16. siječnja 2012. ⁽⁵⁶⁾ dodatno je smanjen na 10 (jedna usluga prijevoza iz luke Casamicciola na Ischiji ⁽⁵⁷⁾).

⁽⁴⁴⁾ Od Napulja do Caprija TMV-om: u **5:35** (umjesto u 5:40), **12:00** i **17:00** te od Caprija do Napulja TMV-om: u **10:25**, **15:30** (umjesto u 15:40) i **19:55** (umjesto u 19:50).

⁽⁴⁵⁾ Od Napulja do Caprija TMV-om: u **5:35** (umjesto u 5:40), **12:00** i **17:25** (umjesto u 17:00) te od Caprija do Napulja TMV-om: u **10:20** (umjesto u 10:25), **15:35** (umjesto u 15:30) i **20:15** (umjesto u 19:55).

⁽⁴⁶⁾ Od Napulja do Caprija trajektom: u **7:35**, **13:00** i **18:40** te od Caprija do Napulja u **5:45**, **9:20** i **14:50**. Od 16. siječnja 2012. vozni red bio je sljedeći: od Napulja do Caprija trajektom: u **7:25**, **13:00** i **18:35** te od Caprija do Napulja trajektom: u **5:40**, **9:20** i **14:50**.

⁽⁴⁷⁾ Od Napulja do Caprija trajektom: u **9:05** i **14:20** te od Caprija do Napulja trajektom: u **6:45**, **11:00**, **16:15** i **20:10**. Od 16. siječnja 2012. vozni red bio je sljedeći: od Napulja do Caprija trajektom: u **9:00** i **14:20** te od Caprija do Napulja trajektom: u **6:45**, **11:00**, **16:15** i **20:10**.

⁽⁴⁸⁾ Od Napulja do Caprija TMV-om: u **21:20** i od Caprija do Napulja TMV-om u **23:30**. Od 16. siječnja 2012. vozni red bio je sljedeći: od Napulja do Caprija TMV-om u **21:35** i od Caprija do Napulja TMV-om u **23:50**.

⁽⁴⁹⁾ Od Ischije do Napulja (putovanje od sat i 25 minuta) u **8:45** te od Napulja do Ischije (putovanje od sat i 20 minuta) u **16:05** i **20:25**.

⁽⁵⁰⁾ Od Ischije do Napulja (putovanje od sat i 25 minuta) u **8:45** i dodatna usluga prijevoza u **13:50** te od Napulja do Ischije (putovanje od sat i 20 minuta) u 20:15 (umjesto u 20:25), a usluga prijevoza s polaskom u 16:05 ukinuta je.

⁽⁵¹⁾ Od Napulja do Ischije (putovanje od sat i 15 minuta) u **15:45**.

⁽⁵²⁾ Od Napulja do Ischije (putovanje od sat i 5 minuta) u **14:45**.

⁽⁵³⁾ Ukinuto je putovanje u 15:40 iz Napulja preko Procide do luke Ischia.

⁽⁵⁴⁾ Od Ischije preko Procide do Napulja (putovanje od ukupno sat vremena) u **12:55** iz luke Casamicciola (polazak s Procide u 13:35).

⁽⁵⁵⁾ Od Napulja preko Procide do Ischije (putovanje od ukupno sat i 35 minuta) u **6:25** (polazak s Procide u 7:30), u **9:10** (umjesto u 8:55, polazak s Procide u 10:20), u **10:45** (umjesto 10:40, polazak s Procide u 11:45), u **15:15** (umjesto u 14:30, polazak s Procide u 16:15), u **17:45** (umjesto u 17:30, polazak s Procide u 18:45), u **19:30** (umjesto u 19:20, polazak s Procide u 20:30) i u **22:15** (umjesto u 21:55, polazak s Procide u 23:15). Od Ischije preko Procide do Napulja (putovanje od ukupno sat i 35 minuta) u **7:00** (umjesto u 6:45, polazak s Procide u 7:30), u **13:55** (umjesto u 12:30, polazak s Procide u 14:35), u **15:30** (umjesto u 15:20, polazak s Procide u 16:15), u **17:25** (umjesto u 17:15, polazak s Procide u 18:05), u **19:55** (umjesto u 19:30, polazak s Procide u 20:30).

⁽⁵⁶⁾ Ukinuta su putovanja u 7:00 i 13:55 od Ischije preko Procide do luke Ischia.

⁽⁵⁷⁾ Vozni red ostao je isti (tj. polazak u **12:55** iz luke Casamicciola (Ischia), vidjeti 54. bilješku).

i devet do/iz luke Ischia ⁽⁵⁸⁾), no dodane su dvije svakodnevne usluge mješovitog prijevoza u razdoblju od 15. lipnja do 15. rujna ⁽⁵⁹⁾. Broj usluga prijevoza putnika koje je Caremar trebao pružati s vremenom je blago povećan. Broj svakodневnih usluga prijevoza putnika koje je Caremar trebao pružati cijele godine (vidjeti uvodnu izjavu 36. točku (d)) povećan je na 10 od 1. listopada 2011. ⁽⁶⁰⁾, a u razdoblju od 1. lipnja do 30. rujna dodana su i još dva putovanja ⁽⁶¹⁾. Od 16. siječnja 2012. broj svakodневnih usluga prijevoza putnika koje je Caremar trebao pružati cijele godine smanjen je na devet ⁽⁶²⁾, dok su dodatna dva putovanja u razdoblju od 1. lipnja do 30. rujna zadržana uz neznatne izmjene vremena polaska ⁽⁶³⁾;

- (e) Na **liniji Ischia/Procida/Pozzuoli** Caremar je cijele godine morao pružati šest svakodневnih usluga mješovitog prijevoza trajektom. Vozni redovi tih usluga opisani u uvodnoj izjavi 36. točki (e) djelomično su izmijenjeni od 1. listopada 2011. i od 16. siječnja 2012. Od 1. listopada 2011. Caremar je morao osigurati jedno putovanje do luke Casamicciola na Ischiji ⁽⁶⁴⁾ i pet putovanja do/iz luke Ischia ⁽⁶⁵⁾, a od 16. siječnja 2012. morao je pružati dvije svakodnevne usluge mješovitog prijevoza iz/do luke Casamicciola na Ischiji ⁽⁶⁶⁾ i četiri do/iz luke Ischia ⁽⁶⁷⁾. Osim toga, od 16. siječnja 2012. morao je pružati dvije dodatne usluge mješovitog prijevoza trajektom u razdoblju od 16. rujna do 14. lipnja (trajanje školske godine) ⁽⁶⁸⁾.
- (f) Na liniji **Ischia/Procida** od 1. siječnja 2009. do 30. rujna 2011. Caremar nije morao pružati dodatne usluge osim onih koje je već pružao na linijama Ischia/Procida/Pozzuoli i Ischia/Procida/Napulj (vidjeti uvodnu izjavu 36. točku (f)). To se nije promijenilo u razdoblju od 1. listopada 2011. do 15. siječnja 2012. Od 16. siječnja 2012. Caremar je uz usluge prijevoza koje je već pružao na linijama Ischia/Procida/Pozzuoli i Ischia/Procida/Napulj cijele godine morao pružati jednu svakodnevnu uslugu prijevoza putnika hidrokrilcem do luke Ischia ⁽⁶⁹⁾.

⁽⁵⁸⁾ Od Napulja preko Procide do Ischije (putovanje od ukupno sat i 35 minuta) u **6:25** (polazak s Procide u 7:30), u **10:45** (polazak s Procide u 11:50), u **15:10** (umjesto u 15:15, polazak s Procide u 16:20), ponovno u **17:30** (umjesto u 17:45, polazak s Procide u 18:35), u **19:30** (umjesto u 19:20, polazak s Procide u 20:30) i u **21:55** (umjesto u 22:15, polazak s Procide u 23:00). Od Ischije preko Procide do Napulja (putovanje od ukupno sat i 35 minuta) u **15:20** (umjesto u 15:30, polazak s Procide u 15:50), u **17:20** (umjesto u 17:25, polazak s Procide u 17:50), u **19:25** (polazak s Procide u 20:30).

⁽⁵⁹⁾ Od Ischije preko Procide do Napulja (putovanje od ukupno sat i 35 minuta) u **7:00** (polazak s Procide u 7:25) te od Napulja preko Procide do Ischije (putovanje od ukupno sat i 35 minuta) u **9:25** (polazak s Procide u 10:30).

⁽⁶⁰⁾ Od Napulja preko Procide do Ischije (putovanje od ukupno sat i 10 minuta) u **8:50** (umjesto u 9:55, polazak s Procide u 9:30), u **11:45** (polazak s Procide u 12:25), u **13:10** (polazak s Procide u 13:50), u **15:10** (polazak s Procide u 15:50) i u **18:15** (polazak s Procide u 18:55).

Od Ischije preko Procide do Napulja (putovanje od ukupno sat i 10 minuta) u **7:30** (polazak s Procide u 7:55), u **10:10** (polazak s Procide u 10:35), u **13:05** (umjesto u 12:00, polazak s Procide u 13:30), u **14:30** (umjesto u 14:15, polazak s Procide u 14:55) i u **16:30** (umjesto u 16:15, polazak s Procide u 16:55).

⁽⁶¹⁾ Od Ischije preko Procide do Napulja u **19:35** (polazak s Procide u 20:00) te od Napulja preko Procide do Ischije u **20:55** (polazak s Procide u 21:30).

⁽⁶²⁾ Od Napulja preko Procide do Ischije (putovanje od ukupno sat i 10 minuta) u **8:40** (umjesto u 8:50, polazak s Procide u 9:30), u **11:45** (polazak s Procide u 12:25), u **13:10** (polazak s Procide u 13:50) i u **18:15** (polazak s Procide u 18:55).

Od Ischije preko Procide do Napulja (putovanje od ukupno sat i 10 minuta) u **6:45** (umjesto u 7:30, polazak s Procide u 7:05), u **10:15** (umjesto u 10:10, polazak s Procide u 10:35), u **13:00** (umjesto u 13:05, polazak s Procide u 13:15), u **14:30** (umjesto u 14:15, polazak s Procide u 14:55) i u **16:25** (umjesto u 16:30, polazak s Procide u 16:45).

⁽⁶³⁾ Od Ischije preko Procide do Napulja u **19:35** (polazak s Procide u 20:00) te od Napulja preko Procide do Ischije u **21:05** (umjesto u 20:55, polazak s Procide u 21:50).

⁽⁶⁴⁾ Od Pozzuolija preko Procide do Ischije (putovanje od ukupno sat i 15 minuta) u **10:20** (polazak s Procide u 10:55).

⁽⁶⁵⁾ Od Ischije preko Procide do Pozzuolija (putovanje od ukupno sat vremena) u **8:30** (polazak s Procide u 9:10), u **11:30** (umjesto u 11:20, polazak s Procide u 12:10) i u **18:00** (umjesto u 17:35, polazak s Procide u 18:35). Od Pozzuolija preko Procide do Ischije (putovanje od ukupno sat i 15 minuta) u **13:50** (polazak s Procide u 14:20) i u **19:15** (umjesto u 18:55, polazak s Procide u 19:45).

⁽⁶⁶⁾ Od Pozzuolija preko Procide do Ischije u **10:15** (polazak s Procide u 10:55) te od Ischije preko Procide do Pozzuolija u **17:30** iz luke Casamicciola (polazak s Procide u 18:00).

⁽⁶⁷⁾ Od Ischije preko Procide do Pozzuolija u **8:35** (polazak s Procide u 9:00) i u **11:30** (polazak s Procide u 11:55) te od Pozzuolija preko Procide do Ischije u **14:00** (polazak s Procide u 14:30) i u **18:55** (polazak s Procide u 19:35).

⁽⁶⁸⁾ Od Ischije preko Procide do Pozzuolija u **7:20** (polazak s Procide u 7:50) te od Pozzuolija preko Procide do Ischije u **9:00** (polazak s Procide u 9:40).

⁽⁶⁹⁾ Od Procide do Ischije (putovanje od 20 minuta) u **15:30**.

- (g) Na liniji **Procida/Pozzuoli** Caremar je uz putovanja na liniji Ischia/Procida/Pozzuoli cijele godine morao pružati dvije usluge prijevoza putnika hidrokrilcem (vidjeti uvodnu izjavu 36. točku (g)), a vozni red tih putovanja neznatno je izmijenjen od 1. listopada 2011. ⁽⁷⁰⁾ i 16. siječnja 2012. ⁽⁷¹⁾
- (h) Na liniji **Procida/Napulj** Caremar je uz putovanja na liniji Ischia/Procida/Napulj cijele godine morao pružati četiri svakodnevne usluge prijevoza putnika hidrokrilcem do/iz Napulja (Beverello) ⁽⁷²⁾ (vidjeti uvodnu izjavu 36. točku (h)), a vozni redovi neznatno su izmijenjeni od 1. listopada 2011. i 16. siječnja 2012. ⁽⁷³⁾
- (40) U skladu s člankom 1. produljene prvotne konvencije Caremar je morao poštovati navedeni raspored u skladu s obvezama kontinuiteta i učestalosti, redovitosti i točnosti.
- (41) Kad je riječ o broju, vrsti i kapacitetu plovila na pomorskim linijama na kojima se prometuje, u članku 1. produljene prvotne konvencije upućuje se na sadržaj petogodišnjih planova.
- (42) Kad je riječ o cijenama karata, u skladu s člankom 4. produljene prvotne konvencije Caremar je nadležnim talijanskim tijelima svake godine morao predstaviti (i opravdati) razinu tarifa koju namjerava primjenjivati.
- (43) Produljena prvotna konvencija nije sadržavala odredbe o kvaliteti usluge.
- (44) U članku 12. produljene prvotne konvencije detaljno su navedene kazne za Caremar zbog nepoštovanja obveze pružanja javne usluge, osim ako dokaže da zbog više sile nije odgovoran za nepoštovanje. Na temelju produljene prvotne konvencije kazna je mogla iznositi od 800 EUR do 40 000 EUR, ovisno o težini povrede.

3.1.2. *Naknada*

- (45) Za usluge pomorskog prijevoza koje je pružao od 1. siječnja 2009. do 31. srpnja 2012. društvu Caremar dodijeljena je naknada za pružanje javne usluge u ukupnom iznosu od 97 835 927 EUR.
- (46) U tablici 1. prikazana je godišnja naknada isplaćena društvu Caremar za razdoblje od 1. siječnja 2009. do 31. srpnja 2012. na temelju produljene prvotne konvencije:

⁽⁷⁰⁾ Od Procide do Pozzuolija (putovanje od 15 minuta) u **8:10** (umjesto u 8:25) i od Pozzuolija do Procide (putovanje od 15 minuta) u **8:55** (umjesto u 8:50).

⁽⁷¹⁾ Od Procide do Pozzuolija (putovanje od 15 minuta) u **8:10** (umjesto u 8:25) i od Pozzuolija do Procide (putovanje od 15 minuta) u **8:50** (umjesto u 8:55).

⁽⁷²⁾ Od Procide do Napulja (putovanje od 40 minuta) u **6:35** i u **9:20** te od Napulja do Procide (putovanje od 40 minuta) u **7:30** i u **17:45**.

⁽⁷³⁾ Od Procide do Napulja (putovanje od 40 minuta) u **6:35** i u **9:25** (umjesto u 9:20) te od Napulja do Procide (putovanje od 40 minuta) u **7:30** i u **17:30** (umjesto u 17:45).

Tablica 1.

Naknada isplaćena za razdoblje od 1. siječnja 2009. do 31. srpnja 2012.

(EUR)

Godina	Naknada
2009.	32 474 450
2010.	29 869 832
2011.	24 018 645
2012. (siječanj – srpanj)	11 473 000

(47) Iznos godišnje naknade dodijeljene društvu Caremar za ugovore o pružanju usluge pomorskog prijevoza utvrđen je:

- za razdoblje od 1. siječnja 2009. do 31. prosinca 2009., na temelju istih zakonodavnih odredbi koje se primjenjuju na temelju prvotne konvencije (vidjeti uvodne izjave od 48. do 52.), i
- za razdoblje od 1. siječnja 2010. do 31. srpnja 2012., na temelju nove metodologije utvrđene Odlukom br. 111, koju je 9. studenog 2007. donio fond *Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica* ⁽⁷⁴⁾, pod naslovom „Kriteriji za utvrđivanje obveza pružanja javne usluge i dinamike cijena u sektoru pomorske kabotaže od javnog interesa” („Odluka 111/2007”) (vidjeti uvodnu izjavu 53.).

3.1.2.1. Naknada dodijeljena od 1. siječnja 2009. do 31. prosinca 2009.

(48) U Predsjedničkoj uredbi br. 501 od 1. lipnja 1979. („Uredba 501/79”) utvrđeni su elementi (prihodi i troškovi) koje treba uzeti u obzir pri izračunu subvencije koja se plaća pružateljima javne usluge pomorskog prijevoza u okviru obveze pružanja javne usluge. Nadalje, u Zakonu br. 856 od 5. prosinca 1986. („Zakon 856/86”) predviđene su određene izmjene sustava obveza pružanja javne usluge pomorskog prijevoza u Italiji. Kad je riječ o vezama s većim i manjim otocima, člankom 11. Zakona izmijenjeni su kriteriji za izračun naknade za pružanje javne usluge. Naime, subvenciju je trebalo izračunati na temelju razlike između prihoda i troškova usluge utvrđene u odnosu na prosječne i objektivne parametre te je ona morala sadržavati razuman povrat uloženoga kapitala. U istom je članku utvrđeno i da ugovori o javnim uslugama moraju sadržavati popis subvencioniranih linija, učestalost i vrste brodova koji će se upotrebljavati. Subvencije su trebali odobriti nadležni ministri.

(49) Načela utvrđena u Uredbi 501/79 i Zakonu 856/86 uključena su u prvotnu konvenciju.

(50) Stoga je naknada za pružanje usluge od općeg gospodarskog interesa za 2009. izračunana u skladu s metodologijom utvrđenom prvotnom konvencijom. Konkretno, naknada je odgovarala akumuliranom neto gubitku od usluga koje se pružaju u okviru sustava javnih usluga, kojem je pridodan varijabilni iznos koji odgovara povratu uloženoga kapitala.

(51) Pri izračunu naknade koju su odredila javna tijela uzeti su u obzir elementi troškova kao što su troškovi provizije, troškovi oglašavanja, troškovi usluga koje se pružaju putnicima na brodu, troškovi utovara, istovara i rukovanja, troškovi administrativnog osoblja na kopnu, troškovi održavanja brodova, administrativni troškovi, troškovi osiguranja, troškovi najma i zakupa, gorivo, porezi i troškovi amortizacije.

⁽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) U prvotnoj konvenciji predviđeno je da se godišnja naknada za pružanje javne usluge plaća tako da se do 30. ožujka svake godine isplaćuje početni predujam u iznosu koji odgovara 70 % naknade isplaćene prethodne godine. Drugo plaćanje, koje treba izvršiti do 30. lipnja, odgovara 20 % naknade iz prethodne godine. Razlika između plaćenih iznosa i manjka između operativnih troškova i prihoda tijekom tekuće godine, procijenjena na temelju rezultata prethodnih godina, čini bilancu, koja se isplaćuje do 30. studenog. Kad bi se ispostavilo da je iznos koji je primio veći od neto troška pruženih usluga (prihodi umanjeni za gubitke), Caremar bi morao nadoknaditi razliku ⁽⁷⁵⁾.

3.1.2.2. Naknada dodijeljena od 1. siječnja 2010. do 31. srpnja 2012.

- (53) Od 1. siječnja 2010. do 31. srpnja 2012. naknada za ispunjavanje obveze pružanja javne usluge pomorskog prijevoza utvrđena je primjenom nove metodologije iz Odluke 111/2007.
- (54) U skladu s njezinom preambulom Odluka 111/2007 izdana je u kontekstu privatizacije javnih poduzeća koja pružaju usluge pomorskog prijevoza na temelju sustava javnih usluga ⁽⁷⁶⁾. Odredbe te odluke primjenjivale su se na usluge koje su društva grupe Tirrenia, uključujući Caremar, pružala od 2010., čak i prije stupanja na snagu odgovarajućih novih ugovora o javnim uslugama nakon postupaka privatizacije.
- (55) Na temelju Odluke 111/2007 razina naknade za obvezu pružanja javne usluge temeljila se na neto trošku potrebnom za ispunjavanje obveze pružanja javne usluge uvećanom za odgovarajući povrat. Ta je razina povrata utvrđena *ex ante* za cijelo regulatorno razdoblje obuhvaćeno ugovorom o javnim uslugama. Ukupni iznos dodijeljene naknade u svakom je slučaju bio ograničen i na razinu javnih sredstava koja su zakonom dodijeljena relevantnom ugovoru o javnim uslugama ako je niža od razine naknade izračunane na temelju metodologije neto troškova.
- (56) Neto trošak potreban za ispunjavanje obveze pružanja javne usluge izračunan je na temelju razlike između troškova i prihoda koje je društvo zabilježilo za pružanje javne usluge pomorskog prijevoza. Točnije, troškovi i prihodi utvrđuju se za svaku liniju, a zajednički troškovi za djelatnosti javnih usluga i komercijalne djelatnosti (ako postoje) raspodjeljuju se transparentno na temelju *ex ante* kriterija priloženih odgovarajućem ugovoru o javnim uslugama i opisanih u posebnom izvješću.
- (57) Stopa povrata na kapital izračunava se na temelju ponderiranog prosječnog troška kapitala. Potrebni povrat na vlasnički kapital ⁽⁷⁷⁾ izračunava se pomoću modela procjene kapitalne imovine. Na temelju tog modela trošak vlasničkoga kapitala dobiva se kao funkcija i. nerizične stope, ii. bete (procjena profila rizičnosti društva u odnosu na tržište vlasničkih instrumenata) i iii. premije rizika za vlasnički kapital dodijeljene tržištu vlasničkih instrumenata.
- (58) Konkretno, trošak vlasničkoga kapitala izračunan je primjenom premije za preuzimanje dodatnog rizika na stopu povrata na nerizične djelatnosti. Ta se premija izračunava kao premija tržišnog rizika pomnožena sa svojom betom, kojom se mjeri koliko je neka konkretna djelatnost rizična u odnosu na tržište.
- (59) U skladu s Odlukom 111/2007 stopa povrata na nerizične djelatnosti odgovara prosječnom bruto prinosu od referentnih desetogodišnjih obveznica u odnosu na prethodnih 12 mjeseci za koje su dostupni podaci.

⁽⁷⁵⁾ U skladu s člankom 3. stavkom 10. prvotne konvencije društvo mora vratiti svaki iznos prekomjerne naknade koji proizlazi iz ovjerenih financijskih izvještaja društva u roku od 15 dana od odobrenja bilanci društva za odgovarajuću godinu.

⁽⁷⁶⁾ U skladu s člankom 1. točkom 999. Zakona br. 296 od 27. prosinca 2006. i člankom 1. točkom (e) Uredbe sa zakonskom snagom br. 430 od 5. prosinca 1997.

⁽⁷⁷⁾ Željena stopa povrata za ulagatelja u vlasnički kapital s obzirom na profil rizičnosti društva i povezane novčane tokove.

- (60) U Odluci 111/2007 utvrđena je premija tržišnog rizika od 4 %. Osim toga, u slučaju usluge koja se pruža na neisključivoj osnovi očekivani veći rizik koji snosi prijevoznik nadoknađuje se povećavanjem premije tržišnog rizika za 2,5 %.
- (61) Međutim, iznos naknade isplaćene društvu Caremar u praksi ne može premašivati gornju granicu od 29 869 832 EUR ⁽⁷⁸⁾ godišnje, kako je utvrđena u Zakonu 166/2009 (vidjeti uvodnu izjavu 32.). Iako je godišnja naknada koja se plaća svim društvima grupe Tirrenia za pružanje usluga pomorskog prijevoza na temelju sustava javnih usluga ograničena Zakonom 166/2009, Odluka 111/2007 sadržava i određene zaštitne mjere koje tim prijevoznicima omogućuju da u dovoljnoj mjeri pokriju svoje operativne troškove.
- (62) Konkretno, u skladu s Odlukom 111/2007 opseg usluga, najviše cijene karata utvrđene ugovorom o javnim uslugama i stvarno dodijeljena naknada moraju se *ex ante* utvrditi na način koji pružatelju usluge omogućuje pokrivanje svih troškova pružanja usluge od općeg gospodarskog interesa. Primjenjuje se sljedeća formula:

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

pri čemu:

$VA(RSP)$ je diskontirana vrijednost naknade za ispunjavanje obveze pružanja javne usluge,

$VA(AI(X))$ je diskontirana vrijednost ostalih prihoda (primici od prodanih karata i drugo),

$VA(CA)$ je diskontirana vrijednost prihvatljivih operativnih troškova, duga koji se otplaćuje i povrata uloženoga kapitala.

- (63) Ako se *ex post* tijekom pružanja usluge u okviru obveze pružanja javne usluge pokaže da je dodijeljena naknada niža potrebne za pokrivanje prihvatljivih operativnih troškova, uzimajući u obzir ostale prihode, društvo se ne bi moglo osloniti ni na kakvu retroaktivnu automatsku reviziju iznosa naknade za obvezu pružanja javne usluge niti zatražiti tu reviziju tijekom regulatornog razdoblja obuhvaćenog ugovorom, već bi moglo samo od nadležnih talijanskih tijela zatražiti da u budućnosti smanje opseg subvencioniranih djelatnosti, preispitaju organizaciju usluge (npr. vrstu brodova) ili izmijene najviše cijene karata.
- (64) Nadalje, gornja granica cijene karata za svaku uslugu, umanjena za poreze i lučke pristojbe, prilagođava se svake godine na temelju formule za određivanje gornje granice cijene:

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

pri čemu:

ΔT je godišnja promjena postotka gornje granice cijene karata;

ΔP je stopa inflacije za referentnu godinu;

X je stvarna godišnja stopa prilagodbe gornje granice cijene karata utvrđene u konvenciji, koja ostaje nepromijenjena tijekom trajanja konvencije.

- (65) U Odluci 111/2007 utvrđeno je i da se gornja granica cijene karata može prilagoditi u skladu s promjenama troškova goriva, pri čemu se kao referentna vrijednost uzimaju standardne javno dostupne cijene.
- (66) Godišnja plaćanja u razdoblju od 1. siječnja 2009. do 31. srpnja 2012. provodila su se prema istim načelima koja su se primjenjivala na temelju produljenja prvotne konvencije, kako je detaljno opisano u uvodnoj izjavi 52.

⁽⁷⁸⁾ Od čega 19 839 226 EUR osigurava Kampanija, a 10 030 606 EUR Lacij.

3.2. Privatizacija društva Caremar

- (67) Odlukom br. 444 od 9. kolovoza 2011. regionalna izvršna vlast regije Kampanije utvrdila je provedbene smjernice za provedbu ograničenog postupka ⁽⁷⁹⁾ privatizacije društva Caremar i dodjelu ugovora o javnim uslugama pomorske kabotaže stjecatelju društva Caremar za pružanje usluga pomorskog prijevoza na razdoblje od devet godina u zamjenu za naknadu za pružanje javne usluge.
- (68) Izvršnom uredbom br. 202 od 12. srpnja 2012. o utvrđivanju preliminarnih postupaka regija Kampanija pokrenula je ograničeni postupak, pri čemu je odabrani kriterij za dodjelu bila najbolja cijena.
- (69) Poziv na pokretanje postupka objavljen je u Dodatku *Službenom listu Europske unije* 17. srpnja 2012. i u *Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana* br. 86 od 25. srpnja 2012., kao i na internetskim stranicama regije Kampanije.
- (70) Nije bilo tehničkih zahtjeva za pristup natječaju. Naime, iako je izvorni nacrt poziva na podnošenje ponuda za Caremar uključivao određene tehničke i financijske zahtjeve (tj. unaprijed utvrđena količina prijedanih nautičkih milja i razina prometa u sektoru pomorskog prijevoza) zbog kojih bi samo broderska društva mogla sudjelovati u natječajnom postupku, nakon razmjena informacija između talijanskih tijela i Komisije od 26. listopada 2011., 22. prosinca 2011. i 14. ožujka 2012. te nakon donošenja odluke o pokretanju postupka iz 2011. talijanska tijela izmijenila su konačni poziv na podnošenje ponuda tako što su iz bodovanja uklonila tehničke kriterije i zamijenila ih financijskim zahtjevima koji se odnose na odgovarajuće gospodarske i financijske kapacitete, što se dokazuje potvrdom najmanje dviju financijskih institucija o gospodarskim i financijskim kapacitetima u iznosu od 6 milijuna EUR ili neto imovini u iznosu od najmanje 6 milijuna EUR.
- (71) Nakon objave poziva na podnošenje ponuda do isteka roka za dostavu iskaza interesa 21. rujna 2012. deset strana iskazalo je interes za sudjelovanje u natječajnom postupku (Alilauro Gruson S.p.A. („Aligruson”), Delcomar S.r.l., Moby, NLG, Palumbo Shipyard, Rifim, SNAV, TTT lines S.p.A, Vetur i Usticalines S.p.A.).
- (72) Izvršnom uredbom br. 34 od 21. veljače 2013. regija Kampanija odobrila je rezultate istrage u fazi prethodne kvalifikacije, čime je svim sudionicima osim društva Vetur omogućen ulazak u sljedeću fazu (faza nadmetanja).
- (73) Izvršnom uredbom br. 78 od 17. svibnja 2013. devet prihvatljivih kandidata pozvano je na podnošenje ponude ⁽⁸⁰⁾. Poziv na podnošenje ponuda sadržavao je novi nacrt devetogodišnjeg ugovora koji će potpisati uspješni ponuditelj i regija Kampanija te detaljnije informacije o natječajnom postupku ⁽⁸¹⁾. Konkretno, u pozivu je naveden sljedeći kriterij za dodjelu:

⁽⁷⁹⁾ Ograničeni natječajni postupak iz članka 55. stavka 6. talijanskog Zakonika o javnim ugovorima – Zakonodavna uredba br. 163/2006 (*il Codice dei Contratti pubblici*) imao je dvije faze, a ponudu su mogli podnijeti samo oni subjekti koji su pozvani u fazu nadmetanja.

⁽⁸⁰⁾ Izvršna uredba br. 78 od 17. svibnja 2013. objavljena je u *Službenom listu regije Kampanije* br. 28 od 27. svibnja 2013. i na internetskim stranicama regije Kampanije. Regija Kampanija na svojim je internetskim stranicama objavila i pojašnjenja poziva na podnošenje ponuda u obliku odgovora na najčešća pitanja.

⁽⁸¹⁾ Osim novog nacrt devetogodišnjeg ugovora koji će potpisati uspješni ponuditelj i regija Kampanija, te su informacije uključivale nacrt ugovora o kupoprodaji društva Caremar, nacrt predložka poslovnog plana u skladu s kojim su strane trebale predstaviti svoje ponude, nacrt predložka ponude i nacrt predložka izjave o obvezama koji su strane mogle iskoristiti za podnošenje svoje ponude, kao i pravila za pristup prostorima društva Caremar i sobi s podacima. Kad je riječ o postupku, strane su, među ostalim, obaviještene o rokovima i uvjetima za i. pristup sobi s podacima za potrebe natječajnog postupka i poslovnim prostorima društva Caremar, ii. podnošenje ponuda, iii. dostavljanje jamstva za ponudu, iv. dodjelu ugovora (uključujući kriterij dodjele) i v. mogućnost traženja pojašnjenja u vezi s ponudom.

„najbolja cijena jednaka najnižoj razlici dobivenoj tako da se od vrijednosti naknade koju je tražio konkurent oduzme cijena ponuđena za kupnju dionica u korist najniže (x) ponude koja proizlazi iz sljedeće formule:

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

pri čemu:

- *a* je iznos naknade za minimalne usluge na temelju poziva na podnošenje ponuda iz točke 2.1. podtočke (b),
- *Da* * 75 % je iznos popusta ponuđenog na temelju ponude pomnožen s korektivnim faktorom kako bi se uzela u obzir devetogodišnja raspodjela tog smanjenja, i
- 6 je unaprijed ponuđeni iznos cijene dionice iz točke 2.1. podtočke (a).”

- (74) Osim toga, u pozivu je navedena najniža cijena za prodaju društva Caremar od najmanje 6 000 000 EUR ⁽⁸²⁾, dok najveći iznos naknade za pružanje javne usluge ne premašuje 19 839 226 EUR za svaku od devet godina trajanja ugovora.
- (75) Do isteka roka primljene su tri ponude, i to od i. privremenog udruženja poduzetnika SNAV/Rifim S.r.l. („SNAV/Rifim”), ii. društva Aligruson, i iii. društva TTT Lines S.p.A. u privremenoj suradnji s partnerima Marittima S.r.l., Marworld, Davimar Eolia Navigazione S.r.l. Natječajni odbor naposljetku je isključio posljednjega kandidata jer nije mogao dati odgovarajuće financijsko jamstvo za svoju ponudu.
- (76) Društvo Marworld obavijestilo je regiju Kampaniju 4. listopada 2013. o žalbi podnesenoj Regionalnom upravnom sudu regije Kampanije u kojoj, među ostalim, osporava odluku o isključenju.
- (77) Izvršnom uredbom br. 178 od 29. listopada 2013. regija Kampanija potvrdila je ljestvicu poretka koju je sastavio natječajni odbor ⁽⁸³⁾, kako je navedeno u nastavku, na temelju brojčanih vrijednosti izraženih u svakoj ponudi i primjenom formule utvrđene u pozivu (vidjeti uvodnu izjavu 73.); udruženje SNAV/Rifim ponudilo je 111 395 812 EUR (uključujući 6 000 001 EUR za stjecanje društva Caremar), dok je društvo Aligruson ponudio 128 556 568 EUR (uključujući 6 000 060 EUR za stjecanje društva Caremar). Budući da je dalo uspješnu ponudu u okviru natječajnog postupka, udruženju poduzetnika SNAV/Rifim dodijeljen je ugovor.
- (78) Presudom od 5. lipnja 2014. Regionalni upravni sud regije Kampanije poništio je dodjelu ugovora jer je smatrao da nijedan od tri kandidata nije trebao biti pozvan na natječaj. Regija Kampanija podnijela je žalbu protiv te presude. Presudom od 10. veljače 2015. talijanski Vrhovni upravni sud poništio je presudu Regionalnog upravnog suda regije Kampanije i time potvrdio odluku natječajnog odbora.

⁽⁸²⁾ Prema informacijama koje je dostavila Italija osnovna dražbovna cijena društva Caremar od 6 000 000 EUR izračunana je tako što su neto knjigovodstvenoj vrijednosti njegove imovine na dan 31. prosinca 2010. (4 470 008 EUR) dodani kapitalni dobici od flote i općenita sastavnica *goodwill* koja se odnosi na činjenicu da je Caremar društvo s vlastitim znanjem i iskustvom i prisutnošću na tom području, kao i priznata robna marka na tržištu na kojem posluje.

⁽⁸³⁾ Natječajni odbor tu je ljestvicu poretka objavio na javnoj sjednici održanoj 29. srpnja 2013. Tom je prilikom objavio da će uspješna ponuda biti poslana javnom naručitelju (regiji Kampaniji) na provjeru. Izvršnom uredbom br. 130 od 2. kolovoza 2012. regija Kampanija odlučila je pokrenuti diskrecijski postupak provjere u skladu s člankom 86. stavkom 3. Zakonodavne uredbe br. 136/2006 i zatražila je od natječajnog odbora da ocijeni primjerenost ponude koju je podnijelo udruženje SNAV/Rifim. Na sjednici održanoj 16. i 27. rujna 2013. natječajni odbor detaljno je ispitao financijske pretpostavke na kojima se temelji ponuda koju je dostavilo udruženje SNAV/Rifim te je ponudu proglasio primjerenom i pouzdanom. Rezultate postupka provjere priopćio je na javnoj sjednici održanoj 16. listopada 2013., na kojoj je ujedno potvrdio ljestvicu poretka objavljenu 29. srpnja 2013.

- (79) Nakon presude Regionalnog upravnog suda regije Kampanije kojom je potvrđena odluka natječajnog odbora o dodjeli ugovora udruženju poduzetnika SNAV/Rifim, udruženje SNAV/Rifim uvjetovalo je izvršenje svoje ponude time da regija Kampanija potvrdi da se financijski uvjeti društva Caremar nisu promijenili u odnosu na one koje su ponuditelji ocijenili u okviru natječajnog postupka provedenog 2013. Nakon što je utvrdila da je vlasnički kapital društva Caremar 31. prosinca 2024. bio 2 155 008 EUR niži od razine u trenutku podnošenja uspješne ponude udruženja poduzetnika SNAV/Rifim, regija Kampanija odlučila je vratiti vlasnički kapital društva Caremar na razinu s kraja 2013. Stoga je Regionalnom odlukom br. 316 od 21. svibnja 2015. ⁽⁸⁴⁾ društvu Caremar dodijelila iznos od 2 155 008 EUR, pod uvjetom da ga stekne uspješni ponuditelj, kako bi se njegova financijska situacija vratila na razinu na kojoj je bila u vrijeme podnošenja uspješne ponude za stjecanje društva Caremar.
- (80) Kupoprodajni ugovor između regije Kampanije i udruženja poduzetnika SNAV/Rifim potpisan je 16. srpnja 2015. i na taj je datum vlasništvo nad svim dionicama društva Caremar preneseno s regije Kampanije na udruženje SNAV/Rifim po fiksnoj cijeni od 6 000 001 EUR.
- (81) Budući da je kupac bio kolektivni subjekt, dionice društva Caremar prodane su i kupila su ih društva SNAV i Rifim, koja su solidarno preuzela sve ugovorne obveze, odnosno SNAV je kupio 75 000 dionica, a Rifim preostalih 75 000 dionica, što znači da je svako društvo preuzelo 50 % ukupnog dioničkog kapitala društva Caremar.

3.3. Novi ugovor o javnim uslugama

3.3.1. Obveza pružanja javne usluge

- (82) Regija Kampanija i Caremar 16. srpnja 2015. potpisali su novi ugovor o javnim uslugama za pružanje usluga pomorskog prijevoza. Taj ugovor bio je snazi devet godina (do 15. srpnja 2024., uključujući taj datum).
- (83) Obveza pružanja javne usluge uvedena društvu Caremar (a time i njegovu stjecatelju udruženju poduzetnika SNAV/Rifim) odnosi se na pružanje linijskih usluga pomorskog prijevoza putnika i/ili putnika, vozila (uključujući spasilačka vozila) i poštanskih pošiljaka trajektima i brzim plovilima (odnosno TMV-om za usluge mješovitog prijevoza ili hidrokrilcem za prijevoz putnika) po unaprijed određenim cijenama u skladu s voznim redovima navedenima u programu pomorskog prijevoza utvrđenom u Regionalnoj izvršnoj odluci regije Kampanije br. 443 od 9.8.2011. (navedena u Prilogu D novom ugovoru o javnim uslugama), kako je izmijenjena Regionalnom izvršnom odlukom regije Kampanije br. 857 od 30.12.2011. (navedena u Prilogu E novom ugovoru o javnim uslugama) i eventualnim budućim izmjenama.
- (84) U skladu s voznim redovima navedenima u prilogima D i E novom ugovoru o javnim uslugama Caremar mora pružati usluge pomorskog prijevoza na sljedećih osam pomorskih linija: Capri/Napulj, Capri/Sorrento, Ischia/Napulj, Ischia/Procida/Napulj, Ischia/Procida/Pozzuoli, Ischia/Procida, Procida/Pozzuoli i Procida/Napulj.
- (85) Pojednostosti o obvezi pružanja javne usluge u smislu vrste plovila (trajekt, TMV, hidrokrilac), voznog reda i učestalosti (godišnje/sezonske) na svakoj liniji jednake su onima koje se primjenjuju na temelju produljene prvotne konvencije od 16. siječnja 2012., kako je opisano u uvodnoj izjavi 39.
- (86) U skladu s člankom 8. stavkom 4. točkom (d) novog ugovora o javnim uslugama Caremar mora ispuniti obvezu pružanja javne usluge u skladu s obvezama kontinuiteta i učestalosti, redovitosti i točnosti. U članku 8. stavku 4. točki (l) pojašnjeno je da se te obveze uvijek moraju poštovati, među ostalim i za vrijeme redovne i izvanredne obnove plovila.

⁽⁸⁴⁾ Objavljena u Službenom listu regije Kampanije br. 35 od 8. lipnja 2015. Ta je odluka potvrđena Predsjedničkom uredbom br. 116 od 15. srpnja 2015. objavljenom u Službenom listu regije Kampanije br. 45 od 20. srpnja 2015.

- (87) U skladu s člankom 8. stavkom 4. točkom (c) novog ugovora o javnim uslugama Caremar u slučaju usluga mješovitog prijevoza prednost mora dati prijevozu poštanskih pošiljaka (unutar ograničenja od 12 linearnih metara) ako to zahtijeva pružatelj univerzalne poštanske usluge. Osim toga, u skladu s člankom 9. novog ugovora o javnim uslugama Caremar je na zahtjev regije Kampanije dužan bez dodatne naknade osigurati do 10 dodatnih putovanja godišnje kako bi se zadovoljile izvanredne potrebe za javnim uslugama.
- (88) Kad je riječ o broju, vrsti i kapacitetu plovila na pomorskim linijama na kojima se putuje, u skladu s člankom 8. stavkom 1., člankom 8. stavkom 4. točkom (m) i člankom 8. stavkom 5. novog ugovora o javnim uslugama Caremar je dužan upotrebljavati najmanje sedam plovila navedenih u Prilogu H ugovoru (ili istovjetnih plovila s obzirom na broj, tehničke karakteristike, kapacitet i udobnost) i u svakom trenutku jamčiti dostupnost rezervnog plovila s obilježjima navedenima u Prilogu H. Osim toga, Caremar je dužan u svakom trenutku jamčiti učinkovitost plovila navedenih u Prilogu H ⁽⁸⁵⁾.
- (89) Kad je riječ o cijenama karata, u skladu s člankom 8. stavkom 4. točkom (e) i člankom 13. novog ugovora o javnim uslugama Caremar mora poštovati tarife utvrđene Regionalnom izvršnom odlukom br. 183 od 29. travnja 2011. i Regionalnom izvršnom odlukom br. 67 od 7. ožujka 2013., koje su navedene u prilogima B i C ugovoru o javnim uslugama, kao i eventualnim naknadnim izmjenama. Na godišnjoj osnovi od regije Kampanije može zatražiti da se tarife prilagode inflaciji, ali regija Kampanija može odbiti zatraženu prilagodbu ili ukinuti već odobrenu prilagodbu ⁽⁸⁶⁾. Nadalje, u skladu s člankom 8. stavkom 4. točkom (b) Caremar mora osigurati besplatan hitni prijevoz pacijenata vozilom hitne pomoći koje pripada nacionalnoj zdravstvenoj službi.
- (90) Na temelju članka 8. stavka 4. točke (v) novog ugovora o javnim uslugama Caremar je morao poštovati standarde kvalitete utvrđene u članku 11. novog ugovora o javnim uslugama u pogledu točnosti, udobnosti putovanja i informiranja korisnika, kako je navedeno u Prilogu O novom ugovoru o javnim uslugama, u kojem su utvrđene i primjenjive kazne u slučaju nepoštovanja tih standarda. Osim toga, u skladu s člankom 8. stavkom 4. točkom (f) mora zadovoljiti razine kvalitete koje je regija Kampanija utvrdila u dokumentu *Carta di Servizio*, donesenom u okviru Regionalne izvršne odluke br. 3 od 16. ožujka 2012.
- (91) Osim kazni utvrđenih u Prilogu O za nepoštovanje minimalnih standarda kvalitete utvrđenih u članku 11. novog ugovora o javnim uslugama, u članku 25. novog ugovora o javnim uslugama navode se dodatne kazne za nepoštovanje obveze pružanja javne usluge uvedene društvu Caremar (npr. obveze kontinuiteta i redovitosti ⁽⁸⁷⁾, točnosti ⁽⁸⁸⁾, tarifa ⁽⁸⁹⁾) osim ako Caremar dokaže da mu se povreda ne može pripisati zbog više sile.

⁽⁸⁵⁾ Članak 8. stavak 4. točka (m) novog ugovora o javnim uslugama.

⁽⁸⁶⁾ Članak 13. stavci 4. i 5. novog ugovora o javnim uslugama.

⁽⁸⁷⁾ Na primjer, u članku 25. stavku 1. točki (A) novog ugovora o javnim uslugama utvrđena je kazna od 80 EUR po milji za svako neizvršeno putovanje i dodatna kazna od 5 000 EUR ako se određeno putovanje ne izvrši više od sedam puta u mjesec dana. Ako u razdoblju od tri mjeseca Caremar dvaput ne izvrši određeno putovanje više od sedam puta u mjesec dana, ugovor o javnim uslugama koji mu je povjeren opoziva se.

⁽⁸⁸⁾ Na primjer, u članku 25. stavku 1. točki (B) novog ugovora o javnim uslugama utvrđena je kazna od 150 EUR za svako nedostavljanje obrazložene obavijesti u roku od 24 sata od kašnjenja duljeg od 30 minuta. Za svako kašnjenje dulje od 30 minuta kazna iznosi 500 EUR ako je to putovanje u istom mjesecu već kasnilo dulje od 30 minuta.

⁽⁸⁹⁾ Na primjer, u članku 25. stavku 1. točki (I) novog ugovora o javnim uslugama predviđena je kazna od 1 500 EUR u slučaju dviju pisanih pritužbi na nepoštovanje tarifa u tri mjeseca, koja se u slučaju treće pritužbe u istom tromjesečju povećava na 5 000 EUR.

