



ROZHODNUTIE KOMISIE (EÚ) 2025/440

z 8. júla 2024

**o opatreniach SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN), ktoré Taliansko a región
Kampánia vykonali v prospech spoločnosti Caremar a jej nadobúdateľa SNAV/Rifim**

[oznámené pod číslom C(2024) 4656]

(Iba anglické znenie je autentické)

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 108 ods. 2 prvý pododsek,

so zreteľom na Dohodu o Európskom hospodárskom priestore, a najmä na jej článok 62 ods. 1 písm. a),

po vyzvaní zainteresovaných strán, aby predložili pripomienky v súlade s uvedenými ustanoveniami⁽¹⁾, a so zreteľom na tieto pripomienky,

keďže:

1. POSTUP

- (1) Po niekoľkých sťažnostiach⁽²⁾ a výmenách informácií s talianskymi orgánmi⁽³⁾ začala Komisia 5. októbra 2011 formálne vyšetrovacie konanie v súvislosti s rôznymi opatreniami, ktoré Taliansko prijalo v prospech spoločností bývalej skupiny Tirrenia Group (ďalej len „rozhodnutie o začatí konania z roku 2011“)⁽⁴⁾. Rozhodnutím zo 7. novembra 2012 zmeneným 19. decembra 2012 (ďalej len „rozhodnutie o predĺžení z roku 2012“)⁽⁵⁾ Komisia predĺžila formálne vyšetrovacie konanie na určité ďalšie podporné opatrenia prijaté v prospech uvedených spoločností.

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ C 28, 1.2.2012, s. 18 a Ú. v. EÚ C 84, 22.3.2013, s. 58.

⁽²⁾ Komisii bolo 23. marca 2009, 9. decembra 2009, 21. decembra 2009, 6. januára 2010, 27. septembra 2010 a 12. októbra 2010 doručených šesť sťažností, ktoré sa týkali rôznych podporných opatrení prijatých talianskym štátom v prospech spoločností bývalej skupiny Tirrenia Group, ktorá pozostávala z lodných spoločností Tirrenia di Navigazione S.p.A. (ďalej len „Tirrenia“), Adriatica S.p.A. (ďalej len „Adriatica“), Caremar – Campania Regionale Marittima S.p.A. (ďalej len „Caremar“), Saremar – Sardegna Regionale Marittima S.p.A. (ďalej len „Saremar“), Siremar – Sicilia Regionale Marittima S.p.A. (ďalej len „Siremar“) a Toremar – Toscana Regionale Marittima S.p.A. (ďalej len „Toremar“).

⁽³⁾ Pokiaľ ide o spoločnosť Caremar, 29. júla 2010 talianske orgány oznámili Komisii náhradu za služby vo verejnom záujme vyplatenú v rokoch 2009 a 2010 talianskym štátom spoločnosti Caremar. Oznámenie a následné výmeny informácií s talianskymi orgánmi, rozšírené okrem iného o oznámenie náhrad vyplatených do konca roka 2011, boli zaevidované pod číslom vecí N 338/2010. Opatrenie však bolo následne zaevidované ako neoznámená pomoc pod číslami vecí SA 32014, SA 32015 a SA 32016, keďže štátna podpora bola poskytnutá predtým ako mohla Komisia zaujať stanovisko k jej zlučiteľnosti s vnútorným trhom. Taliansko 28. septembra 2011 informovalo Komisiu o zámere privatizovať regionálne spoločnosti bývalej skupiny Tirrenia Group vrátane spoločnosti Caremar.

⁽⁴⁾ Rozhodnutie o začatí konania z roku 2011 bolo uverejnené v Úradnom vestníku Európskej únie (Ú. v. EÚ C 28, 1.2.2012, s. 18). Komisia vyzvala zainteresované strany, aby predložili svoje pripomienky k opatreniam, ktoré boli predmetom vyšetrovania.

⁽⁵⁾ Rozhodnutie o predĺžení z roku 2012 bolo uverejnené v Úradnom vestníku Európskej únie (Ú. v. EÚ C 84, 22.3.2013, s. 58). Komisia vyzvala zainteresované strany, aby predložili svoje pripomienky k opatreniam, ktoré boli predmetom vyšetrovania.

- (2) Uvedené formálne vyšetrovacie konanie už Komisia v súvislosti so spoločnosťami Tirrenia, Saremar, Siremar, Toremar a Laziomar uzavrela v samostatných rozhodnutiach prijatých v prípade týchto jednotlivých spoločností skupiny Tirrenia Group ⁽⁶⁾.
- (3) V prípade spoločnosti Caremar sa rozhodnutie o začatí konania z roku 2011 týkalo týchto opatrení:
- náhrad poskytnutých za prevádzkovanie viacerých námorných trás od 1. januára 2009 do 31. decembra 2011,
 - priority kotvenia stanovenej v zákonnom dekréte č. 135 z 25. septembra 2009 (ďalej len „zákonný dekrét č. 135/2009“) zmenenom na zákon č. 166 z 20. novembra 2009 (ďalej len „zákon č. 166/2009“),
 - opatrení stanovených v zákonnom dekréte č. 125 z 5. augusta 2010 (ďalej len „zákonný dekrét č. 125/2010“) zmenenom na zákon č. 163 z 1. októbra 2010 (ďalej len „zákon č. 163/2010“) a
 - procesu privatizácie spoločnosti Caremar.
- (4) Taliansko 15. novembra 2011, 30. novembra 2011 a 16. marca 2012 predložilo pripomienky k opatreniam, na ktoré sa vzťahovalo rozhodnutie o začatí konania z roku 2011. Listom z 19. júla 2012 talianske orgány poskytli doplňujúce informácie o privatizácii spoločnosti Caremar. Tieto informácie, ktoré obsahovali podrobný opis podmienok pre potenciálnych uchádzačov, neboli Komisii v čase prijatia rozhodnutia o začatí konania z roku 2011 k dispozícii. Talianske orgány poskytli ďalšie informácie 4. októbra 2012 po žiadosti o informácie, ktorú zaslala Komisia 18. júla 2012.
- (5) Spoločnosť Caremar predložila 19. a 21. marca 2012 pripomienky k rozhodnutiu o začatí konania z roku 2011, ktoré boli postúpené Taliansku 26. marca 2012. Taliansko 26. apríla 2012 potvrdilo, že sa stotožňuje s pripomienkami spoločnosti Caremar.
- (6) Okrem toho boli Komisii doručené pripomienky, ako aj sťažnosti viacerých spoločností týkajúce sa náhrad v prospech spoločnosti Caremar za poskytovanie služieb v Neapolskom zálive. K týmto sťažnostiam Komisia pristupovala ako k pripomienkam zainteresovaných strán v súvislosti s formálnym vyšetrovacím konaním, keďže sa týkali tej istej veci ako rozhodnutie o začatí konania z roku 2011.
- (7) Spoločnosť Alilauro S.p.A. (ďalej len „Alilauro“) predložila 28. februára 2012 sťažnosť, v ktorej tvrdila, že spoločnosti Caremar sa poskytuje neoprávnená štátna pomoc v dôsledku predĺženia pôvodného dohovoru. Dňa 7. marca 2012 predložila spoločnosť Alilauro svoje pripomienky k rozhodnutiu o začatí konania z roku 2011.

⁽⁶⁾ Rozhodnutím Komisie (EÚ) 2018/261 z 22. januára 2014 o opatreniach SA.32014 (2011/C), SA.32015 (2011/C), SA.32016 (2011/C), ktoré vykonal región Sardínia v prospech spoločnosti Saremar (Ú. v. EÚ L 49, 22.2.2018, s. 22), Komisia uzavrela formálny vyšetrovací postup týkajúci sa niektorých opatrení prijatých regiónom Sardínia v prospech spoločnosti Saremar. Rozhodnutím Komisie (EÚ) 2022/756 z 30. septembra 2021 o opatreniach SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN), ktoré Taliansko a región Sardínia vykonali v prospech spoločnosti Saremar (Ú. v. EÚ L 138, 17.5.2022, s. 19), Komisia uzavrela formálny vyšetrovací postup týkajúci sa zostávajúcich opatrení v prospech spoločnosti Saremar. Rozhodnutím Komisie (EÚ) 2020/1412 z 2. marca 2020 o opatreniach SA.32014, SA.32015, SA.32016 (11/C) (ex 11/NN), ktoré vykonalo Taliansko v prospech spoločnosti Tirrenia di Navigazione a jej nadobúdateľa spoločnosť Compagnia Italiana di Navigazione (Ú. v. EÚ L 332, 12.10.2020, s. 45), Komisia uzavrela formálny vyšetrovací postup týkajúci sa opatrení v prospech spoločnosti Tirrenia a jej nadobúdateľa, spoločnosť Compagnia Italiana di Navigazione, za roky 2009 – 2020. Rozhodnutím Komisie (EÚ) 2022/348 zo 17. júna 2021 o opatreniach SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN), ktoré Taliansko a región Toskánsko vykonali v prospech spoločnosti Toremar a jej nadobúdateľa spoločnosti Moby (Ú. v. EÚ L 64, 2.3.2022, s. 6), Komisia uzavrela formálny vyšetrovací postup týkajúci sa opatrení v prospech spoločnosti Toremar a jej nadobúdateľa, spoločnosť Moby S.p.A., za roky 2009 – 2023. Rozhodnutím Komisie (EÚ) 2022/448 zo 17. júna 2021 o opatreniach SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN), ktoré Taliansko vykonalo v prospech spoločnosti Siremar a jej nadobúdateľa, spoločnosti Società Navigazione Siciliana (Ú. v. EÚ L 97, 24.3.2022, s. 1), Komisia uzavrela formálny vyšetrovací postup týkajúci sa opatrení v prospech spoločnosti Siremar a jej nadobúdateľa, spoločnosť Società Navigazione Siciliana, za roky 2009 – 2028. Rozhodnutím Komisie (EÚ) 2022/1328 z 30. septembra 2021 o opatreniach SA.32014, SA.32015, SA.32016 (11/C) (ex 11/NN), ktoré Taliansko a región Lazio vykonali v prospech spoločnosti Laziomar (Ú. v. EÚ L 200, 29.7.2022, s. 154), Komisia uzavrela formálny vyšetrovací postup týkajúci sa opatrení v prospech spoločnosti Laziomar a jej nadobúdateľa, spoločnosť Compagnia Laziale di Navigazione S.r.l., za roky 2011 – 2024.

- (8) Komisii boli 29. februára 2012 doručené pripomienky od spoločností Medmar Navi S.p.A. (ďalej len „Medmar“) a Navigazione Libera del Golfo S.r.l. (ďalej len „NLG“), 1. marca 2012 od spoločnosti SNAV S.p.A. (ďalej len „SNAV“) a združenia Associazione Cabotaggio Armatori Partenopei (ďalej len „ACAP“) a 5. marca 2012 od spoločnosti Grandi Navi Veloci (ďalej len „GNV“). Komisia 16. marca 2012 postúpila Taliansku pripomienky poskytnuté spoločnosťami NLG, SNAV, GNV a združením ACAP, na ktoré Taliansko nereagovalo napriek pripomienke, ktorá bola talianskym orgánom zaslaná 1. októbra 2012. Komisia 19. marca 2012 postúpila Taliansku pripomienky spoločnosti Medmar, na ktoré Taliansko odpovedalo 24. apríla 2012.
- (9) Rozhodnutím o predĺžení z roku 2012 Komisia 7. novembra 2012 predĺžila formálne vyšetrovacie konanie, pokiaľ ide o náhrady za služby vo verejnom záujme vyplatené všetkým spoločnostiam bývalej skupiny Tirrenia Group až do ukončenia procesu privatizácie. V prípade spoločnosti Caremar sa predĺženie týkalo týchto opatrení:
- náhrad poskytovaných spoločnosti Caremar od 1. januára 2012 za rovnakých podmienok ako v roku 2011,
 - náhrad, ktoré sa mali vyplatiť za prevádzkovanie služieb vo verejnom záujme podľa novej zmluvy o službách vo verejnom záujme a
 - podmienok, ktoré talianske orgány uložili pre potenciálnych uchádzačov tendra na predaj spoločnosti Caremar.
 - Taliansko predložilo svoje pripomienky k rozhodnutiu o predĺžení z roku 2012 v listoch zo 7. decembra 2012 a 13. decembra 2012.
- (10) Okrem toho dostala Komisia 3. decembra 2012 pripomienky od spoločnosti GNV, 29. februára 2013 a 5. marca 2013 pripomienky od spoločnosti Medmar, 5. marca 2013 od spoločnosti NLG a 13. marca 2013 od spoločnosti Alilauro.
- (11) Talianske orgány predložili 26. februára 2013, 12. marca 2013 a 12. apríla 2013 doplňujúce informácie týkajúce sa náhrad a privatizácie spoločnosti Caremar.
- (12) Talianske orgány 20. júna 2014 postúpili Komisii kópiu rozhodnutia Regionálneho správneho súdu Kampánie z 28. mája 2014, ktorým sa ruší postup verejného obstarávania na privatizáciu spoločnosti Caremar. Talianske orgány informovali Komisiu, že na rozhodnutie talianskej Štátnej rady o odvolaní proti rozhodnutiu Regionálneho správneho súdu Kampánie sa stále čaká. Talianska Štátna rada 10. februára 2015 zrušila rozhodnutie Regionálneho správneho súdu Kampánie z 28. mája 2014 a potvrdila konečné prevzatie podniku Caremar spoločnosťou SNAV/Rifim S.r.l. (ďalej len „SNAV/Rifim“).
- (13) Spoločnosť Marworld Ship Management and Service S.p.A. (ďalej len „Marworld“) predložila 15. júla 2015 Komisii sťažnosť týkajúcu sa postupu privatizácie spoločnosti Caremar⁽⁷⁾. Keďže sťažnosť sa týkala tej istej veci ako rozhodnutie o začatí konania z roku 2011 a rozhodnutie o predĺžení z roku 2012, Komisia k nej pristupovala ako k pripomienkam zainteresovaných strán v súvislosti s formálnym vyšetrovacím konaním.

(7) Sťažnosť Komisia zaevidovala pod číslom veci SA.42685.

- (14) V rokoch 2014 až 2019 sa Komisia zamerala na formálne vyšetrovanie ostatných spoločností skupiny Tirrenia Group, pričom na žiadosť talianskych orgánov uprednostnila spoločnosti Saremar ⁽⁸⁾ a Tirrenia ⁽⁹⁾. Vyšetrovanie viedlo v rokoch 2014 – 2022 k prijatiu konečných rozhodnutí týkajúcich sa spoločností Saremar, Tirrenia, Siremar, Toremar a Laziomar (pozri odôvodnenie 2). Zároveň Komisia 2. marca 2020 uzavrela vyšetrovanie ostatných spoločností skupiny Tirrenia Group okrem spoločnosti Tirrenia, a to vrátane spoločnosti Caremar, za obdobie 1992 – 2008 ⁽¹⁰⁾.
- (15) Komisia 25. januára 2018, 14. marca 2019, 10. augusta 2021 a 8. decembra 2022 požiadala talianske orgány o doplňujúce informácie o spoločnosti Caremar. Talianske orgány poskytli tieto informácie 9. mája 2018, 31. mája 2019, 14. júna 2019, 1. októbra 2021, 27. decembra 2022 a 3. februára 2023. Okrem toho sa v období od októbra 2022 do mája 2023 uskutočnilo niekoľko neformálnych e-mailových výmen informácií s talianskymi orgánmi.
- (16) Dňa 29. mája 2024 Taliansko výnimočne súhlasilo s tým, že sa zriekne svojich práv vyplývajúcich z článku 342 ZFEÚ v spojení s článkom 3 nariadenia č. 1/1958 ⁽¹¹⁾ a že toto rozhodnutie sa prijme a oznámi v angličtine.
- (17) Týmto rozhodnutím sa uzatvára formálne vyšetrovacie konanie, ktoré sa začalo na základe rozhodnutia o začatí konania z roku 2011 a predĺžilo na základe rozhodnutia o predĺžení z roku 2012, pokiaľ ide o časť týkajúcu sa opatrení v prospech spoločnosti Caremar a jej nadobúdateľa, t. j. dočasné združenie podnikov SNAV/Rifim.

2. CHRONOLÓGIA

- (18) Spoločnosť Caremar poskytovala služby námornej dopravy predovšetkým medzi pevninským Talianskom (Neapol, Sorrento a Pozzuoli) a ostrovmi Neapolského zálivu (Capri, Ischia, Procida) a do 1. júna 2011 aj medzi pevninským Talianskom (Formia a Anzio) a ostrovmi Ponza a Ventotene na Pontinských ostrovoch.
- (19) Tieto služby prevádzkovala spoločnosť Caremar na základe zmlúv o službách vo verejnom záujme so záväzkami vyplývajúcimi zo služieb vo verejnom záujme. Toto rozhodnutie sa týka služieb námornej dopravy poskytovaných spoločnosťou Caremar na základe: i) zmluvy o službách vo verejnom záujme, ktorej platnosť mala uplynúť na konci roka 2008 (ďalej len „pôvodný dohovor“), ale bola predĺžená na obdobie od 1. januára 2009 do 31. júla 2012 a ii) novej zmluvy o službách vo verejnom záujme, ktorá sa týkala obdobia od 16. júla 2015 do 15. júla 2024.

⁽⁸⁾ Listom zo 14. mája 2013 požiadal región Sardínia Komisiu o oddelenie opatrení týkajúcich sa spoločnosti Saremar z formálneho vyšetrovacieho konania, ktoré sa začalo na základe rozhodnutia o začatí konania z roku 2011 a predĺžilo na základe rozhodnutia o predĺžení z roku 2012, a o uprednostnenie týchto opatrení, a to najmä vzhľadom na bezprostrednú privatizáciu spoločnosti.

⁽⁹⁾ V oznámení z 2. augusta 2017 talianske orgány požiadali Komisiu, aby vzhľadom na určité doložky z kúpnej zmluvy uzavretej so spoločnosťou CIN uprednostnila uzavretie vyšetrovania spoločnosti Tirrenia a jej nadobúdateľa, spoločnosti CIN. Okrem toho mala spomedzi všetkých nových zmlúv o službách vo verejnom záujme uzavretých s nadobúdateľmi spoločností bývalej skupiny Tirrenia Group ako prvá uplynúť platnosť zmluvy so spoločnosťou CIN.

⁽¹⁰⁾ Rozhodnutie Komisie (EÚ) 2020/1411 z 2. marca 2020 o štátnej pomoci č. C 64/99 (ex NN 68/99) poskytovanej Talianskom námorným spoločnostiam Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar a Toremar (Gruppo Tirrenia) (Ú. v. EÚ L 332, 12.10.2020, s. 1).

⁽¹¹⁾ Nariadenie č. 1 o používaní jazykov v Európskom hospodárskom spoločenstve (Ú. v. ES P 017, 6.10.1958, s. 385).

- (20) Od 1. augusta 2012 do 15. júla 2015 poskytovala spoločnosť Caremar služby námornej dopravy na základe zmluvy o službách vo verejnom záujme podpísanej medzi regiónom Kampánia a spoločnosťou Caremar 19. decembra 2012 (ďalej len „prechodná zmluva“) ⁽¹²⁾. V uvedenej zmluve sa stanovovalo pokračovanie poskytovania služieb spoločnosťou Caremar v Neapolskom zálive počas predĺženia pôvodného dohovoru, a to od 1. augusta 2012 (t. j. dátumu, ku ktorému prestalo platiť predĺženie pôvodného dohovoru stanovené v zákone č. 163/2010). Platnosť prechodnej zmluvy mala pôvodne uplynúť 31. decembra 2012, bola však predĺžená, najskôr do 31. decembra 2013 a následne viacerými vykonávacími rozhodnutiami regiónu Kampánia ⁽¹³⁾ do 15. júla 2015, t. j. k dátumu dokončenia procesu privatizácie spoločnosti Caremar a nadobudnutia účinnosti novej zmluvy o službách vo verejnom záujme s nadobúdateľom spoločnosti Caremar. Prechodná zmluva nepatrí do rozsahu formálneho vyšetrovania, ktoré sa začalo na základe rozhodnutia o začatí konania z roku 2011 a rozhodnutia o predĺžení z roku 2012 ⁽¹⁴⁾, a preto ju Komisia v tomto rozhodnutí neposudzuje.
- (21) Činnosti spoločnosti Caremar sa obmedzujú na poskytovanie služieb námornej dopravy, ktorým ju poverili talianske orgány, konkrétne tých, ktorých sa týkal najskôr predĺžený pôvodný dohovor, potom prechodná zmluva a neskôr nová zmluva o službách vo verejnom záujme.
- (22) Vlastníkom skupiny Tirrenia Group bolo Taliansko prostredníctvom spoločnosti Fintecna ⁽¹⁵⁾ a skupina pôvodne zahŕňala šesť spoločností, konkrétne Tirrenia, Adriatica S.p.A. (ďalej len „Adriatica“), Caremar, Saremar, Siremar a Toremar. Tieto spoločnosti poskytovali služby námornej dopravy v rámci samostatných zmlúv o službách vo verejnom záujme, ktoré boli uzavreté s Talianskom v roku 1991 a boli platné dvadsať rokov od januára 1989 do decembra 2008. Spoločnosť Fintecna bola držiteľom 100 % základného imania spoločnosti Tirrenia, ktorá bola zasa úplným vlastníkom regionálnych spoločností Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar a Toremar. Spoločnosť Adriatica, ktorá pôvodne prevádzkovala viacero trás medzi Talianskom a Albánskom, Chorvátskom, Gréckom a Čiernou Horou, sa v roku 2004 zlúčila so spoločnosťou Tirrenia.
- (23) Účelom týchto zmlúv o službách vo verejnom záujme bolo zaručiť pravidelnosť a spoľahlivosť služieb námornej dopravy na príslušných trasách. Na tento účel Taliansko poskytlo náhrady za služby vo verejnom záujme spoločnostiam skupiny Tirrenia Group za služby poskytované podľa týchto zmlúv o službách vo verejnom záujme.
- (24) V článku 1 pôvodného dohovoru sa stanovovalo, že prístavy, ktoré sa mali obsluhovať, druh plavidiel, ktoré sa mali používať, a požadovaná frekvencia služby zverenej spoločnosti Caremar sa musia podrobne uviesť v päťročných plánoch. Posledný formálne schválený päťročný plánom pre spoločnosť Caremar bol plán na roky 2000 – 2004, pričom plán na roky 2005 – 2008 bol vypracovaný, ale nikdy nebol príslušnými ministerstvami formálne schválený. Talianske orgány vysvetlili, že dlhodobšie plánovanie už nebolo možné z dôvodu chýbajúceho rozpočtovania požadovaných finančných prostriedkov a že namiesto toho vláda prijímala rozhodnutia *ad hoc*.

⁽¹²⁾ Región Kampánia povolil rozhodnutím č. 502 z 21. septembra 2012 uzavretie prechodnej zmluvy so spoločnosťou Caremar a dekrétom regionálnej rady č. 314 z 19. decembra 2012 prechodnú zmluvu schválil.

⁽¹³⁾ Prechodná zmluva bola niekoľkokrát predĺžená až do dokončenia procesu privatizácie spoločnosti Caremar (konkrétne rozhodnutím regionálnej rady č. 191 z 18. júna 2013 do 31. decembra 2013; rozhodnutím regionálnej rady č. 632 z 27. decembra 2013 do 28. februára 2014; rozhodnutím regionálnej rady č. 60 z 28. februára 2014 do 30. apríla 2014; rozhodnutím regionálnej rady č. 123 z 29. apríla 2014 do 30. júna 2014; rozhodnutím regionálnej rady č. 243 z 27. júna 2014 do 31. decembra 2014; rozhodnutím regionálnej rady č. 697 z 23. decembra 2014 do 31. marca 2015 a rozhodnutím regionálnej rady č. 161 z 28. marca 2015 najneskôr do 31. júla 2015). Zákonom č. 228 z 24. decembra 2012 Taliansko povolilo vyplatenie prostriedkov regiónu Kampánia na zaručenie územnej kontinuity služieb námornej dopravy v regióne až do dokončenia procesu privatizácie spoločnosti Caremar.

⁽¹⁴⁾ Pozri odôvodnenia 54 a 55 rozhodnutia o predĺžení z roku 2012.

⁽¹⁵⁾ Úplným vlastníkom spoločnosti Fintecna (Finanziaria per i Settori Industriale e dei Servizi S.p.A.) je talianske ministerstvo hospodárstva a financií a spoločnosť sa špecializuje na riadenie akcionárskych podielov a privatizačných procesov, ako aj na riešenie projektov racionalizácie a reštrukturalizácie podnikov, ktoré sa potýkajú s priemyselnými, finančnými alebo organizačnými ťažkosťami.

- (25) Pôvodný dohovor medzi Talianskom a spoločnosťou Caremar Komisia už posudzovala v rozhodnutí (EÚ) 2020/1411 ⁽¹⁶⁾, ktorým sa uzavrelo vyšetrovanie štátnej pomoci pre spoločnosti skupiny Tirrenia Group iné ako Tirrenia na obdobie 1992 – 2008 ⁽¹⁷⁾. V uvedenom rozhodnutí Komisia dospela k záveru, že pomoc poskytnutá spoločnosti Caremar na poskytovanie dopravných služieb námornej kabotáže predstavovala existujúcu pomoc.
- (26) Poskytované dopravné služby námornej kabotáže majú hlavne uspokojovať požiadavky na prepravu miestnych komunít a možno ich prirovnať k sieti prímestskej dopravy, čo sa týka frekvencie a cestovného poriadku, najmä pokiaľ ide o dopravu v Neapolskom zálive.

3. OPATRENIA, KTORÝCH SA TÝKALO FORMÁLNE VYŠETROVANIE

- (27) Formálne vyšetrovanie spoločnosti Caremar, ktoré sa začalo na základe rozhodnutia o začatí konania z roku 2011 a rozhodnutia o predĺžení z roku 2012, sa týkalo týchto opatrení:
- a) náhrady poskytnutej spoločnosti Caremar za poskytovanie služieb námornej dopravy podľa predĺženého pôvodného dohovoru (t. j. od 1. januára 2009 do 31. júla 2012);
 - b) priority kotvenia stanovenej v zákone č. 166/2009;
 - c) opatrení stanovených v zákone č. 163/2010;
 - d) privatizácie spoločnosti Caremar vrátane podmienok, ktoré talianske orgány uložili pre potenciálnych uchádzačov tendra na predaj spoločnosti Caremar;
 - e) náhrad poskytnutých za poskytovanie služieb námornej dopravy podľa novej zmluvy o službách vo verejnom záujme.

3.1. Organizácia služieb námornej dopravy spoločnosti Caremar od 1. januára 2009 do 31. júla 2012

3.1.1. Závazok vyplývajúci zo služieb vo verejnom záujme

- (28) V článku 26 zákonného dekrétu č. 207 z 30. decembra 2008 (ďalej len „zákonný dekrét č. 207/2008“), ktorý bol zmenený na zákon č. 14 z 27. februára 2009 (ďalej len „zákon č. 14/2009“), sa stanovuje predĺženie pôvodného dohovoru (ako aj zmlúv o službách vo verejnom záujme, ktorými boli poverené ostatné spoločnosti skupiny Tirrenia Group), ktorého platnosť mala pôvodne uplynúť 31. decembra 2008, o jeden rok do 31. decembra 2009.

⁽¹⁶⁾ Rozhodnutie Komisie (EÚ) 2020/1411 z 2. marca 2020 o štátnej pomoci č. C 64/99 (ex NN 68/99) poskytovanej Talianskom námorným spoločnostiam Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar a Toremar (Gruppo Tirrenia) (Ú. v. EÚ L 332, 12.10.2020, s. 1).

⁽¹⁷⁾ Komisia 6. augusta 1999 začala postup stanovený v článku 108 ods. 2 ZFEÚ v súvislosti s náhradou vyplatenou šiestim spoločnostiam skupiny Tirrenia Group vrátane spoločnosti Caremar. Vo fáze vyšetrovania talianske orgány požiadali, aby sa vec skupiny Tirrenia Group rozdelila tak, aby prioritou mohlo byť dosiahnutie konečného rozhodnutia o spoločnosti Tirrenia. Táto žiadosť bola motivovaná plánom talianskych orgánov na privatizáciu skupiny, ktorá sa mala začať spoločnosťou Tirrenia, a ich zámerom urýchliť proces v súvislosti s touto spoločnosťou. Komisia rozhodla, že je možné pristúpiť na požiadavku talianskych orgánov, a rozhodnutím Komisie 2001/851/ES z 21. júna 2001 o štátnej pomoci poskytnutej Talianskom lodnej spoločnosti Tirrenia di Navigazione (Ú. v. ES L 318, 4.12.2001, s. 9) uzavrela začaté konanie týkajúce sa pomoci poskytovanej spoločnosti Tirrenia. Pomoc bola vyhlásená za zlučiteľnú pod podmienkou určitých záväzkov talianskych orgánov. Rozhodnutím Komisie 2005/163/ES zo 16. marca 2004 o štátnej pomoci poskytovanej Talianskom námorným spoločnostiam Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar a Toremar (Gruppo Tirrenia) (Ú. v. EÚ L 53, 26.2.2005, s. 29) Komisia vyhlásila náhradu poskytnutú Talianskom spoločnosti Caremar a ostatným spoločnostiam skupiny Tirrenia Group (s výnimkou spoločnosti Tirrenia, ktorej sa týkalo rozhodnutie Komisie 2001/851/ES) za čiastočne zlučiteľnú s vnútorným trhom, čiastočne zlučiteľnú pod podmienkou rešpektovania viacerých záväzkov talianskymi orgánmi a čiastočne nezlučiteľnú s vnútorným trhom. Rozhodnutie 2005/163/ES bolo zrušené rozsudkom Všeobecného súdu zo 4. marca 2009 (spojené veci), Tirrenia di Navigazione SpA (T-265/04), Caremar SpA a i. (T-292/04) a Navigazione Libera del Golfo SpA (T-504/04)/Komisia Európskych spoločenstiev, ECLI:EU:T:2009:48. S cieľom dodržať uvedený rozsudok Komisia znovu začala formálne vyšetrovacie konanie, ktoré bolo napokon uzavreté rozhodnutím Komisie (EÚ) 2020/1411.

- (29) V článku 19b zákonného dekrétu č. 135/2009, ktorý bol zmenený na zákon č. 166/2009, sa stanovilo, že vzhľadom na privatizáciu spoločností skupiny Tirrenia Group sa akcionársky podiel spoločnosti Caremar prevedie z materskej spoločnosti Tirrenia na región Kampánia bez zaplataenia akéhokoľvek protiplnenia. Región Kampánia mal následne na samostatnom základe previesť podnik Caremar prevádzkujúci dopravné spojenia s Pontinskými ostrovmi na región Lazio pod názvom Laziomar ⁽¹⁸⁾.
- (30) V článku 19b zákonného dekrétu č. 135/2009, ktorý bol zmenený na zákon č. 166/2009, sa okrem toho stanovilo, že medzi talianskym štátom a spoločnosťami Tirrenia a Siremar sa do 31. decembra 2009 dohodnú nové zmluvy o službách vo verejnom záujme. Regionálne služby sa mali takisto zakotviť v návrhoch zmlúv o službách vo verejnom záujme, na ktorých sa mali dohodnúť regionálne orgány Sardínie a Toskánska so spoločnosťami Saremar a Toremar do 31. decembra 2009 a región Kampánia so spoločnosťou Caremar do 28. februára 2010. Návrhy nových zmlúv o službách vo verejnom záujme budú súčasťou postupu verejného obstarávania spolu so samotnými spoločnosťami a podpíšu sa s kupujúcimi po dokončení privatizácie každej z týchto spoločností ⁽¹⁹⁾.
- (31) Na tento účel sa v prípade spoločnosti Caremar v článku 19b zákonného dekrétu č. 135/2009, ktorý bol zmenený na zákon č. 166/2009, ďalej predlžuje platnosť pôvodného dohovoru z 1. januára 2010 do 30. septembra 2010.
- (32) V článku 19b zákonného dekrétu č. 135/2009, ktorý bol zmenený na zákon č. 166/2009, sa zároveň stanovili pevné ročné stropy náhrad za prevádzku služieb vo verejnom záujme od 1. januára 2010 (v rámci predĺženia pôvodného dohovoru, ako aj podľa nových zmlúv o službách vo verejnom záujme). V prípade spoločnosti Caremar bol uvedený strop stanovený v celkovej výške 29 869 832 EUR ⁽²⁰⁾.
- (33) V článku 1(5a) zákonného dekrétu č. 125/2010, ktorý bol zmenený na zákon č. 163/2010, sa stanovilo ďalšie predĺženie pôvodného dohovoru od 1. októbra 2010 až do dokončenia procesov privatizácie spoločností Tirrenia a Siremar, k čomu došlo 19. júla 2012 (Tirrenia) a 31. júla 2012 (Siremar). Preto v prípade spoločnosti Caremar predĺžený pôvodný dohovor platil až do 31. júla 2012.
- (34) Trasy, na ktoré sa vzťahovali záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme, prevádzkované spoločnosťou Caremar podľa predĺženého pôvodného dohovoru boli tieto:
- a) v období od 1. januára 2009 do 31. júla 2012 osem trás v Neapolskom zálive (Capri/Sorrento, Capri/Neapol, Ischia/Procida/Neapol, Ischia/Neapol, Ischia/Procida, Ischia/Procida/Pozzuoli, Procida/Neapol, Procida/Pozzuoli) – v tomto období znamenal záväzok pre spoločnosť Caremar vyplývajúci zo služieb vo verejnom záujme len veľmi okrajové zmeny frekvencií a cestovných poriadkov (ako sú zhrnuté v odôvodnení 39) a
 - b) v období od 1. januára 2009 do 31. mája 2011 ⁽²¹⁾ tri trasy na Pontinských ostrovoch (Ponza/Formia, Ponza/Anzio, Formia/Ventotene) – v tomto období sa záväzok pre spoločnosť Caremar vyplývajúci zo služieb vo verejnom záujme nezmenil.

⁽¹⁸⁾ Tento prevod bol formalizovaný 1. júna 2011.

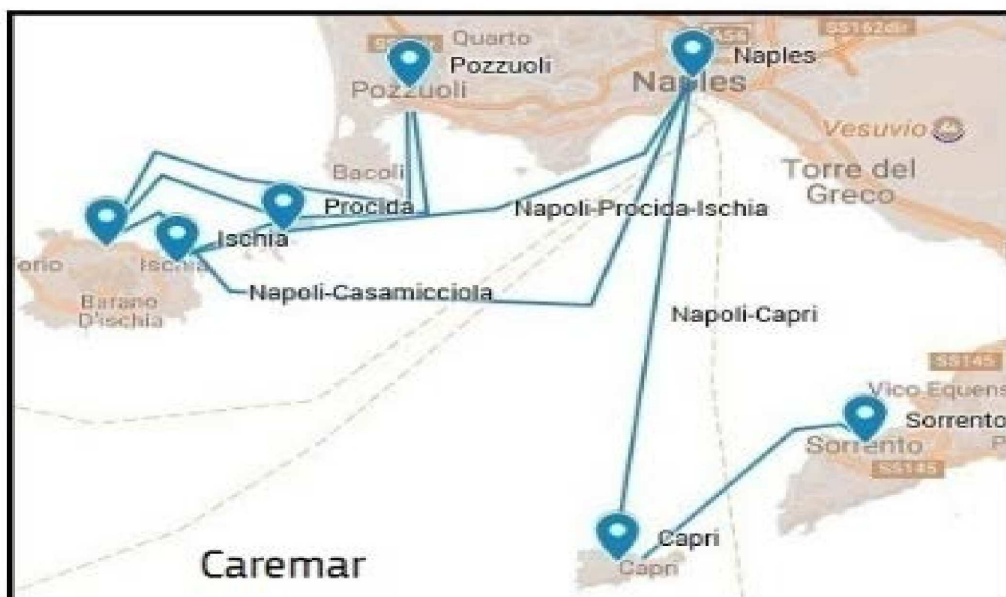
⁽¹⁹⁾ Článok 19b ods. 10 zákona č. 166/2009.

⁽²⁰⁾ Z čoho 19 839 226 EUR z Kampánie a 10 030 606 EUR z Lazia.

⁽²¹⁾ Od 1. júna 2011 tieto trasy prevádzkovala novozaložená spoločnosť Laziomar. Komisia posudzovala náhrady v prospech spoločnosti Laziomar za prevádzkovanie týchto trás od 1. júna 2011 do 14. januára 2024 vo svojom rozhodnutí z 30. septembra 2021 o opatreniach SA.32014, SA.32015, SA.32016 (11/C) (ex 11/NN), ktoré Taliansko a región Lazio vykonali v prospech spoločnosti Laziomar (Ú. v. EÚ L 200, 29.7.2022, s. 154), pozri poznámku pod čiarou 6.

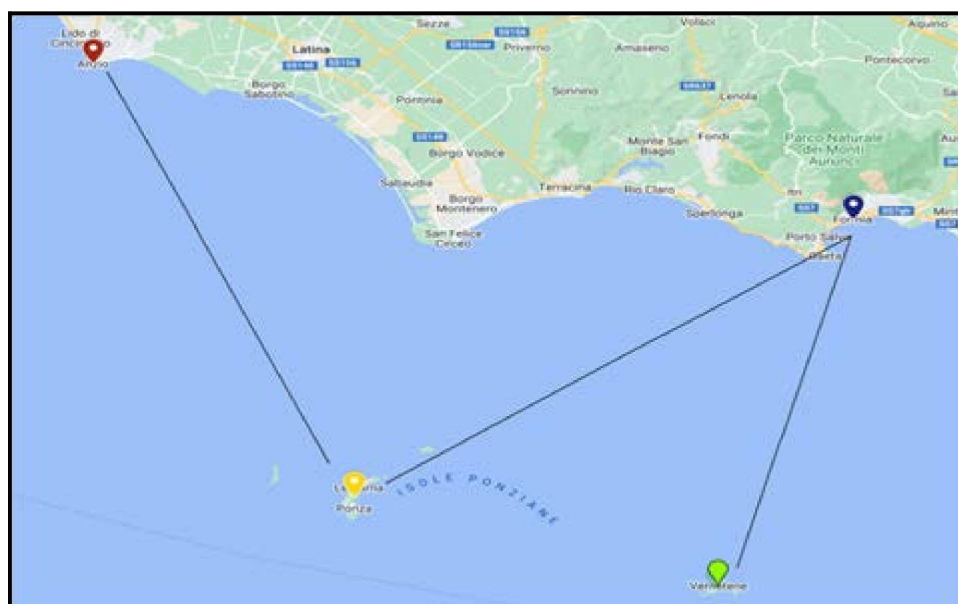
Obrázok 1

Trasy prevádzkované spoločnosťou Caremar v Neapolskom zálive v období 2009 – 2012



Obrázok 2

Trasy prevádzkované spoločnosťou Caremar na Pontinských ostrovoch v období 2009 – 2011



- (35) Závazky spojené s trasami uvedenými v odôvodnení 34 boli rovnaké ako záväzky uložené spoločnosti Caremar podľa pôvodného dohovoru a zostali takmer nezmenené, s výnimkou určitých odchýlok vo frekvenciách a cestovných poriadkoch, ktoré počas rokov región Kampánia zaviedol v rámci kotvenia („quadri accosti“), schválil a uverejnil s cieľom prispôsobiť ponuku dopytu používateľov, ako sa vysvetľuje ďalej.

- (36) K 1. januáru 2009, t. j. v čase prvého predĺženia pôvodného dohovoru ⁽²²⁾, bol záväzok vyplývajúci zo služieb vo verejnom záujme uložený spoločnosti Caremar v oblasti druhu plavidiel, frekvencií a cestovných poriadkov rovnaký ako záväzok vymedzený v pôvodnom dohovore ⁽²³⁾. Konkrétne:
- a) na trase **Capri/Sorrento** musela spoločnosť Caremar celoročne poskytovať osem služieb zmiešanej dopravy denne (t. j. prepravu cestujúcich, vozidiel a poštových zásielok) rýchlotrajektom (ďalej len „TMV“ ⁽²⁴⁾) ⁽²⁵⁾;
 - b) na trase **Capri/Neapol** musela spoločnosť Caremar celoročne poskytovať šesť služieb zmiešanej dopravy denne z/do Neapola (Calata Massa) ⁽²⁶⁾ rýchlotrajektom TMV (50-minútová cesta)/trajektom (cesta trvajúca 1 hod. 20 min.) ⁽²⁷⁾. Okrem toho musela spoločnosť Caremar v lete poskytovať ďalších osem služieb zmiešanej dopravy: sedem rýchlotrajektom TMV/trajektom počas celého leta ⁽²⁸⁾ a jednu ďalšiu rýchlotrajektom TMV iba v období od 1. júna do 30. septembra ⁽²⁹⁾;
 - c) na trase **Ischia/Neapol** musela spoločnosť Caremar celoročne poskytovať tri služby zmiešanej dopravy denne trajektom do Neapola (Calata Massa) ⁽³⁰⁾ a štyri služby osobnej dopravy denne plavidlom na nosných krídlach do/z Neapola (Beverello) ⁽³¹⁾;
 - d) na trase **Ischia/Procida/Neapol** musela spoločnosť Caremar celoročne poskytovať štrnásť služieb zmiešanej dopravy denne trajektom do/z Neapola (Calata Massa) ⁽³²⁾ a osem služieb osobnej dopravy denne plavidlom na nosných krídlach do/z Neapola (Beverello) ⁽³³⁾;
 - e) na trase **Ischia/Procida/Pozzuoli** musela spoločnosť Caremar celoročne poskytovať šesť služieb zmiešanej dopravy denne trajektom ⁽³⁴⁾;
 - f) na trase **Ischia/Procida** nemusela spoločnosť Caremar poskytovať žiadne služby okrem tých, ktoré už poskytovala na trase Ischia/Procida/Pozzuoli;
 - g) na trase **Procida/Pozzuoli** musela spoločnosť Caremar okrem plavieb poskytovaných na trase Ischia/Procida/Pozzuoli celoročne poskytovať dve služby osobnej dopravy denne plavidlom na nosných krídlach ⁽³⁵⁾;

⁽²²⁾ Stanovené v zákonom dekrét č. 207/2008, ktorý bol zmenený na zákon č. 14/2009, pozri odôvodnenie 28.

⁽²³⁾ Rozhodnutie regionálnej rady č. 548 z 1. apríla 2007.

⁽²⁴⁾ TMV je skratka pre Traghetti Motonave Veloce.

⁽²⁵⁾ Konkrétne z Capri do Sorrenta (25-minútová cesta) o **7.00** hod., **8.40** hod., **13.40** hod. a **18.15** hod. a zo Sorrenta na Capri (20-minútová cesta) o **7.45** hod., **9.25** hod., **14.30** hod. a **19.00** hod.

⁽²⁶⁾ Neapolský prístav má viacero mól, z ktorých najdôležitejšie sú mól Calata Massa (pre rýchlotrajekty TMV a trajekty) a mól Beverello (pre plavidlá na nosných krídlach).

⁽²⁷⁾ Konkrétne z Neapola na Capri o **5.40** hod. (rýchlotrajektom TMV), **17.00** hod. (rýchlotrajektom TMV) a **18.40** hod. (trajektom); a z Capri do Neapola o **14.50** hod. (trajektom), **15.40** hod. (rýchlotrajektom TMV) a **19.50** hod. (rýchlotrajektom TMV).

⁽²⁸⁾ Konkrétne z Neapola na Capri o **7.35** hod. (trajektom), **12.15** hod. (rýchlotrajektom TMV) a **12.55** hod. (trajektom) a z Capri do Neapola o **5.45** hod. (trajektom), **9.30** hod. (trajektom), **10.25** hod. (rýchlotrajektom TMV), **20.05** hod. (rýchlotrajektom TMV), ktorá bola v období od 1. júna do 30. septembra presunutá na 22.20 hod.

⁽²⁹⁾ Konkrétne z Neapola na Capri o **21.10** hod.

⁽³⁰⁾ Konkrétne z prístavu Ischia do Neapola (cesta trvajúca 1 hod. 25 min.) o **9.00** hod., **13.50** hod. a **20.10** hod.

⁽³¹⁾ Konkrétne z prístavu Ischia do Neapola (45-minútová cesta) o **6.50** hod. a **8.50** hod.; z Neapola do prístavu Ischia (45-minútová cesta) o **7.50** hod. a **18.15** hod.

⁽³²⁾ Konkrétne z Neapola na Procidu a následne Ischiu (s celkovým trvaním 1 hod. 40 min.) o **6.25** hod. (s odchodom z Procidy o 7.30 hod.), o **8.55** hod. (s odchodom z Procidy o 10.00 hod.), o **10.40** hod. (s odchodom z Procidy o 11.55 hod.), o **14.30** hod. z Neapola na Procidu (s odchodom z Procidy o 15.35 hod.), o **15.40** hod. (s odchodom z Procidy o 16.45 hod.), o **17.30** hod. (s odchodom z Procidy o 18.35 hod.), o **19.20** hod. (s odchodom z Procidy o 20.25 hod.) a o **21.55** hod. (s odchodom z Procidy o 23.00 hod.). Z Ischie na Procidu a následne do Neapola (s celkovým trvaním 1 hod. 35 min.) o **6.45** hod. (s odchodom z Procidy o 7.15 hod.), o **12.30** hod. (s odchodom z Procidy o 12.55 hod.), o **15.20** hod. (s odchodom z Procidy o 16.50 hod.), o **17.15** hod. (s odchodom z Procidy o 17.45 hod.), o **19.30** hod. (s odchodom z Procidy o 20.00 hod.).

⁽³³⁾ Konkrétne z Neapola na Procidu a následne na Ischiu (s celkovým trvaním 1 hod. 10 min.) o **9.55** hod. (s odchodom z Procidy o 10.35 hod.), o **13.10** hod. (s odchodom z Procidy o 13.50 hod.), o **15.10** hod. (s odchodom z Procidy o 15.50 hod.) a o **20.20** hod. (s odchodom z Procidy o 20.55 hod.). Z Ischie na Procidu a následne do Neapola (s celkovým trvaním 1 hod. 10 min.) o **12.00** hod. (s odchodom z Procidy o 12.10 hod.), o **14.15** hod. (s odchodom z Procidy o 15.05 hod.), o **16.15** hod. (s odchodom z Procidy o 16.25 hod.) a o **19.10** hod. (s odchodom z Procidy o 19.20 hod.).

⁽³⁴⁾ Konkrétne z Ischie na Procidu a následne do Pozzuoli (s celkovým trvaním 1 hod.) o **8.30** hod. (s odchodom z Procidy o 8.50 hod.), o **11.20** hod. (s odchodom z Procidy o 11.40 hod.) a o **17.35** hod. (s odchodom z Procidy o 18.00 hod.). Z Pozzuoli na Procidu a následne na Ischiu (s celkovým trvaním 1 hod.) o **9.55** hod. (s odchodom z Procidy o 10.30 hod.), o **13.50** hod. (s odchodom z Procidy o 14.20 hod.) a o **18.55** hod. (s odchodom z Procidy o 19.30 hod.).

⁽³⁵⁾ Konkrétne z Procidy do Pozzuoli (15-minútová cesta) o **8.25** hod. a z Pozzuoli na Procidu (15-minútová cesta) o **8.50** hod.

- h) na trase **Procida/Neapol** musela spoločnosť Caremar okrem plavieb poskytovaných na trase Ischia/Procida/Neapol celoročne poskytovať štyri služby osobnej dopravy denne plavidlom na nosných krídlach ⁽³⁶⁾;
- i) na trase **Ponza/Formia** musela spoločnosť Caremar celoročne poskytovať dve služby zmiešanej dopravy denne trajektom (cesta trvajúca 2 hod. 30 min.) a jednu službu osobnej dopravy denne plavidlom na nosných krídlach;
- j) na trase **Ponza/Anzio** musela spoločnosť Caremar poskytovať dve služby vysokorýchlostnej osobnej dopravy denne počas sezóny od pondelka do soboty a štyri služby zmiešanej dopravy denne v nedeľu a sviatky;
- k) na trase **Formia/Ventotene** musela spoločnosť Caremar celoročne poskytovať dve služby zmiešanej dopravy denne trajektom (2-hodinová cesta) a dve ⁽³⁷⁾ služby osobnej dopravy denne plavidlom na nosných krídlach (60-minútová cesta).

(37) Uvedený záväzok vyplývajúci zo služieb vo verejnom záujme sa nezmenil k 1. januáru 2010 a 1. októbru 2010, t. j. v čase druhého a tretieho predĺženia pôvodného dohovoru ⁽³⁸⁾.

(38) V nadväznosti na verejnú konzultáciu, ktorá sa uskutočnila v novembri až decembri 2010 prijal región Kampánia prostredníctvom rozhodnutia regionálnej rady č. 443 z 9. augusta 2011 a jej vykonávacieho výkonného dekrétu č. 172 z 21. septembra 2011 trojročný program (2011 – 2013), v ktorom sa stanovuje poskytovanie minimálnych služieb v Neapolskom zálive. V prípade spoločnosti Caremar sa v danom programe potvrdzovali tradičné trasy a záväzky, ktoré spoločnosti Caremar vyplývali z pôvodného dohovoru, pričom sa s účinnosťou od 1. októbra 2011 zavádzali určité odchýlky v cestovných poriadkoch služieb platné do 31. decembra 2013 ⁽³⁹⁾. Región Kampánia mierne upravil uvedený program rozhodnutím regionálnej rady č. 857 z 30. decembra 2011 (ktoré platilo iba pre spoločnosť Caremar), v ktorom sa s účinnosťou od 16. januára 2012 zavádzali určité zmeny cestovných poriadkov a frekvencie služieb uvedených v trojročnom programe. Región Kampánia o uvedených zmenách rozhodol na žiadosť miestnych komunít a obcí, ktorá sa týkala úpravy niektorých cestovných poriadkov a frekvencií na základe potrieb dochádzajúcich obyvateľov ⁽⁴⁰⁾. Trojročný program na obdobie 2011 – 2013 región Kampánia následne predĺžil až do konca roka 2015 prostredníctvom ďalších legislatívnych aktov ⁽⁴¹⁾ a stal sa súčasťou novej zmluvy o službách vo verejnom záujme (pozri odôvodnenie 83).

(39) Zmeny záväzku vyplývajúceho zo služieb vo verejnom záujme, ktorý plnila spoločnosť Caremar v Neapolskom zálive, zavedené regiónom Kampánia prostredníctvom trojročného programu na obdobie 2011 – 2013 uvedené v odôvodnení 38 možno zhrnúť takto:

- a) na trase **Capri/Sorrento** musela spoločnosť Caremar celoročne stále poskytovať osem služieb zmiešanej dopravy denne rýchlotrajektom TMV [ale časy v cestovnom poriadku na rok 2009 uvedenom v odôvodnení 36 písm. a) boli dvakrát minimálne upravené, prvýkrát od 1. októbra 2011 ⁽⁴²⁾ a druhýkrát od 16. januára 2012 ⁽⁴³⁾];

⁽³⁶⁾ Konkrétne z Procidy do Neapola (40-minútová cesta) o **6.35** hod. a **9.20** hod. a z Neapola na Procidu (40-minútová cesta) o **7.30** hod. a **17.45** hod.

⁽³⁷⁾ Štyri služby denne vždy v pondelok.

⁽³⁸⁾ Stanoveného v zákonom dekréte č. 135/2009, ktorý bol zmenený na zákon č. 166/2009, pozri odôvodnenie 31, a v zákonom dekréte č. 125/2010, ktorý bol zmenený na zákon č. 163/2010, pozri odôvodnenie 33.

⁽³⁹⁾ Opis diskusií, ktoré viedli k vypracovaniu trojročného programu prijatého rozhodnutím regionálnej rady č. 443 z 9. augusta 2011, pozri v odôvodneniach 178 až 181.

⁽⁴⁰⁾ Konkrétne potreby zabezpečiť primerané dopravné služby pre študentov žijúcich na Ischii, ale študujúcich na Procide, ako sa to vysvetľuje v odôvodneniach rozhodnutia regionálnej rady č. 857 z 30. decembra 2011, ktoré obsahuje určité odchýlky v cestovných poriadkoch a mierne zvýšenie počtu spojení s ostrovom Procida.

⁽⁴¹⁾ Konkrétne prostredníctvom rozhodnutia regionálnej rady č. 632 z 27. decembra 2012 (platného do 30. septembra 2014) a rozhodnutia regionálnej rady č. 230 z 5. mája 2015 (platného do 31. decembra 2015).

⁽⁴²⁾ Konkrétne z Capri do Sorrenta (25-minútová cesta) o **7.00** hod., **8.40** hod., **13.35** hod. (namiesto 13.40 hod.) a o **18.30** hod. (namiesto 18.15 hod.); a zo Sorrenta na Capri (20-minútová cesta) o **7.45** hod., **9.25** hod., **14.25** hod. (namiesto 14.30 hod.) a o **19.00** hod. v letnom období (a o 19.15 hod. v zimnom období).

⁽⁴³⁾ Konkrétne z Capri do Sorrenta (25-minútová cesta) o **7.00** hod., **8.40** hod., **13.35** hod. (namiesto 13.40 hod.) a o **18.45** hod. (namiesto 18.30 hod.) a zo Sorrenta na Capri (20-minútová cesta) o **7.45** hod., **9.25** hod., **14.30** hod. (namiesto 14.25 hod.) a o **19.25** hod. (namiesto 19.00 hod. v lete a 19.15 hod. v zime).