3.3.2. Naknada

- (92) Regija Kampanija odredila je iznos od 19 839 226 EUR (tj. 178 553 034 EUR za devetogodišnje ugovorno razdoblje), koji je bilo moguće umanjiti, kao osnovni godišnji iznos na temelju natječajnog postupka za naknadu u okviru novog ugovora za ispunjavanje obveze pružanja javne usluge na pomorskim linijama navedenima u uvodnoj izjavi 84. Udruženje SNAV/Rifim ponudilo je popust od 81 542 961 EUR, tj. za devetogodišnje ugovorno razdoblje ponudilo je 97 010 073 EUR (10 778 897 EUR godišnje ⁽⁹⁰⁾), što je i utvrđeno kao rezultat natječaja. Za razdoblje od 16. srpnja 2015. do 31. prosinca 2015. iznos naknade utvrđen je na 4 940 327,79 EUR ⁽⁹¹⁾.
- (93) U skladu s člankom 16. novog ugovora o javnim uslugama naknada za pružanje javne usluge računa se na temelju metodologije utvrđene u Odluci 111/2007 ⁽⁹²⁾, u skladu s kojom naknada ne smije premašiti iznos potreban za pokrivanje neto troškova nastalih pri ispunjavanju obveze pružanja javne usluge (gospodarska i financijska ravnoteža), uključujući razumnu dobit (vidjeti uvodne izjave od 55. do 66.).
- (94) Člankom 17. novog ugovora o javnim uslugama predviđa se da stranke svake tri godine moraju provjeriti uvjete gospodarske ravnoteže ugovora u skladu s kriterijima stabilnosti utvrđenima u Odluci 111/2007. Ako postoje odstupanja od te ugovorne ravnoteže (npr. u slučaju nedovoljne naknade koja je za više od 5 % niža od ukupne naknade), člankom 17. novog ugovora o javnim uslugama predviđa se mehanizam za ponovno uspostavljanje ravnoteže u okviru kojeg se evaluiraju svi parametri povezani s plaćanjem naknade. Ako se iznos naknade pokaže nedovoljnim za pokrivanje operativnih troškova nastalih pri pružanju usluge, novi ugovor o javnim uslugama omogućuje reviziju ključnih parametara naknade, odnosno sustava cijena karata, smanjenja opsega ponuđenih javnih usluga ili materijalne imovine koju društvo koristi za pružanje usluga. U slučaju prekomjerne naknade regija Kampanija mora smanjiti naknadu koja se isplaćuje za sljedeće regulatorno razdoblje i osigurati povrat prekomjerne naknade koju je već isplatila (vidjeti članak 17. stavak 4. i članak 18.).
- (95) Naknada se isplaćuje na godišnjoj razini u tri obroka: do 30. travnja svake godine isplaćuje se početni predujam u iznosu koji odgovara 70 % naknade, do 30. rujna izvršava se druga isplata, koja odgovara 20 % naknade, a preostali iznos, umanjen za odbitke i kazne, plaća se do 31. siječnja sljedeće godine ⁽⁹³⁾.
- (96) U skladu s člankom 18. novog ugovora o javnim uslugama svaka prekomjerna naknada mora se vratiti regiji Kampaniji u roku od 30 dana nakon što ona podnese zahtjev. Provjerom je utvrđeno da je od 16. srpnja 2015. do 31. prosinca 2017. isplaćena prekomjerna naknada u iznosu od 835 057 EUR, koja je vraćena regiji Kampaniji. Godišnja naknada od 10 778 897 EUR za razdoblje od 1. siječnja 2018. do 31. prosinca 2021. smanjena je na 9 093 983 EUR na temelju provjere za razdoblje do 31. prosinca 2017. Na temelju dostupnih financijskih izvještaja u provjeri za razdoblje od 2018. do 2021. utvrđena je prekomjerna naknada u iznosu od 1 389 811 EUR, koja je vraćena regiji Kampaniji.
- (97) U skladu s člankom 20. novog ugovora o javnim uslugama regija Kampanija ima nadzorne ovlasti nad ugovorom i prati njegovo pravilno izvršenje, primjerenost i kvalitetu imovine prijevoznika, poštovanje pravnih obveza i postizanje ciljeva kvalitete tijekom ispunjavanja obveze pružanja javne usluge.

⁽⁹⁰⁾ Članak 16. stavak 2. novog ugovora o javnim uslugama glasi: „Navedena naknada za vrijeme trajanja ovog ugovora o uslugama ne smije prelaziti iznos od 10 778 897 EUR za kalendarsku godinu, uvećan za PDV, kako je navedeno u daljnjem tekstu natječaja”.

⁽⁹¹⁾ Članak 16. stavak 3. novog ugovora o javnim uslugama.

⁽⁹²⁾ Članak 16. stavak 1. novog ugovora o javnim uslugama.

⁽⁹³⁾ Članak 16. stavak 5. novog ugovora o javnim uslugama. U članku 16. stavku 6. novog ugovora o javnim uslugama navedeno je da se naknada za razdoblje od 16. srpnja 2015. do 31. prosinca 2015. isplaćuje u dva obroka: prvi obrok od 70 % plaća se do 15. kolovoza 2015., a drugi obrok od 30 % do 31. siječnja 2016.

- (98) Nakon redovite revizije gospodarske ravnoteže ugovora na temelju članka 17. regija Kampanija smanjila je naknadu koja je unaprijed utvrđena na temelju natječajnog postupka (10 778 897 EUR) na 9 093 983 EUR za razdoblje od 2018. do 2021., a dodatno ju je smanjila na 9 087 149 EUR za razdoblje od 2022. do 2024. U tablici 2. prikazane su unaprijed utvrđena naknada i naknada koja je stvarno isplaćena društvu Caremar za razdoblje od kolovoza 2015. do 2021.

Tablica 2.

Utvrđena i isplaćena naknada Caremaru na temelju novog ugovora o uslugama za razdoblje od 2015. do 2021.

(EUR)

Godina	Utvrđena naknada	Isplaćena naknada
2015. (od srpnja 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. Prioritet u pogledu vezova

- (99) U članku 19.b stavku 21. Uredbe sa zakonskom snagom 135/2009., pretvorene u Zakon 166/2009, utvrđeno je da će, kako bi se zajamčio teritorijalni kontinuitet otoka i ispunila obveza pružanja javne usluge, društva bivše grupe Tirrenia, uključujući Caremar, zadržati već dodijeljene vezove i prednost pri dodjeli slotova u skladu s postupcima koje su utvrdila pomorska tijela te koji su utvrđeni Zakonom br. 84 od 28. siječnja 1994. i talijanskim Pomorskim zakonikom.

3.5. Mjere utvrđene Zakonom 163/2010

- (100) U Zakonu 163/2010 utvrđena je mogućnost da društva bivše grupe Tirrenia, uključujući Caremar, privremeno upotrebljavaju financijska sredstva koja su već dodijeljena ⁽⁹⁴⁾ za potrebe nadogradnje i modernizacije flote kako bi se umjesto toga zadovoljile hitne potrebe za likvidnošću. Međutim, poduzetnici bivše grupe Tirrenia koji su iskoristili tu mogućnost morali su dopuniti ta namjenska sredstva kako bi i dalje mogli provesti nužne nadogradnje brodova. Te su nadogradnje bile nužne da bi se ispunile nove međunarodne sigurnosne norme na temelju Stockholmskog sporazuma iz 1996. ⁽⁹⁵⁾
- (101) Konkretno, za plaćanje nadogradnji u cijeloj grupi Tirrenia izdvojena su sredstva iz dva izvora ⁽⁹⁶⁾ u ukupnom iznosu od 23 750 000 EUR. Caremar je te izvore sredstava iskoristio za nadogradnju svojih brodova.

⁽⁹⁴⁾ Kako je utvrđeno člankom 19. stavkom 13.a Uredbe sa zakonskom snagom br. 78 od 1. srpnja 2009., pretvorene u Zakon br. 102 od 3. kolovoza 2009. („Zakon 102/2009”), i člankom 19.b stavkom 19. Zakona 166/2009.

⁽⁹⁵⁾ Te sigurnosne norme zatim su detaljno opisane u Direktivi Vijeća 98/18/EZ od 17. ožujka 1998. o sigurnosnim pravilima i normama za putničke brodove (SL L 144, 15.5.1998., str. 1.), koja je u talijansko pravo prenesena Zakonom od 45 od 4. veljače 2000., Direktivi 2003/24/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 14. travnja 2003. o izmjeni Direktive Vijeća 98/18/EZ o sigurnosnim pravilima i normama za putničke brodove (SL L 123, 17.5.2003., str. 18.), koja je u talijansko pravo prenesena Zakonom od 52 od 8. ožujka 2005., i Direktivi 2003/25/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 14. travnja 2003. o posebnim zahtjevima stabilnosti za ro-ro putničke brodove (SL L 123, 17.5.2003., str. 22.), koja je u talijansko pravo prenesena Zakonom od 65 od 14. ožujka 2005.

⁽⁹⁶⁾ Sva sredstva (tj. 7 000 000 EUR) izdvojena na temelju članka 19.b stavka 19. Zakona 166/2009 i iznos od 16 750 000 EUR iz sredstava izdvojenih na temelju Zakona 102/2009.

(102) Osim toga, u članku 1. Zakona 163/2010 utvrđeno je i sljedeće:

- (a) članak 19.b Uredbe sa zakonskom snagom 135/2009, uz izmjene pretvorene u Zakon 166/2009, mijenja se uvođenjem stavka 24.a. U skladu s tim stavkom na sve službene akte i postupke u okviru provedbe odredbi članka 19.b stavaka od 1. do 15. Zakona 166/2009 primjenjuje se porezno izuzeće. Ti stavci odnose se na liberalizaciju sektora pomorske kabotaže privatizacijom grupe Tirrenia, uključujući njezinu pripremnu fazu, tj. prijenos regionalnih društava na odgovarajuće regije;
- (b) radi kontinuiteta javne usluge i kako bi se podržao postupak privatizacije društava bivše grupe Tirrenia, predmetne regije mogu upotrijebiti sredstva iz Fonda za nedovoljno iskorištena područja („FAS“) ⁽⁹⁷⁾ u skladu s Odlukom br. 1, koju je 6. ožujka 2009. donio *Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica* ⁽⁹⁸⁾.

4. POSTUPAK ZBOG POVREDE br. 2007/4609

(103) Nakon prethodne korespondencije između službi Komisije i Italije glavni direktor Komisije nadležan za energetiku i promet Italiji je 19. prosinca 2008. poslao zahtjev za informacije. Taj se zahtjev, među ostalim, odnosio na pregled tadašnjih linija u okviru javne usluge i usluge u javnoj nadležnosti koje je Italija predvidjela u okviru predloženih novih konvencija. Nadalje, od Italije je zatraženo da dostavi više pojedinosti o planovima privatizacije grupe Tirrenia.

(104) U svojem dopisu od 28. travnja 2009. Italija je dostavila detaljan odgovor na zahtjev Komisije od 19. prosinca 2008. U tom je dopisu Italija, među ostalim, navela:

- (a) da je produljenje prvotnih konvencija do 31. prosinca 2009. bilo nužno za ostvarivanje liberalizacije sektora pomorske kabotaže u Italiji privatizacijom grupe Tirrenia;
- (b) da je naknada za pružanje javne usluge odobrena u korist grupe Tirrenia bila nužna kako bi se osigurao teritorijalni kontinuitet otoka pomorskim vezama koje privatni subjekti na tržištu nisu osiguravali na odgovarajući način;
- (c) da je 10. ožujka 2009. zaključen temeljit postupak racionalizacije linija. Tim su postupkom uzeti u obzir relevantni socijalni i gospodarski aspekti te aspekti povezani sa zapošljavanjem, ali i potreba da se osiguraju veze nužne za teritorijalni kontinuitet, te je provedeno savjetovanje sa šest regija o kojima je riječ. Ta bi racionalizacija dovela do smanjenja neto troška javne usluge za približno 66 milijuna EUR i otpuštanja približno 600 članova posade u cijeloj grupi Tirrenia. Italija je podsjetila i na to da su racionalizacijom iz 2009. dopunjeni prethodni pokušaji (iz 2004., 2006. i 2008.) da se smanji razina usluga koje pruža grupa Tirrenia;
- (d) ciljevi su bili i. zadržati veze potrebne za teritorijalni kontinuitet među otocima te između otoka i kopna, kao i pravo na zdravlje, obrazovanje i mobilnost, ii. racionalizirati veze na kojima su privatni prijevoznici pružali istu uslugu u istom razdoblju te jamčili sličnu razinu kvalitete i kontinuiteta, iii. racionalizirati ljetne i brze linije na kojima se prevoze samo osobe;
- (e) Italija je u dopisu dala pregled linija na kojima su 2008. prometovala društva grupe Tirrenia i smanjenog broja linija na kojima će društva grupe Tirrenia prometovati 2009. Prema navodima Italije potonje linije činile bi osnovu za nove konvencije koje su se trebale sklopiti s novim vlasnicima društava grupe Tirrenia.

⁽⁹⁷⁾ Fond za nedovoljno iskorištena područja (*Fondo Aree Sottoutilizzate*) je nacionalni fond koji podupire provedbu talijanske regionalne politike. Njegova su sredstva uglavnom namijenjena regijama koje su odredila talijanska tijela.

⁽⁹⁸⁾ *Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana* br. 137 od 16. lipnja 2009.

- (105) Glavni direktor Komisije nadležan za energetiku i promet Italiji je 21. prosinca 2009. poslao dopis u kojem je, među ostalim, naveo da je s obzirom na radikalnu reformu sektora pomorske kabotaže u Italiji i zbog znatnog društvenog učinka koji bi proizašao iz privatizacije raspisivanje natječaja za broderska društva kojima su dodijeljeni ugovori o javnim uslugama u načelu i kao iznimka prihvatljivo da bi se osigurala usklađenost s kriterijem nediskriminacije među brodarima Unije utvrđenim u Uredbi Vijeća (EEZ) br. 3577/92⁽⁹⁹⁾ ako se natječaji provedu na osnovi jednostavnog ugovora o javnim uslugama. Komisija je navela da se Uredbom (EEZ) br. 3577/92 od država članica ne zahtijeva da privatiziraju svoja društva za pomorski prijevoz, nego samo da liberaliziraju to specifično tržište.
- (106) Komisija je 29. siječnja 2010. ⁽¹⁰⁰⁾ poslala službenu opomenu zbog pogrešne provedbe Uredbe (EEZ) br. 3577/92. U njoj je podsjetila da se tom uredbom od države članice zahtijeva da sklapanje ugovora o obavljanju javne usluge ili nametanje obveze javne usluge uvijek provodi bez diskriminacije u odnosu na sve brodare Unije. U skladu s člankom 4. stavkom 3. te uredbe postojeći ugovori o javnim uslugama ostaju na snazi do ugovorenog datuma isteka. Međutim, Komisija je napomenula da su društva grupe Tirrenia nastavila pružati usluge pomorskog prijevoza nakon isteka odgovarajućih ugovora o javnim uslugama. Naime, te su konvencije trebale isteći krajem 2008., ali ih je Italija nekoliko puta produljila. Stoga je Komisija pozvala Italiju da iznese svoje primjedbe.
- (107) Istog je dana glavni direktor Komisije nadležan za energetiku i promet zasebno odgovorio na dopis Italije od 22. siječnja 2010. Istaknuo je da se njegov odgovor odnosi samo na usklađenost s Uredbom (EEZ) br. 3577/92, a ne na pitanja povezana s državnim potporama. U tom je kontekstu naveo da su obrazloženja za određene linije dostatna da se otklone neke prethodno izražene sumnje. Glavni direktor podsjetio je na to da se ugovori o javnim uslugama mogu odnositi samo na linije na kojima postoje tržišni nedostaci.
- (108) Italija je 29. ožujka 2010. odgovorila na Komisijinu službenu opomenu od 29. siječnja 2010.
- (109) Italija je 10. rujna 2010. obavijestila Komisiju da je odgođen natječajni postupak za ugovor koji se, među ostalim, odnosio na linije Poncijskih otoka na kojima je u to vrijeme prometovao Caremar. Na temelju toga Zakonom 163/2010 prvotna konvencija produljena je do završetka postupka privatizacije društava Tirrenia i Siremar (vidjeti i uvodnu izjavu 33.).
- (110) U kontekstu tih događaja Komisija je 24. studenog 2010. poslala dodatnu službenu opomenu. U njoj je navela:
- (a) da je prvotna konvencija, koja se, među ostalim, odnosila na Caremar, automatski produljena bez natječajnog postupka;
 - (b) da, iako su se predmetni ugovori o javnim uslugama nastavili primjenjivati, nijedan natječajni postupak nije završen, među ostalim u pogledu društva Caremar;
 - (c) da zadržava pravo izdavanja obrazloženog mišljenja ako to bude potrebno (uzimajući u obzir eventualne primjedbe Italije).
- (111) Komisija je 21. lipnja 2012. donijela obrazloženo mišljenje o produljenju obveze pružanja javne usluge povjerene trima društvima (Caremar, Laziomar i Saremar) bivše grupe Tirrenia. Budući da su natječajni postupci za ostala tri društva (Tirrenia, Toremar i Siremar) završeni 2011. ⁽¹⁰¹⁾, obrazloženo mišljenje nije se odnosilo na njih. Komisija je navela da Italija više od tri godine nakon redovnog isteka odgovarajućih prvotnih konvencija nije provela natječajne postupke za dodjelu ugovora o javnim uslugama za pomorsku kabotažu koju, među ostalim, obavlja Caremar. Te su konvencije produljene automatski i na neodređeno vrijeme, što je ostalim brodarima iz Unije onemogućilo da se natječu za dodjelu tih ugovora.

⁽⁹⁹⁾ Uredba Vijeća (EEZ) br. 3577/92 od 7. prosinca 1992. o primjeni načela slobode pružanja usluga u pomorskom prometu unutar država članica (pomorska kabotaža) (SL L 364, 12.12.1992., str. 7.).

⁽¹⁰⁰⁾ Službena opomena donesena je 28. siječnja 2010., ali je Italija o njoj obaviještena tek sljedeći dan.

⁽¹⁰¹⁾ Iako je službeni prijenos vlasništva nad društvima Tirrenia, Toremar i Siremar proveden tek 2012.

- (112) Italija je 8. kolovoza 2012. odgovorila na obrazloženo mišljenje navodeći da su pozivi na podnošenje ponuda za stjecanje društava u kombinaciji s novim ugovorima o javnim uslugama objavljeni ili da će se objaviti u *Službenom listu Europske unije*. Konkretno, poziv za Caremar objavljen je 20. srpnja 2012., a poziv za Laziomar poslan je na objavljivanje 1. kolovoza 2012.
- (113) CLN je 14. siječnja 2014. postao novi vlasnik društva Laziomar i potpisao je desetogodišnji ugovor o javnim uslugama za veze s Poncijskim otocima.
- (114) SNAV-Rifim 16. srpnja 2015. postao je vlasnik društva Caremar i povjeren mu je devetogodišnji ugovor o javnim uslugama.
- (115) Dopisom od 15. srpnja 2016. Italija je obavijestila Komisiju da je završena privatizacija svih društava bivše grupe Tirrenia. Komisija je 8. prosinca 2016. odlučila zaključiti postupak zbog povrede.

5. RAZLOZI ZA POKRETANJE I PROŠIRENJE POSTUPKA

5.1. Naknada za pružanje usluga pomorskog prijevoza od 1. siječnja 2009. do 31. srpnja 2012.

5.1.1. Postojanje potpore

- (116) Komisija je u odluci o pokretanju postupka iz 2011. zauzela privremeno stajalište da definicija obveze pružanja javne usluge nije dovoljno jasna i stoga joj nije omogućila da donese konačan zaključak o tome sadržava li očite pogreške. Konkretno, Komisija nije imala potpun uvid u stvarne obveze društva Caremar u pogledu prometovanja na linijama u Napuljskom zaljevu i na Poncijskim otocima u odnosu na usluge koje na nekima od tih linija nude konkurenti (vidjeti uvodne izjave 194., 203., 205. i 208. odluke o pokretanju postupka iz 2011.). Osim toga, Komisija je u vezi s linijama u Napuljskom zaljevu sumnjala u opravdanost toga da se stalna noćna veza u otočnim lukama smatra stvarnom javnom uslugom te je pozvala talijanska tijela da navedu postoje li određene patologije u slučaju kojih nije moguć prijevoz helikopterom i da dostave informacije o dostupnosti i kapacitetu alternativnih usluga medicinskog prijevoza (vidjeti uvodnu izjavu 206. odluke o pokretanju postupka iz 2011.).
- (117) Komisija je zauzela privremeno stajalište da je drugi kriterij iz presude Altmark⁽¹⁰²⁾ ispunjen jer su parametri na kojima se temelji izračun naknade bili unaprijed utvrđeni i u skladu sa zahtjevima u pogledu transparentnosti (vidjeti uvodnu izjavu 239. odluke o pokretanju postupka iz 2011.). Konkretno, Komisija je u uvodnoj izjavi 240. odluke o pokretanju postupka iz 2011. navela da su ti parametri opisani u prvotnoj konvenciji (za naknadu za 2009.) i Odluci 111/2007 (za naknadu od 2010. nadalje).
- (118) Međutim, Komisija je smatrala da se čini da treći kriterij iz presude Altmark nije ispunjen i da su prijevoznici možda primili prekomjernu naknadu za pružanje javnih usluga (vidjeti uvodnu izjavu 244. odluke o pokretanju postupka iz 2011.). Točnije, izrazila je sumnje u proporcionalnost naknade isplaćene društvima bivše grupe Tirrenia od 2009. s obzirom na nedostatak jasne definicije obveza uvedenih za ta društva (vidjeti uvodnu izjavu 245. odluke o pokretanju postupka iz 2011.). Izrazila je sumnje i u to odražava li premija rizika od 6,5 %, koja se primjenjuje od 2010. nadalje, odgovarajuću razinu rizika jer se *prima facie* činilo da prijevoznici nisu preuzeli rizike koji su uobičajeni za pružanje takvih usluga (vidjeti uvodnu izjavu 247. odluke o pokretanju postupka iz 2011.).

⁽¹⁰²⁾ Presuda od 24. srpnja 2003., Altmark Trans GmbH i Regierungspräsidium Magdeburg/Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, uz sudjelovanje Oberbundesanwalt beim Bundesverwaltungsgericht, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415.

- (119) Komisija je zauzela i privremeno stajalište da četvrti kriterij iz presude Altmark nije ispunjen jer nije raspisan natječaj za produljenje prvotne konvencije (vidjeti uvodnu izjavu 249. odluke o pokretanju postupka iz 2011.). Nadalje, navela je da nije zaprimila dokaze u prilog tvrdnji da je Caremar predmetne usluge doista pružao po najmanjem trošku za zajednicu (vidjeti uvodnu izjavu 251. odluke o pokretanju postupka iz 2011.).
- (120) Stoga je u odluci o pokretanju postupka iz 2011. Komisija došla do privremenog zaključka da naknade za pružanje javne usluge isplaćene prijevoznicima tijekom razdoblja produljenja prvotne konvencije čine državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a (vidjeti uvodnu izjavu 255. odluke o pokretanju postupka iz 2011.). Osim toga, zauzela je stajalište da bi tu potporu trebalo smatrati novom potporom (vidjeti uvodnu izjavu 257. odluke o pokretanju postupka iz 2011.).
- (121) U odluci o proširenju postupka iz 2012. Komisija je iste sumnje izrazila i u pogledu naknade dodijeljene društvu Caremar od siječnja 2012. do njegove privatizacije (vidjeti uvodne izjave 42., 180. i 181. odluke o proširenju postupka iz 2012.).

5.1.2. Spojivost

- (122) U odluci o pokretanju postupka iz 2011. Komisija je zauzela privremeno stajalište da naknada za pružanje javne usluge za 2009., 2010. i 2011. nije obuhvaćena područjem primjene Odluke Komisije 2005/842/EZ ⁽¹⁰³⁾ ni Okvira Zajednice za državnu potporu u obliku naknade za javne usluge ⁽¹⁰⁴⁾ („Okvir za usluge od općeg gospodarskog interesa iz 2005.”). Stoga je tu mjeru ocijenila izravno na temelju članka 106. stavka 2. UFEU-a i utvrdila da postoje sumnje u to jesu li ispunjeni primjenjivi uvjeti spojivosti (vidjeti uvodnu izjavu 315. odluke o pokretanju postupka iz 2011.).
- (123) U odluci o proširenju postupka iz 2012. Komisija je napomenula da je 31. siječnja 2012. na snagu stupio novi paket o uslugama od općeg gospodarskog interesa, koji se sastoji od Odluke Komisije 2012/21/EU ⁽¹⁰⁵⁾ i Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa iz 2011. Međutim, zauzela je preliminarno stajalište da se naknada za pružanje javne usluge na temelju produljenja prvotne konvencije ne može smatrati spojivom s unutarnjim tržištem i izuzetom od obveze prijave u skladu s Odlukom 2012/21/EU jer to produljenje nije u skladu s člankom 4. Uredbe (EEZ) br. 3577/92, kojim se propisuje da uvijek kad država članica sklapa ugovor o obavljanju javne usluge ili nametne obvezu javne usluge, čini to bez diskriminacije u odnosu na sve brodare Zajednice (vidjeti uvodnu izjavu 256. odluke o proširenju postupka iz 2012.). Komisija nije isključila da bi naknada za pružanje javne usluge dodijeljena na temelju produljene prvotne konvencije u načelu mogla biti obuhvaćena Okvirom za usluge od općeg gospodarskog interesa (vidjeti uvodnu izjavu 258. odluke o proširenju iz 2012.), ali nije raspolagala s dovoljno elemenata da bi o tome donijela zaključak (vidjeti uvodnu izjavu 267. odluke o proširenju postupka iz 2012.).

5.2. Privatizacija društva Caremar

- (124) U odluci o proširenju postupka iz 2012. Komisija je izrazila sumnje u to je li natječajni postupak za prodaju društva Caremar bio dovoljno transparentan i bezuvjetan kako bi se osiguralo da se prodaja odvija po tržišnoj cijeni (vidjeti uvodnu izjavu 242. odluke o proširenju postupka iz 2012.). Točnije, smatrala je da je prodaja društva Caremar u kombinaciji s povjeravanjem novog ugovora o javnim uslugama možda ograničila broj ponuditelja ili utjecala na prodajnu cijenu (vidjeti uvodnu izjavu 243. odluke o proširenju postupka iz 2012.).

⁽¹⁰³⁾ Odluka Komisije 2005/842/EZ od 28. studenoga 2005. o primjeni članka 86. stavka 2. Ugovora o EZ-u na državne potpore u obliku naknade za pružanje javnih usluga koje se dodjeljuju određenim poduzetnicima kojima je povjereno obavljanje usluga od općega gospodarskog interesa (SL L 312, 29.11.2005., str. 67.).

⁽¹⁰⁴⁾ Okvir Zajednice za državnu potporu u obliku naknade za javne usluge (SL C 297, 29.11.2005., str. 4.).

⁽¹⁰⁵⁾ Odluka Komisije 2012/21/EU od 20. prosinca 2011. o primjeni članka 106. stavka 2. Ugovora o funkcioniranju Europske unije na državne potpore u obliku naknade za pružanje javnih usluga koje se dodjeljuju određenim poduzetnicima kojima je povjereno obavljanje usluga od općeg gospodarskog interesa (SL L 7, 11.1.2012., str. 3.).

- (125) Komisija je na temelju informacija dostupnih u trenutku izdavanja odluke o proširenju postupka iz 2012. smatrala i da bi svaka potpora koja bi mogla nastati u okviru postupka privatizacije bila nespojiva (vidjeti uvodnu izjavu 305. odluke o proširenju postupka iz 2012.).

5.3. Novi ugovor o javnim uslugama

5.3.1. Postojanje potpore

- (126) U odluci o proširenju postupka iz 2012. Komisija je zauzela privremeno stajalište da naknada isplaćena društvu Caremar ne ispunjava kriterije utvrđene u presudi Altmark i stoga čini potporu u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a. Komisija je do tog zaključka došla i. jer su konkurenti koji su naizgled pružali slične usluge bili prisutni barem na određenim linijama na kojima je prometao Caremar, a Komisija zbog manjka dostupnih informacija nije mogla zaključiti je li usluga od općeg gospodarskog interesa odražavala stvarnu potrebu za javnom uslugom koju samo tržište nije moglo zadovoljiti, ii. jer se činilo da je na temelju izračuna naknade u skladu s Odlukom 111/2007 prijevozniku isplaćena prekomjerna naknada za pružanje javne usluge zbog istih razloga koji su navedeni u odluci o pokretanju postupka iz 2011., iii. jer se činilo da nije ispunjen četvrti kriterij iz presude Altmark s obzirom na to da je natječaj za javnu uslugu raspisan pod uvjetom da uspješni ponuditelj stekne društvo Caremar u cijelosti. Komisija je smatrala da se raspisivanjem natječaja za ugovor o javnim uslugama bez obveze kupnje mogao postići manji trošak za zajednicu.

5.3.2. Spojivost

- (127) Kad je riječ o spojivosti naknade za Caremar, Komisija je u odluci o proširenju postupka iz 2012. navela da se na temelju informacija koje su dostavila talijanska tijela čini da Odluka 2012/21/EU nije primjenjiva. Komisija u svakom slučaju nije mogla donijeti zaključak o primjeni te odluke jer u toj fazi nije bio dostavljen potpisani ugovor (vidjeti uvodnu izjavu 283. odluke o proširenju postupka iz 2012.). Komisija nije zaprimila informacije (npr. broj prevezenih putnika u dvije godine koje su prethodile povjeravanju usluga) na temelju kojih bi mogla ispitati preostale uvjete spojivosti Odluke 2012/21/EU. Komisija je zatim ocijenila potporu na temelju Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa iz 2011., ali je utvrdila da postoje sumnje u to jesu li ispunjeni uvjeti spojivosti iz tog okvira, posebno s obzirom na postojanje stvarne usluge od općeg gospodarskog interesa na svim linijama i razinu razumne dobiti dodijeljene društvu Caremar (vidjeti uvodne izjave 298. i 300. odluke o proširenju postupka iz 2012.).

5.4. Prioritet u pogledu vezova

- (128) U odluci o pokretanju postupka iz 2011. Komisija je zauzela privremeno stajalište da mjera, ako se ne plaća naknada za prioritet u pogledu vezova, čini regulatornu prednost koja ne uključuje prijenos državnih sredstava i stoga se ne može smatrati državnom potporom (vidjeti uvodnu izjavu 278. odluke o pokretanju postupka iz 2011.). Budući da Caremar pruža stvarnu uslugu od općeg gospodarskog interesa, a prioritet se dodjeljuje samo linijama obuhvaćenima uslugom od općeg gospodarskog interesa, Komisija smatra da i kad bi se naknada za prioritet vezova plaćala, to ne bi stvaralo dodatnu gospodarsku prednost jer bi ona bila sastavni dio pružanja usluge od općeg gospodarskog interesa (vidjeti uvodnu izjavu 279. odluke o pokretanju postupka iz 2011.). Međutim, Komisija je pozvala Italiju i treće strane da dostave dodatne informacije o toj mjeri (vidjeti uvodnu izjavu 280. odluke o pokretanju postupka iz 2011.).

- (129) Budući da je izrazila sumnje u legitimnost obveze pružanja usluge od općeg gospodarskog interesa, Komisija nije mogla donijeti zaključak o spojivosti mjere ako bi se smatrala državnom potporom (vidjeti uvodnu izjavu 319. odluke o pokretanju postupka iz 2011.).

5.5. Mjere utvrđene Zakonom 163/2010

- (130) U uvodnoj izjavi 289. odluke o pokretanju postupka iz 2011. Komisija je zauzela privremeno stajalište da sve mjere utvrđene Zakonom 163/2010 čine državnu potporu u korist društava bivše grupe Tirrenia, uključujući društvo Tirrenia. Te su mjere uključivale: i. moguću upotrebu sredstava namijenjenih nadogradnji brodova za potrebe likvidnosti, ii. porezna izuzeća povezana s postupkom privatizacije, iii. moguću upotrebu sredstava FAS-a. Komisija je pozvala Italiju da pojasni je li i na koji način svaka od tih mjera nužna za pružanje javne usluge.
- (131) Komisija je zauzela i privremeno stajalište da te mjere vjerojatno čine operativnu potporu kojom se smanjuju troškovi koje bi Caremar i ostala društva bivše grupe Tirrenia inače sami morali snositi, zbog čega bi ih trebalo smatrati nespojivima s unutarnjim tržištem (vidjeti uvodnu izjavu 320. odluke o pokretanju postupka).

6. PRIMJEDBE DRUŠTVA CAREMAR

6.1. O obvezi pružanja javne usluge i konkurentnom okruženju

- (132) Caremar tvrdi da je obveza pružanja javne usluge precizno definirana aktima regije Kampanije i da je ona pri definiranju obveze pružanja javne usluge uvedene društvu Caremar uzela u obzir konkurentno okruženje u kojem se pružaju usluge pomorskog prijevoza u Napuljskom zaljevu, kao i potrebe lokalnog stanovništva za pomorskim prijevozom.
- (133) Društvo Caremar smatra da obveza pružanja javne usluge koja mu je uvedena definirana prvotnom konvencijom, petogodišnjim planovima i rasporedima vezova (*quadri accosti*), koje je odobrila i objavila regija Kampanija, kako bi se ponuda prilagodila korisničkoj potražnji. Kad je riječ o razini potrebnih usluga, Caremar je napomenuo da se obveza pružanja javne usluge ne odnosi samo na liniju na kojoj će se prometovati, već uključuje niz obveza povezanih s kontinuitetom i učestalošću putovanja, redovitošću i točnošću, cijenama karata i drugim zahtjevima u pogledu kapaciteta i obilježja plovila koja će se upotrebljavati, čime se uzima u obzir stvarna potreba za javnom uslugom.
- (134) Caremar je dostavio detaljne informacije o različitim pomorskim linijama kako bi dokazao da prometuje u skladu s posebnim zahtjevima osmišljenima kako bi se ispunili zahtjevi javne usluge (npr. obveza osiguravanja prvog jutarnjeg putovanja u smjeru kopna, zbog čega plovila preko noći trebaju ostati na otoku uz dodatne troškove), zbog čega se njegova uloga razlikuje od uloge konkurenata. Objasnio je da je njegova posada u službi ukupno 16 sati dnevno (najveći dopušteni broj sati u skladu s primjenjivim zakonima) po plovilu kako bi se te obveze ispunile.
- (135) Kad je riječ o konkurentnom okruženju u Napuljskom zaljevu i Poncijskim otocima, Caremar je izjavio da je uvijek bio jedini prijevoznik koji može ponuditi redovitu i pouzdanu uslugu pomorskog prijevoza kako bi se zajamčila neometana veza otokâ s kopnom. Istaknuo je da ima ključnu ulogu u osiguravanju usklađenosti s načelom teritorijalnoga kontinuiteta jer samo tržište nikad nije moglo ispuniti očekivanja i potrebe otočnih zajednica za redovitim i izravnim uslugama kako bi se zajamčila povezanost otokâ s kopnom. Caremar smatra da je to zato što se u Napuljskom zaljevu nalazi nekoliko vrlo gusto naseljenih otoka, što neizbježno utječe na svakodnevnu potrebu za redovitom vezom (npr. za potrebe posla ili obrazovanja).

6.2. O usklađenosti produljenja prvotne konvencije s kriterijima iz presude Altmark

- (136) Caremar tvrdi da naknada primljena tijekom razdoblja produljenja prvotne konvencije ne čini državnu potporu jer su ispunjena četiri kumulativna uvjeta utvrđena u sudskoj praksi proizašloj iz presude Altmark.
- (137) Caremar tvrdi da mu je povjereno ispunjavanje jasno određene obveze pružanja javne usluge i da je stoga ispunjen prvi kriterij iz presude Altmark (vidjeti primjedbe u odjeljku 6.1.).

- (138) Caremar podsjeća da su kriteriji za izračun naknade objektivno i transparentno utvrđeni unaprijed (u prvotnoj konvenciji i Odluci 111/2007), što znači da je ispunjen i drugi kriterij iz presude Altmark.
- (139) Caremar tvrdi da naknada isplaćena tijekom razdoblja produljenja nije premašila iznos potreban za pokrivanje dodatnih troškova usluge, uzimajući u obzir odgovarajuće prihode i razumnu dobit, i da je stoga ispunjen i treći kriterij iz presude Altmark. U odgovoru na Komisijine sumnje da je od 2010. primao prekomjernu naknadu za ispunjavanje obveze pružanja javne usluge Caremar tvrdi da isplaćena naknada nije bila dovoljna za pokrivanje troškova nastalih pri ispunjavanju obveze pružanja javne usluge te da usto nije postojala ni profitna marža.
- (140) Naposljetku, kad je riječ o četvrtom kriteriju iz presude Altmark, Caremar navodi da je, s obzirom na to da javni natječaj nije proveden, naknada utvrđena na temelju analize troškova učinkovitog poduzetnika (npr. potpuno amortizirani troškovi plovila, optimizacija omjera između posade i rezultata, održavanje najnižih cijena unatoč povećanim troškovima goriva).

6.3. O usklađenosti produljenja prvotne konvencije s člankom 106. stavkom 2. UFEU-a

- (141) Caremar navodi da za potrebe ocjene spojivosti, kako je navedeno u uvodnoj izjavi 308. odluke o pokretanju postupka iz 2011., moraju biti ispunjena tri kumulativna uvjeta:
- (a) usluge se moraju smatrati uslugama od općeg gospodarskog interesa;
 - (b) država mora na odgovarajući način povjeriti usluge korisniku;
 - (c) naknada mora biti proporcionalna troškovima nastalima pružanjem usluge od općeg gospodarskog interesa.
- (142) Kad je riječ o prvom uvjetu, Caremar objašnjava da se usluge pružaju u skladu s posebnim javnim zahtjevima, čime se osigurava teritorijalni kontinuitet (vidjeti primjedbe u odjeljku 6.1.).
- (143) Kad je riječ o drugom uvjetu, Caremar tvrdi da pruža usluge pomorskog prijevoza koje su mu povjerene prvotnom konvencijom, u kojoj je detaljno utvrđena obveza pružanja javne usluge koja mu je uvedena.
- (144) Naposljetku, kad je riječ o uvjetu proporcionalnosti, Caremar ponavlja da mu je više puta isplaćena nedovoljna naknada, na primjer 2010. i 2011., kako je vidljivo iz njegovih financijskih izvještaja.

6.4. O prioritetu u pogledu vezova

- (145) Caremar tvrdi da prioritet u pogledu vezova ne stvara gospodarsku prednost, stoga se ta mjera ne može smatrati državnom potporom. Nadalje, naglašava da prioritet u pogledu vezova koristi samo za ispunjavanje svojih obveza na temelju ugovora o javnim uslugama.

6.5. O mjerama utvrđenima Zakonom 163/2010

- (146) Kad je riječ o mjerama financijske potpore koje su mu dodijeljene na temelju Zakona 163/2010, Caremar potvrđuje da mu je dodijeljen iznos od 2 115 000 EUR isključivo u svrhu modernizacije flote. Stoga navodi da mjere predviđene Zakonom 163/2010 ne čine državnu potporu u njegovu korist jer su nužne za financiranje obveze pružanja javne usluge koje su mu povjerene.

7. PRIMJEDBE KONKURENATA DRUŠTVA CAREMAR

7.1. Primjedbe društva Medmar

7.1.1. O obvezi pružanja javne usluge i konkurentnom okruženju

- (147) Medmar je istaknuo da su mjere državne potpore obuhvaćene odlukom o pokretanju postupka iz 2011. i tržišni uvjeti ostali isti kao oni na koje se odnosila Odluka 2005/163/EZ. Te mjere državne potpore odnose se na (a) naknadu koja se svake godine dodjeljuje društvu Caremar za prometovanje na liniji Napulj/Capri i u vezi s kojom je Odlukom 2005/163/EZ naložen povrat svih bespovratnih sredstava dodijeljenih društvu Caremar i (b) naknadu koja se svake godine dodjeljuje društvu Caremar za prometovanje na liniji Ischia/Procida i u vezi s kojom je Odlukom 2005/163/EZ Italiji naloženo da ograniči broj linija na kojima Caremar prometuje i nadoknadi samo neto operativne gubitke nastale društvu Caremar. Medmar tvrdi da je Odluka 2005/163/EZ donesena jer je privatni sektor mogao ponuditi usluge usporedive s onima koje je nudio Caremar, kao i usporedivu imovinu.
- (148) Društvo Medmar napomenulo je da je regija Kampanija i njemu i društvu Caremar povjerila obvezu pružanja javne usluge prometovanja na linijama Ischia/Procida, Procida/Napulj i Ischia/Procida/Pozzuoli. Međutim, za razliku od društva Caremar, Medmar nije primio naknadu za pružanje tih usluga. Nije proveden javni natječaj kako bi se utvrdili poduzetnici koji mogu izvršiti obvezu pružanja javne usluge po najmanjem trošku za zajednicu. Umjesto toga, regija Kampanija obvezala je privatne poduzetnike na potpisivanje „akata o podređenosti”, u skladu s kojima su dužni ispunjavati obvezu pružanja javne usluge pod uvjetima koje je utvrdila sama regija (u vezi s voznim redom i cijenama karata). Medmar tvrdi da se privatnim poduzetnicima koji ne žele potpisati te „akte o podređenosti” uskraćuje odobrenje za pružanje bilo kakve usluge na tom području.
- (149) Medmar je tvrdio da regija Kampanija nije trebala društvu Caremar povjeriti obvezu pružanja javne usluge uz naknadu jer je Medmar mogao pružati istu uslugu bez naknade.
- (150) Konkretno, Medmar je objasnio da je 2011. obavljao sljedeća svakodnevna putovanja:
- Ischia/Napulj: sedam svakodневnih putovanja (od čega ih je pet uključivalo zaustavljanje u Procidi),
 - Ischia/Pozzuoli: 13 svakodnevniх putovanja i jedna svakodnevna veza s Casamicciolom tijekom ljetne sezone.
- (151) S druge strane, Medmar navodi da je Caremar na navedenim linijama nudio manji broj putovanja:
- Ischia/Napulj: 11 svakodnevniх putovanja i još tri tijekom ljetne sezone,
 - Ischia/Procida/Pozzuoli: tri svakodnevna putovanja.
- (152) Osim toga, Medmar je istaknuo da njegova kvaliteta usluga i korištenih plovila odgovara kvaliteti koju nudi Caremar. Nadalje, na tom području posluju i drugi privatni poduzetnici.
- (153) U tim je okolnostima Medmar zaključio da povjeravanje obveze pružanja javne usluge društvu Caremar nije bilo nužno i stoga nije u skladu s UFEU-om.
- (154) Ako Komisija smatra da je povjeravanje obveze pružanja javne usluge nužno, Medmar tvrdi da se tim povjeravanjem krši članak 4. stavci 1. i 2. Uredbe (EEZ) br. 3577/92, u skladu s kojima „[...] [u]vijek kada država članica sklapa ugovor o obavljanju javne usluge ili nametne obvezu javne usluge, čini to bez diskriminacije u odnosu na sve brodare Zajednice” i „[...] svaka naknada za obveze javne usluge mora biti dostupna svim brodarima Zajednice”.

- (155) Medmar je nadalje tvrdio da Italija nije dostavila informacije o iznosima dodijeljenima za svaku liniju na kojoj prometuje Caremar.

7.1.2. O prioritetu u pogledu vezova

- (156) Medmar tvrdi da se prioritetom u pogledu vezova dodijeljenim društvu Caremar krši članak 4. stavci 1. i 2. Uredbe (EEZ) br. 3577/92 jer zbog njega Caremar ima pristup najboljim vezama u ekonomski najprofitabilnijim satima, što dovodi do diskriminacije brodara Unije i onemogućuje im ostvarivanje prava na pružanje usluga na otvorenom tržištu.
- (157) Medmar upućuje i na preporuku talijanskog tijela za tržišno natjecanje *Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato* („AGCM”) od 13. srpnja 2009. o stavljanju izvan snage odredbe ⁽¹⁰⁶⁾ na temelju koje Caremar ima prioritet u pogledu vezova za svoje usluge. AGCM smatra da bi ta odredba mogla onemogućiti tržišno natjecanje jer sprečava privatne poduzetnike da prometuju na linijama u satima koji su ekonomski profitabilni.

7.1.3. O mjerama utvrđenima Zakonom 163/2010

- (158) Medmar ističe da je Italija na temelju Zakona 163/2010 produljila prvotnu konvenciju do završetka postupka privatizacije. Tim se produljenjem krši Uredba (EEZ) br. 3577/92 jer poduzetnik koji je trebao ispunjavati obvezu pružanja javne usluge nije odabran na temelju javnog natječaja, što je dovelo do diskriminacije društva Medmar.
- (159) Osim toga, u skladu s člankom 19. Zakona 163/2010 društvu Caremar dodijeljen je iznos od 2 115 000 EUR za modernizaciju flote, za koji Medmar smatra da čini operativnu i stoga nespojivu potporu. Nadalje, Zakonom 163/2010 društvu Caremar i ostalim društvima bivše grupe Tirrenia odobren je pristup iznosu od 49 000 000 EUR za pokrivanje potreba za likvidnošću, za koji Medmar također smatra da čini operativnu i stoga nespojivu potporu.
- (160) Naposljetku, Medmar tvrdi da porezna izuzeća povezana s postupkom privatizacije društva Caremar čine nespojivu potporu.

7.2. Primjedbe društava SNAV i ACAP

- (161) Društva SNAV i ACAP tvrdila su da nije ispunjen kriterij iz presude Altmark kojim se uvjetuje postojanje stvarne usluge od općeg gospodarskog interesa i da nije bilo potrebe za povjeravanjem obveze pružanja javne usluge društvu Caremar jer su na linijama na kojima je prometovao Caremar prometovali i privatni poduzetnici. Konkretno, SNAV je prometovao na sljedećim linijama:
- Sorrento/Capri: sedam svakodnevnih putovanja radnim danom, pet putovanja vikendom,
 - Napulj/Ischia: četiri svakodnevna putovanja, od čega tri preko Procide,
 - Procida/Ischia: četiri svakodnevna putovanja,
 - Procida/Napulj: četiri svakodnevna putovanja.
- (162) Društva SNAV i ACAP tvrde da povjeravanje usluge od općeg gospodarskog interesa društvu Caremar i povezana naknada čine nespojivu državnu potporu u smislu članka 107. UFEU-a.

7.3. Primjedbe društva GNV

- (163) Primjedbe društva GNV odnosile su se na prioritet u pogledu vezova i mjere utvrđene Zakonom 163/2010.
- (164) Kad je riječ o prioritetu u pogledu vezova, GNV je primijetio da su Caremar i druga društva grupe Tirrenia u smislu vremena i vezova mogli najbolje iskoristiti mogućnosti prijevoza putnika koje nudi tržište jer su mogli odabrati povoljnije vrijeme pristajanja, čime se poboljšao njihov položaj u segmentu prijevoza putnika na štetu konkurentskih privatnih društava.

⁽¹⁰⁶⁾ Članak 19.b Uredbe sa zakonskom snagom 135/2009.

- (165) GNV je tvrdio da mjere utvrđene Zakonom 163/2010 čine operativnu potporu zahvaljujući kojoj su Caremar i druga društva grupe Tirrenia uspjeli izbjeći troškove koje bi inače morali pokriti vlastitim financijskim sredstvima.

7.4. **Primjedbe društva Alilauro**

- (166) Alilauro je tvrdio da je regija Kampanija prije privatizacije društva Caremar zloupotrebljavala svoj vladajući položaj tako što je dodjeljivanjem obveza pružanja javne usluge i određivanjem razine tarifa koordinirala cjelokupni promet u Napuljskom zaljevu. To društvo smatra da je postojao sukob interesa zbog kojeg regija Kampanija nije pokrenula javni natječaj za prodaju društva Caremar.
- (167) Nadalje, Alilauro je tvrdio da su na svim linijama koje pokriva Caremar prometovali i drugi privatni prijevoznici, koji nisu primili javnu naknadu, dok je tvrdnja o većim troškovima društva Caremar zbog obvezne prisutnosti plovila u otočnim lukama neutemeljena jer su u lukama prisutna i privatna plovila ili jer bi se hitne zdravstvene usluge mogle pružati motornim plovilima koja su posebno izgrađena za tu svrhu, kao i helikopterima.