- b) na trase **Capri/Neapol** musela spoločnosť Caremar celoročne stále poskytovať šesť zmiešaných služieb denne z/do Neapola (Calata Massa) s určitými zmenami cestovných poriadkov od 1. októbra 2011⁽⁴⁴⁾ a od 16. januára 2012⁽⁴⁵⁾ v porovnaní s cestovnými poriadkami uvedenými v odôvodnení 36 písm. b). Ďalších osem služieb zmiešanej dopravy, ktoré sa mali poskytovať v letnom období [pozri odôvodnenie 36 písm. b)], tvorili od 1. októbra 2011 (s nepatrnými zmenami cestovných poriadkov od 16. januára 2012) tieto služby: šesť ďalších zmiešaných služieb denne, ktoré sa mali poskytovať celoročne (s odlišnými cestovnými poriadkami pre letné obdobie⁽⁴⁶⁾ a zimné obdobie⁽⁴⁷⁾), a dve ďalšie služby, ktoré sa mali poskytovať iba v období od 1. júna do 30. septembra⁽⁴⁸⁾;
- c) na trase **Ischia/Neapol** musela spoločnosť Caremar celoročne poskytovať tri zmiešané služby denne trajektom [s miernymi zmenami cestovných poriadkov uvedenými v odôvodnení 36 písm. c) od 1. októbra 2011⁽⁴⁹⁾ a od 16. januára 2012⁽⁵⁰⁾]. Ďalšie zmiešané služby denne trajektom boli pridané od 16. januára 2012, keď musela spoločnosť Caremar poskytovať ďalšie plavby trajektom do prístavu Casamicciola na Ischii⁽⁵¹⁾. Pokiaľ ide o služby osobnej dopravy plavidlom na nosných krídlach do/z Neapola (Beverello), počet plavieb, ktorý mala poskytovať spoločnosť Caremar, sa časom znížil. V skutočnosti musela spoločnosť Caremar od 1. januára 2009 do 30. septembra 2011 poskytovať štyri služby osobnej dopravy denne plavidlom na nosných krídlach [pozri odôvodnenie 36 písm. c)]. Tieto štyri plavby už neboli od 1. októbra 2011 zahrnuté do cestovného poriadku a od 16. januára 2012 boli len čiastočne obnovené, keďže spoločnosti Caremar bol uložený záväzok služby osobnej dopravy denne plavidlom na nosných krídlach z Neapola do prístavu Ischia⁽⁵²⁾;
- d) na trase **Ischia/Procida/Neapol** musela spoločnosť Caremar celoročne poskytovať viacero služieb zmiešanej dopravy denne trajektom do/z Neapola (Calata Massa) a služby osobnej dopravy denne plavidlom na nosných krídlach do/z Neapola (Beverello). Pokiaľ ide o zmiešané služby, počet plavieb, ktorý mala poskytovať spoločnosť Caremar, sa časom postupne znížoval. V skutočnosti bolo štrnásť zmiešaných služieb denne, ktoré mala celoročne poskytovať spoločnosť Caremar [pozri odôvodnenie 36 písm. d)], znížených od 1. októbra 2011⁽⁵³⁾ na trinásť (konkrétne jednu v prípade služby z prístavu Casamicciola na Ischii⁽⁵⁴⁾ a dvanásť v prípade služby z/do prístavu Ischia⁽⁵⁵⁾) a potom od 16. januára 2012⁽⁵⁶⁾ ďalej znížených na desať (konkrétne jednu v prípade služby z prístavu Casamicciola na Ischii⁽⁵⁷⁾ a deväť v prípade služby z/do

⁽⁴⁴⁾ Konkrétne z Neapola na Capri rýchlotrajektom TMV: o **5.35** hod.(namiesto 5.40 hod.), **12.00** hod. a **17.00** hod. a z Capri do Neapola rýchlotrajektom TMV: o **10.25** hod., **15.30** hod. (namiesto 15.40 hod.) a **19.55** hod. (namiesto 19.50 hod.).

⁽⁴⁵⁾ Konkrétne z Neapola na Capri rýchlotrajektom TMV: o **5.35** hod. (namiesto 5.40 hod.), **12.00** hod., **17.25** hod. (namiesto 17.00 hod.) a z Capri do Neapola rýchlotrajektom TMV: o **10.20** hod. (namiesto 10.25 hod.), **15.35** hod.(namiesto 15.30 hod.) a **20.15** hod. (namiesto 19.55) hod.

⁽⁴⁶⁾ Konkrétne z Neapola na Capri trajektom: o **7.35** hod., **13.00** hod., **18.40** hod. a z Capri do Neapola o **5.45** hod., **9.20** hod., **14.50** hod. Od 16. januára 2012 bol cestovný poriadok takýto: z Neapola na Capri trajektom: o **7.25** hod., **13.00** hod. a **18.35** hod.; a z Capri do Neapola trajektom: o **5.40** hod., **9.20** hod. a **14.50** hod.

⁽⁴⁷⁾ Konkrétne z Neapola na Capri trajektom: o **9.05** hod. a **14.20** hod. a z Capri do Neapola trajektom: o **6.45** hod., **11.00** hod., **16.15** hod., **20.10** hod. Od 16. januára 2012 bol cestovný poriadok takýto: z Neapola na Capri trajektom: o **9.00** hod., **14.20** hod. a z Capri do Neapola trajektom: o **6.45** hod., **11.00** hod., **16.15** hod. a **20.10** hod.

⁽⁴⁸⁾ Konkrétne z Neapola na Capri rýchlotrajektom TMV: o **21.20** hod. a z Capri do Neapola rýchlotrajektom TMV o **23.30** hod. Od 16. januára 2012 bol cestovný poriadok takýto: z Neapola na Capri rýchlotrajektom TMV o **21.35** hod. a z Capri do Neapola rýchlotrajektom TMV o **23.50** hod.

⁽⁴⁹⁾ Konkrétne z Ischie do Neapola (cesta trvajúca 1 hod. 25 min.) o **8.45** hod. a z Neapola na Ischii (cesta trvajúca 1 hod. 20 min.) o **16.05** hod. a **20.25** hod.

⁽⁵⁰⁾ Konkrétne z Ischie do Neapola (cesta trvajúca 1 hod. 25 min.) o **8.45** hod. a ďalšia linka o **13.50** hod. a z Neapola na Ischii (cesta trvajúca 1 hod. 20 min.) o **20.15** hod. (namiesto 20.25 hod. a linka o 16.05 hod. bola zrušená).

⁽⁵¹⁾ Konkrétne z Neapola na Ischii (cesta trvajúca 1 hod. 15 min.) o **15.45** hod.

⁽⁵²⁾ Konkrétne z Neapola na Ischii (cesta trvajúca 1 hod. 05 min.) o **14.45** hod.

⁽⁵³⁾ Plavba o 15.40 hod. z Neapola na Procidu a následne do prístavu Ischia bola zrušená.

⁽⁵⁴⁾ Konkrétne z Ischie na Procidu a následne do Neapola (s celkovým trvaním 1 hod.) o **12.55** hod. z prístavu Casamicciola (s odchodom z Procidy o 13.35 hod.).

⁽⁵⁵⁾ Konkrétne z Neapola na Procidu a následne na Ischii (s celkovým trvaním 1 hod. 35 min.) o **6.25** hod. (s odchodom z Procidy o 7.30 hod.), o **9.10** hod. (namiesto 8.55 hod., s odchodom z Procidy o 10.20 hod.), o **10.45** (namiesto 10.40 hod., s odchodom z Procidy o 11.45 hod.), o **15.15** hod. (namiesto 14.30 hod., s odchodom z Procidy o 16.15 hod.), o **17.45** (namiesto 17.30 hod., s odchodom z Procidy o 18.45 hod.), o **19.30** hod. (namiesto 19.20 hod., s odchodom z Procidy o 20.30 hod.) a o **22.15** hod. (namiesto 21.55 hod., s odchodom z Procidy o 23.15 hod.). Z Ischie na Procidu a následne do Neapola (s celkovým trvaním 1 hod. 35 min.) o **7.00** hod. (namiesto 6.45 hod., s odchodom z Procidy o 7.30 hod.), o **13.55** hod.(namiesto 12.30 hod., s odchodom z Procidy o 14.35 hod.), o **15.30** hod. (namiesto 15.20 hod., s odchodom z Procidy o 16.15 hod.), o **17.25** hod. (namiesto 17.15 hod., s odchodom z Procidy o 18.05 hod.), o **19.55** hod. (namiesto 19.30 hod., s odchodom z Procidy o 20.30 hod.).

⁽⁵⁶⁾ Plavby o 7.00 hod. a 13.55 hod. z Ischie na Procidu a následne do prístavu Ischia boli zrušené.

⁽⁵⁷⁾ Cestovný poriadok sa nezmenil (t. j. odchod o **12.55** hod. z prístavu Casamicciola (Ischia), pozri poznámku pod čiarou 54).

prístavu Ischia)⁽⁵⁸⁾, ale pridali sa dve zmiešané služby denne v období od 15. júna do 15. septembra⁽⁵⁹⁾. Pokiaľ ide o služby osobnej dopravy, počet plavieb, ktorý mala poskytovať spoločnosť Caremar, sa časom mierne zvýšil. Z ôsmich služieb osobnej dopravy denne, ktoré mala celoročne poskytovať spoločnosť Caremar [pozri odôvodnenie 36 písm. d)], v skutočnosti došlo k 1. októbru 2011⁽⁶⁰⁾ k zvýšeniu na desať, a okrem toho boli na obdobie od 1. júna do 30. septembra pridané ďalšie dve plavby⁽⁶¹⁾. Od 16. januára 2012 bol počet služieb osobnej dopravy denne, ktoré mala poskytovať spoločnosť Caremar, celoročne znížený na deväť⁽⁶²⁾, pričom ďalšie dve plavby v období od 1. júna do 30. septembra boli zachované s nepatrnými časovými úpravami⁽⁶³⁾.

- e) na trase **Ischia/Procida/Pozzuoli** musela spoločnosť Caremar celoročne poskytovať šesť služieb zmiešanej dopravy denne trajektom. V prípade týchto šiestich služieb zmiešanej dopravy opísaných v odôvodnení 36 písm. e) došlo k určitým zmenám cestovných poriadkov od 1. októbra 2011 a 16. januára 2012. Od 1. októbra 2011 musela spoločnosť Caremar v skutočnosti poskytovať jednu plavbu do prístavu Casamicciola na Ischii⁽⁶⁴⁾ a päť plavieb z/do prístavu Ischia⁽⁶⁵⁾; od 16. januára 2012 musela spoločnosť Caremar poskytovať dve služby zmiešanej dopravy denne z/do prístavu Casamicciola na Ischii⁽⁶⁶⁾ a štyri z/do prístavu Ischia⁽⁶⁷⁾. Okrem toho spoločnosť Caremar musela od 16. januára 2012 poskytovať dve ďalšie služby zmiešanej dopravy trajektom v období od 16. septembra do 14. júna (školský rok)⁽⁶⁸⁾;
- f) na trase **Ischia/Procida** nemusela spoločnosť Caremar od 1. januára 2009 do 30. septembra 2011 poskytovať žiadne služby okrem tých, ktoré už poskytovala na trasách Ischia/Procida/Pozzuoli a Ischia/Procida/Neapol [pozri odôvodnenie 36 písm. f)]. To sa v období od 1. októbra 2011 do 15. januára 2012 nezmenilo. Od 16. januára 2012 musela spoločnosť Caremar celoročne poskytovať jednu službu osobnej dopravy denne plavidlom na nosných krídlach do prístavu Ischia⁽⁶⁹⁾ okrem tých služieb, ktoré už poskytovala na trasách Ischia/Procida/Pozzuoli a Ischia/Procida/Neapol;

⁽⁵⁸⁾ Konkrétne z Neapola na Procidu a následne na Ischiu (s celkovým trvaním 1 hod. 35 min.) o **6.25** hod. (s odchodom z Procidy o 7.30 hod.), o **10.45** hod. (s odchodom z Procidy o 11.50 hod.), o **15.10** hod. (namiesto 15.15 hod., s odchodom z Procidy o 16.20 hod.), obnovená o **17.30** hod. (namiesto 17.45 hod., s odchodom z Procidy o 18.35 hod.), o **19.30** hod. (namiesto 19.20 hod., s odchodom z Procidy o 20.30 hod.) a o **21.55** hod. (namiesto 22.15 hod., s odchodom z Procidy o 23.00 hod.). Z Ischie na Procidu a následne do Neapola (s celkovým trvaním 1 hod. 35 min.) o **15.20** hod. (namiesto 15.30 hod., s odchodom z Procidy o 15.50 hod.), o **17.20** hod. (namiesto 17.25 hod., s odchodom z Procidy o 17.50 hod.) a o **19.25** hod. (s odchodom z Procidy o 20.30 hod.).

⁽⁵⁹⁾ Konkrétne z Ischie na Procidu a následne do Neapola (s celkovým trvaním 1 hod. 35 min.) o **7.00** hod. (s odchodom z Procidy o 7.25 hod.) a z Neapola na Procidu a následne na Ischiu (s celkovým trvaním 1 hod. 35 min.) o **9.25** hod. (s odchodom z Procidy o 10.30 hod.).

⁽⁶⁰⁾ Konkrétne z Neapola na Procidu a následne na Ischiu (s celkovým trvaním 1 hod. 10 min.) o **8.50** hod. (namiesto 9.55 hod., s odchodom z Procidy o 9.30 hod.), o **11.45** hod. (s odchodom z Procidy o 12.25 hod.), o **13.10** hod. (s odchodom z Procidy o 13.50 hod.), o **15.10** hod. (s odchodom z Procidy o 15.50 hod.) a o **18.15** hod. (s odchodom z Procidy o 18.55 hod.). Z Ischie na Procidu a následne do Neapola (s celkovým trvaním 1 hod. 10 min.) o **7.30** hod. (s odchodom z Procidy o 7.55 hod.), o **10.10** hod. (s odchodom z Procidy o 10.35 hod.), o **13.05** hod. (namiesto 12.00 hod., s odchodom z Procidy o 13.30 hod.), o **14.30** hod. (namiesto 14.15 hod., s odchodom z Procidy o 14.55 hod.), o **16.30** hod. (namiesto 16.15 hod., s odchodom z Procidy o 16.55 hod.).

⁽⁶¹⁾ Konkrétne z Ischie na Procidu a následne do Neapola o **19.35** hod. (s odchodom z Procidy o 20.00 hod.) a z Neapola na Procidu a následne na Ischiu o **20.55** hod. (s odchodom z Procidy o 21.30 hod.).

⁽⁶²⁾ Konkrétne z Neapola na Procidu a následne na Ischiu (s celkovým trvaním 1 hod. 10 min.) o **8.40** hod. (namiesto 8.50 hod., s odchodom z Procidy o 9.30 hod.), o **11.45** hod. (s odchodom z Procidy o 12.25 hod.), o **13.10** hod. (s odchodom z Procidy o 13.50 hod.) a o **18.15** hod. (s odchodom z Procidy o 18.55 hod.). Z Ischie na Procidu a následne do Neapola (s celkovým trvaním 1 hod. 10 min.) o **6.45** hod. (namiesto 7.30, s odchodom z Procidy o 7.05 hod.), o **10.15** hod. (namiesto 10.10 hod., s odchodom z Procidy o 10.35 hod.), o **13.00** hod. (namiesto 13.05 hod., s odchodom z Procidy o 13.15 hod.), o **14.30** hod. (namiesto 14.15 hod., s odchodom z Procidy o 14.55 hod.), o **16.25** hod. (namiesto 16.30 hod., s odchodom z Procidy o 16.45 hod.).

⁽⁶³⁾ Konkrétne z Ischie na Procidu a následne do Neapola o **19.35** hod. (s odchodom z Procidy o 20.00 hod.) a z Neapola na Procidu a následne na Ischiu o **21.05** hod. (namiesto 20.55 hod., s odchodom z Procidy o 21.50 hod.).

⁽⁶⁴⁾ Konkrétne z Pozzuoli na Procidu a následne na Ischiu (s celkovým trvaním 1 hod. 15 min.) o **10.20** hod. (s odchodom z Procidy o 10.55 hod.).

⁽⁶⁵⁾ Konkrétne z Ischie na Procidu a následne do Pozzuoli (s celkovým trvaním 1 hod.) o **8.30** hod. (s odchodom z Procidy o 9.10 hod.), o **11.30** hod. (namiesto 11.20 hod., s odchodom z Procidy o 12.10 hod.) a o **18.00** hod. (namiesto 17.35 hod., s odchodom z Procidy o 18.35 hod.). Z Pozzuoli na Procidu a následne na Ischiu (s celkovým trvaním 1 hod. 15 min.) o **13.50** hod. (s odchodom z Procidy o 14.20 hod.) a o **19.15** hod. (namiesto 18.55 hod., s odchodom z Procidy o 19.45 hod.).

⁽⁶⁶⁾ Konkrétne z Pozzuoli na Procidu a následne na Ischiu o **10.15** hod. (s odchodom z Procidy o 10.55 hod.) a z Ischie na Procidu a následne do Pozzuoli o **17.30** hod. z prístavu Casamicciola (s odchodom z Procidy o 18.00 hod.).

⁽⁶⁷⁾ Konkrétne z Ischie na Procidu a následne do Pozzuoli o **8.35** hod. (s odchodom z Procidy o 9.00 hod.), o **11.30** hod. (s odchodom z Procidy o 11.55 hod.), z Pozzuoli na Procidu a následne na Ischiu o **14.00** hod. (s odchodom z Procidy o 14.30 hod.) a o **18.55** hod. (s odchodom z Procidy o 19.35 hod.).

⁽⁶⁸⁾ Konkrétne z Ischie na Procidu a následne do Pozzuoli o **7.20** hod. (s odchodom z Procidy o 7.50 hod.) a z Pozzuoli na Procidu a následne na Ischiu o **9.00** hod. (s odchodom z Procidy o 9.40 hod.).

⁽⁶⁹⁾ Konkrétne z Procidy na Ischiu (20-minútová cesta) o **15.30** hod.

- g) na trase **Procida/Pozzuoli** musela spoločnosť Caremar okrem plavieb, ktoré mala poskytovať na trase Ischia/Procida/Pozzuoli, celoročne poskytovať dve služby osobnej dopravy plavidlom na nosných krídlach [pozri odôvodnenie 36 písm. g)], pričom v prípade týchto plavieb došlo k nepatrným zmenám cestovných poriadkov od 1. októbra 2011 ⁽⁷⁰⁾ a 16. januára 2012 ⁽⁷¹⁾;
- h) na trase **Procida/Neapol** musela spoločnosť Caremar okrem plavieb, ktoré mala poskytovať na trase Ischia/Procida/Neapol, celoročne poskytovať štyri služby osobnej dopravy denne plavidlom na nosných krídlach z/do Neapola (Beverello) ⁽⁷²⁾ [pozri odôvodnenie 36 písm. h)], pričom v prípade týchto plavieb došlo k nepatrným zmenám cestovných poriadkov od 1. októbra 2011 a 16. januára 2012 ⁽⁷³⁾.
- (40) Podľa článku 1 predĺženého pôvodného dohovoru musela spoločnosť Caremar dodržiavať uvedený cestovný poriadok v súlade so záväzkami kontinuity, frekvencie, pravidelnosti a presnosti.
- (41) V súvislosti s počtom, druhom a kapacitou plavidiel vyčlenených na prevádzkované námorné trasy sa v článku 1 predĺženého pôvodného dohovoru odkazuje na obsah päťročných plánov.
- (42) Pokiaľ ide o sadzby cestovného, podľa článku 4 predĺženého pôvodného dohovoru musela spoločnosť Caremar každoročne predkladať (a odôvodňovať) príslušným talianskym orgánom úroveň sadzieb, ktorú plánuje uplatniť.
- (43) Predĺžený pôvodný dohovor neobsahoval ustanovenia o kvalite služieb.
- (44) V článku 12 predĺženého pôvodného dohovoru sa podrobne uvádzajú sankcie platné pre spoločnosť Caremar za nedodržanie záväzku vyplývajúceho zo služieb vo verejnom záujme, ak spoločnosť Caremar nedokáže, že nedodržanie bolo dôsledkom vyššej moci. Podľa predĺženého pôvodného dohovoru by sa mali sankcie pohybovať od 800 EUR do 40 000 EUR v závislosti od závažnosti porušenia.

3.1.2. Náhrada

- (45) Na služby námornej dopravy prevádzkované v období od 1. januára 2009 do 31. júla 2012 boli spoločnosti Caremar poskytnuté náhrady za služby vo verejnom záujme v celkovej výške 97 835 927 EUR.
- (46) V tabuľke 1 sa zobrazujú ročné náhrady vyplatené spoločnosti Caremar za obdobie od 1. januára 2009 do 31. júla 2012 podľa predĺženého pôvodného dohovoru:

⁽⁷⁰⁾ Konkrétne z Procidy do Pozzuoli (15-minútová cesta) o **8.10** hod. (namiesto 8.25 hod.) a z Pozzuoli na Procidu (15-minútová cesta) o **8.55** hod. (namiesto 8.50 hod.).

⁽⁷¹⁾ Konkrétne z Procidy do Pozzuoli (15-minútová cesta) o **8.10** hod. (namiesto 8.25 hod.) a z Pozzuoli na Procidu (15-minútová cesta) o **8.50** hod. (namiesto 8.55 hod.).

⁽⁷²⁾ Konkrétne z Procidy do Neapola (40-minútová cesta) o **6.35** hod. a **9.20** hod. a z Neapola na Procidu (40-minútová cesta) o **7.30** hod. a **17.45** hod.

⁽⁷³⁾ Konkrétne z Procidy do Neapola (40-minútová cesta) o **6.35** hod. a **9.25** hod. (namiesto 9.20 hod.) a z Neapola na Procidu (40-minútová cesta) o **7.30** hod. a **17.30** hod. (namiesto 17.45 hod.).

Tabuľka 1

Náhrady vyplatené za obdobie od 1. januára 2009 do 31. júla 2012

(v EUR)

Rok	Náhrady
2009	32 474 450
2010	29 869 832
2011	24 018 645
2012 (január – júl)	11 473 000

(47) Výška ročných náhrad poskytnutých spoločnosti Caremar za poskytovanie služieb námornej dopravy na základe zmluvy sa stanovila takto:

- za obdobie od 1. januára 2009 do 31. decembra 2009 na základe legislatívnych ustanovení platných podľa pôvodného dohovoru (pozri odôvodnenia 48 až 52) a
- za obdobie od 1. januára 2010 do 31. júla 2012 na základe novej metodiky stanovenej v rozhodnutí č. 111 *Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica* z 9. novembra 2007 ⁽⁷⁴⁾ s názvom Kritériá pre vymedzenie záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme a dynamika cestovného v sektore námornej kabotáže vo verejnom záujme (ďalej len „rozhodnutie č. 111/2007“) (pozri odôvodnenie 53).

3.1.2.1. Náhrady poskytnuté od 1. januára 2009 do 31. decembra 2009

- (48) Prezidentským dekrétom č. 501 z 1. júna 1979 (ďalej len „dekrét č. 501/79“) sa špecifikujú rôzne prvky (príjmy a náklady), ktoré sa majú zohľadniť pri výpočte subvencie vyplácanej prevádzkovateľom námorných služieb vo verejnom záujme za plnenie záväzku vyplývajúceho zo služieb vo verejnom záujme. Zákonom č. 856 z 5. decembra 1986 (ďalej len „zákon č. 856/86“) sa okrem toho stanovili určité zmeny systému záväzkov vyplývajúcich z námorných služieb vo verejnom záujme v Taliansku. V súvislosti so spojeniami s veľkými a malými ostrovmi sa jeho článkom 11 zmenili kritériá výpočtu náhrad za služby vo verejnom záujme. Subvencia sa tak musela vypočítavať na základe rozdielu medzi príjmami a nákladmi spojenými so službou, ako sa určil s odkazom na priemerné a objektívne parametre, a musela zahŕňať primeranú návratnosť investovaného kapitálu. V tom istom článku sa zároveň stanovovalo, že zmluvy o službách vo verejnom záujme museli zahŕňať zoznam subvencovaných trás, frekvenciu a druhy lodí, ktoré sa majú používať. Subvencie mali schvaľovať zodpovední ministri.
- (49) Zásady stanovené v dekréte č. 501/79 a zákone č. 856/86 sa zohľadnili v pôvodnom dohovore.
- (50) Za rok 2009 bola preto náhrada za poskytovanie služieb všeobecného hospodárskeho záujmu vypočítaná v súlade s metodikou stanovenou pôvodným dohovorom. Náhrada zodpovedala najmä akumulovanej čistej strate v súvislosti so službami prevádzkovanými v režime služieb vo verejnom záujme, ku ktorej sa pripočítala variabilná suma zodpovedajúca návratnosti investovaného kapitálu.
- (51) Pri výpočte náhrady vymedzenej orgánmi verejnej moci sa prihliadalo na tieto rôzne prvky nákladov: náklady na provízie, náklady na reklamu, náklady na služby cestujúcim na palube, náklady na nakládku, vykládku a manipuláciu, náklady na administratívnych zamestnancov na pobreží, náklady na údržbu lodí, administratívne náklady, náklady na poistenie, náklady na prenájom a lízing, palivo, dane a náklady na odpisy.

⁽⁷⁴⁾ *Deliberazione 9 Novembre 2007 - Criteri per la determinazione degli oneri di servizio pubblico e delle dinamiche tariffarie nel settore dei servizi di cabotaggio marittimo di pubblico interesse* („Deliberazione n. 111/2007“) (*Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana, Serie Generale* No 50 del 28.2.2008).

- (52) Pokiaľ ide o ročné platby, v pôvodnom dohovore sa stanovovalo vyplácanie ročných náhrad za služby vo verejnom záujme takto: úvodný preddavok sa mal uhradiť do 30. marca každého roka a rovnal sa 70 % náhrady vyplatenej za predchádzajúci rok. Druhá platba, ktorá sa mala uskutočniť do 30. júna, sa rovnala 20 % náhrady za predchádzajúci rok. Rozdiel medzi vyplatenými sumami a deficitom medzi prevádzkovými nákladmi a príjmami v aktuálnom roku, odhadovanými na základe výsledkov za predchádzajúci rok, predstavoval zostatok, ktorý sa mal vyplatiť do 30. novembra. Ak sa ukázalo, že spoločnosť Caremar dostala sumu vyššiu ako čisté náklady na poskytované služby (príjmy mínus straty), musela rozdiel vrátiť ⁽⁷³⁾.

3.1.2.2. Náhrady poskytnuté od 1. januára 2010 do 31. júla 2012

- (53) Od 1. januára 2010 do 31. júla 2012 sa náhrady za plnenie záväzku vyplývajúceho z námorných služieb vo verejnom záujme určovali na základe novej metodiky stanovenej v rozhodnutí č. 111/2007.
- (54) Podľa preambuly bolo rozhodnutie č. 111/2007 vydané vzhľadom na privatizáciu verejných podnikov prevádzkujúcich námorné služby v režime služieb vo verejnom záujme ⁽⁷⁴⁾. Ustanovenia rozhodnutia č. 111/2007 sa na služby prevádzkované spoločnosťami skupiny Tirrenia Group, vrátane spoločnosti Caremar, uplatňovali od roku 2010, čiže aj pred nadobudnutím platnosti príslušných nových zmlúv o službách vo verejnom záujme po príslušných privatizáciách.
- (55) Podľa rozhodnutia č. 111/2007 vychádzala úroveň náhrad za plnenie záväzku vyplývajúceho zo služieb vo verejnom záujme z čistých nákladov potrebných na plnenie záväzku vyplývajúceho zo služieb vo verejnom záujme a primeranej návratnosti. Uvedená úroveň návratnosti sa určila *ex ante* na celé regulačné obdobie, ktorého sa týkala zmluva o službách vo verejnom záujme. Celková výška poskytnutých náhrad bola v každom prípade okrem toho zastropovaná na úroveň verejných prostriedkov pridelených na príslušnú zmluvu o službách vo verejnom záujme, ak bola nižšia ako úroveň náhrady vyčíslená na základe metodiky čistých nákladov.
- (56) Čisté náklady potrebné na plnenie záväzku vyplývajúceho zo služieb boli vyčíslené na základe rozdielu medzi nákladmi a príjmami zaevidovanými spoločnosťou za prevádzkovanie námorných služieb vo verejnom záujme. Konkrétne sa náklady a príjmy majú stanoviť na jednu trasu a náklady, ktoré sú spoločné pre činnosti verejnej služby a komerčné činnosti (ak existujú), sa majú pridelovať transparentne na základe kritérií *ex ante* priložených k príslušnej zmluve o službách vo verejnom záujme a opísaných v osobitnej správe.
- (57) Miera návratnosti kapitálu sa počíta na základe vážených priemerných kapitálových nákladov (ďalej len „WACC“). Požadovaná rentabilita vlastného kapitálu ⁽⁷⁵⁾ sa má vypočítať pomocou modelu oceňovania kapitálových aktív. Na základe tohto modelu sa náklady na vlastný kapitál odvodzujú ako funkcia: i) bezrizikovej sadzby; ii) koeficientu beta (odhad rizikového profilu spoločnosti v pomere k akciovému trhu); iii) rizikovej prirážky na vlastný kapitál pridelený akciovému trhu.
- (58) Konkrétne náklady na vlastný kapitál sa vypočítali tak, že na mieru návratnosti bezrizikových činností sa uplatnila prirážka za znášanie rizika navyše. Táto prirážka sa má vypočítať ako riziková prirážka trhu vynásobená jeho koeficientom beta, ktorým sa meria, aká riziková je konkrétna činnosť v pomere k trhu.
- (59) Podľa rozhodnutia č. 111/2007 miera návratnosti bezrizikových činností zodpovedá priemernému hrubému výnosu z referenčných desaťročných dlhopisov s odkazom na predchádzajúcich dvanásť mesiacov, za ktoré existujú dostupné údaje.

⁽⁷³⁾ Podľa článku 3 ods. 10 pôvodného dohovoru musí spoločnosť každú sumu nadmernej náhrady vyplývajúcu z osvedčenej účtovej uzávierky spoločnosti vrátiť do 15 dní od schválenia súvahy spoločnosti za príslušný rok.

⁽⁷⁴⁾ Podľa článku 1 bodu 999 zákona č. 296 z 27. decembra 2006 a článku 1 písm. e) legislatívneho dekrétu č. 430 z 5. decembra 1997.

⁽⁷⁵⁾ Požadovaná miera návratnosti pre kapitálového investora vzhľadom na rizikový profil podniku a súvisiace peňažné toky.

- (60) V rozhodnutí č. 111/2007 sa stanovuje trhovú riziková prirážka 4 %. V prípade služby, ktorá sa neprevádzkuje výhradne, je predpokladané vyššie riziko, ktoré znáša prevádzkovateľ, okrem toho odmenené tak, že k trhovej rizikovej prirážke sa pripočíta ďalších 2,5 %.
- (61) V praxi však výška náhrady vyplatenej spoločnosti Caremar nemôže presiahnuť strop 29 869 832 EUR ⁽⁷⁸⁾ ročne stanovený zákonom č. 166/2009 (pozri odôvodnenie 32). Hoci zákonom č. 166/2009 sa stanovujú horné hranice ročných náhrad vyplatených všetkým spoločnostiam skupiny Tirrenia za prevádzku námorných služieb, na ktoré sa vzťahuje režim služieb vo verejnom záujme, rozhodnutie č. 111/2007 zároveň obsahuje určité záruky, ktoré týmto prevádzkovateľom umožňujú dostatočné pokrytie ich prevádzkových nákladov.
- (62) Podľa rozhodnutia č. 111/2007 musia byť najmä rozsah služieb, maximálne cestovné stanovené v zmluve o službách vo verejnom záujme a skutočne poskytnutá náhrada vymedzené *ex ante* tak, aby sa pokryli všetky náklady poskytovateľa služieb na prevádzkovanie služieb všeobecného hospodárskeho záujmu. Uplatňuje sa tento vzorec:

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

kde:

$VA(RSP)$ je diskontovaná hodnota náhrad za plnenie záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme,

$VA(AI(X))$ je diskontovaná hodnota iných príjmov (príjmy z cestovného a iné),

$VA(CA)$ je diskontovaná hodnota prípustných prevádzkových nákladov, splátok dlhu a návratnosti investovaného kapitálu.

- (63) Keby sa *ex post*, v priebehu plnenia služby v rámci záväzku vyplývajúceho zo služieb vo verejnom záujme, ukázalo, že poskytnutá náhrada bola nižšia, ako suma, ktorá bola potrebná na úhradu oprávnených prevádzkových nákladov pri zohľadnení ostatných príjmov, spoločnosť by nemohla využiť žiadnu retroaktívnu automatickú revíziu sumy náhrady za záväzok vyplývajúci zo služieb vo verejnom záujme, ani o takúto revíziu požiadať počas regulačného obdobia, ktorého sa týka zmluva, mohla by však požiadať príslušné talianske orgány o prijatie niektorého z týchto opatrení do budúcnosti: mohol by sa znížiť rozsah subvencovaných činností alebo by sa alternatívne mohla preskúmať organizácia služieb (napr. druh lodí), alebo by sa mohlo upraviť maximálne cestovné.
- (64) Okrem toho sa každoročne upravuje strop cestovného platný pre každú službu, po odrátaní daní a prístavných poplatkov, a to na základe vzorca na výpočet cenového stropu takto:

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

kde:

ΔT je ročná percentuálna zmena stropu cestovného,

ΔP je miera inflácie za referenčné obdobie,

X je skutočná ročná miera úpravy stropu cestovného stanovená v dohovore, ktorá počas trvania dohovoru zostáva konštantná.

- (65) V rozhodnutí č. 111/2007 sa takisto špecifikuje, že strop cestovného sa môže upraviť, aby sa v ňom zohľadňovali zmeny nákladov na palivo, pričom ako referenčná hodnota sa použijú štandardné verejne dostupné ceny.
- (66) Pokiaľ ide o ročné platby, tie isté zásady, ktoré sa uplatňovali podľa predĺženého pôvodného dohovoru, ako sa podrobne uvádzajú v odôvodnení 52, sa uplatňovali naďalej aj v období od 1. januára 2009 do 31. júla 2012.

⁽⁷⁸⁾ Z čoho 19 839 226 EUR z Kampánie a 10 030 606 EUR z Lazia.

3.2. Privatizácia spoločnosti Caremar

- (67) Rozhodnutím č. 444 z 9. augusta 2011 stanovila regionálna rada regiónu Kampánia vykonávacie usmernenia na vykonanie užšej súťaže ⁽⁷⁹⁾ v rámci privatizácie spoločnosti Caremar a na udelenie zmluvy o službách námornej kaboťáže vo verejnom záujme na účely poskytovania služieb námornej dopravy nadobúdateľovi spoločnosti Caremar na obdobie deviatich rokov výmenou za náhrady za služby vo verejnom záujme.
- (68) Výkonným dekrétom č. 202 z 12. júla 2012, v ktorom sa stanovujú predbežné postupy, začal región Kampánia užšiu súťaž, v ktorej sa za kritérium na vyhodnotenie ponúk považovala najlepšia cena.
- (69) Výzva na začatie súťaže bola 17. júla 2012 uverejnená v *Úradnom vestníku Európskej únie* a 25. júla 2012 v *Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana* č. 86, ako aj na webovom sídle regiónu Kampánia.
- (70) Účasť na verejnom obstarávaní nebola podmienená splnením žiadnych technických požiadaviek. Napriek tomu, že pôvodný návrh výzvy na predkladanie ponúk pre spoločnosť Caremar obsahoval určité technické a finančné požiadavky (t. j. vopred stanovené počty námorných míľ a objemy obratu v sektore námornej dopravy), ktoré by spôsobili, že verejného obstarávania by sa mohli zúčastniť iba lodné spoločnosti, po výmene informácií medzi talianskymi orgánmi a Komisiou z 26. októbra 2011, 22. decembra 2011 a 14. marca 2012 v nadväznosti na rozhodnutie o začatí konania z roku 2011 talianske orgány zmenili konečnú výzvu na predkladanie ponúk tak, že z jej rozsahu vylúčili technické kritériá a nahradili ich finančnými požiadavkami na primeranú hospodársku a finančnú kapacitu podloženú potvrdením hospodárskej a finančnej kapacity vo výške 6 miliónov EUR alebo čistých aktív vo výške aspoň 6 miliónov EUR aspoň od dvoch finančných inštitúcií.
- (71) Po uverejnení výzvy na predkladanie ponúk vyjadrilo pred uplynutím lehoty na predloženie vyjadrení záujmu 21. septembra 2012 záujem zúčastniť sa postupu verejného obstarávania desať strán [konkrétne spoločnosti: Alilauro Gruson S.p.A. (ďalej len „Aligruson“), Delcomar S.r.l., Moby, NLG, Palumbo Shipyard, Rifim, SNAV, TTT lines S.p.A, Vetur, Usticalines S.p.A.].
- (72) Výkonným dekrétom č. 34 z 21. februára 2013 región Kampánia schválil výsledky prešetrovania počas fázy predbežného výberu, z ktorých vyplynulo, že do ďalšej fázy (predloženia ponuky) môžu postúpiť všetky spoločnosti okrem spoločnosti Vetur.
- (73) Výkonným dekrétom č. 78 zo 17. mája 2013 bolo deväť oprávnených uchádzačov vyzvaných na predloženie ponuky ⁽⁸⁰⁾. Súčasťou výzvy na predkladanie ponúk bol návrh novej deväťročnej zmluvy, ktorú mali podpísať úspešný uchádzač a región Kampánia, ako aj podrobnejšie informácie o verejnom obstarávaní ⁽⁸¹⁾. Konkrétne sa vo výzve na predkladanie ponúk uvádzalo, že kritériom na vyhodnotenie ponúk bude:

⁽⁷⁹⁾ Užšia súťaž uvedená v článku 55 ods. 6 talianskeho Kódexu pre verejné obstarávanie – legislatívnom dekrete č. 163/2006 (il *Codice dei Contratti pubblici*) predstavovala dvojfázový proces, v ktorom mohli predkladať ponuky iba vyzvaní prevádzkovatelia.

⁽⁸⁰⁾ Výkonný dekrét č. 78 zo 17. mája 2013 bol uverejnený v Úradnom vestníku regiónu Kampánia č. 28 z 27. mája 2013, ako aj na webovom sídle regiónu Kampánia. Zároveň región Kampánia uverejnil na svojom webovom sídle aj objasnenia výzvy na predkladanie ponúk vo forme odpovedí na často kladené otázky.

⁽⁸¹⁾ Uvedené informácie obsahovali okrem návrhu novej deväťročnej zmluvy, ktorú mali podpísať úspešný uchádzač a región Kampánia, aj návrh kúpnej zmluvy spoločnosti Caremar, návrh vzoru podnikateľského plánu, ktorý museli zmluvné strany dodržať pri predstavovaní svojej ponuky, návrh vzoru ponuky a návrh vzoru vyhlásenia o záväzku, ktorý mohli zmluvné strany dodržať pri predkladaní svojej ponuky, ako aj pravidlá, ktoré bolo potrebné dodržať na získanie prístupu do priestorov spoločnosti Caremar a do dátovej miestnosti. V rámci postupu boli zmluvné strany informované okrem iného o časoch a podmienkach: i) prístupu do dátovej miestnosti v rámci postupu verejného obstarávania a do priestorov podniku Caremar; ii) predloženia ponúk; iii) predloženia záruky na podporu ponuky; iv) oznámenia víťaza postupu verejného obstarávania (vrátane kritéria na vyhodnotenie ponúk); v) možnosti požiadať o objasnenia týkajúce sa postupu verejného obstarávania.

„najlepšia cena rovnajúca sa najnižšiemu rozdielu získanému po odpočítaní hodnoty, o ktorú sa usiluje konkurent, od náhrady, cena ponúkaná za nákup akcií v prospech najnižšej (x) ponuky vyplývajúca z uplatnenia tohto vzorca:

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

kde:

- *a* je suma protihodnoty za minimálne služby na základe výzvy na predkladanie ponúk uvedenej v bode 2.1 písm. b),
- *Da* * 75 % je suma diskontu ponúkaná na základe postupu verejného obstarávania vynásobená opravným koeficientom s cieľom zohľadniť deväťročné rozloženie tohto zníženia a
- 6 je výška ceny akcií uvedená v bode 2.1 písm. a) upravená smerom nahor.“

- (74) Okrem toho, pokiaľ ide o minimálnu cenu za predaj spoločnosti Caremar, vo výzve na prekladanie ponúk sa uvádzala suma aspoň 6 000 000 EUR⁽⁸²⁾, pričom ako maximálna suma náhrad za služby vo verejnom záujme sa uvádzala suma nepresahujúca 19 839 226 EUR za každý z deviatich rokov trvania zmluvy.
- (75) Do uplynutia lehoty boli doručené tri ponuky od týchto uchádzačov: i) dočasné združenie podnikov SNAV/Rifim S.r.l. (ďalej len „SNAV/Rifim“); ii) Aligruson; iii) TTT Lines S.p.A. v dočasnom združení, vytvorené s partnermi Marittima S.r.l., Marworld, Davimar Eolia Navigazione S.r.l. Posledného uchádzača napokon výberová komisia vylúčila, pretože nepredložil dostatočnú finančnú záruku na podporu svojej ponuky.
- (76) Spoločnosť Marworld 4. októbra 2013 oznámila regiónu Kampánia, že na Regionálnom správnom súde Kampánie podala odvolanie, okrem iného proti rozhodnutiu o vylúčení.
- (77) Výkonným dekrétom č. 178 z 29. októbra 2013 región Kampánia potvrdil poradie zostavené výberovou komisiou⁽⁸³⁾, ako sa uvádza ďalej, ktoré bolo určené na základe číselných hodnôt uvedených v jednotlivých ponukách a použitia vzorca stanoveného vo výzve na prekladanie ponúk (pozri odôvodnenie 73). Spoločnosť SNAV/Rifim ponúkla 111 395 812 EUR (vrátane 6 000 001 EUR za nadobudnutie spoločnosti Caremar), zatiaľ čo spoločnosť Aligruson ponúkla 128 556 568 EUR (vrátane 6 000 060 EUR za nadobudnutie spoločnosti Caremar). V nadväznosti na úspešnú ponuku v rámci postupu verejného obstarávania vyhrala výberové konanie spoločnosť SNAV/Rifim.
- (78) Rozsudkom z 5. júna 2014 Regionálny správny súd Kampánie anuloval výsledky postupu verejného obstarávania s odôvodnením, že ani jeden z troch uchádzačov nemal byť vyzvaný na predloženie ponuky. Región Kampánia sa proti rozsudku odvolal. Rozsudkom z 10. februára 2015 taliansky Najvyšší správny súd zrušil rozsudok Regionálneho správneho súdu regiónu Kampánia a potvrdil rozhodnutie výberovej komisie.

⁽⁸²⁾ Podľa informácií poskytnutých Talianskom sa základná vyvolávacia cena 6 000 000 EUR vypočítala pripočítaním kapitálových ziskov z flotily a všeobecného goodwillu vyplývajúceho zo skutočnosti, že spoločnosť Caremar mala vlastné know-how a zavedenú prítomnosť na danom území a bola rozpoznávanou značkou na trhu, na ktorom pôsobila, k čistej účtovnej hodnote aktív spoločnosti k 31. decembru 2010 (t. j. 4 470 008 EUR).

⁽⁸³⁾ Uvedené poradie uverejnila výberová komisia na svojom verejnom zasadnutí z 29. júla 2013. Pri tej príležitosti výberová komisia informovala, že víťazná ponuka bola zaslaná zadávateľovi (t. j. regiónu Kampánia) na overenie. Výkonným dekrétom č. 130 z 2. augusta 2012 rozhodol región Kampánia o začatí postupu diskrečného overenia podľa článku 86 ods. 3 legislatívneho dekrétu č. 136/2006 a požiadal výberovú komisiu o posúdenie primeranosti ponuky predloženej spoločnosťou SNAV/Rifim. Výberová komisia na svojich zasadnutiach zo 16. a 27. septembra 2013 podrobne preskúmala finančné predpoklady ponuky predloženej spoločnosťou SNAV/Rifim a vyhlásila, že ponuka je primeraná a spoľahlivá. Výberová komisia oznámila výsledky postupu overenia na svojom verejnom zasadnutí zo 16. októbra 2013, na ktorom takisto potvrdila poradie uverejnené 29. júla 2013.

- (79) Po vydaní rozsudku Regionálneho správneho súdu regiónu Kampánia, v ktorom sa potvrdzuje rozhodnutie výberovej komisie o víťazovi postupu verejného obstarávania, spoločnosti SNAV/Rifim, podmienila spoločnosť SNAV/Rifim realizáciu svojej ponuky tým, že región Kampánia potvrdí, že finančná situácia spoločnosti Caremar sa od jej posúdenia uchádzačmi počas postupu verejného obstarávania v roku 2013 nezmenila. Vzhľadom na to, že vlastný kapitál spoločnosti Caremar k 31. decembru 2024 bol o 2 155 008 EUR nižší ako jeho úroveň v čase, keď spoločnosť SNAV/Rifim predložila svoju úspešnú ponuku, sa región Kampánia rozhodol obnoviť vlastný kapitál spoločnosti Caremar na úroveň z konca roka 2013. Preto regionálnym rozhodnutím č. 316 z 21. mája 2015⁽⁸⁴⁾ región Kampánia poskytol spoločnosti Caremar 2 155 008 EUR za predpokladu jej nadobudnutia úspešným uchádzačom, aby sa finančná situácia spoločnosti Caremar obnovila na úroveň v čase predloženia úspešnej ponuky na nadobudnutie spoločnosti Caremar.
- (80) Kúpna zmluva medzi regiónom Kampánia a spoločnosťou SNAV/Rifim bola podpísaná 16. júla 2015 a v daný deň bolo vlastníctvo všetkých akcií spoločnosti Caremar prevezené z regiónu Kampánia na spoločnosť SNAV/Rifim za pevnú cenu 6 000 001 EUR.
- (81) Keďže kupcom bol kolektívny subjekt, akcie spoločnosti Caremar boli predané a zakúpené spoločnosťami SNAV a Rifim, ktoré spoločne a nerozdielne prevzali všetky zmluvné záväzky, konkrétne spoločnosť SNAV zakúpila 75 000 akcií a spoločnosť Fifim zostávajúcich 75 000 akcií, čiže každá po 50 % z celkového akciového kapitálu spoločnosti Caremar.

3.3. Nová zmluva o službách vo verejnom záujme

3.3.1. Záväzok vyplývajúci zo služieb vo verejnom záujme

- (82) Región Kampánia a spoločnosť Caremar podpísali 16. júla 2015 novú zmluvu o službách vo verejnom záujme na poskytovanie služieb námornej dopravy. Táto zmluva o službách vo verejnom záujme bola v platnosti deväť rokov (t. j. do 15. júla 2024 vrátane).
- (83) Záväzok vyplývajúci zo služieb vo verejnom záujme uložený spoločnosti Caremar (a teda aj jej nadobúdateľovi, spoločnosti SNAV/Rifim) spočíva v poskytovaní pravidelných služieb námornej dopravy pre cestujúcich a/alebo cestujúcich, vozidlá (vrátane záchranných vozidiel) a poštové zásielky za vopred stanovené sadzby prostredníctvom trajektov a rýchlych plavidiel (čo znamená rýchlotrajekty TMV v prípade zmiešaných služieb alebo plavidiel na nosných krídlach v prípade poskytovania len služieb osobnej dopravy) podľa cestových poriadkov uvedených v programe námornej dopravy stanovenom v rozhodnutí regionálnej rady regiónu Kampánia č. 443 z 9. augusta 2011 (predložené ako príloha D k novej zmluve o službách vo verejnom záujme) zmenenom rozhodnutím regionálnej rady regiónu Kampánia č. 857 z 30. decembra 2011 (predložené ako príloha E k novej zmluve o službách vo verejnom záujme), a v ich prípadných následných zmenách.
- (84) Pokiaľ ide o námorné trasy, ktoré sa majú prevádzkovať, spoločnosť Caremar musí poskytovať služby námornej dopravy na týchto ôsmich trasách podľa cestovných poriadkov uvedených v prílohách D a E k novej zmluve o službách vo verejnom záujme: Capri/Neapol, Capri/Sorrento, Ischia/Neapol, Ischia/Procida/Neapol, Ischia/Procida/Pozzuoli, Ischia/Procida, Procida/Pozzuoli a Procida/Neapol.
- (85) Podrobnosti záväzku vyplývajúceho zo služieb vo verejnom záujme, pokiaľ ide o druh plavidiel (trajekt, rýchlotrajekt TMV, plavidlo na nosných krídlach), cestovný poriadok a frekvenciu (celoročná, sezónna) na každej trase, sú rovnaké ako podrobnosti uplatňované podľa predĺženého pôvodného dohovoru k 16. januáru 2012, ako sa opisujú v odôvodnení 39.
- (86) Podľa článku 8 ods. 4 písm. d) novej zmluvy o službách vo verejnom záujme musí spoločnosť Caremar plniť záväzok vyplývajúci zo služieb vo verejnom záujme v súlade so záväzkami kontinuity, frekvencie, pravidelnosti a presnosti. V článku 8 ods. 4 bode 1 sa objasnilo, že plnenie týchto záväzkov sa musí zabezpečovať za každých okolností, aj počas bežnej aj mimoriadnej renovácie plavidiel.

⁽⁸⁴⁾ Uverejnené v Úradnom vestníku regiónu Kampánia č. 35 z 8. júna 2015. Uvedené rozhodnutie bolo potvrdené prezidentským dekrétom č. 116 z 15. júla 2015 uverejneným v Úradnom vestníku regiónu Kampánia č. 45 z 20. júla 2015.

- (87) Podľa článku 8 ods. 4 písm. c) novej zmluvy o službách vo verejnom záujme musí spoločnosť Caremar v prípade služieb zmiešanej dopravy uprednostniť prepravu poštových zásielok (s obmedzením do 12 bežných metrov), ak ju vyžaduje poskytovateľ univerzálnej poštovej služby. Okrem toho musí spoločnosť Caremar podľa článku 9 novej zmluvy o službách vo verejnom záujme poskytovať na žiadosť regiónu Kampánia bez dodatočnej náhrady až desať ďalších ciest ročne s cieľom uspokojiť mimoriadne potreby služieb vo verejnom záujme.
- (88) Pokiaľ ide o počet, druh a kapacitu plavidiel vyčlenených na prevádzkované námorné trasy, podľa článku 8 ods. 1, článku 8 ods. 4 písm. m) a článku 8 ods. 5 novej zmluvy o službách vo verejnom záujme musí spoločnosť Caremar využívať aspoň sedem plavidiel uvedených v prílohe H k zmluve (alebo plavidlá v rovnocennom počte a s rovnocennými technickými charakteristickými vlastnosťami, kapacitou a pohodlím) a zaručovať za každých okolností dostupnosť záložného plavidla s charakteristickými vlastnosťami uvedenými v danej prílohe H. Okrem toho je spoločnosť Caremar povinná zaručiť za každých okolností efektívnosť plavidiel uvedených v prílohe H ⁽⁸⁵⁾.
- (89) Pokiaľ ide o cestovné, podľa článku 8 ods. 4 písm. e) a článku 13 novej zmluvy o službách vo verejnom záujme musí spoločnosť Caremar poskytovať sadzby stanovené v rozhodnutí regionálnej rady č. 183 z 29. apríla 2011 a v rozhodnutí regionálnej rady č. 67 zo 7. marca 2013, ktoré sú priložené ako prílohy B a C k zmluve o službách vo verejnom záujme, a v ich prípadných následných zmenách. Spoločnosť Caremar môže každoročne požiadať región Kampánia o úpravu sadzieb v dôsledku inflácie, ale región Kampánia nemusí požadovanej úprave vyhovieť alebo môže pozastaviť platnosť už vykonanej úpravy ⁽⁸⁶⁾. Spoločnosť Caremar okrem toho musí podľa článku 8 ods. 4 písm. b) poskytovať bezplatne naliehavú prepravu pacientov vozidlami vnútroštátnej rýchlej zdravotnej pomoci.
- (90) Pokiaľ ide o kvalitu služieb, podľa článku 8 ods. 4 písm. v) novej zmluvy o službách vo verejnom záujme musela spoločnosť Caremar dodržiavať normy kvality stanovené v článku 11 novej zmluvy o službách vo verejnom záujme týkajúce sa presnosti, pohodlia cestovania a informovania používateľov, ako sa uvádza v prílohe O k novej zmluve o službách vo verejnom záujme, v ktorej sa stanovujú aj platné sankcie za nedodržanie týchto noriem. Okrem toho podľa článku 8 ods. 4 písm. f) spoločnosť Caremar musí dosahovať úrovne kvality stanovené regiónom Kampánia v *Carta di Servizio* prijatej v rámci rozhodnutia regionálnej rady č. 3 zo 16. marca 2012.
- (91) Okrem sankcií stanovených v prílohe O za nedodržanie minimálnych noriem kvality uvedených v článku 11 novej zmluvy o službách vo verejnom záujme sa v článku 25 novej zmluvy o službách vo verejnom záujme podrobne uvádzajú ďalšie sankcie za nedodržanie záväzku vyplývajúceho zo služieb vo verejnom záujme, ktorý je uložený spoločnosti Caremar (napr. záväzku kontinuity a pravidelnosti ⁽⁸⁷⁾, presnosti ⁽⁸⁸⁾, sadzieb ⁽⁸⁹⁾), iba ak spoločnosť Caremar preukáže, že toto nedodržanie jej nie je možné pripísať v dôsledku vyššej moci.

⁽⁸⁵⁾ Článok 8 ods. 4 písm. m) novej zmluvy o službách vo verejnom záujme.

⁽⁸⁶⁾ Článok 13 ods. 4 a článok 13 ods. 5 novej zmluvy o službách vo verejnom záujme.

⁽⁸⁷⁾ Napr. v článku 25 ods. 1 písm. A) novej zmluvy o službách vo verejnom záujme sa stanovuje sankcia vo výške 80 EUR/míľu za každú cestu, ktorá sa neuskutočnila, a ďalšia sankcia vo výške 5 000 EUR v prípade, ak sa tá istá cesta neuskutoční viac ako sedemkrát za jeden mesiac. Ak spoločnosť Caremar počas obdobia troch mesiacov dvakrát zopakuje neuskutočnenie tej istej cesty po viac než sedemkrát za jeden mesiac, poverenie plnením zmluvy o službách vo verejnom záujme sa jej odoberie.