7.5. **Primjedbe društva NLG**

- (168) Prema navodima društva NLG, na liniji Napulj/Capri nije postojala stvarna javna potreba jer je NLG nudio dvostruko više svakodnevnih putovanja do otoka Caprija, koja je u smislu kvalitete, kontinuiteta i udobnosti plovila smatrao istovjetnima onima koja je nudio Caremar.
- (169) Nadalje, NLG je doveo u pitanje činjenicu da je do produljenja prvotne konvencije došlo bez prethodnog javnog natječaja, što je dovelo do diskriminacije NLG-a.
- (170) Osim toga, NLG je tvrdio da mjere utvrđene Zakonom 163/2010 čine nezakonitu i nespojivu potporu jer su po prirodi operativne potpore, dok je prioritet društva Caremar u pogledu vezova doveo do dodatne povrede jer je tom društvu omogućio pristup najboljim linijama i voznim redovima.

7.6. **Primjedbe društva Marworld**

- (171) Marworld je tvrdio da je regija Kampanija dodijelila potporu društvu Caremar tijekom postupka privatizacije. Konkretno, istaknuo je da je Regionalnom odlukom br. 316 od 21. svibnja 2015. društvu Caremar dodijelila iznos od 2 155 008 EUR, pod uvjetom da ga stekne SNAV/Rifim, kako bi se njegova financijska situacija vratila na razinu na kojoj je bila u trenutku kad je SNAV/Rifim ponudio 6 000 001 EUR za stjecanje društva Caremar.

8. PRIMJEDBE ITALIJE

8.1. **O obvezi pružanja javne usluge i konkurentnom okruženju**

- (172) Italija je objasnila da Caremar svoje djelatnosti obavlja isključivo u okviru obveze pružanja javne usluge i da to društvo ima gotovo isključivu nadležnost u području prijevoza vozila i tereta (npr. poštanske pošiljke) s otoka Napuljskog zaljeva na kopno, što je područje s malim komercijalnim interesom, dok se konkurenti uglavnom bave prijevozom putnika (vidjeti posebno uvodne izjave od 182. do 185.).
- (173) Italija tvrdi da obveza pružanja javne usluge povjerena društvu Caremar odgovara stvarnim i trenutačnim potrebama otočnih zajednica, koje samo tržište vjerojatno neće ispuniti, posebno u pogledu teritorijalnoga kontinuiteta i učestalosti putovanja, njihove redovitosti i točnosti te niza zahtjeva koji se odnose na kapacitete brodova i posade.

- (174) Kako bi dokazala da postoji stvarna potražnja korisnika za predmetnim uslugama pomorskog prijevoza, Italija je dostavila podatke o prometu društva Caremar na linijama u okviru obveze pružanja javne usluge obuhvaćenima produljenom prvotnom konvencijom, provizornim ugovorom i novim ugovorom o javnim uslugama.
- (175) Podaci o uslugama pomorskog prijevoza društva Caremar na linijama u Napuljskom zaljevu u razdoblju od 2009. do 2021. (vidjeti tablice od 3. do 8.) pokazuju da je uvijek postojala korisnička potražnja za putničkim, ali i za mješovitim prijevozom (tj. uključujući prijevoz vozila i tereta). Nadalje, Italija tvrdi da činjenica da je promet društva Caremar tijekom godina ostao stabilan jasno pokazuje da je njegova ponuda zadovoljavala korisničku potražnju lokalnog stanovništva, koja je prilično stabilna jer je stanovnicima svakodnevno, tijekom cijele godine, potrebna usluga pomorskog prijevoza, i da na nju nisu utjecale fluktuacije zbog turističkog prometa.

Putnički promet

Tablica 3.

Broj prevezenih putnika od 2009. do 2014.

Linije	2009.	2010.	2011.	2012.	2013.	2014.
Capri/Sorrento	314 180	330 513	279 657	261 687	272 779	263 354
Capri/Napulj	458 399	480 394	416 602	420 772	417 729	463 006
Ischia/Procida/Napulj ⁽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) Promet na toj liniji uključivao je i promet na relacijama Ischia/Procida i Procida/Napulj te na izravnoj liniji Ischia/Napulj. Italija je dostavila i raščlambu po relacijama putničkog prometa društva Caremar za razdoblje od 2011. do 2021., iz koje je vidljivo da je i promet po relacijama tijekom godina ostao stabilan.

(²) Promet na toj liniji uključivao je i promet na relaciji Procida/Pozzuoli. Italija je dostavila i raščlambu po relacijama putničkog prometa društva Caremar za razdoblje od 2011. do 2021., iz koje je vidljivo da je i promet po relacijama tijekom godina ostao stabilan

Tablica 4.

Broj prevezenih putnika od 2015. do 2021.

Linije	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/Napulj	461 000	522 662	577 263	601 251	632 857	[300 000 – 400 000]	[400 000 – 500 000]
Ischia/Procida/Napulj ⁽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) Promet na toj liniji uključivao je i promet na relacijama Ischia/Procida i Procida/Napulj te na izravnoj liniji Ischia/Napulj.

(²) Promet na toj liniji uključivao je i promet na relaciji Procida/Pozzuoli.

Vozila

Tablica 5.

Broj prevezenih vozila od 2009. do 2014.

Linije	2009.	2010.	2011.	2012.	2013.	2014.
Capri/Sorrento	8 473	10 617	11 246	11 041	16 555	16 532
Capri/Napulj	20 513	20 659	20 541	19 435	23 601	24 417
Ischia/Procida/Napulj ⁽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⁾ Promet na toj liniji uključivao je i promet na relacijama Ischia/Procida i Procida/Napulj te na izravnoj liniji Ischia/Napulj. Italija je dostavila i raščlambu po relacijama prometa društva Caremar za razdoblje od 2013. do 2021., iz koje je vidljivo da je broj vozila koje je Caremar prevezao na svakoj relaciji tijekom godina ostao stabilan.

⁽²⁾ Promet na toj liniji uključivao je i promet na relaciji Procida/Pozzuoli. Italija je dostavila i raščlambu po relacijama prometa društva Caremar za razdoblje od 2013. do 2021., iz koje je vidljivo da je broj vozila koje je Caremar prevezao na svakoj relaciji tijekom godina ostao stabilan.

Tablica 6.

Broj prevezenih vozila od 2015. do 2021.

Linije	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/Napulj	24 397	24 503	25 920	26 348	27 528	[20 000 – 30 000]	[20 000 – 30 000]
Ischia/Procida/Napulj ⁽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⁾ Promet na toj liniji uključivao je i promet na relacijama Ischia/Procida i Procida/Napulj te na izravnoj liniji Ischia/Napulj.

⁽²⁾ Promet na toj liniji uključivao je i promet na relaciji Procida/Pozzuoli.

Teret (dužni metri)

Tablica 7.

Količina prevezenog tereta (dužni metri) od 2009. do 2014.

Linije	2009.	2010.	2011.	2012.	2013.	2014.
Capri/Sorrento	82 930	91 218	95 889	99 318	122 742	109 932
Capri/Napulj	228 310	222 050	221 238	216 563	238 656	238 602
Ischia/Procida/Napulj ⁽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⁾ Promet na toj liniji uključivao je i promet na relacijama Ischia/Procida i Procida/Napulj te na izravnoj liniji Ischia/Napulj. Italija je dostavila i raščlambu po relacijama prometa društva Caremar za razdoblje od 2013. do 2021., iz koje je vidljivo da je količina tereta u dužnim metrima koju je Caremar prevezao na svakoj relaciji tijekom godina ostala stabilna.

⁽²⁾ Promet na toj liniji uključivao je i promet na relaciji Procida/Pozzuoli. Italija je dostavila i raščlambu po relacijama prometa društva Caremar za razdoblje od 2013. do 2021., iz koje je vidljivo da je količina tereta u dužnim metrima koju je Caremar prevezao na svakoj relaciji tijekom godina ostala stabilna.

Tablica 8.

Količina prevezenog tereta (dužni metri) od 2015. do 2021.

Linije	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/Napulj	229 044	252 138	254 826	253 680	261 906	[200 000 – 300 000]	[200 000 – 300 000]
Ischia/Procida/Napulj ⁽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⁾ Promet na toj liniji uključivao je i promet na relacijama Ischia/Procida i Procida/Napulj te na izravnoj liniji Ischia/Napulj.

⁽²⁾ Promet na toj liniji uključivao je i promet na relaciji Procida/Pozzuoli.

(176) Za linije na Poncijskim otocima, na kojima je Caremar prometovao samo od 1. siječnja 2009. do 31. svibnja 2011. ⁽¹⁰⁷⁾, Italija je dostavila broj putnika koje je Caremar prevezao 2009. i 2010. te broj vozila koje je prevezao 2009.; vidjeti tablicu 9. Prema mišljenju Italije, na temelju tih podataka, iako su djelomični ⁽¹⁰⁸⁾, može se smatrati da je korisnička potražnja na tim linijama bila prisutna i stabilna.

Tablica 9.

Broj prevezenih putnika i vozila 2009. i 2010.

Linije	2009.		2010.	
	Putnici	Vozila	Putnici	Vozila
Anzio/Ponza	31 494	2 808	32 202	nema podataka
Formia/Ponza	157 055	13 926	165 370	nema podataka
Formia/Ventotene	99 087	3 063	106 886	nema podataka

(177) Italija tvrdi da kriteriji iz presude SNCM ⁽¹⁰⁹⁾ nisu primjenjivi na stanje pomorskog prometa u Napuljskom zaljevu jer podrazumijevaju isključivo kvantitativnu analizu na temelju usporedbe ponude i potražnje za prijevozom, u kojoj se ne uzimaju u obzir posebne značajke potreba lokalnog stanovništva za javnim uslugama.

⁽¹⁰⁷⁾ Od 1. lipnja 2011. na linijama na Poncijskim otocima prometovalo je društvo Laziomar.

⁽¹⁰⁸⁾ Italija tvrdi da se više nije moglo pristupiti preostalim podacima o putničkom prometu 2011., vozilima prevezenima 2010. i 2011. te teretnom prometu u razdoblju od 2009. do 2011.

⁽¹⁰⁹⁾ Presuda od 1. ožujka 2017., Société nationale maritime Corse Méditerranée (SNCM)/Komisija, T-454/13, ECLI:EU:T:2017:134, t. 130. i 134.

- (178) Kad je riječ o definiciji korisničke potražnje i tržišne ponude, Italija je objasnila da su se odluke regije Kampanije o učestalosti i voznim redovima usluga koje je Caremar trebao pružati na linijama obuhvaćenima produljenom prvotnom konvencijom temeljile na potrebama koje su izrazila lokalna tijela te su donesene nakon rasprava s brodarskim društvima koja posluju u Napuljskom zaljevu o njihovoj mogućnosti da pružaju usluge po tržišnim uvjetima ili u okviru jednostrano uvedene obveze pružanja javne usluge.
- (179) Konkretno, Italija je objasnila da je postupovni okvir za definiranje obveze pružanja javne usluge u sektoru pomorskog prometa koje je provela regija Kampanija utvrđen člankom 17. Regionalnog zakona br. 3 od 28. ožujka 2002., u skladu s kojim se regija Kampanija prije definiranja opsega obveze pružanja javne usluge mora savjetovati s korisnicima i pružateljima usluga. Nadalje, u skladu s istim člankom opseg obveze pružanja javne usluge mora se provjeriti i prema potrebi revidirati svake tri godine. Kad je riječ o produljenoj prvotnoj konvenciji, obveza pružanja javne usluge koju je Caremar ispunjavao od 1. siječnja 2009. do 30. rujna 2011. temeljila se na javnom savjetovanju koje je regija Kampanija provela 2006. i 2007. ⁽¹¹⁰⁾ Opseg obveze pružanja javne usluge u smislu učestalosti i voznih redova (linije obuhvaćene obvezom pružanja javne usluge ostale su nepromijenjene) revidiran je 2011. Regionalnom izvršnom odlukom br. 443 od 9. kolovoza 2011. na temelju javnog savjetovanja provedenog 2010. i 2011. (pokrenuto u studenom 2010.).
- (180) Italija je dostavila pojedinosti o aktivnostima koje su dovele do donošenja Regionalne izvršne odluke br. 443 od 9. kolovoza 2011., kojom je regija Kampanija donijela trogodišnji program (2011. – 2013.) minimalnih usluga u Napuljskom zaljevu (vidjeti uvodnu izjavu 38.), koji je stupio na snagu 1. listopada 2011. Taj se program odnosio na sve pružatelje usluga pomorskog prijevoza u Napuljskom zaljevu. Regionalnom izvršnom odlukom br. 857 od 30. prosinca 2011. regija Kampanija neznatno je izmijenila vozne redove i učestalost usluga koje je Caremar trebao pružati s učinkom od 16. siječnja 2012.
- (181) Italija je objasnila da je nakon javnog savjetovanja provedenog u studenom i prosincu 2010. regija Kampanija početkom 2011. pozvala predstavnike općina Napuljskog zaljeva na tehničke sastanke kako bi raspravili o javnim potrebama utvrđenima javnim savjetovanjem u kontekstu revizije programa usluga pomorskog prijevoza u Napuljskom zaljevu ⁽¹¹¹⁾. Regija Kampanija 22. srpnja 2011. sastala se s brodarskim društvima koja posluju u Napuljskom zaljevu (NLG, Alilauro, Aligruson, SNAV, ACAP) kako bi raspravili o potrebama za javnom uslugom koje je regija utvrdila zajedno s lokalnim tijelima i provjerili može li tržište pružiti dostatne usluge za zadovoljavanje tih potreba. Rasprave su potvrdile da tržište samo ne bi moglo pružiti sve usluge za koje je regija Kampanija utvrdila da su nužne kako bi se zadovoljila potreba javnosti. Regija Kampanija 28. srpnja 2011. ponovno se sastala s predstavnicima otoka Napuljskog zaljeva kako bi s njima definirala tehničke aspekte trogodišnjeg programa (2011. – 2013.) u smislu učestalosti i voznih redova ⁽¹¹²⁾. Nakon donošenja trogodišnjeg programa (2011. – 2013.) minimalnih usluga u Napuljskom zaljevu (vidjeti uvodnu izjavu 38.) općina Procida požalila se na nedostatne usluge

⁽¹¹⁰⁾ Na temelju Regionalne izvršne odluke br. 548 od 2. travnja 2007.

⁽¹¹¹⁾ Na primjer, regija Kampanija 25. veljače 2011. je pozvala predstavnike općina otoka Ischije na tehnički sastanak 2. ožujka 2011. radi utvrđivanja programa usluga pomorskog prijevoza između Napulja/Pozzuolija i Ischije. Na tom sastanku predstavnici općina otoka Ischije naglasili su da su potrebne veze do/s Ischije: (a) na samom početku dana i noću kako bi se omogućila nabava robe, (b) od 6:30 do 9:00 kako bi studenti i radnici mogli svakodnevno putovati prema Napulju/Pozzuoliju te od 12:30 do 15:00 kako bi se mogli vratiti na Ischiju, (c) od 9:00 do 12:30 te od 15:00 do 18:00 kako bi stanovništvo Ischije preko dana moglo obavljati aktivnosti na kopnu i vratiti se na Ischiju isti dan; osim toga, ti vremenski okviri omogućuju i pristup uslugama željezničkog i zračnog prijevoza na kopnu bez potrebe za noćenjem u Napulju/Pozzuoliju, (d) od 18:00 do 24:00 kako bi teritorijalni kontinuitet bio zajamčen i preko noći te kako bi stanovništvo moglo sudjelovati u kulturnim aktivnostima.

⁽¹¹²⁾ U tom je kontekstu, na primjer, predstavnik Ischije zatražio da se prvi jutarnji polazak iz Casamicciole pomakne sa 7:00 na 7:10. Općina Capri zatražila je dva dodatna putovanja do/iz Napulja, i to putovanje od Napulja do Capria u 18:10 i od Capria do Napulja u 19:10. Općina Procida zatražila je da se putovanje hidrokrilcem s Procide pomakne sa 6:30 na 6:40, a da se brodovi koji polaze s Ischije u 10:35 za Napulj zastavljaju u Procidi. Regija Kampanija primila je na znanje te zahtjeve i zatražila da joj se omogući vrijeme da provjeri jesu li izvedivi.

u okviru tog programa ⁽¹¹³⁾. Stoga je regija Kampanija 7. listopada 2011. pozvala predstavnike općina Napuljskog zaljeva na tehnički sastanak kako bi raspravili o eventualnim prilagodbama donesenog trogodišnjeg programa.

- (182) Kad je riječ o konkurentnom okruženju, Italija je smatrala da usluge koje pružaju konkurenti društva Caremar ne zadovoljavaju potrebe stanovnika otoka na odgovarajući način. Objasnila je da zbog izuzetno visoke gustoće naseljenosti otoka Caprija ⁽¹¹⁴⁾, Ischije ⁽¹¹⁵⁾ i Procide ⁽¹¹⁶⁾, koji zajedno imaju više od 96 000 stanovnika (tj. oko 3 % od više od 3 milijuna stanovnika u pokrajini Napulj, kojoj ti otoci pripadaju) ⁽¹¹⁷⁾ usluge pomorskog prijevoza trebaju biti gotovo jednako česte kao usluge lokalnoga kopnenog prijevoza kako bi se zadovoljile potrebe studenata i radnika koji svakodnevno putuju na kopno ili s kopna.

- (183) U okviru programa usluga pomorskog prijevoza u Napuljskom zaljevu te su usluge do 2017. bile razvrstane u tri kategorije:

- (a) tržišne usluge – pomorski prijevoznici mogu poslovati u Napuljskom zaljevu uz prethodno odobrenje ⁽¹¹⁸⁾. Vozni red i učestalost usluge određuje pomorski prijevoznik u trenutku podnošenja zahtjeva za izdavanje odobrenja za prometovanje na toj liniji. Prijevoznik na tržištu nije obavezan pružati uslugu, ali ako se usluga ili njezin dio, npr. u određenim satima ili danima, tijekom određenog razdoblja ne pruža, odobrenje za prometovanje ukida se za usluge koje nisu pružene ⁽¹¹⁹⁾;

⁽¹¹³⁾ Naime, predstavnici Procide primijetili su da je samo 18 od 41 planiranog putovanja s polaskom s Ischije bilo preko Procide, zbog čega su zatražili veći broj zaustavljanja u Procidi.

⁽¹¹⁴⁾ Otok Capri ima 10,4 kvadratna kilometra i sastoji se od dvije općine (Capri i Anacapri) s ukupno oko 13 900 stanovnika. Općina Capri ima oko 7 300 stanovnika (odnosno gustoću naseljenosti od oko 1 800 stanovnika po kvadratnom kilometru), a općina Anacapri ima oko 6 600 stanovnika (odnosno gustoću naseljenosti od oko 1 000 stanovnika po kvadratnom kilometru). Izvor: <https://www.italiapiedia.it> (posljednji pristup podacima 31. svibnja 2024.).

⁽¹¹⁵⁾ Otok Ischia ima 46,3 kvadratna kilometra, sastoji se od šest općina (Barano d'Ischia, Casamicciola Terme, Forio, Ischia, Lacco Ameno, Serrara Fontana) s ukupno oko 61 500 stanovnika i treći je najveći otok u Italiji po broju stanovnika (nakon Sicilije i Sardinije), iako je površinom tek osmi. Općina Ischia ima oko 18 600 stanovnika (odnosno gustoću naseljenosti od oko 2 300 stanovnika po kvadratnom kilometru), općina Barano d'Ischia ima oko 9 800 stanovnika (odnosno gustoću naseljenosti od oko 900 stanovnika po kvadratnom kilometru), općina Casamicciola Terme ima oko 8 300 stanovnika (odnosno gustoću naseljenosti od oko 1 500 stanovnika po kvadratnom kilometru), općina Forio ima oko 17 000 stanovnika (odnosno gustoću naseljenosti od oko 1 300 stanovnika po kvadratnom kilometru), općina Lacco Ameno ima oko 4 600 stanovnika (odnosno gustoću naseljenosti od oko 2 300 stanovnika po kvadratnom kilometru), a općina Serrara Fontana ima oko 3 200 stanovnika (odnosno gustoću naseljenosti od oko 480 stanovnika po kvadratnom kilometru). Izvor: <https://www.italiapiedia.it> (posljednji pristup podacima 31. svibnja 2024.).

⁽¹¹⁶⁾ Otok Procida ima 4,1 kvadratni kilometar i sastoji se od jedne općine (općina Procida) s oko 10 600 stanovnika (odnosno gustoćom naseljenosti od oko 2 500 stanovnika po kvadratnom kilometru). Izvor: <https://www.italiapiedia.it> (posljednji pristup podacima 31. svibnja 2024.).

⁽¹¹⁷⁾ Izvor: <https://www.italiapiedia.it> (posljednji pristup podacima 31. svibnja 2024.).

⁽¹¹⁸⁾ Italija je objasnila da se taj sustav odobrenja do 9. siječnja 2017. temeljio na Regionalnoj izvršnoj uredbi br. 80 od 21. veljače 2003. U skladu s člankom 4. te uredbe odobrenje za prometovanje dano je brodarskim društvima koja ispunjavaju zakonom propisane uvjete za pružanje usluga pomorskog prijevoza. Od 10. siječnja 2017. sustav odobrenja temelji se na Regionalnoj izvršnoj odluci br. 442 od 2. kolovoza 2016.

⁽¹¹⁹⁾ Na primjer, Izvršnom uredbom br. 269 iz 2012. regija Kampanija ukinula je odobrenje dano 21. rujna 2011. društvu Medmar za pružanje sljedećih usluga na liniji Ischia (Casamicciola)/Pozzuoli: od Ischije do Pozzuolija u 6:00, u 14:00, u 17:45 i od Pozzuolija do Ischije u 11:00, 15:40 i 19:30. Odobrenje je ukinuto jer Medmar nikad nije prometovao u tim terminima. Za putovanje od Ischije do Pozzuolija u 20:30, koje je Medmar izvodio samo petkom, subotom i nedjeljom od 15. lipnja do 15. rujna, odobrenje je ostalo na snazi samo za dio usluga koji je stvarno pružen.

- (b) usluge u okviru obveze pružanja javne usluge bez naknade – pomorski prijevoznici s odobrenjem za prometovanje na liniji mogli bi podliježati obvezi pružanja javne usluge (u smislu učestalosti, redovitosti, vrste korištenih plovila i najviših cijena karata) bez naknade⁽¹²⁰⁾. Te su se obveze pružanja javne usluge odnosile na usluge pomorskog prijevoza koje je regija Kampanija utvrdila kao važne kako bi se zajamčio kontinuitet između kopna i otoka. Međutim, kako je Italija objasnila, regija Kampanija nije imala stvarnu kontrolu nad učinkovitim pružanjem tih usluga jer su ih pomorski prijevoznici mogli prestati pružati po želji, bez ikakve kazne, uz rok otkazivanja od 45 dana. Ako se usluga ili njezin dio, npr. u određenim satima ili danima, tijekom određenog razdoblja nije pružao, odobrenje za prometovanje ukinuto je za usluge koje nisu pružene. Nadalje, Italija je objasnila da su konkurenti društva Caremar od regije Kampanije uvijek mogli zatražiti da privremeno obustavi sve ili dio usluga u okviru obveze pružanja javne usluge koja im je uvedena. Na primjer, neki konkurenti društva Caremar zatražili su 2009. od regije Kampanije da smanji broj usluga u okviru obveze pružanja javne usluge koje moraju pružati u Napuljskom zaljevu i da poveća najviše cijene karata koje mogu naplaćivati za preostale usluge u okviru obveze pružanja javne usluge zbog financijskih poteškoća koje su pomorski prijevoznici imali zbog gospodarske krize⁽¹²¹⁾. Nakon što je provela javno savjetovanje o lokalnim potrebama, regija Kampanija odlučila da neće povećati najviše cijene karata na linijama u okviru obveze pružanja javne usluge, ali da će omogućiti privremenu⁽¹²²⁾ obustavu nekih usluga u okviru obveze pružanja javne usluge koje pružaju konkurenti društva Caremar na nekim linijama⁽¹²³⁾. Nadalje, Italija je istaknula da su od kraja prosinca 2010. do 1. listopada 2011. Caremar, Gestour i Procida Lines bili jedina društva koja su pružala usluge pomorskog prijevoza u Napuljskom zaljevu u okviru obveze pružanja javne usluge s obzirom na to da su svi ostali pomorski prijevoznici iznenada odbili nastaviti pružati usluge u okviru obveze pružanja javne usluge⁽¹²⁴⁾. U suštini je istaknula da taj sustav obveza pružanja javne usluge nije funkcionirao jer su pomorski prijevoznici pristali prometovati na liniji u okviru obveze pružanja javne usluge koju je utvrdila regija Kampanija samo kako bi dobili odgovarajući termin u rasporedu vezova koji je ta regija odobrila i objavila. Te se usluge u stvarnosti često nisu pružale⁽¹²⁵⁾ ili se nisu pružale u skladu s obvezom pružanja javne usluge (u smislu vremena polazaka i dolazaka te najviših cijena⁽¹²⁶⁾), osobito izvan sezone. Zbog toga je Italija naglasila da usluge koje su nudili konkurenti društva Caremar u okviru obveze pružanja javne usluge nisu bile usporedive s uslugama koje je nudilo to društvo ni u smislu učestalosti ni u smislu pouzdanosti (npr. točnost, kvaliteta i, općenito, jamstvo prometovanja);

⁽¹²⁰⁾ Taj sustav obveza pružanja javne usluge bez naknade ostao je na snazi do 9. siječnja 2017. Caremar je od 10. siječnja 2017. jedini pomorski prijevoznik koji podliježe obvezi pružanja javne usluge u Napuljskom zaljevu, a na sve ostale prijevoznike i dalje se primjenjuje samo sustav odobrenja.

⁽¹²¹⁾ Taj argument spominje se i u uvodnim izjavama Regionalne izvršne uredbe br. 374 iz 2009., u kojima se podsjeća na dopise od 25. ožujka 2009. i 22. lipnja 2009. koje su konkurenti društva Caremar poslali regiji Kampaniji, a u kojima su zatražili smanjenje broja usluga u okviru obveze pružanja javne usluge i povećanje najviših cijena karata koje se mogu naplaćivati korisnicima na preostalim linijama u okviru obveze pružanja javne usluge.

⁽¹²²⁾ Od 15. srpnja 2009. do 15. rujna 2009.

⁽¹²³⁾ Riječ je o linijama Capri/Sorrento, Capri/Napulj, Ischia/Procida/Napulj i Ischia/Napulj. Usluge u okviru obveze pružanja javne usluge koje nisu pružali konkurenti društva Caremar na tim linijama nisu uzete u obzir u ocjeni konkurentnog okruženja u Napuljskom zaljevu.

⁽¹²⁴⁾ U Regionalnoj izvršnoj uredbi br. 402 iz 2010. regija Kampanija uzela je u obzir situaciju, obustavila tadašnji raspored vezova i donijela hitni raspored vezova koji je bio na snazi do 30. rujna 2011. Na temelju tog hitnog rasporeda Caremar je bio jedini pomorski prijevoznik koji je u okviru obveze pružanja javne usluge prometovao na linijama Capri/Sorrento, Capri/Napulj, Ischia/Napulj, Ischia/Procida/Napulj, Ischia/Procida/Pozzuoli, Ischia/Procida i Procida/Napulj, dok su Gestour i Procida Lines u okviru obveze pružanja javne usluge prometovali na liniji Procida/Pozzuoli.

⁽¹²⁵⁾ Na učestalo ukidanje ili obustavljanje usluge konkurenata društva Caremar u Napuljskom zaljevu uputilo je i talijansko tijelo za tržišno natjecanje u Odluci br. 25295 od 28. siječnja 2015. donesenoj u predmetu I689C, kojom je sankcioniralo društva 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. i Associazione Cabotaggio Armatori Partenopei jer su od 1998. provodila horizontalni sporazum kojim su ograničila tržišno natjecanje na tržištu pomorskog prijevoza putnika u Napuljskom zaljevu (vidjeti posebno točku 255. Odluke talijanskog tijela za tržišno natjecanje br. 25295 od 28. siječnja 2015.).

⁽¹²⁶⁾ Talijansko tijelo za tržišno natjecanje sankcioniralo je društva Medmar i Alilauro 2012. zbog poslovne prakse u skladu s kojom lokalno stanovništvo nije moglo kupiti karte po sniženim cijenama (Odluka talijanskog tijela za tržišno natjecanje br. 23258 od 31. siječnja 2012. u predmetu PS5983 u vezi s društvom Medmar i Odluka talijanskog tijela za tržišno natjecanje br. 23264 od 31. siječnja 2012. u predmetu PS7667 u vezi s društvom Alilauro).

- (c) usluge u okviru obveze pružanja javne usluge uz naknadu – usluge obuhvaćene ugovorom o javnim uslugama sklopljenim s društvom Caremar podliježu obvezi pružanja javne usluge u smislu kontinuiteta i učestalosti, redovitosti, točnosti, kvalitete, vrste i kapaciteta korištenih plovila te cijena karata uz naknadu. Italija je objasnila da se te usluge odnose na doba dana kad je pomorski prijevoz najpotrebniji osobama koje svakodnevno putuju (rano ujutro, rano poslijepodne i navečer) ⁽¹²⁷⁾. Svrha ugovornog okvira i njegova sustava sankcija bila je zajamčiti pružanje tih usluga.

(184) Italija je objasnila da konkurenti društva Caremar *de facto* nisu pružali sva putovanja navedena u rasporedima vezova (*quadri accosti*) koje je odobrila i objavila regija Kampanija. To je zato što su, s jedne strane, brodarska društva koja posluju po tržišnim uvjetima imala odobrenje, ali nisu bila obvezna koristiti termine utvrđene u tim rasporedima vezova, dok, s druge strane, brodarska društva koja posluju u okviru obveze pružanja javne usluge nisu bila učinkovito sankcionirana za nepružanje usluge u okviru obveze pružanja javne usluge ⁽¹²⁸⁾.

(185) Uzimajući u obzir rasporede vezova koje je regija Kampanija odobrila i objavila za odgovarajuće godine i usluge koje su stvarno pružali konkurenti društva Caremar u razdoblju od 1. siječnja 2009. do 31. srpnja 2012., Italija je na sljedeći način objasnila stanje tržišnog natjecanja u Napuljskom zaljevu:

- (a) Osim društva Caremar, za prometovanje na liniji **Capri/Sorrento** odobrenje su imala još četiri brodarska društva: Aligruson, NLG, SNAV i, u razdoblju od 2009. do 2010., Ali Maritime Agency S.r.l. („Alimar“). Međutim, Italija tvrdi da usluge koje su pružala ta društva nisu zadovoljile potrebu za javnom uslugom koju je utvrdila regija Kampanija, a odnosila se na pružanje dostatnih veza (usluge mješovitog prijevoza) tijekom cijele godine kako bi stanovnici Caprija mogli svakodnevno putovati na kopno radi posla ili obrazovanja (uz mogućnost da povezu svoj automobil) i kako bi se omogućila isporuka robe na otoke (uključujući poštanske pošiljke). Naime, kako je navedeno u uvodnoj izjavi 36. točki (a) i uvodnoj izjavi 39. točki (a), Caremar je cijele godine morao pružati dva povratna putovanja ujutro, jedno povratno putovanje u rano poslijepodne i jedno povratno putovanje navečer TMV-om iz/do Caprija. S druge strane, njegovi konkurenti pružali su samo usluge pomorskog prijevoza putnika (društva NLG ⁽¹²⁹⁾ i Alimar ⁽¹³⁰⁾) ili su isto tako pružali usluge mješovitog prijevoza, ali samo ljeti (društva SNAV ⁽¹³¹⁾ i Aligruson ⁽¹³²⁾).

⁽¹²⁷⁾ Italija je naglasila da zbog takvog voznog reda Caremar treba noću zadržati jedno plovilo na otoku (zbog čega ima dodatne troškove koje njegovi konkurenti ne snose).

⁽¹²⁸⁾ Glavna je posljedica toga što su nadležna tijela utvrdila da se usluga dugo nije pružala bilo ukidanje odobrenja za korištenje odgovarajućeg termina (u slučaju usluge koja se pruža po tržišnim uvjetima i usluge koja se pruža u okviru obveze pružanja javne usluge).

⁽¹²⁹⁾ NLG je pružao dva svakodnevna putovanja izvan sezone i sedam svakodnevni putovanja tijekom sezone (od toga tri u okviru obveze pružanja javne usluge, i to dva putovanja iz Sorrenta u 9:40 i 13:10 te (od 2010.) jedno putovanje s Caprija u 8:55). Italija je primijetila da njegove usluge na liniji Capri/Sorrento zapravo nisu bile u konkurenciji s uslugama društva Caremar, što potvrđuje činjenica da se primjedbe društva NLG nisu odnosile na liniju Capri/Sorrento, nego samo na liniju Napulj/Capri (vidjeti uvodnu izjavu 168.).

⁽¹³⁰⁾ Italija tvrdi da je Alimar imao odobrenje za pružanje dviju svakodnevni usluga prijevoza putnika, jednu od Caprija do Sorrenta u 6:00 i jednu od Sorrenta do Caprija u 22:55, ali samo od 1. srpnja do 31. kolovoza.

⁽¹³¹⁾ Kad je riječ o uslugama mješovitog prijevoza, SNAV je u okviru programa usluga pomorskog prijevoza za 2007. i 2011. (tj. od 2009. nadalje) imao odobrenje za 10 svakodnevni putovanja TMV-om (šest od Caprija do Sorrenta u 7:35, 9:15, 12:10, 15:55, 17:40 i 18:05 i četiri od Sorrenta do Caprija u 8:10, 11:25, 13:50, 16:35), ali samo ljeti (točnije, od 1. travnja do 3. studenog).

⁽¹³²⁾ Kad je riječ o uslugama mješovitog prijevoza, Aligruson je u okviru programa usluga pomorskog prijevoza za 2007. i 2011. (tj. od 2009. nadalje) imao odobrenje za četiri svakodnevna putovanja (dva od Sorrenta do Caprija u 11:30 i 14:00 i dva od Caprija do Sorrenta u 12:30 i 18:05), ali samo ljeti.

- (b) Osim društva Caremar, za prometovanje na liniji **Capri/Napulj** odobrenje su imala još četiri brodarska društva: SNAV ⁽¹³³⁾, NLG ⁽¹³⁴⁾, Consorzio Linee Marittime Neapolis („Neapolis”) ⁽¹³⁵⁾ i Metrò del Mare S.c.a.r.l. („Metrò del Mare”) ⁽¹³⁶⁾. Međutim, svi ti prijevoznici pružali su samo usluge pomorskog prijevoza putnika, dok je Caremar morao pružati usluge mješovitog prijevoza (vidjeti uvodnu izjavu 36. točku (b) i uvodnu izjavu 39. točku (b)). Italija tvrdi da usluge koje su pružali konkurenti društva Caremar nisu zadovoljile potrebu za javnom uslugom koju je utvrdila regija Kampanija, a odnosila se na pružanje dostatnih veza (usluge mješovitog prijevoza) tijekom cijele godine kako bi stanovnici Caprija mogli svakodnevno putovati na kopno radi posla ili obrazovanja (uz mogućnost da povezu svoj automobil) i kako bi se omogućila isporuka robe na otoke (uključujući poštanske pošiljke).
- (c) Osim društva Caremar, za prometovanje na liniji **Ischia/Napulj** odobrenje su imala još dva brodarska društva: Alilauro (samo usluge prijevoza putnika) i Medmar (samo usluge mješovitog prijevoza). Italija tvrdi da usluge koje su pružali konkurenti društva Caremar nisu bile dostatne da bi se zadovoljile javne potrebe lokalnog stanovništva. Kad je riječ o uslugama prijevoza putnika, Alilauro je uglavnom poslovaao ljeti, a tijekom cijele godine pružao je (ograničene) usluge u okviru obveze pružanja javne usluge u različito vrijeme od onih koje je pružao Caremar (vidjeti uvodnu izjavu 36. točku (c) i uvodnu izjavu 39. točku (c)). Od 1. siječnja 2009. do 30. rujna 2011. Alilauro je osiguravao 20 putovanja hidrokrilcem (19 u okviru obveze pružanja javne usluge i jedno po tržišnim uvjetima), i to ljeti, osim jedne usluge u okviru obveze pružanja javne usluge ⁽¹³⁷⁾. Od 1. listopada 2011. osiguravao je 14 putovanja hidrokrilcem (pet putovanja u okviru obveze pružanja javne usluge tijekom cijele godine ⁽¹³⁸⁾ i devet putovanja po tržišnim uvjetima, ali samo ljeti). Kad je riječ o uslugama mješovitog prijevoza putnika, Medmar je uglavnom poslovaao ljeti, a tijekom cijele godine ili samo zimi pružao je (ograničene) usluge u okviru obveze pružanja javne usluge u različito vrijeme od onih koje je pružao Caremar (vidjeti uvodnu izjavu 36. točku (c) i uvodnu izjavu 39. točku (c)). Od 1. siječnja 2009. do 30. rujna 2011. Medmar je osiguravao 19 putovanja trajektom/TMV-om (12 u okviru obveze pružanja javne usluge i sedam po tržišnim uvjetima), i to samo ljeti i ne svakodnevno. Od 1. listopada 2011. osiguravao je 23 putovanja trajektom/TMV-om (17 po tržišnim uvjetima, i to ljeti, i šest u okviru obveze pružanja javne usluge). Od šest usluga koje su se pružale u okviru obveze pružanja javne usluge samo su se dva putovanja osiguravala tijekom cijele godine ⁽¹³⁹⁾, dva samo zimi ⁽¹⁴⁰⁾, a dva samo ljeti ⁽¹⁴¹⁾.

⁽¹³³⁾ SNAV je 2009., 2010. i u dijelu 2011. pružao 12 svakodневnih usluga prijevoza putnika na toj liniji, od čega se 11 putovanja osiguravalo hidrokrilcem ljeti (djelomično u okviru obveze pružanja javne usluge, a djelomično u okviru sustava odobrenja), a jedno putovanje osiguravalo se hidrokrilcem tijekom cijele godine (od Caprija do Napulja u 8:10 u okviru obveze pružanja javne usluge). Od 1. listopada 2011. SNAV je na toj liniji pružao 25 svakodневnih usluga prijevoza putnika hidrokrilcem, od čega je tijekom cijele godine osiguravao 13 svakodневnih putovanja, a sve je usluge pružao u okviru obveze pružanja javne usluge (od toga je 11 usluga pružao zajedno s društvom NLG).

⁽¹³⁴⁾ NLG je 2009., 2010. i u dijelu 2011. samo ljeti pružao svakodnevne usluge pomorskog prijevoza putnika na toj liniji (21 putovanje hidrokrilcem), djelomično u okviru obveze pružanja javne usluge, a djelomično u okviru sustava odobrenja. Od 1. listopada 2011. NLG je na toj liniji pružao 34 svakodnevne usluge prijevoza putnika hidrokrilcem, od toga 15 tijekom cijele godine. Dva od tih 15 svakodневnih putovanja osiguravala su se po tržišnim uvjetima (ona od Caprija do Napulja u 9:35 i u 11:35), a preostalih 13 u okviru obveze pružanja javne usluge (od čega je NLG 11 od tih usluga pružao zajedno s društvom SNAV).

⁽¹³⁵⁾ Neapolis je bio zajednički pothvat koji su 31. kolovoza 2004. osnovali NLG (udio od 50 %) i SNAV (udio od 50 %). Na toj je liniji prometovao 2009., 2010. i 2011. U razdoblju od 2009. do 2010. Neapolis je morao osigurati osam svakodневnih putovanja hidrokrilcem u okviru obveze pružanja javne usluge na toj liniji, konkretno od Caprija do Napulja u 6:50 (tijekom cijele godine), 8:50 (samo ljeti), 14:10 (tijekom cijele godine) i 17:25 (samo ljeti) te od Napulja do Caprija u 7:55 (samo ljeti), 10:00 (samo ljeti), 16:05 (samo ljeti) i 20:05 (samo ljeti). Broj usluga 2011. smanjen je na pet, a pružale su se cijele godine po tržišnim uvjetima (u skladu sa sustavom odobrenja), konkretno od Caprija do Napulja u 8:50, 14:10 i 17:30 te od Napulja do Caprija u 10:00 i 16:05.

⁽¹³⁶⁾ Metrò del Mare bio je zajednički pothvat koji su 20. svibnja 2002. osnovali NLG (udio od 20 %), SNAV (udio od 40 %), Alilauro (udio od 20 %) i Aligruson (udio od 20 %). Na toj je liniji prometovao 2009. i 2010. U razdoblju od 2009. do 2010. morao je ljeti osigurati četiri (gotovo svakodnevna) putovanja hidrokrilcem u okviru obveze pružanja javne usluge na toj liniji, konkretno od Caprija do Napulja u 10:30 i 10:50 te od Napulja do Caprija u 16:30 i 17:05.

⁽¹³⁷⁾ Od Napulja do Ischije u **9:35**.

⁽¹³⁸⁾ Od Ischije do Napulja u **6:30, 9:25 i 19:55** te od Napulja do Ischije u **7:35 i 20:10**. Kako je navedeno u uvodnoj izjavi 39. točki (c), Caremar nije morao pružati usluge prijevoza putnika na toj liniji u razdoblju od 1. listopada 2011. do 15. siječnja 2012., a od 16. siječnja 2012. morao je pružati samo jednu svakodnevnu uslugu prijevoza putnika hidrokrilcem od Napulja do Ischije u **14:45**.

⁽¹³⁹⁾ Od Napulja do Ischije u **8:35 i 14:10**.

⁽¹⁴⁰⁾ Od Ischije do Napulja u **16:35** i od Napulja do Ischije u **18:30**.

⁽¹⁴¹⁾ Od Ischije do Napulja u **17:00** i od Napulja do Ischije u **18:30**.

- (d) Osim društva Caremar, na liniji **Ischia/Procida/Napulj** prometovala su još dva brodarska društva: Medmar, koji je imao odobrenje za pružanje usluga mješovitog prijevoza na toj liniji ⁽¹⁴²⁾, ali prema navodima Italije gotovo nikad nije prometovao, i SNAV, koji je pružao osam svakodnevnih usluga prijevoza putnika hidrokrilcem u okviru obveze pružanja javne usluge. Talijanska tijela navode da usluge društva SNAV nisu bile usporedive s uslugama prijevoza putnika koje je pružao Caremar. Prvo, u razdoblju od 1. siječnja 2009. do 30. rujna 2011. društvo SNAV sve je usluge (osim jedne) ⁽¹⁴³⁾ pružalo u ljetnoj sezoni, dok je Caremar sve svoje usluge morao pružati cijele godine (vidjeti uvodnu izjavu 36. točku (d)). Drugo, iako se od 1. listopada 2011. broj putovanja koja je SNAV osiguravao tijekom cijele godine povećao na sedam ⁽¹⁴⁴⁾ (od ukupno osam ⁽¹⁴⁵⁾), a Caremar je dodao dvije plovidbe u razdoblju od 1. lipnja do 30. rujna (vidjeti uvodnu izjavu 39. točku (d)), SNAV je prometovao u različito doba dana u odnosu na Caremar.
- (e) Osim društva Caremar, za prometovanje na liniji **Ischia/Procida/Pozzuoli** odobrenje je imalo samo još jedno brodarsko društvo, i to Medmar, koji je, međutim, usluge mješovitog prijevoza pružao uglavnom bez zaustavljanja u Procidi. U razdoblju od 1. siječnja 2009. do 30. rujna 2011. Medmar je pružao ukupno 39 usluga mješovitog prijevoza trajektom između Ischije i Pozzuolija (od toga većinu samo ljeti ⁽¹⁴⁶⁾), od čega su se samo tri zaustavljale u Procidi ⁽¹⁴⁷⁾. Od 1. listopada 2011. Medmar je pružao ukupno 40 usluga mješovitog prijevoza trajektom između Ischije i Pozzuolija, od čega su se samo četiri zaustavljale u Procidi ⁽¹⁴⁸⁾. Talijanska tijela tvrde da usluge društva Medmar sa zaustavljanjem u Procidi nisu bile usporedive s uslugama društva Caremar u smislu učestalosti i voznih redova (vidjeti uvodnu izjavu 36. točku (e) i uvodnu izjavu 39. točku (e)). Konkretno, kad je riječ o uslugama koje se pružaju cijele godine, Caremar je pružao šest svakodnevnih usluga mješovitog prijevoza – tri s Ischije (u 8:35, 11:30 i 17:30) i tri iz Pozzuolija (u 10:15, 14:00 i 18:55) – dok je Medmar pružao dvije svakodnevne usluge mješovitog prijevoza s Ischije (u 2:30 i 18:55) i dvije iz Pozzuolija (u 4:10 i 20:30). Kad je riječ o dodatnim uslugama koje je Caremar pružao za vrijeme školske godine od 16. siječnja 2012., Caremar je morao zajamčiti prijevoz s Ischije u 7:20 i iz Pozzuolija u 9:00, dok Medmar na toj liniji nije imao nijedno putovanje sa zaustavljanjem u Procidi u tom razdoblju ⁽¹⁴⁹⁾.

⁽¹⁴²⁾ U skladu s rasporedima vezova, u razdoblju od 1. siječnja 2009. do 30. rujna 2011. Medmar je cijele godine morao pružati dvije svakodnevne usluge mješovitog prijevoza trajektom u okviru obveze pružanja javne usluge, i to s Ischije u **22:00** (polazak s Procide u 22:40) i iz Napulja u **24:00** (polazak s Procide u 1:00). Od 1. listopada 2011. Medmar je u okviru obveze pružanja javne usluge morao pružati dvije svakodnevne usluge mješovitog prijevoza tijekom cijele godine, i to s Ischije u **6:25** (polazak s Procide u 7:25) i u **10:35** (polazak s Procide u 11:15), te jednu uslugu mješovitog prijevoza ljeti (ali ne svakodnevno) s Ischije u **22:20** (polazak s Procide u 23:00).

⁽¹⁴³⁾ Linija od Ischije preko Procide do Napulja s polaskom iz Casamicciole u **9:45** (polazak s Procide u **10:05**).

⁽¹⁴⁴⁾ Od Ischije preko Procide do Napulja s polaskom iz Casamicciole u **7:10** (s Procide u **7:30**), **9:45** (s Procide u **10:10**), **13:50** (s Procide u **14:15**), **17:40** (s Procide u **18:05**) te od Napulja preko Procide do Ischije u **8:25** (s Procide u **9:05**), **16:20** (s Procide u **17:00**), **19:00** (s Procide u **19:40**). Sva putovanja pružala su se u okviru obveze pružanja javne usluge.

⁽¹⁴⁵⁾ Jedino putovanje koje se pružalo samo ljeti ujedno je bilo i jedino koje se pružalo po tržišnim uvjetima. SNAV je ljeti imao odobrenje za pružanje usluga prijevoza putnika hidrokrilcem od Ischije preko Procide do Napulja s polaskom iz Casamicciole u **11:25** (polazak s Procide u 11:45).