⁽⁸⁸⁾ Napr. v článku 25 ods. 1 písm. B) novej zmluvy o službách vo verejnom záujme sa stanovuje sankcia vo výške 150 EUR za každé neuskutočnené odôvodnené oznámenie do 24 hodín o meškaní nad 30 minút. Za každé meškanie nad 30 minút sa uloží sankcia vo výške 500 EUR v prípade, že sa meškanie týka cesty, ktorá už bola v tom istom mesiaci omeškaná o viac ako 30 minút.

⁽⁸⁹⁾ Napr. v článku 25 ods. 1 písm. I) novej zmluvy o službách vo verejnom záujme sa stanovuje sankcia vo výške 1 500 EUR v prípade prijatia dvoch písomných sťažností za trimester na porušenie sadzieb, v prípade tretej sťažnosti za ten istý trimester sa sankcia zvýši na 5 000 EUR.

3.3.2. Náhrada

- (92) Základná ročná odmena na základe postupu verejného obstarávania týkajúca sa náhrad podľa novej zmluvy za plnenie záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme na námorných trasách uvedená v odôvodnení 84 bola stanovená regiónom Kampánia na úrovni 178 553 034 EUR za deväťročné obdobie platnosti zmluvy (19 839 226 EUR ročne) a revidovaná smerom nadol. Suma ponúknutá spoločnosťou SNAV/Rifim a stanovená ako výsledok postupu verejného obstarávania bola 97 010 073 EUR (10 778 897 EUR ročne⁽⁹⁰⁾) so zľavou 81 542 961 EUR za deväťročné obdobie trvania zmluvy. Za obdobie od 16. júla 2015 do 31. decembra 2015 bola náhrada stanovená na úrovni 4 940 327,79 EUR⁽⁹¹⁾.
- (93) Podľa článku 16 novej zmluvy o službách vo verejnom záujme sa náhrada za služby vo verejnom záujme vypočíta na základe metodiky stanovenej v rozhodnutí č. 111/2007⁽⁹²⁾, podľa ktorej náhrada nesmie presiahnuť to, čo je nevyhnutne potrebné na úhradu čistých nákladov na plnenie záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme (hospodársko-finančná rovnováha) vrátane primeraného zisku (pozri odôvodnenia 55 až 66).
- (94) V článku 17 novej zmluvy o službách vo verejnom záujme sa stanovuje, že zmluvné strany musia každé tri roky overiť podmienky hospodárskej rovnováhy zmluvy v súlade s kritériami stability stanovenými v rozhodnutí č. 111/2007. V prípade odchýlok od tejto zmluvnej rovnováhy (napr. v prípade nedostatočnej náhrady o viac ako 5 % z celkovej náhrady) sa v článku 17 zmluvy o službách vo verejnom záujme stanovuje mechanizmus na obnovenie rovnováhy, v rámci ktorého sa hodnotia všetky parametre súvisiace s platbou náhrady. Ak výška náhrady nepostačuje na pokrytie prevádzkových nákladov, ktoré vznikli pri poskytovaní služby, v novej zmluve o službách vo verejnom záujme sa umožňuje revízia hlavných parametrov náhrady, a to konkrétne systému cestovného, zníženie rozsahu ponúkaných služieb vo verejnom záujme alebo zníženie hmotného majetku spoločnosti na poskytovanie služieb. V prípade nadmernej kompenzácie musí región Kampánia znížiť náhradu vyplatenú za ďalšie regulačné obdobie a vymôcť už vyplatenú nadmernú náhradu (pozri článok 17 ods. 4 a článok 18).
- (95) Náhrada sa vypláca ročne v troch splátkach: úvodný preddavok sa uhrádza do 30. apríla každého roka a rovná sa 70 % náhrady; druhá platba, ktorá sa uskutoční do 30. septembra, sa rovná 20 % náhrady; zostávajúca splatná suma sa po odpočítaní zrážok a sankcií vyplátí do 31. januára nasledujúceho roka⁽⁹³⁾.
- (96) Podľa článku 18 novej zmluvy o službách vo verejnom záujme sa musí každá nadmerná náhrada vrátiť regiónu Kampánia do 30 dní od žiadosti uvedeného regiónu. V období od 16. júla 2015 do 31. decembra 2017 sa pri overovaní zistilo, že bola vyplatená nadmerná náhrada vo výške 835 057 EUR, ktorá bola vrátená regiónu Kampánia. Za obdobie od 1. januára 2018 do 31. decembra 2021 sa ročná náhrada vo výške 10 778 897 EUR znížila na 9 093 983 EUR v dôsledku overovania, ktoré sa týkalo obdobia do 31. decembra 2017. Z overenia dostupných finančných výkazov za roky 2018 až 2021 vyplynula nadmerná náhrada vo výške 1 389 811 EUR, ktorá bola vrátená regiónu Kampánia.
- (97) Podľa článku 20 novej zmluvy o službách vo verejnom záujme má región Kampánia právomoci v oblasti dohľadu nad zmluvou a monitoruje jej riadne vykonávanie, primeranosť a kvalitu aktív prevádzkovateľa, dodržiavanie zákonných povinností a plnenie kvalitatívnych cieľov pri plnení záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme.

⁽⁹⁰⁾ V článku 16 ods. 2 novej zmluvy o službách vo verejnom záujme sa uvádza: „Uvedená náhrada nesmie počas trvania tejto zmluvy o poskytovaní služieb presiahnuť výšku 10 778 897 EUR za kalendárny rok okrem DPH uvedenej ďalej v postupe verejného obstarávania.“

⁽⁹¹⁾ Článok 16 ods. 3 novej zmluvy o službách vo verejnom záujme.

⁽⁹²⁾ Článok 16 ods. 1 novej zmluvy o službách vo verejnom záujme.

⁽⁹³⁾ Článok 16 ods. 5 novej zmluvy o službách vo verejnom záujme. V článku 16 ods. 6 novej zmluvy o službách vo verejnom záujme sa stanovuje, že náhrada za obdobie od 16. júla 2015 do 31. decembra 2015 sa vypláca v dvoch splátkach: prvá splátka vo výške 70 % do 15. augusta 2015 a druhá vo výške 30 % do 31. januára 2016.

- (98) Po vykonaní pravidelnej revízie hospodárskej rovnováhy zmluvy podľa článku 17 región Kampánia znížil náhradu stanovenú vopred na základe postupu verejného obstarávania (10 778 897 EUR) na 9 093 983 EUR na obdobie 2018 – 2021 a ďalej znížil na 9 087 149 EUR na obdobie 2022 – 2024. V tabuľke 2 sa uvádza náhrada stanovená vopred a náhrada skutočne vyplatená spoločnosti Caremar od augusta 2015 do roka 2021.

Tabuľka 2

Náhrady stanovené a vyplatené spoločnosti Caremar podľa novej zmluvy o poskytovaní služieb vo verejnom záujme za roky 2015 – 2021

(v EUR)

Rok	Stanovená náhrada	Vyplatená náhrada
2015 (od júla 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. Priorita kotvenia

- (99) V článku 19b ods. 21 zákonného dekrétu č. 135/2009, ktorý bol zmenený na zákon č. 166/2009, sa stanovilo, že s cieľom zaručiť územnú kontinuitu s ostrovmi a plniť záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme si spoločnosti bývalej skupiny Tirrenia Group vrátane spoločnosti Caremar zachovávajú kotvenie, ktoré im už bolo pridelené, a prioritu v prideľovaní nových intervalov v súlade s postupmi, ktoré stanovujú orgány námornej dopravy podľa zákona č. 84 z 28. januára 1994 a talianskeho námorného kódexu.

3.5. Opatrenia stanovené v zákone č. 163/2010

- (100) Zákomom č. 163/2010 sa pre spoločnosti bývalej skupiny Tirrenia Group vrátane spoločnosti Caremar stanovila možnosť dočasne použiť finančné prostriedky, ktoré už boli pridelené⁽⁹⁴⁾ na modernizáciu flotily, na pokrytie naliehavých nových potrieb likvidity. Podniky bývalej skupiny Tirrenia Group, ktoré túto možnosť využili, však museli tieto vyhradené finančné prostriedky doplniť, aby mohli stále vykonávať potrebnú modernizáciu svojich lodí. Táto modernizácia bola potrebná na splnenie nových medzinárodných bezpečnostných noriem v nadväznosti na štokholmskú dohodu z roku 1996⁽⁹⁵⁾.
- (101) Na zapltenie modernizácie celej skupiny Tirrenia Group bolo vyčlenených konkrétne 23 750 000 EUR, ktoré sa čerpali z dvoch nástrojov⁽⁹⁶⁾. Spoločnosť Caremar tieto nástroje využila na modernizáciu svojich lodí.

⁽⁹⁴⁾ Ako sa stanovuje v článku 19 ods. 13a zákonného dekrétu č. 78/2009 z 1. júla 2009, ktorý bol zmenený na zákon č. 102 z 3. augusta 2009 (ďalej len „zákon č. 102/2009“), a v článku 19b ods. 19 zákona č. 166/2009.

⁽⁹⁵⁾ Tieto bezpečnostné normy boli potom podrobne uvedené v smernici Rady 98/18/ES zo 17. marca 1998 o bezpečnostných pravidlách a normách pre osobné lode (Ú. v. ES L 144, 15.5.1998, s. 1), transponovanej legislatívnym dekrétom č. 45 zo 4. februára 2000, smernici Európskeho parlamentu a Rady 2003/24/ES zo 14. apríla 2003, ktorou sa mení smernica Rady 98/18/ES o bezpečnostných pravidlách a normách pre osobné lode (Ú. v. EÚ L 123, 17.5.2003, s. 18), transponovanej legislatívnym dekrétom č. 52 z 8. marca 2005, a smernici Európskeho parlamentu a Rady 2003/25/ES zo 14. apríla 2003 o špecifických požiadavkách na stabilitu osobných lodí ro-ro (Ú. v. EÚ L 123, 17.5.2003, p. 22), transponovanej legislatívnym dekrétom č. 65 zo 14. marca 2005.

⁽⁹⁶⁾ Všetky finančné prostriedky (t. j. 7 000 000 EUR) poskytnuté podľa článku 19b ods. 19 zákona č. 166/2009 a 16 750 000 EUR z finančných prostriedkov poskytnutých podľa zákona č. 102/2009.

(102) V článku 1 zákona č. 163/2010 sa okrem toho stanovuje aj toto:

- a) článok 19b zákonného dekrétu č. 135/2009, s úpravami zmeneného na zákon č. 166/2009, sa mení zavedením odseku 24a. Podľa tohto odseku sú všetky úradné akty a operácie pri vykonávaní ustanovení článku 19b ods. 1 až 15 zákona č. 166/2009 oslobodené od dane. Uvedené odseky sa týkajú liberalizácie sektora námornej kabotáže privatizáciou skupiny Tirrenia Group vrátane jej prípravného kroku, t. j. prevodu regionálnych spoločností na príslušné regióny;
- b) na zabezpečenie kontinuity služby vo verejnom záujme a na podporu procesu privatizácie spoločností bývalej skupiny Tirrenia Group môžu dotknuté regióny využiť prostriedky fondu *Fondo Aree Sottoutilizzate* (ďalej len „FAS“) ⁽⁹⁷⁾ podľa rozhodnutia č. 1 *Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica* zo 6. marca 2009 ⁽⁹⁸⁾.

4. POSTUP V PRÍPADE NESPLNENIA POVINNOSTI 2007/4609

(103) Po predchádzajúcej komunikácii medzi útvarmi Komisie a Talianskom generálny riaditeľ Komisie zodpovedný za energetiku a dopravu zaslal 19. decembra 2008 Taliansku žiadosť o informácie. Táto žiadosť sa okrem iného týkala prehľadu trás v rámci služieb vo verejnom záujme v tom čase a verejnoprávneho poslania, ktoré Taliansko predpokladalo podľa návrhu nových dohôd. Taliansko bolo ďalej požiadané, aby poskytlo podrobnejšie informácie o plánoch privatizácie skupiny Tirrenia Group.

(104) Taliansko poskytlo podrobnú odpoveď na žiadosť Komisie z 19. decembra 2008 v liste z 28. apríla 2009. Taliansko v uvedenom liste uviedlo okrem iného tieto argumenty:

- a) predĺženie pôvodného dohovoru do 31. decembra 2009 bolo potrebné na dosiahnutie liberalizácie sektora námornej kabotáže v Taliansku privatizáciou skupiny Tirrenia Group;
- b) náhrada za služby vo verejnom záujme poskytnutá skupine Tirrenia Group bola nevyhnutná na zabezpečenie územnej kontinuity s ostrovmi prostredníctvom námorných spojení, ktoré súkromní prevádzkovatelia na trhu nezabezpečovali uspokojivým spôsobom;
- c) 10. marca 2009 sa ukončil dôkladný proces racionalizácie trás. V tomto procese sa prihliadalo na príslušné sociálne a hospodárske aspekty a aspekty zamestnanosti, ako aj na potrebu zabezpečiť základné spojenia na účely územnej kontinuity, pričom proces zahŕňal konzultácie so šiestimi dotknutými regiónmi. Výsledkom tejto racionalizácie by bolo zníženie čistých nákladov služby vo verejnom záujme približne o 66 miliónov EUR a nadbytočnosť približne 600 členov posádok v celej skupine Tirrenia Group. Taliansko zároveň pripomenulo, že racionalizáciou z roku 2009 sa dokončilo skoršie úsilie (v rokoch 2004, 2006 a 2008) o obmedzenie služieb prevádzkovaných skupinou Tirrenia Group;
- d) ciele boli: i) zachovať spojenia potrebné na zabezpečenie územnej kontinuity s ostrovmi a pevninou a medzi nimi a právo na zdravie, štúdium a mobilitu; ii) racionalizovať linky, kde existovali súkromní prevádzkovatelia, ktorí poskytovali rovnaké spojenia v rovnakom časovom období s podobnými zárukami kvality a kontinuity; iii) racionalizovať letné a vysokorychlostné spojenia, ktorými sa prepravujú len osoby;
- e) Taliansko v liste poskytlo prehľad trás, ktoré spoločnosti skupiny Tirrenia Group prevádzkovali v roku 2008, a zníženého počtu trás, ktoré mali spoločnosti skupiny Tirrenia Group prevádzkovať v roku 2009. Podľa Talianska by tento znížený počet trás tvoril základ nových dohôd, ktoré sa mali uzavrieť s novými vlastníkami spoločností skupiny Tirrenia Group.

⁽⁹⁷⁾ Fond pre nedostatočne využívané oblasti (*Fondo Aree Sottoutilizzate*) je národný fond, z ktorého sa podporuje vykonávanie talianskej regionálnej politiky. Jeho zdroje sú vyhradené najmä pre regióny, ktoré ako také určili talianske orgány.

⁽⁹⁸⁾ *Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana*, č. 137 zo 16. júna 2009.

- (105) Generálny riaditeľ Komisie zodpovedný za energetiku a dopravu zaslal 21. decembra 2009 Taliansku list, v ktorom okrem iného poznamenal, že vzhľadom na radikálnu reorganizáciu sektora námornej kabotáže v Taliansku, ako aj na značný sociálny dosah, ktorý by zahŕňala privatizácia, by v prípade, že by sa postupy verejného obstarávania realizovali na základe jednoduchšej zmluvy o službách vo verejnom záujme, bolo ponúknutie lodných spoločností na predaj spolu s takýmito zmluvami prijateľné – v zásade a ako výnimka – na účely zabezpečenia súladu s kritériom nediskriminácie majiteľov lodí Únie stanoveným v nariadení Rady (EHS) č. 3577/92⁽⁹⁹⁾. Komisia konštatovala, že v nariadení (EHS) č. 3577/92 sa od členských štátov nevyžaduje, aby svoje spoločnosti námornej dopravy privatizovali, ale len to, aby liberalizovali uvedený konkrétny trh.
- (106) Komisia 29. januára 2010⁽¹⁰⁰⁾ zaslala formálnu výzvu v súvislosti s nesprávnym vykonávaním nariadenia (EHS) č. 3577/92. Komisia v tomto liste pripomenula, že podľa uvedeného nariadenia sa vyžaduje, aby členský štát vždy uzatváral zmluvy o službách vo verejnom záujme alebo ukladal záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme na nediskriminačnom základe vo vzťahu k všetkým majiteľom lodí Únie. V článku 4 ods. 3 tohto nariadenia sa stanovuje, že existujúce zmluvy o službách vo verejnom záujme môžu zostať v platnosti do dátumu uplynutia platnosti príslušnej zmluvy. Komisia však konštatovala, že spoločnosti skupiny Tirrenia Group pokračovali v prevádzkovaní služieb námornej dopravy po uplynutí platnosti príslušných zmlúv o službách vo verejnom záujme. Platnosť uvedených dohovorov mala konkrétne uplynúť na konci roka 2008, Taliansko ich však opakovane predĺžilo. Komisia preto vyzvala Taliansko, aby predložilo svoje pripomienky.
- (107) Generálny riaditeľ Komisie zodpovedný za energetiku a dopravu zároveň 29. januára 2010 v ten istý deň samostatne odpovedal na list Talianska z 22. januára 2010. Generálny riaditeľ zdôraznil, že jeho odpoveď sa týka len súladu s nariadením (EHS) č. 3577/92, a nie otázok štátnej pomoci. Na tomto základe uviedol, že odôvodnenia poskytnuté v súvislosti s niektorými trasami boli dostatočné na odstránenie niektorých pochybností, ktoré boli vyjadrené predtým. Generálny riaditeľ pripomenul, že zmluvy o službách vo verejnom záujme sa môžu vzťahovať len na trasy, v prípade ktorých existuje zlyhanie trhu.
- (108) Na formálnu výzvu Komisie z 29. januára 2010 Taliansko odpovedalo 29. marca 2010.
- (109) Taliansko 10. septembra 2010 informovalo Komisiu, že došlo k oneskoreniu súťažného konania v súvislosti so zmluvou, ktorá sa okrem iného týkala aj trás na Pontinských ostrovoch prevádzkovaných v danom čase spoločnosťou Caremar. Následne sa zákonom č. 163/2010 pôvodný dohovor ďalej predĺžil až do ukončenia procesov privatizácie spoločností Tirrenia a Siremar (pozri aj odôvodnenie 33).
- (110) Komisia vzhľadom na tento vývoj zaslala 24. novembra 2010 doplňujúcu formálnu výzvu. V tejto výzve zdôraznila, že:
- a) platnosť pôvodného dohovoru, ktorý sa okrem iného týkal spoločnosti Caremar, bola automaticky predĺžená bez súťažného konania;
 - b) zatiaľ čo sa ďalej uplatňovali predmetné zmluvy o službách vo verejnom záujme, nebolo dokončené žiadne súťažné konanie, a to okrem iného ani v prípade spoločnosti Caremar;
 - c) si vyhradila právo v prípade potreby vydať odôvodnené stanovisko (so zohľadnením prípadných pripomienok Talianska).
- (111) Komisia prijala 21. júna 2012 odôvodnené stanovisko k predĺženiu záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme zverených trom spoločnostiam (Caremar, Laziomar a Saremar) bývalej skupiny Tirrenia Group. Keďže verejné obstarávanie v prípade ostatných troch spoločností (Tirrenia, Toremar a Siremar) boli dokončené v roku 2011⁽¹⁰¹⁾, odôvodnené stanovisko sa na dané spoločnosti nevzťahovalo. Komisia konštatovala, že Taliansko nevyhlásilo súťažné konania na uzavretie zmluvy o službách námornej kabotáže vo verejnom záujme, ktoré prevádzkovala okrem iných spoločností Caremar, viac ako tri roky po riadnom uplynutí platnosti príslušných pôvodných dohovorov. Tieto dohovory boli predlžované automaticky a na neurčito, čím sa iným majiteľom lodí Únie zabránilo v súťaži o uzavretie týchto zmlúv.

⁽⁹⁹⁾ Nariadenie Rady (EHS) č. 3577/92 zo 7. decembra 1992, ktorým sa uplatňuje zásada slobody poskytovania služieb na námornú dopravu v rámci členských štátov (námorná kabotáž) (Ú. v. ES L 364, 12.12.1992, s. 7).

⁽¹⁰⁰⁾ Formálna výzva bola prijatá 28. januára 2010, Taliansku však bola oznámená až nasledujúci deň.

⁽¹⁰¹⁾ Aj keď k formálnemu prevodu vlastníctva spoločností Tirrenia, Toremar a Siremar došlo až v roku 2012.

- (112) Taliansko odpovedalo na odôvodnené stanovisko 8. augusta 2012, pričom uviedlo, že oznámenia o vyhlásení verejného obstarávania na výber spoločnosti, ktoré budú poverené plnením nových zmlúv o službách vo verejnom záujme, boli alebo budú uverejnené v Úradnom vestníku Európskej únie. V prípade spoločnosti Caremar bolo oznámenie uverejnené 20. júla 2012 a v prípade spoločnosti Laziomar bolo oznámenie zaslané na uverejnenie 1. augusta 2012.
- (113) Novým vlastníkom spoločnosti Laziomar sa 14. januára 2014 stala spoločnosť CLN, ktorá podpísala desaťročnú zmluvu o službách vo verejnom záujme na spojenia s Pontinskými ostrovmi.
- (114) Vlastníctvo spoločnosti Caremar prevzala 16. júla 2015 spoločnosť SNAV/Rifim, ktorej bola zverená zmluva o službách vo verejnom záujme na deväť rokov.
- (115) Taliansko listom z 15. júla 2016 informovalo Komisiu, že privatizácia všetkých spoločností bývalej skupiny Tirrenia Group bola dokončená. Komisia 8. decembra 2016 rozhodla o uzavretí postupu v prípade nesplnenia povinnosti.

5. DÔVODY NA ZAČATIE A ROZŠÍRENIE POSTUPU

5.1. Náhrada za poskytovanie služieb námornej dopravy od 1. januára 2009 do 31. júla 2012

5.1.1. Existencia pomoci

- (116) Komisia vo svojom rozhodnutí o začatí konania z roku 2011 prijala predbežné stanovisko, že vymedzenie záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme nebolo dostatočne jasné, a preto nemohla dospieť ku konečnému záveru, či obsahovalo zjavné chyby. Konkrétne Komisia v tejto fáze najmä nemala úplný prehľad o skutočných záväzkoch uložených v súvislosti s prevádzkou trás v Neapolskom zálive a na Pontinských ostrovoch v porovnaní so službami, ktoré ponúkala na niektorých týchto trasách konkurencia (pozri odôvodnenia 194, 203, 205 a 208 rozhodnutia o začatí konania z roku 2011). Okrem toho mala Komisia v prípade trás v Neapolskom zálive pochybnosti o legitímnosti úvah o stálej prítomnosti skutočných služieb vo verejnom záujme v ostrovných prístavoch v noci a vyzvala talianske orgány, aby zistili, či niektoré patológie neumožňujú prepravu vrtuľníkom, a poskytl informácie o dostupnosti a kapacite alternatívnych služieb zdravotníckej prepravy (pozri odôvodnenie 206 rozhodnutia o začatí konania z roku 2011).
- (117) Komisia prijala predbežné stanovisko, že druhé kritérium rozsudku vo veci Altmark⁽¹⁰²⁾ bolo splnené, keďže parametre, ktoré boli základom výpočtu náhrady, boli stanovené vopred a spĺňali požiadavky transparentnosti (pozri odôvodnenie 239 rozhodnutia o začatí konania z roku 2011). Komisia v odôvodnení 240 rozhodnutia o začatí konania z roku 2011 konkrétne konštatovala, že tieto parametre sú opísané v pôvodnom dohovore (v prípade náhrad za rok 2009) a v rozhodnutí č. 111/2007 (v prípade náhrad od roku 2010).
- (118) Komisia sa však domnievala, že tretie kritérium rozsudku vo veci Altmark zrejme nebolo splnené a že prevádzkovatelia mohli za plnenie úloh vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme získať nadmernú náhradu (pozri odôvodnenie 244 rozhodnutia o začatí konania z roku 2011). Komisia vyjadrila pochybnosti predovšetkým v súvislosti s primeranosťou náhrad vyplatených spoločnostiam bývalej skupiny spoločností Tirrenia Group od roku 2009, keďže jednoznačné vymedzenie záväzkov uložených uvedeným spoločnostiam chýbalo (pozri odôvodnenie 245 rozhodnutia o začatí konania z roku 2011). Podobne Komisia vyjadrila pochybnosti, či sa v rizikovej prirážke 6,5 %, ktorá sa uplatňuje od roku 2010, zohľadňovala primeraná úroveň rizika, keďže *prima facie* sa zdá, že spoločnosť Caremar neprevzala riziká, ktoré sa bežne znášajú pri prevádzke takýchto služieb (pozri odôvodnenie 247 rozhodnutia o začatí konania z roku 2011).

⁽¹⁰²⁾ Rozsudok z 24. júla 2003, Altmark Trans GmbH a Regierungspräsidium Magdeburg/Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, za účasti Oberbundesanwalt beim Bundesverwaltungsgericht, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415.

- (119) Komisia zároveň prijala predbežné stanovisko, že štvrté kritérium rozsudku vo veci Altmark nebolo splnené, pokiaľ predĺženie pôvodného dohovoru nebolo predmetom verejnej súťaže (pozri odôvodnenie 249 rozhodnutia o začatí konania z roku 2011). Komisia okrem toho konštatovala, že jej neboli doručené nijaké dôkazy na podporu argumentu, že spoločnosť Caremar v skutočnosti poskytovala služby komunite za najnižšie náklady (pozri odôvodnenie 251 rozhodnutia o začatí konania z roku 2011).
- (120) Komisia preto v rozhodnutí o začatí konania z roku 2011 dospela k predbežnému záveru, že náhrady za služby vo verejnom záujme vyplatené prevádzkovateľom počas obdobia predĺženia pôvodného dohovoru predstavovali štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ (pozri odôvodnenie 255 rozhodnutia o začatí konania z roku 2011). Komisia navyše zastávala názor, že táto pomoc by sa mala považovať za novú pomoc (pozri odôvodnenie 257 rozhodnutia o začatí konania z roku 2011).
- (121) V rozhodnutí o predĺžení z roku 2012 Komisia vyjadrila rovnaké pochybnosti aj v prípade náhrady poskytnutej spoločnosti Caremar od januára 2012 až do jej privatizácie (pozri odôvodnenia 42, 180 a 181 rozhodnutia o predĺžení z roku 2012).

5.1.2. Zlučiteľnosť

- (122) Komisia prijala v rozhodnutí o začatí konania z roku 2011 predbežné stanovisko, že náhrada za služby vo verejnom záujme za roky 2009, 2010 a 2011 nepatrila do rozsahu pôsobnosti rozhodnutia Komisie 2005/842/ES⁽¹⁰³⁾ ani rámca štátnej pomoci v podobe náhrady za služby vo verejnom záujme⁽¹⁰⁴⁾ (ďalej len „rámec SVHZ z roku 2005“). Komisia preto posudzovala toto opatrenie priamo podľa článku 106 ods. 2 ZFEÚ a dospela k záveru, že má pochybnosti o tom, či boli splnené platné podmienky zlučiteľnosti (pozri odôvodnenie 315 rozhodnutia o začatí konania z roku 2011).
- (123) Komisia v rozhodnutí o predĺžení z roku 2012 konštatovala, že 31. januára 2012 nadobudol účinnosť nový balík SVHZ pozostávajúci z rozhodnutia Komisie 2012/21/EÚ⁽¹⁰⁵⁾ a rámca SVHZ z roku 2011. Komisia však prijala predbežné stanovisko, že náhrady za služby vo verejnom záujme na základe predĺženia pôvodného dohovoru nemožno považovať za zlučiteľné s vnútorným trhom a oslobodené od notifikačnej povinnosti podľa rozhodnutia 2012/21/EÚ, pretože dané predĺženie nebolo zlučiteľné s článkom 4 nariadenia (EHS) č. 3577/92, v ktorom sa stanovuje, že kedykoľvek členský štát uzatvorí zmluvu o výkone vo verejnom záujme alebo uloží záväzok vo verejnom záujme, bude to na nediskriminačnom základe všetkých majiteľov lodí Spoločenstva (pozri odôvodnenie 256 rozhodnutia o predĺžení z roku 2012). Komisia nevylúčila, že náhrada za služby vo verejnom záujme poskytnutá na základe predĺženého pôvodného dohovoru môže v zásade patriť do rámca SVHZ (pozri odôvodnenie 258 rozhodnutia o predĺžení z roku 2012), nemala však k dispozícii dostatok informácií, na základe ktorých by dospela k záveru v tomto zmysle (pozri odôvodnenie 267 rozhodnutia o predĺžení z roku 2012).

5.2. Privatizácia spoločnosti Caremar

- (124) Komisia v rozhodnutí o predĺžení z roku 2012 vyjadrila pochybnosti, či bol postup verejného obstarávania na účely predaja spoločnosti Caremar dostatočne transparentný a bezpodmienečný na to, aby sa zabezpečilo uskutočnenie predaja za trhovú cenu (pozri odôvodnenie 242 rozhodnutia o predĺžení z roku 2012). Konkrétne sa domnievala, že predaj spoločnosti Caremar spoločne so zverením novej zmluvy o službách vo verejnom záujme mohli obmedziť počet uchádzačov alebo ovplyvniť predajnú cenu (pozri odôvodnenie 243 rozhodnutia o predĺžení z roku 2012).

⁽¹⁰³⁾ Rozhodnutie Komisie 2005/842/ES z 28. novembra 2005 o uplatňovaní článku 86 ods. 2 Zmluvy o ES na štátnu pomoc vo forme náhrady za služby vo verejnom záujme udeľovanej niektorým podnikom povereným poskytovaním služieb všeobecného hospodárskeho záujmu (Ú. v. EÚ L 312, 29.11.2005, s. 67).

⁽¹⁰⁴⁾ Rámec Spoločenstva pre štátnu pomoc vo forme náhrady za služby vo verejnom záujme (Ú. v. EÚ C 297, 29.11.2005, s. 4).

⁽¹⁰⁵⁾ Rozhodnutie Komisie 2012/21/EÚ z 20. decembra 2011 o uplatňovaní článku 106 ods. 2 Zmluvy o fungovaní Európskej únie na štátnu pomoc vo forme náhrady za službu vo verejnom záujme udeľovanej niektorým podnikom povereným poskytovaním služieb všeobecného hospodárskeho záujmu (Ú. v. EÚ L 7, 11.1.2012, s. 3).

- (125) Komisia sa na základe informácií dostupných v čase vydania rozhodnutia o predĺžení z roku 2012 takisto domnievala, že akákoľvek pomoc, ku ktorej mohlo dôjsť počas procesu privatizácie, by bola nezlučiteľná (pozri odôvodnenie 305 rozhodnutia o predĺžení z roku 2012).

5.3. Nová zmluva o službách vo verejnom záujme

5.3.1. Existencia pomoci

- (126) Komisia v rozhodnutí o predĺžení z roku 2012 prijala predbežné stanovisko, že náhrady vyplatené spoločnosti Caremar nespĺňajú kritériá stanovené v rozsudku vo veci Altmark, a preto predstavovali pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ. Komisia k tomuto záveru dospela vzhľadom na tieto skutočnosti: i) konkurenti, ktorí podľa všetkého ponúkali podobné služby, pôsobili aspoň na niektorých trasách prevádzkovaných spoločnosťou Caremar, pričom Komisia nemala k dispozícii dostatočné informácie, ktoré by jej umožnili dospieť k záveru o tom, či SVHZ odrážali skutočnú potrebu služieb vo verejnom záujme, ktorú nemohli uspokojiť samotné trhové sily; ii) výpočet náhrady podľa rozhodnutia č. 111/2007 zrejme viedol k tomu, že prevádzkovateľ získal za poskytovanie služby vo verejnom záujme nadmernú náhradu z rovnakých dôvodov, aké boli vyjadrené v rozhodnutí o začatí konania z roku 2011; iii) štvrté kritérium rozsudku vo veci Altmark zrejme nebolo splnené, keďže podmienkou postupu verejného obstarávania v súvislosti so službami vo verejnom záujme bolo, že úspešný uchádzač nadobudne celú spoločnosť Caremar. Komisia sa domnievala, že keby zmluva o službách vo verejnom záujme nebola podmienená kúpou spoločnosti, mohla pre verejnosť predstavovať nižšie náklady.

5.3.2. Zlučiteľnosť

- (127) V súvislosti so zlučiteľnosťou náhrad pre spoločnosť Caremar Komisia v rozhodnutí o predĺžení z roku 2012 skonštatovala, že na základe informácií, ktoré poskytli talianske orgány, rozhodnutie 2012/21/EÚ zrejme nie je uplatniteľné. V každom prípade Komisia nemohla dospieť k záveru o uplatňovaní rozhodnutia 2012/21/EÚ, pretože v tejto fáze jej nebola poskytnutá podpísaná zmluva (pozri odôvodnenie 283 rozhodnutia o predĺžení z roku 2012). Komisia nedostala žiadne informácie (napr. o počte cestujúcich prepravených za predchádzajúce dva roky pred rokom poverenia), na základe ktorých by mohla preskúmať zostávajúce podmienky týkajúce sa zlučiteľnosti stanovené v rozhodnutí 2012/21/EÚ. Komisia potom posúdila pomoc na základe rámca SVHZ z roku 2011, mala však pochybnosti o tom, či boli splnené podmienky zlučiteľnosti daného rámca, a to najmä v súvislosti s existenciou skutočných SVHZ na všetkých trasách a úrovňou primeraného zisku poskytnutou spoločnosti Caremar (pozri odôvodnenia 298 a 300 rozhodnutia o predĺžení z roku 2012).

5.4. Priorita kotvenia

- (128) Komisia v rozhodnutí o začatí konania z roku 2011 prijala predbežné stanovisko, že pokiaľ priorita kotvenia nie je spoplatňovaná, opatrenie predstavuje zákonné zvýhodnenie, ktoré nezahŕňa žiadny prevod štátnych zdrojov, a preto sa nemôže označiť za štátnu pomoc (pozri odôvodnenie 278 rozhodnutia o začatí konania z roku 2011). V prípade, že priorita kotvenia bola spoplatňovaná, Komisia sa domnievala, že pokiaľ spoločnosť Caremar poskytuje skutočné SVHZ a táto priorita sa poskytuje len v súvislosti s trasami, ktoré sú predmetom SVHZ, nevedlo by to k dodatočnej hospodárskej výhode, keďže by to priamo súviselo s poskytovaním SVHZ (pozri odôvodnenie 279 rozhodnutia o začatí konania z roku 2011). Komisia napriek tomu vyzvala Taliansko a tretie strany, aby poskytli ďalšie informácie o tomto opatrení (pozri odôvodnenie 280 rozhodnutia o začatí konania z roku 2011).

- (129) Keďže vznikli pochybnosti o legitímnosti poslania SVHZ, Komisia nemohla dospieť k záveru o zlučiteľnosti opatrenia, keby sa malo považovať za pomoc (pozri odôvodnenie 319 rozhodnutia o začatí konania z roku 2011).

5.5. Opatrenia stanovené v zákone č. 163/2010

- (130) Komisia v odôvodnení 289 rozhodnutia o začatí konania z roku 2011 prijala predbežné stanovisko, že všetky opatrenia stanovené zákonom č. 163/2010 predstavovali štátnu pomoc v prospech spoločností bývalej skupiny Tirrenia Group vrátane spoločnosti Tirrenia. Tieto opatrenia zahŕňali: i) možnosť využiť finančné prostriedky, ktoré boli vyčlenené na modernizáciu lodí; ii) oslobodenie od dane v súvislosti s procesom privatizácie; iii) možnosť využiť zdroje z fondu FAS. Komisia vyzvala Taliansko, aby objasnilo, či a akým spôsobom bolo každé z týchto opatrení nevyhnutné na poskytovanie služby vo verejnom záujme.
- (131) Komisia takisto prijala predbežné stanovisko, že tieto opatrenia pravdepodobne predstavujú prevádzkovú pomoc, ktorou sa znižovali náklady, ktoré by spoločnosť Caremar a ostatné spoločnosti bývalej skupiny Tirrenia Group museli inak znášať samy, a preto by sa tieto opatrenia mali považovať za nezlučiteľné s vnútorným trhom (pozri odôvodnenie 320 rozhodnutia o začatí konania z roku 2011).

6. PRIPOMIENKY SPOLOČNOSTI CAREMAR

6.1. K záväzkom vyplývajúcim zo služieb vo verejnom záujme a ku konkurenčnému prostrediu

- (132) Spoločnosť Caremar tvrdí, že záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme boli presne vymedzené v aktoch regiónu Kampánia a že región Kampánia vo vymedzení záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme uložených spoločnosti Caremar riadne zohľadnil konkurenčné prostredie služieb námornej dopravy poskytovaných v Neapolskom zálive a potrieb miestneho obyvateľstva v oblasti námornej dopravy.
- (133) Podľa spoločnosti Caremar sa vymedzenie záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme uložených spoločnosti Caremar stanovuje v pôvodnom dohovore, päťročných plánoch a kotviacich rámcoch („*quadri accosti*“), ktoré schválil a uverejnil región Kampánia, s cieľom prispôsobiť ponuku dopytu používateľov. Pokiaľ ide o úroveň požadovaných služieb, spoločnosť Caremar uviedla, že záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme sa týkali nielen trasy, ktorá sa mala obsluhovať, ale zahŕňali aj množstvo povinností týkajúcich sa kontinuity a frekvencie plavieb, pravidelnosti a presnosti, cestovného a ďalších požiadaviek na kapacitu a charakteristické vlastnosti plavidiel, ktoré sa mali využívať, a teda sa do nich premietala skutočná potreba služieb vo verejnom záujme.
- (134) Spoločnosť Caremar poskytla podrobné informácie o jednotlivých námorných trasách, aby preukázala, že pôsobila v súlade s osobitnými požiadavkami, ktorých cieľom bolo plniť požiadavky na služby vo verejnom záujme (napr. povinnosť prevádzkovať prvú rannú plavbu na pevninu s následnou potrebou zabezpečiť nočné kotvenie plavidiel na ostrove, čo prináša dodatočné náklady), čím sa odlišovala od svojich konkurentov. Spoločnosť Caremar vysvetlila, že na účely zabezpečenia týchto povinností boli posádky jednotlivých spoločnosti Caremar v službe celkovo 16 hodín denne (maximálne povolené množstvo podľa príslušných zákonov).
- (135) Pokiaľ ide o konkurenčné prostredie v Neapolskom zálive a na Pontinských ostrovoch, spoločnosť Caremar uviedla, že vždy bola jediným prevádzkovateľom schopným poskytovať pravidelné a spoľahlivé služby námornej dopravy na zabezpečenie bezproblémového spojenia medzi ostrovmi a pevninou. Spoločnosť Caremar poukázala na to, že zohráva kľúčovú úlohu pri zabezpečovaní dodržiavania zásady územnej kontinuity, pretože samotné trhové sily nikdy nedokázali naplniť očakávania a potreby ostrovných komunít v oblasti pravidelných a priamych služieb, ktorými sa zabezpečuje spojenie medzi ostrovmi a pevninou. Podľa názoru spoločnosti Caremar je to tak preto, lebo Neapolský záliv je charakterizovaný množstvom ostrovov, ktoré sú veľmi husto obývané, čo nevyhnutne prináša každodenný dopyt po pravidelných spojeniach (napr. na účely práce alebo vzdelávania).

6.2. K súladu predĺženia pôvodného dohovoru s kritériami rozsudku vo veci Altmark

- (136) Spoločnosť Caremar tvrdí, že náhrady, ktoré dostala počas obdobia predĺženej platnosti pôvodného dohovoru, nepredstavujú štátnu pomoc, pretože boli splnené štyri kumulatívne podmienky stanovené v rozsudku vo veci Altmark.
- (137) Pokiaľ ide o prvé kritérium rozsudku vo veci Altmark, spoločnosť Caremar tvrdí, že jej bolo zverené plnenie jednoznačne vymedzených záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme, a preto je toto kritérium splnené (pozri podmienky stanovené v oddiele 6.1).

- (138) Pokiaľ ide o druhé kritérium rozsudku vo veci Altmark, spoločnosť Caremar pripomenula, že kritériá na výpočet náhrady boli stanovené vopred (t. j. v pôvodnom dohovore a v rozhodnutí č. 111/2007) objektívnym a transparentným spôsobom, preto bolo splnené aj druhé kritérium rozsudku vo veci Altmark.
- (139) Pokiaľ ide o tretie kritérium rozsudku vo veci Altmark, spoločnosť Caremar tvrdí, že náhrada poskytnutá v období predĺženia nepresahovala to, čo bolo nevyhnutné na úhradu dodatočných nákladov, ktoré vznikli pri poskytovaní služby, s prihliadnutím na príslušné príjmy a primeraný zisk, a preto je splnené aj tretie kritérium rozsudku vo veci Altmark. V odpovedi na pochybnosti Komisie, že od roku 2010 boli spoločnosti Caremar vyplácané nadmerné náhrady za plnenie záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme, spoločnosť Caremar tvrdí, že vyplácané náhrady neboli dostatočné na úhradu nákladov, ktoré jej vznikli pri plnení záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme, a že okrem toho neobsahovali žiadne rozpätie zisku.
- (140) A napokon, pokiaľ ide o štvrté kritérium rozsudku vo veci Altmark, spoločnosť Caremar uvádza, že vzhľadom na neexistenciu postupu verejného obstarávania sa výška náhrad stanovila na základe analýzy nákladov efektívneho podniku (napr. úplne odpísaných nákladov na plavidlá, optimalizácie pomeru medzi posádkou a výkonom, zachovania najnižšieho cestovného napriek rastúcim nákladom na pohonné hmoty).

6.3. K súladu predĺženia pôvodného dohovoru s článkom 106 ods. 2 ZFEÚ

- (141) Spoločnosť Caremar uvádza, že na účely posúdenia zlučiteľnosti, ako sa uvádza v odôvodnení 308 rozhodnutia o začatí konania z roku 2011, musia byť splnené tri kumulatívne podmienky:
- a) služby musia predstavovať SVHZ;
 - b) služby musia byť primerane zverené štátom príjemcovi;
 - c) náhrada musí byť primeraná nákladom, ktoré vznikli pri poskytovaní SVHZ.
- (142) Pokiaľ ide o prvú podmienku, spoločnosť Caremar vysvetľuje, že služby sa vykonávajú v súlade s osobitnými požiadavkami na služby vo verejnom záujme, a preto zabezpečujú územnú kontinuitu (pozri pripomienky uvedené v oddiele 6.1).
- (143) Pokiaľ ide o druhú podmienku, spoločnosť Caremar tvrdí, že poskytuje služby námornej dopravy, ktoré jej boli zverené v pôvodnom dohovore, v ktorom sa podrobne stanovovali záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme uložené spoločnosti Caremar.
- (144) A napokon, pokiaľ ide o podmienku primeranosti, spoločnosť Caremar znovu opakuje, že dostávala nedostatočné náhrady, napríklad v rokoch 2010 a 2011, ako to vyplýva z účtovníctva spoločnosti.

6.4. K prioritě kotvenia

- (145) Spoločnosť Caremar tvrdí, že udelením priority kotvenia nevzniká žiadna hospodárska výhoda, a že toto opatrenie preto nemožno považovať za štátnu pomoc. Spoločnosť Caremar ďalej zdôrazňuje, že priority kotvenia využíva iba na plnenie svojich povinností podľa zmluvy o službách vo verejnom záujme.

6.5. K opatreniam stanoveným v zákone č. 163/2010

- (146) Pokiaľ ide o opatrenia finančnej podpory poskytnutej spoločnosti Caremar podľa zákona č. 163/2010, spoločnosť Caremar potvrdzuje, že jej bolo pridelených 2 115 000 EUR na konkrétny účel modernizovania flotily. Spoločnosť Caremar preto tvrdí, že opatrenia stanovené v zákone č. 163/2010 nepredstavujú štátnu pomoc, keďže sú potrebné na financovanie plnenia záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme zverených spoločnosti Caremar.

7. PRIPOMIENKY KONKURENTOV SPOLOČNOSTI CAREMAR

7.1. **Pripomienky spoločnosti Medmar**7.1.1. *K záväzkom vyplývajúcim zo služieb vo verejnom záujme a ku konkurenčnému prostrediu*

- (147) Spoločnosť Medmar poukázala na to, že opatrenia štátnej pomoci, ktorých sa týka rozhodnutie o začatí konania z roku 2011, a trhové podmienky sú rovnaké ako v rozhodnutí 2005/163/ES. Tieto opatrenia štátnej pomoci sa týkajú: a) náhrad vyplatených každý rok spoločnosti Caremar za prevádzkovanie trasy Neapol/Capri, v prípade ktorej sa v rozhodnutí 2005/163/ES nariaďuje vrátenie všetkých grantov poskytnutých spoločnosti Caremar; b) náhrad vyplatených každý rok spoločnosti Caremar za prevádzkovanie trasy Ischia/Procida, v prípade ktorej sa v rozhodnutí 2005/163/ES nariaďuje Taliansku obmedzenie počtu spojení prevádzkovaných spoločnosťou Caremar a poskytnutie náhrad iba za čisté prevádzkové straty, ktoré spoločnosť Caremar utrpela. Podľa spoločnosti Medmar bolo rozhodnutie 2005/163/ES prijaté, pretože súkromný sektor dokázal ponúkať služby porovnateľné so službami spoločnosti Caremar a s porovnateľnými aktivitami.
- (148) Spoločnosť Medmar uviedla, že región Kampánia zveril plnenie záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme týkajúcich sa prevádzkovania spojení Ischia/Procida, Procida/Neapol a Ischia/Procida/Pozzuoli spoločnosti Caremar aj spoločnosti Medmar. Na rozdiel od spoločnosti Caremar však spoločnosť Medmar nedostala žiadnu náhradu za prevádzkovanie uvedených služieb. Na určenie podnikov schopných plniť záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme za najmenšie náklady pre verejnosť nebol vyhlásený žiadny postup verejného obstarávania. Namiesto toho región Kampánia uložil súkromným podnikom povinnosť podpísať „predložené akty“, na základe ktorých museli plniť záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme za podmienok stanovených regiónom Kampánia (týkajúcich sa cestovných poriadkov a cestovného). Podľa spoločnosti Medmar by súkromné podniky, ktoré nechceli tieto „predložené akty“ podpísať, nedostali povolenie poskytovať v danej oblasti žiadnu službu.
- (149) Spoločnosť Medmar tvrdila, že región Kampánia nemusel zverovať spoločnosti Caremar plnenie záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme za náhrady, keďže spoločnosť Medmar mohla tú istú službu poskytovať bez náhrad.
- (150) Konkrétne spoločnosť Medmar vysvetlila, že v roku 2011 prevádzkovala denné plavby takto:
- Ischia/Neapol: sedem denných plavieb (z ktorých päť zahŕňalo zastávku na Procide),
 - Ischia/Pozzuoli: 13 denných plavieb plus jedno denné spojenie do Casamiccioly v letnej sezóne.
- (151) Na druhej strane podľa spoločnosti Medmar spoločnosť Caremar prevádzkovala nižší počet plavieb na uvedených trasách takto:
- Ischia/Neapol: 11 denných plavieb plus tri v letnej sezóne,
 - Ischia/Procida/Pozzuoli: tri denné plavby.
- (152) Ďalej spoločnosť Medmar zdôraznila, že kvalita služieb a plavidiel zodpovedala kvalite poskytovanej spoločnosťou Caremar. Okrem toho v rovnakej oblasti pôsobia ďalšie súkromné podniky.
- (153) Za týchto okolností dospela spoločnosť Medmar k záveru, že zverenie plnenia záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme spoločnosti Caremar nebolo potrebné, a preto bolo nezlučiteľné so ZFEÚ.
- (154) Spoločnosť Medmar tvrdí, že ak by Komisia považovala zverenie plnenia záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme za potrebné, takéto zverenie je v rozpore s článkom 4 ods. 1 a 2 nariadenia (EHS) č. 3577/92, podľa ktorého „[...] kedykoľvek členský štát uzatvorí zmluvu o výkone vo verejnom záujme alebo uloží záväzok vo verejnom záujme, bude to na nediskriminačnom základe všetkých majiteľov lodí Spoločenstva“ a „[...] náhrada za záväzky vo verejnom záujme [sa] vzťahuje na všetkých majiteľov lodí Spoločenstva“.

- (155) Spoločnosť Medmar ďalej tvrdila, že Taliansko neposkytlo informácie o sumách vyplatených za každé spojenie prevádzkované spoločnosťou Caremar.

7.1.2. K prioritě kotvenia

- (156) Spoločnosť Medmar tvrdí, že prioritá kotvenia pre spoločnosť Caremar je porušením článku 4 ods. 1 a 2 nariadenia (EHS) č. 3577/92, keďže sa ňou spoločnosti Caremar poskytujú najlepšie spojenia v hospodársky najziskovejších hodinách, čím sa diskriminujú majitelia z Únie a bráni sa im využívať právo na poskytovanie služieb na otvorenom trhu.
- (157) Spoločnosť Medmar odkazuje aj na odporúčanie vydané talianskym orgánom na ochranu hospodárskej súťaže, *Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato* (ďalej len „AGCM“), 13. júla 2009 týkajúce sa zrušenia ustanovenia ⁽¹⁰⁶⁾, podľa ktorého sa spoločnosti Caremar povoľuje prioritá kotvenia na účely poskytovania jej služieb. Podľa orgánu AGCM toto ustanovenie hrozí odstránením konkurencie, pretože sa ním bráni súkromným spoločnostiam prevádzkovať spojenia v hodinách, ktoré sú hospodársky ziskové.

7.1.3. K opatreniam stanoveným v zákone č. 163/2010

- (158) Spoločnosť Medmar poukazuje na to, že podľa zákona č. 163/2010 Taliansko predĺžilo platnosť pôvodného dohovoru do konca procesu privatizácie. Týmto predĺžením sa porušuje nariadenie (EHS) č. 3577/92, keďže podnik, ktorý mal plniť záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme, nebol vybraný postupom verejného obstarávania, čím sa diskriminuje spoločnosť Medmar.
- (159) Okrem toho sa podľa článku 19 zákona č. 163/2010 spoločnosti Caremar poskytli 2 115 000 EUR na modernizáciu flotily, čo je suma, ktorá podľa názoru spoločnosti Medmar predstavuje prevádzkovú, čiže nezlučiteľnú, pomoc. Ďalej sa podľa zákona č. 163/2010 spoločnosti Caremar a ďalším spoločnostiam bývalej skupiny Tirrenia Group udelil prístup k 49 000 000 EUR na úhradu potrieb v oblasti likvidity, čo je suma, ktorá podľa názoru spoločnosti Medmar takisto predstavuje prevádzkovú, čiže nezlučiteľnú, pomoc.
- (160) A napokon spoločnosť Medmar tvrdí, že oslobodenie od dane v súvislosti s procesom privatizácie spoločnosti Caremar predstavuje nezlučiteľnú pomoc.

7.2. Pripomienky spoločnosti SNAV a združenia ACAP

- (161) Pokiaľ ide o zverenie plnenia záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme spoločnosti Caremar, spoločnosť SNAV a združenie ACAP tvrdili, že kritérium rozsudku vo veci Altmark, podľa ktorého sa vyžaduje existencia skutočných SVHZ, nebolo splnené a predmetné zverenie nebolo potrebné, pretože trasy prevádzkované spoločnosťou Caremar prevádzkovali aj súkromné podniky. Spoločnosť SNAV konkrétne prevádzkovala tieto trasy:

- Sorrento/Capri: sedem denných plavieb cez pracovné dni, päť plavieb cez víkendy,
- Neapol/Ischia: štyri denné plavby, z nich tri cez Procidu,
- Procida/Ischia: štyri denné plavby,
- Procida/Neapol: štyri denné plavby.

- (162) Spoločnosť SNAV a združenie ACAP tvrdia, že zverenie SVHZ spoločnosti Caremar a súvisiace náhrady predstavujú nezlučiteľnú štátnu pomoc v zmysle článku 107 ZFEÚ.

7.3. Pripomienky spoločnosti GNV

- (163) Pripomienky spoločnosti GNV sa týkali priority kotvenia a opatrení stanovených v zákone č. 163/2010.
- (164) Pokiaľ ide o prioritu kotvenia, spoločnosť GNV zistila, že spoločnosť Caremar a ostatné spoločnosti skupiny Tirrenia Group mohli z časov a kotvenia, ako aj z možností osobnej dopravy ponúkaných trhom, profitovať najviac, pretože si mohli vybrať najvýhodnejšie časy kotvenia, čím sa zlepšilo ich postavenie v segmente osobnej dopravy na úkor konkurenčných súkromných spoločností.

⁽¹⁰⁶⁾ Článok 19b zákonného dekrétu č. 135/2009.

- (165) Pokiaľ ide o opatrenia stanovené v zákone č. 163/2010, spoločnosť GNV tvrdila, že tieto opatrenia predstavovali prevádzkovú pomoc, vďaka ktorej sa spoločnosť Caremar, ako aj ostatné spoločnosti skupiny Tirrenia Group, dokázali vyhnúť nákladom, ktoré by bežne museli hradiť z vlastných finančných zdrojov.

7.4. Pripomienky spoločnosti Alilauro

- (166) Spoločnosť Alilauro tvrdila, že región Kampánia pred privatizáciou spoločnosti Caremar zneužíval svoje dominantné postavenie, pretože koordinoval všetku dopravu v Neapolskom zálive prostredníctvom pridelovania záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme a stanovovania úrovne sadzieb. Podľa spoločnosti Alilauro išlo o konflikt záujmov, pre ktorý región Kampánia nevyhlásil verejné obstarávanie na predaj spoločnosti Caremar.
- (167) Ďalej spoločnosť Alilauro tvrdila, že všetky trasy obsluhované spoločnosťou Caremar prevádzkovali aj iní súkromní prevádzkovatelia, a to bez akýchkoľvek náhrad z verejných prostriedkov, pričom údajné zvýšenie nákladov spoločnosti Caremar v dôsledku povinnej prítomnosti plavidiel v ostrovných prístavoch nie je ničím podložené, a to buď preto, lebo v prístavoch sú prítomné aj súkromné plavidlá, alebo preto, že pohotovostné zdravotnícke služby je možné poskytovať aj motorovými člmi špeciálne vyrobenými na tento účel, ako aj vrtuľníkmi.

7.5. Pripomienky spoločnosti NLG

- (168) Podľa spoločnosti NLG nebola v skutočnosti trasa Neapol/Capri vôbec potrebná, pretože spoločnosť NLG prevádzkovala dvakrát toľko denných plavieb na ostrov Capri, ktoré považovala za rovnocenné plavbám spoločnosti Caremar z hľadiska ich kvality, kontinuity aj pohodlia plavidiel.
- (169) Ďalej spoločnosť NLG napadla skutočnosť, že pôvodný dohovor sa predlžoval bez predchádzajúceho verejného obstarávania, čo je voči spoločnosti NLG diskriminačné.
- (170) Okrem toho spoločnosť NLG tvrdila, že opatrenia stanovené v zákone č. 163/2010 predstavujú nezákonnú a nezlučiteľnú pomoc z dôvodu ich povahy prevádzkovej pomoci, zatiaľ čo prioritou kotvenia pre spoločnosť Caremar predstavovala ďalšie porušenie, keďže spoločnosť Caremar umožňovala využívať výhody najlepších trás a cestovných poriadkov.

7.6. Pripomienky spoločnosti Marworld

- (171) Spoločnosť Marworld tvrdila, že región Kampánia poskytol počas procesu privatizácie spoločnosti Caremar pomoc. Konkrétne spoločnosť Marworld poukázala na to, že regionálnym rozhodnutím č. 316 z 21. mája 2015 región Kampánia poskytol spoločnosti Caremar 2 155 008 EUR za predpokladu jej nadobudnutia spoločnosťou SNAV/Rifim, aby sa finančná situácia spoločnosti Caremar obnovila na úroveň v čase predloženia ponuky spoločnosti SNAV/Rifim na nadobudnutie spoločnosti Caremar vo výške 6 000 001 EUR.

8. PRIPOMIENKY TALIANSKA

8.1. K záväzkom vyplývajúcim zo služieb vo verejnom záujme a ku konkurenčnému prostrediu

- (172) Taliansko vysvetľuje, že činnosti spoločnosti Caremar spočívajú výlučne v plnení záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme a že spoločnosť Caremar má takmer výlučnú právomoc v oblasti prepravy vozidiel a nákladu (napr. poštových zásielok) z ostrovov Neapolského zálivu na pevninu, čo nie je veľmi zaujímavé z obchodného hľadiska, zatiaľ čo konkurenti sa v zásade zameriavajú na osobnú dopravu (pozri konkrétne odôvodnenia 182 až 185).
- (173) Podľa Talianska záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme zverené spoločnosti Caremar plnia skutočnú a aktuálnu potrebu komunít usadených na ostrovoch, ktorú pravdepodobne nebudú plniť samotné trhové sily, najmä pokiaľ ide o územnú kontinuitu a frekvenciu plavieb, ich pravidelnosť a presnosť, ako aj množstvo požiadaviek týkajúcich sa kapacity lodí a posádok.

- (174) Na ilustráciu existencie skutočného dopytu používateľov dotknutých služieb námornej dopravy Taliansko poskytlo údaje o preprave uskutočňovanej spoločnosťou Caremar na trasách, na ktoré sa vzťahovali záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme, ktorých sa týka predĺžený pôvodný dohovor, prechodná zmluva a nová zmluva o službách vo verejnom záujme.
- (175) Pokiaľ ide o trasy v Neapolskom zálive, z údajov týkajúcich sa námorných služieb spoločnosti Caremar na týchto trasách v období 2009 – 2021 (pozri tabuľky 3 až 8 ďalej) vyplýva, že dopyt používateľov, a to nielen po osobnej, ale aj po zmiešanej doprave (t. j. vrátane vozidiel a nákladu) vždy existoval. Okrem toho podľa Talianska skutočnosť, že preprava uskutočňovaná spoločnosťou Caremar zostala celé roky stabilná, jednoznačne vypovedá o tom, že ponuka spoločnosti Caremar uspokojovala dopyt používateľov pochádzajúcich z miestneho obyvateľstva, ktorý bol pomerne stabilný, keďže obyvatelia potrebujú služby námornej dopravy denne počas celého roka, takže naň nemajú vplyv výkyvy turistickej prepravy.

Osobná doprava

Tabuľka 3

Prepravení cestujúci za roky 2009 až 2014

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

- ⁽¹⁾ Preprava na tejto trase zahŕňala aj prepravu v segmentoch Ischia/Procida a Procida/Neapol a na priamej trase Ischia/Neapol. Taliansko poskytlo aj rozdelenie osobnej dopravy uskutočňovanej spoločnosťou Caremar na segmenty za roky 2011 – 2021, z ktorého vyplýva, že aj preprava podľa segmentov zostala počas rokov stabilná.
- ⁽²⁾ Preprava na tejto trase zahŕňala aj prepravu v segmente Procida/Pozzuoli. Taliansko poskytlo aj rozdelenie osobnej dopravy uskutočňovanej spoločnosťou Caremar na segmenty za roky 2011 – 2021, z ktorého vyplýva, že aj preprava podľa segmentov zostala počas rokov stabilná.

Tabuľka 4

Prepravení cestujúci za roky 2015 až 2021

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

- ⁽¹⁾ Preprava na tejto trase zahŕňala aj prepravu v segmentoch Ischia/Procida a Procida/Neapol a na priamej trase Ischia/Neapol.
- ⁽²⁾ Preprava na tejto trase zahŕňala aj prepravu v segmente Procida/Pozzuoli.

Vozidlá

Tabuľka 5

Prepravené vozidlá za roky 2009 až 2014

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

⁽¹⁾ Preprava na tejto trase zahŕňala aj prepravu v segmentoch Ischia/Procida a Procida/Neapol a na priamej trase Ischia/Neapol. Taliansko poskytlo aj rozdelenie dopravy uskutočňovanej spoločnosťou Caremar na segmenty za roky 2013 – 2021, z ktorého vyplýva, že počet vozidiel prepravených spoločnosťou Caremar v jednotlivých segmentoch zostal počas rokov stabilný.

⁽²⁾ Preprava na tejto trase zahŕňala aj prepravu v segmente Procida/Pozzuoli. Taliansko poskytlo aj rozdelenie dopravy uskutočňovanej spoločnosťou Caremar na segmenty za roky 2013 – 2021, z ktorého vyplýva, že počet vozidiel prepravených spoločnosťou Caremar v jednotlivých segmentoch zostal počas rokov stabilný.

Tabuľka 6

Prepravené vozidlá za roky 2015 až 2021

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

⁽¹⁾ Preprava na tejto trase zahŕňala aj prepravu v segmentoch Ischia/Procida a Procida/Neapol a na priamej trase Ischia/Neapol.

⁽²⁾ Preprava na tejto trase zahŕňala aj prepravu v segmente Procida/Pozzuoli.

Náklad (v bežných metroch)

Tabuľka 7

Prepravený náklad (v bežných metroch) za roky 2009 až 2014

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

⁽¹⁾ Preprava na tejto trase zahŕňala aj prepravu v segmentoch Ischia/Procida a Procida/Neapol a na priamej trase Ischia/Neapol. Taliansko poskytlo aj rozdelenie dopravy uskutočňovanej spoločnosťou Caremar na segmenty za roky 2013 – 2021, z ktorého vyplýva, že bežné metre nákladu prepravovaného spoločnosťou Caremar v jednotlivých segmentoch zostali počas rokov stabilné.

⁽²⁾ Preprava na tejto trase zahŕňala aj prepravu v segmente Procida/Pozzuoli. Taliansko poskytlo aj rozdelenie dopravy uskutočňovanej spoločnosťou Caremar na segmenty za roky 2013 – 2021, z ktorého vyplýva, že bežné metre nákladu prepravovaného spoločnosťou Caremar v jednotlivých segmentoch zostali počas rokov stabilné.

Tabuľka 8

Prepravený náklad (v bežných metroch) za roky 2015 až 2021

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

⁽¹⁾ Preprava na tejto trase zahŕňala aj prepravu v segmentoch Ischia/Procida a Procida/Neapol a na priamej trase Ischia/Neapol.

⁽²⁾ Preprava na tejto trase zahŕňala aj prepravu v segmente Procida/Pozzuoli.

(176) Pokiaľ ide o trasy na Pontinských ostrovoch, ktoré spoločnosť Caremar prevádzkovala iba od 1. januára 2009 do 31. mája 2011 ⁽¹⁰⁷⁾, Taliansko poskytlo počet cestujúcich obslužených spoločnosťou Caremar na týchto trasách v roku 2009 a 2010 a počet vozidiel prevezených na týchto trasách v roku 2009, pozri tabuľku 9. Podľa Talianska tieto údaje, hoci čiastočné ⁽¹⁰⁸⁾, umožňujú dospieť k záveru, že dopyt používateľov na týchto trasách bol prítomný a stabilný.

Tabuľka 9

Prepravení cestujúci a prepravené vozidlá za roky 2009 a 2010

Trasy	2009		2010	
	Cestujúci	Vozidlá	Cestujúci	Vozidlá
Anzio/Ponza	31 494	2 808	32 202	neuplatňuje sa
Formia/Ponza	157 055	13 926	165 370	neuplatňuje sa
Formia/Ventotene	99 087	3 063	106 886	neuplatňuje sa

(177) Pokiaľ ide o uplatnenie kritérií rozsudku vo veci SNCM ⁽¹⁰⁹⁾ na situáciu v námornej doprave v Neapolskom zálive, Taliansko tvrdí, že tieto kritériá nie sú vhodné, keďže sa nimi vymedzuje len kvantitatívna analýza na základe porovnania ponuky a dopytu v oblasti dopravy, ktorá sa netýka osobitných vlastností potrieb miestneho obyvateľstva z hľadiska služieb vo verejnom záujme.

⁽¹⁰⁷⁾ Od 1. júna 2011 trasy na Pontinských ostrovoch obsluhovala spoločnosť Laziomar.

⁽¹⁰⁸⁾ Podľa Talianska sa zostávajúce údaje, týkajúce sa osobnej dopravy v roku 2011, prevezených vozidiel v roku 2010 a 2011 a nákladnej dopravy v rokoch 2009 – 2011, už nedajú získať.

⁽¹⁰⁹⁾ Rozsudok z 1. marca 2017, Société nationale maritime Corse Méditerranée (SNCM)/Komisia, T-454/13, ECLI:EU:T:2017:134, body 130 a 134.

- (178) Pokiaľ ide o vymedzenie dopytu používateľov a trhovej ponuky, Taliansko vysvetlilo, že región Kampánia vybral také frekvencie a cestovné poriadky pre služby poskytované spoločnosťou Caremar na trasách uvedených v predĺženom pôvodnom dohovore, ktoré vyplývali z potrieb vyjadrených miestnymi orgánmi a boli prediskutované s lodnými spoločnosťami pôsobiacimi v Neapolskom zálive vzhľadom na ich schopnosť poskytovať služby za trhových podmienok alebo v rámci jednostranne uložených záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme.
- (179) Konkrétne Taliansko vysvetlilo, že procedurálny rámec na vymedzenie záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme v odvetví námornej dopravy regiónom Kampánia sa stanovuje v článku 17 regionálneho zákona č. 3 z 28. marca 2002, podľa ktorého musí región Kampánia pred vymedzením rozsahu záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme konzultovať s používateľmi a poskytovateľmi služieb. Okrem toho, podľa toho istého článku sa rozsah záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme musí každé tri roky overiť a v prípade potreby revidovať. Pokiaľ ide o predĺžený pôvodný dohovor, záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme, ktoré plnila spoločnosť Caremar od 1. januára 2009 do 30. septembra 2011, vychádzali z verejnej konzultácie uskutočnenej regiónom Kampánia v rokoch 2006 – 2007 ⁽¹¹⁰⁾. Rozsah záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme, pokiaľ ide o ich frekvencie a cestovné poriadky (samotné trasy, na ktoré sa vzťahovali záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme, zostali nezmenené), bol revidovaný v roku 2011 rozhodnutím regionálnej rady č. 443 z 9. augusta 2011 na základe verejnej konzultácie uskutočnenej v rokoch 2010 – 2011 (začala sa v novembri 2010).
- (180) Taliansko poskytlo podrobnosti o úsilí, ktoré viedlo k prijatiu rozhodnutia regionálnej rady č. 443 z 9. augusta 2011, zatiaľ čo región Kampánia prijal trojročný program (2011 – 2013) minimálnych služieb v Neapolskom zálive (pozri odôvodnenie 38), ktorý nadobudol účinnosť 1. októbra 2011. Uvedený program sa týkal všetkých prevádzkovateľov služieb námornej dopravy v Neapolskom zálive. Pokiaľ ide o spoločnosť Caremar, rozhodnutím regionálnej rady č. 857 z 30. decembra 2011 región Kampánia zaviedol určité nepatrné zmeny cestovných poriadkov a frekvencií obsluhovaných spoločnosťou Caremar s účinnosťou od 16. januára 2012.
- (181) Taliansko vysvetlilo, že po verejnej konzultácii uskutočnenej v novembri až decembri 2010 pozval región Kampánia na začiatku roka 2011 zástupcov obcí Neapolského zálivu na technické stretnutie, na ktorom sa diskutovalo o potrebách verejnosti vyplývajúcich z verejnej konzultácie, pokiaľ ide o revíziu programu služieb námornej dopravy v Neapolskom zálive ⁽¹¹¹⁾. Región Kampánia sa 22. júla 2011 stretol s lodnými spoločnosťami pôsobiacimi v Neapolskom zálive (NLG, Alilauro, Aligruson, SNAV, ACAP), aby prediskutoval potreby služieb vo verejnom záujme, ktoré región identifikoval spolu s miestnymi orgánmi, a overil dostupnosť trhu na poskytovanie dostatočných služieb na uspokojenie týchto potrieb. V diskusii sa potvrdilo, že samotný trh nedokáže poskytovať všetky služby identifikované regiónom Kampánia v miere, v akej sú potrebné na uspokojenie potrieb vo verejnom záujme. Región Kampánia sa 28. júla 2011 znovu stretol so zástupcami ostrovov Neapolského zálivu, aby s nimi vymedzil technické podrobnosti trojročného programu (2011 – 2013) z hľadiska frekvencií a cestovných poriadkov ⁽¹¹²⁾. Po prijatí trojročného programu (2011 – 2013) minimálnych služieb v Neapolskom zálive (pozri

⁽¹¹⁰⁾ Rozhodnutím regionálnej rady č. 548 z 2. apríla 2007.

⁽¹¹¹⁾ Región Kampánia napríklad 25. februára 2011 pozval zástupcov obcí Ischie na technické stretnutie, ktoré sa konalo 2. marca 2011 a týkalo sa vymedzenia programu služieb námornej dopravy medzi Neapolom/Pozzuoli a Ischiu. Na tomto stretnutí zástupcovia obcí Ischie zdôraznili potrebu zabezpečiť spojenia z Ischie a na Ischiu: a) veľmi skoro ráno a v noci, aby bolo možné obstaráť tovar; b) od 6.30 hod. do 9.00 hod., aby sa umožnilo dochádzanie študentov a pracovníkov do Neapola/Pozzuoli, a od 12.30 hod. do 15.00 hod., aby sa umožnil ich návrat naspäť na Ischiu; c) od 9.00 hod. do 12.30 hod. a od 15.00 hod. do 18.00 hod., aby sa obyvateľom Ischie umožnilo na pevnine vykonať činnosti počas dňa a vrátiť sa naspäť na Ischiu počas dňa, okrem toho tieto časové rámce umožňujú prístup k službám železničnej a leteckej dopravy na pevnine bez potreby prenocovania v Neapole/Pozzuoli; d) od 18.00 hod. do 24.00 hod., aby sa umožnila územná kontinuita aj cez noc a účasť na kultúrnych podujatiach.

⁽¹¹²⁾ V tejto súvislosti napríklad zástupcovia Ischie požiadali o posunutie prvého ranného odchodu z Casamicciola zo 7.00 hod. na 7.10 hod. Obec Capri požiadala o dve ďalšie plavby z/do Neapola, konkrétne z Neapola do Capri o 18.10 hod. a z Capri do Neapola o 19.10 hod. Obec Procida požiadala o posunutie cesty plavidlami na nosných krídlach z Procidy zo 6.30 hod. na 6.40 hod., ako aj o to, aby plavidlá odchádzajúce z Ischie o 10.35 hod. do Neapola zastavovali na Procide. Región Kampánia vzal žiadosti na vedomie a požiadal o čas na overenie ich realizovateľnosti.

odôvodnenie 38) sa obec Procida sťažovala, že podľa nového trojročného programu nie je dostatočne obsluhovaná ⁽¹¹³⁾. Preto 7. októbra 2011 región Kampánia pozval zástupcov obcí Neapolského zálivu na technické stretnutie, na ktorom sa diskutovalo o možných úpravách prijatého trojročného programu.

- (182) Pokiaľ ide o konkurenčné prostredie, Taliansko sa domnievalo, že služby poskytované konkurentmi spoločnosti Caremar primerane neuspokojovali potreby obyvateľov ostrovov. Taliansko vysvetlilo, že mimoriadne vysoká hustota obyvateľstva ostrovov Capri ⁽¹¹⁴⁾, Ischia ⁽¹¹⁵⁾ a Procida ⁽¹¹⁶⁾, ktoré majú spoločne 96 000 obyvateľov (t. j. tvoria približne 3 % z viac ako 3 miliónov obyvateľov provincie Neapol, do ktorej patria) ⁽¹¹⁷⁾, si vyžaduje takmer takú frekvenciu námornej dopravy, akú má miestna pozemná doprava, aby sa uspokojili potreby študentov a pracovníkov pri dennom dochádzaní na pevninu a z nej.
- (183) Do roku 2017 bol program služieb námornej dopravy v Neapolskom zálive rozdelený na tieto tri kategórie služieb námornej dopravy:
- a) trhové služby – námorné lodné spoločnosti môžu pôsobiť v Neapolskom zálive na základe povolenia ⁽¹¹⁸⁾. Cestovný poriadok a frekvenciu služieb stanovuje námorná lodná spoločnosť v čase podania žiadosti o povolenie na prevádzku trasy. Organizátor trhu nie je povinný službu poskytovať, ale ak sa služba alebo jej časť (napr. v určitých hodinách alebo dňoch) určité časové obdobie neposkytuje, povolenie na prevádzku sa v prípade neposkytovaných služieb zruší ⁽¹¹⁹⁾;

⁽¹¹³⁾ Konkrétne zástupcovia Procidy zistili, že zo 41 ciest z Ischie stanovených v programe iba 18 viedlo cez Procidu, a požiadali o vyšší počet zastávok na Procide.

⁽¹¹⁴⁾ Ostrov Capri má rozlohu 10,4 kilometra štvorcového a skladá sa z dvoch obcí (Capri a Anacapri), v ktorých žije spolu 1 800 obyvateľov. Obec Capri má približne 7 300 obyvateľov (čo znamená hustotu obyvateľstva približne 1 800 obyvateľov na kilometer štvorcový) a obec Anacapri má približne 6 600 obyvateľov (čo znamená hustotu obyvateľstva približne 1 000 obyvateľov na kilometer štvorcový). Zdroj: <https://www.italiapedia.it> (online stav k 31.5.2024).

⁽¹¹⁵⁾ Ostrov Ischia má rozlohu 46,3 kilometra štvorcového, skladá sa zo šiestich obcí (Barano d'Ischia, Casamicciola Terme, Forio, Ischia, Lacco Ameno, Serrara Fontana) a s celkovým počtom 61 500 obyvateľov je tretím najľudnatejším ostrovom v Taliansku (po Sicílii a Sardínii), napriek tomu, že z hľadiska veľkosti je až na ôsmom mieste. Obec Ischia má približne 18 600 obyvateľov (čo znamená hustotu obyvateľstva približne 2 300 obyvateľov na kilometer štvorcový), obec Barano d'Ischia má približne 9 800 obyvateľov (čo znamená hustotu obyvateľstva približne 900 obyvateľov na kilometer štvorcový), obec Casamicciola Terme má približne 8 300 obyvateľov (čo znamená hustotu obyvateľstva približne 1 500 obyvateľov na kilometer štvorcový), obec Forio má približne 17 000 obyvateľov (čo znamená hustotu obyvateľstva približne 1 300 obyvateľov na kilometer štvorcový), obec Lacco Ameno má približne 4 600 obyvateľov (čo znamená hustotu obyvateľstva približne 2 300 obyvateľov na kilometer štvorcový) a obec Serrara Fontana má približne 3 200 obyvateľov (čo znamená hustotu obyvateľstva približne 480 obyvateľov na kilometer štvorcový). Zdroj: <https://www.italiapedia.it> (online stav k 31.5.2024).

⁽¹¹⁶⁾ Ostrov Procida má rozlohu 4,1 kilometra štvorcového a skladá sa z jednej obce (obec Procida) s približne 10 600 obyvateľmi (čo znamená hustotu obyvateľstva približne 2 500 obyvateľov na kilometer štvorcový). Zdroj: <https://www.italiapedia.it> (online stav k 31.5.2024).

⁽¹¹⁷⁾ Zdroj: <https://www.italiapedia.it> (online stav k 31.5.2024).

⁽¹¹⁸⁾ Taliansko vysvetlilo, že systém povolení do 9. januára 2017 vychádzal z dekrétu regionálnej rady č. 80 z 21. februára 2003. Podľa článku 4 uvedeného dekrétu sa povolenie na prevádzku vydávalo lodným spoločnostiam, ktoré splnili podmienky predpísané zákonom na prevádzku služieb námornej dopravy. Od 10. januára 2017 vychádzal systém povolení z rozhodnutia regionálnej rady č. 442 z 2. augusta 2016.

⁽¹¹⁹⁾ Napríklad výkonným dekrétom č. 269 z roku 2012 región Kampánia zrušil povolenie vydané 21. septembra 2011 spoločnosti Medmar na prevádzku týchto služieb na trase Ischia (Casamicciola)/Pozzuoli: z Ischie do Pozzuoli o 6.00 hod., o 14.00 hod a o 17.45 hod a z Pozzuoli na Ischiu o 11.00 hod., 15.40 hod. a 19.30 hod. Povolenie bolo zrušené, pretože tieto služby spoločnosť Medmar nikdy neprevádzkovala. Pokiaľ ide o plavbu z Ischie do Pozzuoli o 20.30 hod., ktorú spoločnosť Medmar prevádzkovala iba v piatok/sobotu/nedeľu od 15. júna do 15. septembra, povolenie zostalo v platnosti iba pre časť služieb, ktoré skutočne poskytovala.

- b) služby v rámci záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme, za ktoré sa nevyplácajú náhrady – na námorné lodné spoločnosti s povolením prevádzkovať trasu sa môžu vzťahovať záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme (týkajúce sa napríklad frekvencie, pravidelnosti, druhov plavidiel a maximálneho cestovného), za ktoré sa nevyplácajú náhrady⁽¹²⁰⁾. Uvedené záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme sa týkali služieb námornej dopravy, ktoré región Kampánia identifikoval ako dôležité na zabezpečenie kontinuity medzi pevninou a ostrovmi. Ako vysvetlilo Taliansko, región Kampánia však nemal skutočnú kontrolu nad účinným poskytovaním týchto služieb, pretože prevádzkovatelia námornej dopravy ich mohli prestať poskytovať podľa vlastného uváženia bez akejkoľvek sankcie, ak to oznámili 45 dní vopred. Ak sa služba alebo jej časť (napr. v určitých hodinách alebo dňoch) určité časové obdobie neposkytovala, povolenie na prevádzku sa v prípade neposkytovaných služieb zrušilo. Okrem toho Taliansko vysvetlilo, že konkurenti spoločnosti Caremar mohli vždy požiadať región Kampánia o dočasné pozastavenie všetkých služieb alebo ich častí v rámci záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme, ktoré sú im uložené. To sa stalo napríklad v roku 2009, keď niektorí konkurenti spoločnosti Caremar z dôvodu finančných ťažkostí, ktorým prevádzkovatelia námornej dopravy čelili v dôsledku hospodárskej krízy, požiadali región Kampánia o zníženie počtu služieb v rámci záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme, ktoré museli poskytovať v Neapolskom zálive, a o zvýšenie maximálneho cestovného, ktoré môžu účtovať za zostávajúce služby v rámci záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme⁽¹²¹⁾. Pri tejto príležitosti sa región Kampánia po uskutočnení verejnej konzultácie o potrebách miestneho obyvateľstva rozhodol nezvyšovať maximálne cestovné na trasách, na ktoré sa vzťahovali záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme, ale povolil dočasné⁽¹²²⁾ pozastavenie niektorých služieb v rámci záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme poskytovaných konkurentmi spoločnosti Caremar na niektorých trasách⁽¹²³⁾. Okrem toho Taliansko poukázalo na to, že od konca decembra 2010 do 1. októbra 2011 boli Caremar, Gestour a Procida Lines jedinými spoločnosťami, ktoré poskytovali služby námornej dopravy v Neapolskom zálive v rámci záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme, keďže všetci ostatní prevádzkovatelia lodnej dopravy náhle odmietli naďalej poskytovať služby v rámci záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme⁽¹²⁴⁾. V zásade Taliansko poukázalo na to, že systém záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme nefungoval, pretože prevádzkovatelia lodnej dopravy súhlasili s prevádzkovaním trasy v rámci záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme identifikovaných regiónom Kampánia len preto, aby získali príslušný časový interval v kotviacom rámci, ktorý schválil a uverejnil región Kampánia. V skutočnosti sa tieto služby často neposkytovali⁽¹²⁵⁾ alebo sa neposkytovali v súlade so záväzkami vyplývajúcimi zo služieb vo verejnom záujme (pokiaľ ide o časy a maximálne ceny⁽¹²⁶⁾), a to najmä mimo sezóny. Preto Taliansko zdôraznilo, že služby ponúkané konkurentmi spoločnosti Caremar v rámci záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme neboli porovnateľné so službami ponúkanými spoločnosťou Caremar, a to nielen pokiaľ ide o frekvencie, ale aj spoľahlivosť (napr. presnosť, kvalitu a všeobecnejšie záruku prevádzky);

⁽¹²⁰⁾ Tento systém záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme, za ktoré sa nevyplácajú náhrady, bol v platnosti až do 9. januára 2017. Od 10. januára 2017 bola v Neapolskom zálive spoločnosť Caremar jediným prevádzkovateľom námornej dopravy, na ktorého sa vzťahovali záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme, na ostatných prevádzkovateľov sa vzťahoval iba systém povoľovania.

⁽¹²¹⁾ Tento bod sa uvádza aj v odôvodneniach dekrétu regionálnej rady č. 374 z roku 2009, v ktorých sa pripomínajú listy z 25. marca 2009 a 22. júna 2009 zaslané konkurentmi spoločnosti Caremar regiónu Kampánia a týkajúce sa najmä zníženia počtu služieb v rámci záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme a zvýšenia maximálneho cestovného, ktoré sa môže účtovať používateľom na zostávajúcich trasách, na ktoré sa vzťahovali záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme.

⁽¹²²⁾ Od 15. júla 2009 do 15. septembra 2009.

⁽¹²³⁾ Ide o trasy Capri/Sorrento, Capri/Neapol, Ischia/Procida/Neapol a Ischia/Neapol. Služby v rámci záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme, ktoré neposkytovali konkurenti spoločnosti Caremar na uvedených trasách, neboli súčasťou posúdenia konkurenčného prostredia v Neapolskom zálive.

⁽¹²⁴⁾ V dekréte regionálnej rady č. 402 z roku 2010 región Kampánia vzal na vedomie situáciu, pozastavil platnosť aktuálneho kotviaceho rámca a prijal núdzový kotviaci rámec, ktorý platil do 30. septembra 2011. Na základe uvedeného núdzového kotviaceho rámca bola spoločnosť Caremar jediným prevádzkovateľom námornej dopravy, ktorý v rámci záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme obsluhoval trasy Capri/Sorrento, Capri/Neapol, Ischia/Neapol, Ischia/Procida/Neapol, Ischia/Procida/Pozzuoli, Ischia/Procida a Procida/Neapol, zatiaľ čo spoločnosti Gestour a Procida Lines prevádzkovali v rámci záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme trasu Procida/Pozzuoli.

⁽¹²⁵⁾ Na časté rušenie alebo dočasné pozastavovanie služby konkurentmi spoločnosti Caremar v Neapolskom zálive upozornil aj taliansky orgán na ochranu hospodárskej súťaže vo svojom rozhodnutí č. 25295 z 28. januára 2015 prijatom vo veci I689C, ktorým taliansky orgán na ochranu hospodárskej súťaže uložil sankcie spoločnostiam NLG, Alilauro, Alicost S.p.A., Alilauro Gruson S.p.A., Medmar, SNAV, Servizi Liberi Marittimi Giuffrè & Lauro S.r.l., Consorzio Linee Marittime Partenopee in liquidazione, Gescab S.r.l. a Associazione Cabotaggio Armatori Partenopei za vykonávanie horizontálnej dohody, ktorou sa obmedzovala hospodárska súťaž na trhu s osobnou námornou dopravou v Neapolskom zálive od roku 1998 (pozri najmä bod 255 rozhodnutia talianskeho orgánu na ochranu hospodárskej súťaže č. 25295 z 28. januára 2015).

⁽¹²⁶⁾ Spoločnostiam Medmar a Alilauro uložil taliansky orgán na ochranu hospodárskej súťaže sankcie v roku 2012 za obchodné praktiky, ktorými sa bránilo obyvateľom získať lístky za znížené sadzby (rozhodnutie talianskeho orgánu na ochranu hospodárskej súťaže č. 23258 z 31. januára 2012 vo veci PS5983 týkajúcej sa spoločnosti Medmar a rozhodnutie talianskeho orgánu na ochranu hospodárskej súťaže č. 23264 z 31. januára 2012 vo veci PS7667 týkajúcej sa spoločnosti Alilauro).

- c) služby v rámci záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme, za ktoré sa vyplácajú náhrady – služby, na ktoré sa vzťahuje zmluva o službách vo verejnom záujme uzavretá so spoločnosťou Caremar, podliehajú záväzkom vyplývajúcim zo služieb vo verejnom záujme, pokiaľ ide o kontinuitu a frekvenciu, pravidelnosť, presnosť, kvalitu, druhy a kapacitu využívaných plavidiel, ako aj cestovné, za ktoré sa vyplácajú náhrady. Taliansko vysvetlilo, že tieto služby sa týkajú časov dňa, v ktorých je námorná doprava pre dochádzajúcich obyvateľov najpotrebnejšia (skoré ráno, skoré popoludnie a večer) ⁽¹²⁷⁾. Poskytovanie týchto služieb mal zabezpečovať zmluvný rámec so systémom sankcií.

(184) Taliansko vysvetlilo, že konkurenti spoločnosti Caremar *de facto* neposkytovali všetky plavby uvedené v kotviacich rámcoch („*quadri accosti*“), ktoré schválil a uverejnil región Kampánia. Dôvod spočíval v tom, že na jednej strane mali lodné spoločnosti pôsobiace za trhových podmienok povolenie, nie však povinnosť, prevádzkovať časové intervaly uvedené v daných kotviacich rámcoch a na druhej strane neboli lodné spoločnosti pôsobiace v rámci záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme účinne sankcionované za neposkytovanie služieb v rámci záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme ⁽¹²⁸⁾.

(185) Pokiaľ ide o kotviace rámce, ktoré schválil a uverejnil región Kampánia na príslušné roky a pre služby, ktoré mali účinne poskytovať konkurenti spoločnosti Caremar v období od 1. januára 2009 do 31. júla 2012, Taliansko vysvetlilo, že situácia v oblasti hospodárskej súťaže v Neapolskom zálive bola takáto:

- a) na trase **Capri/Sorrento** pôsobili okrem spoločnosti Caremar štyri ďalšie lodné spoločnosti s povolením prevádzkovať trasu: Aligruson, NLG, SNAV a v rokoch 2009 – 2010 Ali Maritime Agency S.r.l. (ďalej len „Alimar“). Podľa Talianska však služby poskytované týmito spoločnosťami neuspokojovali potreby služieb vo verejnom záujme identifikované regiónom Kampánia, ktoré spočívali v dostatočných celoročných spojeniach (služby zmiešanej dopravy) umožňujúcich obyvateľom Capri každodenné dochádzanie na pevninu za prácou alebo štúdiom (t. j. s možnosťou vziať si so sebou aj auto), ako aj dodávky tovaru na ostrovy (vrátane poštových zásielok). V skutočnosti, ako sa uvádza v odôvodneniach 36 písm. a) a 39 písm. a), musela spoločnosť Caremar celoročne zaručovať z/na Capri dve ranné spiatocné platby, jednu popoludňajšiu spiatocnú platbu a jednu večernú spiatocnú plavbu rýchlotraktmi TMV. Na druhej strane konkurenti spoločnosti Caremar buď poskytovali iba služby osobnej námornej dopravy (to bol prípad spoločností NLG ⁽¹²⁹⁾ a Alimar ⁽¹³⁰⁾), alebo prevádzkovali aj služby zmiešanej dopravy, ale iba v letnom období (to bol prípad spoločností SNAV ⁽¹³¹⁾ a Aligruson ⁽¹³²⁾);

⁽¹²⁷⁾ Taliansko zdôraznilo, že takýto cestovný poriadok si vyžaduje, aby spoločnosť Caremar v noci kotvila na ostrove (pričom konkurenti spoločnosti Caremar neznášajú dodatočné náklady).

⁽¹²⁸⁾ Dlhší čas neposkytovania služby mal po tom, ako ho zaregistrovali príslušné orgány, za následok iba odobratie povolenia na prevádzku v príslušnom časovom intervale (v prípade služby prevádzkovej za trhových podmienok aj v rámci záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme).

⁽¹²⁹⁾ Spoločnosť NLG prevádzkovala dve denné plavby mimo sezóny a sedem denných plavieb v sezóne (tri z nich v rámci záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme, konkrétne dve odchádzajúce zo Sorrenta o 9.40 hod. a 13.10 hod. a (od roku 2010) jednu odchádzajúcu z Capri o 8.55 hod.). Taliansko zistilo, že služby spoločnosti NLG na trase Capri/Sorrento v skutočnosti nekonkurovali službám spoločnosti Caremar, čo potvrdzuje aj skutočnosť, že spoločnosť NLG vo svojich pripomienkach neuvádzala trasu Capri/Sorrento, ale len trasu Neapol/Capri (pozri odôvodnenie 168).

⁽¹³⁰⁾ Podľa Talianska mala spoločnosť Alimar povolenie prevádzkovať dve denné osobné plavby, jednu z Capri do Sorrenta o 6.00 hod. a jednu zo Sorrenta na Capri o 22.55 hod., ale iba od 1. júla do 31. augusta.

⁽¹³¹⁾ Pokiaľ ide o služby zmiešanej dopravy, v rámci programov námornej dopravy na roky 2007 aj 2011 (t. j. od roku 2009) mala spoločnosť SNAV povolenie prevádzkovať desať denných plavieb rýchlotraktom TMV (šesť z Capri do Sorrenta o 7.35 hod., 9.15 hod., 12.10 hod., 15.55 hod., 17.40 hod. a 18.05 hod. a štyri zo Sorrenta na Capri o 8.10 hod., 11.25 hod., 13.50 hod. a 16.35 hod.), ale iba v letnom období (konkrétne od 1. apríla do 3. novembra).

⁽¹³²⁾ Pokiaľ ide o služby zmiešanej dopravy, v rámci programov námornej dopravy na roky 2007 aj 2011 (t. j. od roku 2009) mala spoločnosť Aligruson povolenie prevádzkovať štyri denné plavby (dve zo Sorrenta na Capri o 11.30 hod. a 14.00 hod. a dve z Capri do Sorrenta o 12.30 hod. a 18.05 hod.), ale iba v letnom období.

- b) na trase **Capri/Neapol** pôsobili okrem spoločnosti Caremar štyri ďalšie lodné spoločnosti s povolením prevádzkovať trasu: SNAV⁽¹³³⁾, NLG⁽¹³⁴⁾, Consorzio Linee Marittime Neapolis (ďalej len „Neapolis“)⁽¹³⁵⁾ a Metrò del Mare S.c.a.r.l. (ďalej len „Metrò del Mare“)⁽¹³⁶⁾. Všetci títo prevádzkovatelia však poskytovali iba služby osobnej námornej dopravy, zatiaľ čo spoločnosť Caremar musela poskytovať služby zmiešanej dopravy [pozri odôvodnenie 36 písm. b) a 39 písm. b)]. Podľa Talianska služby poskytované konkurentmi spoločnosti Caremar neuspokojovali potreby služieb vo verejnom záujme identifikované regiónom Kampánia, ktoré spočívali v dostatočných celoročných spojeniach (služby zmiešanej dopravy) umožňujúcich obyvateľom Capri každodenné dochádzanie na pevninu za prácou alebo štúdiom (t. j. s možnosťou vziať si so sebou aj auto), ako aj dodávky tovaru na ostrovy (vrátane poštových zásielok);
- c) na trase **Ischia/Neapol** pôsobili okrem spoločnosti Caremar dve ďalšie lodné spoločnosti s povolením prevádzkovať trasu: Alilauro (poskytujúca iba služby osobnej dopravy) a Medmar (poskytujúca iba služby zmiešanej dopravy). Podľa Talianska neboli služby poskytované konkurentmi spoločnosti Caremar dostatočné na uspokojenie potrieb miestneho obyvateľstva vo verejnom záujme. Pokiaľ ide o služby osobnej dopravy, spoločnosť Alilauro pôsobila väčšinou v letnom období a celoročne poskytovala (obmedzené) služby v rámci záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme v iných časoch ako spoločnosť Caremar [pozri odôvodnenie 36 písm. c) a 39 písm. c)]. V skutočnosti spoločnosť Alilauro od 1. januára 2009 do 30. septembra 2011 prevádzkovala 20 plavieb plavidlami na nosných krídlach (19 v rámci záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme a 1 za trhových podmienok), všetky v letnom období s výnimkou jednej služby v rámci záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme⁽¹³⁷⁾. Od 1. októbra 2011 spoločnosť Alilauro prevádzkovala 14 plavieb plavidlami na nosných krídlach (päť v rámci záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme celoročne⁽¹³⁸⁾ a 9 za trhových podmienok iba v letnom období). Pokiaľ ide o služby zmiešanej dopravy, spoločnosť Medmar pôsobila väčšinou v letnom období a celoročne alebo iba v zimnom období poskytovala (obmedzené) služby v rámci záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme v iných časoch ako spoločnosť Caremar [pozri odôvodnenie 36 písm. c) a 39 písm. c)]. V skutočnosti spoločnosť Medmar od 1. januára 2009 do 30. septembra 2011 prevádzkovala 19 plavieb trajektmi/rýchlotrajektmi TMV (12 v rámci záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme a 7 za trhových podmienok) iba v letnom období a nie vždy denne. Od 1. októbra 2011 spoločnosť Medmar prevádzkovala 23 plavieb trajektmi/rýchlotrajektmi TMV (17 za trhových podmienok, všetky v letnom období, a šesť v rámci záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme. Zo šiestich služieb prevádzkovaných v rámci záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme boli iba dve plavby celoročné⁽¹³⁹⁾, dve sa uskutočňovali iba v zime⁽¹⁴⁰⁾ a dve iba v lete⁽¹⁴¹⁾);

⁽¹³³⁾ V rokoch 2009 a 2010 a v časti roka 2011 poskytovala spoločnosť SNAV 12 služieb osobnej dopravy na trase denne, z čoho 11 plavieb plavidlami na nosných krídlach v lete (čiastočne v rámci záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme a čiastočne v rámci režimu povolení) a jednu plavbu plavidlami na nosných krídlach celoročne (z Capri do Neapola o 8.10 hod., v rámci záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme). Od 1. októbra 2011 spoločnosť SNAV prevádzkovala na tejto trase 25 služieb osobnej dopravy denne plavidlami na nosných krídlach, z čoho 13 plavieb celoročne, všetky v rámci záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme (z nich 11 spoločne so spoločnosťou NLG).

⁽¹³⁴⁾ V rokoch 2009 a 2010 a v časti roka 2011 poskytovala spoločnosť NLG denné služby námornej osobnej dopravy na danej trase iba v lete (21 plavieb plavidlami na nosných krídlach), a to čiastočne v rámci záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme a čiastočne v rámci režimu povolení. Od 1. októbra 2011 spoločnosť NLG prevádzkovala 34 služieb osobnej dopravy denne plavidlami na nosných krídlach, z čoho 15 plavieb celoročne. Dve z týchto 15 denných plavieb (konkrétne plavby z Capri do Neapola o 9.35 hod. a 11.35 hod.) sa prevádzkovali za trhových podmienok, zostávajúci 13 v rámci záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme (11 z týchto služieb záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme sa poskytovalo spoločne so spoločnosťou SNAV).

⁽¹³⁵⁾ Spoločnosť Neapolis bola spoločný podnik, ktorý 31. augusta 2004 založili spoločnosti NLG (50 % podiel) a SNAV (50 % podiel). Na trase pôsobila v rokoch 2009, 2010 a 2011. V rokoch 2009 – 2010 musela v rámci záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme prevádzkovať na danej trase osem plavieb plavidlami na nosných krídlach denne, konkrétne z Capri do Neapola o 6.50 hod. (celoročne), 8.50 hod. (iba v lete), 14.10 hod. (celoročne); 17.25 hod. (iba v lete) a z Neapola na Capri o 7.55 hod. (iba v lete), 10.00 hod. (iba v lete); 16.05 hod. (iba v lete) a 20.05 hod. (iba v lete). V roku 2011 bol počet služieb znížený na päť a prevádzkovali sa celoročne za trhových podmienok (v rámci režimu povolení), a to konkrétne z Capri do Neapola o 8.50 hod., 14.10 hod. a 17.30 hod. a z Neapola na Capri o 10.00 hod. a 16.05 hod.

⁽¹³⁶⁾ Spoločnosť Metrò del Mare bola spoločný podnik, ktorý 20. mája 2002 založili spoločnosti NLG (20 % podiel), SNAV (40 % podiel), Alilauro (20 % podiel) a Aligruson (20 % podiel). Na trase pôsobila v rokoch 2009 a 2010. V rokoch 2009 – 2010 musela na danej trase prevádzkovať v lete štyri (takmer denné) plavby plavidlami na nosných krídlach v rámci záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme, konkrétne z Capri do Neapola o 10.30 hod. a 10.50 hod. a z Neapola na Capri o 16.30 hod. a 17.05 hod.

⁽¹³⁷⁾ Konkrétne jedna z Neapola na Ischiu o 9.35 hod.

⁽¹³⁸⁾ Konkrétne z Ischie do Neapola o 6.30 hod., 9.25 hod. a 19.55 hod. a z Neapola na Ischiu o 7.35 hod. a 20.10 hod. Ako sa uvádza v odôvodnení 39 písm. c), spoločnosť Caremar nemusela poskytovať služby osobnej dopravy na tejto trase v období od 1. októbra 2011 do 15. januára 2012 a od 16. januára 2012 musela poskytovať iba jednu službu osobnej dopravy denne plavidlami na nosných krídlach z Neapola na Ischiu o 14.45 hod.

⁽¹³⁹⁾ Konkrétne z Neapola na Ischiu o 8.35 hod. a 14.10 hod.

⁽¹⁴⁰⁾ Konkrétne z Ischie do Neapola o 16.35 hod. a z Neapola na Ischiu o 18.30 hod.

⁽¹⁴¹⁾ Konkrétne z Ischie do Neapola o 17.00 hod. a z Neapola na Ischiu o 18.30 hod.

- d) na trase **Ischia/Procida/Neapol** pôsobili okrem spoločnosti Caremar dve ďalšie lodné spoločnosti: Medmar, ktorá mala povolenie prevádzkovať služby zmiešanej dopravy na trase ⁽¹⁴²⁾, ale podľa Talianska ich takmer nikdy neprevádzkovala a spoločnosť SNAV, ktorá prevádzkovala osem služieb osobnej dopravy denne plavidlami na nosných krídlach v rámci záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme. Podľa talianskych orgánov neboli služby spoločnosti SNAV porovnateľné so službami osobnej dopravy, ktoré mala poskytovať spoločnosť Caremar. Po prvé, pokiaľ ide o obdobie od 1. januára 2009 do 30. septembra 2011, všetky služby spoločnosti SNAV (okrem jednej ⁽¹⁴³⁾) sa zameriavali na letnú sezónu, zatiaľ čo spoločnosť Caremar musela poskytovať všetky svoje služby celoročne [pozri odôvodnenie 36 písm. d)]. Po druhé, hoci od 1. októbra 2011 sa počet plavieb poskytovaných spoločnosťou SNAV celoročne zvýšil na sedem ⁽¹⁴⁴⁾ (z ôsmich ⁽¹⁴⁵⁾) a spoločnosť Caremar pridala dve plavby v období od 1. júna do 30. septembra [pozri odôvodnenie 39 písm. d)], spoločnosť SNAV ich prevádzkovala v iných časoch dňa ako spoločnosť Caremar;
- e) na trase **Ischia/Procida/Pozzuoli** pôsobila okrem spoločnosti Caremar iba jedna ďalšia lodná spoločnosť s povolením prevádzkovať trasu, a to spoločnosť Medmar, ktorá však prevádzkovala služby zmiešanej dopravy zväčša bez zastávky na Procide. Pokiaľ ide o obdobie od 1. januára 2009 do 30. septembra 2011, spoločnosť Medmar v skutočnosti prevádzkovala spolu 39 služieb zmiešanej dopravy trajektmi medzi Ischiou a Pozzuoli (väčšinu z nich iba v letnom období ⁽¹⁴⁶⁾), z čoho iba tri služby zmiešanej dopravy so zastávkou na Procide ⁽¹⁴⁷⁾. Od 1. októbra 2011 spoločnosť Medmar prevádzkovala spolu 40 služieb zmiešanej dopravy trajektmi medzi Ischiou a Pozzuoli, z čoho iba štyri služby zmiešanej dopravy so zastávkou na Procide ⁽¹⁴⁸⁾. Podľa talianskych orgánov neboli služby spoločnosti Medmar so zastávkou na Procide porovnateľné so službami poskytovanými spoločnosťou Caremar, pokiaľ ide o frekvencie a cestovné poriadky [pozri odôvodnenie 36 písm. e) a 39 písm. e)]. Konkrétne pokiaľ ide o služby poskytované celoročne, spoločnosť Caremar prevádzkovala šesť služieb zmiešanej dopravy denne – tri z Ischie (o 8.35 hod., 11.30 hod. a 17.30 hod.) a tri z Pozzuoli (o 10.15 hod., 14.00 hod. a 18.55 hod.) – zatiaľ čo spoločnosť Medmar prevádzkovala dve služby zmiešanej dopravy denne z Ischie (o 2.30 hod. a 18.55 hod.) a dve z Pozzuoli (o 4.10 hod. a 20.30 hod.). Pokiaľ ide o dodatočné služby poskytované spoločnosťou Caremar počas školského roka od 16. januára 2012, spoločnosť Caremar musela zaručiť poskytovanie služieb z Ischie o 7.20 hod. a z Pozzuoli o 9.00 hod., zatiaľ čo spoločnosť Medmar neposkytovala v uvedenom období na tejto trase žiadne plavby so zastávkou na Procide ⁽¹⁴⁹⁾;

⁽¹⁴²⁾ Podľa kotviacich rámcov musela spoločnosť Medmar v období od 1. januára 2009 do 30. septembra 2011 prevádzkovať celoročne v rámci záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme dve služby zmiešanej dopravy denne trajektom, konkrétne z Ischie o **22.00** hod. (s odchodom z Procidy o 22.40 hod.) a z Neapola o **24.00** hod. (s odchodom z Procidy o 1.00 hod.). Od 1. októbra 2011 musela spoločnosť Medmar prevádzkovať v rámci záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme dve služby zmiešanej dopravy celoročne, konkrétne z Ischie o **6.25** hod. (s odchodom z Procidy o 7.25 hod.) a o **10.35** hod. (s odchodom z Procidy o 11.15 hod.), a jednu službu zmiešanej dopravy v letnom období (ale nie vždy denne) z Ischie o **22.20** hod. (s odchodom z Procidy o 23.00 hod.).

⁽¹⁴³⁾ Konkrétne z Ischie na Procidu a následne do Neapola s odchodom z Casamiccioly o **9.45** hod. (a z Procidy o **10.05** hod.).

⁽¹⁴⁴⁾ Konkrétne z Ischie na Procidu a následne do Neapola s odchodom z Casamiccioly o **7.10** hod. (a z Procidy o **7.30** hod.), **9.45** hod. (a z Procidy o **10.10** hod.), **13.50** hod. (a z Procidy o **14.15**), **17.40** hod. (a z Procidy o **18.05** hod.) a z Neapola na Procidu a následne na Ischiu o **8.25** hod. (a z Procidy o **9.05** hod.), **16.20** hod. (a z Procidy o **17.00** hod.), **19.00** hod. (a z Procidy o **19.40** hod.). Všetky tieto plavby boli prevádzkované v rámci záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme.

⁽¹⁴⁵⁾ Jediná plavba prevádzkovaná iba v letnom období bola aj jedinou plavbou prevádzkovanou za trhových podmienok. V letnom období mala spoločnosť SNAV povolenie prevádzkovať služby osobnej dopravy plavidlami na nosných krídlach z Ischie na Procidu a následne do Neapola s odchodom z Casamiccioly o **11.25** hod. (a z Procidy o 11.45 hod.).

⁽¹⁴⁶⁾ Celoročne sa prevádzkovali iba tri plavby z 39 (v rámci záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme) – dve na trase Ischia/Procida/Pozzuoli a jedna na priamej trase Ischia (Casamicciola)/Pozzuoli – a jedna plavba sa prevádzkovala počas školského roka (od 16. septembra do 14. júna). Zostávajúcich 35 plavieb sa prevádzkovalo len v letnom období.

⁽¹⁴⁷⁾ Dve služby v rámci záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme sa mali poskytovať celoročne, konkrétne z Ischie (Casamicciola) na Procidu a následne do Pozzuoli o **2.30** hod. a z Pozzuoli na Procidu a následne Ischiu (Casamicciola) o **4.10** hod., a jedna služba za trhových podmienok, konkrétne z Ischie na Procidu a následne do Pozzuoli o **7.30** hod., ktorá sa však poskytovala iba počas školského roka (od 16. septembra do 14. júna).

⁽¹⁴⁸⁾ Tieto štyri služby boli v rámci záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme a mali sa poskytovať celoročne, konkrétne z Ischie (Casamicciola) na Procidu a následne do Pozzuoli o **2.30** hod. a **18.55** hod. a z Pozzuoli na Procidu a následne Ischiu (Casamicciola) o **4.10** hod. a **20.30** hod.

⁽¹⁴⁹⁾ Spoločnosť Medmar prestala poskytovať službu z Ischie o 7.30 hod. za trhových podmienok počas školského roka.

- f) na trase **Ischia/Procida** pôsobilo okrem spoločnosti Caremar sedem ďalších lodných spoločností s povolením pôsobiť na tejto trase, väčšinou ako súčasť dlhšej trasy (napr. Ischia/Procida/Neapol alebo Ischia/Procida/Pozzuoli): na jednej strane spoločnosť Medmar (pokiaľ ide o služby zmiešanej dopravy) ⁽¹⁵⁰⁾ a spoločnosť SNAV (pokiaľ ide o služby osobnej dopravy) ⁽¹⁵¹⁾, ktoré pôsobili čiastočne v rámci záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme a čiastočne za trhových podmienok, a na druhej strane spoločnosti Alilauro ⁽¹⁵²⁾, Ippocampo S.r.l. (ďalej len „Ippocampo“) ⁽¹⁵³⁾, Rumore S.r.l. (ďalej len „Rumore“) ⁽¹⁵⁴⁾, Marine Club S.r.l. (ďalej len „Marine Club“) ⁽¹⁵⁵⁾ a Capitan Morgan S.r.l. (ďalej len „Capitan Morgan“) ⁽¹⁵⁶⁾, ktoré pôsobili iba za trhových podmienok. Podľa Talianska boli služby poskytované trhom príliš fragmentované, okrajové a nestabilné ⁽¹⁵⁷⁾, aby sa mohli aj spolu ako celok považovať za porovnateľné so službami v rámci záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme poskytovanými spoločnosťou Caremar. Potvrďuje to aj skutočnosť, že po verejnej konzultácii, ktorá sa uskutočnila v roku 2011, región Kampánia považoval za potrebné od 16. januára 2012 pridať k záväzkom vyplývajúcim zo služieb vo verejnom záujme, ktoré už plnila spoločnosť Caremar na trase, ďalšiu službu celoročnej osobnej dopravy denne plavidlami na nosných krídlach z Procidy na Ischiu o 15.30 hod., aby uspokojil potreby dochádzajúcich obyvateľov ostrovov [pozri odôvodnenie 39 písm. f)];
- g) na trase **Procida/Pozzuoli** pôsobili okrem spoločnosti Caremar tri ďalšie lodné spoločnosti s povolením prevádzkovať trasu: Procida Lines S.r.l. (ďalej len „Procida Lines“), Gestour S.r.l. (ďalej len „Gestour“) a Ippocampo. Podľa Talianska však mali plavidlá využívané konkurentmi spoločnosti Caremar na poskytovanie služby obmedzenú kapacitu a neboli schopné prepravovať cestujúcich s obmedzenou mobilitou alebo invalidným vozíkom. Okrem toho konkurenti spoločnosti Caremar poskytovali služby buď

⁽¹⁵⁰⁾ Od 1. januára 2009 do 30. septembra 2011 mala spoločnosť Medmar povolenie prevádzkovať štyri služby zmiešanej dopravy denne na Ischiu a z nej: tri celoročne v rámci záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme (z Procidy o 1.10 hod. a z Ischie o 2.30 hod. a 22.00 hod.) a jednu počas školského roka za trhových podmienok (z Ischie o 7.30 hod.). Od 1. októbra 2011 mala spoločnosť Medmar povolenie prevádzkovať osem služieb zmiešanej dopravy denne na Ischiu a z nej, šesť celoročne (z Procidy o 5.00 hod. a 21.20 hod.) a z Ischie o 2.30 hod., 6.25 hod., 10.35 hod., 18.55 hod.) a dve iba v letnom období (z Procidy o 1.30 hod. a z Ischie o 22.20 hod.), všetky v rámci záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme. Taliansko však vysvetlilo, že niektoré služby na trase spoločnosť Medmar takmer nikdy neprevádzkovala (konkrétne služby týkajúce sa segmentu Ischia/Procida).