⁽¹⁴⁶⁾ Od 39 putovanja samo su se tri odvijala cijele godine (u okviru obveze pružanja javne usluge) – dva na liniji Ischia/Procida/Pozzuoli i jedno na izravnoj liniji Ischia (Casamicciola)/Pozzuoli – a jedno putovanje odvijalo se samo za vrijeme školske godine (od 16. rujna do 14. lipnja). Preostalih 35 putovanja odvijalo se samo ljeti.

⁽¹⁴⁷⁾ Dvije usluge u okviru obveze pružanja javne usluge trebale su se pružati cijele godine, i to od Ischije (Casamicciola) preko Procide do Pozzuolija u **2:30** i od Pozzuolija preko Procide do Ischije (Casamicciola) u **4:10**, a jedna usluga trebala se pružati po tržišnim uvjetima, i to od Ischije preko Procide do Pozzuolija u **7:30**, no ona se pružala samo za vrijeme školske godine (od 16. rujna do 14. lipnja).

⁽¹⁴⁸⁾ Te četiri usluge u okviru obveze pružanja javne usluge trebale su se pružati tijekom cijele godine, i to od Ischije (Casamicciola) preko Procide do Pozzuolija u **2:30** i u **18:55** i od Pozzuolija preko Procide do Ischije (Casamicciola) u **4:10** i u **20:30**.

⁽¹⁴⁹⁾ Medmar je prestao pružati uslugu prijevoza s Ischije u 7:30 po tržišnim uvjetima za vrijeme školske godine.

- (f) Osim društva Caremar, za prometovanje na liniji **Ischia/Procida**, uglavnom u okviru dulje linije (npr. Ischia/Procida/Napulj ili Ischia/Procida/Pozzuoli), odobrenje je imalo još sedam brodarskih društava: s jedne strane Medmar (usluge mješovitog prijevoza) ⁽¹⁵⁰⁾ i SNAV (usluge prijevoza putnika) ⁽¹⁵¹⁾, koji su djelomično prometovali u okviru obveze pružanja javne usluge i djelomično po tržišnim uvjetima, a s druge strane Alilauro ⁽¹⁵²⁾, Ippocampo S.r.l. („Ippocampo”) ⁽¹⁵³⁾, Rumore S.r.l. („Rumore”) ⁽¹⁵⁴⁾, Marine Club S.r.l. („Marine Club”) ⁽¹⁵⁵⁾ i Capitan Morgan S.r.l. („Capitan Morgan”) ⁽¹⁵⁶⁾, koji su prometovali samo po tržišnim uvjetima. Italija navodi da su usluge koje je pružalo tržište bile toliko fragmentirane, marginalne i nestabilne ⁽¹⁵⁷⁾ da ih se čak ni sve zajedno ne bi moglo smatrati usporedivima s uslugama koje pruža Caremar u okviru obveze pružanja javne usluge. To potvrđuje i činjenica da je nakon javnog savjetovanja održanog 2011. regija Kampanija smatrala potrebnim od 16. siječnja 2012. uz obvezu pružanja javne usluge koju je Caremar već imao na toj liniji uvesti dodatnu svakodnevnu uslugu prijevoza putnika hidrokrilcem od Procide do Ischije u 15:30 tijekom cijele godine kako bi se zadovoljile potrebe stanovnika otoka koji svakodnevno putuju (vidjeti uvodnu izjavu 39. točku (f)).
- (g) Osim društva Caremar, za prometovanje na liniji **Procida/Pozzuoli** odobrenje su imala još tri brodarska društva: Procida Lines S.r.l. („Procida Lines”), Gestour S.r.l. („Gestour”) i Ippocampo. Međutim, Italija tvrdi da su plovila koja su konkurenti društva Caremar koristili za pružanje usluge bila ograničenoga kapaciteta i nisu mogla prevoziti putnike sa smanjenom pokretljivošću ili korisnike invalidskih kolica. Osim toga, svoje su

⁽¹⁵⁰⁾ Od 1. siječnja 2009. do 30. rujna 2011. Medmar je imao odobrenje za pružanje četiriju svakodневnih usluga mješovitog prijevoza do/ s Ischije: tri usluge cijele godine u okviru obveze pružanja javne usluge (s Procide u 1:10 te s Ischije u 2:30 i u 22:00) i samo jedna usluga za vrijeme školske godine po tržišnim uvjetima (s Ischije u 7:30). Od 1. listopada 2011. Medmar je imao odobrenje za pružanje osam svakodnevniх usluga mješovitog prijevoza do/ s Ischije, od čega šest cijele godine (s Procide u 5:00 i 21:20 te s Ischije u 2:30, 6:25, 10:35 i 18:55) i dvije samo ljeti (s Procide u 1:30 i s Ischije u 22:20), sve u okviru obveze pružanja javne usluge. Međutim, Italija je objasnila da Medmar gotovo nikad nije pružao neke usluge na toj liniji (osobito na relaciji Ischia/Procida).

⁽¹⁵¹⁾ Od 1. siječnja 2009. do 30. rujna 2011. SNAV je pružao 14 svakodnevniх usluga prijevoza putnika hidrokrilcem do/ s Ischije, od čega četiri cijele godine, i to tri u okviru obveze pružanja javne usluge (s Ischije u 7:10 i 9:45 te s Procide u 13:10) i jednu po tržišnim uvjetima (s Ischije u 8:30), a 10 samo ljeti, od čega šest u okviru obveze pružanja javne usluge (s Procide u 9:00, 17:00, 19:05 i 19:20 te s Ischije u 13:35 i 17:40) i četiri po tržišnim uvjetima (s Procide u 7:50 i 17:50 te s Ischije u 18:30 i 19:45). Od 1. listopada 2011. SNAV je pružao 16 svakodnevniх usluga prijevoza putnika hidrokrilcem do/ s Ischije, od čega devet cijele godine: osam u okviru obveze pružanja javne usluge (s Ischije u 7:10, 9:45, 13:50 i 17:40 te s Procide u 9:05, 13:15, 17:00 i 19:40) i jedna po tržišnim uvjetima (s Ischije u 8:30), a sedam samo ljeti po tržišnim uvjetima (s Procide u 7:50, 11:00, 17:50 i 19:20 te s Ischije u 11:25, 18:30 i 19:45).

⁽¹⁵²⁾ Od 1. siječnja 2009. do 30. rujna 2011. Alilauro je imao odobrenje za pružanje triju svakodnevniх usluga prijevoza putnika hidrokrilcem do Ischije po tržišnim uvjetima ljeti, i to s Procide u 8:35, 12:35 i 18:35. Od 1. listopada 2011. više nije imao odobrenje za prometovanje na toj liniji.

⁽¹⁵³⁾ Od 1. siječnja 2009. do 30. rujna 2011. Ippocampo je imao odobrenje za pružanje dviju usluga mješovitog prijevoza po tržišnim uvjetima, ali samo ljeti i ne svakodnevno (uglavnom vikendom), i to s Ischije u 9:25 i s Procide u 17:00. Od 1. listopada 2011. Ippocampo je imao odobrenje za pružanje šest usluga mješovitog prijevoza po tržišnim uvjetima, ali samo ljeti i ne svakodnevno, i to s Ischije u 9:25, 11:40 i 14:30 te s Procide u 11:00, 13:00 i 17:00.

⁽¹⁵⁴⁾ Od 1. siječnja 2009. do 30. rujna 2011. Rumore je imao odobrenje za pružanje četiriju usluga mješovitog prijevoza po tržišnim uvjetima, od čega tri samo ljeti i ne svakodnevno (s Procide u 12:20 i 18:30 te s Ischije u 15:10), a jedne svakodnevno tijekom cijele godine (s Ischije u 10:40). Njegove usluge i vozni red nisu se mijenjali od 1. listopada 2011.

⁽¹⁵⁵⁾ Od 1. siječnja 2009. do 30. rujna 2011. Marine Club imao je odobrenje za pružanje jedne usluge mješovitog prijevoza po tržišnim uvjetima četvrtkom ljeti (s Procide u 12:15). Od 1. listopada 2011. više nije imao odobrenje za prometovanje na toj liniji.

⁽¹⁵⁶⁾ Od 1. siječnja 2009. do 30. rujna 2011. Capitan Morgan imao je odobrenje za pružanje dviju svakodnevniх usluga mješovitog prijevoza po tržišnim uvjetima ljeti (s Ischije u 15:10 i s Procide u 18:00). Od 1. listopada 2011. imao je odobrenje za pružanje triju usluga mješovitog prijevoza po tržišnim uvjetima ljeti (s Ischije u 15:10 i 18:35 te s Procide u 18:00).

⁽¹⁵⁷⁾ Na primjer, za razliku od plovila koja je koristilo društvo Caremar, manji pomorski prijevoznici, kao što su Ippocampo, Rumore, Marine Club i Capitan Morgan, koristili su manja i slabija plovila koja su mogla ploviti samo u povoljnim vremenskim uvjetima.

usluge pružali samo ljeti, i to ne svakodnevno (u slučaju društva Ippocampo) ⁽¹⁵⁸⁾, ili su se ih često obustavljali ili otkazivali, što znači da nisu mogli zajamčiti istu redovitost kao Caremar (u slučaju društva Procida Lines) ⁽¹⁵⁹⁾. Italija tvrdi da je osim društva Caremar u razdoblju od 2012. do 2015. samo Gestour ⁽¹⁶⁰⁾ cijele godine prometovao na toj liniji. Međutim, istaknula je da njegove usluge nisu bile usporedive s uslugama društva Caremar u smislu trajanja plovidbe (Caremar je morao pružati uslugu hidrokrilcem, što podrazumijeva putovanje od 15 minuta, a Gestour trajektom, što podrazumijeva putovanje od 50 minuta).

- (h) Osim društva Caremar, odobrenje za prometovanje na liniji **Procida/Napulj** imala su još dva broderska društva: SNAV ⁽¹⁶¹⁾ (usluge prijevoza putnika hidrokrilcem) i Medmar ⁽¹⁶²⁾ (usluge mješovitog prijevoza trajektom). Italija tvrdi da usluge prijevoza putnika koje je SNAV pružao cijele godine nisu bile usporedive s uslugama koje je pružao Caremar jer su se odvijale u različito doba dana.

(186) Italija je na sljedeći način objasnila stanje tržišnog natjecanja na pomorskim linijama na Poncijskim otocima na kojima je Caremar prometovao od 2009. do 2011.:

- (a) Osim društva Caremar, na liniji **Ponza/Formia** prometovalo je još samo jedno brodersko društvo, i to Vetur S.r.l. („Vetur”), koji je pružao dvije svakodnevne usluge prijevoza putnika hidrokrilcem cijele godine u okviru obveze pružanja javne usluge (polazak iz Ponze u 8:30 i iz Formije u 16:00). Italija navodi da usluge tog društva nisu bile pouzdane jer je često otkazivalo putovanja, osobito u slučaju loših vremenskih uvjeta, a u svakom slučaju nisu bile usporedive s uslugama mješovitog prijevoza koje je pružao Caremar i koje su stanovnicima jamčile svakodnevnu vezu cijele godine te uključivale prijevoz vozila i tereta. Kad je riječ o

⁽¹⁵⁸⁾ Od 1. siječnja 2009. do 30. rujna 2011. Ippocampo je imao odobrenje za pružanje četiriju usluga mješovitog prijevoza ljeti (uglavnom samo nedjeljom), i to s Procide u **18:45 i 20:00** te iz Pozzuolija u **19:20 i 20:50**. Te usluge ostale se nepromijenjene i u voznim redovima od 1. listopada 2011.

⁽¹⁵⁹⁾ Od 1. siječnja 2009. do 30. rujna 2011. društvo Procida Lines imalo je odobrenje za pružanje 16 usluga mješovitog prijevoza tijekom cijele godine, ali ne svakodnevno, i to 11 po tržišnim uvjetima (s Procide u **5:50, 10:45, 15:25, 17:30 i 19:15** te iz Pozzuolija u **5:05, 9:25, 13:35, 16:25, 18:25 i 20:00**) i pet u okviru obveze pružanja javne usluge (s Procide u **4:00** (samo petkom), **7:50 i 12:40** te iz Pozzuolija u **7:05 i 11:50**). Od 1. listopada 2011. imalo je odobrenje za pružanje 15 usluga mješovitog prijevoza tijekom cijele godine, ali ne svakodnevno, i to 14 po tržišnim uvjetima (s Procide u **4:00** (samo petkom), **7:50, 10:45, 12:40, 15:25, 17:30 i 19:15** te iz Pozzuolija u **5:05, 7:05, 11:50, 13:35, 16:25, 18:25 i 20:00**) i jedne u okviru obveze pružanja javne usluge (s Procide u **5:50**). Međutim, Italija je objasnila da se te usluge gotovo nikad nisu pružale u razdoblju od 2012. do 2015. Na primjer, nakon što se utvrdilo da društvo Procida Lines nije poštovalo obvezu pružanja javne usluge, Izvršnom uredbom br. 18 od 29. veljače 2012. regija Kampanija prebacila je obvezu pružanja javne usluge s društva Procida Lines na društvo Gestour do 31. prosinca 2012.

⁽¹⁶⁰⁾ Od 1. siječnja 2009. do 30. rujna 2011. Gestour je pružao 13 svakodневnih usluga mješovitog prijevoza trajektom (putovanje od 50 minuta) cijele godine, i to osam po tržišnim uvjetima (iz Pozzuolija u **6:00, 8:30, 10:35 i 12:55** te s Procide u **6:50, 9:30, 11:20 i 17:05**) i pet u okviru obveze pružanja javne usluge (iz Pozzuolija u **15:05, 17:55 i 19:50** te s Procide u **14:05 i 18:55**). Od 1. listopada 2011. Gestour je pružao devet svakodnevniх usluga mješovitog prijevoza trajektom (putovanje od 50 minuta) cijele godine po tržišnim uvjetima (iz Pozzuolija u **6:00, 8:30, 10:35, 12:55 i 19:50** te s Procide u **6:50, 9:30, 11:20 i 18:55**).

⁽¹⁶¹⁾ Od 1. siječnja 2009. do 30. rujna 2011. SNAV je pružao devet svakodnevniх usluga prijevoza putnika hidrokrilcem u okviru obveze pružanja javne usluge, i to dvije cijele godine (s Procide u **7:35 i 10:05**) i sedam ljeti (iz Napulja (Beverello) u **8:20, 12:30, 16:20, 18:40 i 18:45** te s Procide u **13:50 i 18:00**). Od 1. listopada 2011. pružao je 10 svakodnevniх usluga prijevoza putnika hidrokrilcem (putovanje od 20 minuta), od čega osam cijele godine u okviru obveze pružanja javne usluge (s Procide u **7:30, 10:10, 14:15 i 18:05**) i iz Napulja (Beverello) u **8:25, 12:30, 16:20 i 19:00**), a dvije samo ljeti po tržišnim uvjetima (s Procide u **11:45** i iz Napulja (Beverello) u **18:45**).

⁽¹⁶²⁾ Od 1. siječnja 2009. do 30. rujna 2011. Medmar je svakodnevno pružao dvije usluge mješovitog prijevoza trajektom (putovanje od 60 minuta) cijele godine u okviru obveze pružanja javne usluge, i to iz Napulja (Calata Massa) u **24:00** i s Procide u **22:40**. Od 1. listopada 2011. pružao je dvije usluge mješovitog prijevoza cijele godine u okviru obveze pružanja javne usluge, i to iz Napulja (Calata Massa) u **00:20** i s Procide u **11:15**, i jednu uslugu mješovitog prijevoza ljeti u okviru obveze pružanja javne usluge (ne svakodnevno), i to s Procide u **23:00**.

uslugama prijevoza putnika, Italija je objasnila da je Caremar bio dužan zadržati plovila na otoku preko noći kako bi održao prvo putovanje u danu (u 5:30 iz Ponze) i zajamčio svakodnevnu vezu s kopnom radi obrazovanja i posla (povratak u Ponzu u 17:30). Dostupnost plovila na otoku preko noći trebala je služiti i pomorskom prijevozu na kopno u slučajevima u kojima je potrebna hitna medicinska pomoć, a u kojima ne postoji mogućnost hitnog zračnog prijevoza (npr. helikopteri).

- (b) Osim društva Caremar, na liniji **Ponza/Anzio** prometovalo je još samo jedno brodarsko društvo, i to Vetur, koji je u sezoni pružao dvije svakodnevne usluge prijevoza putnika hidrokrilcem po tržišnim uvjetima, dok je izvan sezone pružao samo dva putovanja subotom u okviru obveze pružanja javne usluge. Italija tvrdi da su usluge mješovitog prijevoza društva Caremar bile opravdane socijalnim i gospodarskim razlozima te su bile zamišljene tako da se putnicima s vozilima omogući povratno putovanje od/do Ponze cijele godine. Kad je riječ o uslugama prijevoza putnika, Italija je objasnila da usluge društva Vetur nisu bile pouzdane jer je često otkazivalo putovanje, osobito u slučaju loših vremenskih uvjeta.

- (c) Osim društva Caremar, na liniji **Formia/Ventotene** prometovala su još dva brodarska društva: Vetur i Società Navigazione Arcipelago Ponziano S.r.l. („SNAP“). Vetur je pružao jednu svakodnevnu uslugu prijevoza putnika hidrokrilcem izvan sezone i jednu uslugu prijevoza putnika hidrokrilcem svakog ponedjeljka u sezoni, obje u okviru obveze pružanja javne usluge. SNAP je pružao jednu svakodnevnu uslugu prijevoza putnika hidrokrilcem u sezoni po tržišnim uvjetima. Italija tvrdi da su usluge društva Caremar bile nužne kako bi stanovnici Ventotenea mogli putovati na kopno radi posla ili obrazovanja jer je Caremar osiguravao prvo putovanje u danu trajektom iz Ventotenea u 5:30 i svakodnevnu uslugu prijevoza putnika hidrokrilcem iz Ventotenea u 6:45. Osim toga, budući da su se plovila društva Caremar preko noći zadržavala na otoku, omogućivala su pomorski prijevoz na kopno u slučajevima u kojima je potrebna hitna medicinska pomoć.

- (187) Italija je smatrala da su zaključci koje je Medmar donio u svojim primjedbama (vidjeti odjeljak 7.1.) o tome da su njegove usluge istovjetne uslugama društva Caremar djelomični i nepotpuni. Prema mišljenju Italije, Medmar je samo usporedio svoje usluge s uslugama koje Caremar pruža na određenim linijama, pri čemu je u obzir uzeo samo svakodnevnu učestalost putovanja, ali ne i vozni red, sezonalnost, vrste prijevoza i cijene karata. Kad je konkretno riječ o liniji Ischia/Procida/Pozzuoli, Italija je naglasila da je Caremar bio jedino društvo koje je pružalo dovoljno pouzdane usluge pomorskog prijevoza u vrijeme definiranja obveze pružanja javne usluge i da je ta linija uvijek bila bitna za zadovoljavanje potreba za mobilnošću studenata i učenika na oba otoka, kao i zdravstvenih potreba koje se odnose na mogućnost pristupa stanovnika Procide bolnicama u Pozzuoliju i na Ischiji.

- (188) U odgovoru na tvrdnju društva Medmar da društvu Caremar nije bila potrebna naknada za pružene usluge jer je i Medmar na istim linijama pružao neke usluge u okviru obveze pružanja javne usluge bez naknade, Italija je objasnila da je obvezu pružanja javne usluge povjerila u skladu s Uredbom (EEZ) br. 3577/92, koja omogućuje horizontalnu dodjelu obveze pružanja javne usluge svim zainteresiranim brodarima. Povjeravanje obveze pružanja javne usluge provedeno je u dva koraka. Prvo, Italija je uvela obvezu pružanja javne usluge zainteresiranim prijevoznicima na određenim linijama bez naknade. Drugo, kad društva nisu pristala prometovati na linijama bez naknade, regija Kampanija pokrenula je javni natječaj kako bi odredila kojem će se poduzetniku dodijeliti ugovor o javnim uslugama i povezana naknada. Stoga regija Kampanija smatra da je Medmar pristao prometovati u okviru obveze pružanja javne usluge bez naknade, kako je navedeno u aktu o podređenosti koji je potpisalo to društvo.

- (189) Općenito, uzimajući u obzir obvezu pružanja javne usluge uvedenu društvu Caremar i one uvedene njegovim konkurentima (vidjeti uvodne izjave od 182. do 186.), Italija tvrdi da su usluge konkurenata koje podliježu obvezi pružanja javne usluge u biti usluge koje su pristali pružati u kontekstu svojih djelatnosti pomorskog prijevoza. Te obveze pružanja javne usluge nisu bile usporedive s onima koje je trebao pružati Caremar jer su ih se operatori mogli osloboditi dostavljanjem obavijesti regiji Campaniji s kratkim otkaznim rokom, a na obveze pružanja javne usluge nisu se primjenjivale ni sankcije u slučaju njihova neispunjavanja. Naposljetku, te obveze pružanja javne usluge uvedene konkurentima društva Caremar nisu dovele do ukidanja ugovora o javnim uslugama sklopljenog s društvom Caremar kako bi se nastavile zadovoljavati potrebe lokalnih tijela za teritorijalnim kontinuitetom, što je regija Campanija periodično provjeravala u okviru revizije programa usluga pomorskog prijevoza, u kojoj je uzela u obzir i usluge koje su se pružale u okviru obveze pružanja javne usluge i ugovor o javnim uslugama sklopljen s društvom Caremar.

8.2. O privatizaciji društva Caremar

- (190) Italija navodi da je nakon Komisijina zahtjeva za informacije od 26. listopada 2011. i Komisijinih primjedbi od 22. prosinca 2011. i 14. ožujka 2012. izmijenila poziv na podnošenje ponuda za privatizaciju društva Caremar u skladu sa zahtjevima Komisije kako bi se zajamčila transparentnost i nediskriminacija u postupku.
- (191) Na primjer, onemogućena je diskriminacija na temelju državne pripadnosti gospodarskog subjekta koji dostavlja ponudu. U svakom slučaju, Italija ističe da specifikacije natječaja nisu sadržavale uvjet da se zadrži osoblje društva Caremar ni druge uvjete koji se odnose na postojeće radne odnose s tim društvom.
- (192) Osim toga, Italija je izmijenila zahtjev prihvatljivosti koji se odnosi na gospodarske i financijske kapacitete tako što je uklonila klauzule u skladu s kojima se sudjelovanje u natječajnom postupku dopuštalo samo brodarskim društvima, što je omogućilo sudjelovanje najvećeg broja ponuditelja i najbolje ponderiranje u odnosu na gospodarske vrijednosti postupka. Italija potvrđuje da je kriterij za odabir bila najviša neto cijena.
- (193) Italija stoga smatra da bi postupak privatizacije društva Caremar, iako nije zamišljen kao prodaja dionica na burzi, trebalo smatrati transparentnim, bezuvjetnim i nediskriminirajućim te da je njime zajamčeno sudjelovanje najvećeg broja ponuditelja.

8.3. O usklađenosti novog ugovora o javnim uslugama s kriterijima iz presude Altmark

- (194) Italija tvrdi da novi ugovor o javnim uslugama ispunjava sva četiri kriterija iz presude Altmark zbog sljedećih razloga:
- (a) Kad je riječ o prvom kriteriju iz presude Altmark, Italija tvrdi da se javna zadaća definirana u ugovoru odnosi na otočne kabotažne linije koje povezuju kontinentalni dio Italije s lukama na malim otocima. Te su linije zamišljene kao redovita i učestala usluga koja je neophodna za gospodarski razvoj otoka, a cilj im je zadovoljiti osnovne potrebe otočnih zajednica za mobilnošću kako bi se zajamčila učinkovitost ustavom zajamčenog prava na teritorijalni kontinuitet. Nadalje, u novom ugovoru jasno su utvrđene usluge koje treba pružiti, vrste plovila koje treba koristiti, termini koje treba poštovati, uključujući večernja i noćna putovanja, i primjenjiva ograničenja cijena karata.
- (b) Komisija u odluci o pokretanju postupka iz 2011. nije dovela u pitanje drugi kriterij iz presude Altmark.
- (c) Kad je riječ o trećem kriteriju iz presude Altmark, Italija isključuje svaku mogućnost da je Caremar primio naknadu veću od iznosa nužnog za pokrivanje troškova nastalih pri ispunjavanju obveze pružanja javne usluge, uzimajući u obzir odgovarajuće prihode i razumnu dobit od ispunjavanja tih obveza. Naime, Italija tvrdi da novi ugovor o javnim uslugama sadržava dostatne klauzule o povratu sredstava jer je, kako je predviđeno, na primjer, u članku 18., naslovljenom „Povrat prekomjerne naknade”, društvo moralo vratiti svaku prekomjernu naknadu u roku od 30 dana od odgovarajućeg zahtjeva. To se dogodilo u financijskim godinama 2015., 2016. i 2017., 2018. i 2019., u kojima je u skladu s postupkom provjere predviđenim u ugovoru za ta razdoblja utvrđena i vraćena prekomjerna naknada (vidjeti uvodnu izjavu 96.).

- (d) Italija smatra da je ispunjen i četvrti kriterij iz presude Altmark jer je dodjela ugovora o javnim uslugama provedena u okviru transparentnog i konkurentnog natječajnog postupka u kojem je sudjelovalo nekoliko prijevoznika, što je omogućilo odabir ponuditelja koji bi mogao pružati usluge uz najmanji mogući trošak. Kad je riječ o Komisijinim dvojabama u pogledu povezivanja novog ugovora o javnim uslugama s privatizacijom društva Caremar, Italija pojašnjava da su na temelju zahtjeva Komisije provedene sve potrebne prilagodbe nacrt natječajne dokumentacije kako bi bili u skladu s relevantnim zakonodavnim okvirom.

8.4. O premiji rizika od 6,5 % utvrđenoj u Odluci 111/2007 od 2010. i premiji od 10,55 % primijenjenoj na novi ugovor o javnim uslugama

- (195) U odluci o pokretanju postupka iz 2011. Komisija je zauzela privremeno stajalište da se čini da premija rizika od 6,5 % ne odražava odgovarajuću razinu rizika jer se ne čini da prijevoznici preuzimaju rizike koji su uobičajeni za pružanje usluga pomorskog prijevoza (vidjeti uvodnu izjavu 247. odluke o pokretanju postupka iz 2011.).
- (196) Italiji se čini da se Komisijini privremeni zaključci temelje na pogrešnom tumačenju parametra premije rizika. Premija rizika nije naknada za pokrivanje troškova koje bi gospodarski subjekt u svakom slučaju morao snositi pri obavljanju svojih djelatnosti jer bi bez nje ta djelatnost donosila gubitke. Italija tvrdi da nijedan poduzetnik nikad ne bi obavljao neku djelatnost samo kako bi pokrio svoje troškove. Trećim kriterijem iz presude Altmark predviđa se razuman povrat na kapital (dobit) potreban da bi tipični poduzetnik mogao procijeniti hoće li pružati uslugu od općeg gospodarskog interesa tijekom cijelog razdoblja povjeravanja. Premija za rizik o kojoj je riječ stoga podrazumijeva naknadu potrebnu za ispunjavanje obveze pružanja javne usluge, koja pripada poduzetniku koji preuzima poslovni rizik i upravlja njime.
- (197) Italija ističe da se premija rizika određuje na temelju makroekonomskih analiza kojima se referentnoj zemlji ili području za predmetni sektor pripisuje prosječna premija rizika. U skladu s podacima fakulteta IESE Business School, odgovarajuća premija rizika zemlje za Italiju iznosila bi 6,4 %. Ta je premija stoga u potpunosti u skladu s premijom rizika od 4 % utvrđenom u Odluci 111/2007, uz povećanje za 2,5 postotnih bodova za neisključive usluge (premija rizika od 6,5 %). Italija pojašnjava da je premija rizika od 6,5 % odgovarala i stopi povrata uloženoga kapitala na koju je Caremar imao pravo 2009., u prvoj godini produljenja prvotne konvencije. Nadalje, Italija upućuje na Odluku Komisije od 13. lipnja 2017. o brzoi vezi za pomorski prijevoz putnika u Italiji između Messine i Reggio Calabrije, u kojoj se nije osporavala metodologija izračuna u kojoj se upotrebljavala fiksna očekivana stopa naknade od 8 %. Naprotiv, Komisija je u tom slučaju prihvatila stopu od 8 %, koja se sastojala od premije rizika od 6,5 % iz Odluke 111/2007 jer ugovor nije uključivao dodjelu isključivih prava, uvećane za dodatnih 1,5 postotnih bodova s obzirom na kratko trajanje ugovora.
- (198) Do 2015. primjenjivala se (bruto) stopa od 6,5 %, dok je nakon toga za novi ugovor o javnim uslugama stopa povrata uloženoga kapitala za potrebe naknade utvrđena na 10,55 %, što se smatralo razumnom dobiti s obzirom na rizik koji je Caremar snosio pri pružanju usluga u okviru obveze pružanja javne usluge. Italija tvrdi da je ta stopa viša nego u prethodnim ugovorima, u kojima je utvrđena na 6,5 %, zbog visokog poduzetničkog rizika kojem je Caremar izložen jer bi se u devet godina trajanja novog ugovora o javnim uslugama naknada vjerojatno mogla pokazati nedovoljnom (npr. zbog promjenjivosti cijena goriva). Italija ističe da na temelju novog ugovora o javnim uslugama Caremar u potpunosti snosi posljedice eventualne naknade koja je za 5 % ili manje niža od ukupne naknade, ali je i izložen riziku od naknade koja je za više od 5 % niža od ukupne naknade. Mehanizam za ponovno uspostavljanje ravnoteže predviđen člankom 17. novog ugovora o javnim uslugama nije obavezan (revizija ključnih parametara naknade samo se „omogućuje”, što znači da je regija Kampanija ne mora nužno prihvatiti), a s obzirom na svoje značajke (nepostojanje retroaktivnosti, mogućnost prilagodbe naknade samo mijenjanjem parametara pružanja usluge) ima samo ograničene učinke na gospodarsku ravnotežu ugovora. Italija tvrdi da Caremar i. snosi posljedice svake nedovoljne naknade (čak i ako je za više od 5 % niža od ukupne naknade) isplaćene u prve i

posljednje tri godine ugovora jer se mehanizmom za ponovno uspostavljanje ravnoteže uzimaju u obzir samo parametri naknade povezani s pružanjem usluge i to samo za buduća razdoblja, ii. snosi posljedice svake nedovoljne naknade koja je za 5 % ili manje niža od ukupne naknade isplaćene u preostalih šest godina trajanja ugovora i iii. u svim ili samo nekim od preostalih šest godina trajanja ugovora mogao bi snositi posljedice nedovoljne naknade koja je za više od 5 % niža od ukupne naknade ako se mehanizam za ponovno uspostavljanje ravnoteže ne aktivira ili se aktivira samo tijekom tri od šest godina.

8.5. O usklađenosti novog ugovora o javnim uslugama s Okvirom za usluge od općeg gospodarskog interesa iz 2011.

(199) Italija pojašnjava da je usluga dodijeljena nakon otvorenog, transparentnog i nediskriminirajućeg postupka javne nabave. Usluga pomorske veze između otoka Napuljskog zaljeva osigurava teritorijalni kontinuitet, a time i mobilnost stanovnika koji se svakodnevno koriste uslugom za potrebe obrazovanja i posla. U takvim slučajevima pružena usluga nije usporediva u smislu redovitosti i učestalosti veza ni u smislu vrste plovila. Nadalje, naknada ne premašuje iznos potreban za pokrivanje troškova nastalih pri ispunjavanju obveze pružanja javne usluge, uzimajući u obzir razumnu dobit. Naposljetku, iznos naknade utvrđen je u okviru natječajnog postupka na temelju kriterija utvrđenih u Odluci 111/2007.

(200) U tom kontekstu Italija tvrdi da su uspostavljeni mehanizmi (npr. na temelju članka 17. ugovora o javnim uslugama – provjera gospodarske i financijske ravnoteže – i članka 18. ugovora o javnim uslugama – povrat prekomjerne naknade) kako bi se spriječilo da Caremar primi prekomjernu naknadu u skladu s točkom 49. Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa iz 2011.

(201) Nadalje, kad je riječ o tome je li prije sklapanja novog ugovora o javnim uslugama provedeno javno savjetovanje u skladu s točkom 14. Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa iz 2011., Italija naglašava da se strateški planovi za pomorske veze u okviru regionalnih usluga od općeg gospodarskog interesa u regiji Kampaniji definiraju na temelju složenog postupka donošenja odluka koji uključuje, među ostalim, relevantna lokalna tijela i trgovinska udruženja. Regija Kampanija u okviru detaljnih istraživanja tržišta koja se redovito ažuriraju stalno provjerava stanje na tržištu i primjerenost javnih usluga za zadovoljavanje potreba koje su istaknula lokalna tijela i korisnici.

8.6. O prioritetu u pogledu vezova i mjerama utvrđenima Zakonom 163/2010

(202) Italija je pojasnila da svi trajektni prijevoznici, uključujući Caremar, plaćaju redovite pristojbe za vezove odgovarajućim lučkim upravama. Međutim, priznaje da Caremar nije platio dodatnu naknadu za prioritet u pogledu vezova. Italija navodi da se odredba o prioritetu u pogledu vezova nikad nije primijenila. Za prioritet u pogledu vezova ne plaća se naknada, stoga iz te mjere proizlazi regulatorna prednost koja ne uključuje prijenos državnih sredstava i odnosi se samo na linije obuhvaćene obvezom pružanja javne usluge. Italija stoga smatra da ta mjera ne čini državnu potporu.

- (203) Kad je riječ o mjerama utvrđenima Zakonom 163/2010, Italija ističe da je Caremar primio iznos od 2 115 000 EUR, koji je iskoristio isključivo za nadogradnju svojih brodova radi usklađivanja s međunarodnim sigurnosnim propisima ⁽¹⁶³⁾, a ne za potrebe likvidnosti. Nadalje, Italija pojašnjava da Caremar nije imao koristi od poreznih olakšica niti su mu isplaćena sredstva FAS-a. Točnije, Italija je pojasnila da regije na temelju članka 1. stavka 5.b Zakona 163/2010 mogu iskoristiti sredstva FAS-a za financiranje dijela redovne naknade za pružanje javne usluge i tako zajamčiti kontinuitet javnih usluga pomorskog prijevoza ako se proračunska sredstva pokažu nedovoljnim, kao i da sredstva FAS-a nisu zamišljena kao dodatna naknada za Caremar ili SNAV/Rifim (ili bilo koje drugo društvo bivše grupe Tirrenia ili njihove stjecatelje).

9. OCJENA

9.1. Postojanje potpore u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a

- (204) Člankom 107. stavkom 1. UFEU-a utvrđeno je da „svaka potpora koju dodijeli država članica ili koja se dodjeljuje putem državnih sredstava u bilo kojem obliku koja narušava ili prijeti da će narušiti tržišno natjecanje stavljanjem određenih poduzetnika ili proizvodnje određene robe u povoljniji položaj, nespojiva je s unutarnjim tržištem u mjeri u kojoj utječe na trgovinu među državama članicama”.
- (205) Kriteriji utvrđeni u članku 107. stavku 1. UFEU-a kumulativni su. Stoga, kako bi se odredilo smatraju li se prijavljene mjere državnom potporom u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a, svi prethodno navedeni uvjeti moraju biti ispunjeni. Točnije, za financijsku potporu treba vrijediti sljedeće:
- (a) dodijelila ju je država članica ili je dodijeljena putem državnih sredstava;
 - (b) njome se određene poduzetnici ili proizvodnja određene robe stavljaju u povoljniji položaj;
 - (c) narušava ili prijeti da će narušiti tržišno natjecanje;
 - (d) utječe na trgovinu među državama članicama.
- (206) Komisija napominje da je prioritet u pogledu vezova neodvojivo povezan s uslugom od općeg gospodarskog interesa koju pružaju Caremar i njegov stjecatelj SNAV/Rifim. Stoga će se ta mjera ocjenjivati zajedno s pripadajućom naknadom za pružanje javne usluge dodijeljenom tim društvima (vidjeti odjeljke 9.1.1. i 9.1.2.).
- (207) Nadalje, Komisija navodi da bi se novi ugovor o javnim uslugama između Italije i društva Caremar trebao ocjenjivati zajedno s privatizacijom tog društva. Takva zajednička ocjena primjerena je jer je Italija u suštini organizirala natječaj za novi ugovor o javnim uslugama u okviru kojeg je uspješni ponuditelj trebao steći cjelokupni dionički kapital društva Caremar kako bi se ispunile obveze pružanja javne usluge utvrđene u tom ugovoru o javnim uslugama. Natječaj nije uključivao mogućnost podnošenja zasebnih ponuda za privatizaciju društva Caremar i za novi ugovor o javnim uslugama.

9.1.1. *Naknada za pružanje javne usluge i prioritet u pogledu vezova dodijeljeni društvu Caremar na razdoblje od 1. siječnja 2009. do 31. srpnja 2012. na temelju produljene prvotne konvencije*

9.1.1.1. Državna sredstva

- (208) Italija je društvu Caremar povjerila pružanje usluga pomorskog prijevoza na određenim linijama kako je utvrđeno u produljenoj prvotnoj konvenciji. Prvotna konvencija sklopljena je s državom, a država i regija Kampanija iz vlastitog su proračuna društvu Caremar plaćale naknadu za pružanje javne usluge koja iz nje proizlazi. Stoga se naknada za pružanje javne usluge koja se plaćala društvu Caremar može pripisati državi i dodjeljuje se putem državnih sredstava.

⁽¹⁶³⁾ Caremar je 1 410 000 EUR od navedenog iznosa namijenio za nadogradnju dvaju plovila koja su zatim bez naknade prenesena društvu Laziomar (Quirino i Tetide). Preostali iznos od 705 000 EUR iskoristio je za nadogradnju plovila koja su i dalje u njegovu vlasništvu.

- (209) Komisija prima na znanje da, prema navodima Italije, svi trajektni prijevoznici plaćaju redovite pristojbe za vezove nadležnim lučkim upravama, ali Caremar nije platio dodatnu naknadu za prioritet u pogledu vezova. Ipak, Komisija smatra da je Italija u načelu mogla odrediti dodatnu pristojbu za prioritet u pogledu vezova te se odrekla državnih prihoda kad to nije učinila. Nadalje, budući da je prioritet u pogledu vezova dodijeljen zakonom (vidjeti uvodnu izjavu 99.), može se pripisati državi.

9.1.1.2. Selektivnost

- (210) Kako bi se mjera smatrala državnom potporom, ona mora biti selektivna. Mjera je selektivna ako se dodjeljuje samo određenim poduzetnicima, dok drugi poduzetnici u usporedivoj pravnoj i činjeničnoj situaciji u istom sektoru ili drugim sektorima (uzimajući u obzir da bi svi gospodarski subjekti u načelu trebali pokriti vlastite troškove) neće ostvariti istu prednost. Naknada za pružanje javne usluge koja se plaća za predmetne usluge pomorskog prijevoza dodijeljena je samo društvu Caremar i stoga je selektivna ⁽¹⁶⁴⁾. Budući da je prioritet u pogledu vezova dodijeljen samo društvima bivše grupe Tirrenia, uključujući Caremar, on je isto tako selektivan.

9.1.1.3. Gospodarska prednost

- (211) Komisija podsjeća na to da naknade za pružanje javne usluge odobrene trgovačkom društvu pod određenim strogo definiranim uvjetima ne moraju dovesti do gospodarske prednosti.
- (212) Konkretno, u presudi Altmark Sud je presudio da, ako se mjera koju je provela država mora smatrati naknadom za usluge koje poduzetnici korisnici potpore pružaju u cilju ispunjavanja obveze pružanja javne usluge na način da ti poduzetnici nemaju stvarnu financijsku korist i tom mjerom poduzetnik nije stavljen u povlašteni položaj u odnosu na konkurentne poduzetnike, ta mjera nije obuhvaćena područjem primjene članka 107. stavka 1. UFEU-a.
- (213) Međutim, Sud je pojasnio i da četiri kumulativna kriterija („kriteriji iz presude Altmark”) sažeta u nastavku moraju biti ispunjena da se takva naknada za pružanje javne usluge ne bi smatrala državnom potporom u konkretnom slučaju:
- poduzetniku koji prima naknadu moraju zaista biti povjerene obveze pružanja javne usluge i te obveze moraju biti jasno određene („prvi kriterij iz presude Altmark”),
 - parametri na temelju kojih se izračunava naknada moraju biti utvrđeni unaprijed, na objektivan i transparentan način („drugi kriterij iz presude Altmark”),
 - naknada ne smije premašivati iznos nužan za pokrivanje svih troškova ili dijela troškova nastalih pri ispunjavanju obveze pružanja javne usluge, uzimajući u obzir odgovarajuće prihode i razumnu dobit za ispunjavanje tih obveza („treći kriterij iz presude Altmark”),
 - ako u konkretnom slučaju poduzetnik kojem su povjerene obveze pružanja javne usluge nije izabran na temelju postupka javne nabave koji bi omogućio izbor ponuditelja koji bi takve usluge mogao pružiti po najmanjem trošku za zajednicu, razina potrebne naknade mora se odrediti na temelju analize troškova koje bi tipičan poduzetnik kojim se dobro upravlja i koji ima odgovarajuća prijevozna sredstva za ispunjavanje zahtjeva javne usluge imao pri ispunjavanju tih obveza, uzimajući u obzir relevantne prihode i razumnu dobit od ispunjavanja tih obveza („četvrti kriterij iz presude Altmark”).
- (214) Komisija je u Komunikaciji o primjeni pravila o državnim potporama na naknadu dodijeljenu za pružanje usluga od općeg gospodarskog interesa ⁽¹⁶⁵⁾ („Komunikacija o uslugama od općeg gospodarskog interesa”) navela kako primjenjuje kriterije iz presude Altmark.

⁽¹⁶⁴⁾ Presuda od 13. prosinca 2017., Grčka/Komisija, T-314/15, ECLI:EU:T:2017:903, t. 79.

⁽¹⁶⁵⁾ Komunikacija Komisije o primjeni pravila o državnim potporama Europske unije na naknadu dodijeljenu za pružanje usluga od općeg gospodarskog interesa (SL C 8, 11.1.2012., str. 4.).

- (215) Budući da kriteriji iz presude Altmark moraju biti ispunjeni kumulativno, neispunjavanje bilo kojeg od tih kriterija navelo bi Komisiju na zaključak da mjerom koja se ocjenjuje nastaje gospodarska prednost za korisnika. U tom će slučaju Komisija najprije ocijeniti je li ispunjen četvrti kriterij iz presude Altmark.
- (216) Četvrtim kriterijem iz presude Altmark predviđeno je da naknada mora biti ograničena na najmanji iznos potreban kako je se ne bi smatralo državnim potporom. Smatra se da je taj kriterij ispunjen ako je primatelj naknade za pružanje javne usluge odabran na temelju natječajnog postupka koji omogućuje izbor ponuditelja koji bi mogao usluge pružiti po najmanjem trošku za zajednicu ili, ako to nije moguće, ako je naknada izračunana na temelju troškova učinkovitog poduzetnika.
- (217) Ni za jedno produljenje prvotne konvencije u razdoblju od 1. siječnja 2009. do 31. srpnja 2012. Caremar nije odabran na temelju javnog natječaja koji bi omogućio povjeravanje usluge po najmanjem trošku za zajednicu. Italija je samo produljenjem prvotne konvencije produljila sustav koji je već bio na snazi, čime je već odabranog prijevoznika ovlastila da nastavi primati naknadu za ispunjavanje obveza pružanja javne usluge.
- (218) Osim toga, Italija Komisiji nije dostavila dokaz da je razina naknade utvrđena na temelju analize troškova koje bi tipičan poduzetnik kojim se dobro upravlja i koji ima odgovarajuća prijevozna sredstva za ispunjavanje zahtjeva javne usluge imao pri ispunjavanju tih obveza, uzimajući u obzir relevantne prihode i razumnu dobit od ispunjavanja tih obveza.
- (219) Caremar je dostavio informacije o primjeni kriterija iz presude Altmark u vezi s naknadom isplaćenom na temelju produljene prvotne konvencije. Kad je riječ o argumentu društva Caremar da je četvrti kriterij iz presude Altmark ispunjen jer je naknada izračunana na temelju troškova učinkovitog poduzetnika (vidjeti uvodnu izjavu 140.), Komisija zbog razloga navedenih u uvodnim izjavama od 220. do 222. smatra da dostavljene informacije nisu dovoljne za ispunjavanje pravnog standarda navedenog uvjeta, kako je objašnjeno u Komunikaciji o uslugama od općeg gospodarskog interesa (vidjeti osobito točke od 69. do 76.).
- (220) Prvo, činjenica da je Caremar imao manje troškove u odnosu na svoje konkurente sama po sebi nije dovoljan kriterij da bi ga se smatralo poduzetnikom kojim se dobro upravlja. Manji troškovi mogu proizlaziti i iz amortizacije imovine (npr. plovila), što je računovodstvena metoda izračuna vrijednosti imovine društva tijekom vremena i stoga se ne može upotrijebiti za mjerenje učinkovitosti društva.
- (221) Drugo, tvrdnja da su zaposlenici društva Caremar radili najveći broj sati dopušten ugovorom o radu, čime je društvo optimiziralo omjer troškova i učinka osoblja, nije potkrijepljena informacijama o analitičkim omjerima koji označuju produktivnost niti je takva praksa korištenja radne snage društva Caremar uspoređena sa strukturama troškova drugih poduzetnika u tom sektoru.
- (222) Treće, Caremar tvrdi da je unatoč znatnom povećanju cijena goriva u razdoblju produljenja prvotne konvencije nastavio pružati uslugu u okviru obveze pružanja javne usluge po najnižim cijenama na tržištu i nije tražio prilagodbu naknade. Komisija smatra da taj argument nije dovoljan da bi ga se smatralo učinkovitim poduzetnikom. Caremar nije dostavio dodatne informacije koje pokazuju, na primjer, učinak te prakse na financijske izvještaje društva niti je svoju strukturu troškova usporedio sa strukturama troškova drugih poduzetnika u tom sektoru. Dakle, Caremar nije utvrdio referentnu vrijednost u odnosu na koju bi se moglo ocijeniti navodno učinkovito upravljanje njegovom uslugom.
- (223) Komisija stoga zaključuje da četvrti kriterij iz presude Altmark u ovom slučaju nije ispunjen s obzirom na produljenje prvotne konvencije.
- (224) Budući da četiri kriterija iz presude Altmark u ovom slučaju nisu kumulativno ispunjena, Komisija zaključuje da je plaćanjem naknade za prometovanje na pomorskim linijama na temelju produljenja prvotne konvencije nastala gospodarska prednost za Caremar.

- (225) Kad je riječ o prioritetu u pogledu vezova, Komisija najprije podsjeća na to da je AGCM u najmanje dva navrata smatrao da ta mjera ima gospodarsku vrijednost⁽¹⁶⁶⁾. Ipak, Caremar ne plaća naknadu za prioritet u pogledu vezova. Međutim, Komisija napominje da prioritet u pogledu vezova barem u teoriji može umanjiti troškove prijevoznika (npr. jer zajamčeni vez može skratiti vrijeme čekanja u lukama i time dovesti do manjih troškova goriva) ili povećati njegove prihode (npr. jer neka vremena polazaka i dolazaka mogu privući veću potražnju putnika). Naime, ako prioritet u pogledu vezova omogućuje brži postupak pristajanja, korisnici usluge pomorskog prijevoza mogu dati prednost prijevozniku koji ima pravo na tu mjeru. Čak i da su ti učinci vidljivi samo u ograničenim okolnostima ili relativno mali, prioritet u pogledu vezova i dalje donosi gospodarsku prednost za Caremar.

9.1.1.4. Utjecaj na tržišno natjecanje i trgovinu

- (226) Ako se potporom koju dodijeli država članica ojača položaj pojedinog poduzetnika u odnosu na druge poduzetnike koji se natječu u trgovini unutar Unije, mora se smatrati da ta potpora utječe na tu trgovinu⁽¹⁶⁷⁾. Dovoljno je da se primatelj potpore natječe s drugim poduzetnicima na tržištima otvorenima za tržišno natjecanje⁽¹⁶⁸⁾.

- (227) U ovom predmetu korisnik posluje u konkurenciji s drugim poduzetnicima koji pružaju usluge pomorskog prijevoza u Uniji, posebno od stupanja na snagu Uredbe Vijeća (EEZ) br. 4055/86⁽¹⁶⁹⁾ i Uredbe (EEZ) br. 3577/92, kojima je liberalizirano tržište međunarodnog pomorskog prometa i pomorske kabotaže. Stoga naknada za prometovanje na pomorskim linijama u okviru produljenja prvotne konvencije može utjecati na trgovinu u Uniji i narušiti tržišno natjecanje na unutarnjem tržištu. Zbog istih razloga taj zaključak vrijedi i za prioritet u pogledu vezova.

9.1.1.5. Zaključak

- (228) Budući da su ispunjeni svi kriteriji utvrđeni u članku 107. stavku 1. UFEU-a, Komisija zaključuje da naknada za pružanje javne usluge dodijeljena društvu Caremar u razdoblju od 1. siječnja 2009. do 31. srpnja 2012. na temelju uzastopnih produljenja prvotne konvencije i prioritet u pogledu vezova za linije obuhvaćene javnom uslugom čine državnu potporu u korist društva Caremar.

9.1.1.6. Nova ili postojeća potpora

- (229) Komisija najprije napominje da se naknada dodijeljena (tadašnjem) društvu Caremar za ispunjavanje obveza pružanja javne usluge pomorskog prijevoza do kraja 2008. ne ocjenjuje u ovoj Odluci (vidjeti uvodnu izjavu 17.). Ocjena te naknade i toga može li se ona smatrati postojećom potporom na temelju članka 4. stavka 3. Uredbe (EEZ) br. 3577/92 predmet je Odluke (EU) 2020/1411 (vidjeti uvodnu izjavu 25.).

⁽¹⁶⁶⁾ Odluka (EU) 2020/1412, uvodna izjava 265.

⁽¹⁶⁷⁾ Presuda od 17. rujna 1980., Philip Morris/Komisija, 730/79, ECLI:EU:C:1980:209, t. 11.; presuda od 22. studenog 2001., Ferring, C-53/00, ECLI:EU:C:2001:627, t. 21.; presuda od 29. travnja 2004., Italija/Komisija, C-372/97, ECLI:EU:C:2004:234, t. 44.

⁽¹⁶⁸⁾ Presuda od 30. travnja 1998., Het Vlaamse Gewest/Komisija, T-214/95, ECLI:EU:T:1998:77.

⁽¹⁶⁹⁾ Uredba Vijeća (EEZ) br. 4055/86 od 22. prosinca 1986. o primjeni načela slobode pružanja usluga u pomorskom prometu između država članica te između država članica i trećih zemalja (SL L 378, 31.12.1986.).

- (230) U skladu s člankom 1. točkom (c) Uredbe Vijeća (EU) 2015/1589 ⁽¹⁷⁰⁾ nova potpora znači „svaka potpora, to jest programi potpora i pojedinačna potpora koje ne predstavljaju postojeću potporu, uključujući i izmjene postojećih potpora”. Nadalje, u članku 108. stavku 3. UFEU-a predviđeno je da se Komisija mora pravodobno obavijestiti o svim planovima za dodjelu nove ili izmjenu postojeće potpore te se oni ne smiju provesti sve dok se taj postupak ne okonča konačnom odlukom ⁽¹⁷¹⁾. U skladu sa stajalištem sudova Unije ⁽¹⁷²⁾ Komisija izmjenu (tj. produljenje) trajanja mjere potpore s jasnim datumom isteka (tj. 31. prosinca 2008.) smatra dostatnom da bi bila riječ o novoj potpori, neovisno o tome jesu li se promijenila druga obilježja mjere. To se obrazloženje primjenjuje na produljenu prvotnu konvenciju, koja je bila pravna osnova za privremena produljenja (do privatizacije društva Caremar najavljene 2009., vidjeti uvodnu izjavu 29.) obveze pružanja javne usluge uz naknadu povjerene društvu Caremar na temelju prvotne konvencije.
- (231) Zbog prethodno navedenih razloga Komisija smatra da bi, neovisno o tome što se naknada dodijeljena (tadašnjem) društvu Caremar do kraja 2008. smatrala postojećom potporom u Odluci (EU) 2020/1411, naknadu za pružanje javne usluge dodijeljenu društvu Caremar na razdoblje od 1. siječnja 2009. do 31. srpnja 2012. na temelju uzastopnih produljenja prvotne konvencije trebalo smatrati novom potporom. Taj se zaključak primjenjuje i na prioritet u pogledu vezova dodijeljen u tom razdoblju.

9.1.2. Dodjela novog ugovora o javnim uslugama u kombinaciji s privatizacijom društva Caremar

- (232) Kako bi zaključila nastaje li na temelju dodjele novog ugovora o javnim uslugama u kombinaciji s privatizacijom društva Caremar prednost za Caremar i njegova stjecatelja u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a, Komisija mora ocijeniti jesu li ispunjeni kriteriji iz presude Altmark (vidjeti uvodnu izjavu 213.).

9.1.2.1. Prvi kriterij iz presude Altmark

- (233) Komisija podsjeća da ne postoji jedinstvena i precizna definicija usluge koja bi se u skladu s pravom Unije mogla smatrati uslugom od općega gospodarskog interesa, bilo u smislu prvoga kriterija iz presude Altmark bilo u smislu članka 106. stavka 2. UFEU-a ⁽¹⁷³⁾. Točka 46. Komunikacije glasi:

„U izostanku posebnih pravila Unije kojima se definira kontekst za postojanje usluge od općeg gospodarskog interesa, države članice imaju široko diskrecijsko pravo pri definiranju neke usluge kao usluge od općeg gospodarskog interesa i dodjeljivanju naknade pružatelju usluge. Komisijina nadležnost u tom pogledu ograničena je na provjeru je li država članica počinila očitu pogrešku pri definiranju usluge kao usluge od općeg gospodarskog interesa i na ocjenu moguće državne potpore uključene u naknadu. Ako postoje posebna pravila Unije, diskrecijsko pravo država članica dodatno podliježe tim pravilima, ne dovodeći u pitanje dužnost Komisije da ocijeni je li usluga od općeg gospodarskog interesa točno definirana za potrebe kontrole državnih potpora”.

- (234) Nacionalna tijela stoga imaju pravo zauzeti stajalište da određene usluge jesu od općeg interesa i da ih se mora pružati na temelju obveze pružanja javne usluge kako bi se zaštitio javni interes kad samo tržište nije dovoljno da bi se zajamčilo njihovo pružanje na potrebnoj razini ili pod potrebnim uvjetima.

⁽¹⁷⁰⁾ Uredba Vijeća (EU) 2015/1589 od 13. srpnja 2015. o utvrđivanju detaljnih pravila primjene članka 108. Ugovora o funkcioniranju Europske unije (SL L 248, 24.9.2015., str. 9.).

⁽¹⁷¹⁾ Presuda od 26. listopada 2016., DEI i Komisija/Alouminion tis Ellados, C-590/14, ECLI:EU:C:2016:797, t. 45.

⁽¹⁷²⁾ Presuda od 6. ožujka 2002. (spojeni predmeti), Territorio Histórico de Álava – Diputación Foral de Álava/Komisija Europskih zajednica (T-127/99), Comunidad Autónoma del País Vasco i Gasteizko Industria Lurra, SA/Komisija Europskih zajednica (T-129/99) i Daewoo Electronics Manufacturing España, SA/Komisija Europskih zajednica (T-148/99), ECLI:EU:T:2002:59, t. 175.

⁽¹⁷³⁾ Predmet T-289/03, BUPA i drugi/Komisija, [2008.] ECR II 81, t. 96. Vidjeti i mišljenje nezavisnog odvjetnika A. Tizzana u predmetu C-53/00, Ferring, ECR I-9069, i mišljenje nezavisnog odvjetnika F. Jacobsa u predmetu C-126/01, GEMO, [2003.] ECR I-13769.

(235) Detaljna pravila Unije kojima se uređuju obveze pružanja javne usluge u području kabotaže utvrđena su u Uredbi (EEZ) br. 3577/92 i, za potrebe utvrđivanja potencijalne državne potpore poduzetnicima koji se bave pomorskim prijevozom, u Smjernicama Zajednice o državnim potporama za pomorski promet („Smjernice za pomorski promet“) ⁽¹⁷⁴⁾.

(236) Člankom 4. stavkom 1. Uredbe (EEZ) 3577/92 predviđeno je sljedeće:

„Država članica može sklopiti ugovore o obavljanju javne usluge s, ili nametnuti obvezu javne usluge kao uvjeta za pružanje usluga kabotaže, brodarskim društvima koja sudjeluju u redovnoj usluzi za, od ili između otoka. Uvijek kada država članica sklapa ugovor o obavljanju javne usluge ili nametne obvezu javne usluge, čini to bez diskriminacije u odnosu na sve brodare Zajednice“.

(237) U članku 2. stavku 3. Uredbe (EEZ) br. 3577/92 utvrđeno je da ugovor o obavljanju javne usluge može obuhvaćati usluge prometa koje ispunjavaju utvrđene norme trajnosti, redovnosti, kapaciteta i kvalitete; dodatne prometne usluge; usluge prometa po posebnim tarifama i koje su podložne posebnim uvjetima, prije svega za određene kategorije putnika ili na određenim pravcima; i prilagodbe usluga stvarnim potrebama.

(238) U skladu s odjeljkom 9. Smjernica za pomorski promet „mogu se uvesti obveze pružanja javne usluge ili sklopiti ugovori o pružanju javne usluge za usluge navedene u članku 4. Uredbe (EEZ) br. 3577/92“, tj. redovne usluge prema otocima, s otoka i između otoka.

(239) Iz ustaljene sudske prakse proizlazi da se obveza javne usluge može uvesti samo ako je to opravdano potrebom da se osiguraju odgovarajuće redovite usluge pomorskog prijevoza koje samo tržište ne može osigurati ⁽¹⁷⁵⁾. U Komunikaciji o tumačenju Uredbe (EEZ) br. 3577/92 ⁽¹⁷⁶⁾ potvrđuje se da „[o] tome koje na kojim je linijama potrebna obveza javne usluge odlučuju države članice (prema potrebi uključujući regionalna i lokalna tijela javne vlasti), a ne brodari. Naime, obveze javne usluge mogu se predvidjeti za redovite (linijske) usluge otočne kabotaže u slučaju da tržište ne pruža odgovarajuće usluge“. Osim toga, u članku 2. stavku 4. Uredbe (EEZ) br. 3577/92 obveze pružanja javne usluge definirane su kao „obveze koje predmetni brod [..], gledajući vlastite komercijalne interese, ne bi preuzeo ili ne bi preuzeo u istom opsegu ili pod istim uvjetima“.

(240) U skladu sa sudskom praksom ⁽¹⁷⁷⁾ Komisija će, kako bi provjerila postoji li stvarna potreba za javnom uslugom te je li ona nužna i proporcionalna, a time i je li ispunjen prvi kriterij iz presude Altmark, ocijeniti sljedeće:

(a) je li postojala **korisnička potražnja**;

(b) jesu li tu potražnju mogli zadovoljiti prijevoznici na tržištu, a da javne vlasti u tom smislu nisu utvrdile obvezu (**postojanje tržišnog nedostatka**);

(c) je li nalaaganje jednostavnih obveza pružanja javne usluge bilo nedovoljno da bi se nadoknadio taj nedostatak (**najmanje narušavajući pristup**).

⁽¹⁷⁴⁾ Komunikacija Komisije C(2004) 43 – Smjernice Zajednice o državnim potporama za pomorski promet (SL C 13, 17.1.2004., str. 3.).

⁽¹⁷⁵⁾ Presuda od 20. veljače 2001., Asociación Profesional de Empresas Navieras de Líneas Regulares (Analir) i drugi/Administración General del Estado, C-205/99, ECLI:EU:C:2001:107.

⁽¹⁷⁶⁾ Komunikacija Komisije Europskom parlamentu, Vijeću, Europskom gospodarskom i socijalnom odboru i Odboru regija kojom se ažurira i ispravlja Komunikacija o tumačenju Uredbe Vijeća (EEZ) br. 3577/92 o primjeni načela slobode pružanja usluga u pomorskom prometu između država članica (pomorska kabotaža), COM(2014) 232 final, 22.4.2014.

⁽¹⁷⁷⁾ Presuda od 1. ožujka 2017., Société nationale maritime Corse Méditerranée (SNCM)/Komisija, T-454/13, ECLI:EU:T:2017:134, t. 130. i 134.

Korisnička potražnja

- (241) Na temelju novog ugovora o javnim uslugama društvu Caremar povjereno je pružanje usluga linijskog pomorskog prijevoza putnika, vozila (uključujući spasilačka vozila) i poštanskih pošiljaka po unaprijed određenim cijenama trajektima i brzim plovilima (odnosno TMV-om u slučaju usluga mješovitog prijevoza ili hidrokrilcem u slučaju prijevoza putnika) u skladu s voznim redovima navedenima u programu pomorskog prijevoza koji je utvrdila regija Kampanija, kako je prikazano u odjeljku 3.3.1. Obveza pružanja javne usluge uvedena društvu Caremar odnosila se na luke u koje će se uplovljavati, vrstu plovila na pomorskim vezama na kojima se prometuje u okviru sustava javnih usluga, učestalost, vozni red i kontinuitet usluge, kvalitetu usluge i najviše cijene karata koje se mogu naplatiti (vidjeti uvodne izjave od 83. do 91.).
- (242) Komisija primjećuje da je svrha obveze pružanja javne usluge uvedene društvu Caremar na temelju novog ugovora o javnim uslugama zajamčiti teritorijalni kontinuitet između kopna i otoka tako što će se zadovoljiti potrebe lokalnog stanovništva za prijevozom (uglavnom radi obrazovanja i posla) redovitim i pouzdanim uslugama pomorskog prijevoza (vidjeti uvodnu izjavu 199.). Komisija smatra da su to doista legitimni ciljevi od javnog interesa.
- (243) Italija je objasnila da su potrebe lokalnog stanovništva tijekom godina uvelike ostale nepromijenjene, što je vidljivo iz javnih savjetovanja koja je regija Kampanija provela 2006. i 2007. te 2010. i 2011. (vidjeti uvodnu izjavu 179.), koja su potvrdila da se stanovnici otoka u Napuljskom zaljevu oslanjaju na pomorski prijevoz za svakodnevno putovanje na kopno. U tom pogledu Komisija napominje da je stanje pomorskog prometa u Napuljskom zaljevu vrlo neobično zbog izuzetno visoke gustoće naseljenosti otoka Caprija, Ischije i Procide, kako je objasnila Italija (vidjeti uvodnu izjavu 182.).
- (244) Navedeno potvrđuju i detaljni statistički podaci raščlanjeni po linijama o putnicima, vozilima i teretu koje je Caremar prevezao u razdoblju od 2009. do 2021., koje je dostavila Italija, a iz kojih se vidi da je na linijama na kojima je prometovao Caremar postojala znatna potražnja, koja je s vremenom ostala stabilna (vidjeti uvodnu izjavu 174.).
- (245) Budući da je korisnička potražnja tijekom vremena bila stabilna, među ostalim i u dvije godine prije nego što je društvu Caremar povjerena obveza pružanja javne usluge na temelju novog ugovora o javnim uslugama, Italija, a osobito relevantna regionalna tijela, pravilno je smatrala da postoji stvarna potražnja za uslugama pomorskog prijevoza putnika i mješovitog prijevoza na linijama u Napuljskom zaljevu koje povezuju otoke Capri, Ischiju i Procidu s kopnom (Napulj, Sorrento i Pozzuoli).

Postojanje tržišnog nedostatka

- (246) U skladu s točkom 48. Komunikacije o uslugama od općeg gospodarskog interesa „ne bi bilo prikladno posebne obveze pružanja javne usluge povezati s djelatnošću koju već obavljaju ili koju mogu obavljati na zadovoljavajući način i pod uvjetima kao što su cijena, objektivna obilježja kvalitete, kontinuitet i pristup usluzi koji su u skladu s općim interesom, kako ga je utvrdila država, poduzetnici koji posluju u uobičajenim tržišnim uvjetima” ⁽¹⁷⁸⁾. Stoga Komisija mora ispitati bi li usluga bila nedostatna kad bi se njezino pružanje prepustilo samom tržištu. U točki 48. Komunikacije o uslugama od općeg gospodarskog interesa u tom se pogledu navodi da je „ocjena Komisije ograničena na provjeru je li država članica počinila očitu pogrešku”.
- (247) Budući da su na linijama obuhvaćenima novim ugovorom o javnim uslugama prometovala i druga broderska društva (vidjeti uvodnu izjavu 184.), Komisija će ocijeniti stanje tržišnog natjecanja na svakoj od tih linija prije sklapanja novog ugovora o javnim uslugama kako bi provjerila jesu li usluge koje su pružali ti prijevoznici bile istovjetne onima koje je Caremar morao pružati na temelju novog ugovora o javnim uslugama i bi li one bile dostatne za osiguravanje teritorijalnoga kontinuiteta između otoka (Capri, Ischia i Procida) i kopna.

⁽¹⁷⁸⁾ Presuda od 20. veljače 2001., Asociación Profesional de Empresas Navieras de Líneas Regulares (Analir) i drugi/Administración General del Estado, C-205/99, ECLI:EU:C:2001:107.

- (248) U tom pogledu Komisija najprije primjećuje da stanovnici otoka u Napuljskom zaljevu koriste pomorski prijevoz do/ s tih otoka kao lokalni prijevoz koji im omogućuje vrlo česte veze s kopnom. Zapravo, kako je objasnila Italija (uvodna izjava 182.), zbog izuzetno visoke gustoće naseljenosti otoci Capri, Ischia i Procida slični su okruzima na kopnu. Zbog toga pomorski prijevoz treba biti gotovo jednako čest kao i lokalni kopneni prijevoz kako bi se zadovoljile potrebe studenata i radnika koji svakodnevno putuju na kopno ili s kopna. To posebno obilježje treba uzeti u obzir pri procjeni postojanja tržišnog nedostatka.
- (249) U tablici 10. prikazano je stanje tržišnog natjecanja na osam linija na kojima je prometovao Caremar u razdoblju od 2012. do 2015., tj. prije povjeravanja novog ugovora o javnim uslugama, na temelju informacija koje su u primjedbama dostavili konkurenti društva Caremar (vidjeti uvodne izjave 150., 151., 161. i 168.) i Italija (vidjeti uvodnu izjavu 184.). U uvodnim izjavama od 250. do 259. Komisija iznosi svoju ocjenu stanja tržišnog natjecanja prikazanog u tablici 10.

Tablica 10.

Stanje tržišnog natjecanja na linijama na kojima je prometovao Caremar u razdoblju od 2012. do 2015.

Linija	Caremar	Konkurenti
Capri/ Sorrento	Usluge mješovitog prijevoza TMV-om tijekom cijele godine: osam svakodневnih putovanja (s Caprija u 7:00, 8:40, 13:35 i 18:45 te iz Sorrenta u 7:45, 9:25, 14:30 i 19:25).	NLG: samo usluge prijevoza putnika. Aligruson: usluge mješovitog prijevoza, ali samo ljeti (iz Sorrenta u 11:30 i 14:00 te s Caprija u 12:30 i 18:05) po tržišnim uvjetima. SNAV: usluge mješovitog prijevoza, ali samo ljeti (s Caprija u 7:35, 9:15, 12:10, 15:55, 17:40 i 18:05 te iz Sorrenta u 8:10, 11:25, 13:50 i 16:35) po tržišnim uvjetima.
Capri/ Napulj	Usluge mješovitog prijevoza TMV-om tijekom cijele godine: šest svakodnevniх putovanja (iz Napulja u 5:35, 12:00 i 17:25 te s Caprija u 10:20, 15:35 i 20:15). Usluge mješovitog prijevoza trajektom ljeti: šest svakodnevniх putovanja (iz Napulja u 7:25, 13:00 i 18:35 te s Caprija u 5:40, 9:20 i 14:50). Usluge mješovitog prijevoza trajektom zimi: šest svakodnevniх putovanja (iz Napulja u 9:00 i 14:20 te s Caprija u 6:45, 11:00, 16:15 i 20:10). Usluge mješovitog prijevoza TMV-om od 1. lipnja do 30. rujna: dvije svakodnevne usluge (iz Napulja u 21:35 i s Caprija u 23:50).	SNAV: samo usluge prijevoza putnika. NLG: samo usluge prijevoza putnika. Neapolis: samo usluge prijevoza putnika.
Ischia/ Napulj	Usluge mješovitog prijevoza trajektom tijekom cijele godine: četiri svakodnevna putovanja (s Ischije u 8:45 i 13:50 te iz Napulja u 15:45 i 20:15). Usluge prijevoza putnika hidrokrilcem tijekom cijele godine: jedno svakodnevno putovanje (iz Napulja u 14:45).	Medmar: samo usluge mješovitog prijevoza, uglavnom tijekom ljetne sezone. Četiri svakodnevna putovanja tijekom cijele godine (iz Napulja u 8:35, 14:10 i 18:30 te s Ischije u 17:00 (ljeti) ili 16:35 (zimi)), sve u okviru obveze pružanja javne usluge. Alilauro: samo usluge prijevoza putnika, uglavnom tijekom ljetne sezone. Samo pet svakodnevniх putovanja tijekom cijele godine (s Ischije u 6:30, 9:25 i 19:55 te iz Napulja u 7:35 i 20:10), svih pet u okviru obveze pružanja javne usluge.

Linija	Caremar	Konkurenti
Ischia/ Procida/ Napulj	Usluge mješovitog prijevoza trajektom tijekom cijele godine: 10 svakodnevni putovanja (iz Napulja u 6:25 (polazak s Procide u 7:30), 10:45 (polazak s Procide u 11:50), 15:10 (polazak s Procide u 16:20), 17:30 (polazak s Procide u 18:35), 19:30 (polazak s Procide u 20:30) i 21:55 (polazak s Procide u 23:00) te s Ischije u 12:55 (polazak s Procide u 13:35), 15:20 (polazak s Procide u 15:50), 17:20 (polazak s Procide u 17:50) i 19:25 (polazak s Procide u 20:30)). Usluge mješovitog prijevoza trajektom od 15. lipnja do 15. rujna: dva svakodnevna putovanja (s Ischije u 7:00 (polazak s Procide u 7:25) i iz Napulja u 9:25 (polazak s Procide u 10:30)). Usluge prijevoza putnika hidrokrilcem tijekom cijele godine: devet svakodnevni putovanja (iz Napulja u 8:40 (polazak s Procide u 9:30), 11:45 (polazak s Procide u 12:25), 13:10 (polazak s Procide u 13:50) i 18:15 (polazak s Procide u 18:55) te s Ischije u 6:45 (polazak s Procide u 7:05), 10:15 (polazak s Procide u 10:35), 13:00 (polazak s Procide u 13:15), 14:30 (polazak s Procide u 14:55) i 16:25 (polazak s Procide u 16:45)). Usluge prijevoza putnika hidrokrilcem od 1. lipnja do 30. rujna: dva svakodnevna putovanja (s Ischije u 19:35 (polazak s Procide u 20:00) i iz Napulja u 21:05 (polazak s Procide u 21:50)).	Medmar: usluge mješovitog prijevoza trajektom: — dva svakodnevna putovanja tijekom cijele godine u okviru obveze pružanja javne usluge (s Ischije u 6:25 (polazak s Procide u 7:25) i 10:35 (polazak s Procide u 11:15)) i — jedno (ne svakodnevno) putovanje ljeti u okviru obveze pružanja javne usluge (s Ischije u 22:20 (polazak s Procide u 23:00)). Međutim, Italija tvrdi da Medmar u razdoblju od 2012. do 2015. gotovo nikad nije prometovao na liniji Ischia/Procida/Napulj. SNAV: usluge prijevoza putnika hidrokrilcem: — sedam svakodnevni putovanja u okviru obveze pružanja javne usluge tijekom cijele godine (iz Napulja u 8:25 (polazak s Procide u 9:05), 16:20 (polazak s Procide u 17:00) i 19:00 (polazak s Procide u 19:40) te s Ischije u 7:10 (polazak s Procide u 7:30), 9:45 (polazak s Procide u 10:10), 13:50 (polazak s Procide u 14:15) i 17:40 (polazak s Procide u 18:05)) i — jedno svakodnevno putovanje po tržišnim uvjetima ljeti (s Ischije u 11:25 (polazak s Procide u 11:45)).

Linija	Caremar	Konkurenti
Ischia/ Procida/ Pozzuoli	Usluge mješovitog prijevoza trajektom tijekom cijele godine: šest svakodnevni putovanja (iz Pozzuolija u 10:15 (polazak s Procide u 10:55), 14:00 (polazak s Procide u 14:30) i 18:55 (polazak s Procide u 19:35) te s Ischije u 8:35 (polazak s Procide u 9:00), 11:30 (polazak s Procide u 11:55) i 17:30 (polazak s Procide u 18:00)). Usluge mješovitog prijevoza trajektom od 16. rujna do 14. lipnja: dva svakodnevna putovanja (s Ischije u 7:20 (polazak s Procide u 7:50) i iz Pozzuolija u 9:00 (polazak s Procide u 9:40)).	Medmar: usluge mješovitog prijevoza trajektom, uglavnom bez zaustavljanja u Procidi. Samo četiri svakodnevna putovanja sa zaustavljanjem u Procidi (s Ischije u 2:30 i 18:55 te iz Pozzuolija u 4:10 i 20:30), sve u okviru obveze pružanja javne usluge i tijekom cijele godine.
Ischia/ Procida	Uz usluge koje se pružaju na linijama Ischia/Procida/Pozzuoli i Ischia/Procida/Napulj, jedna svakodnevna usluga prijevoza putnika hidrokrilcem tijekom cijele godine (s Procide u 15:30).	SNAV: uz osam putovanja (usluge prijevoza putnika) na liniji Ischia/Procida/Napulj, SNAV je na liniji Ischia/Procida pružao: — jednu svakodnevnu uslugu prijevoza putnika hidrokrilcem tijekom cijele godine u okviru obveze pružanja javne usluge (s Procide u 13:15) — jednu svakodnevnu uslugu prijevoza putnika hidrokrilcem tijekom cijele godine po tržišnim uvjetima (s Ischije u 8:30) — šest svakodnevni usluga prijevoza putnika hidrokrilcem ljeti po tržišnim uvjetima (s Procide u 7:50, 11:00, 17:50 i 19:20 te s Ischije u 18:30 i 19:45). Medmar: putovanja su se odvijala u okviru linija Ischia/Procida/Pozzuoli i Ischia/Procida/Napulj. Ippocampo/Rumore/Capitan Morgan: usluge mješovitog prijevoza po tržišnim uvjetima, ali uglavnom ljeti i ne svakodnevno. Vrlo nestabilna usluga jer su prijevoznici koristili plovila koja su mogla ploviti samo u povoljnim vremenskim uvjetima.
Procida/ Pozzuoli	Uz usluge koje se pružaju na liniji Ischia/Procida/Pozzuoli, dvije svakodnevne usluge prijevoza putnika hidrokrilcem (putovanje od 15 minuta) tijekom cijele godine (s Procide u 8:10 i iz Pozzuolija u 8:50).	Gestour: devet svakodnevni usluga mješovitog prijevoza trajektom (putovanje od 50 minuta) tijekom cijele godine po tržišnim uvjetima (iz Pozzuolija u 6:00, 8:30, 10:35, 12:55 i 19:50 te s Procide u 6:50, 9:30, 11:20 i 18:55). Ippocampo: četiri usluge mješovitog prijevoza po tržišnim uvjetima ljeti, uglavnom samo nedjeljom (s Procide u 18:45 i u 20:00 te iz Pozzuolija u 19:20 i 20:50). Procida Lines: Italija tvrdi da Procida Lines od 2012. do 2015. nije prometovao na toj liniji.

Linija	Caremar	Konkurenti
Procida/ Napulj	Uz usluge koje se pružaju na liniji Ischia/Procida/Napulj, četiri svakodnevne usluge prijevoza putnika hidrokrilcem (putovanje od 40 minuta) tijekom cijele godine (s Procide u 6:35 i 9:20 te iz Napulja u 7:30 i 17:45).	SNAV: usluge prijevoza putnika hidrokrilcem uz usluge koje se pružaju na liniji Ischia/Procida/Napulj: — jedna svakodnevna usluga tijekom cijele godine u okviru obveze pružanja javne usluge (iz Napulja u 12:30) i — dvije svakodnevne usluge ljeti po tržišnim uvjetima (iz Napulja u 18:45). Medmar: usluge mješovitog prijevoza trajektom uz one koje se pružaju na liniji Ischia/Procida/Napulj: — jedna svakodnevna usluga tijekom cijele godine u okviru obveze pružanja javne usluge (iz Napulja u 00:20).

(250) Komisija na temelju informacija iz tablice 10. smatra da usluge koje su konkurenti nudili od 1. listopada 2011. na linijama na kojima je Caremar trebao prometovati u Napuljskom zaljevu na temelju novog ugovora o javnim uslugama ne mogu zamijeniti usluge koje nudi Caremar zbog znatnih razlika u vrsti, redovitosti i kapacitetu ponuđenih usluga, kako je navedeno u nastavku (vidjeti uvodne izjave od 251. do 259.).

(251) Komisija primjećuje da je Caremar bio jedini prijevoznik koji je cijele godine pružao usluge mješovitog prijevoza na liniji **Capri/Sorrento**. Naime, s jedne strane, NLG je pružao samo usluge prijevoza putnika, dok su, s druge strane, prijevoznici koji su pružali i usluge mješovitog prijevoza (Aligruson i SNAV) prometovali samo tijekom ljetne sezone. Nijedan prijevoznik nije pružao usluge mješovitog prijevoza između Caprija i Sorrenta zimi, pa stanovnici otoka, vlasnici trgovina i studenti koji svakodnevno putuju od studenog do travnja nisu mogli prevesti svoje vozilo trajektom. U ostalim mjesecima u godini usluge mješovitog prijevoza koje su pružali Aligruson i SNAV gotovo uopće nisu pokrivala dijelove dana u kojima su najpotrebnije osobama koje svakodnevno putuju (i manje zanimljive turistima), odnosno rano ujutro ⁽¹⁷⁹⁾ i kasno navečer ⁽¹⁸⁰⁾. Nadalje, vozni redovi konkurenata ljeti ne bi zadovoljili potrebu osoba koje svakodnevno putuju s obzirom na razlike u odnosu na vozne redove društva Caremar. Zbog tih razloga Italija nije počinila očitu pogrešku kad je zaključila da na toj liniji postoji tržišni nedostatak u vezi s pružanjem usluga mješovitog pomorskog prijevoza.

(252) Komisija primjećuje da je Caremar bio jedini prijevoznik koji je pružao usluge mješovitog prijevoza na liniji **Capri/Napulj**. Naime, ostala tri brodarska društva na toj liniji (SNAV, NLG i Neapolis) u razdoblju od 2012. do 2015. pružala su samo usluge prijevoza putnika. Te usluge nisu mogle zadovoljiti potražnju za pomorskim prijevozom korisnika s vozilima, pa stanovnici otoka/vlasnici trgovina/studenti koji svakodnevno putuju ne bi mogla prevesti svoje vozilo trajektom. To uključuje i pomorski prijevoz vozila hitne pomoći u slučajevima u kojima je potrebna hitna medicinska ili druga pomoć, a nije dostupan hitni zračni prijevoz helikopterom. U tom pogledu Komisija napominje da bi helikopteri mogli sletjeti/poletjeti samo na odgovarajućim područjima i pod uvjetom da vremenske prilike to dopuštaju ⁽¹⁸¹⁾. Na otoku Capriju postoji samo jedan helidrom, koji se nalazi u općini Anacapri, a služi i za privatne letove. Helikopteri se obično koriste za spašavanje na područjima koja nisu lako dostupna vozilima hitne pomoći ili kad je pacijentima potreban hitan prijevoz do bolnica na kopnu. S druge strane, u manje

⁽¹⁷⁹⁾ Da nije bilo društva Caremar (koje je bilo obvezno osigurati prvo putovanje s Caprija u 7:00 i prvo putovanje iz Sorrenta u 7:45), prvo jutarnje putovanje osigurao bi SNAV, i to tek u 7:35 s Caprija i u 8:10 iz Sorrenta. Osim tih dvaju putovanja korisnici ni na koji drugi način ne bi mogli stići na svoje odredište rano ujutro jer bi sljedeća putovanja bila tek u 9:15 s Caprija i u 11:25 iz Sorrenta.

⁽¹⁸⁰⁾ Kad je riječ o večernjim putovanjima, da nije bilo društva Caremar, posljednje raspoloživo putovanje u danu bilo bi iz Sorrenta u 16:35 (SNAV) i s Caprija u 18:05 (SNAV i Aligruson), dok je Caremar bio dužan jamčiti i putovanje u 19:25 iz Sorrenta i u 18:45 s Caprija.

⁽¹⁸¹⁾ Vidjeti npr. članak od 15. prosinca 2017., dostupan na: https://www.ilmattino.it/napoli/citta/mareggiata_capri_corsa_straordinaria_traghetto_naiade_caremar_sorrento-3430586.html (posljednji pristup 5. lipnja 2024.), i članak od 12. siječnja 2022. dostupan na: <https://caprinews.it/?p=31904> (posljednji pristup 5. lipnja 2024.).

hitnim slučajevima, u kojima pacijent može biti prevezen u bolnicu vozilom hitne pomoći ili privatnim automobilom, ili helikopter zbog prejakog vjetro ne može sletjeti na helidrom u Anacapriju ili poletjeti s njega, pomorski prijevoz trajektom najčešća je vrsta prijevoza na kopno⁽¹⁸²⁾. Osim toga, da nema društva Caremar, nijedan prijevoznik ne bi pružao usluge prijevoza poštanskih pošiljaka do/s Caprija. Komisija smatra da obveza pružanja javne usluge ograničena na prijevoz vozila i tereta ne bi bila primjerena jer usluge prijevoza putnika koje su pružali konkurenti po tržišnim uvjetima same po sebi nisu bile dovoljne da bi se zajamčila odgovarajuća razina povezanosti između Caprija i Napulja. Naime, tijekom cijele godine pružalo se samo sedam svakodnevnih usluga prijevoza putnika po tržišnim uvjetima: Neapolis je imao pet plovidbi (s Caprija u 8:50, 14:10 i 17:30 te iz Napulja u 10:00, 16:05), a NLG dvije (s Caprija u 9:35 i 11:35). Stoga nijedan prijevoznik na tržištu nije pružao usluge rano ujutro, dok je Caremar morao osigurati prvo jutarnje putovanje od Caprija do Napulja (u 5:40 ljeti i u 6:45 zimi). Komisija napominje da je većina putovanja koja su tijekom cijele godine osiguravali konkurenti društva Caremar podlijevala obvezi pružanja javne usluge⁽¹⁸³⁾, što znači da ih tržište u načelu ne bi pružilo bez službenog zahtjeva javnih tijela. Budući da, kako je objasnila Italija (uvodna izjava 182.), sustav obveza pružanja javne usluge koji se primjenjivao u Napuljskom zaljevu nije jamčio učinkovito pružanje usluge, usluge prijevoza putnika bilo je razumno uključiti u obvezu pružanja javne usluge uvedenu društvu Caremar na toj liniji na temelju novog ugovora o javnim uslugama. Zbog tih razloga Italija nije počinila očitu pogrešku kad je zaključila da na toj liniji postoji tržišni nedostatak u vezi s pružanjem usluga mješovitog pomorskog prijevoza.

- (253) Komisija primjećuje da je Caremar na izravnoj liniji **Ischia/Napulj** pružao usluge mješovitog prijevoza trajektom u konkurenciji s društvom Medmar i usluge prijevoza putnika hidrokrilcem u konkurenciji s društvom Alilauro, koje je isto tako osiguravalo niz svakodnevnih putovanja tijekom cijele godine. Međutim, konkurenti društva Caremar osiguravali su putovanja na toj izravnoj liniji u drugo doba dana u odnosu na Caremar⁽¹⁸⁴⁾ i, osim toga, sva su podlijevala obvezi pružanja javne usluge. S obzirom na vozne redove i učestalost usluga koje je Caremar trebao pružati tijekom cijele godine (kako je opisano u tablici 10) očito je da je obveza pružanja javne usluge uvedena društvu Caremar trebala zajamčiti stalan minimalni broj svakodnevnih veza u ključnim dijelovima dana koje nisu pružali njegovi konkurenti. Zbog toga Italija nije počinila očitu pogrešku kad je zaključila da na toj liniji postoji tržišni nedostatak u vezi s pružanjem usluga mješovitog pomorskog prijevoza i usluga prijevoza putnika. Taj zaključak vrijedi čak i ako se uzme u obzir da bi se izravna veza Ischia/Napulj mogla zamijeniti onom sa zaustavljanjem u Procidi, unatoč različitom trajanju putovanja⁽¹⁸⁵⁾. Kako je objašnjeno u uvodnoj izjavi 254., usluge koje su pružali konkurenti društva Caremar na liniji Ischia/Procida/Napulj nisu mogle zajamčiti dovoljan broj redovitih veza između Ischije i Napulja.
- (254) Komisija primjećuje da su, osim društva Caremar, i društva Medmar i Alilauro imala odobrenje za osiguravanje putovanja na liniji **Ischia/Procida/Napulj**. Međutim, kad je riječ o uslugama mješovitog prijevoza, tržišna ponuda bila je vrlo ograničena jer je, osim društva Caremar, jedini pružatelj usluga mješovitog prijevoza bio Medmar, koji je pružao jednu svakodnevnu uslugu mješovitog prijevoza tijekom cijele godine (s Ischije u 10:35) i dvije svakodnevne usluge ljeti (s Ischije u 22:20 i iz Napulja u 00:20), no Italija tvrdi da se te usluge gotovo nikad nisu pružale unatoč

⁽¹⁸²⁾ Vidjeti npr. članak od 12. kolovoza 2019., dostupan na: <https://nursesimes.org/capri-lodissea-di-un-turista-brasiliano-soccorsi-lunghi-sei-ore/72139> (posljednji pristup 5. lipnja 2024.).

⁽¹⁸³⁾ SNAV je svih 13 svakodnevnih usluga prijevoza putnika tijekom cijele godine na toj liniji pružao u okviru obveze pružanja javne usluge (od toga je 11 usluga pružao zajedno s društvom NLG), a NLG je 13 od 15 svakodnevnih putovanja tijekom cijele godine na toj liniji osiguravao u okviru obveze pružanja javne usluge (od toga 11 putovanja zajedno sa SNAV-om).

⁽¹⁸⁴⁾ Kad je riječ o uslugama mješovitog prijevoza koje su se pružale tijekom cijele godine, Caremar je s Ischije prometovao u 8:45 i 13:50, dok je Medmar prometovao u 17:00 ljeti i u 16:35 zimi; iz Napulja je Caremar prometovao u 15:45 i 20:15, dok je Medmar prometovao u 8:35, 14:10 i 18:30. Kad je riječ o uslugama prijevoza putnika koje su se pružale tijekom cijele godine, Caremar je iz Napulja prometovao u 14:45, dok je Alilauro prometovao u 7:35 i 20:10. Caremar nije pružao usluge prijevoza putnika s Ischije.

⁽¹⁸⁵⁾ Kad je riječ o uslugama mješovitog prijevoza trajektom, zaustavljanje u Procidi produljuje putovanje za oko 15 minuta (koje inače traje sat i 25 minuta na izravnoj liniji Ischia/Napulj). Kad je riječ o uslugama prijevoza putnika hidrokrilcem, zaustavljanje u Procidi produljuje putovanje za gotovo 30 minuta (koje inače traje 45 minuta na izravnoj liniji Ischia/Napulj).

obvezi pružanja javne usluge. Očito je da ponuda društva Medmar nije bila dovoljna da bi se zadovoljila korisnička potražnja za čestim i redovitim vezama između Ischije, Procide i Napulja. Nijedan prijevoznik nije pružao usluge pomorskog prijevoza putnika na toj liniji tijekom cijele godine po tržišnim uvjetima. Naime, sedam svakodnevni putovanja koja je SNAV osiguravao tijekom cijele godine podlijegalo je obvezi pružanja javne usluge. Osim toga, usluge društava SNAV i Caremar morale su se pružati u različito doba dana ⁽¹⁸⁶⁾. Jedina usluga koju je SNAV pružao po tržišnim uvjetima na toj liniji bilo je svakodnevno putovanje s Ischije u 11:25 ljeti. Očito je da je ta usluga bila usmjerena uglavnom na turističku potražnju i nije bila dovoljna da bi se potpuno zadovoljila korisnička potražnja. Zbog tih razloga Italija nije počinila očitu pogrešku kad je zaključila da na toj liniji postoji tržišni nedostatak u vezi s pružanjem usluga mješovitog pomorskog prijevoza i usluga prijevoza putnika.

- (255) Komisija primjećuje da je Caremar na liniji **Ischia/Procida/Pozzuoli** prometovao u konkurenciji s društvom Medmar, koje je isto tako osiguravalo svakodnevna putovanja na toj liniji. Međutim, sva svakodnevna putovanja koja su se osiguravala tijekom cijele godine podlijegala su obvezi pružanja javne usluge, a njihov je broj bio ograničen (dva svakodnevna putovanja s Ischije i dva svakodnevna putovanja iz Pozzuolija) i odvijala su se u satima u kojima Caremar nije prometovao ⁽¹⁸⁷⁾. Stoga nijedan pomorski prijevoznik nije pružao usluge na toj liniji tijekom cijele godine po tržišnim uvjetima, a usluge koje je Medmar pružao u okviru obveze pružanja javne usluge nisu mogle zamijeniti usluge društva Caremar, koje su obuhvaćale različito doba dana. Zbog tih razloga Italija nije počinila očitu pogrešku kad je zaključila da na toj liniji postoji tržišni nedostatak u vezi s pružanjem usluga mješovitog pomorskog prijevoza.

- (256) Kad je riječ o liniji **Ischia/Procida**, Komisija napominje da je Caremar na temelju novog ugovora o javnim uslugama uz usluge koje je pružao na liniji Ischia/Procida/Pozzuoli i Ischia/Procida/Napulj bio obavezan pružati i jednu svakodnevnu uslugu prijevoza putnika hidrokrilcem tijekom cijele godine (s Procide u 15:30). Regija Kampanija uključila je tu uslugu u okviru obveze pružanja javne usluge u novi ugovor o javnim uslugama kao odgovor na izričit zahtjev općine Procida da se poveća broj veza s Procidom tijekom cijele godine (vidjeti uvodnu izjavu 181.). Taj je zahtjev bio opravdan jer je tržište većinu veza s Procidom osiguravalo ljeti, a te su veze uglavnom bile usmjerene na zadovoljavanje turističke potražnje. Tržište je zapravo osiguravalo samo jednu stabilnu ⁽¹⁸⁸⁾ vezu po tržišnim uvjetima tijekom cijele godine (s Ischije u 8:30, na kojoj je prometovao SNAV). Kako je navedeno (uvodne izjave 254. i 255.), nijedan prijevoznik nije osiguravao svakodnevna putovanja (usluge prijevoza putnika ili usluge mješovitog prijevoza) tijekom cijele godine po tržišnim uvjetima ⁽¹⁸⁹⁾ na linijama Ischia/Procida/Pozzuoli i Ischia/Procida/Napulj, a konkurenti društva Caremar u okviru obveze pružanja javne usluge nisu se pobrinuli za putničke veze s Procide u poslijepodnevnom satima (od 14:30 do 17:50). Zbog toga Italija nije počinila očitu pogrešku kad je zaključila da na toj liniji postoji tržišni nedostatak u vezi s pružanjem usluga mješovitog pomorskog prijevoza.

⁽¹⁸⁶⁾ Caremar je iz Napulja morao osigurati polaske u 8:40, 11:45, 13:10 i 18:15, a SNAV u 8:25, 16:20 i 19:00. Caremar je s Ischije morao osigurati polaske u 6:45, 10:15, 13:00, 14:30 i 16:25, a SNAV u 7:10, 9:45, 13:50 i 17:40.

⁽¹⁸⁷⁾ Medmar je prometovao s Ischije u 2:30 i 18:55, a iz Pozzuolija u 4:10 i 20:30, dok je Caremar prometovao s Ischije u 7:20 (samo ljeti), 8:35, 11:30 i 17:30 te iz Pozzuolija u 9:00 (samo ljeti), 10:15, 14:00 i 18:55.

⁽¹⁸⁸⁾ Usluge mješovitog prijevoza koje su po tržišnim uvjetima pružala broderska društva Ippocampo, Rumore i Capitan Morgan bile su suviše malobrojne i nestabilne da bi zadovoljile potrebe lokalnog stanovništva za povezanošću. Kako je navela Italija (uvodna izjava 185. točka (f)), ti su prijevoznici koristili plovila koja su mogla ploviti samo u povoljnim vremenskim uvjetima, a njihova ponuda uglavnom je bila usmjerena na ljeto i nije uvijek bila svakodnevna. Kad je riječ o liniji Ischia/Procida, Komisija primjećuje da su konkurenti društva Caremar uglavnom prometovali u ljetnoj sezoni i ne uvijek svakodnevno. Samo je Rumore pružao jednu svakodnevnu uslugu mješovitog prijevoza tijekom cijele godine po tržišnim uvjetima (s Ischije u 10:40).