⁽¹⁵¹⁾ Od 1. januára 2009 do 30. septembra 2011 spoločnosť SNAV prevádzkovala 14 služieb osobnej dopravy denne plavidlami na nosných krídlach na Ischiu a z nej, štyri celoročne – konkrétne tri v rámci záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme (z Ischie o 7.10 hod., 9.45 hod. a z Procidy o 13.10 hod.) a jednu za trhových podmienok (z Ischie o 8.30 hod.) – a 10 iba v letnom období, konkrétne šesť v rámci záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme (z Procidy o 9.00 hod., 17.00 hod., 19.05 hod. a 19.20 hod. a z Ischie o 13.35 hod., 17.40 hod.) a štyri za trhových podmienok (z Procidy o 7.50 hod., 17.50 hod. a z Ischie o 18.30 hod. a 19.45 hod.). Od 1. októbra 2011 spoločnosť SNAV prevádzkovala 16 služieb osobnej dopravy denne plavidlami na nosných krídlach na Ischiu a z nej, z čoho deväť celoročne: konkrétne osem v rámci záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme (z Ischie o 7.10 hod., 9.45 hod., 13.50 hod., 17.40 hod. a z Procidy o 9.05 hod., 13.15 hod., 17.00 hod., 19.40 hod.) a jednu za trhových podmienok (z Ischie o 8.30 hod.) a sedem iba v letnom období za trhových podmienok (z Procidy o 7.50 hod., 11.00 hod., 17.50 hod., 19.20 hod. a z Ischie o 11.25 hod., 18.30 hod. a 19.45 hod.).

⁽¹⁵²⁾ Od 1. januára 2009 do 30. septembra 2011 mala spoločnosť Alilauro povolenie prevádzkovať za trhových podmienok v letnom období tri služby osobnej dopravy denne plavidlami na nosných krídlach na Ischiu, najmä z Procidy o 8.35 hod., 12.35 hod. a 18.35 hod. Od 1. októbra 2011 už spoločnosť Alilauro nemala povolenie trasy prevádzkovať.

⁽¹⁵³⁾ Od 1. januára 2009 do 30. septembra 2011 mala spoločnosť Ippocampo povolenie prevádzkovať dve služby zmiešanej dopravy za trhových podmienok, ale iba v lete a nie vždy denne (zvyčajne cez víkendy), konkrétne z Ischie o 9.25 hod. a z Procidy o 17.00 hod. Od 1. októbra 2011 mala spoločnosť Ippocampo povolenie prevádzkovať šesť služieb zmiešanej dopravy za trhových podmienok, ale iba v letnom období a nie vždy denne, konkrétne z Ischie o 9.25 hod., 11.40 hod., 14.30 hod. a z Procidy o 11.00 hod., 13.00 hod. a 17.00 hod.

⁽¹⁵⁴⁾ Od 1. januára 2009 do 30. septembra 2011 mala spoločnosť Rumore povolenie prevádzkovať štyri služby zmiešanej dopravy za trhových podmienok, z čoho tri iba v letnom období a nie vždy denne (z Procidy o 12.20 hod. a 18.30 hod. a z Ischie o 15.10 hod.) a jednu denne celoročne (z Ischie o 10.40 hod.). Služby a cestovný poriadok spoločnosti Rumore sa od 1. októbra 2011 nezmenili.

⁽¹⁵⁵⁾ Od 1. januára 2009 do 30. septembra 2011 mala spoločnosť Marine Club povolenie prevádzkovať jednu službu zmiešanej dopravy za trhových podmienok v letnom období, a to každý štvrtok (z Procidy o 12.15 hod.). Od 1. októbra 2011 už spoločnosť Marine Club nemala povolenie trasy prevádzkovať.

⁽¹⁵⁶⁾ Od 1. januára 2009 do 30. septembra 2011 mala spoločnosť Capitan Morgan povolenie prevádzkovať dve služby zmiešanej dopravy denne za trhových podmienok v letnom období (z Ischie o 15.10 hod. a z Procidy o 18.00 hod.). Od 1. októbra 2011 mala spoločnosť Capitan Morgan povolenie prevádzkovať tri služby zmiešanej dopravy denne za trhových podmienok v letnom období (z Ischie o 15.10 hod. a 18.35 hod. a z Procidy o 18.00 hod.).

⁽¹⁵⁷⁾ Menší prevádzkovatelia lodnej dopravy, ako sú napríklad Ippocampo, Rumore, Marine Club a Capitan Morgan, napríklad využívali menšie a menej výkonné plavidlá ako spoločnosť Caremar, ktoré mohli byť na rozdiel od plavidiel spoločnosti Caremar v prevádzke len za dobrých poveternostných podmienok.

iba v letnom období, a to ani nie denne (to bol prípad spoločnosti Ippocampo) ⁽¹⁵⁸⁾, alebo v každom prípade boli ich služby často pozastavené alebo zrušené, takže nemohli dosahovať takú istú pravidelnosť ako služby poskytované spoločnosťou Caremar (ako to bolo v prípade spoločnosti Procida Lines) ⁽¹⁵⁹⁾. V skutočnosti podľa Talianska v období 2012 – 2015 na trase okrem spoločnosti Caremar celoročne pôsobila iba spoločnosť Gestour ⁽¹⁶⁰⁾. Taliansko však poukázalo na to, že služby spoločnosti Gestour neboli porovnateľné so službami spoločnosti Caremar, pokiaľ ide o trvanie námornej cesty (spoločnosť Caremar musela poskytovať službu plavidlami na nosných krídlach, ktorá trvala 15 minút, zatiaľ čo spoločnosť Gestour prevádzkovala trajekt, ktorého cesta trvala 50 minút);

- h) na trase **Procida/Neapol** pôsobili okrem spoločnosti Caremar dve ďalšie lodné spoločnosti s povolením prevádzkovať trasu: SNAV ⁽¹⁶¹⁾ (poskytujúca služby osobnej dopravy plavidlami na nosných krídlach) a Medmar ⁽¹⁶²⁾ (poskytujúca služby zmiešanej dopravy trajektmi). Podľa Talianska neboli služby osobnej dopravy poskytované celoročne spoločnosťou SNAV porovnateľné so službami poskytovanými spoločnosťou Caremar, pretože sa poskytovali v iných časoch dňa.

(186) Pokiaľ ide o situáciu v oblasti hospodárskej súťaže na námorných trasách obsluhovaných spoločnosťou Caremar na Pontinských ostrovoch v období 2009 – 2011, Taliansko vysvetlilo tieto okolnosti:

- a) na trase **Ponza/Formia** pôsobila okrem spoločnosti Caremar jedna ďalšia lodná spoločnosť, Vetur S.r.l. (ďalej len „Vetur“), ktorá celoročne prevádzkovala dve služby osobnej dopravy denne plavidlami na nosných krídlach v rámci záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme (s odchodom z Ponzy o 8.30 hod. a z Formie o 16.00 hod.). Podľa Talianska neboli služby spoločnosti Vetur spoľahlivé, keďže spoločnosť Vetur často rušila plavby, a to najmä pre zlé poveternostné podmienky, a v každom prípade neboli porovnateľné so službami zmiešanej dopravy poskytovanými spoločnosťou Caremar, ktorá zaručovala obyvateľom denné spojenie počas celého roka, ako aj prepravu vozidiel a nákladu. Pokiaľ ide o služby

⁽¹⁵⁸⁾ Od 1. januára 2009 do 30. septembra 2011 mala spoločnosť Ippocampo povolenie prevádzkovať štyri služby zmiešanej dopravy v letnom období (najčastejšie v nedeľu), konkrétne z Procidy o 18.45 hod. a 20.00 hod. a z Pozzuoli o 19.20 hod. a 20.50 hod. Uvedené služby sa od 1. októbra 2011 nezmenili, ani pokiaľ ide o cestovné poriadky.

⁽¹⁵⁹⁾ Od 1. januára 2009 do 30. septembra 2011 mala spoločnosť Procida Lines povolenie prevádzkovať celoročne 16 služieb zmiešanej dopravy, nie vždy však denne, 11 za trhových podmienok (z Procidy o 5.50 hod., 10.45 hod., 15.25 hod., 17.30 hod., 19.15 hod. a z Pozzuoli o 5.05 hod., 9.25 hod., 13.35 hod., 16.25 hod., 18.25 hod., 20.00 hod.) a päť v rámci záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme [z Procidy o 4.00 hod. (len v piatok), 7.50 hod., 12.40 hod.; z Pozzuoli o 7.05, 11.50 hod.]. Od 1. októbra 2011 mala spoločnosť Procida Lines povolenie prevádzkovať celoročne 15 služieb zmiešanej dopravy, nie vždy však denne, 14 za trhových podmienok [z Procidy o 4.00 hod. (iba v piatok), 7.50 hod., 10.45 hod., 12.40 hod., 15.25 hod., 17.30 hod., 19.15 hod. a z Pozzuoli o 5.05 hod., 7.05 hod., 11.50 hod., 13.35 hod., 16.25 hod., 18.25 hod., 20.00 hod.] a jednu v rámci záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme (z Procidy o 5.50 hod.). Taliansko však vysvetlilo, že tieto služby sa v období 2012 – 2015 takmer nikdy neprevádzkovali. Napríklad v prípade služieb v rámci záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme región Kampánia po zistení, že spoločnosť Procida Lines neplní záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme, dekrétom regionálnej rady č. 18 z 29. februára 2012 zrušil spoločnosti Procida Lines služby v rámci záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme a do 31. decembra 2012 ich zveril spoločnosti Gestour.

⁽¹⁶⁰⁾ Od 1. januára 2009 do 30. septembra 2011 spoločnosť Gestour prevádzkovala celoročne 13 služieb zmiešanej dopravy denne trajektom (50-minútová cesta), osem za trhových podmienok (z Pozzuoli o 6.00 hod., 8.30 hod., 10.35 hod., 12.55 hod.; z Procidy o 6.50 hod., 9.30 hod., 11.20 hod., 17.05 hod.) a päť v rámci záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme (z Pozzuoli o 15.05 hod., 17.55 hod.; 19.50 hod.; z Procidy o 14.05 hod., 18.55 hod.). Od 1. októbra 2011 spoločnosť Gestour prevádzkovala celoročne deväť služieb zmiešanej dopravy denne trajektom (50-minútová cesta) (z Pozzuoli o 6.00 hod., 8.30 hod., 10.35 hod., 12.55 hod., 19.50 hod.; z Procidy o 6.50 hod., 9.30 hod., 11.20 hod., 18.55 hod.).

⁽¹⁶¹⁾ Od 1. januára 2009 do 30. septembra 2011 spoločnosť SNAV prevádzkovala deväť služieb osobnej dopravy denne plavidlami na nosných krídlach v rámci záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme, dve celoročne (konkrétne z Procidy o 7.35 hod. a 10.05 hod.) a sedem v letnom období [konkrétne z Neapola (Beverello) o 8.20 hod., 12.30 hod., 16.20 hod., 18.40 hod., 18.45 hod. a z Procidy o 13.50 hod. a 18.00 hod.]. Od 1. októbra 2011 spoločnosť SNAV prevádzkovala desať služieb osobnej dopravy denne plavidlami na nosných krídlach (20-minútová cesta), z čoho osem celoročne v rámci záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme (konkrétne z Procidy o 7.30 hod., 10.10 hod., 14.15 hod., 18.05 hod.) a z Neapola (Beverello) o 8.25 hod., 12.30 hod., 16.20 hod. a 19.00 hod.), a dve iba v lete za trhových podmienok [z Procidy o 11.45 hod. a z Neapola (Beverello) o 18.45 hod.].

⁽¹⁶²⁾ Od 1. januára 2009 do 30. septembra 2011 spoločnosť Medmar celoročne prevádzkovala dve služby zmiešanej dopravy denne trajektmi (60-minútová cesta) v rámci záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme, konkrétne z Neapola (Calata Massa) o 24.00 hod. a z Procidy o 22.40 hod. Od 1. októbra 2011 spoločnosť Medmar celoročne prevádzkovala dve služby zmiešanej dopravy v rámci záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme, konkrétne z Neapola (Calata Massa) o 00.20 hod. a z Procidy o 11.15 hod., a jednu službu zmiešanej dopravy v rámci záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme v letnom období (nie vždy denne) z Procidy o 23.00 hod.

osobnej dopravy, Taliansko vysvetlilo, že spoločnosť Caremar musela cez noc kotviť plavidlá na ostrove, aby mohla zabezpečovať prvú plavbu dňa (o 5.30 hod. z Ponzy) a zaručovať denné spojenie s pevninou na účely štúdiá a práce (s návratom na Ponzu o 17.30 hod.). Dostupnosť plavidiel na ostrove cez noc znamenala aj zabezpečenie námornej dopravy na pevninu v prípade urgentnej zdravotnej starostlivosti, ktorú nebolo možné zabezpečiť leteckou záchrannou službou (napr. vrtuľníkmi);

- b) na trase **Ponza/Anzio** pôsobila okrem spoločnosti Caremar jedna ďalšia lodná spoločnosť, Vetur, ktorá prevádzkovala dve služby osobnej dopravy denne plavidlami na nosných krídlach v sezóne a za trhových podmienok, zatiaľ čo mimo sezóny spoločnosť Vetur prevádzkovala iba dve plavby v sobotu v rámci záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme. Podľa Talianska boli služby zmiešanej dopravy spoločnosti Caremar odôvodnené sociálnym a hospodárskym rozvojom a zamerané na zabezpečovanie celoročnej možnosti späťkročnej cesty na Ponzu a z nej pre cestujúcich s vozidlami. Pokiaľ ide o služby osobnej dopravy, Taliansko vysvetlilo, že služby spoločnosti Vetur neboli spoľahlivé, keďže spoločnosť Vetur často rušila plavby, najmä pre zlé poveternostné podmienky;
- c) na trase **Formia/Ventotene** pôsobili okrem spoločnosti Caremar dve ďalšie lodné spoločnosti, ktoré danú trasu prevádzkovali: Vetur a *Società Navigazione Arcipelago Ponziano S.r.l.* (ďalej len „SNAP“). Spoločnosť Vetur prevádzkovala jednu službu osobnej dopravy denne plavidlami na nosných krídlach mimo sezóny a jednu službu osobnej dopravy každý pondelok plavidlami na nosných krídlach v sezóne, obe v rámci záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme. Spoločnosť SNAP prevádzkovala jednu službu osobnej dopravy denne v sezóne plavidlami na nosných krídlach za trhových podmienok. Podľa Talianska boli služby spoločnosti Caremar potrebné na to, aby mohli obyvatelia Ventotene cestovať na pevninu za prácou alebo štúdiom, keďže spoločnosť Caremar zabezpečovala prvú cestu dňa z Ventotene trajektom o 5.30 hod. a službu osobnej dopravy denne z Ventotene plavidlom na nosných krídlach o 6.45 hod. Okrem toho, keďže plavidlá spoločnosti Caremar kotvili cez noc na ostrove, umožňovali námornú dopravu na pevninu v prípade urgentnej zdravotnej starostlivosti.

(187) Pokiaľ ide o pripomienky spoločnosti Medmar (pozri oddiel 7.1), Taliansko považovalo závery spoločnosti Medmar týkajúce sa rovnocennosti jej služieb so službami spoločnosti Caremar za čiastočné a neúplné. Podľa Talianska spoločnosť Medmar jednoducho porovnáva svoje služby so službami poskytovanými spoločnosťou Caremar na určitých trasách, pričom sa odvoláva iba na denné frekvencie plavieb a neposudzuje ich z hľadiska cestovných poriadkov, sezónnosti, druhov dopravy a výšky cestovného. Pokiaľ ide o konkrétne o trasu Ischia/Procida/Pozzuoli, Taliansko zdôraznilo, že spoločnosť Caremar bola jedinou spoločnosťou poskytujúcou dostatočne spoľahlivé služby námornej dopravy v čase vymedzenia záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme a že táto trasa bola vždy dôležitá na zabezpečenie potrebnej mobility študentov na oboch ostrovoch, ako aj požiadaviek v oblasti zdravia pre prípad, že by sa obyvatelia Procidy potrebovali dostať do nemocníc v Pozzuoli a na Ischii.

(188) V odpovedi na tvrdenie spoločnosti Medmar, že spoločnosť Caremar nepotrebovala žiadne náhrady za poskytované služby, keďže spoločnosť Medmar takisto poskytovala niektoré služby v rámci záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme na určitých trasách bez náhrad, Taliansko vysvetlilo, že záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme zverilo podľa nariadenia (EHS) č. 3577/92, v ktorom sa umožňuje horizontálne poskytnúť záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme všetkým zainteresovaným majiteľom lodí. Zverenie záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme sa uskutočnilo v dvoch krokoch. Po prvé Taliansko uložilo záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme zainteresovaným prevádzkovateľom na určitých trasách bez vyplatenia náhrad. Po druhé v prípade, ak spoločnosti nechceli prevádzkovať trasy bez náhrad, región Kampánia vyhlásil postup verejného obstarávania na určenie podniku, ktorému prizná zmluvu o službách vo verejnom záujme a s ňou súvisiace náhrady. Preto podľa názoru regiónu Kampánia spoločnosť Medmar súhlasila s plnením záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme bez náhrad, ako sa to uvádza v predloženej akte podpísanom spoločnosťou.

- (189) Vo všeobecnosti platí, že pokiaľ ide o záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme uložené spoločnosti Caremar a záväzky uložené jej konkurentom (pozri odôvodnenia 182 až 186), Taliansko trvá na tom, že služby konkurentov, na ktoré sa vzťahovali záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme, sú v zásade služby, ktoré konkurenti spoločnosti Caremar prijali ako súčasť svojich príslušných činností v oblasti námornej dopravy. Záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme neboli porovnateľné so záväzkami, ktoré mala plniť spoločnosť Caremar, keďže prevádzkovatelia sa z ich plnenia mohli vyviazať zaslaním oznámenia regiónu Kampánia v skrátenej lehote, a okrem toho sa im nemohli ukladať sankcie za ich neplnenie. A napokon sa existenciou týchto záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme uložených spoločnosti Caremar neruší zmluva o službách vo verejnom záujme uzavretá so spoločnosťou Caremar na účely uspokojovania potrieb miestnych orgánov v oblasti územnej kontinuity, keďže región Kampánia ju pravidelne overoval v rámci revízie námorných programov, pri ktorej sa zohľadňovali služby poskytované v rámci záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme aj v rámci zmluvy o službách vo verejnom záujme uzavretej so spoločnosťou Caremar.

8.2. K privatizácii spoločnosti Caremar

- (190) Taliansko uvádza, že po žiadosti Komisie o informácie z 26. októbra 2011 a pripomienkach Komisie z 22. decembra 2011 a 14. marca 2012 zmenilo výzvu na prekladanie ponúk týkajúcu sa privatizácie spoločnosti Caremar podľa požiadaviek Komisie zameraných na zabezpečenie transparentnosti a nediskriminácie postupu.
- (191) Bola napríklad odstránená akákoľvek diskriminácia na základe štátnej príslušnosti hospodárskeho subjektu predkladajúceho ponuku. Taliansko v každom prípade zdôrazňuje, že v špecifikáciách verejného obstarávania sa nenachádzala žiadna podmienka, z ktorej by vyplývalo ponechanie zamestnancov spoločnosti Caremar, ani žiadna podmienka týkajúca sa existencie pracovnoprávných vzťahov so spoločnosťou.
- (192) Okrem toho Taliansko upravilo požiadavky na oprávnenosť týkajúce sa hospodárskej a finančnej kapacity odstránením doložiek, ktorými sa umožňovala účasť na verejnom obstarávaní iba lodným spoločnostiam, čím sa umožnila maximálna účasť a najlepšie zváženie hospodárskej hodnoty v rámci postupu. Pokiaľ ide o kritérium na vyhodnotenie ponúk, Taliansko potvrdzuje, že kritériom výberu bola najvyššia čistá cena.
- (193) Taliansko sa preto domnieva, že proces privatizácie spoločnosti Caremar, hoci nešlo o predaj akcií na burze, by sa mal považovať za transparentný, bezpodmienečný a nediskriminačný, a teda zabezpečujúci maximálnu účasť.

8.3. K súladu novej zmluvy o službách vo verejnom záujme s kritériami rozsudku vo veci Altmark

- (194) Taliansko tvrdí, že nová zmluva o službách vo verejnom záujme spĺňa štyri kritériá rozsudku vo veci Altmark z týchto dôvodov:
- a) pokiaľ ide o prvé kritérium rozsudku vo veci Altmark, Taliansko tvrdí, že verejná misia vymedzená v zmluve sa týka trás ostrovnej kobotáže spájajúcich pevninské Taliansko s prístavmi na malých ostrovoch. Cieľom týchto trás je zabezpečovať z hľadiska pravidelnosti a frekvencie službu, ktorá je nevyhnutná na hospodársky rozvoj ostrovov, pričom sa ňou zároveň plnia aj základné potreby mobility ostrovných komunít a zabezpečuje účinnosť ústavou zaručeného práva na územnú kontinuitu. V novej zmluve sa okrem toho jednoznačne vymedzujú služby, ktoré sa majú poskytovať, druhy plavidiel, ktoré sa majú využívať, časové intervaly, ktoré sa majú realizovať, a to vrátane večerných a nočných plavieb, ako aj obmedzenia výšky cestovného, ktoré sa majú dodržiavať;
 - b) druhé kritérium rozsudku vo veci Altmark Komisia vo svojom rozhodnutí o začatí konania z roku 2011 nenapadla;
 - c) s odkazom na tretie kritérium rozsudku vo veci Altmark Taliansko vylučuje akúkoľvek možnosť, že by spoločnosť Caremar získala náhradu presahujúcu sumu nevyhnutnú na pokrytie nákladov, ktoré vznikli pri plnení záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme, s prihliadnutím na príslušné príjmy a primeraný zisk z plnenia týchto záväzkov. Konkrétne Taliansko tvrdí, že nová zmluva o službách vo verejnom záujme obsahuje dostatočné doložky o spätnom vrátení, pretože, ako sa napríklad stanovuje v jej článku 18 s názvom *Vrátenie nadmernej náhrady*, každú nadmernú náhradu musí spoločnosť vrátiť do 30 dní od príslušnej žiadosti. Stalo sa to v prípade účtovných období 2015, 2016 a 2017, ako aj 2018 a 2019, v ktorých z overenia stanoveného v zmluve vyplynulo, že za tieto obdobia bola vyplatená nadmerná kompenzácia, ktorá bola vrátená (pozri odôvodnenie 96);

- d) Taliansko sa domnieva, že je splnené aj štvrté kritérium rozsudku vo veci Altmark, keďže zmluva o službách vo verejnom záujme bola uzavretá na základe transparentného a súťažného postupu verejného obstarávania, ktorého sa zúčastnilo viacero prevádzkovateľov, čím sa umožnil výber uchádzača schopného poskytovať služby za najnižšie možné náklady. V reakcii na pochybnosti Komisie týkajúce sa spojenia novej zmluvy o službách vo verejnom záujme s privatizáciou spoločnosti Caremar Taliansko objasňuje, že boli vykonané všetky potrebné úpravy návrhu súťažných podkladov na základe žiadosti Komisie, aby boli v súlade s príslušným legislatívnym rámcom.

8.4. K 6,5 % rizikovej prirážke stanovenej v rozhodnutí č. 111/2007 od roku 2010 a 10,55 % uplatňovaným v novej zmluve o službách vo verejnom záujme

- (195) V rozhodnutí o začatí konania z roku 2011 Komisia prijala predbežné stanovisko, že riziková prirážka 6,5 % podľa všetkého nezohľadňuje primeranú úroveň rizika, keďže prevádzkovatelia zrejme nepreberajú riziká, ktoré zvyčajne znášajú pri prevádzkovaní služieb námornej dopravy (pozri odôvodnenie 247 rozhodnutia o začatí konania z roku 2011).
- (196) Podľa Talianska predbežné závery Komisie zrejme vychádzajú z dezinterpretácie parametra rizikovej prirážky. Riziková prirážka nepredstavuje náhradu na úhradu nákladov, ktoré by prevádzkovateľ musel v každom prípade znášať pri vykonávaní svojej činnosti, keďže v opačnom prípade by jeho činnosť bola stratová. Taliansko tvrdí, že žiadny podnikateľ by nikdy nevykonával žiadnu činnosť len preto, aby uhradil náklady na ňu. V skutočnosti sa v treťom kritériu rozsudku vo veci Altmark stanovuje primeraná návratnosť kapitálu (zisk), ktorý by vyžadoval bežný podnik na posúdenie toho, či bude poskytovať SVHZ počas celého obdobia zverenia záväzkov. Predmetná riziková prirážka preto predstavuje odmenu potrebnú na plnenie záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme a vyplácanú podnikateľovi, ktorému vzniká a ktorý riadi obchodné riziko.
- (197) Taliansko zdôrazňuje, že riziková prirážka sa stanovuje na základe makroekonomickej analýzy, v ktorej sa priemerná riziková prirážka pripisuje referenčnej krajine alebo oblasti dotknutého odvetvia. Podľa IESE Business School by Taliansku primerane zodpovedala riziková prirážka 6,4 %. Táto prirážka je preto plne v súlade s rizikovou prirážkou 4 % stanovenou v rozhodnutí č. 111/2007 a so zvýšením o 2,5 % v prípade nevýlučných služieb (riziková prirážka 6,5 %). Taliansko objasňuje, že riziková prirážka 6,5 % zodpovedala aj návratnosti investovaného kapitálu, ktorý využila spoločnosť Caremar v roku 2009 počas prvého roka predĺženia pôvodného dohovoru. Okrem toho Taliansko odkazuje na rozhodnutie Komisie z 13. júna 2017 týkajúce sa rýchleho spojenia námornej osobnej dopravy v Taliansku medzi Messinou a Reggio Calabria, v ktorom nebola napadnutá metodika výpočtu, pri ktorej sa ako očakávaná miera odmeny použila fixná miera 8 %. Konkrétne v tomto uvedenom príklade Komisia akceptovala výšku 8 %, ktorá pozostávala z rizikovej prirážky 6,5 % uvedenej v rozhodnutí č. 111/2007, keďže v zmluve sa neposkytovali exkluzívne práva, a z ďalšieho navýšenia o 1,5 % vzhľadom na krátke trvanie zmluvy.
- (198) Miera (hrubá) 6,5 % sa používala do roku 2015, potom sa pre novú zmluvu o službách vo verejnom záujme stanovila na účely náhrad miera návratnosti investovaného kapitálu 10,55 %, ktorá sa považovala za primeraný zisk vzhľadom na riziká znášané spoločnosťou Caremar pri poskytovaní služieb v rámci záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme. Taliansko tvrdí, že táto miera je vyššia ako pri predchádzajúcich zmluvách, v ktorých sa stanovovala na úrovni 6,5 %, z dôvodu vysokého podnikateľského rizika, ktorému je spoločnosť Caremar vystavená v dôsledku pravdepodobného nedostatočného vyplatenia náhrad, ku ktorému môže dôjsť v priebehu deväťročného trvania novej zmluvy o službách vo verejnom záujme (napr. volatilita cien pohonných hmôt). Taliansko poukazuje na to, že podľa novej zmluvy o službách vo verejnom záujme spoločnosť Caremar plne znáša všetky nedostatočné náhrady na úrovni do 5 % z celkových náhrad, ale je vystavená aj riziku nedostatočných náhrad nad 5 % z celkových náhrad. V skutočnosti nie je nástroj na obnovu rovnováhy uvedený v článku 17 novej zmluvy o službách vo verejnom záujme povinný (revízia kľúčových parametrov náhrady sa iba „povoľuje“, čo znamená, že región Kampánia ju nemusí akceptovať) a vzhľadom na svoje vlastnosti (t. j. neexistenciu spätnej účinnosti, možnosť upraviť náhradu iba prostredníctvom zmien parametrov poskytovania služby) má len

obmedzené účinky na hospodársku rovnováhu zmluvy. Podľa Talianska spoločnosť Caremar i) znáša všetky nedostatočné náhrady (aj vyššie ako 5 % z celkových náhrad), ktoré vznikli v prvých a posledných troch rokoch platnosti zmluvy, keďže nástrojom na obnovu rovnováhy sa riešia iba parametre náhrad spojené s poskytovaním služby a iba do budúcnosti; ii) znáša všetky nedostatočné náhrady na úrovni do 5 %, ktoré vznikli v zostávajúcich šiestich rokoch platnosti zmluvy a iii) môže znášať nedostatočné náhrady nad 5 % vo všetkých alebo niektorých zo zostávajúcich šiestich rokov platnosti zmluvy, ak sa nástroj na obnovu rovnováhy neaktivuje alebo sa aktivuje len za tri zo šiestich rokov.

8.5. K súladu novej zmluvy o službách vo verejnom záujme s rámcom služieb všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011

(199) Taliansko objasňuje, že služba bola udelená na základe otvoreného, transparentného a nediskriminačného postupu verejného obstarávania. Služba námorného spojenia medzi ostrovmi Neapolského zálivu zabezpečuje územnú kontinuitu a mobilitu obyvateľov, ktorí túto službu využívajú denne na účely práce alebo štúdiá. V takýchto prípadoch nie je poskytovaná služba porovnateľná, pokiaľ ide o pravidelnosť a frekvenciu spojení, ako aj druh plavidiel. Okrem toho výška náhrady nepresahuje to, čo je nevyhnutné na úhradu nákladov vzniknutých pri plnení záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme pri prihliadnutí na primeraný zisk. A napokon sa výška náhrady stanovila v postupe verejného obstarávania na základe kritérií stanovených v rozhodnutí č. 111/2007.

(200) V tejto súvislosti Taliansko trvá na tom, že boli zavedené mechanizmy (napr. prostredníctvom článku 17 zmluvy o službách vo verejnom záujme – overenie hospodársko-finančnej rovnováhy – a článku 18 zmluvy o službách vo verejnom záujme – vrátenie nadmernej náhrady), ktorými sa malo zabrániť vyplácaniu nadmerných náhrad spoločnosti Caremar podľa bodu 49 rámca SVHZ z roku 2011.

(201) Okrem toho vzhľadom na skutočnosť, že verejná konzultácia sa uskutočnila pred uzavretím novej zmluvy o službách vo verejnom záujme podľa bodu 14 rámca SVHZ z roku 2011, Taliansko zdôrazňuje, že vymedzenie strategických plánov pre námorné spojenia regionálnych SVHZ v regióne Kampánia je výsledkom zložitého rozhodovacieho procesu zahŕňajúceho okrem iného dotknuté miestne orgány a obchodné združenia. Región Kampánia prostredníctvom podrobných a pravidelne aktualizovaných prešetrovaní trhu pravidelne overuje situáciu na trhu a primeranosť služieb vo verejnom záujme potrebám, ktoré komunikujú miestne orgány a používatelia.

8.6. K prioritě kotvenia a opatreniam stanoveným v zákone č. 163/2010.

(202) Taliansko objasnilo, že všetci prevádzkovatelia trajektov vrátane spoločnosti Caremar platia príslušným prístavným orgánom pravidelné poplatky za kotvenie. V prípade priority kotvenia však Taliansko uznáva, že spoločnosť Caremar neplatila žiadny dodatočný poplatok. Taliansko uvádza, že ustanovenie o prioritě kotvenia sa nikdy neuplatňovalo. Priorita kotvenia nie je spoplatňovaná; opatrenie teda predstavuje regulačnú výhodu, ktorá nezahŕňa žiadny prenos štátnych zdrojov a týka sa iba trás, na ktoré sa vzťahujú záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme. Preto podľa Talianska opatrenie nepredstavuje štátnu pomoc.

- (203) Pokiaľ ide o opatrenia stanovené zákonom č. 163/2010, Taliansko poukazuje na to, že spoločnosť Caremar dostala 2 115 000 EUR, ktoré využila výlučne na modernizáciu svojich lodí, aby boli v súlade s medzinárodnými bezpečnostnými predpismi ⁽¹⁶³⁾, a nikdy nie na účely likvidity. Ďalej, pokiaľ ide o daňové zvýhodnenia, Taliansko objasňuje, že spoločnosť Caremar takéto zvýhodnenia nevyužívala, keďže čo sa týka prostriedkov z fondu FAS, tie jej nikdy neboli vyplatené. Konkrétne Taliansko objasnilo, že v článku 1 ods. 5b zákona č. 163/2010 sa regiónom umožňuje využívať prostriedky z fondu FAS na financovanie časti náhrad za pravidelné služby vo verejnom záujme, a tým zabezpečovať kontinuitu služieb námornej dopravy vo verejnom záujme, ak sa ukáže, že rozpočtové prostriedky sú nedostatočné a prostriedky z fondu FAS neboli určené ako dodatočná náhrada pre spoločnosť Caremar alebo SNAV/Rifim (prípadne žiadnu inú spoločnosť bývalej skupiny Tirrenia Group alebo ich príslušných nadobúdateľov).

9. POSÚDENIE

9.1. Existencia pomoci v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ

- (204) Podľa článku 107 ods. 1 ZFEÚ „... pomoc poskytovaná v akejkoľvek forme členským štátom alebo zo štátnych prostriedkov, ktorá naruša hospodársku súťaž alebo hrozí narušením hospodárskej súťaže tým, že zvýhodňuje určité podniky alebo výrobu určitých druhov tovaru, je nezlučiteľná s vnútorným trhom, pokiaľ ovplyvňuje obchod medzi členskými štátmi“.
- (205) Kritériá stanovené v článku 107 ods. 1 ZFEÚ sú kumulatívne. Preto v záujme určenia, či oznámené opatrenia predstavujú štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ, musia byť splnené všetky uvedené podmienky. Konkrétne finančná podpora by mala:
- a) byť poskytovaná členským štátom alebo zo štátnych prostriedkov;
 - b) zvýhodňovať určité podniky alebo výrobu určitých druhov tovaru;
 - c) narušať hospodársku súťaž alebo hroziť jej narušením;
 - d) ovplyvňovať obchod medzi členskými štátmi.
- (206) Komisia konštatuje, že prioritá kotvenia je neoddeliteľne spojená s poskytovaním SVHZ spoločnosťou Caremar a jej nadobúdateľom, spoločnosťou SNAV/Rifim. Toto opatrenie sa preto bude posudzovať spoločne s príslušnou náhradou za služby vo verejnom záujme poskytnutou uvedeným spoločnostiam (pozri oddiely 9.1.1 a 9.1.2).
- (207) Komisia ďalej konštatuje, že nová zmluva o službách vo verejnom záujme medzi Talianskom a spoločnosťou Caremar by sa mala posudzovať spoločne s privatizáciou spoločnosti Caremar. Takéto spoločné posudzovanie je primerané, pretože Taliansko v podstate usporiadalo verejné obstarávanie na novú zmluvu o službách vo verejnom záujme, na základe ktorej musel víťazný uchádzač nadobudnúť celé základné imanie spoločnosti Caremar potrebné na plnenie záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme stanovených v uvedenej zmluve o službách vo verejnom záujme. V rámci verejného obstarávania nebolo možné predložiť samostatné ponuky na privatizáciu spoločnosti Caremar a získanie novej zmluvy o službách vo verejnom záujme.

9.1.1. Náhrady za služby vo verejnom záujme a prioritá kotvenia udelené spoločnosti Caremar od 1. januára 2009 do 31. júla 2012 na základe predĺženého pôvodného dohovoru

9.1.1.1. Štátne prostriedky

- (208) Taliansko zverilo spoločnosti Caremar prevádzku služieb námornej dopravy, ako sa podrobne uvádza v pôvodnom dohovore v znení po jeho predĺžení. Pôvodný dohovor bol uzavretý so štátom a výsledné náhrady za služby vo verejnom záujme pre spoločnosť Caremar vyplácali štát a región Kampánia z vlastných rozpočtov. Náhrada za služby vo verejnom záujme pre spoločnosť Caremar je preto pripísateľná štátu a poskytuje sa zo štátnych prostriedkov.

⁽¹⁶³⁾Pre spoločnosť Caremar bolo vyčlenených 1 410 000 EUR z uvedenej sumy na modernizáciu dvoch plavidiel, ktoré boli neskôr bezodplatne prevedené na spoločnosť Laziomar (Quirino a Tetide). Zostávajúca suma 705 000 EUR sa použila na modernizáciu plavidla, ktoré stále vlastní spoločnosť Caremar.

- (209) Komisia berie na vedomie, že podľa Talianska platia všetci prevádzkovatelia trajektov príslušným prístavným orgánom pravidelné poplatky za kotvenie, ale že za prioritu kotvenia spoločnosť Caremar neplatila žiadny dodatočný poplatok. Komisia sa napriek tomu domnieva, že Taliansko v zásade mohlo rozhodnúť o uložení dodatočného poplatku za prioritu kotvenia a že keď tak neurobilo, prišlo o štátne príjmy. Keďže priorita kotvenia sa navyše poskytuje na základe zákona (pozri odôvodnenie 99), je pripísateľná štátu.

9.1.1.2. Selektívnosť

- (210) Na to, aby opatrenie spĺňalo kritériá štátnej pomoci, musí byť selektívne. Opatrenie je selektívne, ak sa udelí iba určitým podnikom, zatiaľ čo iné podniky v porovnateľnej právnej aj skutkovej situácii v tom istom odvetví alebo iných odvetviach (za predpokladu, že všetky hospodárske subjekty by si mali v zásade hradiť vlastné náklady) nezískajú tú istú výhodu. Náhrada za služby vo verejnom záujme za poskytovanie predmetných služieb námornej dopravy sa poskytuje len spoločnosti Caremar, je preto selektívna ⁽¹⁶⁴⁾. Keďže priorita kotvenia sa poskytovala len spoločnostiam bývalej skupiny Tirrenia Group vrátane spoločnosti Caremar, je takisto selektívna.

9.1.1.3. Hospodárska výhoda

- (211) Komisia pripomína, že náhrady za služby vo verejnom záujme poskytované spoločnosti nemusia predstavovať hospodársku výhodu za určitých prísne vymedzených podmienok.
- (212) Súdny dvor najmä vo svojom rozsudku vo veci Altmark rozhodol, že pokiaľ sa má opatrenie štátu považovať za náhradu za služby, ktoré prijímajúci podnik poskytol na účely plnenia záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme, pričom sa týmto podnikom v skutočnosti neposkytuje finančná výhoda a opatrenie preto nevedie k ich zvýhodnenému konkurenčnému postaveniu voči konkurenčným podnikom, takéto opatrenie nepatrí do rozsahu pôsobnosti článku 107 ods. 1 ZFEÚ.
- (213) Súdny dvor však zároveň objasnil, že na to, aby takáto náhrada za služby vo verejnom záujme nebola v konkrétnom prípade kvalifikovaná ako štátna pomoc, musia byť splnené štyri kumulatívne kritériá (ďalej len „kritériá rozsudku vo veci Altmark“), ktoré možno zhrnúť takto:
- prijímajúci podnik musí byť skutočne poverený plnením záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme a tieto záväzky musia byť jasne vymedzené (ďalej len „kritérium Altmark 1“),
 - parametre, na základe ktorých sa vypočítajú náhrady, musia byť vopred určené objektívnym a transparentným spôsobom (ďalej len „kritérium Altmark 2“),
 - náhrady nemôžu presiahnuť sumu nevyhnutnú na krytie nákladov vynaložených pri plnení záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme alebo ich časti, zohľadniac pri tom súvisiace príjmy, ako aj primeraný zisk pri plnení záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme (ďalej len „kritérium Altmark 3“),
 - ak sa výber podniku povereného plnením záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme v konkrétnom prípade neuskutočnil prostredníctvom postupu verejného obstarávania, ktorý by umožnil výber uchádzača schopného poskytovať tieto služby verejnosti za najnižšiu cenu, výška nevyhnutných náhrad musí byť určená na základe analýzy nákladov, ktoré by priemerný podnik, dobre riadený a primerane vybavený dopravnými prostriedkami, aby mohol plniť potrebné požiadavky služby vo verejnom záujme, vynaložil pri plnení týchto záväzkov, zohľadniac pri tom súvisiace príjmy, ako aj primeraný zisk pri plnení týchto záväzkov (ďalej len „kritérium Altmark 4“).
- (214) Komisia špecifikovala, ako uplatňuje kritériá rozsudku vo veci Altmark, vo svojom oznámení o uplatňovaní pravidiel štátnej pomoci na náhrady za SVHZ ⁽¹⁶⁵⁾ (ďalej len „oznámenie o SVHZ“).

⁽¹⁶⁴⁾ Rozsudok z 13. decembra 2017, Grécko/Komisia, T-314/15, ECLI:EU:T:2017:903, bod 79.

⁽¹⁶⁵⁾ Oznámenie Komisie o uplatňovaní pravidiel štátnej pomoci Európskej únie na náhrady za služby všeobecného hospodárskeho záujmu (Ú. v. EÚ C 8, 11.1.2012, s. 4).

- (215) Keďže kritériá rozsudku vo veci Altmark musia byť splnené kumulatívne, nesplnenie ktoréhokoľvek z týchto kritérií by Komisiu viedlo k záveru, že posudzovaným opatrením sa príjemcovi poskytuje hospodárska výhoda. V takom prípade bude Komisia najprv posudzovať splnenie kritéria Altmark 4.
- (216) V kritériu Altmark 4 sa stanovuje, že na to, aby náhrada nespĺňala podmienky štátnej pomoci, musí predstavovať nevyhnutné minimum. Toto kritérium sa považuje za splnené, ak bol príjemca náhrad za služby vo verejnom záujme vybratý na základe postupu verejného obstarávania, ktorý umožňuje výber uchádzača schopného poskytovať tieto služby verejnosti za najnižšiu cenu, alebo ak boli v opačnom prípade náhrady vypočítané s odkazom na náklady efektívneho podniku.
- (217) Ani v prípade jedného predĺženia pôvodného dohovoru v období od 1. januára 2009 do 31. júla 2012 nebola spoločnosť Caremar vybratá na základe postupu verejného obstarávania, ktorý by umožnil zverenie služby za minimálne náklady pre komunitu. Taliansko predĺžovaním platnosti pôvodného dohovoru iba predlžovalo systém, ktorý už bol v platnosti, a umožnilo tým vopred stanovenému prevádzkovateľovi, aby naďalej dostával náhradu za plnenie záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme.
- (218) Taliansko navyše Komisii nijako nepreukázalo, že výška náhrad bola určená na základe analýzy nákladov, ktoré by pri plnení týchto záväzkov vznikli priemernému podniku, dobre riadenému a primerane vybavenému dopravnými prostriedkami, aby mohol plniť potrebné požiadavky služby vo verejnom záujme, zohľadniac pri tom súvisiace príjmy, ako aj primeraný zisk pri plnení týchto záväzkov.
- (219) V prípade náhrad poskytovaných na základe predĺženého pôvodného dohovoru predložila spoločnosť Caremar informácie týkajúce sa uplatnenia kritérií rozsudku vo veci Altmark. Pokiaľ ide o tvrdenie spoločnosti Caremar, že štvrté kritérium rozsudku vo veci Altmark je splnené, pretože náhrady sa vypočítali na základe nákladov efektívneho podniku (pozri odôvodnenie 140), Komisia sa z dôvodov vysvetlených v odôvodneniach 220 až 222 domnieva, že poskytnuté informácie nepostačujú na splnenie právnej normy uvedenej podmienky, ako je vymedzená v oznámení o SVHZ (pozri najmä body 69 až 76).
- (220) Po prvé samotná skutočnosť, že spoločnosť Caremar mala nižšie náklady ako jej konkurenti, nie je dostatočným kritériom na to, aby sa považovala za dobre riadený podnik. Nižšie náklady môžu vyplývať aj z odpísaných aktív (napr. plavidiel), čo je účtovná metóda výpočtu hodnoty aktív spoločnosti v čase, a preto sa nemôže použiť na meranie efektívnosti spoločnosti.
- (221) Po druhé nebolo tvrdenie, že spoločnosť Caremar využívala svoju pracovnú silu maximálny počet hodín povolený pracovnou zmluvou, a tým optimalizovala pomer medzi osobnými nákladmi a výkonnosťou zamestnancov, podložené žiadanými informáciami o analytických pomeroch, ktoré by boli reprezentatívne pre produktivitu, ani nebola táto prax využívania pracovnej sily spoločnosti Caremar porovnaná so štruktúrami nákladov iných podnikov v odvetví.
- (222) Po tretie spoločnosť Caremar tvrdí, že napriek značnému nárastu cien pohonných hmôt v období predĺženia pôvodného dohovoru naďalej plnila záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme za najnižšie poplatky na trhu a bez toho, aby musela požiadať o úpravu náhrad. Komisia sa domnieva, že tento argument nie je dostatočný na to, aby sa spoločnosť Caremar považovala za efektívny podnik. Spoločnosť Caremar neposkytla žiadne ďalšie informácie, z ktorých by vyplýval napríklad vplyv tejto praxe na finančné výkazy spoločnosti, ani neporovnala svoju štruktúru nákladov so štruktúrami nákladov iných podnikov v odvetví. Spoločnosť Caremar tak neurčila referenčnú hodnotu, na základe ktorej by bolo možné údajné efektívne riadenie jej služieb posúdiť.
- (223) Komisia preto dospela k záveru, že kritérium Altmark 4 nebolo v tomto prípade predĺženia pôvodného dohovoru splnené.
- (224) Keďže štyri kritériá rozsudku vo veci Altmark nie sú v tomto prípade kumulatívne splnené, Komisia dospieva k záveru, že náhradou za prevádzku námorných trás na základe predĺženia pôvodného dohovoru sa spoločnosti Caremar poskytla hospodárska výhoda.

- (225) V súvislosti s prioritou kotvenia Komisia najprv pripomína, že orgán AGCM sa najmenej pri dvoch príležitostiach domnieval, že toto opatrenie má hospodársku hodnotu ⁽¹⁶⁶⁾. Spoločnosť Caremar napriek tomu neplatí za prioritu kotvenia žiadny poplatok. Komisia však konštatuje, že priorita kotvenia má aspoň teoretický potenciál znížiť náklady prevádzkovateľa (napr. preto, lebo garantovaním kotvenia by sa mohol znížiť čas čakania v prístavoch, a tým náklady na palivo) alebo zvýšiť jeho príjmy (napr. preto, lebo v niektorých časoch môže byť väčší dopyt zo strany cestujúcich). Pokiaľ priorita kotvenia umožňuje rýchlejšie vybavenie v doku, používateľa služieb námornej dopravy môžu skutočne uprednostniť prevádzkovateľa, ktorý má výhodu tohto opatrenia. Aj keby sa tieto účinky prejavili len za obmedzených okolností alebo by boli pomerne malé, priorita kotvenia aj tak pre spoločnosť Caremar predstavuje hospodársku výhodu.

9.1.1.4. Účinok na hospodársku súťaž a obchod

- (226) Ak sa prostredníctvom pomoci poskytnutej zo strany členského štátu posilní postavenie podniku v porovnaní s inými podnikmi, s ktorými súťaží pri obchodovaní v rámci Únie, tieto iné podniky sa musia považovať za podniky ovplyvnené touto pomocou ⁽¹⁶⁷⁾. Stačí, že príjemca pomoci súťaží s inými podnikmi na trhoch, ktoré sú otvorené hospodárskej súťaži ⁽¹⁶⁸⁾.
- (227) Príjemca v tomto prípade pôsobí v hospodárskej súťaži s inými podnikmi poskytujúcimi služby námornej dopravy v Únii, najmä od nadobudnutia účinnosti nariadenia Rady (EHS) č. 4055/86 ⁽¹⁶⁹⁾ a nariadenia (EHS) č. 3577/92, ktorými sa liberalizuje trh s medzinárodnou námornou dopravou a s námornou kabotážou. Náhrada za prevádzku námorných trás na základe predĺženia pôvodného dohovoru preto môže ovplyvňovať obchod v rámci Únie a narúšať hospodársku súťaž na vnútornom trhu. Z rovnakých dôvodov platí tento záver aj pre prioritu kotvenia.

9.1.1.5. Záver

- (228) Keďže sú splnené všetky kritériá stanovené v článku 107 ods. 1 ZFEÚ, Komisia dospieva k záveru, že náhrady za služby vo verejnom záujme vyplatené spoločnosti Caremar v období od 1. januára 2009 do 31. júla 2012 na základe následných predĺžení pôvodného dohovoru, ako aj priorita kotvenia v prípade trás so službami vo verejnom záujme predstavujú štátnu pomoc v prospech spoločnosti Caremar.

9.1.1.6. Nová alebo existujúca pomoc

- (229) Komisia najprv pripomína, že náhrady vyplatené spoločnosti Caremar (v tom čase) za plnenie záväzkov vyplývajúcich z námorných služieb vo verejnom záujme do konca roka 2008 sa v tomto rozhodnutí neposudzujú (pozri odôvodnenie 17). Posúdenie týchto náhrad a toho, či ich možno klasifikovať ako existujúcu pomoc na základe článku 4 ods. 3 nariadenia (EHS) č. 3577/92, je predmetom rozhodnutia (EÚ) 2020/1411 (pozri odôvodnenie 25).

⁽¹⁶⁶⁾ Rozhodnutie (EÚ) 2020/1412, odôvodnenie 265.

⁽¹⁶⁷⁾ Rozsudok zo 17. septembra 1980, Philip Morris/Komisia, 730/79, ECLI:EU:C:1980:209, bod 11; rozsudok z 22. novembra 2001, Ferring, C-53/00, ECLI:EU:C:2001:627, bod 21; rozsudok z 29. apríla 2004, Taliansko/Komisia, C-372/97, ECLI:EU:C:2004:234, bod 44.

⁽¹⁶⁸⁾ Vec z 30. apríla 1998, Het Vlaamse Gewest/Komisia, T-214/95, ECLI:EU:T:1998:77.

⁽¹⁶⁹⁾ Nariadenie Rady (EHS) č. 4055/86 z 22. decembra 1986, ktorým sa uplatňuje zásada slobody poskytovať služby na námornú dopravu medzi členskými štátmi a medzi členskými štátmi a tretími krajinami (Ú. v. ES L 378, 31.12.1986, s. 1).

- (230) Podľa článku 1 písm. c) nariadenia Rady (EÚ) 2015/1589 ⁽¹⁷⁰⁾ nová pomoc „je každá pomoc, to znamená schémy pomoci a individuálnu pomoc, ktorá nie je existujúcou pomocou vrátane úprav existujúcej pomoci“. V článku 108 ods. 3 ZFEÚ sa okrem toho stanovuje, že plány na poskytnutie pomoci alebo úpravu existujúcej pomoci sa musia včas oznámiť Komisii a nesmú sa vykonať, kým sa v postupe nedospeje ku konečnému rozhodnutiu ⁽¹⁷¹⁾. Komisia sa v súlade s pozíciou únných súdov ⁽¹⁷²⁾ domnieva, že zmena (t. j. predĺženie) trvania opatrenia pomoci, ktoré malo jasne stanovený dátum uplynutia platnosti (t. j. 31. december 2008), je dostatočná na to, aby sa pomoc zmenila na novú pomoc bez ohľadu na to, či sa iné charakteristiky opatrenia zmenili alebo nie. Toto odôvodnenie platí aj pre predĺžený počiatočný dohovor, ktorý mal byť pôvodne právnym základom pre dočasné predĺženia (t. j. do privatizácie spoločnosti Caremar oznámenej v roku 2009, pozri odôvodnenie 29) plnenia záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme zvereného spoločnosti Caremar na základe pôvodného dohovoru.
- (231) Z uvedených dôvodov sa Komisia domnieva, že bez ohľadu na to, či by sa náhrady poskytnuté spoločnosti Caremar (v tom čase) do konca roka 2008 klasifikovali ako existujúca pomoc podľa rozhodnutia (EÚ) 2020/1411, náhrady za služby vo verejnom záujme vyplatené spoločnosti Caremar od 1. januára 2009 do 31. júla 2012 na základe následných predĺžení pôvodného dohovoru by sa mali považovať za novú pomoc. Tento záver sa uplatňuje aj na prioritu kotvenia platnú počas tohto obdobia.

9.1.2. Uzavretie novej zmluvy o službách vo verejnom záujme spojené s privatizáciou spoločnosti Caremar

- (232) S cieľom dospieť k záveru, či uzavretie novej zmluvy o službách vo verejnom záujme spojené s privatizáciou spoločnosti Caremar predstavuje výhodu v prospech spoločnosti Caremar a jej nadobúdateľa v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ, musí Komisia preskúmať dodržanie kritérií rozsudku vo veci Altmark (pozri odôvodnenie 213).