⁽¹⁸⁹⁾ Sve usluge koje su pružali konkurenti društva Caremar na tim linijama tijekom cijele godine podlijegale su obvezi pružanja javne usluge. Na liniji Ischia/Procida/Pozzuoli Medmar je pružao četiri svakodnevne usluge mješovitog prijevoza tijekom cijele godine, sve u okviru obveze pružanja javne usluge. Na liniji Ischia/Procida/Napulj Medmar je morao pružati jednu svakodnevnu uslugu mješovitog prijevoza tijekom cijele godine u okviru obveze pružanja javne usluge, a SNAV je morao pružati sedam svakodnevni usluga prijevoza putnika tijekom cijele godine, sve u okviru obveze pružanja javne usluge.

- (257) Komisija primjećuje da je Caremar uz usluge koje pružao na liniji Ischia/Procida/Pozzuoli morao pružati i dvije svakodnevne usluge prijevoza putnika hidrokrilcem na liniji **Procida/Pozzuoli** tijekom cijele godine, dok su njegovi konkurenti (Gestour, Ippocampo i Procida Lines) na toj liniji pružali samo usluge mješovitog prijevoza trajektom. Te su usluge bile mnogo sporije od onih koje je pružao Caremar (putovanje od 50 minuta trajektom u odnosu na 15 minuta hidrokrilcem) i stoga ih nisu mogle zamijeniti. U svakom slučaju, Komisija neovisno o stupnju zamjenjivosti usluga prijevoza putnika i usluga mješovitog prijevoza primjećuje da su se usluge koje su pružali konkurenti društva Caremar tijekom cijele godine, pri čemu su samo Gestour i Procida Lines ⁽¹⁹⁰⁾ imali odobrenje za pružanje usluga tijekom cijele godine, pružale u različito doba dana od onih koje je pružao Caremar ⁽¹⁹¹⁾, a termin važan za osobe koje svakodnevno putuju (između 7:00 i 9:00 s Procide i između 9:00 i 10:00 iz Pozzuolija) ostao je nepokriven. Zbog toga Italija nije počinila očitu pogrešku kad je zaključila da na toj liniji postoji tržišni nedostatak u vezi s pružanjem usluga prijevoza putnika.
- (258) Komisija primjećuje da je Caremar uz usluge koje je pružao na liniji Ischia/Procida/Napulj morao pružati i četiri svakodnevne usluge prijevoza putnika hidrokrilcem na liniji **Procida/Napulj** tijekom cijele godine, dok su Medmar i SNAV osiguravali samo po jedno svakodnevno putovanje uz ona na liniji Ischia/Procida/Napulj (Medmar iz Napulja u 00:20, a SNAV iz Napulja u 12:30), oba u okviru obveze pružanja javne usluge i u različito doba dana od društva Caremar ⁽¹⁹²⁾. Nadalje, čak i ako se uzmu u obzir usluge koje su SNAV i Medmar pružali na liniji Ischia/Procida/Napulj, nijedan pomorski prijevoznik nije pružao usluge prijevoza putnika na toj liniji po tržišnim uvjetima tijekom cijele godine, a usluge prijevoza putnika u okviru obveze pružanja javne usluge koje su pružali Medmar i SNAV nisu pokrivala neke termine važne za osobe koje svakodnevno putuju (od 6:00 do 7:00 i od 8:00 do 10:00 s Procide te od 7:00 do 8:00 i od 17:00 do 18:00 iz Napulja). Zbog toga Italija nije počinila očitu pogrešku u novom ugovoru o javnim uslugama kad je zaključila da na toj liniji postoji tržišni nedostatak u vezi s pružanjem usluga prijevoza putnika.
- (259) S obzirom na navedeno Komisija smatra da je obveza pružanja javne usluge utvrđena u novom ugovoru o javnim uslugama s društvom Caremar za prometovanje na navedenih osam linija opravdana stvarnom javnom potrebom da se zajamči teritorijalni kontinuitet. Zapravo, u trenutku povjeravanja novog ugovora o javnim uslugama samo tržište (čak i uz uvođenje obveze pružanja javne usluge) nije bilo dovoljno da bi se zadovoljile potrebe za javnom uslugom koje je utvrdila Italija u smislu učestalosti, kontinuiteta i redovitosti.
- (260) Taj zaključak vrijedi i za prioritet društva Caremar u pogledu vezova za pružanje usluga na temelju novog ugovora o javnim uslugama. Kako je prethodno navedeno, Italija je potvrdila da se prioritet u pogledu vezova primjenjuje samo na usluge koje se pružaju u okviru sustava javnih usluga i da služi kao popratna mjera koja pružatelju usluga olakšava njihovo pružanje ⁽¹⁹³⁾. Naime, u članku 19.b stavku 21. Zakona br. 166/2009 jasno se navodi da je prioritet u pogledu vezova nužan da bi se zajamčio teritorijalni kontinuitet s otocima, kao i za potrebe ispunjavanja obveze pružanja javne usluge (vidjeti uvodnu izjavu 99.). Naime, da ne postoji prioritet u pogledu vezova, Caremar bi možda morao čekati svoj red za pristajanje te bi došlo do kašnjenja, a to bi narušilo svrhu pružanja pouzdane i praktične veze građanima. Redoviti vozni red doista je nužan da bi se zadovoljile potrebe za mobilnošću otočnog stanovništva i doprinijelo gospodarskom razvoju predmetnih otoka. Nadalje, budući da u novom ugovoru o javnim uslugama postoje posebne obveze u pogledu voznog reda za polaske na linijama obuhvaćenima javnom uslugom, zahvaljujući prioritetu u pogledu vezova luke dodjeljuju vezove i vremena pristajanja na način koji pružatelju javne usluge omogućuje da poštuje svoju obvezu pružanja javne usluge. S obzirom na navedeno Komisija smatra da je ta mjera dodijeljena kako bi Caremar mogao ispunjavati svoju obvezu pružanja javne usluge, koja čini stvarnu uslugu od općeg gospodarskog interesa (vidjeti uvodnu izjavu 267.).

⁽¹⁹⁰⁾ Međutim, Italija tvrdi da Procida Lines nije pružao uslugu u razdoblju od 2012. do 2015.

⁽¹⁹¹⁾ Caremar je tijekom cijele godine prometovao s Procide u 8:10, dok je Gestour tijekom cijele godine prometovao u 6:50, 9:30, 11:20 i 18:55 (a Procida Lines trebao je prometovati u 5:50, 7:50, 10:45, 12:40, 15:25, 17:30 i 19:15). Iz Pozzuolija je Caremar prometovao u 8:50, dok je Gestour tijekom cijele godine prometovao u 6:50, 9:30, 11:20 i 18:55 (a Procida Lines trebao je prometovati u 5:05, 7:05, 11:50, 13:35, 16:25, 18:25 i 20:00).

⁽¹⁹²⁾ Caremar je svakodnevne usluge prijevoza putnika s Procide pružao u 6:35 i 9:20, a iz Napulja u 7:30 i 17:45.

⁽¹⁹³⁾ Na primjer, kad su usluge pomorskog prijevoza na tri linije na Poncijskim otocima prenesene s društva Caremar na društvo Laziomar, prioritet u pogledu vezova povezan s lukama u koje se uplovljavalo na tim linijama automatski je prenesen na Laziomar.

Najmanje narušavajući pristup

- (261) Italija je odlučila sklopiti ugovor o javnim uslugama s jednim prijevoznikom (Caremar) iako je nekoliko prijevoznika, kako je prikazano u tablici 10., isto tako prometovalo na određenim linijama u okviru obveze pružanja javne usluge bez naknade.
- (262) Komisija smatra da sustav obveza pružanja javne usluge bez naknade koji se samo do 2017. primjenjivao u Napuljskom zaljevu ⁽¹⁹⁴⁾ nikako nije usporediv s obvezom pružanja javne usluge uvedenom društvu Caremar na temelju novog ugovora o javnim uslugama zbog razloga navedenih u nastavku.
- (263) Prvo, obveza pružanja javne usluge uvedena konkurentima društva Caremar razlikovala se od obveze obuhvaćene novim ugovorom o javnim uslugama jer se odnosila samo na učestalost, redovitost, vrste korištenih plovila (samo za putnike ili za putnike, vozila i teret) i najviše cijene karata, dok je Caremar podlijegao i obvezama u pogledu točnosti, kvalitete i kapaciteta korištenog plovila (vidjeti uvodnu izjavu 183.).
- (264) Drugo, na obvezu pružanja javne usluge uvedenu konkurentima društva Caremar nisu se primjenjivale sankcije kojima se jamči pružanje usluge u skladu s obvezom pružanja javne usluge, dok se novim ugovorom o javnim uslugama utvrđuje izričit sustav kazni u slučaju nepoštovanja obveza pružanja javne usluge (vidjeti uvodne izjave 90. i 91.). Na temelju informacija koje je dostavila Italija (vidjeti uvodnu izjavu 183.) Komisija prihvaća da se korisnička potražnja nije mogla zadovoljiti uvođenjem obveze pružanja javne usluge bez naknade jer konkurenti društva Caremar u nekoliko navrata nisu ispunili obvezu pružanja javne usluge ⁽¹⁹⁵⁾ ili nisu pružali usluge u okviru obveze pružanja javne usluge jer su imali pravo odustati od obveze pružanja javne usluge uz rok otkazivanja od 45 dana, zatražiti obustavu usluge ili jednostavno odbiti nastaviti ispunjavati obvezu pružanja javne usluge ⁽¹⁹⁶⁾.
- (265) Naposljetku, čak i kad bi se ispunjavala, ta obveza pružanja javne usluge bez naknade sama po sebi ne bi bila dovoljna da se u cijelosti zadovolji potreba za javnom uslugom koju je utvrdila Italija, tj. da se zajamči teritorijalni kontinuitet između kopna i otoka tako što će se zadovoljiti potrebe lokalnog stanovništva za prijevozom (uglavnom radi obrazovanja i posla) redovitim i pouzdanim uslugama pomorskog prijevoza (vidjeti uvodne izjave 199. i 242.), jer su neki termini važni za osobe koje svakodnevno putuju ostali nepokriveni.
- (266) Osim toga, Komisija prima na znanje argument Italije da je odabir ugovora o javnim uslugama bio potreban i s obzirom na privatizaciju društva Caremar. Točnije, Italija tvrdi da je raspisivanje natječaja za društvo Caremar zajedno s novim ugovorom o javnim uslugama omogućilo da se zajamči kontinuitet javne usluge pomorskog prijevoza i ostvari najveća moguća vrijednost za državu. Zbog toga se Komisija složila (vidjeti uvodnu izjavu 105.) da Italija raspiše natječaj za društvo Caremar zajedno s novim ugovorom o javnim uslugama. Time je prihvatila, što ponavlja i u ovoj Odluci, da se Italija nije mogla osloniti na daljnje obveze pružanja javne usluge bez naknade koje se primjenjuju na sve prijevoznike, već je radije sklopila ugovor o javnim uslugama samo s društvom Caremar.

Zaključak

- (267) Na temelju prethodne ocjene Komisija zaključuje da Italija nije počinila očitu pogrešku kad je usluge na linijama utvrđenima u tablici 10. povjerene društvu Caremar definirala kao usluge od općeg gospodarskog interesa. Stoga su otklonjene sumnje koje je Komisija iznijela u odluci o pokretanju postupka iz 2011. i odluci o proširenju postupka iz 2012.

⁽¹⁹⁴⁾ Sustav obveza pružanja javne usluge bez naknade ostao je na snazi do 9. siječnja 2017. Caremar je od 10. siječnja 2017. jedini pomorski prijevoznik koji podliježe obvezi pružanja javne usluge u Napuljskom zaljevu.

⁽¹⁹⁵⁾ Vidjeti bilješku 126.

⁽¹⁹⁶⁾ Vidjeti bilješku 125.

- (268) Kako bi zaključila da je ispunjen prvi kriterij iz presude Altmark, Komisija i dalje mora provjeriti je li društvu Caremar povjerena obveza pružanja javne usluge koja je jasno određena i jesu li ispunjeni zahtjevi iz Uredbe (EEZ) br. 3577/92. U vezi s prvom točkom Komisija navodi da je obveza pružanja javne usluge jasno opisana u novom ugovoru o javnim uslugama i njegovim prilogima, koji uključuju, na primjer, specifikacije brodova za svaku liniju (vidjeti uvodne izjave od 83. do 91.). Isto tako, pravila kojima se uređuje naknada detaljno su navedena u novom ugovoru o javnim uslugama, Zakonu 166/2009 i Odluci 111/2007 (vidjeti uvodne izjave od 92. do 96.). Novi ugovor o javnim uslugama ima i jasno utvrđeno trajanje (devet godina), u njemu je Caremar utvrđen kao pružatelj javne usluge te sadržava mehanizme za izbjegavanje i povrat moguće prekomjerne naknade (vidjeti i uvodnu izjavu 94.). U vezi s drugom točkom Komisija primjećuje da je za novi ugovor o javnim uslugama raspisan natječaj bez diskriminacije za sve brodare Unije, u skladu s člankom 4. stavkom 1. Uredbe (EEZ) br. 3577/92 (vidjeti uvodne izjave 69. i 70.). Stoga Komisija zaključuje da je prvi kriterij iz presude Altmark ispunjen.
- (269) Budući da je prioritet u pogledu vezova popratna mjera uz usluge u okviru obveze pružanja javne usluge utvrđene u novom ugovoru o javnim uslugama, također je u skladu s prvim kriterijem iz presude Altmark.

9.1.2.2. Drugi kriterij iz presude Altmark

- (270) Komisija podsjeća da je u odluci o proširenju iz 2012. (vidjeti uvodnu izjavu 205. odluke o proširenju postupka iz 2012.) zauzela privremeno stajalište da je ispunjen drugi kriterij iz presude Altmark.
- (271) U tom kontekstu Komisija napominje da su parametri na kojima se temelji izračun naknade unaprijed utvrđeni i da poštuju zahtjeve u pogledu transparentnosti u skladu s drugim kriterijem iz presude Altmark. Konkretnije, parametri na temelju kojih je naknada izračunana detaljno su objašnjeni u Odluci 111/2007 i primijenjeni u novom ugovoru o javnim uslugama (vidjeti uvodnu izjavu 93.). Metoda izračuna naknade, uključujući, na primjer, elemente troškova koje treba uzeti u obzir i stopu povrata na kapital, detaljno je opisana u Odluci 111/2007 (vidjeti uvodnu izjavu 93.). Budući da prioritet u pogledu vezova ne podrazumijeva financijsku naknadu za Caremar, Komisija smatra da je ta mjera u skladu s drugim kriterijem iz presude Altmark.
- (272) Stoga Komisija zaključuje da je drugi kriterij iz presude Altmark ispunjen.

9.1.2.3. Treći kriterij iz presude Altmark

- (273) U skladu s trećim kriterijem iz presude Altmark naknada primljena za pružanje usluge od općeg gospodarskog interesa ne smije premašivati iznos nužan za pokrivanje svih ili dijela troškova nastalih pri ispunjavanju obveze pružanja javne usluge, uzimajući u obzir odgovarajuće prihode i razumnu dobit za ispunjavanje tih obveza.
- (274) U skladu s člankom 16. novog ugovora o javnim uslugama naknada za pružanje javne usluge računa se na temelju metodologije utvrđene u Odluci 111/2007 ⁽¹⁹⁷⁾, u skladu s kojom ne bi trebala premašiti iznos potreban za pokrivanje neto troškova nastalih pri ispunjavanju obveze pružanja javne usluge (gospodarska i financijska ravnoteža), uključujući razumnu dobit. Kako je prethodno navedeno (vidjeti uvodne izjave od 55. do 66.), u skladu s Odlukom 111/2007 opseg usluga, maksimalne cijene karata utvrđene ugovorom o javnim uslugama i stvarno dodijeljena naknada moraju se utvrditi na način da pružatelju usluge omoguće pokrivanje troškova povezanih s pružanjem usluge od općeg gospodarskog interesa, uzimajući u obzir ostale prihode i razumnu dobit.
- (275) U presudi Altmark ne navodi se precizna definicija razumne dobiti. U skladu s Komunikacijom o uslugama od općeg gospodarskog interesa razumna dobit trebala bi biti stopa povrata na kapital koju bi tipično društvo koje razmatra hoće li pružati uslugu od općeg gospodarskog interesa zahtijevalo tijekom cijelog razdoblja povjeravanja, uzimajući u obzir razinu rizika. Razina rizika ovisi o predmetnom sektoru, vrsti usluge i obilježjima mehanizma naknade.

⁽¹⁹⁷⁾ Članak 16. stavak 1. novog ugovora o javnim uslugama.

- (276) U odluci o proširenju postupka iz 2012. Komisija je izrazila sumnje u proporcionalnost naknade isplaćene društvima bivše grupe Tirrenia, uključujući Caremar. Kad je riječ o naknadi isplaćenoj od 2010., Komisija je zauzela privremeno stajalište da fiksna premija rizika od 6,5 % ne odražava odgovarajuću razinu rizika jer se *prima facie* činilo da Caremar nije preuzeo rizike koji su uobičajeni za pružanje takvih usluga. Točnije, elementi troškova za izračun naknade uključuju sve troškove povezane s pružanjem usluge i određene promjene, na primjer u pogledu troškova goriva. Zbog toga je Komisija u toj fazi smatrala da je Caremar možda primao prekomjernu naknadu.
- (277) Komisija napominje da se za određene aspekte metode izračuna naknade utvrđene u novom ugovoru o javnim uslugama doista čini da umanjuju komercijalni rizik koji snosi Caremar. Osobito upućuje na sljedeće odredbe:
- U skladu s člankom 13. novog ugovora o javnim uslugama Caremar može na godišnjoj osnovi od regije Kampanije zatražiti da se korisničke tarife prilagode inflaciji, iako regija Kampanija može odbiti zatraženu prilagodbu ili ukinuti već odobrenu prilagodbu (vidjeti uvodnu izjavu 89.).
 - Članak 17. novog ugovora o javnim uslugama usmjeren je na održavanje gospodarske i financijske ravnoteže javne usluge. Naime, ako naknada za pružanje javne usluge nije dovoljna za pokrivanje troškova usluga povjerenih novim ugovorom o javnim uslugama, u skladu s tim člankom dopuštena je revizija tarifnog sustava, opsega ponuđenih javnih usluga ili imovine društva Caremar namijenjene pomorskom prijevozu. U skladu s člankom 17. ugovora stranke svake tri godine provjeravaju njegove uvjete gospodarske i financijske ravnoteže u skladu s kriterijima utvrđenima u Odluci 111/2007 i pravilima utvrđenima u ugovoru. U tu svrhu Caremar do 30. lipnja treće godine svakog regulatornog razdoblja šalje ažurirano izvješće s financijskim rezultatima predmetnog razdoblja.
- (278) Iako se čini da se tim zaštitnim mjerama smanjuje komercijalni rizik koji snosi Caremar, Komisija smatra da je to društvo i dalje izloženo riziku da naknada možda neće biti dovoljna za pokrivanje troškova pružanja usluge. Naime, kako je prethodno navedeno (uvodna izjava 93.), gospodarska i financijska ravnoteža usluge provjerava se samo svake tri godine, a mehanizam za ponovno uspostavljanje ravnoteže može se aktivirati samo u slučaju nedovoljne naknade koja je za više od 5 % niža od ukupne naknade. Ako to preispitivanje pokaže da naknada nije dostatna za pokrivanje troškova javne usluge, Caremar i Italija mogu se samo dogovoriti da će uvesti promjene za sljedeće razdoblje od tri godine. U skladu s člankom 17. te su promjene (ako do njih dođe) ishod postupka pregovora, a Caremar mora nastaviti pružati javnu uslugu bez promjene sve dok se ne postigne dogovor. Zbog toga je Caremar i dalje djelomično izložen riziku da će naknada biti nedovoljna za pokrivanje troškova pružanja usluge. Iako se članak 17. novog ugovora o javnim uslugama može upotrijebiti za ponovnu uspostavu gospodarske i financijske ravnoteže, to vrijedi samo za buduća razdoblja i nisu mogući retroaktivni ispravci nedovoljne naknade.
- (279) Kad je riječ o razumnoj dobiti dopuštenoj na temelju novog ugovora o javnim uslugama, kako je istaknuto u uvodnoj izjavi 60., Odlukom 111/2007 predviđa se da će se premija rizika od 6,5 % iskoristiti za određivanje povrata na kapital primjenom formule za ponderirani prosječni trošak kapitala.
- (280) Italija ističe da je premija rizika određena na temelju makroekonomskih analiza kojima se referentnoj zemlji ili području za predmetni sektor pripisuje prosječna premija rizika. U tim je analizama za Italiju utvrđena prosječna premija rizika od 6,4 %. Ta je premija stoga u potpunosti u skladu s premijom rizika od 4 % utvrđenom u Odluci 111/2007, uz povećanje za 2,5 postotnih bodova za neisključive usluge (premija rizika od 6,5 %). Do 2015. primjenjivala se (bruto) stopa od 6,5 %, dok je nakon toga za novi ugovor o javnim uslugama stopa povrata na uloženi kapital za potrebe naknade utvrđena na 10,55 %. Italija tvrdi da je ta stopa viša nego u prethodnim ugovorima, u kojima je utvrđena na 6,5 %, zbog visokog poduzetničkog rizika kojem je Caremar izložen jer bi se naknada vjerojatno mogla pokazati nedovoljnom (vidjeti uvodnu izjavu 198.).

- (281) U tom pogledu Komisija napominje da novi ugovor o javnim uslugama ne sadržava nijednu klauzulu koja omogućuje prilagodbu naknade u slučaju odstupanja od ugovora, osim odredbe koja se odnosi na izmjenu opsega javne usluge ili sustava cijena karata. Stoga je u slučaju povećanja cijene goriva ili znatnog smanjenja putničkog prometa Caremar izložen riziku od povećanja troškova ili smanjenja prihoda, a time i od nedovoljne naknade. Kako je istaknuto u uvodnoj izjavi 278., ugovorom o javnim uslugama za slučaj takve nedovoljne naknade predviđaju se korektivne mjere koje utječu samo na buduće pružanje javne usluge, dok se već nastali gubici ne mogu retroaktivno pokriti. Nadalje, te korektivne mjere iz ugovora primjenjuju se samo na nedovoljnu naknadu koja je za više od 5 % niža od ukupne naknade (vidjeti uvodnu izjavu 277.), dok Caremar sam snosi rizik od naknade koja je za 5 % ili manje niža od ukupne naknade, što očito dovodi do znatnog iznosa na godišnjoj osnovi. Zbog toga je pružanje usluge posebno rizično jer društvo tu nedovoljnu naknadu ne može retroaktivno pokriti povećanjem cijena karata (koje se mogu prilagoditi samo za buduća razdoblja), smanjenjem opsega ponuđenih javnih usluga ili materijalnom imovinom koju društvo koristi za pružanje usluga.
- (282) Komisija primjećuje i da je Caremar zbog prethodno navedenog mehanizma izložen riziku od nedovoljne naknade koji je veći od rizika koji druga brodarska društva na tržištu snose u istom razdoblju, za koji se premija rizika od 6,5 % smatrala opravdanom. Na primjer, u slučaju društava Compagnia Italiana di Navigazione, tj. stjecatelja društva Tirrenia di Navigazione, i Società Navigazione Siciliana, tj. stjecatelja društva Siremar, Komisija je premiju rizika od 6,5 % na temelju ugovora o javnim uslugama koji su talijanska nadležna tijela 2012. sklopila s društvom Compagnia Italiana di Navigazione i 2016. s društvom Società Navigazione Siciliana smatrala opravdanom uzimajući u obzir činjenicu da bi pomorski prijevoznici već u slučaju nedovoljne naknade koja je za više od 3 % niža od ukupne naknade mogli zatražiti reviziju gospodarske i financijske ravnoteže ugovora ⁽¹⁹⁸⁾. Što je viši iznos nedovoljne naknade koju snosi prijevoznik, to je viša premija rizika koja bi se mogla dopustiti.
- (283) Uz prethodno navedeno, kako bi utvrdila je li povrat uloženoga kapitala od 10,55 % za Caremar razuman, Komisija je izračunala ⁽¹⁹⁹⁾ ponderirani prosječni trošak kapitala za zapadnoeuropska društva koja posluju u sektoru brodogradnje i pomorskog prijevoza ⁽²⁰⁰⁾, pri čemu je uzela u obzir rizik zemlje za Italiju za 2014. (tj. godinu prije nego što je Caremar potpisao novi ugovor o javnim uslugama). Budući da se nerizična stopa (procijenjena na temelju njemačke državne obveznice s dospeljećem od 10 godina) i premija rizika zemlje za Italiju (procijenjena na temelju kreditnog rejtinga agencije Moody's ili na temelju razlika iz ugovora o razmjeni na osnovi nastanka statusa neispunjavanja obveza) tijekom godine mijenjaju, utvrđen je raspon kretanja ponderiranog prosječnog troška kapitala 2014. Za tu je godinu ponderirani prosječni trošak kapitala za društva u tom sektoru iznosio od 10,39 % do 11,84 %. To znači da je društvo koje posluje u sektoru brodogradnje i pomorskog prijevoza, kao što je Caremar, 2014. moralo ostvariti povrat u tom rasponu kako bi pokrilo troškove financiranja zaduživanjem i vlasničkim kapitalom. S obzirom na taj kontekst i rizike kojima je Caremar izložen iz *ex ante* perspektive (vidjeti uvodnu izjavu 281.) povrat uloženoga kapitala od 10,55 % za Caremar, koji je odabran na temelju otvorenog i konkurentnog natječajnog postupka, bio je u skladu s rizicima kojima je društvo izloženo pri pružanju javnih usluga na temelju novog ugovora o javnim uslugama. Stoga Komisija smatra da je u godinama prije povjeravanja ugovora društvu Caremar povrat na kapital od 10,55 % iz *ex ante* perspektive bio u skladu s rizicima kojima je to društvo izloženo pri pružanju javnih usluga na temelju novog ugovora o javnim uslugama.

⁽¹⁹⁸⁾ Za društvo Compagnia Italiana di Navigazione vidjeti Odluku Komisije (EU) 2020/1412 od 2. ožujka 2020. o mjerama SA.32014, SA.32015, SA.32016 (11/C) (ex 11/NN) koje je Italija provela u korist društva Tirrenia di Navigazione i njegova stjecatelja, društva Compagnia Italiana di Navigazione (SL L 332, 12.10.2020., str. 45.), uvodne izjave 244. i 361. Za društvo Società Navigazione Siciliana vidjeti Odluku Komisije (EU) 2022/448 od 17. lipnja 2021. o mjerama SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN) koje je Italija provela u korist društva Siremar i njegova stjecatelja, društva Società Navigazione Siciliana (SL L 97, 24.3.2022., str. 1.), uvodna izjava 362.

⁽¹⁹⁹⁾ Za izračun ponderiranog prosječnog troška kapitala Komisija je upotrijebila skupove podataka objavljene na internetskim stranicama Aswatha Damodarana (profesor financija na fakultetu Stern School of Business Sveučilišta u New Yorku) i pribavila povijesne podatke o njemačkim državnim obveznicama sa stranice www.worldgovernmentbonds.com.

⁽²⁰⁰⁾ Ponderirani prosječni trošak kapitala izračunava se na temelju podataka za društva uvrštena na burzu. U ovom slučaju uzorak se sastoji od 62 europska društva koja posluju u sektoru brodogradnje ili pomorskog prijevoza i uvrštena su na burzu. Taj je uzorak najbliži sektoru u kojem posluje Caremar (koji nije uvršten na burzu), tj. sektoru pomorskog prijevoza putnika, vozila i tereta. Privatni ulagač upotrijebio bi sličnu referentnu skupinu za određivanje povrata koji očekuje od društva Caremar.

- (284) Radi cjelovitosti, Komisija iz *ex post* perspektive primjećuje da je naknada dodijeljena društvu Caremar na temelju novog ugovora o javnim uslugama ograničena na 10 778 897 EUR godišnje, neovisno o iznosu razumne dobiti na koju Caremar ima pravo (vidjeti uvodnu izjavu 92.). U skladu s točkom 47. Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa iz 2011. Komisija ocjenjuje je li tijekom cijelog trajanja ugovora isplaćivana prekomjerna naknada. Kako je prikazano u tablici 11., koja se temelji na informacijama koje je dostavila Italija, podaci za razdoblje od 2015. do 2021. pokazuju da je stvarna naknada za pružanje javne usluge koju je Caremar primio u nekim godinama premašila prihvatljivi iznos naknade u tim godinama (uz iznimku iznosa za 2015., 2020. i 2021., koji nisu bili dovoljni za pokrivanje neto troška usluge, što je dovelo do nedovoljne naknade za te godine). Kako je navedeno u uvodnoj izjavi 96., regija Kampanija utvrdila je sve prekomjerne naknade, a Caremar ih je vratio u skladu s člankom 18. novog ugovora o javnim uslugama.

Tablica 11.

Neto trošak javne usluge koju je pružao Caremar za razdoblje od 2015. do 2021.

(EUR)

Caremar	2015.	2016.	2017.	2018.	2019.	2020.	2021.	Sveukupno
Ukupni prihodi	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
– Ukupni troškovi	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
– Amortizacije	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
= Neto trošak javne usluge	– 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
+ Povrat na kapital (10,5 %)	– 202 000	– 775 000	– 645 000	– 751 680	– 697 858	–[700 000 – 800 000]	–[600 000 – 700 000]	– 4 479 446
= Prihvatljivi iznos naknade	– 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
+ Stvarni iznos naknade	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
= Prekomjerni/ nedovoljni iznos naknade	– 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) Mehanizam provjere predviđen člankom 17. novog ugovora o javnim uslugama kako bi se osigurali uvjeti gospodarske i financijske ravnoteže usluge ne odnosi se samo na slučajeve nedovoljne, nego i prekomjerne naknade (vidjeti uvodnu izjavu 94.). U slučaju prekomjerne naknade regija Kampanija ažurira naknadu koja se isplaćuje za sljedeće regulatorno razdoblje. Člankom 18. novog ugovora o javnim uslugama predviđa se povrat prekomjerne naknade za odgovarajuće regulatorno razdoblje u roku od 30 dana od odgovarajućeg zahtjeva.

(286) Prema informacijama koje je dostavila Italija, od ukupnog iznosa prekomjerne naknade utvrđenog u tablici 11. već je izvršen povrat iznosa od 2 224 868 EUR za cijelo razdoblje od 2015. do 2021. (vidjeti uvodnu izjavu 96.). Naime, postupkom provjere na temelju revidiranih podataka za 2015., 2016. i 2017. te privremenih podataka za 2018. utvrđeni su sljedeći iznosi:

- 2 253 000 EUR (nedovoljna naknada) za 2015.,
- 586 000 EUR (prekomjerna naknada) za 2016.,
- 399 429 EUR (prekomjerna naknada) za 2017.,
- 2 103 400 EUR (prekomjerna naknada) za 2018.

(287) Navedenom provjerom utvrđena je ukupna prekomjerna naknada u iznosu od 835 058 EUR u razdoblju od 2015. do 2018., čiji je povrat regija Kampanija ostvarila (vidjeti uvodnu izjavu 96.).

(288) Osim toga, postupkom provjere za razdoblje od 2018. do 2021. na temelju revidiranih podataka za 2018., 2019. i 2020. te privremenih podataka za 2021. utvrđeni su sljedeći iznosi:

- 4 462 201 EUR (prekomjerna naknada) za 2018.,
- 2 325 420 EUR (prekomjerna naknada) za 2019.,
- 1 676 056 EUR (nedovoljna naknada) za 2020.,
- 1 618 352 EUR (nedovoljna naknada) za 2021.

(289) Navedenom provjerom utvrđena je preostala prekomjerna naknada u iznosu od 1 389 811 EUR u razdoblju od 2018. do 2021., koja je vraćena regiji Kampaniji (vidjeti uvodnu izjavu 96.) ⁽²⁰¹⁾.

(290) Komisija smatra da su te mjere dovoljne za izbjegavanje i otkrivanje mogućih prekomjernih naknada.

(291) Zbog navedenih razloga, uzimajući u obzir da je povrat na kapital koji je Caremar mogao očekivati iz *ex ante* perspektive bio u skladu s rizicima koje je snosio pri pružanju javnih usluga na temelju novog ugovora o javnim uslugama i da novi ugovor o javnim uslugama sadržava mehanizam povrata sredstava koji onemogućuje prekomjernu naknadu, Komisija zaključuje da naknada za pružanje javne usluge dodijeljena društvu Caremar ne premašuje ono što je potrebno za pokrivanje troškova nastalih pri ispunjavanju obveze pružanja javne usluge, uzimajući u obzir odgovarajuće prihode i razumnu dobit.

(292) Kad je riječ o prioritetu u pogledu vezova i mogućoj prekomjernoj naknadi koja bi iz njega mogla proizaći, Komisija navodi da bi se, kad bi se tom mjerom smanjili operativni troškovi ili povećali prihodi pružatelja javne usluge, ti učinci u potpunosti odrazili u internoj računovodstvenoj dokumentaciji prijevoznika u obliku odgovarajućih manjih operativnih troškova ili većih prihoda. Analiza Komisije potvrdila je da u razdoblju od 2015. do 2021. Caremar nije zadržao prekomjernu naknadu (vidjeti uvodnu izjavu 281.) i da je odgovarajući mehanizam povrata sredstava koji onemogućuje prekomjernu naknadu (ili osigurava njezin povrat) uspostavljen i u razdoblju od 2022. do 2024. (uvodna izjava 290.).

⁽²⁰¹⁾ Financijski izvještaji društva Caremar za 2018., na temelju informacija koje je dostavila Italija, pokazali su prekomjernu naknadu u iznosu od 4 462 201 EUR. Budući da je tijekom prve provjere za razdoblje od 2015. do 2018. regiji Kampaniji već vraćen iznos od 2 103 400 EUR za 2018. (u kontekstu salda od 835 058 EUR), razlika je izračunana na iznos od 2 358 801 EUR, koji je zajedno s rezultatima za ostale godine (2019., 2020. i 2021.) doveo do ukupne prekomjerne naknade od 1 389 911 EUR, koja je isto tako vraćena regiji Kampaniji. Italija je nadalje tvrdila da su financijski podaci za 2021. i dalje privremeni i da će ih regija Kampanija provjeriti u skladu s člankom 17. ugovora o javnim uslugama u kontekstu posljednjeg regulatornog razdoblja (od 2022. do 2024.).

- (293) Stoga su otklonjene Komisijine sumnje u usklađenost naknade za pružanje javne usluge dodijeljene društvu Caremar, uključujući prioritet u pogledu vezova, s trećim uvjetom iz presude Altmark. Na taj zaključak ne utječe činjenica da je regija Kampanija 2015. društvu Caremar dodijelila iznos od 2 155 008 EUR kako bi se njegova financijska situacija vratila na razinu na kojoj je bila u vrijeme podnošenja uspješne ponude za stjecanje društva Caremar (uvodne izjave 77. i 79.). Taj je prijenos sredstava bio uvjetovan time da uspješni ponuditelj stekne društvo Caremar i bio je strogo ograničen na pokrivanje pada vrijednosti vlasničkoga kapitala društva Caremar od kraja 2013. do kraja 2014. zbog nacionalnog sudskog postupka koji je odgodio dodjelu ugovora. U slučaju smanjenja primljene vrijednosti u odnosu na vrijednost koja bi se primila na temelju ugovora uobičajena je tržišna praksa da vjerovnik obveze ima pravo na smanjenje cijene⁽²⁰²⁾. Budući da ponovna uspostava financijskog položaja društva Caremar ima isti učinak smanjenja njegove cijene, Komisija smatra da mjera nije donijela prednost društvu Caremar i njegovu kupcu.

9.1.2.4. Četvrti kriterij iz presude Altmark

- (294) Četvrti kriterij iz presude Altmark ispunjen je ako je primatelj naknade za pružanje usluge od općeg gospodarskog interesa odabran na temelju natječajnog postupka koji omogućuje izbor ponuditelja koji bi uslugu od općeg gospodarskog interesa mogao pružiti po najmanjem trošku za zajednicu ili, ako to nije moguće, ako je naknada izračunana na temelju troškova učinkovitog poduzetnika.
- (295) U skladu s točkom 63. Komunikacije o uslugama od općeg gospodarskog interesa najjednostavniji način na koji javna tijela mogu ispuniti četvrti kriterij iz presude Altmark jest da provedu otvoren, transparentan i nediskriminirajući postupak javne nabave u skladu s Direktivom 2004/17/EZ Europskog parlamenta i Vijeća⁽²⁰³⁾ i Direktivom 2004/18/EZ Europskog parlamenta i Vijeća⁽²⁰⁴⁾.
- (296) Komisija primjećuje da je u ovom slučaju natječajni postupak pokrenut prije stupanja na snagu Direktive 2014/24/EU Europskog parlamenta i Vijeća⁽²⁰⁵⁾ (koja se primjenjuje na ugovore o javnoj nabavi dodijeljene za pružanje usluga pomorskog prijevoza) i Direktive 2014/25/EU Europskog parlamenta i Vijeća⁽²⁰⁶⁾. U to su vrijeme Direktiva 2004/17/EZ i Direktiva 2004/18/EZ još bile na snazi. Međutim, Direktiva 2004/17/EZ ne primjenjuje se na usluge pomorskog prijevoza, kao što su one koje pruža Caremar. Naime, u članku 5. Direktive 2004/17/EZ jasno se navodi da su u njezino područje primjene uključene samo usluge prijevoza željeznicom, automatiziranim sustavima, tramvajem, trolejbusom, autobusom ili žičarom.
- (297) Ugovori o javnoj nabavi koje sklapaju javni naručitelji u kontekstu svojih uslužnih djelatnosti za pomorski, obalni ili riječni prijevoz umjesto toga pripadaju području primjene Direktive 2004/18/EZ na temelju njezine uvodne izjave 20. Međutim, usluge prijevoza vodenim putovima navedene su i u Prilogu II.B toj direktivi, što znači⁽²⁰⁷⁾ da podliježu samo njezinu članku 23. i članku 35. stavku 4. To znači da na temelju Direktive 2004/18/EZ ugovor o javnoj nabavi usluga pomorskog prijevoza podliježe samo obvezama povezanim s tehničkim specifikacijama (članak 23.) i obvezi objave obavijesti o dodjeli ugovora (nakon dodjele ugovora, odnosno na kraju, a ne na početku postupka dodjele; vidjeti članak 35. stavak 4.). Sva ostala pravila predviđena Direktivom 2004/18/EZ, uključujući odredbe o sadržaju obavijesti koje se objavljuju (članak 36. stavak 1.) i odredbe o kriterijima za odabir (članci od 45. do 52.), ne primjenjuju se na ugovore o javnoj nabavi usluga pomorskog prijevoza.

⁽²⁰²⁾ Vidjeti npr. članak 9:401 (Pravo na sniženje cijene) publikacije *Principles of European Contract Law* (vidjeti Lando, O. i Beale, H., *Principles of European contract law, Parts I and II*, Kluwer Law International, Haag, 2000.); ili članak III.-3:601. (Pravo na smanjenje cijene) publikacije *Draft Common Frame of Reference* (vidjeti von Bar, C. i dr., *Principles, Definitions and Model Rules of European Private Law, draft Common Frame of Reference: outline edition*, Sellier European Law Publishers, München, 2009.).

⁽²⁰³⁾ Direktiva 2004/17/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 31. ožujka 2004. o usklađivanju postupaka nabave subjekata koji djeluju u sektoru vodnog gospodarstva, energetskom i prometnom sektoru te sektoru poštanskih usluga (SL L 134, 30.4.2004., str. 1.).

⁽²⁰⁴⁾ Direktiva 2004/18/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 31. ožujka 2004. o usklađivanju postupaka za sklapanje ugovora o javnim radovima, ugovora o javnoj nabavi robe te ugovora o javnim uslugama (SL L 134, 30.4.2004., str. 114.).

⁽²⁰⁵⁾ Direktiva 2014/24/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 26. veljače 2014. o javnoj nabavi i o stavljanju izvan snage Direktive 2004/18/EZ (SL L 94, 28.3.2014., str. 65.).

⁽²⁰⁶⁾ Direktiva 2014/25/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 26. veljače 2014. o nabavi subjekata koji djeluju u sektoru vodnog gospodarstva, energetskom i prometnom sektoru te sektoru poštanskih usluga i stavljanju izvan snage Direktive 2004/17/EZ (SL L 94, 28.3.2014., str. 243.).

⁽²⁰⁷⁾ U skladu s člankom 21. Direktive 2004/18/EZ.

- (298) Nadalje, Direktiva 2004/18/EZ ni u kojem se slučaju ne primjenjuje na koncesije za usluge kako su definirane u njezinu članku 1. stavku 4. ⁽²⁰⁸⁾ Komisija navodi da se na koncesije za usluge (i ugovore o javnoj nabavi) od određenog prekograničnog interesa ipak primjenjuju opća načela transparentnosti, nediskriminacije i jednakog postupanja. Na temelju prethodno navedenoga Komisija zaključuje da se Direktiva 2004/18/EZ može primjenjivati samo u slučaju ugovora o javnoj nabavi, ali ne i kad se on odnosi na koncesiju za usluge. Osim toga, budući da se ovaj predmet odnosi na usluge prijevoza vodenim putovima obuhvaćene ugovorom o javnim uslugama, bili bi primjenjivi samo određeni zahtjevi iz te direktive, kako je navedeno u uvodnoj izjavi 305. U tom kontekstu Komisija smatra da se ne može osloniti samo na usklađenost s direktivama o javnoj nabavi kako bi dokazala da je ispunjen četvrti kriterij iz presude Altmark.
- (299) Zbog toga Komisija u nastavku ocjenjuje je li natječajni postupak koji je primijenila Italija bio konkurentan, transparentan, nediskriminirajući i bezuvjetan. Za potrebe te ocjene Komisija se oslanja na relevantne smjernice utvrđene u Komunikaciji o pojmu potpore ⁽²⁰⁹⁾ (posebno u točki 89. i dalje) i u Komunikaciji o uslugama od općeg gospodarskog interesa (posebno u točki 63. i dalje).

Konkurentna i transparentna priroda natječajnog postupka

- (300) U točki 90. Obavijesti o pojmu potpore navodi se da natječajni postupak mora biti konkurentan ⁽²¹⁰⁾ da bi se omogućilo svim zainteresiranim i kvalificiranim ponuditeljima da sudjeluju u postupku. Nadalje, u skladu s točkom 91. te komunikacije postupak mora biti transparentan da bi se svim zainteresiranim ponuditeljima omogućilo da ih se jednako i propisno obavješćuje u svakoj fazi natječajnog postupka. U toj se točki ističe i da su dostupnost podataka, dovoljno vremena za zainteresirane ponuditelje te jasnoća kriterija odabira i dodjele ključni elementi transparentnog postupka odabira te se navodi da natječaj mora biti dovoljno dobro objavljen kako bi ga svi potencijalni ponuditelji mogli uočiti.
- (301) U ovom je slučaju poziv na iskaz interesa objavljen u Dodatku *Službenom listu Europske unije*, u talijanskom službenom listu *Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana* te na internetskim stranicama regije Kampanije (vidjeti uvodnu izjavu 68.). U pozivu je svatko tko može zajamčiti kontinuitet javne usluge pomorskog prijevoza i teritorijalni kontinuitet s otocima u Napuljskom zaljevu pozvan na iskazivanje interesa i nisu uvedeni dodatni uvjeti. Potencijalni ponuditelji imali su dovoljno vremena (od 17. srpnja 2012. do 21. rujna 2012.) da na odgovarajući način iskažu interes kako bi mogli sudjelovati u daljnjem postupku. Komisija stoga smatra da su prodaja društva Caremar i dodjela novog ugovora o javnim uslugama bile objavljene tako da su svi mogući ponuditelji mogli znati za njih.
- (302) Nadalje, ponuditelji moraju dobiti sve dokumente i informacije potrebne za sudjelovanje u natječajnom postupku koji im omogućuju da na odgovarajući način procijene društvo koje se daje na prodaju. Takve se informacije potencijalnim ponuditeljima moraju staviti na raspolaganje na transparentan i nediskriminirajući način, pri čemu svi zainteresirani sudionici moraju imati jednak pristup relevantnim informacijama. Zbog razloga navedenih u nastavku (uvodne izjave od 303. do 308.) Komisija smatra da su ti uvjeti u ovom slučaju ispunjeni.
- (303) Prvo, u pozivu na iskaz interesa navedeno je da ponuditelji moraju moći „zajamčiti kontinuitet usluge pomorskog prijevoza”. Budući da u pozivu nije navedeno kako ponuditelji mogu dokazati da ispunjavaju taj zahtjev, osim što ispunjavaju određene financijske zahtjeve (vidjeti uvodnu izjavu 308.), to je automatski značilo da se mogu upotrijebiti sva odgovarajuća dokazna sredstva. Taj kriterij za odabir, koji je bio jedini kriterij za pristup natječajnom postupku, bio je opravdan s obzirom na cilj koji se nastojao ostvariti i bio je poznat svim zainteresiranim ponuditeljima.

⁽²⁰⁸⁾ Članak 1. stavak 4. Direktive 2004/18/EZ glasi: „Koncesija za usluge” je ugovor istoga tipa kao i ugovor o javnim uslugama, a razlikuje se samo u činjenici da se naknada za pružanje usluga sastoji ili samo od prava na iskorištavanje usluga, ili od tog prava zajedno s plaćanjem”.

⁽²⁰⁹⁾ Obavijest Komisije o pojmu državne potpore iz članka 107. stavka 1. Ugovora o funkcioniranju Europske unije (SL C 262, 19.7.2016., str. 1.).

⁽²¹⁰⁾ U Komunikaciji o pojmu potpore Komisija primjećuje da se sudovi Unije u kontekstu državnih potpora često pozivaju na „otvoreni” natječajni postupak. Međutim, upotrebom riječi „otvoreni” ne upućuje se na konkretan postupak u skladu s direktivama o javnoj nabavi. Stoga Komisija smatra da se riječ „konkurentan” čini primjerenijom. U toj komunikaciji Komisija napominje i da se time se ne želi odstupati od materijalnih uvjeta utvrđenih u sudskoj praksi.