9.1.2.1. Kritérium Altmark 1

- (233) Komisia pripomína, že neexistuje žiadne jednotné a presné vymedzenie služby, ktorá môže predstavovať službu všeobecného hospodárskeho záujmu podľa práva Únie, a to ani v zmysle prvého kritéria rozsudku vo veci Altmark, ani v zmysle článku 106 ods. 2 ZFEÚ ⁽¹⁷³⁾. Bod 46 oznámenia znie takto:

„Pri neexistencii osobitných pravidiel Únie, ktoré by definovali rozsah existencie služby všeobecného hospodárskeho záujmu, majú členské štáty široké pole vlastného uváženia pri definovaní ktorejkoľvek služby ako služby všeobecného hospodárskeho záujmu a pri poskytovaní náhrady poskytovateľovi takejto služby. Právomoci Komisie v tejto oblasti sú obmedzené na kontrolu, či sa konkrétny členský štát pri označení služby za službu všeobecného hospodárskeho záujmu nedopustil zjavnej chyby, a na posúdenie, či náhrada neobsahovala štátnu pomoc. Ak existujú osobitné pravidlá Únie, podlieha voľné uváženie členských štátov týmto pravidlám bez toho, aby bola dotknutá povinnosť Komisie posúdiť, či služby všeobecného hospodárskeho záujmu boli správne definované na účely kontroly štátnej pomoci.“

- (234) Vnútroštátne orgány sú preto oprávnené prijať stanovisko, že určité služby sú vo všeobecnom záujme a musia sa prevádzkovať prostredníctvom záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme, aby sa zabezpečila ochrana verejného záujmu, keď trhové sily nestačia na zaručenie toho, aby boli poskytované na požadovanej úrovni alebo s požadovanými podmienkami.

⁽¹⁷⁰⁾ Nariadenie Rady (EÚ) 2015/1589 z 13. júla 2015 stanovujúce podrobné pravidlá na uplatňovanie článku 108 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (Ú. v. EÚ L 248, 24.9.2015, s. 9).

⁽¹⁷¹⁾ Vec z 26. októbra 2016, P DEI a Komisia/Alouminion tis Ellados, C-590/14, ECLI:EU:C:2016:797, bod 45.

⁽¹⁷²⁾ Rozsudok zo 6. marca 2002 (spojené veci), Territorio Histórico de Álava - Diputación Foral de Álava (T-127/99), Comunidad Autónoma del País Vasco a Gasteizko Industria Lurra, SA (T-129/99) a Daewoo Electronics Manufacturing España, SA (T-148/99)/Komisia Európskych spoločenstiev, ECLI:EU:T:2002:59, bod 175.

⁽¹⁷³⁾ Vec T 289/03, BUPA a i./Komisia, Zb. 2008, s. II-81, bod 96. Pozri aj návrh, ktorý predniesol generálny advokát Tizzano vo veci C 53/00, Ferring, Zb. s. I-9069, a návrh, ktorý predniesol generálny advokát Jacobs vo veci C 126/01, GEMO, Zb. 2003, s. I-13769.

(235) V oblasti kabotáže boli podrobné pravidlá Únie upravujúce záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme stanovené v nariadení (EHS) č. 3577/92 a na účel preskúmania potenciálnej štátnej pomoci podnikom pôsobiacim v námornej doprave v usmerneniach Spoločenstva o štátnej pomoci pre námornú dopravu (ďalej len „usmernenia o námornej doprave“) ⁽¹⁷⁴⁾.

(236) V článku 4 ods. 1 nariadenia (EHS) č. 3577/92 sa stanovuje:

„Členský štát môže uzavrieť zmluvu o výkone vo verejnom záujme alebo uložiť záväzky vo verejnom záujme ako podmienku opatrenia kabotážnych služieb lodným spoločnostiam, participujúcim na pravidelných službách do, z a medzi ostrovmi. Kedykoľvek členský štát uzatvorí zmluvu o výkone vo verejnom záujme alebo uloží záväzok vo verejnom záujme, bude to na nediskriminačnom základe všetkých majiteľov lodí Spoločenstva.“

(237) V článku 2 ods. 3 nariadenia (EHS) č. 3577/92 sa stanovuje, že zmluva o službách vo verejnom záujme môže zahŕňať: dopravné služby uspokojujúce stanovené štandardy plynulosti, pravidelnosti, kapacity a kvality, dodatočné dopravné služby, dopravné služby za osobitné sadzby a podriadené osobitným podmienkam, najmä pre určité kategórie cestujúcich alebo pre určité linky, prispôbenie služieb aktuálnym požiadavkám.

(238) V súlade s oddielom 9 usmernení o námornej doprave „môžu byť záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme uložené alebo zmluvy o službách vo verejnom záujme uzavreté na služby uvedené v článku 4 nariadenia (EHS) č. 3577/92“, t. j. na pravidelné služby na ostrovy, z nich a medzi nimi.

(239) Z ustálenej judikatúry vyplýva, že záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme sa môžu uložiť iba vtedy, ak ich opodstatňuje potreba zabezpečiť primerané pravidelné služby námornej dopravy, ktoré nie je možné zabezpečiť samotnými trhovými silami ⁽¹⁷⁵⁾. V oznámení o výklade nariadenia (EHS) č. 3577/92 ⁽¹⁷⁶⁾ sa potvrdzuje, že „[u]rčiť, ktoré trasy si vyžadujú záväzky služby vo verejnom záujme, je úlohou členských štátov (vrátane podľa potreby orgánov regionálnej a miestnej správy), a nie majiteľov lodí. O záväzkoch služby vo verejnom záujme možno uvažovať v prípade pravidelne poskytovaných (plánovaných) služieb ostrovnej kabotáže, ak trh nedokáže zabezpečiť poskytovanie primeraných služieb.“ V článku 2 bode 4 nariadenia (EHS) č. 3577/92 sa okrem toho vymedzujú záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme ako „záväzky, ktoré by majiteľ lode Spoločenstva vzhľadom k svojmu obchodnému záujmu neprevzal alebo neprevzal v rovnakom rozsahu alebo za rovnakých podmienok“.

(240) S cieľom overiť, či existuje skutočná potreba služby vo verejnom záujme a či bola táto služba potrebná a primeraná, a teda aj to, či je splnené prvé kritérium rozsudku vo veci Altmark, bude Komisia v súlade s judikatúrou ⁽¹⁷⁷⁾ posudzovať:

- a) či existoval **dopyt používateľov**;
- b) či tento dopyt nedokázali uspokojiť účastníci trhu bez existencie záväzkov uložených orgánmi verejnej moci (**existencia zlyhania trhu**);
- c) či by na nápravu tohto nedostatku nestačilo len využitie záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme (**najmenej škodlivý prístup**).

⁽¹⁷⁴⁾ Oznámenie Komisie K(2004) 43 – Usmernenia Spoločenstva o štátnej pomoci pre námornú dopravu (Ú. v. EÚ C 13, 17.1.2004, s. 3).

⁽¹⁷⁵⁾ Rozsudok z 20. februára 2001, Asociación Profesional de Empresas Navieras de Líneas Regulares (Analir) a i. a Administración General del Estado, C-205/99, ECLI:EU:C:2001:107.

⁽¹⁷⁶⁾ Oznámenie Komisie Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov, ktorým sa aktualizuje a opravuje oznámenie o výklade nariadenia Rady (EHS) č. 3577/92, ktorým sa uplatňuje zásada slobody poskytovania služieb na námornú dopravu v rámci členských štátov (námorná kabotáž) [COM(2014) 232 final, 22.4.2014].

⁽¹⁷⁷⁾ Rozsudok z 1. marca 2017, Société nationale maritime Corse Méditerranée (SNCM)/Komisia, T-454/13, ECLI:EU:T:2017:134, body 130 a 134.

Dopyt používateľov

- (241) Na základe novej zmluvy o službách vo verejnom záujme bolo spoločnosti Caremar zverené poskytovanie pravidelných služieb námornej dopravy cestujúcich, vozidiel (vrátane záchranných) a poštových zásielok za vopred stanovené sadzby trajektmi a rýchlymi plavidlami (čiže rýchlotrajektmi TMV v prípade zmiešaných služieb alebo plavidlami na nosných krídlach v prípade služieb výlučnej osobnej dopravy) podľa cestovných poriadkov uvedených v programe námornej dopravy vypracovanom regiónom Kampánia, ako sa uvádza v oddiele 3.3.1. Závazky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme uložené spoločnosti Caremar sa týkali obsluhovaných prístavov, druhu plavidiel pridelených na námorné spojenia prevádzkované v rámci režimu služieb vo verejnom záujme, frekvencie, cestovných poriadkov a kontinuity služieb, kvality služieb a maximálneho cestovného (pozri odôvodnenia 83 až 91).
- (242) Komisia konštatuje, že záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme uložené spoločnosti Caremar na základe novej zmluvy o službách vo verejnom záujme majú zabezpečovať územnú kontinuitu medzi pevninou a ostrovmi uspokojovaním potrieb miestneho obyvateľstva v oblasti dopravy (najmä na účely práce a štúdií) prostredníctvom pravidelných a spoľahlivých služieb námornej dopravy (pozri odôvodnenie 199). Komisia sa domnieva, že uvedené ciele skutočne sú legitímnymi cieľmi verejného záujmu.
- (243) Pokiaľ ide o potreby miestneho obyvateľstva, Taliansko vysvetlilo, že tieto potreby sa rokmi významne nemenia, ako to vyplýva z verejných konzultácií uskutočnených regiónom Kampánia v rokoch 2006 – 2007 a 2010 – 2011 (pozri odôvodnenie 179), čím sa potvrdzuje, že obyvatelia ostrovov Neapolského zálivu potrebujú námornú dopravu na každodenné dochádzanie na pevninu. Vzhľadom na to Komisia konštatuje, že situácia v Neapolskom zálive v oblasti námornej prepravy je osobitá z dôvodu mimoriadne vysokej hustoty obyvateľstva ostrovov Capri, Ischia a Procida, ako vysvetlilo Taliansko (pozri odôvodnenie 182).
- (244) Uvedené skutočnosti sa potvrdzujú podrobnými štatistikami o jednotlivých trasách, ktoré poskytlo Taliansko o cestujúcich, vozidlách a náklade prepravovaných spoločnosťou Caremar v rokoch 2009 až 2021, z ktorých vyplýva, že trasy obsluhované spoločnosťou Caremar sa vyznačovali značným dopytom, ktorý zostal stabilný v čase (pozri odôvodnenie 174).
- (245) Vzhľadom na to, že dopyt používateľov bol stabilný v čase, a to aj počas dvoch rokov pred zverením plnenia záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme spoločnosti Caremar na základe novej zmluvy o službách vo verejnom záujme, Taliansko, a najmä dotknuté regionálne orgány, sa správne domnievali, že existuje skutočný dopyt po službách námornej osobnej a zmiešanej dopravy na trasách v Neapolskom zálive, ktoré spájajú ostrovy Capri, Ischia a Procida s pevninou (Neapol, Sorrento a Pozzuoli).

Existencia zlyhania trhu

- (246) Podľa bodu 48 oznámenia o SVHZ „by nebolo vhodné spájať plnenie konkrétnych záväzkov služieb všeobecného hospodárskeho záujmu s činnosťou, ktorá už je alebo môže byť v uspokojivej miere a za podmienok – napr. pokiaľ ide o cenu, objektívne znaky kvality, kontinuitu a prístup k službe – zlučiteľných s verejným záujmom, ako ho definuje štát, vykonávaná podnikmi pôsobiace na bežných trhových podmienok“⁽¹⁷⁸⁾. Preto musí Komisia preskúmať, či by boli služby neprimerané, keby sa ich poskytovanie ponechalo na samotné trhové sily. V bode 48 oznámenia o SVHZ sa v tejto súvislosti konštatuje, že „posúdenie Komisie je obmedzené na kontrolu, či členský štát neurobil zjavnú chybu“.
- (247) Keďže na trasách, ktorých sa týkala nová zmluva o službách vo verejnom záujme, pôsobili aj ďalšie lodné spoločnosti (pozri odôvodnenie 184), Komisia posúdi situáciu v oblasti hospodárskej súťaže v prípade každej z týchto trás pred uzavretím novej zmluvy o službách vo verejnom záujme s cieľom overiť, či služby poskytované uvedenými prevádzkovateľmi boli rovnocenné službám, ktoré musela poskytovať spoločnosť Caremar podľa novej zmluvy o službách vo verejnom záujme a boli by dostatočné na zabezpečenie územnej kontinuity medzi ostrovmi (Capri, Ischia a Procida) a pevninou.

⁽¹⁷⁸⁾ Rozsudok z 20. februára 2001, Asociación Profesional de Empresas Navieras de Líneas Regulares (Analir) a i. a Administración General del Estado, C-205/99, ECLI:EU:C:2001:107.

- (248) V tejto súvislosti Komisia predovšetkým konštatuje, že námornú dopravu z ostrovov a na ostrovy Neapolského zálivu využívajú obyvatelia týchto ostrovov ako miestnu dopravu, ktorá im umožňuje časté spojenia s pevninou. Ako vysvetlilo Taliansko (odôvodnenie 182), ostrovy Capri, Ischia a Procida sa pre svoju mimoriadne vysokú hustotu obyvateľstva v podstate podobajú pevninským oblastiam. Táto situácia si vyžaduje takmer takú frekvenciu spojení námornej dopravy, aká je frekvencia spojení na pevnine, aby sa uspokojili potreby študentov a pracovníkov, ktorí denne dochádzajú na pevninu alebo z pevniny. Pri posúdení existencie trhového zlyhania je potrebné túto osobitú charakteristiku zohľadniť.
- (249) V tabuľke 10 sa zobrazuje situácia v oblasti hospodárskej súťaže na ôsmich trasách prevádzkovaných spoločnosťou Caremar v období 2012 – 2015, t. j. pred zverením novej zmluvy o službách vo verejnom záujme, a to na základe informácií poskytnutých konkurentmi spoločnosti Caremar v ich pripomienkach (pozri odôvodnenia 150, 151, 161 a 168) a Talianskom (pozri odôvodnenie 184). V odôvodneniach 250 až 259 Komisia predkladá svoje posúdenie situácie v oblasti hospodárskej súťaže, zobrazenej v tabuľke 10.

Tabuľka 10

Situácia v oblasti hospodárskej súťaže na trasách prevádzkovaných spoločnosťou Caremar v období 2012 – 2015

Trasa	Caremar	Konkurenti
Capri/ Sorrento	Celoročné služby zmiešanej dopravy rýchlotrajektmi TMV: osem plavieb denne (z Capri o 7.00 hod., 8.40 hod., 13.35 hod. a 18.45 hod. a zo Sorrenta o 7.45 hod., 9.25 hod., 14.30 hod. a 19.25 hod.).	NLG: iba služby osobnej dopravy. Aligruson. služby zmiešanej dopravy, ale iba v letnom období (zo Sorrenta o 11.30 hod. a 14.00 hod. a z Capri o 12.30 hod. a 18.05 hod.) za trhových podmienok. SNAV: služby zmiešanej dopravy, ale iba v letnom období (z Capri o 7.35 hod., 9.15 hod., 12.10 hod., 15.55 hod., 17.40 hod., a 18.05 hod. a zo Sorrenta o 8.10 hod., 11.25 hod., 13.50 hod. a 16.35 hod.) za trhových podmienok.
Capri/ Neapol	Celoročné služby zmiešanej dopravy rýchlotrajektmi TMV: šesť plavieb denne (z Neapola o 5.35 hod., 12.00 hod. a 17.25 hod. a z Capri o 10.20 hod., 15.35 hod. a 20.15 hod.). Služby zmiešanej dopravy trajektmi v letnom období: šesť plavieb denne (z Neapola o 7.25 hod., 13.00 hod. a 18.35 hod. a z Capri o 5.40 hod., 9.20 hod. a 14.50 hod.). Služby zmiešanej dopravy trajektmi v zimnom období: šesť plavieb denne (z Neapola o 9.00 hod. a 14.20 hod. a z Capri o 6.45 hod., 11.00 hod., 16.15 hod. a 20.10 hod.). Služby zmiešanej dopravy rýchlotrajektmi TMV od 1. júna do 30. septembra: dve služby denne (z Neapola o 21.35 hod. a z Capri o 23.50 hod.).	SNAV: iba služby osobnej dopravy. NLG: iba služby osobnej dopravy. Neapolis: iba služby osobnej dopravy.
Ischia/ Neapol	Celoročné služby zmiešanej dopravy trajektmi: štyri plavby denne (z Ischie o 8.45 hod., 13.50 hod. a z Neapola o 15.45 hod. a 20.15 hod.). Celoročné služby osobnej dopravy plavidlami na nosných krídlach: jedna plavba denne (z Neapola o 14.45 hod.).	Medmar: iba služby zmiešanej dopravy, zväčša v letnej sezóne. Celoročne štyri plavby denne (z Neapola o 8.35 hod., 14.10 hod. a 18.30 hod. a z Ischie o 17.00 hod. (v lete) alebo 16.35 hod. (v zime)], všetky v rámci záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme. Alilauro: iba služby osobnej dopravy, zväčša v letnej sezóne. Iba celoročne päť plavieb denne (z Ischie o 6.30 hod., 9.25 hod. a 19.55 hod. a z Neapola o 7.35 hod. a 20.10 hod.), všetkých päť v rámci záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme.

Trasa	Caremar	Konkurenti
Ischia/ Procida/ Neapol	Celoročné služby zmiešanej dopravy trajektmi: desať plavieb denne [z Neapola o 6.25 hod. (s odchodom z Procidy o 7.30 hod.), 10.45 hod. (s odchodom z Procidy o 11.50 hod.), 15.10 hod. (s odchodom z Procidy o 16.20 hod.), 17.30 hod. (s odchodom z Procidy o 18.35 hod.), 19.30 hod. (s odchodom z Procidy o 20.30 hod.); 21.55 hod. (s odchodom z Procidy o 23.00 hod.); z Ischie o 12.55 hod. (s odchodom z Procidy o 13.35 hod.); 15.20 hod. (s odchodom z Procidy o 15.50 hod.), 17.20 hod. (s odchodom z Procidy o 17.50 hod.), 19.25 hod. (s odchodom z Procidy o 20.30 hod.)]. Služby zmiešanej dopravy trajektmi od 15. júna do 15. septembra: dve plavby denne [z Ischie o 7.00 hod.(s odchodom z Procidy o 7.25 hod.) a z Neapola o 9.25 hod. (s odchodom z Procidy o 10.30 hod.)]. Celoročné služby osobnej dopravy plavidlami na nosných krídlach: deväť plavieb denne [z Neapola o 8.40 hod.(s odchodom z Procidy o 9.30 hod.), 11.45 hod. (s odchodom z Procidy o 12.25 hod.), 13.10 hod.(s odchodom z Procidy o 13.50 hod.), 18.15 hod. (s odchodom z Procidy o 18.55 hod.); z Ischie o 6.45 hod. (s odchodom z Procidy o 7.05 hod.), 10.15 hod. (s odchodom z Procidy o 10.35 hod.), 13.00 hod. (s odchodom z Procidy o 13.15 hod.), 14.30 hod. (s odchodom z Procidy o 14.55 hod.), 16.25 hod. (s odchodom z Procidy o 16.45 hod.)]. Služby osobnej dopravy plavidlami na nosných krídlach od 1. júna do 30. septembra: dve plavby denne [z Ischie o 19.35 hod.(s odchodom z Procidy o 20.00 hod.) a z Neapola o 21.05 hod.(s odchodom z Procidy o 21.50 hod.)].	Medmar: služby zmiešanej dopravy trajektmi: - dve celoročné služby denne v rámci záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme [z Ischie o 6.25 hod.(s odchodom z Procidy o 7.25 hod.) a o 10.35 hod. (s odchodom z Procidy o 11.15 hod.)] a - jedna služba (nie vždy denná) v letnom období v rámci záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme [z Ischie o 22.20 hod. (s odchodom z Procidy o 23.00 hod.)]. Podľa Talianska však spoločnosť Medmar v období 2012 – 2015 takmer nikdy služby na trase Ischia/Procida/Neapol neposkytovala. SNAV: služby osobnej dopravy plavidlami na nosných krídlach: - celoročne sedem plavieb denne v rámci záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme [z Neapola o 8.25 hod. (s odchodom z Procidy o 9.05 hod.), 16.20 hod. (s odchodom z Procidy o 17.00 hod.), 19.00 hod. (s odchodom z Procidy o 19.40 hod.) a z Ischie o 7.10 hod. (s odchodom z Procidy o 7.30 hod.), 9.45 hod. (s odchodom z Procidy o 10.10 hod.), 13.50 hod. (s odchodom z Procidy o 14.15 hod.) a o 17.40 hod. (s odchodom z Procidy o 18.05 hod.)] a - jedna plavba denne v letnom období za trhových podmienok [z Ischie o 11.25 hod. (s odchodom z Procidy o 11.45 hod.)].

Trasa	Caremar	Konkurenti
Ischia/ Procida/ Pozzuoli	Celoročné služby zmiešanej dopravy trajektmi: šesť plavieb denne [z Pozzuoli o 10.15 hod. (s odchodom z Procidy o 10.55 hod.), 14.00 hod. (s odchodom z Procidy o 14.30 hod.) a o 18.55 hod. (s odchodom z Procidy o 19.35 hod.)] a [z Ischie o 8.35 hod. (s odchodom z Procidy o 9.00 hod.), 11.30 hod. (s odchodom z Procidy o 11.55 hod.) a o 17.30 hod. (s odchodom z Procidy o 18.00 hod.)]. Služby zmiešanej dopravy trajektmi od 16. septembra do 14. júna: dve plavby denne [z Ischie o 7.20 hod. (s odchodom z Procidy o 7.50 hod.) a z Pozzuoli o 9.00 hod. (s odchodom z Procidy o 9.40 hod.)].	Medmar: služby zmiešanej dopravy trajektmi zväčša bez zastávky na Procide. Iba štyri plavby denne so zastávkou na Procide (z Ischie o 2.30 hod. a 18.55 hod. a z Pozzuoli o 4.10 hod. a 20.30 hod.), všetky v rámci záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme a celoročne.
Ischia/ Procida	Okrem služieb poskytovaných na trasách Ischia/Procida/Pozzuoli a Ischia/Procida/Neapol celoročne jedna služba osobnej dopravy denne plavidlom na nosných krídlach (z Procidy o 15.30 hod.).	SNAV: okrem ôsmich platieb (služby osobnej dopravy) prevádzkovaných na trase Ischia/Procida/Neapol prevádzkovala spoločnosť SNAV na trase Ischia/Procida: — celoročne jednu službu osobnej dopravy denne plavidlom na nosných krídlach v rámci záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme (z Procidy o 13.15 hod.), — celoročne jednu službu osobnej dopravy denne plavidlom na nosných krídlach za trhových podmienok (z Ischie o 8.30 hod.), — šesť služieb osobnej dopravy denne plavidlami na nosných krídlach v letnom období za trhových podmienok (z Procidy o 7.50 hod., 11.00 hod., 17.50 hod. a o 19.20 hod. a z Ischie o 18.30 hod. a 19.45 hod.). Medmar: plavby prevádzkované ako súčasť plavieb na trasách Ischia/Procida/Pozzuoli a Ischia/Procida/Neapol. Ippocampo/Rumore/Capitan Morgan: služby zmiešanej dopravy za trhových podmienok, ale zväčša v letnom období a nie vždy denne. Poskytované služby boli veľmi nestabilné, keďže títo prevádzkovatelia využívali druh plavidiel, ktoré mohli prevádzkovať iba za dobrých poveternostných podmienok.
Procida/ Pozzuoli	Okrem služieb poskytovaných na trase Ischia/Procida/Pozzuoli celoročne dve služby osobnej dopravy denne plavidlami na nosných krídlach (15-minútová cesta) (z Procidy o 8.10 hod. a z Pozzuoli o 8.50 hod.).	Gestour: celoročne deväť služieb zmiešanej dopravy denne trajektom (50-minútová cesta) (z Pozzuoli o 6.00 hod., 8.30 hod., 10.35 hod., 12.55 hod. a o 19.50 hod.; z Procidy o 6.50 hod., 9.30 hod., 11.20 hod. a 18.55 hod.). Ippocampo: štyri služby zmiešanej dopravy za trhových podmienok v letnom období, zväčšia v nedeľu (z Procidy o 18.45 hod. a o 20.00 hod. a z Pozzuoli o 19.20 hod. a o 20.50 hod.). Procida Lines: podľa Talianska spoločnosť Procida Lines v období 2012 – 2015 trasu neprevádzkovala.

Trasa	Caremar	Konkurenti
Procida/Neapol	Okrem služieb poskytovaných na trase Ischia/Procida/Neapol celoročne štyri služby osobnej dopravy denne plavidlami na nosných krídlach (40-minútová cesta) (z Procidy o 6.35 hod. a o 9.20 hod. a z Neapola o 7.30 hod. a o 17.45 hod.).	SNAV: služby osobnej dopravy plavidlami na nosných krídlach okrem služieb poskytovaných na trase Ischia/Procida/Neapol: - celoročne jedna služba denne v rámci záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme (z Neapola o 12.30 hod.) a - dve služby denne v letnom období za trhových podmienok (z Neapola o 18.45 hod.). Medmar: služby zmiešanej dopravy trajektmi okrem služieb poskytovaných na trase Ischia/Procida/Neapol: - celoročne jedna služba denne v rámci záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme (z Neapola o 00.20 hod.).

- (250) Na základe informácií uvedených v tabuľke 10 sa Komisia domnieva, že služby ponúkané konkurentmi od 1. októbra 2011 na trasách, ktoré mala prevádzkovať spoločnosť Caremar v Neapolskom zálive na základe novej zmluvy o službách vo verejnom záujme, nemôžu nahradiť služby ponúkané spoločnosťou Caremar pre značné rozdiely v druhu, pravidelnosti a kapacite ponúkaných služieb, ako sa uvádzajú ďalej (pozri odôvodnenia 251 až 259).
- (251) V prípade trasy **Capri/Sorrento** Komisia konštatuje, že spoločnosť Caremar bola jediným prevádzkovateľom poskytujúcim na tejto trase služby zmiešanej dopravy celoročne. Skutočnosť bola taká, že na jednej strane spoločnosť NLG poskytovala iba služby osobnej dopravy a na druhej strane prevádzkovatelia, ktorí poskytovali aj služby zmiešanej dopravy (Aligruson a SNAV), pôsobili iba v letnej sezóne. Žiadny prevádzkovateľ nezabezpečoval služby zmiešanej dopravy medzi Capri a Sorrentom v zime, takže obyvatelia ostrova/majitelia obchodov/študenti nemali od novembra do apríla možnosť previezť svoje vozidlo na trajekte. V ostatných mesiacoch roka sa v rámci služieb zmiešanej dopravy poskytovaných spoločnosťami Aligruson a SNAV takmer neobsluhovali časy dňa, ktoré sa najviac využívali na dochádzanie (a pre turistov neboli také zaujímavé), konkrétne zavčas rána⁽¹⁷⁹⁾ a neskoro večer⁽¹⁸⁰⁾. Okrem toho, čo sa týka letného obdobia, cestovné poriadky konkurentov nezabezpečovali dostatočné plnenie potrieb denného dochádzania, keďže sa líšili od cestovných poriadkov spoločnosti Caremar. Z týchto dôvodov sa Taliansko nedopustilo zjavnej chyby, keď sa domnievalo, že na tejto trase so službami zmiešanej námornej dopravy existovalo zlyhanie trhu.
- (252) V prípade trasy **Capri/Neapol** Komisia konštatuje, že spoločnosť Caremar bola jediným prevádzkovateľom poskytujúcim na tejto trase služby zmiešanej dopravy. Tri ďalšie lodné spoločnosti pôsobiace na tejto trase v období 2012 – 2015 (SNAV, NLG a Neapolis) v skutočnosti poskytovali iba služby osobnej dopravy. Tieto služby nedokázali uspokojiť dopyt používateľov s vozidlami po službách námornej dopravy, takže obyvatelia ostrova/majitelia obchodov/študenti nemali možnosť previezť svoje vozidlo na trajekte. Zahŕňa to aj služby námornej dopravy sanitiek v prípade potreby urgentnej zdravotnej starostlivosti alebo inej pohotovosti, ak nie je k dispozícii letecká záchranná služba vrtuľníkmi. V tejto súvislosti Komisia konštatuje, že vrtuľníky môžu pristávať/odlietať iba v oblastiach vybavených na tento druh leteckej dopravy a za predpokladu, že to umožňujú poveternostné podmienky⁽¹⁸¹⁾. Na ostrove Capri sa nachádza len jeden heliport, a to v obci Anacapri, a slúži aj na súkromné lety. Vrtuľníky sa zvyčajne využívajú na záchranné operácie v oblastiach, ktoré sú ťažko dostupné pre sanitky, prípadne

⁽¹⁷⁹⁾ V skutočnosti by bez spoločnosti Caremar (ktorá bola povinná zabezpečovať prvú plavbu z Capri o 7.00 hod. a prvú plavbu zo Sorrenta o 7.45 hod.) prvú rannú plavbu zabezpečovala spoločnosť SNAV až o 7.35 hod. z Capri a o 8.10 hod. zo Sorrenta. Okrem týchto dvoch plavieb by používatelia nemali žiadnu inú možnosť dostať sa skoro ráno do cieľa, keďže nasledujúca plavba sa zabezpečovala až o 9.15 hod. z Capri a 11.25 hod. zo Sorrenta.

⁽¹⁸⁰⁾ Večer by bez spoločnosti Caremar bola posledná dostupná plavba dňa zo Sorrenta o 16.35 hod. (spoločnosťou SNAV) a z Capri o 18.05 hod. (spoločnosťami SNAV a Aligruson), zatiaľ čo spoločnosť Caremar bola povinná zabezpečovať aj plavby o 19.25 hod. zo Sorrenta a o 18.45 hod. z Capri.

⁽¹⁸¹⁾ Pozri napríklad správy z 15. decembra 2017, ktoré sú k dispozícii na tomto webovom sídle: https://www.ilmattino.it/napoli/citta/mareggiata_capri_corsa_straordinaria_traghetto_naiade_caremar_sorrento-3430586.html (online stav k 5.6.2024), a správy z 12. januára 2022, ktoré sú k dispozícii na tomto webovom sídle: <https://caprinews.it/?p=31904> (online stav k 5.6.2024).

ak pacienti potrebujú naliehavú prepravu do nemocníc na pevnine. Na druhej strane je v menej naliehavých prípadoch, keď pacienta možno previezť do nemocnice sanitkou alebo súkromným vozidlom, prípadne ak príliš silný vietor neumožňuje pristátie/vzlietnutie vrtuľníka na heliporte v Anacapri, najbežnejším druhom prepravy na pevninu námorná doprava trajektom⁽¹⁸²⁾. Okrem toho by bez spoločnosti Caremar neexistoval žiadny prevádzkovateľ, ktorý by dopravoval poštové zásielky na/z Capri. Komisia sa domnieva, že záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme obmedzené na dopravu vozidiel a nákladu by neboli primerané, pretože služby osobnej dopravy poskytované len konkurentmi za trhových podmienok by nepostačovali na zabezpečenie primeranej úrovne spojenia medzi Capri a Neapolom. V skutočnosti existovalo iba sedem služieb osobnej dopravy denne poskytovaných celoročne za trhových podmienok: päť plavieb spoločnosti Neapolis (z Capri o 8.50 hod., 14.10 hod. a 17.30 hod. a z Neapola o 10.00 hod. a 16.05 hod.) a dve plavby spoločnosti NLG (z Capri o 9.35 hod. a o 11.35 hod.). Žiadny organizátor trhu teda neposkytoval služby skoro ráno, zatiaľ čo spoločnosť Caremar musela zabezpečovať prvú rannú plavbu z Capri do Neapola (o 5.40 hod. v letnom období a o 6.45 hod. v zimnom období). Komisia konštatuje, že konkurenti spoločnosti Caremar väčšinu plavieb celoročne poskytovali v rámci záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme⁽¹⁸³⁾, z čoho vyplýva, že v zásade by ich trh neplnil bez formálnej žiadosti orgánov verejnej moci. Vzhľadom na to, ako vysvetľuje Taliansko (odôvodnenie 182), že režim záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme zavedený v Neapolskom zálive nezaručoval efektívne poskytovanie služieb, bolo začlenenie služieb osobnej dopravy do záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme uložených spoločnosti Caremar na tejto trase podľa novej zmluvy o službách vo verejnom záujme primerané. Z týchto dôvodov sa Taliansko nedopustilo zjavnej chyby, keď sa domnievalo, že na tejto trase so službami zmiešanej námornej dopravy existovalo zlyhanie trhu.

- (253) V prípade priamej trasy **Ischia/Neapol** Komisia konštatuje, že spoločnosť Caremar poskytovala služby zmiešanej dopravy trajektmi, ktorými konkurovala spoločnosti Medmar, a služby osobnej dopravy plavidlami na nosných krídlach, ktorými konkurovala spoločnosti Alilauro, keďže tieto spoločnosti takisto celoročne poskytovali množstvo plavieb denne. Plavby prevádzkované konkurentmi spoločnosti Caremar na tejto priamej trase sa však uskutočňovali v iných časoch dňa ako plavby prevádzkované spoločnosťou Caremar⁽¹⁸⁴⁾, a okrem toho sa na všetky vzťahovali záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme. Vzhľadom na cestovné poriadky a frekvenciu služieb, ktoré mala celoročne poskytovať spoločnosť Caremar (ako sa opisujú v tabuľke 10), je zrejme, že záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme uložené spoločnosti Caremar mali zabezpečovať neustály minimálny počet denných spojení v základných časoch dňa, ktoré neobsluhovali konkurenti spoločnosti Caremar. Z tohto dôvodu sa Taliansko nedopustilo zjavnej chyby, keď sa domnievalo, že na tejto trase so službami zmiešanej námornej dopravy a osobnej dopravy existovalo zlyhanie trhu. Tento záver by platil aj vtedy, keby bolo priame spojenie Ischia/Neapol nahradené spojením s jednou zastávkou na Procide, a to aj napriek odlišnej dĺžke cesty⁽¹⁸⁵⁾. V skutočnosti, ako sa vysvetľuje v odôvodnení 254, neboli služby poskytované konkurentmi spoločnosti Caremar na trase Ischia/Procida/Neapol dostatočné na zabezpečenie dostatočne pravidelných spojení medzi Ischiou a Neapolom.

- (254) V prípade trasy **Ischia/Procida/Neapol** Komisia konštatuje, že okrem spoločnosti Caremar mali povolenie prevádzkovať plavby na tejto trase aj spoločnosti Medmar a Alilauro. Pokiaľ však ide o služby zmiešanej dopravy, prvá ponuka bola veľmi obmedzená, keďže jediným poskytovateľom služieb zmiešanej dopravy okrem spoločnosti Caremar bola spoločnosť Medmar, ktorá celoročne poskytovala jednu službu zmiešanej dopravy (z Ischie o 10.35 hod.) a dve služby denne v letnom období (z Ischie o 22.20 hod. a z Neapola o 00.20 hod.) a ktorá podľa Talianska tieto služby takmer nikdy neposkytovala napriek tomu, že sa na ňu vzťahovali záväzky vyplývajúce

⁽¹⁸²⁾ Pozri napríklad správy z 12. augusta 2019, ktoré sú k dispozícii na tomto webovom sídle: <https://nursetimes.org/capri-lodissea-di-un-turista-brasiliano-soccorsi-lunghi-sei-ore/72139> (online stav k 5.6.2024).

⁽¹⁸³⁾ Konkrétne sa všetkých 13 služieb osobnej dopravy denne prevádzkovaných celoročne spoločnosťou SNAV na trase (11 z nich poskytovaných spoločne so spoločnosťou NLG) poskytovalo v rámci záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme a z 15 plavieb denne prevádzkovaných celoročne spoločnosťou NLG na tejto trase sa 13 poskytovalo v rámci záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme (11 z nich spoločne so spoločnosťou SNAV).

⁽¹⁸⁴⁾ Pokiaľ ide o služby zmiešanej dopravy poskytované celoročne, spoločnosť Caremar z Ischie prevádzkovala plavby o 8.45 hod. a 13.50 hod., zatiaľ čo spoločnosť Medmar o 17.00 hod. v lete a o 16.35 hod. v zime; z Neapola spoločnosť Caremar prevádzkovala plavby o 15.45 hod. a 20.15 hod., zatiaľ čo spoločnosť Medmar o 8.35 hod., 14.10 hod. a 18.30 hod. Pokiaľ ide o služby osobnej dopravy poskytované celoročne, spoločnosť Caremar z Neapola prevádzkovala plavbu o 14.45 hod., zatiaľ čo spoločnosť Alilauro o 7.35 hod. a o 20.10 hod. Spoločnosť Caremar neprevádzkovala služby osobnej dopravy z Ischie.

⁽¹⁸⁵⁾ Pokiaľ ide o služby zmiešanej dopravy trajektmi, zastávka na Procide predĺži cestu približne o 15 minút (na priamej trase Ischia/Neapol trvá 1 hod. 25 min.). Pokiaľ ide o služby osobnej dopravy plavidlami na nosných krídlach, zastávka na Procide predĺži cestu približne o 30 minút (na priamej trase Ischia/Neapol trvá 45 min.).

zo služieb vo verejnom záujme. Je zrejme, že ponuka spoločnosti Medmar nebola dostatočná na uspokojenie dopytu používateľov po častých a pravidelných spojeniach medzi Ischiou, Procidou a Neapolom. Pokiaľ ide o služby osobnej dopravy, žiadny prevádzkovateľ neposkytoval celoročne služby námornej osobnej dopravy na trase za trhových podmienok. V skutočnosti sa na sedem plavieb denne prevádzkovaných spoločnosťou SNAV celoročne vzťahovali záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme. Okrem toho sa služby spoločnosti SNAV a služby spoločnosti Caremar museli poskytovať v odlišných časoch dňa ⁽¹⁸⁶⁾. Jedinou službou poskytovanou spoločnosťou SNAV za trhových podmienok na tejto trase bola denná plavba z Ischie o 11.25 v letnom období. Je zrejme, že táto služba bola zameraná najmä na uspokojenie dopytu turistov a na plné uspokojenie dopytu používateľov nepostačovala. Z týchto dôvodov sa Taliansko nedopustilo zjavnej chyby, keď sa domnievalo, že na tejto trase so službami zmiešanej námornej dopravy a osobnej dopravy existovalo zlyhanie trhu.

(255) V prípade trasy **Ischia/Procida/Pozzuoli** Komisia konštatuje, že spoločnosť Caremar pôsobila na tejto trase ako konkurent spoločnosti Medmar, ktorá na nej takisto poskytovala denné plavby. Na všetky denné plavby prevádzkované celoročne sa však vzťahovali záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme, okrem toho bol počet týchto plavieb obmedzený (dve plavby denne z Ischie a dve plavby denne z Pozzuoli) a zabezpečovali sa v hodinách dňa, ktoré neobsluhovala spoločnosť Caremar ⁽¹⁸⁷⁾. Preto nielenže neexistoval prevádzkovateľ lodnej dopravy, ktorý by poskytoval služby na tejto trase celoročne za trhových podmienok, ale ani služby poskytované spoločnosťou Medmar v rámci záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme nepredstavovali náhradu za služby spoločnosti Caremar, ktoré sa poskytovali v odlišných časoch dňa. Z týchto dôvodov sa Taliansko nedopustilo zjavnej chyby, keď sa domnievalo, že na tejto trase so službami zmiešanej námornej dopravy existovalo zlyhanie trhu.

(256) V prípade trasy **Ischia/Procida** Komisia konštatuje, že spoločnosť Caremar je povinná na základe novej zmluvy o službách vo verejnom záujme celoročne poskytovať jednu službu osobnej dopravy denne plavidlom na nosných krídlach (z Procidy o 15.30 hod.) okrem služieb poskytovaných na trase Ischia/Procida/Pozzuoli a Ischia/Procida/Neapol. Túto službu v rámci záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme začlenil do novej zmluvy o službách vo verejnom záujme región Kampánia v reakcii na výslovnú žiadosť obce Procida o celoročne vyšší počet spojení z Procidy (pozri odôvodnenie 181). Túto žiadosť opodstatňovala skutočnosť, že väčšina spojení z Procidy poskytovaná trhom bola v lete a zameriavala sa najmä na uspokojenie dopytu turistov. V skutočnosti trh zabezpečoval celoročne iba jedno stabilné ⁽¹⁸⁸⁾ spojenie za trhových podmienok (z Ischie o 8.30 hod., prevádzkované spoločnosťou SNAV). Ako sa uvádza v odôvodneniach 254 a 255, neexistoval žiadny prevádzkovateľ, ktorý by celoročne poskytoval denné plavby (či už v rámci služieb osobnej alebo zmiešanej dopravy) za trhových podmienok ⁽¹⁸⁹⁾ na trasách Ischia/Procida/Pozzuoli a Ischia/Procida/Neapol, pričom služby v rámci záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme poskytované konkurentmi spoločnosti Caremar nezabezpečovali poobedňajšie spojenia pre cestujúcich z Procidy (od 14.30 hod. do 17.50 hod.). Z tohto dôvodu sa Taliansko nedopustilo zjavnej chyby, keď sa domnievalo, že na tejto trase so službami zmiešanej námornej dopravy existovalo zlyhanie trhu.

⁽¹⁸⁶⁾ Z Neapola musela spoločnosť Caremar zabezpečovať odchody o 8.40 hod., 11.45 hod., 13.10 hod. a 18.15 hod., zatiaľ čo spoločnosť SNAV musela zabezpečovať odchody o 8.25, 16.20 hod. a 19.00 hod. Z Ischie musela spoločnosť Caremar zabezpečovať odchody o 6.45 hod., 10.15 hod., 13.00 hod., 14.30 hod. a 16.25 hod., zatiaľ čo spoločnosť SNAV musela zabezpečovať odchody o 7.10 hod., 9.45 hod., 13.50 hod. a 17.40 hod.

⁽¹⁸⁷⁾ Spoločnosť Medmar prevádzkovala službu z Ischie o 2.30 hod. a o 18.55 hod. a z Pozzuoli o 4.10 hod. a 20.30 hod., zatiaľ čo spoločnosť Caremar prevádzkovala služby z Ischie o 7.20 hod. (iba v lete), 8.35 hod., 11.30 hod. a 17.30 hod. a z Pozzuoli o 9.00 hod. (iba v lete), 10.15 hod., 14.00 hod. a 18.55 hod.

⁽¹⁸⁸⁾ Služby zmiešanej dopravy poskytované za trhových podmienok lodnými spoločnosťami Ippocampo, Rumore a Capitan Morgan boli príliš zriedkavé a nespoľahlivé na to, aby dokázali uspokojiť potreby miestneho obyvateľstva v oblasti spojenia s pevninou. Ako už uviedlo Taliansko [odôvodnenie 185 písm. f)], nielenže títo prevádzkovatelia využívali taký druh plavidiel, ktorý mohli prevádzkovať iba za dobrých poveternostných podmienok, ale ich ponuka sa zameriavala najmä na letné obdobie a nebola vždy denná. V prípade trasy Ischia/Procida Komisia konštatuje, že konkurenti spoločnosti Caremar pôsobili zväčša v letnom období, a nie vždy denne. Iba spoločnosť Rumore poskytovala celoročne jednu službu zmiešanej dopravy denne za trhových podmienok (z Ischie o 10.40 hod.).

⁽¹⁸⁹⁾ Na všetky služby poskytované celoročne konkurentmi spoločnosti Caremar na týchto trasách sa vzťahovali záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme. Na trase Ischia/Procida/Pozzuoli poskytovala spoločnosť Medmar celoročne štyri služby zmiešanej dopravy denne, všetky v rámci záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme. Na trase Ischia/Procida/Neapol musela spoločnosť Medmar poskytovať celoročne jednu službu zmiešanej dopravy denne v rámci záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme a spoločnosť SNAV celoročne sedem služieb osobnej dopravy denne v rámci záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme.

- (257) V prípade trasy **Procida/Pozzuoli** Komisia konštatuje, že spoločnosť Caremar musela celoročne poskytovať dve služby osobnej dopravy denne plavidlami na nosných krídlach okrem služieb poskytovaných na trase Ischia/Procida/Pozzuoli, zatiaľ čo konkurenti spoločnosti Caremar (Gestour, Ippocampo a Procida Lines) prevádzkovali na tejto trase iba služby zmiešanej dopravy trajektmi. Tieto služby boli oveľa pomalšie ako služby poskytované spoločnosťou Caremar (50-minútová cesta trajektom verzus 15-minútová cesta plavidlom na nosných krídlach), a preto nepredstavujú ich náhradu. V každom prípade Komisia bez ohľadu na nahraditeľnosť služieb osobnej a zmiešanej dopravy konštatuje, že služby poskytované celoročne konkurentmi spoločnosti Caremar – iba spoločnosti Gestour a Procida Lines⁽¹⁹⁰⁾ mali povolenie poskytovať služby celoročne – sa poskytovali v odlišných časoch dňa ako služby spoločnosti Caremar⁽¹⁹¹⁾, v dôsledku čoho nebol obsluhovaný časový interval dňa dôležitý pre tých, ktorí denne dochádzajú za prácou alebo štúdiom (od 7.00 hod. do 9.00 hod. z Procidy a od 9.00 hod. do 10.00 hod. z Pozzuoli). Z tohto dôvodu sa Taliansko nedopustilo zjavnej chyby, keď sa domnievalo, že na tejto trase so službami osobnej dopravy existovalo zlyhanie trhu.
- (258) V prípade trasy **Procida/Neapol** Komisia konštatuje, že spoločnosť Caremar musela poskytovať celoročne štyri služby osobnej dopravy denne plavidlami na nosných krídlach okrem služieb poskytovaných na trase Ischia/Procida/Neapol, zatiaľ čo spoločnosti Medmar a SNAV poskytovali iba jednu plavbu denne okrem plavieb poskytovaných na trase Ischia/Procida/Neapol (spoločnosť Medmar z Neapola o 00.20 hod. a spoločnosť SNAV z Neapola o 12.30 hod.), v oboch prípadoch v rámci záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme a v časoch dňa, ktoré sa líšili od časov obsluhovaných spoločnosťou Caremar⁽¹⁹²⁾. Okrem toho ani pri zohľadnení služieb poskytovaných spoločnosťami SNAV a Medmar na trase Ischia/Procida/Neapol neexistoval prevádzkovateľ lodnej dopravy, ktorý by celoročne poskytoval služby osobnej dopravy na trase za trhových podmienok, a služby osobnej dopravy poskytované spoločnosťami Medmar a SNAV v rámci záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme neobsluhovali niektoré časové intervaly dňa, ktoré sú dôležité na zabezpečenie spojenia pre tých, ktorí denne dochádzajú za prácou alebo štúdiom (od 6.00 hod. do 7.00 hod. a od 8.00 hod. do 10.00 hod. z Procidy; od 7.00 hod. do 8.00 hod. a od 17.00 hod. do 18.00 hod. z Neapola). Z tohto dôvodu sa Taliansko v novej zmluve o službách vo verejnom záujme nedopustilo zjavnej chyby, keď sa domnievalo, že na tejto trase pri poskytovaní služieb osobnej dopravy existovalo zlyhanie trhu.
- (259) Vzhľadom na uvedené skutočnosti sa Komisia domnieva, že záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme stanovené v novej zmluve o službách vo verejnom záujme so spoločnosťou Caremar na prevádzkovanie týchto ôsmich trás sú odôvodnené skutočnou potrebou verejnosti na účely zaistenia územnej kontinuity. V skutočnosti v čase zverenia novej zmluvy o službách vo verejnom záujme neboli samotné trhové sily (ani po uložení záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme) dostatočné na plnenie potrieb verejnosti v oblasti služieb identifikovaných Talianskom, pokiaľ ide o ich frekvenciu, kontinuitu a pravidelnosť.
- (260) Uvedený záver platí aj pre prioritu kotvenia, ktorú využívala spoločnosť Caremar na poskytovanie služieb na základe novej zmluvy o službách vo verejnom záujme. Ako už bolo uvedené, Taliansko potvrdilo, že priorita kotvenia sa uplatňuje iba na služby poskytované v rámci režimu služieb vo verejnom záujme a je pridružená k týmto službám v prospech ich poskytovateľa⁽¹⁹³⁾. V skutočnosti sa v článku 19b ods. 21 zákona č. 166/2009 jednoznačne stanovuje, že priorita kotvenia je potrebná na zaručenie územnej kontinuity s ostrovmi a na účely vykonávania záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme (pozri odôvodnenie 99). Keby neexistovalo prioritné kotvenie, mohlo by sa stať, že plavidlá spoločnosti Caremar by museli pred vybavením v doku čakať, kým na ne príde rad, čím by vznikalo oneskorenie, ktoré by bolo popretím účelu zabezpečiť spoľahlivé a pohodlné spojenie pre občanov. Na uspokojenie potrieb mobility obyvateľstva ostrovov a na podporu hospodárskeho rozvoja dotknutých ostrovov je skutočne potrebný riadny cestovný poriadok. Keďže v novej zmluve o službách vo verejnom záujme okrem toho existujú osobitné povinnosti týkajúce sa časového plánovania odchodu v prípade trás so službami vo verejnom záujme, prioritou kotvenia sa zabezpečuje, že prístavy pridelujú kotviská a časy kotvenia tak, aby prevádzkovateľ služby vo verejnom záujme mohol dodržať svoje záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme. Komisia sa na základe týchto skutočností domnieva, že toto opatrenie sa poskytuje, aby spoločnosť Caremar mohla plniť svoje záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme, ktoré predstavujú skutočnú službu všeobecného hospodárskeho záujmu (pozri odôvodnenie 267).

⁽¹⁹⁰⁾ Podľa Talianska však spoločnosť Procida Lines v období 2012 – 2015 služby neposkytovala.

⁽¹⁹¹⁾ Z Procidy spoločnosť Caremar celoročne prevádzkovala službu o 8.10 hod., zatiaľ čo spoločnosť Gestour celoročne prevádzkovala služby o 6.50 hod., 9.30 hod., 11.20 hod. a o 18.55 hod. (a spoločnosť Procida Lines mala prevádzkovať služby o 5.50 hod., 7.50 hod., 10.45 hod., 12.40 hod., 15.25 hod., 17.30 hod. a o 19.15 hod.). Z Pozzuoli spoločnosť Caremar prevádzkovala službu o 8.50 hod., zatiaľ čo spoločnosť Gestour celoročne prevádzkovala služby o 6.50 hod., 9.30 hod., 11.20 hod. a o 18.55 hod. (a spoločnosť Procida Lines mala prevádzkovať služby o 5.05 hod., 7.05 hod., 11.50 hod., 13.35 hod., 16.25 hod., 18.25 hod. a o 20.00 hod.).

⁽¹⁹²⁾ Z Procidy poskytovala spoločnosť Caremar služby osobnej dopravy denne o 6.35 hod. a 9.20 hod. a z Neapola poskytovala spoločnosť Caremar služby osobnej dopravy denne o 7.30 hod. a 17.45 hod.

⁽¹⁹³⁾ Napríklad v prípade spoločnosti Laziomar sa pri prenose služieb námornej dopravy na troch trasách na Pontinských ostrovoch zo spoločnosti Caremar na spoločnosť Laziomar priorita kotvenia týkajúca sa prístavov obsluhovaných na týchto trasách automaticky preniesla na spoločnosť Laziomar.

Najmenej škodlivý prístup

- (261) Taliansko sa rozhodlo uzavrieť zmluvu o službách vo verejnom záujme s jedným prevádzkovateľom (Caremar) napriek skutočnosti, že viacerí prevádzkovatelia, ako to vyplýva z tabuľky 10, tiež obsluhovali určité trasy v rámci záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme bez náhrad.
- (262) Komisia sa domnieva, že režim záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme platný v Neapolskom zálive len do roku 2017, v rámci ktorého sa nevyplácali náhrady ⁽¹⁹⁴⁾, nebol z nasledujúcich dôvodov v žiadnom prípade porovnateľný so záväzkami vyplývajúcimi zo služieb vo verejnom záujme uloženými spoločnosti Caremar podľa novej zmluvy o službách vo verejnom záujme.
- (263) Po prvé boli záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme uložené konkurentom spoločnosti Caremar iné ako tie, ktoré boli uložené v novej zmluve o službách vo verejnom záujme, keďže sa týkali iba frekvencie, pravidelnosti, druhov využívaných plavidiel (t. j. iba pre cestujúcich alebo pre cestujúcich, vozidlá aj náklad) a maximálneho cestovného, zatiaľ čo spoločnosť Caremar musela plniť povinnosti týkajúce sa presnosti, kvality a kapacity využívaných plavidiel (pozri odôvodnenie 183).
- (264) Po druhé sa na záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme uložené konkurentom spoločnosti Caremar nevzťahovali sankcie zabezpečujúce poskytovanie služieb v súlade so záväzkami vyplývajúcimi zo služieb vo verejnom záujme; zatiaľ čo v novej zmluve o službách vo verejnom záujme sa stanovuje prepracovaný systém sankcií za neplnenie záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme (pozri odôvodnenie 90 a 91). Na základe informácií poskytnutých Talianskom (pozri odôvodnenie 183) Komisia prijíma, že dopyt používateľov nebolo možné uspokojiť uložením záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme bez vyplácania náhrad, pretože pri viacerých príležitostiach konkurenti spoločnosti Caremar záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme neplnili ⁽¹⁹⁵⁾ alebo neposkytovali služby v rámci záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme, keďže mali nárok odstúpiť od ich plnenia na základe oznámenia 45 dní vopred, mohli požiadať o pozastavenie služieb alebo jednoducho odmietnuť naďalej plniť záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme ⁽¹⁹⁶⁾.
- (265) A napokon tieto záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme neboli ani vtedy, keď sa plnili, samy osebe dostatočné na plné uspokojovanie potrieb služieb vo verejnom záujme identifikovaných Talianskom, t. j. na zabezpečovanie územnej kontinuity medzi pevninou a ostrovmi poskytovaním dopravy miestnemu obyvateľstvu (najmä na účely práce a štúdií) prostredníctvom pravidelných a spoľahlivých služieb námornej dopravy (pozri odôvodnenia 199 a 242), keďže neobsluhovali časové intervaly dňa dôležité pre tých, ktorí denne dochádzajú za prácou alebo štúdiom.
- (266) Komisia okrem toho berie na vedomie argument Talianska, že výber zmluvy o službách vo verejnom záujme bol potrebný aj vzhľadom na privatizáciu spoločnosti Caremar. Taliansko konkrétnejšie tvrdí, že ponúknutie spoločnosti Caremar na predaj spolu s novou zmluvou o službách vo verejnom záujme umožňovalo zabezpečiť kontinuitu námornej služby vo verejnom záujme a maximalizovať hodnotu pre štát. Komisia práve z tohto dôvodu súhlasila (pozri odôvodnenie 105) s tým, že Taliansko ponúkne na predaj spoločnosť Caremar spolu s novou zmluvou o službách vo verejnom záujme. Komisia pri tom zároveň akceptovala, a opakuje v tomto rozhodnutí, že Taliansko sa nemohlo spoliehať na ďalšie záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme bez náhrad, ktoré sa uplatňujú na všetkých prevádzkovateľov, ale že by namiesto toho uzavrelo zmluvu o službách vo verejnom záujme len so spoločnosťou Caremar.