- (304) Drugo, Zakonom 166/2009 zainteresiranim stranama jasno je dano do znanja da će se nakon završetka natječajnog postupka sklopiti novi ugovor o javnim uslugama i da je iznos naknade za pružanje javne usluge utvrđen na najviše 19 839 226 EUR godišnje. Osim toga, u pozivu na iskaz interesa navedeno je da je cilj prodati društvo Caremar po cijeni većoj od 6 000 000 EUR. Nadalje, kako je potvrdila Italija, devet strana koje su prihvaćene u sljedeću fazu natječajnog postupka imalo je na raspolaganju sve relevantne informacije o opsegu prodaje, uključujući nacrt ugovora o javnim uslugama koji su trebali sklopiti kupac i Italija. Zahvaljujući tomu te mogle su odlučiti hoće li dostaviti ponudu i koliko će ponuditi. Na temelju toga Komisija smatra da je iz poziva na iskaz interesa bilo dovoljno jasno da se prodaja odnosi na društvo Caremar u kombinaciji s novim ugovorom o javnim uslugama. Nakon što su iskazale interes, strane su dobile pristup svim informacijama koje su im bile potrebne da odluče o tome hoće li dostaviti ponudu.
- (305) Treće, Komisija smatra da je poziv na iskaz interesa privukao znatan broj potencijalnih ponuditelja, čak 10.
- (306) Četvrto, svih devet društava pozvanih u sljedeću fazu natječajnog postupka zatim je od regije Kampanije dobilo detaljne informacije o postupku (vidjeti uvodnu izjavu 73.).
- (307) Peto, poziv je sadržavao minimalne informacije potrebne za dostavljanje iskaza interesa (tj. nastavak pružanja javne usluge) i nije mogao dovesti do isključenja inače zainteresiranih pomorskih prijevoznika. Tijela za planiranje odlučila su zajamčiti kontinuitet javne usluge i vezu otoka Napuljskog zaljeva s kopnom. S tim su uvjetom, kako je prethodno objašnjeno, bili unaprijed upoznati svi potencijalni prijevoznici koji su iskazali interes za sudjelovanje u natječajnom postupku. Komisija također napominje da su sve relevantne informacije o kriterijima za odabir i daljnjem tijeku postupka navedene u pozivu, koji je zaprimilo svih devet strana koje su primljene u fazu nadmetanja i koji je Italija dostavila Komisiji.
- (308) Naposljetku, kako je navedeno u odluci o proširenju postupka iz 2012. (točke od 138. do 144.), izvorni nacrt poziva na podnošenje ponuda za Caremar uključivao je određene tehničke i financijske zahtjeve (tj. unaprijed utvrđena količina prijedanih nautičkih milja i razina prometa u sektoru pomorskog prijevoza) zbog kojih bi samo broderska društva mogla sudjelovati u natječajnom postupku. Međutim, kako je navedeno u uvodnoj izjavi 70., objavljeni poziv na podnošenje ponuda više nije uključivao te tehničke kriterije, koji su zamijenjeni financijskim zahtjevima koji se odnose na odgovarajuće gospodarske i financijske kapacitete, što se dokazuje potvrdom najmanje dviju financijskih institucija o gospodarskim i financijskim kapacitetima u iznosu od 6 milijuna EUR ili neto imovini u iznosu od najmanje 6 milijuna EUR (vidjeti uvodnu izjavu 70.). Komisija smatra da su navedeni financijski zahtjevi, koji su povezani s najnižom cijenom utvrđenom za prodaju društva Caremar (vidjeti uvodnu izjavu 74.), potrebni kako bi se osigurali financijski kapaciteti ponuditelja zainteresiranih za kupnju tog društva i zajamčio kontinuitet usluga pomorskog prijevoza u Napuljskom zaljevu u skladu s odredbama novog ugovora o javnim uslugama. Nadalje, kao što je vidljivo iz natječajnog postupka, ti zahtjevi nisu spriječili sudjelovanje odgovarajućeg broja mogućih ponuditelja.
- (309) Namjera regije Kampanije da proda društvo Caremar i s uspješnim ponuditeljem sklopi novi ugovor o javnim uslugama u trajanju od devet godina bila je objavljena tako da su svi mogući ponuditelji na relevantnom regionalnom ili međunarodnom tržištu mogli znati za nju. Nadalje, Komisija uzima u obzir da su potencijalni ponuditelji mogli lako iskazati svoj interes i u toj se fazi nisu morali ni na što obvezati. Pod uvjetom da su mogle dokazati da ispunjavaju jedini kriterij za odabir, tj. da mogu zajamčiti kontinuitet usluge, te su strane dobile pristup svim potrebnim informacijama i dovoljno vremena da odluče koliko žele ponuditi za društvo Caremar i za pružanje usluga.
- (310) Naposljetku, Komisija primjećuje da je komunikacija sa zainteresiranim ponuditeljima omogućila da ih se jednako i propisno obavješćuje u svakoj fazi natječajnog postupka, kako je opisano u uvodnim izjavama od 67. do 77.
- (311) Zbog tih razloga Komisija smatra da je natječajni postupak u cjelini bio konkurentan i transparentan te da su otklonjene njezine sumnje iz odluke o pokretanju postupka iz 2011. i odluke o proširenju postupka iz 2012. u vezi s tim da natječajni postupak nije bio dovoljno transparentan zbog mogućih nedostataka u pozivu na iskaz interesa.

Nediskriminirajuća priroda natječajnog postupka

- (312) U točki 92. Komunikacije o pojmu potpore naglašava se da su nediskriminirajući tretman svih ponuditelja u svim fazama postupka te objektivni kriteriji za odabir i dodjelu utvrđeni prije postupka prijeko potrebni uvjeti da bi se osiguralo da je transakcija koja proizlazi iz toga u skladu s tržišnim uvjetima. Nadalje, u toj točki ističe se da bi, kako bi se zajamčio jednak tretman, kriteriji za dodjelu ugovora trebali omogućiti objektivno uspoređivanje i procjenjivanje ponuda.
- (313) Kako je prethodno navedeno (vidjeti uvodnu izjavu 303.), u pozivu na iskaz interesa naveden je samo uvjet da ponuditelji moraju moći „zajamčiti kontinuitet usluge pomorskog prijevoza”. Svih 10 strana koje su odgovorile na taj poziv i iskazale interes bilo je svjesno te obveze. Komisija smatra da je taj kriterij bio objektivna te da su sve zainteresirane strane o njemu dovoljno jasno obaviještene u pozivu na iskaz interesa. U pozivu je navedeno da je kriterij za dodjelu najbolja cijena i navedena je metodologija za njezin izračun (vidjeti uvodnu izjavu 73.). Taj objektivni kriterij omogućio je objektivnu usporedbu i ocjenu ponuda jer se temeljio na iznosu ponuđenog popusta u odnosu na najveći iznos naknade utvrđen u pozivu na podnošenje ponuda i na cijeni ponuđenoj za stjecanje društva Caremar u odnosu na najnižu cijenu utvrđenu u pozivu na podnošenje ponuda.
- (314) Devet zainteresiranih ponuditelja koji su primljeni u sljedeću fazu natječajnog postupka zatim je pozvano na podnošenje ponude nakon što su zaprimili iste informacije (vidjeti uvodnu izjavu 73.). Svi ponuditelji imali su mogućnost zatražiti pojašnjenja prije roka za podnošenje ponuda, a regija Kampanija radi što veće transparentnosti prije tog roka objavila je i odgovore na najčešća pitanja (vidjeti uvodnu izjavu 73.). Natječajni odbor objavio je ishod postupka odabira na javnoj sjednici održanoj 29. srpnja 2013. i svi su ponuditelji obaviješteni o diskrecijskom postupku provjere koji je pokrenula regija Kampanija kako bi provjerila primjerenost i pouzdanost najbolje ponude, kao i o ishodu tog postupka (vidjeti uvodnu izjavu 73.).
- (315) Stoga su otklonjene Komisijine sumnje iz odluke o pokretanju postupka iz 2011. u to da poziv na iskaz interesa možda nije bio dovoljno transparentan i bezuvjetan. Sve su strane bile pravilno i jednako obaviještene tijekom različitih koraka natječajnog postupka, što im je omogućilo da dostave ponudu potpuno upoznate s postupkom i zahtjevima. Komisija smatra i da su kriteriji dodjele omogućivali objektivnu usporedbu i ocjenu ponuda.

Pružanje usluga po najmanjem trošku za zajednicu

- (316) U točki 65. Komunikacije o uslugama od općeg gospodarskog interesa utvrđuje se da je na temelju sudske prakse Suda u postupku javne nabave postojanje državne potpore isključeno samo ako postupak omogućuje odabir ponuditelja sposobnog za pružanje usluge po „najmanjem trošku za zajednicu”.
- (317) U ovom je slučaju raspisan natječaj na temelju najniže cijene za novi ugovor o javnim uslugama u kombinaciji s društvom Caremar, a ne samo za ugovor o javnim uslugama. Italija je odlučila da bi cijena za prodaju društva Caremar trebala biti veća od 6 000 000 EUR (vidjeti uvodnu izjavu 74.), dok je za novi ugovor o javnim uslugama utvrdila najveći iznos za cijelo trajanje novog ugovora o javnim uslugama, koji je bilo moguće umanjiti.
- (318) U točki 67. Komunikacije o uslugama od općeg gospodarskog interesa navodi se da najniža cijena očito ispunjava četvrti kriterij iz presude *Altmark*.
- (319) Komisija napominje da je Italija obratila posebnu pozornost na odabir prijevoznika koji bi pružao uslugu po najnižoj cijeni i primijenila formulu opisanu u uvodnoj izjavi 73. Formula koja se koristi za izračun najviše neto cijene sadržava određenu stopu prilagodbe koja se temelji na povratu od devetogodišnjih državnih obveznica kako bi se uzelo u obzir trajanje ugovora. Kako je nadalje navedeno u uvodnoj izjavi 308., tehnički kriteriji koji su dostavljeni u izvornom nacrtu natječaja uklonjeni su prije objave natječaja i zamijenjeni financijskim zahtjevima, čime su zajamčene konkurentnost i transparentnost postupka. Osim toga, poziv na podnošenje ponuda sadržavao

je sve informacije potrebne za sastavljanje financijske i tehničke ponude te poziv svim ponuditeljima da pristupe „sobi s podacima” u kojoj su prema potrebi mogli pregledati i kopirati sve relevantne informacije o društvu Caremar, njegovu industrijskom planu i dokumentu o uslugama. Stoga Komisija smatra da je primjena najniže cijene kao kriterija za dodjelu za predmetnu uslugu u kombinaciji s prodajom društva Caremar omogućila Italiji da stvori učinkovito tržišno natjecanje i dobije uslugu s najvećom mogućom vrijednošću po najnižoj cijeni za zajednicu.

- (320) Naročito kad je riječ o povezivanju usluge s prodajom društva Caremar, Komisija je u odluci o proširenju postupka iz 2012. zauzela privremeno stajalište da bi raspisivanje natječaja za novi ugovor o javnim uslugama bez obveze preuzimanja plovila društva Caremar potrebnih za obavljanje javne usluge dovelo do manjeg troška za zajednicu.
- (321) Komisija je prethodno već zaključila da je natječajni postupak bio dovoljno transparentan i nediskriminirajući da bi se omogućilo sudjelovanje što većeg broja potencijalnih ponuditelja. Naime, nakon široke objave poziva na iskaz interesa, 10 pomorskih prijevoznika odgovorilo je potvrdno, a devet ih je primljeno u fazu nadmetanja. Sve relevantne informacije o natječajnom postupku navedene su u pismu s pozivom koje je zaprimilo tih devet prijevoznika.
- (322) Nakon faze iskazivanja interesa podnesene su tri konkurentne ponude, koje je regija Kampanija ocijenila.
- (323) Obvezni uvjet da se zajamči kontinuitet javne usluge te povezivanje imovine s obvezom pružanja javne usluge međusobno su povezani. Konkretno, povezivanjem prodaje društva Caremar s novim ugovorom o javnim uslugama, stjecatelj, udruženje poduzetnika SNAV/Rifim, automatski postaje obavezan osigurati kontinuitet javne usluge te dobiva prioritet u pogledu vezova. U nastavku se navode razlozi zbog kojih Komisija smatra da povezivanje društva Caremar s novim ugovorom o javnim uslugama i dodjelom prioriteta u pogledu vezova ne dovodi do cijene niže od cijene odvojene prodaje imovine i tog ugovora.
- (324) Caremar posluje isključivo u svrhu pružanja javne usluge i osiguravanja teritorijalnoga kontinuiteta. Osim toga, sva plovila društva Caremar upotrebljavala su se i trenutačno se upotrebljavaju za javnu uslugu. Nadalje, njegova su plovila u skladu s tehničkim zahtjevima predviđenima u novom ugovoru o javnim uslugama. To znači da bi zahvaljujući prodaji tih plovila u kombinaciji s povjeravanjem novog ugovora o javnim uslugama svako društvo (čak i ono koje nema plovila koja ispunjavaju tehničke zahtjeve uvedene novim ugovorom o javnim uslugama) moglo ispuniti uvjete novog ugovora o javnim uslugama u smislu vrste plovila koja će se upotrebljavati za pružanje usluge od općeg gospodarskog interesa. Ne može se tvrditi da bi privatni prodavatelj dobio veću cijenu da su se ta ili neka druga plovila prodavala bez navedenog uvjeta. Naime, vrijednost plovila društva Caremar uglavnom se temeljila na njihovoj prikladnosti za ispunjavanje obveze pružanja javne usluge obuhvaćene novim ugovorom o javnim uslugama. Bez povezanosti s novim ugovorom o javnim uslugama ta bi plovila privukla malu komercijalnu potražnju, osim u slučaju kupnje radi kratkoročnog ulaganja, obnavljanja ili modernizacije. S obzirom na to ne čini se vjerojatnim da bi se plovila mogla prodati za potrebe pomorskog prijevoza po cijeni većoj od one predviđene proračunom ako to ne bi uključivalo uvjet nastavka pružanja javne usluge.
- (325) Osim toga, da se natječaj za ugovor o javnim uslugama raspisao odvojeno od prodaje društva Caremar, Komisija smatra malo vjerojatnim da bi potencijalni ponuditelji mogli imati takve znatne resurse (koji se sastoje od devet plovila te industrijske i komercijalne opreme) na raspolaganju za ponovnu upotrebu kako bi se ispunile obveze pružanja javne usluge utvrđene u novom ugovoru o javnim uslugama. To potvrđuje i činjenica da novi ugovor sadržava posebne zahtjeve za plovila koja će se upotrebljavati na linijama obuhvaćenima javnom uslugom (vidjeti uvodnu izjavu 88.) i kazne u slučaju nepoštovanja određenih minimalnih standarda kvalitete (vidjeti uvodnu izjavu 83.). Svaki prijevoznik koji je imao potrebne resurse vjerojatno bi ih već upotrebljavao na drugim linijama, a njihova ponovna upotreba u skladu s novim ugovorom o javnim uslugama nužno bi dovela do gubitka prihoda od njihove prethodne upotrebe.

- (326) Komisija stoga smatra da je povezivanje tih brodova s ugovorom o javnim uslugama omogućilo dobivanje više cijene za plovila društva Caremar od cijene koju bi Italija dobila zasebnom prodajom plovila. Činjenica da bi u zamjenu za prometovanje plovilima na linijama obuhvaćenima javnom uslugom njihov stjecatelj na razdoblje od devet godina primao naknadu za pružanje javne usluge učinila je ta plovila privlačnijima s poduzetničkog stajališta nego da su se prodavala zasebno. Na temelju toga Komisija zaključuje da Italija nije uvela uvjete koji bi vjerojatno snizili cijenu ili koje privatni prodavatelj ne bi zahtijevao.
- (327) Komisija zaključuje da je otklonjena njezina sumnja u to da se raspisivanjem natječaja za novi ugovor o javnim uslugama u kombinaciji s društvom Caremar ne bi mogao postići manji trošak za zajednicu.
- (328) S obzirom na navedeno Komisija smatra da je primjena najniže cijene kao kriterija za dodjelu novog ugovora o javnim uslugama u kombinaciji s društvom Caremar privukla više pomorskih prijevoznika da izraze interes za kupnju društva Caremar i pružanje javne usluge pomorskog prijevoza na otocima Napuljskog zaljeva.
- (329) Na temelju prethodno navedenoga Komisija zaključuje da je u slučaju predmetne mjere ispunjen četvrti kriterij iz presude Altmark.

9.1.2.5. Zaključak

- (330) Budući da su kumulativno ispunjena četiri uvjeta koja je Sud utvrdio u predmetu Altmark, Komisija zaključuje da dodjelom novog ugovora o javnim uslugama u kombinaciji s društvom Caremar i prioritetom u pogledu vezova za Caremar ne nastaje gospodarska prednost tom društvu ni njegovu stjecatelju, udruženju poduzetnika SNAV/Rifim.
- (331) Budući da nisu ispunjeni svi kriteriji iz članka 107. stavka 1. UFEU-a, Komisija zaključuje da dodjela ugovora o javnim uslugama u kombinaciji s privatizacijom društva Caremar i prioritetom u pogledu vezova za Caremar i njegova stjecatelja, udruženje poduzetnika SNAV/Rifim, ne čini državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a.

9.1.3. Mjere utvrđene Zakonom 163/2010

- (332) Komisija je u odluci o pokretanju postupka iz 2011. zauzela privremeno stajalište da sve mjere utvrđene Uredbom sa zakonskom snagom 125/2010, koja je uz izmjene pretvorena u Zakon 163/2010, čine državnu potporu u korist društava bivše grupe Tirrenia, uključujući Caremar, jer su korisnici mogli upotrijebiti te mjere kako bi pokrili potrebe za likvidnošću i time poboljšali svoj ukupni financijski položaj.
- (333) Na temelju informacija koje je dobila u okviru službenog istražnog postupka Komisija smatra da bi tri mjere trebalo zasebno ocijeniti.

9.1.3.1. Moguća upotreba sredstava namijenjenih nadogradnji brodova za potrebe likvidnosti

- (334) Državna sredstva: predmetna sredstva dodijelila je država iz vlastitog proračuna (vidjeti uvodnu izjavu 130.) i njihova upotreba za potrebe likvidnosti omogućena je Zakonom 163/2010. Mjera se stoga može pripisati državi i dodijeljena je putem državnih sredstava.
- (335) Selektivnost: predmetna mjera odobrena je samo društvima bivše grupe Tirrenia, uključujući Caremar, i stoga je selektivna.
- (336) Gospodarska prednost: Italija navodi da je Caremar iskoristio predmetna sredstva za radove modernizacije flote kako bi se ona uskladila s međunarodnim sigurnosnim normama. Neki radovi izvodili su se na dvije jedinice u floti društva Caremar, koje su bez naknade prenesene društvu Laziomar (vidjeti uvodnu izjavu 203.). Prema navodima Italije, ta sredstva nikad nisu korištena za potrebe likvidnosti (vidjeti uvodnu izjavu 203.), a Komisija nije utvrdila dokaze o suprotnome.

- (337) Budući da Caremar nije koristio ta sredstva za potrebe likvidnosti kako bi izbjegao troškove koje bi inače morao pokriti vlastitim financijskim sredstvima, sumnje iznesene u odluci o pokretanju postupka iz 2011. više nisu opravdane i Komisija smatra da stoga za Caremar nije nastala nikakva gospodarska prednost zbog upotrebe predmetnih sredstava.
- (338) Zaključak: budući da nisu ispunjeni svi kriteriji utvrđeni u članku 107. stavku 1. UFEU-a, Komisija zaključuje da se mjera ne smatra državnom potporom u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a.

9.1.3.2. Porezna izuzeća povezana s postupkom privatizacije

- (339) Kako je opisano u uvodnoj izjavi 102. točki (a), u skladu s člankom 1. Zakona 163/2010 određene radnje i postupci u okviru privatizacije grupe Tirrenia opisani u članku 19.b stavcima od 1. do 15. Uredbe sa zakonskom snagom 135/2009, uz izmjene pretvorene u Zakon 166/2009, oslobođeni su od svih poreza koji se obično plaćaju za te radnje i postupke.
- (340) Komisija najprije navodi da se moraju ocijeniti dva odvojena prijenosa: i. prijenos bivših društava kćeri društva Tirrenia, tj. društava Caremar, Saremar i Toremar, s društva Tirrenia na regije Kampaniju, Sardiniju i Toskanu, ii. prijenos društva Caremar s regije Kampanije na udruženje poduzetnika SNAV/Rifim. Porezna izuzeća konkretno se odnose na pristojbu za upis u registar, pristojbe za upis u zemljišne knjige i upis hipoteke, biljege, PDV i porez na dobit trgovačkih društava. Korisnici te mjere potpore bili bi prodavatelj, kupac ili oboje. Ova se Odluka odnosi samo na drugi prijenos ⁽²¹¹⁾.
- (341) Komisija prvo navodi da se na temelju Predsjedničke uredbe br. 633 od 26. listopada 1972. prijenosi vremenski neograničenih djelatnosti ili poslovnih jedinica na drugo društvo ne smatraju isporukom robe i stoga su oslobođeni od PDV-a. Stoga, s obzirom na to da se na transakcije kao što je prodaja društva Caremar udruženju poduzetnika SNAV/Rifim ne primjenjuje PDV, poreznim izuzećem nije mogla nastati prednost za Caremar povezana s PDV-om. Nadalje, Komisija napominje da se u kupoprodajnom ugovoru za društvo Caremar jasno navodi da kupac, tj. SNAV/Rifim, mora snositi sve troškove povezane s prodajom (pristojbe za upis, javnobilježnički troškovi, pristojbe za upis u zemljišne knjige i upis hipoteke, biljezi itd.), bez upućivanja na oslobođenja od tih poreza koja bi se primjenjivala na SNAV/Rifim. Kad je riječ o oslobođenju od poreza na dobit trgovačkih društava, taj porez primjenjuje se samo na prihode koje je ostvario porezni obveznik. Međutim, u ovom je slučaju udruženje poduzetnika SNAV/Rifim kupilo društvo Caremar od regije Kampanije, što znači da je ta transakcija bila trošak za SNAV/Rifim i da stoga nije trebao platiti porez na dobit. Stoga se ta mjera ne primjenjuje na SNAV/Rifim. S obzirom na navedeno Komisija zaključuje da ni Caremar ni SNAV/Rifim nisu ostvarili korist od tih poreznih izuzeća.
- (342) Zbog tih razloga nijedno od prethodno navedenih poreznih izuzeća ne čini državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a.

9.1.3.3. Mogućnost upotrebe sredstava FAS-a za ispunjavanje potreba za likvidnošću

- (343) U odluci o pokretanju postupka iz 2011. i odluci o proširenju postupka iz 2012. Komisija je utvrdila mogućnost da društva (bivše) grupe Tirrenia, uključujući Caremar, upotrebljavaju sredstva FAS-a ⁽²¹²⁾ za ispunjavanje trenutačnih potreba za likvidnošću. Međutim, u okviru službenog istražnog postupka Italija je pojasnila da sredstva FAS-a nisu zamišljena kao dodatna naknada za Caremar ili SNAV/Rifim (ili bilo koje drugo društvo bivše grupe Tirrenia ili njihove odgovarajuće stjecatelje). Umjesto toga ta su sredstva bila dostupna da bi se dopunila proračunska sredstva za plaćanje naknada za pružanje javne usluge društvima bivše grupe Tirrenia ako se ona pokažu nedostatnima. Naime, na temelju članka 1. stavka 5.b Zakona 163/2010 regije mogu koristiti sredstva FAS-a za financiranje dijela redovne naknade za pružanje javne usluge i time zajamčiti kontinuitet javnih usluga pomorskog prijevoza. Drugim riječima, ta se mjera odnosi samo na raspodjelu sredstava u talijanskom državnom proračunu za plaćanje naknada za pružanje javne usluge.

⁽²¹¹⁾ Prvi prijenos ocijenjen je u Odluci (EU) 2020/1412 (vidjeti uvodnu izjavu 417. i dalje te odluke).

⁽²¹²⁾ Sredstva iz fonda *Fondo Aree Sottoutilizzate*, vidjeti uvodnu izjavu 102. točku (b).

- (344) S obzirom na prethodno navedeno Komisija zaključuje da su sredstva FAS-a samo izvor financiranja koji državi omogućuje plaćanje naknada za pružanje javne usluge (dodijeljenih na temelju produljene prvotne konvencije) i ne čine zasebnu mjeru od koje Caremar može ostvariti dodatnu korist uz te naknade za pružanje javne usluge. Stoga moguća upotreba sredstava FAS-a ne čini državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a.

9.1.4. Zaključak o postojanju potpore

- (345) Na temelju prethodno navedene ocjene Komisija zaključuje sljedeće:

- naknada dodijeljena društvu Caremar za prometovanje na pomorskim linijama u razdoblju od 1. siječnja 2009. do 31. srpnja 2012. (tj. produljenje prvotne konvencije) i prioritet u pogledu vezova povezan s pružanjem tih usluga čine državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a,
- dodjela novog ugovora o javnim uslugama za razdoblje od 16. srpnja 2015. do 15. srpnja 2024., u kombinaciji s privatizacijom društva Caremar i prioritetom u pogledu vezova povezanim s pružanjem tih usluga, u skladu je s četiri kriterija iz presude Altmark i stoga ne čini državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a,
- budući da Caremar sredstva namijenjena nadogradnji brodova nije koristio za potrebe likvidnosti kako je omogućeno Zakonom 163/2010, ta mjera ne čini državnu potporu u korist društva Caremar u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a,
- porezna izuzeća povezana s postupkom privatizacije društva Caremar ne čine državnu potporu u korist društva Caremar ili udruženja poduzetnika SNAV/Rifim u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a,
- mogućnost upotrebe sredstava FAS-a za ispunjavanje potreba za likvidnošću, kako je utvrđena Zakonom 163/2010, ne čini državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a.

9.2. Zakonitost potpore

- (346) Mjere potpore obuhvaćene područjem primjene ove Odluke stupile su na snagu prije službenog odobrenja Komisije. Stoga je te mjere potpore, ako nisu bile izuzete od obveze prijave u skladu s Odlukom 2005/842/EZ ili Odlukom 2012/21/EU, Italija dodijelila protivno članku 108. stavku 3. UFEU-a ⁽²¹³⁾.

9.3. Spoјivost potpore

- (347) Spoјivost naknade za pružanje javne usluge dodijeljene društvu Caremar na temelju produljene prvotne konvencije i povezanog prioriteta u pogledu vezova mora se ocijeniti u odnosu na članak 106. stavak 2. UFEU-a.

- (348) Kako je već navedeno (odjeljak 3.1.1.), produljenje prvotne konvencije nakon kraja 2008. provedeno je na temelju pravnih akata donesenih nakon te godine, i to kako slijedi:

- (a) Uredbom sa zakonskom snagom 207/2008, pretvorenom u Zakon 14/2009, utvrđeno je produljenje prvotne konvencije od 1. siječnja 2009. do 31. prosinca 2009.;
- (b) Uredbom sa zakonskom snagom 135/2009, pretvorenom u Zakon 166/2009, među ostalim je utvrđeno produljenje prvotne konvencije od 1. siječnja 2010. do 30. rujna 2010.;
- (c) Uredbom sa zakonskom snagom 125/2010, pretvorenom u Zakon 163/2010, predviđeno je dodatno produljenje prvotne konvencije od 1. listopada 2010. do kraja postupka privatizacije društava Tirrenia i Siremar.

- (349) U tom kontekstu Komisija napominje da su ta tri produljenja prethodila Odluci 2012/21/EU i Okviru za usluge od općeg gospodarskog interesa iz 2011., koji su stupili na snagu 31. siječnja 2012. Međutim, članak 10. Odluke 2012/21/EU i točka 69. Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa iz 2011. sadržavaju pravila za njihovu primjenu i na potporu dodijeljenu prije njihova stupanja na snagu.

⁽²¹³⁾ Komisija će u odjeljku 5.3.1. ocijeniti je li to doista bio slučaj.

- (350) Konkretno, u članku 10. točki (a) Odluke 2012/21/EU predviđa se sljedeće: „svaki program potpora koji je stupio na snagu prije stupanja na snagu ove Odluke [tj. prije 31. siječnja 2012.], a koji je bio usklađen s unutarnjim tržištem i izuzet od obveze prijave u skladu s Odlukom [o uslugama od općeg gospodarskog interesa iz 2005.], nastaviti će biti usklađen s unutarnjim tržištem i izuzet od obveze prijave za sljedeće razdoblje od 2 godine”. To znači da će se potpora dodijeljena u razdoblju od stupanja na snagu Odluke 2005/842/EZ 19. prosinca 2005. do stupanja na snagu Odluke 2012/21/EU 31. siječnja 2012. smatrati spojivom s unutarnjim tržištem, ali samo od datuma na koji je dodijeljena do 30. siječnja 2014., uključujući taj dan. Nadalje, u članku 10. točki (b) navodi se sljedeće: „svaka potpora koja je stupila na snagu prije stupanja na snagu ove Odluke [tj. prije 31. siječnja 2012.], a nije bila usklađena s unutarnjim tržištem, niti je bila izuzeta od obveze prijave u skladu s Odlukom 2005/842/EZ, no ispunjava uvjete utvrđene ovom Odlukom, smatrat će se usklađenom s unutarnjim tržištem i izuzetom od obveze prethodne prijave”.
- (351) U točkama 68. i 69. Okvira o uslugama od općeg gospodarskog interesa iz 2011. utvrđeno je da će Komisija primjenjivati načela predviđena tim okvirom na sve prijavljene projekte potpore, neovisno o tome jesu li prijavljeni prije ili nakon 31. siječnja 2012., te na sve nezakonite potpore o kojima će odlučivati nakon 31. siječnja 2012., čak i ako je potpora dodijeljena prije 31. siječnja 2012. U potonjem slučaju nisu primjenjive odredbe iz točaka 14., 19., 20., 24., 39. i 60. Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa iz 2011.
- (352) S obzirom na navedeno, prethodno opisana pravila o primjeni Odluke 2005/842/EZ, Odluke 2012/21/EU i Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa iz 2011., kako je prethodno opisan, znače da se naknada za pružanje javne usluge dodijeljena društvu Caremar u razdoblju od 1. siječnja 2009. do 31. srpnja 2012. tijekom razdoblja produljenja prvotne konvencije može ocijeniti na temelju Odluke 2005/842/EZ ili, ako potpora nije obuhvaćena Odlukom 2005/842/EZ, na temelju Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa iz 2011. (ne uzimajući u obzir odredbe iz točaka 14., 19., 20., 24., 39. i 60. Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa iz 2011. jer su sva produljenja prvotne konvencije donesena prije 31. siječnja 2012.)⁽²¹⁴⁾.
- (353) Komisija napominje da su Odluka 2005/842/EZ i Odluka 2012/21/EU primjenjive samo na državnu potporu u obliku naknade za pružanje javnih usluga za pomorske veze s otocima na kojima prosječni godišnji promet tijekom dvije financijske godine koje su prethodile godini povjeravanja usluge od općeg gospodarskog interesa ne premašuje 300 000 putnika.
- (354) Na temelju podataka koje je dostavila Italija (vidjeti tablice 3. i 9. u uvodnim izjavama 175. i 176.) ne može se zaključiti da prosječni godišnji putnički promet tijekom dvije financijske godine koje su prethodile svakom produljenju prvotne konvencije nije premašio 300 000 putnika. Dostavljene brojke zapravo su iznad tog praga⁽²¹⁵⁾ ili su podaci nepotpuni⁽²¹⁶⁾.
- (355) Komisija će stoga ocijeniti ispunjava li naknada za pružanje javne usluge dodijeljena društvu Caremar za prometovanje na pomorskim linijama na temelju produljene prvotne konvencije (tj. osam linija u Napuljskom zaljevu na kojima se prometovalo u razdoblju od 1. siječnja 2009. do 31. srpnja 2012. i tri linije na Poncijskim otocima na kojima se prometovalo u razdoblju od 1. siječnja 2009. do 31. svibnja 2011.) uvjete iz Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa iz 2011. Kako je navedeno u uvodnoj izjavi 351., s obzirom na to da je potpora dodijeljena prije 31. siječnja 2012. (tj. stupanja na snagu Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa iz 2011.), Okvir za usluge od općeg gospodarskog interesa iz 2011. i dalje se primjenjuje, uz iznimku odredaba iz točaka 14., 19., 20., 24., 39. i 60.

⁽²¹⁴⁾ Prvotna konvencija produljena je tripot: 30. prosinca 2008. (do 31. prosinca 2009.), 25. rujna 2009. (do 30. rujna 2010.) i 5. kolovoza 2010. (do 31. srpnja 2012.).

⁽²¹⁵⁾ To vrijedi za putnički promet na linijama Capri/Sorrento 2009. i 2010. te Capri/Napulj 2009., 2010., 2011. i 2012.

⁽²¹⁶⁾ Italija nije dostavila podatke za dvije godine koje su prethodile prvom i drugom produljenju (30. prosinca 2008. i 25. rujna 2009.) Kad je riječ o trećem produljenju (5. kolovoza 2010.), Italija je dostavila podatke za 2009. i 2010., ali ne i za 2008. U svakom slučaju, za te su godine važni samo podaci koji se odnose na linije Capri/Sorrento i Capri/Napulj, dok su za ostale linije dostavljeni zbirni podaci, tj. za liniju Ischia/Procida/Napulj nisu izdvojene relacije Ischia/Procida, Procida/Napulj i Ischia/Napulj, a za liniju Ischia/Procida/Pozzuoli nije izdvojena relacija Procida/Pozzuoli. Za 2010. podaci su dostavljeni u zbirnom obliku, osim za linije Capri/Sorrento i Capri/Napulj.

9.3.1. Stvarna usluga od općega gospodarskog interesa

- (356) U skladu s točkom 12. Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa iz 2011. „[p]otpota se mora dodijeliti za stvarnu i točno definiranu uslugu od općeg gospodarskog interesa navedenu u članku 106. stavku 2. Ugovora”. U točki 13. pojašnjava se da „države članice ne mogu povezati posebne obveze pružanja javne usluge s uslugama koje već pružaju ili koje mogu pružati na zadovoljavajući način i pod uvjetima kao što su cijena, objektivna obilježja kvalitete, kontinuitet i pristup usluzi koji su u skladu s općim interesom, kako ga je utvrdila država, poduzetnici koji posluju u uobičajenim tržišnim uvjetima. Kad je riječ o tome može li neku uslugu pružati tržište, ocjena Komisije ograničena je na provjeru je li država članica u svojoj definiciji počinila očitu pogrešku, osim ako je u odredbama prava Unije predviđen stroži standard.” Naposljetku, u točki 56. Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa iz 2011. upućuje se na „široko diskrecijsko pravo država članica” kad je riječ o prirodi usluga koje bi se mogle smatrati uslugama od općeg gospodarskog interesa.
- (357) Ocjena stvarne prirode usluga od općeg gospodarskog interesa mora se provesti i s obzirom na Komunikaciju o uslugama od općeg gospodarskog interesa (vidjeti uvodne izjave 170. i 186.), Uredbu (EEZ) br. 3577/92 (vidjeti uvodne izjave 173., 174. i 175.) i sudsku praksu (vidjeti uvodne izjave 176. i 177.). Stoga Komisija za razdoblje produljenja mora ocijeniti sljedeće:
- (a) je li postojala **korisnička potražnja**;
 - (b) jesu li tu potražnju mogli zadovoljiti prijevoznici na tržištu, a da javne vlasti u tom smislu nisu utvrdile obvezu (**postojanje tržišnog nedostatka**);
 - (c) je li nalažanje jednostavnih obveza pružanja javne usluge bilo nedovoljno da bi se nadoknadio taj nedostatak (**najmanje narušavajući pristup**).

Korisnička potražnja

- (358) Na temelju produljene prvotne konvencije društvu Caremar povjereno je pružanje usluga linijskog pomorskog prijevoza putnika i vozila (uključujući spasilačka vozila), po unaprijed određenim cijenama, trajektima i brzim plovilima (odnosno TMV-om za usluge mješovitog prijevoza ili hidrokrilcem za prijevoz putnika) u skladu s voznim redovima navedenima u programu pomorskog prijevoza koji je utvrdila regija Kampanija, kako je navedeno u odjeljku 3.3.1. Obveza pružanja javne usluge uvedena društvu Caremar odnosila se na luke u koje će se uplovljavati, vrstu plovila na pomorskim vezama na kojima se prometuje u okviru sustava javnih usluga, učestalost, vozni red i kontinuitet usluge, kvalitetu usluge i najviše cijene karata koje se mogu naplatiti (vidjeti uvodne izjave od 40. do 44.). Obveza pružanja javne usluge koju je Caremar imao u vrijeme produljenja (tj. 1. siječnja 2009., 1. listopada 2010. i 1. listopada 2010.) bila je ista kao ona predviđena prvotnom konvencijom (vidjeti uvodnu izjavu 37.).
- (359) Komisija najprije podsjeća na to da je Italija uvela obvezu pružanja javne usluge utvrđenu u prvotnoj konvenciji uglavnom kako bi osigurala teritorijalni kontinuitet između kopna i otoka te doprinijela gospodarskom razvoju predmetnih otoka redovitim i pouzdanim uslugama pomorskog prijevoza. Komisija je već zaključila (vidjeti uvodnu izjavu 242.) da to doista jesu legitimni ciljevi od javnog interesa.
- (360) Kad je riječ o potražnji korisnika, razmatranja koja su već navedena u uvodnim izjavama 243. i 244. primjenjuju se i na produljenu prvotnu konvenciju. Naime, iz detaljnih statističkih podataka po linijama koje je Italija dostavila u vezi s putnicima, vozilima i teretom koje je Caremar prevezao u razdoblju od 2009. do 2012. vidi se da je na linijama na kojima je prometovao Caremar postojala znatna potražnja koja je s vremenom ostala stabilna (vidjeti uvodnu izjavu 174.).

Postojanje tržišnog nedostatka

- (361) Kad je riječ o postojanju tržišnog nedostatka na linijama na kojima je Caremar prometovao u Napuljskom zaljevu, zbog razloga navedenih u uvodnim izjavama od 362. do 366. Komisija smatra da se njezin zaključak o stanju tržišnog natjecanja u vrijeme povjeravanja novog ugovora o javnim uslugama (vidjeti uvodnu izjavu 259.) primjenjuje i na razdoblje od 2009. do 2012., tj. na vrijeme produljenja prvotne konvencije.
- (362) Prvo, linije obuhvaćene javnom uslugom na kojima je Caremar prometovao tijekom razdoblja produljenja prvotne konvencije u Napuljskom zaljevu (tj. u razdoblju od 1. siječnja 2009. do 31. srpnja 2012.) bile su iste kao one koje su mu povjerene na temelju novog ugovora o javnim uslugama (vidjeti uvodnu izjavu 34. točku (a) i uvodnu izjavu 84.), a obveza pružanja javne usluge uvedena društvu Caremar u tom razdoblju samo se neznatno razlikovala od obveza uvedenih na temelju novog ugovora o javnim uslugama u smislu učestalosti i voznih redova, kako je navedeno u uvodnoj izjavi 39. Naime, i na temelju novog ugovora o javnim uslugama i na temelju produljene prvotne konvencije Caremar je podlijegao istim obvezama kontinuiteta, učestalosti, redovitosti, točnosti, obvezama u pogledu broja, vrste i kapaciteta plovila na linijama u okviru obveze pružanja javne usluge, tarifnim obvezama i obvezama u pogledu kvalitete usluge.

(363) Kad je riječ o učestalosti i voznim redovima, u Regionalnoj izvršnoj odluci br. 443 od 9. kolovoza 2011., kako je izmijenjena Regionalnom izvršnom odlukom br. 857 od 30. prosinca 2011., regija Kampanija utvrdila je odgovarajući program pomorskog prijevoza za Caremar na tim linijama za razdoblje od 16. siječnja 2012. do 31. srpnja 2012. Taj je program bio isti kao i onaj na temelju kojeg su uvedene obveze u okviru novog ugovora o javnim uslugama (vidjeti uvodne izjave od 83. do 85.). Od 1. siječnja 2009. do 15. siječnja 2012. na Caremar se primjenjivao program pomorskog prijevoza koji je regija Kampanija utvrdila u Regionalnoj izvršnoj odluci br. 548 od 1. travnja 2007. donesenoj na temelju prvotne konvencije (vidjeti uvodnu izjavu 36.). Komisija primjećuje da su razlike između programa za 2007. i programa za 2011. (kako je navedeno u uvodnoj izjavi 39.) bile neznatne i uvjetovane potrebom da usluge društva Caremar što više odgovaraju potrebama lokalnog stanovništva za pomorskim prijevozom. Kako je objasnila Italija (uvodne izjave od 178. do 181.), postupovni okvir za definiranje obveze pružanja javne usluge u sektoru pomorskog prometa koje je provela regija Kampanija utvrđen je člankom 17. Regionalnog zakona br. 3 od 28. ožujka 2002., kojim se predviđa redovita provjera i prema potrebi ažuriranje opsega obveze pružanja javne usluge uvedene pomorskim prijevoznicima, uključujući Caremar. U skladu s tim regija Kampanija 2010. pokrenula je javno savjetovanje o opsegu obveze pružanja javne usluge povjerene društvu Caremar na temelju produljene prvotne konvencije, koje je dovelo do ažuriranja učestalosti i voznih redova ne samo za Caremar nego i za sve pružatelje usluga u okviru obveze pružanja javne usluge u Napuljskom zaljevu, kako je odobreno Regionalnom izvršnom odlukom br. 443 od 9. kolovoza 2011. U to su ažuriranje Regionalnom izvršnom odlukom br. 857 od 30. prosinca 2011. uvedene dodatne neznatne izmjene usluga društva Caremar kako bi se uzeli u obzir dodatni zahtjevi općine Procida, koja se požalila na nedostatne usluge u okviru programa pomorskog prijevoza odobrenog Regionalnom izvršnom odlukom br. 443 od 9. kolovoza 2011.

(364) Kako je objasnila Italija (vidjeti uvodnu izjavu 184.), stanje tržišnog natjecanja na osam linija na kojima je Caremar prometovao u Napuljskom zaljevu u razdoblju od 1. siječnja 2009. do 15. siječnja 2012., tj. u vrijeme produljenja prvotne konvencije, bilo je vrlo slično stanju u razdoblju od 2012. do 2015., tj. prije povjeravanja novog ugovora o javnim uslugama, koje je ocijenjeno u uvodnim izjavama od 249. do 259. Iznimno, kako je navela Italija (uvodna izjava 183.), od kraja prosinca 2010. do 1. listopada 2011. Caremar je bio jedini pomorski prijevoznik koji je u okviru obveze pružanja javne usluge prometovao na linijama Capri/Sorrento, Capri/Napulj, Ischia/Napulj, Ischia/Procida/Napulj, Ischia/Procida/Pozzuoli, Ischia/Procida i Procida/Napulj, dok su Gestour i Procida Lines u okviru obveze pružanja javne usluge prometovali na liniji Procida/Pozzuoli, a svi ostali pomorski prijevoznici u tom su razdoblju odbili pružati usluge u okviru obveze pružanja javne usluge. U tom je razdoblju regija Kampanija morala povećati opseg obveze pružanja javne usluge uvedene društvu Caremar (u smislu učestalosti i voznih redova) kako bi se nosila s iznenadnim prekidom usluga koje su pružali neki od konkurenata društva Caremar. Taj iznenadni prekid jasan je pokazatelj da se lokalno stanovništvo nije moglo u potpunosti osloniti na usluge u okviru obveze pružanja javne usluge koje su pružali konkurenti društva Caremar.

(365) S obzirom na prethodno navedeno i na informacije koje su u svojim primjedbama dostavili konkurenti društva Caremar (vidjeti uvodne izjave 150., 151., 161. i 168.) Komisija primjećuje sljedeće:

- (a) Caremar je bio jedini prijevoznik koji je u razdoblju od 2009. do 2011. pružao usluge mješovitog prijevoza na liniji **Capri/Sorrento** tijekom cijele godine. Njegovi konkurenti pružali su samo usluge pomorskog prijevoza putnika (u slučaju društava NLG i Alimar⁽²¹⁷⁾) ili su isto tako pružali usluge mješovitog prijevoza, ali samo ljeti (u slučaju društava SNAV⁽²¹⁸⁾ i Aligruson⁽²¹⁹⁾). Budući da se usluge koje su pružali SNAV i Aligruson nisu mijenjale u razdoblju od 2009. do 2012. (vidjeti uvodnu izjavu 185. točku (a)), a usluge društva Caremar od 2009. do 2012. samo su se neznatno promijenile, uglavnom zbog ograničenih prilagodbi voznih redova (vidjeti uvodnu izjavu 39. točku (a)), Komisija smatra da Italija nije počinila očitu pogrešku kad je zaključila da na toj liniji postoji tržišni nedostatak u vezi s pružanjem usluga mješovitog pomorskog prijevoza.

⁽²¹⁷⁾ Alimar je poslovao samo 2009. i 2010.

⁽²¹⁸⁾ Kad je riječ o uslugama mješovitog prijevoza, SNAV je imao odobrenje za 10 svakodnevnih putovanja TMV-om (šest od Caprija do Sorrenta u 7:35, 9:15, 12:10, 15:55, 17:40 i 18:05 i četiri od Sorrenta do Caprija u 8:10, 11:25, 13:50, 16:35), ali samo ljeti (točnije, od 1. travnja do 3. studenog).

⁽²¹⁹⁾ Kad je riječ o uslugama mješovitog prijevoza, Aligruson je imao odobrenje za četiri svakodnevna putovanja (dva od Sorrenta do Caprija u 11:30 i 14:00 i dva od Caprija do Sorrenta u 12:30 i 18:05), ali samo ljeti.