Záver

- (267) Komisia na základe uvedeného posúdenia dospieva k záveru, že Taliansko sa pri vymedzení služieb, ktoré boli spoločnosti Caremar zverené ako SVHZ na trasách uvedených v tabuľke 10, nedopustilo zjavynej chyby. Pochybnosti, ktoré Komisia vyjadrila v rozhodnutí o začatí konania z roku 2011 a v rozhodnutí o predĺžení z roku 2012, sú preto rozptýlené.

⁽¹⁹⁴⁾ Systém záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme, za ktoré sa nevyplácajú náhrady, bol v platnosti až do 9. januára 2017. Od 10. januára 2017 bola v Neapolskom zálive spoločnosť Caremar jediným prevádzkovateľom námornej dopravy, na ktorého sa vzťahovali záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme.

⁽¹⁹⁵⁾ Pozri poznámku pod čiarou 126.

⁽¹⁹⁶⁾ Pozri poznámku pod čiarou 125.

- (268) Aby Komisia dospela k záveru o splnení kritéria Altmark 1, musí ešte skontrolovať, či boli spoločnosti Caremar zverené jednoznačne vymedzené záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme a či boli splnené požiadavky nariadenia (EHS) č. 3577/92. Pokiaľ ide o prvý bod, Komisia konštatuje, že záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme sú jasne opísané v novej zmluve o službách vo verejnom záujme a prílohách k nej a zahŕňajú napríklad špecifikácie lodí pre každú trasu (pozri odôvodnenia 83 až 91). Podobne sú v novej zmluve o službách vo verejnom záujme, zákone č. 166/2009 a rozhodnutí č. 111/2007 podrobne opísané pravidlá, ktorými sa upravujú náhrady (pozri odôvodnenia 92 až 96). V novej zmluve o službách vo verejnom záujme je zároveň jasne stanovené jej trvanie (deväť rokov), spoločnosť Caremar sa v nej určuje ako prevádzkovateľ služieb vo verejnom záujme a zmluva obsahuje opatrenia na predchádzanie vzniku a na vrátenie prípadnej nadmernej náhrady (pozri odôvodnenie 94). Pokiaľ ide o druhý bod, Komisia konštatuje, že nová zmluva o službách vo verejnom záujme bola vypracovaná na nediskriminačnom základe pri rešpektovaní všetkých majiteľov lodí Únie v súlade s článkom 4 ods. 1 nariadenia (EHS) č. 3577/92 (pozri odôvodnenia 69 a 70). Komisia preto dospieva k záveru, že prvé kritérium rozsudku vo veci Altmark je splnené.
- (269) Keďže prioritou kotvenia predstavuje opatrenie pridružené k službám v rámci záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme stanoveným v novej zmluve o službách vo verejnom záujme, takisto spĺňa prvé kritérium rozsudku vo veci Altmark.

9.1.2.2. Kritérium Altmark 2

- (270) Komisia pripomína, že v rozhodnutí o predĺžení z roku 2012 (pozri odôvodnenie 205 rozhodnutia o predĺžení z roku 2012) prijala predbežné stanovisko, že druhé kritérium rozsudku vo veci Altmark je splnené.
- (271) Komisia na základe toho konštatuje, že parametre, na ktorých sa zakladá výpočet náhrad, boli určené vopred a dodržiavajú sa pri nich požiadavky transparentnosti v súlade s druhým kritériom rozsudku vo veci Altmark. Presnejšie parametre, na základe ktorých sa náhrada vypočítala, sú podrobne vysvetlené v rozhodnutí č. 111/2007 a boli uplatnené v novej zmluve o službách vo verejnom záujme (pozri odôvodnenie 93). Metóda výpočtu náhrad vrátane napríklad aj prvkov nákladov, na ktoré sa má prihliadnuť, a návratnosti kapitálu, sa podrobne uvádza v rozhodnutí č. 111/2007 (pozri odôvodnenie 93). Keďže prioritou kotvenia v prípade spoločnosti Caremar nezahŕňa finančné náhrady, Komisia sa domnieva, že toto opatrenie je v súlade s druhým kritériom rozsudku vo veci Altmark.
- (272) Komisia preto dospieva k záveru, že druhé kritérium rozsudku vo veci Altmark je splnené.

9.1.2.3. Kritérium Altmark 3

- (273) Podľa tretieho kritéria rozsudku vo veci Altmark nemôže náhrada prijatá za plnenie SVHZ presiahnuť sumu nevyhnutnú na pokrytie všetkých nákladov, ktoré vznikli pri plnení záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme, alebo ich časti, s prihliadnutím na príslušné príjmy a primeraný zisk z plnenia týchto záväzkov.
- (274) Podľa článku 16 novej zmluvy o službách vo verejnom záujme sa náhrada za služby vo verejnom záujme vypočíta na základe metodiky stanovenej v rozhodnutí č. 111/2007 ⁽¹⁹⁾, podľa ktorej by náhrada nemala presiahnuť to, čo je nevyhnutne potrebné na úhradu čistých nákladov na plnenie záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme (hospodársko-finančná rovnováha) vrátane primeraného zisku. Ako už bolo uvedené (pozri odôvodnenia 55 až 66), podľa rozhodnutia č. 111/2007 musia byť najmä rozsah služieb, maximálne cestovné stanovené v zmluve o službách vo verejnom záujme a skutočne poskytnutá náhrada vymedzené tak, aby sa pokryli náklady na poskytovanie SVHZ pri prihliadnutí na ostatné príjmy a primeraný zisk.
- (275) V rozhodnutí vo veci Altmark sa nestanovuje presné vymedzenie primeraného zisku. Podľa oznámenia o SVHZ by sa mal primeraný zisk chápať ako miera návratnosti kapitálu, ktorú by vyžadoval bežný podnik zvažujúci – pri zohľadnení úrovne rizika – či bude, alebo nebude poskytovať SVHZ počas celého trvania obdobia poverenia. Úroveň rizika závisí od dotknutého sektora, druhu služby a povahy mechanizmu náhrad.

⁽¹⁹⁾ Článok 16 ods. 1 novej zmluvy o službách vo verejnom záujme.

- (276) V rozhodnutí o predĺžení z roku 2012 Komisia vyjadrila pochybnosti v súvislosti s primeranosťou náhrad vyplatených spoločnostiam bývalej skupiny Tirrenia Group vrátane spoločnosti Caremar. Konkrétne, pokiaľ ide o náhrady vyplatené od roku 2010, Komisia prijala predbežné stanovisko, že v pevne stanovenej rizikovej prirážke 6,5 % sa nezohľadňuje primeraná úroveň rizika, keďže *prima facie* sa zdá, že spoločnosť Caremar neprevzala riziká, ktoré sa bežne znášajú pri prevádzke takýchto služieb. Presnejšie ide o to, že nákladové prvky použité na účely výpočtu náhrady zahŕňajú všetky náklady spojené s poskytovaním služby, pričom sa prihliadalo napríklad na zmeny cien pohonných hmôt. Komisia sa preto v tejto fáze domnievala, že spoločnosť Caremar mohla získať nadmernú náhradu.
- (277) Komisia konštatuje, že určité aspekty v metóde náhrad, ktorá bola stanovená v novej zmluve o službách vo verejnom záujme, zrejme skutočne vedú k zníženiu komerčného rizika, ktoré vzniká spoločnosti Caremar. Komisia sa odkazuje na tieto konkrétne ustanovenia:
- podľa článku 13 novej zmluvy o službách vo verejnom záujme môže spoločnosť Caremar každoročne požiadať región Kampánia o úpravu sadzieb používateľov v dôsledku inflácie, hoci región Kampánia nemusí požadovanej úprave vyhovieť alebo môže pozastaviť platnosť už vykonanej úpravy (pozri odôvodnenie 89),
 - cieľom článku 17 novej zmluvy o službách vo verejnom záujme je zachovanie hospodársko-finančnej rovnováhy služby vo verejnom záujme. Najmä v prípade, ak náhrada za služby vo verejnom záujme nestačila na pokrytie nákladov na služby, ktoré boli zverené na základe novej zmluvy o službách vo verejnom záujme, sa v článku 17 umožňuje revidovať systém taríf, rozsah ponúkaných služieb vo verejnom záujme alebo námorných prostriedkov spoločnosti Caremar. Podľa článku 17 zmluvy zmluvné strany každé tri roky overujú svoje podmienky hospodárskej a finančnej rovnováhy v súlade s kritériami stanovenými v rozhodnutí č. 111/2007 a pravidlami stanovenými v zmluve. Na tento účel spoločnosť Caremar zasielala do 30. júna tretieho roka každého regulačného obdobia aktualizovanú správu obsahujúcu finančné výsledky za dotknuté obdobie.
- (278) Hoci sa zdá, že sa týmito ochrannými opatreniami znižuje obchodné riziko, ktorému čelí spoločnosť Caremar, Komisia sa domnieva, že spoločnosť je aj naďalej vystavená riziku, že náhrady nemusia byť dostatočné na to, aby pokryli náklady na prevádzkovanie služby. Ako už bolo uvedené (odôvodnenie 93), hospodárska a finančná rovnováha služieb sa v skutočnosti overuje iba každé tri roky a nástroj na obnovu rovnováhy je možné aktivovať iba v prípade nedostatočnej náhrady o viac ako 5 % celkovej náhrady. Ak z tohto preskúmania vyplynie, že náhrada nie je dostatočná na pokrytie nákladov na službu vo verejnom záujme, spoločnosť Caremar a Taliansko sa potom môžu dohodnúť len na zmenách na nasledujúce trojročné obdobie. Podľa článku 17 sú takéto zmeny (ak sa vôbec uskutočnia) výsledkom rokovania a spoločnosť Caremar musí až do dosiahnutia dohody pokračovať v prevádzke nezmenenej služby vo verejnom záujme. Spoločnosť Caremar preto zostáva čiastočne vystavená riziku, že náhrada nebude dostatočná na pokrytie nákladov na prevádzku služby. Zatiaľ čo článok 17 novej zmluvy o službách vo verejnom záujme sa môže použiť na obnovenie hospodársko-finančnej rovnováhy, je to možné len výhladovo, pričom nie je možná nijaká retroaktívna korekcia nedostatočnej náhrady.
- (279) Pokiaľ ide o primeraný zisk umožnený v novej zmluve o službách vo verejnom záujme, ako sa uvádza v odôvodnení 60, v rozhodnutí č. 111/2007 sa stanovuje, že na určenie návratnosti kapitálu pomocou vzorca WACC sa použije riziková prirážka 6,5 %.
- (280) Taliansko zdôrazňuje, že riziková prirážka sa určila na základe makroekonomickej analýzy, v ktorej sa priemerná riziková prirážka pripisuje referenčnej krajine alebo oblasti dotknutého odvetvia. V tejto analýze sa stanovila priemerná riziková prirážka pre Taliansko vo výške 6,4 %. Táto prirážka je preto plne v súlade s rizikovou prirážkou 4 % stanovenou v rozhodnutí č. 111/2007 a so zvýšením o 2,5 % v prípade nevýlučných služieb (riziková prirážka 6,5 %). Miera (hrubá) 6,5 % sa používala do roku 2015, potom sa pre novú zmluvu o službách vo verejnom záujme stanovila na účely náhrad miera 10,55 %. Taliansko tvrdí, že táto miera je vyššia ako pri predchádzajúcich zmluvách, v ktorých sa stanovovala na úrovni 6,5 %, z dôvodu vyššieho podnikateľského rizika, ktorému je spoločnosť Caremar vystavená v dôsledku pravdepodobného nedostatočného vyplatenia náhrad, ku ktorému môže dôjsť (pozri odôvodnenie 198).

- (281) V tejto súvislosti Komisia konštatuje, že nová zmluva o službách vo verejnom záujme neobsahuje žiadnu doložku, ktorá by umožňovala úpravu náhrad v prípade zmluvných odchýlok, okrem ustanovenia zameraného na úpravu rozsahu služieb vo verejnom záujme alebo systému cestovného. Preto je spoločnosť Caremar v prípade zvýšenia cien pohonných hmôt alebo významného zníženia objemu osobnej dopravy vystavená riziku zvýšenia nákladov alebo zníženia príjmov a následnej nedostatočnej náhrady. Ako sa zdôrazňuje v odôvodnení 278, v zmluve o službách vo verejnom záujme sú pre prípad takejto nedostatočnej náhrady stanovené prostriedky nápravy, ktoré ovplyvňujú iba budúcu prevádzku služieb vo verejnom záujme, zatiaľ čo už vykázané straty nie je možné spätne uhradiť. Navyše tieto zmluvné prostriedky nápravy sa uplatňujú iba na nedostatočné náhrady o viac ako 5 % celkových náhrad (pozri odôvodnenie 277), zatiaľ čo spoločnosť Caremar znáša riziko vzniku všetkých nedostatočných náhrad na úrovni do 5 %, ktoré každoročne jednoznačne znamenajú značnú sumu. Preto je poskytovanie služieb mimoriadne rizikové, keďže spoločnosť nemôže spätne vyvážiť uvedené nedostatočné náhrady zvýšením cestovného (ktoré je možné upraviť len do budúcnosti), znížením rozsahu ponúkaných služieb vo verejnom záujme ani hmotného majetku spoločnosti na poskytovanie služieb.
- (282) Komisia takisto konštatuje, že uvedený mechanizmus vystavuje spoločnosť Caremar riziku nedostatočnej náhrady, ktoré je vyššie ako riziko znášané ostatnými lodnými spoločnosťami na trhu v tom istom období, preto sa v jeho prípade riziková prirážka 6,5 % považuje za opodstatnenú. Napríklad pokiaľ ide o spoločnosti Compagnia Italiana di Navigazione, t. j. nadobúdateľa spoločnosti Tirrenia di Navigazione, a Società Navigazione Siciliana, t. j. nadobúdateľa spoločnosti Siremar, Komisia považovala za opodstatnenú rizikovú prirážku 6,5 % v rámci zmlúv o službách vo verejnom záujme uzavretých príslušnými talianskymi orgánmi v roku 2012 a 2016 so spoločnosťami Compagnia Italiana di Navigazione a Società Navigazione Siciliana, keďže prevádzkovatelia lodnej dopravy mohli požiadať o revíziu hospodársko-finančnej rovnováhy zmluvy už v prípade nedostatočnej náhrady vo výške 3 % celkovej náhrady⁽¹⁹⁸⁾. Je pochopiteľné, že čím vyššiu sumu nedostatočnej náhrady musí prevádzkovateľ znášať, tým vyššia riziková prirážka sa môže povoliť.
- (283) Okrem uvedených skutočností Komisia s cieľom určiť, či je návratnosť investovaného kapitálu na úrovni 10,55 % pre spoločnosť Caremar primeraná, vypočítala⁽¹⁹⁹⁾ vážené priemerné kapitálové náklady (WACC) pre západoeurópske spoločnosti pôsobiace v odvetví stavby lodí a námornej dopravy⁽²⁰⁰⁾, pričom zohľadnila rizikovú prirážku pre Taliansko na rok 2014 (t. j. rok pred podpísaním novej zmluvy o službách vo verejnom záujme spoločnosťou Caremar). Keďže bezriziková sadzba (vyjadrená 10-ročnými nemeckými štátnymi dlhopismi) aj riziková prirážka pre Taliansko (vyjadrená buď pomocou ratingu Moody's pre krajinu alebo na základe rozpätia pre swap na kreditné zlyhanie) sa počas roka líšili, určil sa rozsah, v ktorom sa WACC pohybovali v roku 2014. Za tento rok sa WACC pre spoločnosti v tomto odvetví pohybovali v rozpätí 10,39 % – 11,84 %. Znamená to, že spoločnosť pôsobiaca v odvetví stavby lodí a námornej dopravy, ako je napríklad Caremar, by musela v roku 2014 vytvoriť návratnosť v tomto rozsahu, aby dokázala uhradiť svoje náklady na dlhové aj kapitálové financovanie. Za týchto okolností a pri zohľadnení rizík, ktorým je spoločnosť Caremar vystavená z pohľadu *ex ante* (pozri odôvodnenie 281), bola návratnosť investovaného kapitálu 10,55 % pre spoločnosť Caremar, ktorá bola vybratá prostredníctvom otvoreného a konkurenčného verejného obstarávania, v súlade s rizikami, ktoré znáša pri prevádzkovaní služieb vo verejnom záujme na základe novej zmluvy o službách vo verejnom záujme. Preto sa Komisia domnieva, že v rokoch pred zverením služieb spoločnosti Caremar bola návratnosť kapitálu 10,55 % z pohľadu *ex ante* v súlade s rizikami, ktoré znáša pri prevádzkovaní služieb vo verejnom záujme na základe novej zmluvy o službách vo verejnom záujme.

⁽¹⁹⁸⁾ V prípade spoločnosti Compagnia Italiana di Navigazione pozri rozhodnutie Komisie (EÚ) 2020/1412 z 2. marca 2020 o opatreniach SA.32014, SA.32015, SA.32016 (11/C) (ex 11/NN), ktoré Taliansko vykonalo v prospech spoločnosti Tirrenia di Navigazione a jej nadobúdateľa, spoločnosti Compagnia Italiana di Navigazione (Ú. v. EÚ L 332, 12.10.2020, s. 45), odôvodnenia 244 a 361. V prípade spoločnosti Società Navigazione Siciliana pozri rozhodnutie Komisie (EÚ) 2022/448 zo 17. júna 2021 o opatreniach SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN), ktoré Taliansko vykonalo v prospech spoločnosti Siremar a jej nadobúdateľa, spoločnosti Società Navigazione Siciliana (Ú. v. EÚ L 97, 24.3.2022, s. 1), odôvodnenie 362.

⁽¹⁹⁹⁾ Na výpočet WACC Komisia použila súbory údajov uverejnené na webovom sídle Aswatha Damodarana (profesora finančnictva na Stern School of Business Newyorskej univerzity) a historické údaje o nemeckých štátnych dlhopisoch získala zo stránky www.worldgovernmentbonds.com.

⁽²⁰⁰⁾ WACC sa vypočítali na základe údajov o verejne kótovaných spoločnostiach. V tomto prípade vzorka obsahuje 62 európskych spoločností pôsobiacich v odvetví stavby lodí a námornej dopravy, ktoré sú kótované na burze. Táto vzorka je najbližšou aproximáciou odvetvia, v ktorom pôsobí spoločnosť Caremar (ktorá nie je verejne kótovaná), konkrétne odvetvia námornej dopravy cestujúcich, vozidiel a nákladu. Súkromný investor by použil podobnú referenčnú skupinu na určenie návratnosti, ktorú očakáva od spoločnosti Caremar.

- (284) Na účely úplnosti Komisia z hľadiska *ex post* konštatuje, že náhrady vyplatené spoločnosti Caremar podľa novej zmluvy o službách vo verejnom záujme sú zastropované na úrovni 10 778 897 EUR ročne, bez ohľadu na výšku primeraného zisku, na ktorú má spoločnosť Caremar nárok (pozri odôvodnenie 92). V súlade s bodom 47 rámca SVHZ z roku 2011 Komisia posudzuje, či došlo k nadmernej náhrade za celé trvanie zmluvy. Ako sa uvádza v tabuľke 11, na základe informácií poskytnutých Talianskom z údajov za roky 2015 – 2021 vyplýva, že skutočne prijaté náhrady spoločnosťou Caremar za služby vo verejnom záujme v niektorých rokoch presiahli oprávnenú výšku náhrad v uvedených rokoch (s výnimkou súm za roky 2015, 2020 a 2021, ktoré boli nedostatočné na úhradu čistých nákladov za služby, a preto mali za následok nedodatočné náhrady za tieto roky). Ako sa uvádza v odôvodnení 96, všetky nadmerné náhrady región Kampánia zistil a spoločnosť Caremar ich vrátila podľa článku 18 novej zmluvy o službách vo verejnom záujme.

Tabuľka 11

Čisté náklady na službu vo verejnom záujme prevádzkovanú spoločnosťou Caremar za obdobie 2015 – 2021

(v EUR)

Caremar	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	Celkový súčet
Celkové príjmy	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
– Náklady spolu	18 920 000	35 764 000	37 714 000	35 252 016	36 684 806	[30 000 000 – 40 000 000]	[30 000 000 – 40 000 000]	228 957 910
– Odpisy	1 033 000	2 045 000	1 827 000	1 705 330	1 639 441	[1 000 000 – 2 000 000]	[1 000 000 – 2 000 000]	11 380 741
= Čisté náklady na službu vo verejnom záujme	– 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
+ Návratnosť kapitálu (10,5 %)	– 202 000	– 775 000	– 645 000	– 751 680	– 697 858	–[700 000 – 800 000]	–[600 000 – 700 000]	– 4 479 446
= Oprávnené na náhrady	– 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
+ Skutočné náhrady	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
= Nadmerné/ nedostatočné náhrady	– 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) Mechanizmus overovania stanovený v článku 17 novej zmluvy o službách vo verejnom záujme na zabezpečovanie podmienok hospodársko-finančnej rovnováhy služieb sa netýka iba prípadov nedostatočnej náhrady, ale aj nadmernej náhrady (pozri odôvodnenie 94). V prípade nadmernej náhrady región Kampánia aktualizuje náhradu vyplatenú za nasledujúce regulačné obdobie. V článku 18 novej zmluvy o službách vo verejnom záujme sa stanovuje vrátenie nadmernej náhrady za príslušné regulačné obdobie do 30 dní od príslušnej žiadosti.

- (286) Podľa informácií poskytnutých Talianskom bolo z celkovej sumy nadmernej náhrady identifikovanej v tabuľke 11 už vrátených 2 224 868 EUR za celé obdobie 2015 až 2021 (pozri odôvodnenie 96). Konkrétne z postupu overovania na základe skontrolovaných údajov za roky 2015, 2016 a 2017 a z predbežných údajov za rok 2018 vyplynulo toto:
- za rok 2015 suma 2 253 000 EUR (nedostatočná náhrada),
 - za rok 2016 suma 586 000 EUR (nadmerná náhrada),
 - za rok 2017 suma 399 429 EUR (nadmerná náhrada),
 - za rok 2018 suma 2 103 400 EUR (nedostatočná náhrada).
- (287) Z uvedeného overenia vyplynula celková nadmerná náhrada vo výške 835 058 EUR za obdobie 2015 – 2018, ktorú región Kampánia vymohol (pozri odôvodnenie 96).
- (288) Takisto za obdobie 2018 – 2021 z postupu overovania na základe skontrolovaných údajov za roky 2018, 2019 a 2020 a z predbežných údajov za rok 2021 vyplynulo toto:
- za rok 2018 suma 4 462 201 EUR (nadmerná náhrada),
 - za rok 2019 suma 2 325 420 EUR (nadmerná náhrada),
 - za rok 2020 suma 1 676 056 EUR (nedostatočná náhrada),
 - za rok 2021 suma 1 618 352 EUR (nedostatočná náhrada).
- (289) Z uvedeného overenia vyplynula zostávajúca nadmerná náhrada vo výške 1 389 811 EUR za obdobie 2018 – 2021, ktorá bola regiónu Kampánia vrátená (pozri odôvodnenie 96) ⁽²⁰¹⁾.
- (290) Komisia sa domnieva, že uvedené opatrenia sú dostatočné na to, aby sa zabránilo akejkoľvek novej nadmernej náhrade a aby sa takáto náhrada zistila.
- (291) Z uvedených dôvodov a pri prihliadnutí na to, že návratnosť kapitálu, ktorú by mohla spoločnosť Caremar očakávať z pohľadu *ex ante*, bola v súlade s rizikami, ktoré znášala pri prevádzkovaní služieb vo verejnom záujme podľa novej zmluvy o službách vo verejnom záujme, a že nová zmluva o službách vo verejnom záujme obsahuje mechanizmus spätného vrátenia zabezpečujúci neexistenciu nadmerných náhrad, Komisia dospieva k záveru, že náhrady za služby vo verejnom záujme poskytnuté spoločnosti Caremar nepresahujú to, čo je nevyhnutné na úhradu nákladov, ktoré vznikli pri plnení záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme, pričom sa prihliada na príslušné príjmy a primeraný zisk.
- (292) Pokiaľ ide o prioritu kotvenia a akúkoľvek možnú nadmernú náhradu, ktorá z nej môže vyplývať, Komisia konštatuje, že tieto účinky sa plne prejavujú na interných účtoch prevádzkovateľa v miere, v akej toto opatrenie prispeje k zníženiu prevádzkových nákladov alebo zvýšeniu príjmov prevádzkovateľa služieb vo verejnom záujme, prostredníctvom zodpovedajúcich nižších prevádzkových nákladov alebo vyšších príjmov. Analýzou Komisie sa potvrdilo, že v období 2015 – 2021 spoločnosť Caremar nezískala žiadne nadmerné náhrady (pozri odôvodnenie 281) a že je zavedený príslušný mechanizmus spätného vrátenia na zabezpečenie neexistencie (alebo vrátenia) akýchkoľvek nadmerných náhrad aj v období 2022 – 2024 (odôvodnenie 290).

⁽²⁰¹⁾ Z účtov spoločnosti Caremar za rok 2018 vyplynula na základe informácií Talianska nadmerná náhrada vo výške 4 462 201 EUR. Vzhľadom na to, že počas prvého overovania obdobia 2015 – 2018 už bola regiónu Kampánia za rok 2018 vrátená suma 2 103 400 EUR (v súvislosti so zostatkom 835 058 EUR), rozdiel sa vypočítal na úrovni 2 358 801 EUR, ktorý mal spolu s výsledkami za ostatné roky (2019, 2020 a 2021) za následok celkové nadmerné náhrady vo výške 1 389 911 EUR, ktoré boli takisto vrátené regiónu Kampánia. Taliansko ďalej uviedlo, že finančné údaje za rok 2021 sú stále predbežné a región Kampánia ich overí podľa článku 17 zmluvy o službách vo verejnom záujme vzhľadom na posledné regulačné obdobie (2022 až 2024).

- (293) Pochybnosti Komisie týkajúce sa súladu náhrad za služby vo verejnom záujme poskytnutých spoločnosti Caremar vrátane priority kotvenia s treťou podmienkou rozsudku vo veci Altmark sú preto rozptýlené. Na tento záver nemá vplyv skutočnosť, že v roku 2015 región Kampánia poskytol spoločnosti Caremar 2 155 008 EUR na obnovenie jej finančnej situácie na úroveň v čase predloženia ponuky na nadobudnutie spoločnosti Caremar (odôvodnenia 77 a 79). Uvedený prevod prostriedkov bol podmienený nadobudnutím spoločnosti Caremar úspešným uchádzačom a obmedzoval sa výlučne na úhradu poklesu hodnoty zaregistrovaného kapitálu spoločnosti Caremar od konca roka 2013 do konca roka 2014 v dôsledku vnútroštátneho súdneho konania, ktoré oddialilo vyhlásenie úspešného uchádzača. V prípade zníženia hodnoty toho, čo bolo prijaté, v porovnaní s tým, čo by bolo prijaté podľa zmluvy, je bežnou trhovou praxou, podľa ktorej veriteľ má nárok na zníženie ceny⁽²⁰²⁾. Vzhľadom na to, že obnovenie finančnej situácie spoločnosti Caremar má rovnaký účinok v podobe zníženia ceny spoločnosti Caremar, sa Komisia domnieva, že opatrenie neprinieslo spoločnosti Caremar ani jej kupujúcemu žiadnu výhodu.

9.1.2.4. Kritérium Altmark 4

- (294) Štvrté kritérium rozsudku vo veci Altmark je splnené, ak bol príjemca náhrady za prevádzku SVHZ vybratý v súlade s postupom verejného obstarávania, ktorý umožňuje výber uchádzača schopného poskytovať SVHZ verejnosti za najnižšiu cenu, alebo ak bola v opačnom prípade náhrada vypočítaná s odkazom na náklady efektívneho podniku.
- (295) Podľa bodu 63 oznámenia o SVHZ najjednoduchším spôsobom, ako môžu orgány verejnej moci dodržať štvrté kritérium rozsudku vo veci Altmark, je vykonanie otvoreného, transparentného a nediskriminačného postupu verejného obstarávania v súlade so smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2004/17/ES⁽²⁰³⁾ a smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2004/18/ES⁽²⁰⁴⁾.
- (296) Komisia pripomína, že v tomto prípade bolo verejné obstarávanie vyhlásené pred nadobudnutím účinnosti smernice Európskeho parlamentu a Rady 2014/24/EÚ⁽²⁰⁵⁾ (ktorá sa uplatňuje na verejné zákazky zadávané na prevádzku služieb námornej dopravy) a smernice Európskeho parlamentu a Rady 2014/25/EÚ⁽²⁰⁶⁾. V tom čase boli stále v účinnosti smernice 2004/17/ES a 2004/18/ES. Smernica 2004/17/ES sa však neuplatňuje na služby námornej dopravy, aké poskytovala spoločnosť Caremar. V článku 5 smernice 2004/17/ES sa objasňuje, že do rozsahu jej pôsobnosti sú zahrnuté len dopravné služby v oblasti železničnej dopravy, automatizovaných systémov, električkovej, trolejbusovej, autobusovej alebo lanovej dopravy.
- (297) Verejné zákazky, ktoré verejní obstarávatelia zadávajú v súvislosti so službami námornej, pobrežnej alebo riečnej dopravy, patria do rozsahu pôsobnosti smernice 2004/18/ES na základe jej odôvodnenia 20. Služby vodnej dopravy sú však uvedené aj v prílohe II B k tejto smernici, z čoho vyplýva⁽²⁰⁷⁾, že sa na ne vzťahujú len jej články 23 a 35 ods. 4. To znamená, že podľa smernice 2004/18/ES sa na verejnú zákazku na služby námornej dopravy vzťahujú len povinnosti týkajúce sa technických špecifikácií (článok 23) a povinnosť uverejniť oznámenie o výsledku verejného obstarávania (po zadaní zákazky, a teda na konci, nie na začiatku postupu zadávania zákazky; pozri článok 35 ods. 4). Všetky ostatné pravidlá stanovené smernicou 2004/18/ES vrátane ustanovení o obsahu oznámení, ktoré sa majú uverejniť (článok 36 ods. 1), a ustanovení o kritériách výberu (články 45 – 52) sa na verejné zákazky na služby námornej dopravy neuplatňujú.

⁽²⁰²⁾ Pozri napríklad článok 9:401 (Právo na zníženie ceny) publikácie *Principles of European Contract Law* (Zásady európskeho zmluvného práva) (pozri Lando, O. a Beale, H., *Principles of European contract law*, časti I a II, Kluwer Law International, Haag 2000) alebo článok III.–3:601 (Právo na zníženie ceny) publikácie *Draft Common Frame of Reference* (Návrh spoločného referenčného rámca) [pozri von Bar, C. a kol., *Principles, Definitions and Model Rules of European Private Law, draft Common Frame of Reference: outline edition* (Zásady, definície a vzorové pravidlá európskeho súkromného práva, návrh spoločného referenčného rámca: outline edition), Sellier European Law Publishers, Mníchov 2009].

⁽²⁰³⁾ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2004/17/ES z 31. marca 2004 o koordinácii postupov obstarávania subjektov pôsobiacich v odvetviach vodného hospodárstva, energetiky, dopravy a poštových služieb (Ú. v. EÚ L 134, 30.4.2004, s. 1).

⁽²⁰⁴⁾ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2004/18/ES z 31. marca 2004 o koordinácii postupov zadávania verejných zákaziek na práce, verejných zákaziek na dodávku tovaru a verejných zákaziek na služby (Ú. v. EÚ L 134, 30.4.2004, s. 114).

⁽²⁰⁵⁾ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/24/EÚ z 26. februára 2014 o verejnom obstarávaní a o zrušení smernice 2004/18/ES (Ú. v. EÚ L 94, 28.3.2014, s. 65).

⁽²⁰⁶⁾ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/25/EÚ z 26. februára 2014 o obstarávaní vykonávanom subjektmi pôsobiacimi v odvetviach vodného hospodárstva, energetiky, dopravy a poštových služieb a o zrušení smernice 2004/17/ES (Ú. v. EÚ L 94, 28.3.2014, s. 243).

⁽²⁰⁷⁾ Podľa článku 21 smernice 2004/18/ES.

- (298) Smernica 2004/18/ES sa okrem toho v nijakom prípade neuplatňuje na verejné koncesie na služby, ako sa vymedzujú v jej článku 1 ods. 4 ⁽²⁰⁸⁾. Komisia pripomína, že na verejné koncesie na služby (a na verejné zákazky), v ktorých sa uplatňuje určitý cezhraničný záujem, sa však naďalej vzťahujú všeobecné zásady týkajúce sa transparentnosti, nediskriminácie a rovnakého zaobchádzania. Na základe uvedených skutočností Komisia dospieva k záveru, že smernica 2004/18/ES sa môže uplatňovať len v prípade verejnej zákazky, ale nie vtedy, keď ide o verejnú koncesiu na služby. Okrem toho, keďže aktuálny prípad sa týka služieb vodnej dopravy, na ktoré sa vzťahuje zmluva o službách vo verejnom záujme, uplatňovali by sa len určité požiadavky tejto smernice, ako sa uvádzajú v odôvodnení 305. Komisia sa na základe týchto skutočností domnieva, že pokiaľ má preukázať splnenie štvrtého kritéria rozsudku vo veci Altmark, nemôže sa spoliehať len na dodržiavanie smerníc o verejnom obstarávaní.
- (299) Komisia preto ďalej posudzuje, či verejné obstarávanie, ktorý použilo Taliansko, bolo súťažné, transparentné, nediskriminačné a bezpodmienečné. Komisia pri tomto posudzovaní vychádza z príslušných usmernení uvedených v jej oznámení o pojme štátna pomoc ⁽²⁰⁹⁾ (najmä v jeho bode 89 a nasl.) a v oznámení o SVHZ (najmä v jeho bode 63 a nasl.).

Súťažná a transparentná povaha verejného obstarávania

- (300) V bode 90 oznámenia o pojme štátna pomoc sa špecifikuje, že postup verejného obstarávania musí byť súťažný ⁽²¹⁰⁾, aby sa umožnila účasť na ňom všetkým kvalifikovaným uchádzačom, ktorí o ňu majú záujem. Podľa bodu 91 tohto oznámenia musí byť navyše postup transparentný, aby umožňoval rovnocenné a náležité informovanie všetkých uchádzačov, ktorí majú záujem o účasť, vo všetkých fázach postupu verejného obstarávania. V tomto bode sa zároveň zdôrazňuje, že medzi kľúčové prvky transparentného postupu výberu patrí prístupnosť informácií, dostatok času pre uchádzačov, ktorí majú záujem o účasť, a jasné kritériá výberu a zadania zákazky, a uvádza sa v ňom, že verejné obstarávanie musí byť dostatočne zverejnené, aby ho všetci potenciálni uchádzači mohli vziať na vedomie.
- (301) V tomto prípade bola výzva na vyjadrenie záujmu uverejnená v dodatku k Úradnému vestníku Európskej únie, v *Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana*, ako aj na webovom sídle regiónu Kampánia (pozri odôvodnenie 68). V tejto výzve sa vyzýval každý, kto môže zaručiť kontinuitu služby námornej dopravy vo verejnom záujme a územnú kontinuitu s ostrovmi v Neapolskom zálive, aby vyjadril svoj záujem, a neukladali sa v nej žiadne ďalšie podmienky. Potenciálnym uchádzačom sa poskytol dostatočný čas (od 17. júla 2012 do 21. septembra 2012), aby mohli primerane vyjadriť svoj záujem a zúčastniť sa tak na ďalšom postupe. Komisia sa preto domnieva, že predaj spoločnosti Caremar a uzavretie novej zmluvy o službách vo verejnom záujme boli široko sprístupnené tak, aby sa o nich dozvedeli všetci potenciálni uchádzači.
- (302) Uchádzačom je okrem toho nutné poskytnúť všetky dokumenty a informácie potrebné na účasť v ponukovom konaní, aby mohli náležite posúdiť spoločnosť ponúkajú na predaj. Tieto informácie je nutné potenciálnym uchádzačom sprístupniť transparentným a nediskriminačným spôsobom a tak, aby všetci účastníci, ktorí prejavia záujem, mali rovnaký prístup k relevantným informáciám. Z dôvodov vysvetlených ďalej (odôvodnenia 303 až 308) Komisia zisťuje, že uvedené podmienky sú v tomto prípade splnené.
- (303) Po prvé, vo výzve na vyjadrenie záujmu sa uvádzalo, že uchádzači musia byť schopní „zaručiť kontinuitu služby námornej dopravy“. Hoci vo výzve sa nešpecifikovalo, ako by uchádzači mohli preukázať splnenie tejto požiadavky, okrem splnenia určitých finančných požiadaviek (pozri odôvodnenie 308), štandardne to znamenalo, že by sa mohol použiť akýkoľvek vhodný dôkazný prostriedok. Táto podmienka účasti, ktorá bola jedinou podmienkou prístupu k postupu verejného obstarávania, bola opodstatnená vzhľadom na sledovaný cieľ a bola známa všetkým zainteresovaným uchádzačom.

⁽²⁰⁸⁾ V článku 1 ods. 4 smernice 2004/18/ES sa uvádza: „Verejná koncesia na služby“ je zákazka rovnakého druhu ako verejná zákazka na služby s tým rozdielom, že proti plnením za poskytovanie služieb je buď len právo na využívanie služby, alebo toto právo spojené s peňažným plnením.“

⁽²⁰⁹⁾ Oznámenie Komisie o pojme štátna pomoc uvedenom v článku 107 ods. 1 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (Ú. v. EÚ C 262, 19.7.2016, s. 1).

⁽²¹⁰⁾ V oznámení o pojme štátna pomoc Komisia konštatuje, že súdy Únie v kontexte štátnej pomoci často odkazujú na „otvorený“ postup verejného obstarávania. Použitie slova „otvorený“ však neodkazuje na osobitný postup podľa smerníc o verejnom obstarávaní. Preto sa Komisia domnieva, že v tejto súvislosti sa zdá vhodnejší výraz „súťažný“. V uvedenom oznámení Komisia takisto konštatuje, že účelom nie je odkloniť sa od vecných podmienok stanovených v judikatúre.

- (304) Po druhé, v zákone č. 166/2009 boli zainteresované strany jasne informované, že po dokončení verejného obstarávania sa má uzavrieť nová zmluva o službách vo verejnom záujme a že maximálna ročná výška náhrady za služby vo verejnom záujme bola stanovená na 19 839 226 EUR ročne. Vo výzve na vyjadrenie záujmu sa navyše uvádzalo, že cieľom bolo predat spoločnosť Caremar za cenu vyššiu ako 6 000 000 EUR. Taliansko okrem toho potvrdilo, že deviatim stranám, ktorým bolo umožnené postúpiť do ďalšej fázy postupu verejného obstarávania, boli prístupné všetky príslušné informácie, pokiaľ ide o rozsah predaja vrátane návrhu zmluvy o službách vo verejnom záujme, ktorá sa má uzavrieť medzi kupujúcim a Talianskom. Tieto strany sa tak mohli rozhodnúť, či predložia ponuku, a ak áno, koľko ponúknu. Komisia sa na základe toho domnieva, že z výzvy na vyjadrenie záujmu bolo dostatočne jasné, že predaj sa týka spoločnosti Caremar v spojení s novou zmluvou o službách vo verejnom záujme. Po vyjadrení záujmu sa stranám poskytol prístup ku všetkým informáciám potrebným na rozhodnutie o možnej ponuke.
- (305) Po tretie, Komisia sa domnieva, že výzva na vyjadrenie záujmu prilákala značný počet potenciálnych uchádzačov, t. j. desať.
- (306) Po štvrté, všetkých deväť spoločností, ktoré boli pozvané do ďalšej fázy postupu verejného obstarávania, dostalo následne od regiónu Kampánia podrobné informácie o postupe (pozri odôvodnenie 73).
- (307) Po piate, výzva obsahovala minimum potrebných informácií na predloženie vyjadrenia záujmu (t. j. pokračovanie služby vo verejnom záujme) a nemohla viesť k vylúčeniu prevádzkovateľov námornej dopravy, ktorí mali záujem. Plánovacie orgány sa rozhodli zabezpečiť kontinuitu služby vo verejnom záujme a prepojenie ostrovov Neapolského zálivu s pevninou. Ako už bolo vysvetlené, táto podmienka bola vopred oznámená všetkým potenciálnym prevádzkovateľom, ktorí vyjadrili záujem zúčastniť sa na verejnom obstarávaní. Komisia takisto skonštatovala, že všetky príslušné informácie o podmienkach účasti a ďalšom postupe boli poskytnuté vo výzve zaslanej všetkým deviatim stranám, ktoré postúpili do fázy predkladania ponúk, o čom Taliansko informovalo Komisiu.
- (308) A napokon, ako sa uvádzalo v rozhodnutí o predĺžení z roku 2012 (body 138 až 144), pôvodný návrh výzvy na predkladanie ponúk pre spoločnosť Caremar obsahoval určité technické a finančné požiadavky (t. j. vopred stanovené počty námorných míľ a objemy obratu v sektore námornej dopravy), ktoré by spôsobili, že verejného obstarávania by sa mohli zúčastniť iba lodné spoločnosti. Ako však bolo uvedené v odôvodnení 70, uverejnené výzvy na predkladanie ponúk už neobsahovali tieto technické kritériá, ktoré boli nahradené finančnými požiadavkami na primeranú hospodársku a finančnú kapacitu podloženú potvrdením hospodárskej a finančnej kapacity vo výške 6 miliónov EUR alebo čistých aktív vo výške aspoň 6 miliónov EUR aspoň od dvoch finančných inštitúcií (pozri odôvodnenie 70). Komisia sa domnieva, že uvedené finančné požiadavky, ktoré sú spojené s minimálnou cenou stanovenou za predaj spoločnosti Caremar (pozri odôvodnenie 74), sú nevyhnutné na zabezpečenie finančnej kapacity uchádzačov so záujmom o kúpu spoločnosti Caremar a zaručujú kontinuitu služieb námornej dopravy v Neapolskom zálive podľa ustanovení novej zmluvy o službách vo verejnom záujme. Ďalej, ako to vyplýva z verejného obstarávania, tieto požiadavky neohrozili účasť primeraného množstva možných uchádzačov.
- (309) Zámer regiónu Kampánia odpredať spoločnosť Caremar a uzavrieť s víťazným uchádzačom novú zmluvu o službách vo verejnom záujme v trvaní deväť rokov bol zverejnený tak, aby sa o ňom dozvedeli všetci potenciálni uchádzači na príslušnom regionálnom alebo medzinárodnom trhu. Komisia okrem toho prihliada na skutočnosť, že potenciálni uchádzači mohli ľahko vyjadriť záujem a nemuseli sa v tejto fáze k ničomu zaviazvať. Pokiaľ mohli tieto strany preukázať, že spĺňajú jedinou podmienku účasti, a to zaručenie kontinuity služby, boli im potom poskytnuté všetky potrebné informácie a čas, aby sa mohli rozhodnúť, koľko chcú za spoločnosť Caremar a poskytovanie služieb ponúknuť.
- (310) A napokon Komisia konštatuje, že komunikácia so zainteresovanými uchádzačmi umožnila ich rovnocenné a riadne informovanie v každej fáze postupu verejného obstarávania, ako sa opisuje v odôvodneniach 67 až 77.
- (311) Z týchto dôvodov sa Komisia domnieva, že ako celok bol postup verejného obstarávania konkurenčný a transparentný, a že jej pochybnosti vyjadrené v rozhodnutí o začatí konania z roku 2011 a v rozhodnutí o predĺžení z roku 2012 o tom, že postup verejného obstarávania nebol dostatočne transparentný vzhľadom na možné nedostatky vo výzve na vyjadrenie záujmu, sú rozptýlené.

Nediskriminačný charakter verejného obstarávania

- (312) V bode 92 oznámenia o pojme štátna pomoc sa zdôrazňuje, že nevyhnutnými podmienkami na zaistenie súladu výslednej transakcie s trhovými podmienkami sú nediskriminačné zaobchádzanie so všetkými uchádzačmi vo všetkých fázach postupu a objektívne kritériá výberu a zadania zákazky stanovené pred samotným postupom. V tomto bode sa ďalej špecifikuje, že v záujme zabezpečenia rovnocenného zaobchádzania by kritériá zadania zákazky mali uchádzačom umožňovať objektívne porovnanie a posúdenie ich ponúk.
- (313) Ako už bolo uvedené (pozri odôvodnenie 303), výzva na vyjadrenie záujmu obsahovala jedinú podmienku, a to tú, že uchádzači musia byť schopní „zaručiť kontinuitu služby námornej dopravy“. Všetkých 10 strán, ktoré na výzvu reagovali a vyjadrili záujem, si bolo vedomých tohto záväzku. Komisia sa domnieva, že táto podmienka bola objektívna a všetky zainteresované strany o nej boli dostatočne jasne informované vo výzve na vyjadrenie záujmu. Vo výzve sa špecifikovalo, že kritériom vyhodnotenia ponúk bola najlepšia cena, a stanovovala sa metodika na jej výpočet (pozri odôvodnenie 73). Uvedené kritérium bolo objektívne a umožňovalo porovnanie, ako aj objektívne posúdenie uchádzačov, keďže vychádzalo z výšky zľavy ponúknuť za maximálnu náhradu stanovenú vo výzve na predkladanie ponúk a z ceny ponúknuť za nadobudnutie spoločnosti Caremar v porovnaní s minimálnou cenou stanovenou vo výzve na predkladanie ponúk.
- (314) Deväť zainteresovaných uchádzačov, ktorí postúpili do ďalšej fázy postupu verejného obstarávania, bolo vyzvaných na predloženie ponuky, pričom všetci mali k dispozícii rovnaké informácie (pozri odôvodnenie 73). Všetci uchádzači mali možnosť požiadať o objasnenie pred uplynutím lehoty na predloženie ponuky a región Kampánia, v záujme zabezpečenia čo najväčšej transparentnosti, pred uplynutím lehoty na predloženie súťažných ponúk takisto uverejnil najčastejšie otázky a odpovede na ne (pozri odôvodnenie 73). Výsledok výberového postupu zverejnila výberová komisia na verejnom zasadnutí, ktoré sa konalo 29. júla 2013, a všetci uchádzači boli informovaní o postupe diskrečného overenia, ktorý začal región Kampánia na overenie vhodnosti a spoľahlivosti najlepšej ponuky a výsledku daného postupu (pozri odôvodnenie 73).
- (315) Pochybnosti Komisie uvedené v rozhodnutí o začatí konania z roku 2011, že výzva na vyjadrenie záujmu nemusela byť dostatočne transparentná a bezpodmienečná, sú preto rozptýlené. Všetky strany boli v rôznych krokoch verejného obstarávania správne a rovnako informované, takže mohli ponuku predložiť pri plnej znalosti postupu a požiadaviek. Komisia sa zároveň domnieva, že kritériá na vyhodnotenie ponúk umožňujú objektívne porovnanie a posúdenie ponúk.

Zabezpečenie poskytovania služieb verejnosti za najnižšiu cenu

- (316) V bode 65 oznámenia o SVHZ sa stanovuje, že na základe judikatúry Súdneho dvora postup verejného obstarávania vylučuje existenciu štátnej pomoci iba tam, kde umožňuje vybrať uchádzača schopného poskytovať tieto služby „verejnosti za najnižšiu cenu“.
- (317) V tomto prípade bola vo verejnom obstarávaní ponúknutá nová zmluva o službách vo verejnom záujme spojená so spoločnosťou Caremar namiesto toho, aby sa ponúkla len samotná zmluva o službách vo verejnom záujme na základe najnižšej ceny. Taliansko rozhodlo, že cena za predaj spoločnosti Caremar by mala byť vyššia ako 6 000 000 EUR (pozri odôvodnenie 74), a pre novú zmluvu o službách vo verejnom záujme stanovilo maximálnu výšku na celé trvanie novej zmluvy o službách vo verejnom záujme, ktorá podlieha revíziám ceny smerom nadol.
- (318) V bode 67 oznámenia o SVHZ sa uvádza, že najnižšia cena zjavne vyhovuje štvrtému kritériu rozsudku vo veci Altmark.
- (319) Komisia konštatuje, že Taliansko kládlo dôraz na výber prevádzkovateľa, ktorý by poskytoval službu za najnižšiu cenu na základe vzorca opísaného v odôvodnení 73. Vzorec použitý na výpočet najvyššej čistej ceny obsahuje určitú mieru úprav na základe návratnosti deväťročných štátnych dlhopisov, aby sa zohľadnilo trvanie zmluvy. Ako sa ďalej uvádzalo v odôvodnení 308, technické kritériá, ktoré boli uvedené v pôvodnom návrhu verejného obstarávania, boli pred uverejnením verejného obstarávania odstránené a nahradené finančnými požiadavkami, čím sa zabezpečil konkurenčný a transparentný charakter postupu. Okrem toho výzva na predkladanie ponúk obsahovala všetky potrebné informácie na podanie finančných a technických ponúk, ako aj výzvu všetkým

uchádzačom, aby využili prístup do „ dátovej miestnosti“, v ktorej mohli získať všetky príslušné informácie o spoločnosti Caremar, jej priemyselnom pláne a charte služieb a v prípade potreby si ich skopírovať. Komisia sa preto domnieva, že vďaka použitiu najnižšej ceny ako kritéria vyhodnotenia ponúk pre dotknutú službu spojenú s predajom spoločnosti Caremar mohlo Taliansko vytvoriť efektívnu hospodársku súťaž a získať službu s najvyššou možnou hodnotou za najnižšie náklady pre verejnosť.

- (320) Pokiaľ ide osobitne o zviazanie služby s predajom spoločnosti Caremar, v rozhodnutí o predĺžení z roku 2012 Komisia prijala predbežné stanovisko, že verejné obstarávanie na ponúknuť novej zmluvy o službách vo verejnom záujme by bez záväzku prevziať pravidlá spoločnosti Caremar potrebné na vykonávanie služby vo verejnom záujme viedlo k nižším nákladom pre verejnosť.
- (321) Komisia už dospela k záveru, že verejné obstarávanie bolo dostatočne transparentné a nediskriminačné, aby sa na ňom mohlo zúčastniť čo najviac potenciálnych uchádzačov. Po širokom uverejnení výzvy na vyjadrenie záujmu pozitívne zareagovalo desať prevádzkovateľov námornej dopravy, z ktorých deviatim bolo umožnené postúpiť do fázy predkladania ponúk. Všetky príslušné informácie týkajúce sa postupu verejného obstarávania boli poskytnuté vo výzve zaslanej týmto deviatim prevádzkovateľom.
- (322) Po fáze vyjadrenia záujmu boli predložené tri konkurenčné ponuky, ktoré región Kampánia vyhodnotil.
- (323) Povinná podmienka zaručiť kontinuitu služby vo verejnom záujme a zviazanie aktív so záväzkami vyplývajúcimi zo služieb vo verejnom záujme navzájom súvisia. Konkrétne sa spojením predaja spoločnosti Caremar s novou zmluvou o službách vo verejnom záujme na nadobúdateľa, teda spoločnosť SNAV/Rifim, automaticky vzťahuje požiadavka zabezpečiť kontinuitu služby vo verejnom záujme a poskytuje sa mu priorita kotvenia. Komisia sa domnieva, že zviazanie predaja spoločnosti Caremar s novou zmluvou o službách vo verejnom záujme a poskytnutie priority kotvenia nemá za následok nižšiu cenu, než keby sa aktíva a táto zmluva predávali samostatne, a to z týchto dôvodov.
- (324) Spoločnosť Caremar bola ako jediná poverená poskytovaním služieb vo verejnom záujme a zabezpečovaním územnej kontinuity. Vzhľadom na to sa všetky pravidlá spoločnosti Caremar využívali a v súčasnosti využívajú na poskytovanie služieb vo verejnom záujme. Okrem toho pravidlá spoločnosti Caremar vyhovujú technickým požiadavkám uvedeným v novej zmluve o službách vo verejnom záujme. Znamená to, že vďaka predaju týchto pravidiel spoločne so zverením novej zmluvy o službách vo verejnom záujme bude každá spoločnosť (aj tá, ktorá nie je vybavená pravidlami vyhovujúcimi technickým požiadavkám uloženým podľa novej zmluvy o službách vo verejnom záujme) spĺňať podmienky novej zmluvy o službách vo verejnom záujme, pokiaľ ide o druh pravidiel, ktoré sa majú využívať na poskytovanie SVHZ. Nemožno tvrdiť, že by súkromný poskytovateľ získal vyššiu cenu, keby sa uvedené alebo niektoré pravidlá predali bez tejto podmienky. V skutočnosti hodnota pravidiel spoločnosti Caremar spočívala najmä v ich vhodnosti na plnenie záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme, ktorých sa týkala nová zmluva o službách vo verejnom záujme. Bez väzby na novú zmluvu o službách vo verejnom záujme by bol po týchto pravidlách malý komerčný dopyt, keďže po nákupe by si v krátkom čase vyžadovali investície, obnovu a modernizáciu. Vzhľadom na to je nepravdepodobné, že by tieto pravidlá mohli byť na účely inej prepravy ako v rámci poskytovania služieb vo verejnom záujme predané za vyššiu cenu, než aká na ne bola vynaložená.
- (325) Okrem toho sa Komisia domnieva, že keby sa zmluva o službách vo verejnom záujme ponúkala vo verejnom obstarávaní samostatne, bez naviazania na predaj spoločnosti Caremar, potenciálni uchádzači by s najväčšou pravdepodobnosťou nemali také značné zdroje (pozostávajúce z deviatich pravidiel, ako aj priemyselného a obchodného vybavenia) na ich opätovné nasadenie do prevádzky s cieľom plniť záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme stanovené v novej zmluve o službách vo verejnom záujme. Platí to najmä preto, lebo nová zmluva obsahuje osobitné požiadavky na pravidlá, ktoré sa majú používať na jednotlivých trasách so službami vo verejnom záujme (pozri odôvodnenie 88), ako aj sankcie za neplnenie určitých minimálnych noriem kvality (pozri odôvodnenie 83). Každý prevádzkovateľ, ktorý mal požadované zdroje, by ich už pravdepodobne využíval na iných trasách a ich opätovné nasadenie v súlade s novou zmluvou o službách vo verejnom záujme by nevyhnutne viedlo k strate príjmov z ich predošlého použitia.