- (b) Caremar je bio jedini prijevoznik koji je u razdoblju od 2009. do 2011. pružao usluge mješovitog prijevoza na liniji **Capri/Napulj** tijekom cijele godine. Njegovi konkurenti na toj liniji (SNAV, NLG, Neapolis i Metrò del Mare) pružali su samo usluge pomorskog prijevoza putnika, i to ne uvijek tijekom cijele godine (vidjeti uvodnu izjavu 185. točku (b)). Kako je objašnjeno u uvodnoj izjavi 252., usluge prijevoza putnika nisu se mogle smatrati alternativom uslugama mješovitog prijevoza jer nisu zadovoljavale važan element korisničke potražnje, tj. potražnju za prijevozom vozila (uključujući vozila hitne pomoći) i poštanskim uslugama. Nadalje, 2009. i 2010. nije bilo svakodnevnih usluga prijevoza putnika tijekom cijele godine po tržišnim uvjetima (već samo u okviru obveze pružanja javne usluge). Prijevoznici na tržištu 2011. počeli su pružati neke usluge po tržišnim uvjetima tijekom cijele godine, i to pet putovanja koja je osiguravao Neapolis (s Caprija u 8:50, 14:10 i 17:30 te iz Napulja u 10:00 i 16:05) i dva putovanja koja je osiguravao NLG (s Caprija u 9:35 i 11:35), koja, međutim, nisu bila dovoljna da bi se zajamčio kontinuitet između Caprija i kopna. Prvo, nijedna od tih usluga nije se pružala rano ujutro (od 5:00 do 8:30), tj. u doba dana kad su vrlo potrebne osobama koje svakodnevno putuju. Drugo, tržišne usluge uglavnom su bile usmjerene na turističku potražnju jer su se pružale u doba dana koje ne odgovara studentima i radnicima. Zapravo je većina putovanja koja su tijekom cijele godine osiguravali konkurenti društva Caremar podlijevala obvezi pružanja javne usluge, što znači da ih tržište u načelu ne bi pružilo bez službene obveze koju su uvela javna tijela. Međutim, kako je objasnila Italija, čak ni uvođenje obveze pružanja javne usluge nije jamčilo pružanje usluge, što pokazuje činjenica da su od kraja prosinca 2010. do 1. listopada 2011. konkurenti društva Caremar prestali pružati usluge u okviru obveze pružanja javne usluge na nekoliko linija, uključujući liniju Capri/Napulj (vidjeti uvodnu izjavu 183. točku (b)). U tom kontekstu Komisija smatra da Italija nije počinila očitu pogrešku kad je zaključila da na toj liniji postoji tržišni nedostatak u vezi s pružanjem usluga mješovitog pomorskog prijevoza.
- (c) Caremar je na izravnoj liniji **Ischia/Napulj** u razdoblju od 2009. do 2011. pružao usluge mješovitog prijevoza trajektom u konkurenciji s društvom Medmar i usluge prijevoza putnika hidrokrilcem u konkurenciji s društvom Alilauro. Stanje tržišnog natjecanja koje je opisala Italija (vidjeti uvodnu izjavu 185. točku (c)) pokazuje da usluge koje su pružali konkurenti društva Caremar nisu bile dostatne da bi se zadovoljile javne potrebe lokalnog stanovništva. Prvo, njegovi konkurenti nisu pružali usluge po tržišnim uvjetima na toj izravnoj liniji, a usluge u okviru obveze pružanja javne usluge pružali su samo ljeti (u slučaju mješovitih usluga koje je Medmar pružao od 1. siječnja 2009. do 30. rujna 2011.) ili, u svakom slučaju, u različito doba dana od društva Caremar ⁽²²⁰⁾. Zbog toga Komisija smatra da Italija nije počinila očitu pogrešku kad je zaključila da na toj liniji postoji tržišni nedostatak u vezi s pružanjem usluga mješovitog pomorskog prijevoza i usluga prijevoza putnika. Taj zaključak vrijedi čak i ako se uzme u obzir da bi se izravna veza Ischia/Napulj mogla zamijeniti onom sa zaustavljanjem u Procidi, unatoč različitom trajanju putovanja ⁽²²¹⁾. Kako je objašnjeno u uvodnoj izjavi 365. točki (d), usluge koje su pružali konkurenti društva Caremar na liniji Ischia/Procida/Napulj nisu mogle zajamčiti dovoljne redovitih veza između Ischije i Napulja.
- (d) Caremar je bio jedini pomorski prijevoznik koji je u razdoblju od 2009. do 2011. pružao dovoljan broj svakodnevnih usluga (mješovitog i putničkog) prijevoza tijekom cijele godine na liniji **Ischia/Procida/Napulj**. Nijedan pomorski prijevoznik nije pružao usluge mješovitog prijevoza na toj liniji tijekom cijele godine po tržišnim uvjetima, a Medmar, koji je bio jedino drugo društvo koje je pružalo usluge mješovitog prijevoza na toj liniji, prometovao je u okviru obveze pružanja javne usluge i, prema navodima Italije, nije ispunjavao tu obvezu, koja se u svakom slučaju pružala u različito doba dana od one koju je pružao Caremar (vidjeti uvodnu izjavu 185. točku (d)). Kad je riječ o uslugama prijevoza putnika, jedino drugo društvo koje je pružalo te usluge na toj liniji, SNAV, osiguravalo je samo jedno svakodnevno putovanje tijekom cijele godine

⁽²²⁰⁾ Kad je riječ o uslugama mješovitog prijevoza koje su se pružale tijekom cijele godine, Caremar je s Ischije prometovao u 8:45, dok je Medmar (od 1. listopada 2011.) prometovao u 17:00 ljeti i u 16:35 zimi; iz Napulja je Caremar prometovao u 16:05 i 20:25, dok je Medmar (od 1. listopada 2011.) prometovao u 8:35, 14:10 i 18:30. Kad je riječ o uslugama prijevoza putnika koje su se pružale tijekom cijele godine, Caremar je iz Napulja od 1. siječnja 2009. do 30. rujna 2011. prometovao u 7:50 i 18:15, dok je Alilauro od 1. siječnja 2009. do 30. rujna 2011. prometovao u 9:35, a od 1. listopada 2011. u 7:35 i 20:10; s Ischije je Caremar od 1. siječnja 2009. do 30. rujna 2011. prometovao u 6:50 i 8:50, dok Alilauro s Ischije nije prometovao tijekom cijele godine u razdoblju od 1. siječnja 2009. do 30. rujna 2011. Od 1. listopada 2011., kad je Alilauro počeo pružati usluge u okviru obveze pružanja javne usluge od Ischije do Napulja tijekom cijele godine, Caremar nije pružao usluge prijevoza putnika od Ischije do Napulja.

⁽²²¹⁾ Kad je riječ o uslugama mješovitog prijevoza trajektom, zaustavljanje u Procidi produljuje putovanje za oko 15 minuta (koje inače traje sat i 25 minuta na izravnoj liniji Ischia/Napulj). Kad je riječ o uslugama prijevoza putnika hidrokrilcem, zaustavljanje u Procidi produljuje putovanje za gotovo 30 minuta (koje inače traje 45 minuta na izravnoj liniji Ischia/Napulj).

(sva ostala putovanja osiguravala su se ljeti), s polaskom s Ischije (Casamicciola) u 9:45 i s Procide u 10:05. Ta je usluga očito bila nedovoljna da bi se zadovoljile potrebe lokalnog stanovništva za pomorskim prijevozom jer se pružala u doba dana koje nije odgovaralo potrebama osoba koje svakodnevno putuju (uglavnom radnici i studenti) s Ischije, i to samo u jednom smjeru. Suprotno tomu, kako je navedeno u uvodnoj izjavi 39. točki (d), Caremar je od 1. siječnja 2009. do 31. rujna 2011. morao osigurati osam svakodневnih usluga prijevoza putnika tijekom cijele godine, a od 1. listopada 2011. 10 svakodnevniх usluga prijevoza putnika tijekom cijele godine u doba dana koje odgovara osobama koje svakodnevno putuju ⁽²²²⁾, uz još dva putovanja u razdoblju od 1. lipnja do 30. rujna ⁽²²³⁾. Zbog toga Komisija smatra da Italija nije počinila očitu pogrešku kad je zaključila da na toj liniji postoji tržišni nedostatak u vezi s pružanjem usluga mješovitog pomorskog prijevoza i usluga prijevoza putnika.

- (e) Caremar je na liniji **Ischia/Procida/Pozzuoli** u razdoblju od 2009. do 2011. pružao usluge mješovitog prijevoza trajektom u konkurenciji s društvom Medmar. Stanje tržišnog natjecanja koje je opisala Italija (vidjeti uvodnu izjavu 185. točku (e)) pokazuje da usluge sa zaustavljanjem u Procidi koje je pružao Medmar nisu bile dostatne da bi se zadovoljile javne potrebe lokalnog stanovništva s obzirom na vrlo ograničenu učestalost (jednom dnevno tijekom cijele godine u okviru obveze pružanja javne usluge, uz dodatno putovanje s Ischije u 7:30 za vrijeme školske godine po tržišnim uvjetima) i na to da su se uglavnom pružale rano ujutro, zbog čega je ostatak dana bio potpuno nepokriven ⁽²²⁴⁾. Zbog toga Komisija smatra da Italija nije počinila očitu pogrešku kad je zaključila da na toj liniji postoji tržišni nedostatak u vezi s pružanjem usluga mješovitog pomorskog prijevoza.
- (f) Komisija primjećuje da na liniji **Ischia/Procida** u razdoblju od 2009. do 2011. Caremar nije morao pružati dodatne usluge osim onih koje je već pružao na linijama Ischia/Procida/Pozzuoli i Ischia/Procida/Napulj (vidjeti uvodnu izjavu 39. točku (f)). Stoga stanje tržišnog natjecanja na toj relaciji nije potrebno ocijeniti odvojeno od stanja tržišnog natjecanja koje je već opisano u uvodnoj izjavi 365. točkama (d) i (e) u pogledu linija Ischia/Procida/Napulj i Ischia/Procida/Pozzuoli.
- (g) Caremar je na liniji **Procida/Pozzuoli** od 2009. do 2011. pružao usluge prijevoza putnika hidrokrilcem u konkurenciji s društvima Procida Lines, Gestour i Ippocampo, koja su na toj liniji pružala usluge mješovitog prijevoza trajektom. Međutim, usluge društva Caremar i usluge njegovih konkurenata nisu bile međusobno zamjenjive jer su putovanja hidrokrilcem mnogo brža od putovanja trajektom (putovanje od 50 minuta trajektom u odnosu na 15 minuta hidrokrilcem). U svakom slučaju, neovisno o stupnju zamjenjivosti usluga prijevoza putnika i usluga mješovitog prijevoza, usluge koje su pružali konkurenti društva Caremar tijekom cijele godine, osobito Gestour i Procida Lines jer je Ippocampo prometovao samo ljeti, pružale su se u različito doba dana od onih koje je pružao Caremar ⁽²²⁵⁾ (vidjeti uvodnu izjavu 185. točku (g)). Zbog toga Komisija smatra da Italija nije počinila očitu pogrešku kad je zaključila da na toj liniji postoji tržišni nedostatak u vezi s pružanjem usluga prijevoza putnika.

⁽²²²⁾ Iz Napulja u **8:50** (u 9:55 do 1. listopada 2011.), u **11:45**, u **13:10**, u **15:10** i u **18:15**. S Ischije u **7:30**, u **10:10**, u **13:05** (u 12:00 do 1. listopada 2011.), u **14:30** (u 14:15 do 1. listopada 2011.) i u **16:30** (u 16:15 do 1. listopada 2011.).

⁽²²³⁾ Od Ischije preko Procide do Napulja u **19:35** (polazak s Procide u 20:00) te od Napulja preko Procide do Ischije u **20:55** (polazak s Procide u 21:30).

⁽²²⁴⁾ Od 1. siječnja 2009. do 30. rujna 2011. Medmar je pružao samo jednu uslugu po tržišnim uvjetima, i to s Ischije u **7:30** za vrijeme školske godine (od 16. rujna do 14. lipnja), i dvije usluge u okviru obveze pružanja javne usluge tijekom cijele godine, i to s Ischije (Casamicciola) u **2:30** i iz Pozzuolija u **4:10**.

⁽²²⁵⁾ Caremar je tijekom cijele godine prometovao s Procide u 8:25 (u 8:10 od 1. listopada 2011.), dok je Gestour tijekom cijele godine prometovao u 6:50, 9:30, 11:20, 14:05 (do 30. rujna 2011.), 17:05 (do 30. rujna 2011.) i 18:55, a Procida Lines prometovao je u 5:50, 7:50, 10:45, 12:40, 15:25, 17:30 i 19:15). Iz Pozzuolija je Caremar prometovao u 8:55 (u 8:50 od 1. listopada 2011.), dok je Gestour tijekom cijele godine prometovao u 6:00, 8:30, 10:35, 12:55, 15:05 (do 30. rujna 2011.), 17:55 (do 30. rujna 2011.) i 19:50, a Procida Lines prometovao je u 5:05, 7:05, 9:25 (do 30. rujna 2011.), 11:50, 13:35, 16:25, 18:25 i 20:00.

- (h) Caremar je na liniji **Procida/Napulj** u razdoblju od 2009. do 2011. pružao usluge prijevoza putnika hidrokrilcem u konkurenciji s društvima SNAV i Medmar. Međutim, Medmar do 30. rujna 2011. nije pružao dodatna putovanja osim onih na liniji Ischia/Procida/Napulj, a SNAV je osiguravao samo jedno putovanje tijekom cijele godine uz ona na liniji Ischia/Procida/Napulj (s Procide u 7:35). Od 1. listopada 2011. Medmar je osiguravao jedno svakodnevno putovanje uz ona na liniji Ischia/Procida/Napulj (iz Napulja u 00:20), a SNAV je i dalje osiguravao samo jedno svakodnevno putovanje tijekom cijele godine uz ona na liniji Ischia/Procida/Napulj (tada u 12:30 iz Napulja). Sva putovanja osiguravala su se u okviru obveze pružanja javne usluge u različito doba dana od onih koja je osiguravao Caremar⁽²²⁶⁾ (vidjeti uvodnu izjavu 185. točku (h)). Nadalje, čak i ako se uzmu u obzir usluge koje su SNAV i Medmar pružali na liniji Ischia/Procida/Napulj, nijedan pomorski prijevoznik nije pružao usluge prijevoza putnika na toj liniji po tržišnim uvjetima tijekom cijele godine, a usluge prijevoza putnika u okviru obveze pružanja javne usluge koje su pružali Medmar i SNAV nisu pokrivali neke termine važne za osobe koje svakodnevno putuju (od 6:00 do 7:00 i od 8:00 do 10:00 s Procide te od 7:00 do 8:00 i od 17:00 do 18:00 iz Napulja). Zbog tih razloga Komisija smatra da Italija nije počinila očitu pogrešku kad je zaključila da na toj liniji postoji tržišni nedostatak u vezi s pružanjem usluga prijevoza putnika.
- (366) S obzirom na navedeno Komisija smatra da je obveza pružanja javne usluge utvrđena u produljenoj prvotnoj konvenciji za prometovanje na linijama u Napuljskom zaljevu opravdana stvarnom javnom potrebom da se zajamči teritorijalni kontinuitet. Zapravo, u trenutku produljenja prvotne konvencije (2009., 2010.) samo tržište (čak i uz uvođenje obveze pružanja javne usluge) nije bilo dovoljno da bi se zadovoljile potrebe za javnom uslugom koje je utvrdila Italija u smislu učestalosti, kontinuiteta i redovitosti.
- (367) Kad je riječ o linijama na Poncijskim otocima, kako je prethodno navedeno (vidjeti uvodnu izjavu 34. točku (b)), Caremar je do 31. svibnja 2011. pružao usluge prijevoza putnika i mješovitog prijevoza na linijama Ponza/Formia, Ponza/Anzio i Formia/Ventotene. Obveza pružanja javne usluge na linijama na Poncijskim otocima uvedena društvu Caremar odnosila se na luke u koje će se uplovljavati, vrstu i kapacitet plovila na pomorskim vezama na kojima se prometuje na temelju sustava javnih usluga, učestalost usluge i najviše cijene karata koje se mogu naplatiti (vidjeti uvodnu izjavu 36. točke (d), (e) i (f) te uvodne izjave od 40. do 44.).
- (368) Komisija napominje da su od 1. siječnja 2009. do 31. svibnja 2011. dva druga prijevoznika, Vetur i/ili SNAP, pružala uslugu prijevoza putnika na linijama Ponza/Formia, Ponza/Anzio i Formia/Ventotene. Međutim, kako je objasnila Italija, usluge društava Vetur i SNAP nisu mogle zamijeniti usluge društva Caremar u smislu kontinuiteta i redovitosti (vidjeti uvodnu izjavu 186.).
- (369) Na liniji **Ponza/Formia** Vetur je tijekom cijele godine pružao svakodnevnu uslugu prijevoza putnika hidrokrilcem u okviru obveze pružanja javne usluge, dok je Caremar tijekom cijele godine pružao jednu svakodnevnu uslugu prijevoza putnika hidrokrilcem, ali i dvije svakodnevne usluge mješovitog prijevoza (vidjeti uvodnu izjavu 36. točku (d)). Usluge koje je pružao Vetur stoga nisu obuhvaćale prijevoz vozila i tereta (npr. poštanskih pošiljaka), koji je, prema mišljenju Italije, bio ključan za osiguravanje svakodnevne veze s kopnom za osobe koje putuju svojim vozilom. Kad je riječ o uslugama prijevoza putnika, Italija je objasnila (vidjeti uvodnu izjavu 185. točku (a)) da je Caremar bio dužan zadržati plovila na otoku preko noći kako bi održao prvo putovanje u danu i zajamčio svakodnevnu vezu s kopnom radi obrazovanja i posla. Dostupnost plovila na otoku preko noći trebala je služiti i pomorskom prijevozu na kopno u slučajevima u kojima je potrebna hitna medicinska pomoć, a u kojima ne postoji mogućnost prijevoza helikopterom. Stoga Komisija zaključuje da Italija nije počinila očitu pogrešku kad je zaključila da na toj liniji postoji tržišni nedostatak.

⁽²²⁶⁾ Od Procide do Napulja (putovanje od 40 minuta) u **6:35** i u **9:20** (u 9:25 od 1. listopada 2011. do 16. siječnja 2012.) te od Napulja do Procide (putovanje od 40 minuta) u **7:30** i u **17:45** (u 17:30 od 1. listopada 2011. do 16. siječnja 2012.).

- (370) Na liniji **Ponza/Anzio** Vektor je pružao svakodnevnu uslugu prijevoza putnika hidrokrilcem po tržišnim uvjetima tijekom sezone i subotom izvan sezone u okviru obveze pružanja javne usluge, dok je Caremar pružao svakodnevnu uslugu brzog prijevoza putnika tijekom sezone od ponedjeljka do subote te dvije svakodnevne usluge mješovitog prijevoza nedjeljom i praznicima tijekom cijele godine (vidjeti uvodnu izjavu 36. točku (e)). Italija je objasnila (vidjeti uvodnu izjavu 185. točku (b)) da je obveza pružanja javne usluge bila opravdana socijalnim i gospodarskim razlozima i usmjerena na to da se putnicima s vozilima omogući povratno putovanje s/do Ponze tijekom cijele godine, barem nedjeljom i praznicima (npr. radi posjećivanja obitelji). Komisija primjećuje da usluge koje je pružao Vektor nisu zadovoljavale potrebe za javnom uslugom prijevoza vozila i tereta (npr. poštanskih pošiljaka). Osim toga, usluge prijevoza putnika koje je Vektor pružao tijekom sezone po tržišnim uvjetima uglavnom su bile usmjerene na turistički sektor, dok je Caremar trebao pokriti prijevoz stanovnika, među ostalim zahvaljujući pristupačnim cijenama karata. Stoga Komisija zaključuje da Italija nije počinila očitu pogrešku kad je zaključila da na toj liniji postoji tržišni nedostatak.
- (371) Na liniji **Formia/Ventotene** Vektor je pružao jednu svakodnevnu uslugu prijevoza putnika hidrokrilcem izvan sezone i jednu dodatnu uslugu svakog ponedjeljka tijekom sezone, obje u okviru obveze pružanja javne usluge, a SNAP je pružao jednu svakodnevnu uslugu prijevoza putnika hidrokrilcem tijekom sezone po tržišnim uvjetima. S druge strane, Caremar je pružao dvije svakodnevne usluge mješovitog prijevoza i dvije ⁽²²⁷⁾ svakodnevne usluge prijevoza putnika tijekom cijele godine (vidjeti uvodnu izjavu 36. točku (f)). Usluge koje su pružali Vektor i SNAP nisu zadovoljavale potrebe za javnom uslugom prijevoza vozila i tereta (npr. poštanskih pošiljaka), a usluge prijevoza putnika nisu bile dostatne za osiguravanje kontinuiteta s kopnom s obzirom na ograničenu učestalost i redovitost. Kako je objasnila Italija (vidjeti uvodnu izjavu 185. točku (c)), usluge društva Caremar omogućile su stanovnicima da putuju na kopno radi posla ili obrazovanja. Nadalje, s obzirom na to da su se plovila društva Caremar preko noći zadržavala na otoku, osiguravala su pomorski prijevoz na kopno u slučajevima u kojima je potrebna hitna medicinska pomoć. Stoga Komisija zaključuje da Italija nije počinila očitu pogrešku kad je zaključila da na toj liniji postoji tržišni nedostatak.

Najmanje narušavajući pristup

- (372) Komisija primjećuje da je, s obzirom na planiranu privatizaciju društva Caremar i kako bi se zajamčio kontinuitet javnih usluga koje se pružaju na temelju prvotne konvencije, Italija odlučila produljiti prvotnu konvenciju bez izmjena (osim promjene metodologije određivanja naknade koja se primjenjuje od 2010. nadalje).
- (373) Komisija prihvaća da se korisnička potražnja nije mogla zadovoljiti samo uvođenjem obveze pružanja javne usluge bez naknade konkurentima društva Caremar za predmetne linije. Zapravo, zbog prethodno navedenih razloga (uvodne izjave od 262. do 265.) sustav obveza pružanja javnih usluga koji se primjenjivao u Napuljskom zaljevu nikako nije bio usporediv s obvezom pružanja javne usluge uvedenom društvu Caremar na temelju produljene prvotne konvencije. Valja podsjetiti na to da su od kraja prosinca 2010. do 1. listopada 2011. konkurenti društva Caremar (osim društava Gestour i Procida Lines) prestali pružati usluge u okviru obveze pružanja javne usluge bez naknade. Da nije bilo društva Caremar, na većini linija u Napuljskom zaljevu ne bi se prometovalo (vidjeti uvodnu izjavu 183. točku (b)). Kad je riječ o linijama na Poncijskim otocima, Komisija primjećuje da ponuda drugih prijevoznika nije ispunjavala (sve) zahtjeve u pogledu redovitosti, kontinuiteta, kapaciteta i cijene te da prometovanjem na većini linija (ako ne i na svima), posebno izvan sezone, nastaju gubici, pa se bez naknade za pružanje javne usluge na njima vjerojatno uopće ne bi prometovalo. Osim toga, Komisija prihvaća da je, s obzirom na postupak privatizacije društva Caremar, produljenje prvotne konvencije bilo jedini način da se zajamči kontinuitet javnih usluga do privatizacije društva Caremar.

Zaključak

- (374) Stoga Komisija zaključuje da Italija nije počinila očitu pogrešku kad je usluge na linijama utvrđenima u uvodnoj izjavi 365. te uvodnim izjavama od 367. do 371. povjerene društvu Caremar definirala kao usluge od općeg gospodarskog interesa. Sumnje koje je Komisija iznijela u odlukama o proširenju postupka iz 2011. i 2012. stoga su otklonjene.

⁽²²⁷⁾ Četiri usluge prijevoza ponedjeljkom.

9.3.2. Potreba za aktom o povjeravanju u kojem se navode obveze pružanja javne usluge i metode izračuna naknade

- (375) Kako je navedeno u odjeljku 2.3. Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa iz 2011., pojam usluge od općeg gospodarskog interesa u smislu članka 106. UFEU-a znači da je predmetnom poduzetniku povjereno pružanje usluge od općeg gospodarskog interesa na temelju jednog ili više službenih akata.
- (376) U tim se aktima posebno mora navesti sljedeće: (a) točna priroda obveze pružanja javne usluge i njezino trajanje, (b) predmetni poduzetnik i obuhvaćeno državno područje, (c) priroda isključivih prava, (d) parametri za izračun, kontrolu i reviziju naknade i (e) pravila za izbjegavanje i povrat eventualne prekomjerne naknade.
- (377) U odluci o pokretanju postupka iz 2011. i odluci o proširenju postupka iz 2012. Komisija je izrazila sumnje u to sadržava li akt o povjeravanju sveobuhvatan opis prirode obveze pružanja javne usluge društva Caremar tijekom razdoblja produljenja. Međutim, podsjetila je i na to da se različiti elementi povjeravanja mogu uvrstiti u nekoliko akata, a da se ne dovede u pitanje prikladnost definicije obveza. Tijekom razdoblja produljenja akt o povjeravanju obveze društvu Caremar sadržavao je prvotnu konvenciju (kako je s vremenom izmijenjena i proširena), Regionalnu izvršnu odluku br. 548 od 1. travnja 2007. o utvrđivanju obveze pružanja javne usluge uvedene društvu Caremar u smislu vrste plovila, učestalosti i voznih redova do 30. rujna 2011., Regionalnu izvršnu odluku br. 443 od 9. kolovoza 2011. o utvrđivanju obveze pružanja javne usluge uvedene društvu Caremar u smislu vrste plovila, učestalosti i voznih redova od 1. listopada 2011. do 15. siječnja 2012. te Regionalnu izvršnu odluku br. 857 od 30. prosinca 2011. o utvrđivanju obveze pružanja javne usluge uvedene društvu Caremar u smislu vrste plovila, učestalosti i voznih redova od 16. siječnja 2012. do 31. srpnja 2012. (vidjeti uvodne izjave 36. i 38.), nekoliko *ad hoc* odluka Italije, Odluku 111/2007 i Zakon 166/2009.
- (378) U tom kontekstu Komisija prvo napominje da se produljena prvotna konvencija, koja čini akt o povjeravanju obveze društvu Caremar, u cijelosti primjenjivala do 31. srpnja 2012. (vidjeti uvodnu izjavu 348.).
- (379) U skladu s produljenom prvotnom konvencijom u petogodišnjim planovima utvrđuju se linije na kojima će se prometovati i luke u koje će se uplovljavati, vrsta i kapacitet plovila koji će se upotrebljavati za predmetne pomorske veze, učestalost usluge i cijene karata koje treba platiti, uključujući subvencionirane cijene karata, posebno za stanovnike otoka. Komisija primjećuje da je 2007., tj. prije prvog produljenja prvotne konvencije, regija Kampanija Regionalnom izvršnom odlukom br. 548 od 1. travnja 2007. donijela petogodišnji plan za razdoblje od 2007. do 2011., koji se nastavio primjenjivati bez izmjena u pogledu opsega obveze pružanja javne usluge do 30. rujna 2011. Taj se plan stoga primjenjivao u vrijeme prvog produljenja prvotne konvencije (u prosincu 2008.), drugog produljenja prvotne konvencije (u rujnu 2009.) i trećeg produljenja prvotne konvencije (u kolovozu 2010.). Regija Kampanija donijela je petogodišnji plan za razdoblje od 2011. do 2015. Regionalnom izvršnom odlukom br. 443 od 9. kolovoza 2011., a izmijenila ga je Regionalnom izvršnom odlukom br. 857 od 30. prosinca 2011. kako bi obuhvatio razdoblje od 1. listopada 2011. do kraja 2015. Petogodišnji plan za razdoblje od 2011. do 2015. primjenjivao se bez promjena na razdoblje obuhvaćeno produljenom prvotnom konvencijom od 1. listopada 2011. do njezina isteka 31. srpnja 2012. Na temelju toga Komisija zaključuje da su obveze pružanja javne usluge koje je Caremar morao ispunjavati u razdoblju produljenja bile dovoljno jasno definirane.
- (380) Komisija je već u uvodnim izjavama 239. i 240. odluke o pokretanju postupka iz 2011. navela da su parametri potrebni za izračun iznosa naknade unaprijed utvrđeni i jasno opisani. Konkretno, za 2009. produljena prvotna konvencija (vidjeti uvodne izjave od 48. do 52.) sadržava sveobuhvatan i precizan popis elemenata troškova koje treba uzeti u obzir te metodologiju izračuna povrata uloženoga kapitala za prijevoznika. Za razdoblje od 1. siječnja 2010. do 31. prosinca 2012. odgovarajuća metodologija utvrđena je u Odluci 111/2007 (vidjeti uvodnu izjavu 53.). Konkretnije, u Odluci 111/2007 detaljno su navedeni elementi troškova koji su uzeti u obzir i povrat uloženoga kapitala. Produljenom prvotnom konvencijom osigurano je da se naknada temelji na stvarnim troškovima i prihodima nastalima u okviru pružanja javne usluge. Na taj bi se način plaćanje prekomjerne naknade moglo otkriti i lako izbjeći. Država bi prema potrebi mogla zatražiti povrat prekomjerne naknade od društva Caremar.

- (381) Na temelju toga Komisija smatra da su za razdoblje produljenja prvotne konvencije u aktima o povjeravanju jasno definirane obveze pružanja javne usluge, trajanje, predmetni poduzetnik i obuhvaćeno državno područje, parametri za izračun, kontrolu i reviziju naknade te mehanizmi za izbjegavanje i povrat prekomjernih naknada, kako se zahtijeva na temelju Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa iz 2011.

9.3.3. *Trajanje razdoblja povjeravanja*

- (382) Kako je navedeno u točki 17. Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa iz 2011. „[...] trajanje razdoblja povjeravanja trebalo bi opravdati upućivanjem na objektivne kriterije, kao što je potreba za amortizacijom neprenosive nepokretne imovine. U načelu, trajanje razdoblja povjeravanja ne bi trebalo biti dulje od razdoblja potrebnog za amortizaciju najvažnije imovine potrebne za pružanje usluge od općeg gospodarskog interesa”.
- (383) Komisija primjećuje da su produljenja prvotne konvencije bila potrebna kako bi se zajamčio kontinuitet javne usluge do završetka privatizacije.
- (384) Budući da je trajanje produljenja prvotne konvencije bilo opravdano potrebom za privatizacijom društva Caremar i da zbog tih produljenja razdoblje povjeravanja usluge od općeg gospodarskog interesa nije bilo dulje od razdoblja potrebnog za amortizaciju plovila koja Caremar upotrebljava za pružanje usluge od općeg gospodarskog interesa (koje može premašiti 25 godina), Komisija zaključuje da je produljena prvotna konvencija u skladu s točkom 17. Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa iz 2011.

9.3.4. *Usklađenost s Direktivom 2006/111/EZ*

- (385) U skladu s točkom 18. Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa iz 2011. „[...] potpora se smatra spojivom s unutarnjim tržištem na temelju članka 106. stavka 2. Ugovora samo ako je poduzetnik, ako je primjenjivo, usklađen s Direktivom 2006/111/EZ o transparentnosti financijskih odnosa između država članica i javnih poduzeća, kao i o financijskoj transparentnosti unutar određenih poduzeća” ⁽²²⁸⁾.
- (386) Nadalje, točkom 44. Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa iz 2011. zahtijeva se sljedeće: „[a]ko poduzetnik obavlja djelatnosti koje su obuhvaćene i djelatnosti koje nisu obuhvaćene opsegom usluga od općeg gospodarskog interesa, u internim izvješćima moraju se odvojeno prikazivati troškovi i prihodi koji se odnose na usluge od općeg gospodarskog interesa i oni koji se odnose na ostale usluge u skladu s načelima utvrđenima u točki 31.”.
- (387) Italija je potvrdila da se Caremar bavio samo pružanjem javnih usluga na temelju produljene prvotne konvencije. Stoga se Caremar ne smatra „poduzećem od kojeg se zahtijeva vođenje zasebnih računa” u skladu s Direktivom 2006/111/EZ ⁽²²⁹⁾, a zahtjevi u pogledu transparentnosti iz članka 1. stavka 2. Direktive 2006/111/EZ ne primjenjuju se jer se odnose samo na poduzetnike koji obavljaju i druge djelatnosti osim usluga od općeg gospodarskog interesa povjerenih poduzetniku.
- (388) Kad je riječ o zahtjevima u pogledu transparentnosti iz članka 1. stavka 1. Direktive 2006/111/EZ, Komisija primjećuje da iz produljene prvotne konvencije jasno proizlazi iznos javnih sredstava koji su javna tijela stavila na raspolaganje društvu Caremar i način na koji su ta javna sredstva zapravo upotrijebljena.

⁽²²⁸⁾ Direktiva Komisije 2006/111/EZ od 16. studenog 2006. o transparentnosti financijskih odnosa između država članica i javnih poduzeća, kao i o financijskoj transparentnosti unutar određenih poduzeća (SL L 318, 17.11.2006., str. 17.).

⁽²²⁹⁾ U skladu s člankom 2. stavkom 1. točkom (d) Direktive 2006/111/EZ „poduzeće od kojeg se zahtijeva vođenje zasebnih računa” znači bilo koje poduzeće koje uživa posebno ili isključivo pravo koje mu je dodijelila država članica, u skladu s člankom 86. stavkom 1. [člankom 106. stavkom 1.] Ugovora, ili kojem je povjereno pružanje usluga od općega gospodarskog interesa, u skladu s člankom 86. stavkom 2. [člankom 106. stavkom 2.] Ugovora, koje prima naknadu za javne usluge u bilo kojem obliku te koje obavlja druge djelatnosti.

- (389) Stoga Komisija smatra da je ispunjen uvjet iz točke 18. Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa i da točka 44. Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa iz 2011. nije primjenjiva.

9.3.5. Iznos naknade

- (390) U točki 21. Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa iz 2011. navedeno je da „[...] iznos naknade ne smije premašiti iznos koji je potreban za pokrivanje neto troškova⁽²³⁰⁾ ispunjavanja obveza pružanja javne usluge, uključujući razumnu dobit”.
- (391) U ovom slučaju, posebno kad je riječ o produljenju prvotne konvencije, s obzirom na to da naknada čini nezakonitu potporu dodijeljenu prije njezina stupanja na snagu, u točki 69. Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa iz 2011. izričito se navodi da primjena metodologije neto izbjegnutih troškova u skladu s točkom 24. Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa iz 2011. nije potrebna za ocjenu državne potpore. Umjesto toga mogu se primijeniti alternativne metode za izračun neto troška potrebnog za ispunjavanje obveze pružanja javne usluge, kao što je metodologija koja se temelji na raspodjeli troškova. U skladu s tom metodologijom neto trošak izračunao bi se kao razlika između troškova i prihoda prijevoznika kojem je povjereno ispunjavanje obveze pružanja javne usluge, kako su utvrđeni i procijenjeni u aktu o povjeravanju. U točkama od 28. do 38. Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa iz 2011. detaljnije je utvrđen način na koji bi se ta metodologija trebala primjenjivati.
- (392) Komisija je u odluci o pokretanju postupka iz 2011. i odluci o proširenju postupka iz 2012. izrazila sumnje i u vezi s premijom rizika od 6,5 %, koja se primjenjivala od 2010. nadalje. Konkretno, Komisija je dovela u pitanje odražava li ta premija odgovarajuću razinu rizika, uzimajući u obzir da se *prima facie* nije činilo da Caremar preuzima rizike koji su uobičajeni za pružanje takvih usluga. Točnije, elementi troškova za izračun naknade uključuju sve troškove povezane s pružanjem usluge i određene promjene, na primjer u pogledu troškova goriva. Zbog toga je Komisija u toj fazi smatrala da je Caremar možda primao prekomjernu naknadu.
- (393) Kad je riječ o razini razumne dobiti, Komisija napominje da je povrat na kapital izračunan na temelju premije rizika od 6,5 % primjenom formule za ponderirani prosječni trošak kapitala⁽²³¹⁾. Kako je već navedeno (vidjeti uvodnu izjavu 280.), ta premija rizika u potpunosti je u skladu s premijom rizika od 6,4 %, koju je država članica odredila za taj sektor na temelju makroekonomskih analiza.
- (394) Nadalje, Komisija je povrat uloženoga kapitala od 6,5 % primijenjen na Caremar usporedila s medijanom povrata na kapital koji je ostvarila referentna skupina 2008. i 2011. (godine koje su prethodile povjeravanju usluga društvu Caremar). Referentnu skupinu čine odabrani trajektni prijevoznici koji su nudili pomorske veze u Italiji ili između Italije i drugih država članica⁽²³²⁾ i koje Komisija smatra dovoljno reprezentativnima za stanje na tržištu. Analiza pokazuje da je povrat na kapital primijenjen na Caremar sličan medijanu povrata koji su ostvarila društva u referentnoj skupini. Stoga je povrat na kapital od 6,5 % iz *ex ante* perspektive bio u skladu i s rizicima koje je snosio pri pružanju javnih usluga na temelju produljene prvotne konvencije.

⁽²³⁰⁾ U tom kontekstu neto trošak znači neto trošak kako je određen u skladu s točkom 25. Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa iz 2011. ili troškovi umanjeni za prihode ako se ne može primijeniti metodologija neto izbjegnutih troškova.

⁽²³¹⁾ Dodavanjem premije rizika na nerizičnu stopu dobila se vrijednost troška rizičnoga kapitala koja je potrebna za određivanje stope povrata na kapital izračunane na temelju ponderiranog prosječnog troška kapitala.

⁽²³²⁾ Ona konkretno obuhvaća društva Minoan Lines Shipping, La Méridionale, Moby, Grandi Navi Veloci, Libertylines, Grimaldi Group, Corsica Ferries i Caronte & Tourist. Druga društva bivše grupe Tirrenia (npr. CIN, Laziomar, Siremar i Toremar) isključena su iz referentne skupine.

- (395) Kad je riječ o tome odražava li ta premija razinu rizika koji je Caremar snosio pri pružanju usluge od općeg gospodarskog interesa, Komisija navodi da su se promjene troškova goriva mogle uzeti u obzir samo eventualnom prilagodbom gornje granice cijene karata na godišnjoj razini. Stoga izračun naknade nije nužno obuhvaćao povećanje cijena goriva ako se to povećanje nije odrazilo u višim cijenama karata. To potvrđuje činjenica da je, kako je prikazano u tablici 12., društvu Caremar 2011. i 2012. isplaćena premala naknada zbog znatnog povećanja troškova goriva i smanjenja putničkog prometa kao posljedice gospodarske krize tih godina. Stoga je Caremar u relevantnom razdoblju bio izložen rizicima koji mu nisu omogućili da u praksi ostvari ikakvu profitnu maržu.
- (396) Komisija naposljetku napominje da se u dostavljenoj Odluci 111/2007 u obzir uzimaju određene tržišne vrijednosti koje se primjenjuju u sektoru pomorske kabotaže. U njoj se propisuju prihvatljivi troškovi za potrebe obveze pružanja javne usluge te načela za izračun koja se odnose na stopu povrata na kapital na temelju informacija, uvjeta i rizika relevantnih za taj posebni sektor.
- (397) S obzirom na prethodno navedeno Komisija smatra da je povrat na kapital od 6,5 % razuman.
- (398) U tom kontekstu, na temelju računovodstvene dokumentacije po linijama koju je dostavila Italija i koja je objedinjena u tablici 12., Komisija je potvrdila da stvarna naknada za pružanje javne usluge isplaćena društvu Caremar za razdoblje od 2009. do srpnja 2012. (prvotna konvencija) nije premašila prihvatljivu naknadu, uključujući povrat na kapital od 6,5 %. Zapravo, rezultati poslovanja društva Caremar, kako su revidirani za cijelo razdoblje (od 2009. do 2012.), bili su negativni:

Tablica 12.

Neto trošak javne usluge koju je pružao Caremar za razdoblje od 2009. do srpnja 2012.

(EUR)

Caremar	2009.	2010.	2011.	2012.	Sveukupno
Ukupni prihodi	26 854 000	26 139 000	24 362 000	13 348 000	90 703 000
– Ukupni troškovi	54 349 000	52 773 000	47 166 000	24 908 000	179 196 000
– Amortizacije	2 445 000	2 060 000	1 817 000	827 000	7 149 000
= Neto trošak javne usluge	– 29 940 000	– 28 694 000	– 24 621 000	– 12 387 000	– 95 642 000
+ Povrat na kapital (6,5 %)	– 924 105	– 547 000	– 425 000	– 314 000	– 2 210 105
= Prihvatljivi iznos naknade	– 30 864 105	– 29 241 000	– 25 046 000	– 12 701 000	– 97 852 105
+ Stvarni iznos naknade	32 474 450	29 869 832	24 018 645	11 473 000	97 835 927
= Prekomjerni/nedovoljni iznos naknade	1 610 345	628 832	– 1 027 355	– 1 228 000	– 16 178

- (399) Točkom 49. Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa iz 2011. od država članica zahtijeva se da osiguraju da naknada dodijeljena za pružanje usluge od općeg gospodarskog interesa ne dovede do toga da poduzetnici primaju prekomjernu naknadu (kako je definirana u točki 47. tog okvira). Među ostalim, države članice moraju dostaviti dokaze na zahtjev Komisije. Nadalje, na kraju razdoblja povjeravanja i, u svakom slučaju, barem svake tri godine moraju izvršavati redovite provjere ili osigurati da se takve provjere izvršavaju. Time se osigurava da iznos naknade ne premašuje neto troškove usluge (na koje se u načelu dodaje povrat na kapital).

- (400) Italija je na zahtjev Komisije potvrdila da je iznos naknade dodijeljene društvu Caremar provjeren za financijske godine 2010., 2011. i 2012. (do 1. kolovoza 2012.) u skladu s Odlukom 111/2007, kojom se utvrđuje mehanizam provjere na kraju svakog regulatornog razdoblja od tri godine. Nadalje, Italija je tvrdila da je financijska godina 2009. također provjerena radi transparentnosti i odgovornosti, iako se Odluka 111/2007 još nije primjenjivala. Nakon tih provjera Italija je utvrdila nedovoljnu naknadu, kako je prikazano u tablici 12.
- (401) S obzirom na navedeno Komisija smatra da su te mjere dovoljne za izbjegavanje i otkrivanje mogućih prekomjernih naknada. Stoga iznos naknade dodijeljene društvu Caremar tijekom razdoblja produljenja prvotne konvencije nije doveo do prekomjerne naknade u skladu s odjeljkom 2.8. Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa iz 2011.

9.3.6. Prioritet u pogledu vezova

- (402) U članku 19.b stavku 21. Zakona 166/2009 jasno se navodi da je prioritet u pogledu vezova bio nužan da bi se zajamčio teritorijalni kontinuitet s otocima te sa stajališta obveze pružanja javne usluge društava bivše grupe Tirrenia, uključujući Caremar. Naime, da ne postoji prioritet u pogledu vezova za društva kojima su povjerene obveze pružanja javne usluge, ona bi možda morala čekati svoj red za pristajanje te bi došlo do kašnjenja, a to bi narušilo svrhu pružanja pouzdane i praktične veze građanima. Redoviti vozni red doista je nužan da bi se zadovoljile potrebe za mobilnošću otočnog stanovništva i doprinijelo gospodarskom razvoju predmetnih otoka. Nadalje, prioritet u pogledu vezova nužan je kako bi luke vezove i vremena pristajanja dodjeljivale na način koji pružatelju javne usluge omogućuje da poštuje svoju obvezu pružanja javne usluge.
- (403) S obzirom na navedeno Komisija smatra da je ta mjera dodijeljena kako bi Caremar mogao ispunjavati svoju obvezu pružanja javne usluge, koja čini stvarnu uslugu od općeg gospodarskog interesa (vidjeti odjeljak 9.3.1.). Nadalje, Italija je potvrdila da se prioritet u pogledu vezova primjenjuje samo na usluge koje se pružaju u okviru sustava javnih usluga.
- (404) Komisija je već detaljno ocijenila spojivost usluge od općeg gospodarskog interesa i povezane naknade za Caremar tijekom razdoblja produljenja prvotne konvencije (vidjeti odjeljke od 9.3.1. do 9.3.5.). Komisija stoga smatra da se njezina ocjena spojivosti prioriteta u pogledu vezova može ograničiti na utvrđivanje može li ta mjera dovesti do prekomjerne naknade.
- (405) Komisija smatra da bi svaka moguća financijska prednost na temelju prioriteta u pogledu vezova bila ograničena (vidjeti uvodnu izjavu 225.). Zbog toga bi i rizik od prekomjerne naknade koji proizlazi iz te mjere bio ograničen. Osim toga, kad bi se tom mjerom smanjili operativni troškovi ili povećali prihodi pružatelja javne usluge, ti bi se učinci u potpunosti odrazili u internoj računovodstvenoj dokumentaciji prijevoznika. Stoga su provjere prekomjerne naknade koje su primijenjene na Caremar kako je opisano u odjeljku 9.3.5. primjerene i za otkrivanje moguće prekomjerne naknade koja proizlazi iz prioriteta u pogledu vezova.
- (406) Komisija stoga zaključuje da je prioritet u pogledu vezova, koji je bio neodvojivo povezan s javnom uslugom koju je Caremar pružao tijekom razdoblja produljenja prvotne konvencije, spojiv s unutarnjim tržištem na temelju članka 106. stavka 2. UFEU-a i Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa iz 2011.

9.3.7. Zaključak o spojivosti

- (407) Na temelju ocjene iz uvodnih izjava od 347. do 406. Komisija zaključuje da je naknada dodijeljena društvu Caremar za pružanje usluga pomorskog prijevoza na temelju produljene prvotne konvencije u Napuljskom zaljevu u razdoblju od 1. siječnja 2009. do 31. srpnja 2012. i na Poncijskim otocima od 1. siječnja 2009. do 31. svibnja 2011., zajedno s prioritetom u pogledu vezova, u skladu s primjenjivim uvjetima Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa iz 2011. i stoga spojiva s unutarnjim tržištem na temelju članka 106. UFEU-a.

10. ZAKLJUČAK

(408) Na temelju prethodne ocjene Komisija je odlučila da je naknada za pružanje javne usluge dodijeljena društvu Caremar na temelju produljene prvotne konvencije spojiva s unutarnjim tržištem na temelju članka 106. UFEU-a. Nadalje, s obzirom na to da je prioritet u pogledu vezova neodvojivo povezan s uslugom od općeg gospodarskog interesa koju pruža Caremar, i ta je mjera spojiva s unutarnjim tržištem na temelju članka 106. UFEU-a.

(409) Nadalje, Komisija zaključuje da sljedeće mjere ne čine državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a:

- naknada dodijeljena društvu Caremar za pružanje usluga pomorskog prijevoza na temelju novog ugovora o uslugama za razdoblje od 16. srpnja 2015. do 15. srpnja 2024. u kombinaciji s društvom Caremar i prioritetom u pogledu vezova za Caremar jer je u skladu s četiri kriterija iz presude Altmark,
- mogućnost da Caremar upotrijebi sredstva namijenjena nadogradnji brodova za potrebe likvidnosti jer Caremar nije koristio ta sredstva za navedene svrhe,
- porezna izuzeća povezana s postupkom privatizacije društva Caremar i mogućnost upotrebe sredstava FAS-a za ispunjavanje potreba za likvidnošću, kako je predviđeno Zakonom 163/2010,

DONIJELA JE OVU ODLUKU:

Članak 1.

Naknada isplaćena društvu Caremar i prioritet u pogledu vezova dodijeljen za pružanje usluga pomorskog prijevoza na temelju produljenja prvotne konvencije u razdoblju od 1. siječnja 2009. do 31. srpnja 2012. čine državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a. Italija je provela potporu u korist društva Caremar protivno članku 108. stavku 3. UFEU-a. Potpora je spojiva s unutarnjim tržištem.

Članak 2.

Dodjela novog ugovora o javnim uslugama za razdoblje od 16. srpnja 2015. do 15. srpnja 2024., uključujući naknadu za pružanje javne usluge isplaćenu na temelju tog ugovora, u kombinaciji s prodajom poslovanja društva Caremar i prioritetom u pogledu vezova, ne čini državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a.

Članak 3.

Caremar nije iskoristio mogućnost privremene upotrebe financijskih sredstava koja su već dodijeljena za potrebe nadogradnje i modernizacije flote da bi zadovoljio hitne potrebe za likvidnošću, kako je utvrđeno u Zakonu 163/2010. Ona stoga ne čini državnu potporu u korist društva Caremar u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a.

Članak 4.

Porezna izuzeća povezana s postupkom privatizacije društva Caremar, kako su utvrđena Zakonom 163/2010, ne čine državnu potporu u korist društva Caremar i njegova stjecatelja u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a.

Članak 5.

Mogućnost upotrebe sredstava iz fonda *Fondo Aree Sottoutilizzate* za potrebe likvidnosti, kako je utvrđena Zakonom 163/2010, ne čini državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a.

Članak 6.

Ova je Odluka upućena Talijanskoj Republici.

Sastavljeno u Bruxellesu 8. srpnja 2024.

Za Komisiju
Margrethe VESTAGER
Izvršna potpredsjednica