- (326) Komisia sa preto domnieva, že spojenie týchto lodí so zmluvou o službách vo verejnom záujme umožnilo získanie vyššej ceny za plavidlá spoločnosti Caremar, ako by Taliansko získalo len samostatným predajom plavidiel. Skutočnosť, že za prevádzkovanie plavidiel na trasách so službami vo verejnom záujme bude ich nadobúdateľ deväť rokov získavať náhrady za služby vo verejnom záujme, spôsobila, že tieto plavidlá sa stali z obchodného hľadiska atraktívnejšími, ako by boli samotné. Komisia na základe toho dospieva k záveru, že Taliansko nestanovilo podmienky, ktoré mohli viesť k zníženiu ceny alebo ktoré by nepožadoval súkromný predávajúci.
- (327) Komisia dospieva k záveru, že jej pochybnosť, že ponúknutie novej zmluvy o službách vo verejnom záujme v rámci verejného obstarávania spolu so spoločnosťou Caremar by nemohlo viesť k nižšej cene pre verejnosť, je rozptýlená.
- (328) Vzhľadom na uvedené skutočnosti sa Komisia domnieva, že použitie najnižšej ceny ako kritéria vyhodnotenia ponúk pre novú zmluvu o službách vo verejnom záujme spojenú so spoločnosťou Caremar malo za následok, že viacerí prevádzkovatelia námornej dopravy vyjadrili záujem kúpiť spoločnosť Caremar a poskytovať služby námornej dopravy vo verejnom záujme obsluhujúce ostrovy Neapolského zálivu.
- (329) Na základe uvedených skutočností Komisia dospieva k záveru, že štvrté kritérium rozsudku vo veci Altmark je v prípade tohto opatrenia splnené.

9.1.2.5. Záver

- (330) Keďže štyri podmienky stanovené Súdnym dvorom v rozsudku vo veci Altmark sú kumulatívne splnené, Komisia dospieva k záveru, že uzavretie novej zmluvy o službách vo verejnom záujme spojené s predajom spoločnosti Caremar a prioritizácia kotvenia pre spoločnosť Caremar nepredstavujú hospodársku výhodu pre spoločnosť Caremar a jej nadobúdateľa, spoločnosť SNAV/Rifim.
- (331) Keďže nie všetky kritériá stanovené v článku 107 ods. 1 ZFEÚ sú splnené, Komisia dospieva k záveru, že uzavretie zmluvy o službách vo verejnom záujme spojené s privatizáciou spoločnosti Caremar a prioritizácia kotvenia pre spoločnosť Caremar a jej nadobúdateľa, spoločnosť SNAV/Rifim, nepredstavujú štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ.

9.1.3. Opatrenia stanovené v zákone č. 163/2010

- (332) Komisia prijala v rozhodnutí o začatí konania z roku 2011 predbežné stanovisko, že všetky opatrenia stanovené zákonným dekrétom č. 125/2010, ktorý bol so zmenami zmenený na zákon č. 163/2010, predstavujú štátnu pomoc v prospech spoločností bývalej skupiny Tirrenia Group vrátane spoločnosti Caremar, pokiaľ príslušní príjemcovia mohli tieto opatrenia použiť na pokrytie potrieb likvidity, a tým zlepšiť svoje celkové finančné postavenie.
- (333) Komisia sa na základe informácií získaných v priebehu formálneho vyšetrovania domnieva, že tieto tri opatrenia by sa mali posudzovať samostatne.

9.1.3.1. Možné použitie finančných prostriedkov na modernizáciu lodí na účely likvidity

- (334) Štátne prostriedky: dotknuté finančné prostriedky poskytol štát zo svojho vlastného rozpočtu (pozri odôvodnenie 130) a ich použitie na účely likvidity bolo umožnené zákonom č. 163/2010. Opatrenie je preto pripísateľné štátu a poskytuje sa zo štátnych prostriedkov.
- (335) Selektívnosť: toto opatrenie bolo poskytnuté len spoločnostiam bývalej skupiny Tirrenia Group vrátane spoločnosti Caremar, a preto je selektívne.
- (336) Hospodárska výhoda: podľa Talianska získala spoločnosť Caremar predmetné finančné prostriedky na vykonanie prác na modernizáciu flotily tak, aby vyhovovala medzinárodným bezpečnostným normám. Niektoré z prác sa týkali dvoch plavidiel flotily spoločnosti Caremar, ktoré boli bezodplatne prevedené na spoločnosť Laziomar (pozri odôvodnenie 203). Podľa Talianska neboli tieto finančné prostriedky nikdy použité na účely likvidity (pozri odôvodnenie 203) a Komisia nenašla žiadne dôkazy, ktoré by svedčili o opaku.

- (337) Keďže spoločnosť Caremar nepoužila finančné prostriedky na účely likvidity, aby sa vyhla nákladom, ktoré by bežne musela pokryť z vlastných finančných prostriedkov, pochybnosti, ktoré Komisia vyjadrila v rozhodnutí o začatí konania z roku 2011, už neplatia a Komisia sa domnieva, že spoločnosti Caremar použitím týchto finančných prostriedkov nebola poskytnutá žiadna hospodárska výhoda.
- (338) Záver: keďže nie sú splnené všetky kritériá stanovené v článku 107 ods. 1 ZFEÚ, Komisia dospieva k záveru, že opatrenia nepredstavujú štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ.

9.1.3.2. Oslobodenie od dane v súvislosti s procesom privatizácie

- (339) Ako bolo uvedené v odôvodnení 102 písm. a), podľa článku 1 zákona č. 163/2010 sú určité úkony a operácie vykonané na privatizáciu skupiny Tirrenia Group a opísané v článku 19b ods. 1 až 15 zákonného dekrétu č. 135/2009, ktorý bol s úpravami zmenený na zákon č. 166/2009, oslobodené od akýchkoľvek daní, ktoré sú z týchto úkonov a operácií bežne splatné.
- (340) Komisia najprv pripomína, že je potrebné posudzovať dva samostatné súbory prevodov: i) prevody bývalých dcérskych spoločností skupiny Tirrenia, konkrétne spoločností Saremar a Toremar, zo skupiny Tirrenia na regióny Kampánia, Sardínia a Toskánsko; ii) prevod spoločnosti Caremar z regiónu Kampánia na spoločnosť SNAV/Rifim. Oslobodenie od daní sa týka najmä registračného poplatku, poplatkov katastra nehnuteľností a poplatkov za registráciu hypotéky, kolkového poplatku, DPH a dane z príjmov právnických osôb. Prijemcami tohto opatrenia pomoci by boli predávajúci, kupujúci alebo obaja. Toto rozhodnutie sa týka iba druhého prevodu ⁽²¹¹⁾.
- (341) Na úvod Komisia konštatuje, že podľa prezidentského dekrétu č. 633 z 26. októbra 1972 sa prevody podnikov alebo obchodných útvarov s predpokladom nepretržitého pokračovania v činnosti na inú spoločnosť nepovažujú za dodanie tovaru, a preto sú oslobodené od DPH. Keďže také transakcie, ako je predaj spoločnosti Caremar spoločnosti SNAV/Rifim, nepodliehajú DPH, oslobodením od dane sa spoločnosti Caremar nemohla poskytnúť výhoda v súvislosti s DPH. Komisia ďalej konštatuje, že v kúpnej zmluve spoločnosti Caremar sa jasne stanovuje, že kupujúci, t. j. spoločnosť SNAV/Rifim, musí znášať všetky náklady spojené s predajom (t. j. registračné poplatky, notárske trovy, poplatky katastra nehnuteľností, poplatky za registráciu hypotéky, kolkový poplatok atď.) bez odkazu na akékoľvek oslobodenie spoločnosti SNAV/Rifim v súvislosti s týmito nákladmi. V súvislosti s oslobodením od dane z príjmov právnických osôb sa takáto daň uplatňuje iba na príjmy vytvorené zdaniteľným subjektom. V tomto prípade však spoločnosť SNAV/Rifim kúpila spoločnosť Caremar od regiónu Kampánia, čo znamená, že táto transakcia predstavuje pre spoločnosť SNAV/Rifim výdavok, a preto daň z príjmov právnických osôb nie je splatná. Toto opatrenie sa preto na spoločnosť SNAV/Rifim nevzťahuje. Komisia vzhľadom na uvedené skutočnosti dospieva k záveru, že ani spoločnosť Caremar, ani spoločnosť SNAV/Rifim nevyužili výhody oslobodenia od dane.
- (342) Z toho dôvodu žiadne z uvedených oslobodení od dane nepredstavuje štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ.

9.1.3.3. Možnosť využitia zdrojov fondu FAS na splnenie potrieb týkajúcich sa likvidity

- (343) V rozhodnutí o začatí konania z roku 2011 a rozhodnutí o predĺžení z roku 2012 Komisia uviedla, že spoločnosti (bývalej) skupiny Tirrenia Group vrátane spoločnosti Caremar mali možnosť použiť zdroje z fondu FAS ⁽²¹²⁾ na plnenie aktuálnych potrieb likvidity. Taliansko však v priebehu formálneho vyšetrovacieho konania objasnilo, že zdroje z fondu FAS neboli myslené ako dodatočná náhrada pre spoločnosť Caremar alebo SNAV/Rifim (alebo akúkoľvek inú spoločnosť bývalej skupiny Tirrenia Group alebo ich príslušných nadobúdateľov). Tieto zdroje sa v skutočnosti sprístupnili na doplnenie rozpočtových prostriedkov na vyplatenie náhrad za služby vo verejnom záujme spoločnostiam bývalej skupiny Tirrenia Group v prípade, ak sa ukázali ako nedostatočné. Článkom 1 ods. 5b zákona č. 163/2010 sa regiónom skutočne umožnilo využitie zdrojov z fondu FAS na financovanie časti náhrady za pravidelné služby vo verejnom záujme, a tým zabezpečenie kontinuity služieb námornej dopravy. Inými slovami, toto opatrenie sa týka len vyčlenenia prostriedkov v rozpočte talianskeho štátu na vyplatenie náhrad za služby vo verejnom záujme.

⁽²¹¹⁾ Prvý súbor prevodov sa posudzoval v rozhodnutí (EÚ) 2020/1412 (pozri odôvodnenie 417 a ďalšie daného rozhodnutia).

⁽²¹²⁾ Prostriedky fondu *Fondo Aree Sottoutilizzate*, pozri odôvodnenie 102 písm. b).

- (344) Vzhľadom na uvedené skutočnosti Komisia dospieva k záveru, že zdroje fondu FAS sú len zdrojom financovania, ktorý štátu umožňuje vyplatiť náhrady za služby vo verejnom záujme (poskytnuté na základe predĺženého pôvodného dohovoru), a nie sú samostatným opatrením, ktoré môže spoločnosť Caremar využívať popri týchto náhradách za služby vo verejnom záujme. Možné použitie zdrojov z fondu FAS preto nepredstavuje štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ.

9.1.4. Záver o existencii pomoci

- (345) Na základe uvedeného posúdenia Komisia zistila, že:

- náhrady poskytnuté spoločnosti Caremar za prevádzkovanie námorných trás v období od 1. januára 2009 do 31. júla 2012 (t. j. predĺženia pôvodného dohovoru) a prioritizácia spojená s poskytovaním uvedených služieb predstavujú štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ,
- uzavretie novej zmluvy o službách vo verejnom záujme na obdobie od 16. júla 2015 do 15. júla 2024 zviazané s privatizáciou spoločnosti Caremar a prioritizácia spojená s poskytovaním uvedených služieb sú v súlade so štyrmi kritériami rozsudku vo veci Altmark, a preto nepredstavujú štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ,
- keďže spoločnosť Caremar nepoužila finančné prostriedky určené na modernizáciu lodí na účely likvidity, ako umožňoval zákon č. 163/2010, toto opatrenie nepredstavuje štátnu pomoc v prospech spoločnosti Caremar v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ,
- oslobodenia od dane spojené s procesom privatizácie spoločnosti Caremar nepredstavujú štátnu pomoc v prospech spoločnosti Caremar alebo SNAV/Rifim v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ,
- možnosť použiť zdroje fondu FAS na plnenie potrieb likvidity, ako sa stanovuje zákonom č. 163/2010, nepredstavuje štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ.

9.2. Zákonnosť pomoci

- (346) Opatrenia pomoci v rozsahu pôsobnosti tohto rozhodnutia nadobudli účinnosť pred formálnym schválením Komisiou. Pokiaľ preto neboli tieto opatrenia pomoci vyňaté z notifikačnej povinnosti podľa rozhodnutia 2005/842/ES alebo rozhodnutia 2012/21/EÚ, Taliansko ich poskytlo v rozpore s článkom 108 ods. 3 ZFEÚ ⁽²¹³⁾.

9.3. Zlučiteľnosť pomoci

- (347) Zlučiteľnosť náhrad za služby vo verejnom záujme poskytnutých spoločnosti Caremar na základe predĺženia pôvodného dohovoru a s tým spojenou prioritizáciou sa musí posúdiť vzhľadom na článok 106 ods. 2 ZFEÚ.
- (348) Ako už bolo uvedené (oddiel 3.1.1), predĺženie pôvodného dohovoru po konci roka 2008 sa uskutočnilo následnými právnymi aktmi takto:
- a) zákonným dekrétom č. 207/2008, zmeneným na zákon č. 14/2009, sa stanovilo predĺženie pôvodného dohovoru od 1. januára 2009 do 31. decembra 2009;
 - b) zákonným dekrétom č. 135/2009, zmeneným na zákon č. 166/2009, sa stanovilo okrem iného predĺženie pôvodného dohovoru od 1. januára 2010 do 30. septembra 2010;
 - c) zákonným dekrétom č. 125/2010, zmeneným na zákon č. 163/2010, sa stanovilo ďalšie predĺženie pôvodného dohovoru od 1. októbra 2010 do ukončenia procesov privatizácie spoločností Tirrenia a Siremar.
- (349) Vzhľadom na to Komisia konštatuje, že uvedené tri predĺženia predchádzajú nadobudnutiu účinnosti rozhodnutia 2012/21/EÚ 31. januára 2012 a rámca SVHZ z roku 2011. V článku 10 rozhodnutia 2012/21/EÚ a v bode 69 rámca SVHZ z roku 2011 sa však uvádzajú pravidlá, ktorými sa stanovuje ich uplatňovanie aj na pomoc poskytnutú pred nadobudnutím ich účinnosti.

⁽²¹³⁾ Komisia posúdi, či to tak skutočne bolo, v oddiele 5.3.1.

- (350) V článku 10 písm. a) rozhodnutia 2012/21/EÚ sa konkrétne stanovuje, že: „akákoľvek schéma pomoci, ktorá nadobudla účinnosť pred nadobudnutím účinnosti tohto rozhodnutia [t. j. pred 31. januárom 2012] a bola zlučiteľná so spoločným trhom a vyňatá z notifikačnej povinnosti v súlade s rozhodnutím [o SVHZ z roku 2005], je naďalej zlučiteľná s vnútorným trhom a vyňatá z notifikačnej povinnosti počas ďalšieho obdobia dvoch rokov“. To znamená, že pomoc, ktorá bola poskytnutá v období od nadobudnutia účinnosti rozhodnutia 2005/842/ES 19. decembra 2005 do nadobudnutia účinnosti rozhodnutia 2012/21/EÚ 31. januára 2012, sa bude považovať za zlučiteľnú s vnútorným trhom, ale len od dátumu, ku ktorému bola poskytnutá, do 30. januára 2014 vrátane. V článku 10 písm. b) sa ďalej stanovuje, že: „akákoľvek pomoc, ktorá nadobudla účinnosť pred nadobudnutím účinnosti tohto rozhodnutia [t. j. pred 31. januárom 2012] a nebola zlučiteľná so spoločným trhom ani vyňatá z notifikačnej povinnosti v súlade s rozhodnutím 2005/842/ES, avšak spĺňa podmienky stanovené v tomto rozhodnutí, je zlučiteľná s vnútorným trhom a vyňatá z notifikačnej povinnosti“.
- (351) Pokiaľ ide o rámec SVHZ z roku 2011, v jeho bodoch 68 a 69 sa špecifikuje, že Komisia bude uplatňovať zásady uvedené v tomto rámci na všetky notifikované projekty pomoci bez ohľadu na to, či sa notifikácia uskutočnila 31. januára 2012 alebo po ňom, ako aj na všetku neoprávnenú pomoc, o ktorej prijme rozhodnutie po 31. januári 2012, a to aj vtedy, ak bola táto pomoc poskytnutá pred 31. januárom 2012. V druhom uvedenom prípade sa neuplatňujú ustanovenia bodov 14, 19, 20, 24, 39 a 60 rámca SVHZ z roku 2011.
- (352) Vzhľadom na uvedené skutočnosti znamenajú opísané pravidlá uplatňovania rozhodnutia 2005/842/ES a rozhodnutia 2012/21/EÚ, ako aj rámca SVHZ z roku 2011, že náhrady poskytnuté za služby vo verejnom záujme spoločnosti Caremar v období od 1. januára 2009 do 31. júla 2012 počas platnosti predĺženého pôvodného dohovoru je možné posudzovať podľa rozhodnutia 2005/842/ES, prípadne, ak sa na pomoc nevzťahuje rozhodnutie 2005/842/ES, podľa rámca SVHZ z roku 2011 (bez zohľadnenia ustanovení bodov 14, 19, 20, 24, 39 a 60 rámca SVHZ z roku 2011, keďže všetky predĺženia pôvodného dohovoru boli prijaté pred 31. januárom 2012) ⁽²¹⁴⁾.
- (353) Komisia konštatuje, že rozhodnutie 2005/842/ES aj rozhodnutie 2012/21/EÚ sa uplatňujú len na štátnu pomoc vo forme náhrady za služby vo verejnom záujme pre námorné spojenia na ostrovy, na ktorých priemerná ročná preprava počas dvoch účtovných období predchádzajúcich obdobiu, v ktorom bola SVHZ pridelená, nepresiahne 300 000 cestujúcich.
- (354) Údaje predložené Talianskom (pozri tabuľky 3 a 9 v odôvodneniach 175 a 176) neumožňujú dospieť k záveru, že priemerná ročná osobná doprava počas dvoch účtovných období predchádzajúcich jednotlivým predĺženiam pôvodného dohovoru nepresiahla 300 000 cestujúcich. V skutočnosti sú poskytnuté údaje buď nad danou prahovou hodnotou ⁽²¹⁵⁾, alebo sú neúplné ⁽²¹⁶⁾.
- (355) Preto Komisia posúdi, či náhrady za služby vo verejnom záujme poskytnuté spoločnosti Caremar za prevádzkovanie námorných trás podľa predĺženého pôvodného dohovoru (t. j. osem trás v Neapolskom zálive prevádzkovaných v období od 1. januára 2009 do 31. júla 2012 a tri trasy na Pontinských ostrovoch prevádzkované v období od 1. januára 2009 do 31. mája 2011) vyhovujú podmienkam rámca SVHZ z roku 2011. Ako bolo uvedené v odôvodnení 351, keďže pomoc bola poskytnutá pred 31. januárom 2012 (t. j. pred nadobudnutím účinnosti rámca SVHZ z roku 2011), rámec SVHZ z roku 2011 sa naďalej uplatňuje s výnimkou ustanovení bodov 14, 19, 20, 24, 39 a 60.

⁽²¹⁴⁾ Pôvodný dohovor bol trikrát predĺžený: 30. decembra 2008 (do 31. decembra 2009), 25. septembra 2009 (do 30. septembra 2010) a 5. augusta 2010 (do 31. júla 2012).

⁽²¹⁵⁾ To je prípad osobnej dopravy na trasách Capri/Sorrento v roku 2009 a 2010 a Capri/Neapol v rokoch 2009, 2010, 2011 a 2012.

⁽²¹⁶⁾ Pokiaľ ide o prvé a druhé predĺženie (30. decembra 2008 a 25. septembra 2009), Taliansko neposkytlo údaje za dva roky predchádzajúce príslušnému predĺženiu. Pokiaľ ide o tretie predĺženie (5. augusta 2010), Taliansko poskytlo údaje za roky 2009 a 2010, nie však za rok 2008. V každom prípade predstavujú jediné zmysluplné údaje za dané roky údaje týkajúce sa trás Capri/Sorrento a Capri/Neapol, zatiaľ čo v prípade ostatných trás boli poskytnuté v agregovanej podobe, t. j. v prípade trasy Ischia/Procida/Neapol bez oddelenia segmentov Ischia/Procida, Procida/Neapol a Ischia/Neapol a v prípade trasy Ischia/Procida/Pozzuoli bez oddelenia segmentu Procida/Pozzuoli. Pokiaľ ide o rok 2010, s výnimkou trás Capri/Sorrento a Capri/Neapol, sa údaje poskytli v agregovanej podobe.

9.3.1. Skutočná SVHZ

- (356) Podľa bodu 12 rámca SVHZ z roku 2011 „[p]omoc sa musí poskytnúť na skutočné a riadne definované služby všeobecného hospodárskeho záujmu v zmysle článku 106 ods. 2 zmluvy“. V bode 13 sa objasňuje, že „[č]lenské štáty nemôžu spájať osobitné záväzky služieb vo verejnom záujme so službami, ktoré už sú alebo môžu byť poskytované v uspokojivej miere a za podmienok – napr. pokiaľ ide o cenu, objektívne znaky kvality, kontinuitu a prístup k službe – zlučiteľných s verejným záujmom, ako ho definuje štát, podnikmi pôsobiacimi za bežných trhových podmienok. Pokiaľ ide o otázku, či môže službu poskytnúť trh, posúdenie Komisie je obmedzené na kontrolu, či členský štát neurobil pri definícii zjavnú chybu, ak sa v právnych predpisoch Únie nenachádzajú prísnejšie ustanovenia.“ V bode 56 rámca pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011 sa napokon odkazuje na „[široký priestor] pre voľné uváženie členských štátov“, pokiaľ ide o povahu služieb, ktoré by mohli byť klasifikované ako SVHZ.
- (357) Posúdenie toho, či sú SVHZ skutočné, sa musí vykonať aj vzhľadom na oznámenie o SVHZ (pozri odôvodnenia 170 a 186), nariadenie (EHS) č. 3577/92 (pozri odôvodnenia 173, 174 a 175) a judikatúru (pozri odôvodnenia 176 a 177). Komisia preto musí v prípade obdobia predĺženia posudzovať:
- a) či existoval **dopyt používateľov**;
 - b) či tento dopyt nedokázali uspokojiť účastníci trhu bez existencie záväzkov uložených orgánmi verejnej moci (**existencia zlyhania trhu**);
 - c) že na nápravu tohto nedostatku nestačilo len využitie záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme (**najmenej škodlivý prístup**).

Dopyt používateľov

- (358) Na základe predĺženého pôvodného dohovoru bolo spoločnosti Caremar zverené poskytovanie pravidelných služieb námornej dopravy cestujúcich, vozidiel (vrátane záchranných) za vopred stanovené sadzby trajektmi a rýchlymi plavidlami (čiže rýchlotrajektmi TMV v prípade zmiešaných služieb alebo plavidlami na nosných krídlach v prípade služieb výlučnej osobnej dopravy) podľa cestovných poriadkov uvedených v programe námornej dopravy vypracovanom regiónom Kampánia, ako sa uvádza v oddiele 3.3.1. Záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme uložené spoločnosti Caremar sa týkali obsluhovaných prístavov, druhu plavidiel pridelených na námorné spojenia prevádzkované v rámci režimu služieb vo verejnom záujme, frekvencie, cestovných poriadkov a kontinuity služieb, kvality služieb a maximálneho cestovného (pozri odôvodnenia 40 až 44). Záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme uložené spoločnosti Caremar v čase predĺženia (t. j. 1. januára 2009, 1. januára 2010 a 1. októbra 2010) boli rovnaké ako záväzky poskytované na základe pôvodného dohovoru (pozri odôvodnenie 37).
- (359) Komisia najprv pripomína, že Taliansko uložilo záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme stanovené v pôvodnom dohovore najmä s cieľom zabezpečiť územnú kontinuitu medzi pevninou a ostrovmi a prispieť k hospodárskemu rozvoju dotknutých ostrovov prostredníctvom pravidelných a spoľahlivých služieb námornej dopravy. Komisia už dospela k záveru (pozri odôvodnenie 242), že to sú skutočne legitímne ciele verejného záujmu.
- (360) Pokiaľ ide o dopyt používateľov, úvahy vyjadrené už v odôvodneniach 243 a 244 sa uplatňujú aj na predĺžený pôvodný dohovor. V skutočnosti z podrobných štatistík o jednotlivých trasách, ktoré poskytlo Taliansko o cestujúcich, vozidlách a náklade prepravovaných spoločnosťou Caremar v rokoch 2009 až 2012, vyplýva, že trasy obsluhované spoločnosťou Caremar boli charakterizované značným dopytom, ktorý zostal stabilný v čase (pozri odôvodnenie 174).

Existencia zlyhania trhu

- (361) Pokiaľ ide o existenciu zlyhania trhu na trasách obsluhovaných v Neapolskom zálive spoločnosťou Caremar, z dôvodov vysvetlených v odôvodneniach 362 až 366 sa Komisia domnieva, že záver, ku ktorému dospela, pokiaľ ide o situáciu v oblasti hospodárskej súťaže v čase zverenia novej zmluvy o záväzkoch vo verejnom záujme (pozri odôvodnenie 259), sa uplatňuje aj na obdobie 2009 – 2012, t. j. v čase predĺženia pôvodného dohovoru.
- (362) Po prvé boli trasy so službami vo verejnom záujme prevádzkované v Neapolskom zálive spoločnosťou Caremar počas obdobia predĺženia pôvodného dohovoru (t. j. v období od 1. januára 2009 do 31. júla 2012) rovnaké ako trasy, ktoré jej boli zverené podľa novej zmluvy o službách vo verejnom záujme [pozri odôvodnenia 34 písm. a) a 84], pričom záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme uložené spoločnosti Caremar v danom období sa len veľmi okrajovo líšili od záväzkov uložených na základe novej zmluvy o službách vo verejnom záujme, pokiaľ ide o frekvencie a cestovné poriadky, ako sa opisuje v odôvodnení 39. V skutočnosti sa na spoločnosť Caremar podľa novej zmluvy o službách vo verejnom záujme aj predĺženého pôvodného dohovoru vzťahovali tie isté povinnosti, pokiaľ ide o kontinuitu, frekvenciu, pravidelnosť a presnosť, ako aj povinnosti, pokiaľ ide o druh a kapacitu plavidiel pridelených na trasy, na ktoré sa vzťahovali záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme, povinnosti v oblasti cestovného a povinnosti v oblasti kvality služieb.

(363) Pokiaľ ide o frekvencie a cestovné poriadky, región Kampánia stanovil rozhodnutím regionálnej rady č. 443 z 9. augusta 2011, v znení zmien rozhodnutia regionálnej rady č. 857 z 30. decembra 2011, príslušný program námornej dopravy pre spoločnosti Caremar na týchto trasách na obdobie od 16. januára 2012 do 31. júla 2012. Daný program bol rovnaký ako program, na základe ktorého boli uložené povinnosti podľa novej zmluvy o službách vo verejnom záujme (pozri odôvodnenia 83 až 85). Od 1. januára 2009 do 15. januára 2012 sa na spoločnosť Caremar vzťahoval program námornej dopravy stanovený regiónom Kampánia v rozhodnutí regionálnej rady č. 548 z 1. apríla 2007, ktorý bol prijatý na základe pôvodného dohovoru (pozri odôvodnenie 36). Komisia konštatuje, že rozdiely medzi programom z roku 2007 a programom z roku 2011 (ako sa opisujú v odôvodnení 39) boli veľmi malé a diktované potrebou čo najviac priblížiť služby spoločnosti Caremar potrebám miestneho obyvateľstva v oblasti námornej dopravy. Ako vysvetlilo Taliansko (odôvodnenia 178 až 181), procedurálny rámec na vymedzenie záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme v odvetví námornej dopravy regiónom Kampánia sa stanovuje v článku 17 regionálneho zákona č. 3 z 28. marca 2002, podľa ktorého sa musí pravidelne overovať, prípadne aktualizovať, rozsah záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme uložených prevádzkovateľom námornej dopravy vrátane spoločnosti Caremar. Vzhľadom na to región Kampánia v roku 2010 začal verejnú konzultáciu o rozsahu záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme prevádzkovaných spoločnosťou Caremar podľa predĺženého pôvodného dohovoru, ktorá viedla k aktualizácii frekvencií a cestovných poriadkov, a to nielen v prípade spoločnosti Caremar, ale aj všetkých poskytovateľov služieb v rámci záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme v Neapolskom zálive, ktorí boli schválení podľa rozhodnutia regionálnej rady č. 443 z 9. augusta 2011. Uvedená aktualizácia bola ďalej mierne upravená rozhodnutím regionálnej rady č. 857 z 30. decembra 2011, pokiaľ ide o služby spoločnosti Caremar, aby sa zohľadnili ďalšie požiadavky obce Procida, ktorá sa domnievala, že v rámci programu námornej dopravy schváleného rozhodnutím regionálnej rady č. 443 z 9. augusta 2011 nie je dostatočne obsluhovaná.

(364) Ako vysvetlilo Taliansko (pozri odôvodnenie 184), situácia v oblasti hospodárskej súťaže na ôsmich trasách prevádzkovaných spoločnosťou Caremar v Neapolskom zálive od 1. januára 2009 do 15. januára 2012, t. j. v čase predĺženia pôvodného dohovoru, bola veľmi podobná situácii v období 2012 – 2015, t. j. pred zverením novej zmluvy o službách vo verejnom záujme, posudzovanej v odôvodneniach 249 až 259. Na základe výnimky, ako ju uviedlo Taliansko (odôvodnenie 183), bola v období od konca decembra 2010 do 1. októbra 2011 spoločnosť Caremar jediným prevádzkovateľom námornej dopravy, ktorý v rámci záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme obsluhoval trasy Capri/Sorrento, Capri/Neapol, Ischia/Neapol, Ischia/Procida/Neapol, Ischia/Procida/Pozzuoli, Ischia/Procida a Procida/Neapol; zatiaľ čo spoločnosti Gestour a Procida Line prevádzkovali v rámci záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme trasu Procida/Pozzuoli, keďže všetci ostatní prevádzkovatelia lodnej dopravy odmietli poskytovať v danom období služby v rámci záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme. V danom období musel región Kampánia zvýšiť rozsah záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme uložených spoločnosti Caremar (pokiaľ ide o frekvencie a cestovné poriadky), aby vyriešil náhle prerušenie poskytovania služieb poskytovaných niektorými konkurentmi spoločnosti Caremar. Uvedené náhle prerušenie jednoznačne znamená, že na služby v rámci záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme poskytované konkurentmi spoločnosti Caremar sa miestne obyvateľstvo nemohlo v plnej miere spoliehať.

(365) Vzhľadom na uvedené skutočnosti a aj na základe informácií poskytnutých konkurentmi spoločnosti Caremar v ich pripomienkach (pozri odôvodnenia 150, 151, 161 a 168) Komisia konštatuje toto:

- a) v prípade trasy **Capri/Sorrento** bola spoločnosť Caremar v období 2009 – 2011 jediným prevádzkovateľom poskytujúcim na tejto trase služby zmiešanej dopravy celoročne. Konkurenti spoločnosti Caremar v skutočnosti poskytovali buď iba služby osobnej námornej dopravy (to bol prípad spoločností NLG a Alimar⁽²¹⁷⁾), alebo prevádzkovali aj služby zmiešanej dopravy, ale iba v letnom období (to bol prípad spoločností SNAV⁽²¹⁸⁾ a Aligruson⁽²¹⁹⁾). Vzhľadom na to, že služby poskytované spoločnosťami SNAV a Aligruson zostali v období 2009 – 2012 nezmenené [pozri odôvodnenie 185 písm. a)] a že služby spoločnosti Caremar sa zmenili v rokoch 2009 až 2012 iba veľmi okrajovo, a to najmä v dôsledku obmedzených úprav cestovných poriadkov [pozri odôvodnenie 39 písm. a)], sa Komisia domnieva, že Taliansko sa nedopustilo zjavnej chyby, keď sa domnievalo, že na tejto trase so službami zmiešanej námornej dopravy existovalo zlyhanie trhu;

⁽²¹⁷⁾ Spoločnosť Alimar pôsobila iba v rokoch 2009 a 2010.

⁽²¹⁸⁾ Pokiaľ ide o služby zmiešanej dopravy, spoločnosť SNAV mala povolenie prevádzkovať desať denných plavieb rýchlotrajektom TMV (šesť z Capri do Sorrenta o 7.35 hod., 9.15 hod., 12.10 hod., 15.55 hod., 17.40 hod. a 18.05 hod. a štyri zo Sorrenta na Capri o 8.10 hod., 11.25 hod., 13.50 hod. a 16.35 hod.), ale iba v letnom období (konkrétne od 1. apríla do 3. novembra).

⁽²¹⁹⁾ Pokiaľ ide o služby zmiešanej dopravy, spoločnosť Aligruson mala povolenie prevádzkovať štyri denné plavby (dve zo Sorrenta na Capri o 11.30 hod. a 14.00 hod. a dve z Capri do Sorrenta o 12.30 hod. a 18.05 hod.), ale iba v letnom období.

- b) v prípade trasy **Capri/Neapol** bola spoločnosť Caremar v období 2009 – 2011 jediným prevádzkovateľom poskytujúcim na tejto trase služby zmiešanej dopravy celoročne. V skutočnosti konkurenti spoločnosti Caremar na trase (SNAV, NLG, Neapolis a Metrò del Mare) poskytovali iba služby osobnej námornej dopravy, a nie vždy celoročne [pozri odôvodnenie 185 písm. b)]. Ako bolo vysvetlené v odôvodnení 252, služby osobnej dopravy sa nemohli považovať za alternatívu k službám zmiešanej dopravy, pretože ponechávali neobsluženú časť dopytu používateľov, t. j. dopyt po preprave vozidiel (vrátane sanitiek) a poštových zásielok. Okrem toho sa v rokoch 2009 a 2010 neposkytovali celoročne žiadne služby osobnej dopravy denne za trhových podmienok (iba v rámci záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme). V roku 2011 začali účastníci trhu prevádzkovať niektoré služby za trhových podmienok celoročne, konkrétne päť plavieb spoločnosť Neapolis (z Capri o 8.50 hod., 14.10 hod. a 17.30 hod. a z Neapola o 10.00 hod. a 16.05 hod.) a dve plavby spoločnosť NLG (z Capri o 9.35 hod. a o 11.35 hod.), ktoré samotné však nestačili na zaručenie kontinuity medzi Capri a pevninou. Po prvé sa žiadna z týchto služieb neposkytovala skoro ráno (t. j. medzi 5.00 hod. a 8.30 hod.), čo je čas dňa, keď tieto služby najviac potrebujú tí, ktorí denne dochádzajú za prácou alebo štúdiom. Po druhé boli trhové služby zamerané najmä na uspokojenie dopytu turistov, keďže sa poskytovali v časoch dňa nevhodných pre študentov a pracovníkov. Konkurenti spoločnosti Caremar v skutočnosti väčšinu plavieb celoročne poskytovali v rámci záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme, z čoho vyplýva, že v zásade by ich trh neplnil bez formálneho uloženia tejto povinnosti orgánmi verejnej moci. Ako však vysvetlilo Taliansko, ani uložením záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme sa služby nezaručili, čo vyplýva zo skutočnosti, že od konca decembra 2010 do 1. októbra 2011 konkurenti spoločnosti Caremar prestali poskytovať služby v rámci záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme na niekoľkých trasách vrátane trasy Capri/Neapol [pozri odôvodnenie 183 písm. b)]. Vzhľadom na to sa Komisia domnieva, že Taliansko sa nedopustilo zjavej chyby, keď sa domnievalo, že na tejto trase so službami zmiešanej námornej dopravy existovalo zlyhanie trhu;
- c) v prípade priamej trasy **Ischia/Neapol** spoločnosť Caremar v období 2009 – 2011 poskytovala služby zmiešanej dopravy trajektmi, ktorými konkurovala spoločnosti Medmar, a služby osobnej dopravy plavidlami na nosných krídlach, ktorými konkurovala spoločnosti Alilauro. Zo situácie v oblasti hospodárskej súťaže opísanej Talianskom [pozri odôvodnenie 185 písm. c)] vyplýva, že služby poskytované konkurentmi spoločnosti Caremar neboli dostatočné na uspokojenie potrieb miestneho obyvateľstva vo verejnom záujme. Po prvé konkurenti spoločnosti Caremar neposkytovali na tejto priamej trase žiadne služby za trhových podmienok a služby v rámci záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme sa poskytovali iba v lete (to bol prípad služieb zmiešanej dopravy poskytovaných spoločnosťou Medmar od 1. januára 2009 do 30. septembra 2011) alebo v každom prípade v iných časoch dňa ako služby poskytované spoločnosťou Caremar⁽²²⁰⁾. Z tohto dôvodu sa Komisia domnieva, že Taliansko sa nedopustilo zjavej chyby, keď sa domnievalo, že na tejto trase so službami zmiešanej námornej dopravy a osobnej dopravy existovalo zlyhanie trhu. Tento záver platí aj vtedy, keby sa priame spojenie Ischia/Neapol nahradilo spojením s jednou zastávkou na Procide, a to aj napriek odlišnej dĺžke cesty⁽²²¹⁾. V skutočnosti, ako sa vysvetľuje v odôvodnení 365 písm. d), neboli služby poskytované konkurentmi spoločnosti Caremar na trase Ischia/Procida/Neapol dostatočné na to, aby sa nimi zabezpečili dostatočne pravidelné spojenia medzi Ischiou a Neapolom;
- d) v prípade trasy **Ischia/Procida/Neapol** bola v období 2009 – 2011 spoločnosť Caremar jediným prevádzkovateľom lodnej dopravy, ktorý na trase celoročne poskytoval dostatočný počet služieb (zmiešanej a osobnej) dopravy denne. Pokiaľ ide o služby zmiešanej dopravy, na trase nepôsobila žiadna lodná spoločnosť celoročne za trhových podmienok; spoločnosť Medmar, ktorá bola jedinou ďalšou spoločnosťou poskytujúcou na trase služby zmiešanej dopravy, v skutočnosti pôsobila v rámci záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme, pričom podľa Talianska tieto záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme, ktoré sa v každom prípade mali plniť v iných časoch dňa ako v časoch obsluhovaných spoločnosťou Caremar [pozri odôvodnenie 185 písm. d)], aj tak neboli splnené. Pokiaľ ide o služby osobnej dopravy, jediná

⁽²²⁰⁾ Pokiaľ ide o služby zmiešanej dopravy poskytované celoročne, spoločnosť Caremar z Ischie prevádzkovala plavby o 8.45 hod., zatiaľ čo spoločnosť Medmar (od 1. októbra 2011) o 17.00 hod. v lete a o 16.35 hod. v zime; z Neapola spoločnosť Caremar prevádzkovala plavby o 16.05 hod. a 20.25 hod., zatiaľ čo spoločnosť Medmar (od 1. októbra 2011) o 8.35 hod., 14.10 hod. a 18.30 hod. Pokiaľ ide o služby osobnej dopravy poskytované celoročne, spoločnosť Caremar z Neapola prevádzkovala od 1. januára 2009 do 30. septembra 2011 plavby o 7.50 hod. a 18.15 hod., zatiaľ čo spoločnosť Alilauro od 1. januára 2009 do 30. septembra 2011 o 9.35 hod. a od 1. októbra 2011 o 7.35 hod. a 20.10 hod.; z Ischie spoločnosť Caremar prevádzkovala od 1. januára 2009 do 30. septembra 2011 plavby o 6.50 hod. a 8.50 hod., zatiaľ čo spoločnosť Alilauro neprevádzkovala celoročne z Ischie v období od 1. januára 2009 do 30. septembra 2011 žiadne plavby. Od 1. októbra 2011, keď spoločnosť Alilauro začala celoročne poskytovať služby v rámci záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme z Ischie do Neapola, spoločnosť Caremar služby osobnej dopravy z Ischie do Neapola neposkytovala.

⁽²²¹⁾ Pokiaľ ide o služby zmiešanej dopravy trajektmi, zastávka na Procide predĺži cestu približne o 15 minút (na priamej trase Ischia/Neapol trvá 1 hod. 25 min.). Pokiaľ ide o služby osobnej dopravy plavidlami na nosných krídlach, zastávka na Procide predĺži cestu približne o 30 minút (na priamej trase Ischia/Neapol trvá 45 min.).

ďalšia spoločnosť poskytujúca služby osobnej dopravy na trase, SNAV, poskytovala celoročne iba jednu plavbu denne (všetky ostatné plavby sa sústredili do letného obdobia), konkrétne plavbu s odchodom z Ischie (Casamicciola) o 9.45 hod. a z Procidy o 10.05 hod. Táto služba jednoznačne nestačila na uspokojenie potrieb miestneho obyvateľstva v oblasti námornej dopravy, keďže sa poskytovala v čase dňa, ktorý nevyhovoval potrebám tých, ktorí dochádzajú z Ischie (najmä pracovníkov a študentov), a iba jedným smerom. Na druhej strane, ako bolo uvedené v odôvodnení 39 písm. d), spoločnosť Caremar musela od 1. januára 2009 do 31. septembra 2011 celoročne zabezpečovať osem služieb osobnej dopravy denne a od 1. októbra 2011 celoročne desať služieb osobnej dopravy denne v časoch dňa vhodných pre tých, ktorí dochádzajú za prácou a štúdiom⁽²²²⁾, pričom v období od 1. júna do 30. septembra⁽²²³⁾ sa pridali ďalšie dve plavby. Z tohto dôvodu sa Komisia domnieva, že Taliansko sa nedopustilo zjavnej chyby, keď sa domnievalo, že na tejto trase so službami zmiešanej námornej dopravy a osobnej dopravy existovalo zlyhanie trhu.

- e) v prípade trasy **Ischia/Procida/Pozzuoli** spoločnosť Caremar v období 2009 – 2011 poskytovala služby zmiešanej dopravy trajektmi, ktorými konkurovala spoločnosti Medmar. Zo situácie v oblasti hospodárskej súťaže opísanej Talianskom [pozri odôvodnenie 185 písm. e)] vyplýva, že služby poskytované spoločnosťou Medmar so zastávkou na Procide neboli dostatočné na uspokojenie potrieb miestneho obyvateľstva vo verejnom záujme, keďže sa poskytovali s veľmi obmedzenou frekvenciou (raz denne celoročne v rámci záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme s dodatočnou plavbou z Ischie o 7.30 hod. počas školského roka za trhových podmienok) a sústredili sa na skoré ranné časy, čím sa zvyšok dňa ponechával neobsluhovaný⁽²²⁴⁾. Z tohto dôvodu sa Komisia domnieva, že Taliansko sa nedopustilo zjavnej chyby, keď sa domnievalo, že na tejto trase so službami zmiešanej námornej dopravy existovalo zlyhanie trhu;
- f) v prípade trasy **Ischia/Procida** Komisia konštatuje, že v období 2009 – 2011 nemusela spoločnosť Caremar poskytovať žiadne služby okrem tých, ktoré už poskytovala na trasách Ischia/Procida/Pozzuoli a Ischia/Procida/Neapol [pozri odôvodnenie 39 písm. f)]. Preto nie je potrebné posudzovať situáciu v oblasti hospodárskej súťaže v tomto segmente osobitne od situácie v oblasti hospodárskej súťaže, ktorá už bola opísaná v odôvodneniach 365 písm. d) a 365 písm. e), pokiaľ ide o trasy Ischia/Procida/Neapol a Ischia/Procida/Pozzuoli;
- g) v prípade trasy **Procida/Pozzuoli** spoločnosť Caremar poskytovala v období 2009 – 2011 služby osobnej dopravy plavidlami na nosných krídlach, ktorými konkurovala spoločnostiam Procida Lines, Gestour a Ippocampo, ktoré na tejto trase prevádzkovali služby zmiešanej dopravy trajektmi. Služby spoločnosti Caremar a služby poskytované konkurentmi spoločnosti Caremar však neboli zameniteľné, keďže plavby plavidlami na nosných krídlach sú oveľa rýchlejšie ako plavby prevádzkované trajektmi (50-minútová cesta trajektom verzus 15-minútová cesta plavidlom na nosných krídlach). V každom prípade a bez ohľadu na mieru zameniteľnosti služieb osobnej a zmiešanej dopravy sa celoročné služby konkurentov spoločnosti Caremar, najmä spoločností Gestour a Procida Lines, keďže spoločnosť Ippocampo pôsobila iba v letnom období, poskytovali v iných časoch dňa ako služby spoločnosti Caremar⁽²²⁵⁾ [pozri odôvodnenie 185 písm. g)]. Z tohto dôvodu sa Komisia domnieva, že Taliansko sa nedopustilo zjavnej chyby, keď sa domnievalo, že na tejto trase so službami osobnej dopravy existovalo zlyhanie trhu;

⁽²²²⁾ Konkrétne z Neapola o **8.50** hod. (o 9.55 hod. do 1. októbra 2011), **11.45** hod., **13.10** hod., **15.10** hod. a o **18.15** hod. Z Ischie o **7.30** hod., **10.10**, **13.05** (o 12.00 hod. do 1. októbra 2011, **14.30** hod. (o 14.15 hod. do 1. októbra 2011), **16.30** hod. (o 16.15 hod. do 1. októbra 2011).

⁽²²³⁾ Konkrétne z Ischie na Procidu a následne do Neapola o **19.35** hod. (s odchodom z Procidy o 20.00 hod.) a z Neapola na Procidu a následne na Ischiu o **20.55** hod. (s odchodom z Procidy o 21.30 hod.).

⁽²²⁴⁾ Od 1. januára 2009 do 30. septembra 2011 poskytovala spoločnosť Medmar iba jednu službu za trhových podmienok, konkrétne z Ischie o **7.30** hod. počas školského roka (od 16. septembra do 14. júna) a dve služby celoročne v rámci záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme, konkrétne z Ischie (Casamicciola) o **2.30** hod. a z Pozzuoli o **4.10** hod.

⁽²²⁵⁾ Z Procidy spoločnosť Caremar celoročne prevádzkovala plavby o 8.25 hod. (8.10 hod. od 1. októbra 2011), zatiaľ čo spoločnosť Gestour celoročne prevádzkovala plavby o 6.50 hod., 9.30 hod., 11.20 hod., 14.05 hod. (do 30. septembra 2011), 17.05 hod. (do 30. septembra 2011) a 18.55 hod. a spoločnosť Procida Lines prevádzkovala plavby o 5.50 hod., 7.50 hod., 10.45 hod., 12.40 hod., 15.25 hod., 17.30 hod. a o 19.15 hod. Z Pozzuoli spoločnosť Caremar prevádzkovala plavbu o 8.55 hod. (8.50 hod. od 1. októbra 2011), zatiaľ čo spoločnosť Gestour celoročne prevádzkovala plavby o 6.00 hod., 8.30 hod., 10.35 hod., 12.55 hod., 15.05 hod. (do 30. septembra 2011), 17.55 hod. (do 30. septembra 2011) a o 19.50 hod. a spoločnosť Procida Lines prevádzkovala plavby o 5.05 hod., 7.05 hod., 9.25 hod. (do 30. septembra 2011), 11.50 hod., 13.35 hod., 16.25 hod., 18.25 hod. a o 20.00 hod.

- h) v prípade trasy **Procida/Neapol** spoločnosť Caremar v období 2009 – 2011 poskytovala služby osobnej dopravy plavidlami na nosných krídlach, ktorými konkurovala spoločnostiam SNAV a Medmar. Do 30. septembra 2011 však spoločnosť Medmar neposkytovala žiadne plavby okrem tých, ktoré už poskytovala na trase Ischia/Procida/Neapol, a spoločnosť SNAV poskytovala celoročne iba jednu plavbu okrem tých, ktoré už poskytovala na trase Ischia/Procida/Neapol (z Procidy o 7.35 hod.). Od 1. októbra 2011 spoločnosť Medmar poskytovala jednu plavbu denne okrem tých, ktoré už poskytovala na trase Ischia/Procida/Neapol (z Neapola o 00.20 hod.), a spoločnosť SNAV naďalej poskytovala celoročne iba jednu plavbu denne okrem tých, ktoré už poskytovala na trase Ischia/Procida/Neapol (z Neapola o 12.30 hod.). Všetky tieto plavby sa poskytovali v rámci záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme a v časoch dňa, ktoré sa líšili od časov obsluhovaných spoločnosťou Caremar ⁽²²⁶⁾ [pozri odôvodnenie 185 písm. h)]. Okrem toho ani pri zohľadnení služieb poskytovaných spoločnosťami SNAV a Medmar na trase Ischia/Procida/Neapol neexistoval prevádzkovateľ lodnej dopravy, ktorý by celoročne poskytoval služby osobnej dopravy na trase za trhových podmienok, a služby osobnej dopravy poskytované spoločnosťami Medmar a SNAV v rámci záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme neobsluhovali niektoré časové intervaly dňa, ktoré sú dôležité na zabezpečenie spojenia pre tých, ktorí denne dochádzajú za prácou alebo štúdiom (od 6.00 hod. do 7.00 hod. a od 8.00 hod. do 10.00 hod. z Procidy; od 7.00 hod. do 8.00 hod. a od 17.00 hod. do 18.00 hod. z Neapola). Z týchto dôvodov sa Komisia domnieva, že Taliansko sa nedopustilo zjavnej chyby, keď sa domnievalo, že na tejto trase so službami osobnej dopravy existovalo zlyhanie trhu.
- (366) Vzhľadom na uvedené skutočnosti sa Komisia domnieva, že záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme stanovené v predĺženom pôvodnom dohovore na prevádzkovanie trás v Neapolskom zálive sú odôvodnené skutočnou potrebou verejnosti na účely zaistenia územnej kontinuity. V skutočnosti v čase predĺženia pôvodného dohovoru (2009, 2010) neboli samotné trhové sily (ani po uložení záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme) dostatočné na plnenie potrieb verejnosti v oblasti služieb identifikovaných Talianskom, pokiaľ ide o ich frekvenciu, kontinuitu a pravidelnosť.
- (367) Pokiaľ ide o trasy na Pontinských ostrovoch, ako už bolo uvedené [pozri odôvodnenie 34 písm. b)], spoločnosť Caremar poskytovala služby osobnej a zmiešanej dopravy na trasách Ponza/Formia, Ponza/Anzio a Formia/Ventotene do 31. mája 2011. Záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme uložené spoločnosti Caremar na trasách na Pontinské ostrovy sa týkali obsluhovaných prístavov, druhu a kapacity plavidiel pridelených na námorné spojenia prevádzkované v rámci režimu služieb vo verejnom záujme, frekvencie poskytovania služieb a maximálneho cestovného [pozri odôvodnenia 36 písm. d), 36 písm. e), 36 písm. f) a 40 až 44].
- (368) Komisia konštatuje, že od 1. januára 2009 do 31. mája 2011 ponúkali služby osobnej dopravy na trasách Ponza/Formia, Ponza/Anzio a Formia/Ventotene dvaja ďalší prevádzkovatelia, Vetur a/alebo SNAP. Ako však vysvetlilo Taliansko, služby spoločností Vetur a SNAP sa nemohli považovať za zameniteľné so službami ponúkanými spoločnosťou Caremar, pokiaľ ide o kontinuitu a pravidelnosť (pozri odôvodnenie 186).
- (369) Konkrétne spoločnosť Vetur na trase **Ponza/Formia** celoročne prevádzkovala službu osobnej dopravy denne plavidlom na nosných krídlach v rámci záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme, zatiaľ čo spoločnosť Caremar prevádzkovala celoročne nielen jednu službu osobnej dopravy denne plavidlom na nosných krídlach, ale aj dve služby zmiešanej dopravy denne plavidlami [pozri odôvodnenie 36 písm. d)]. Služby poskytované spoločnosťou Vetur sa teda netýkali prepravy vozidiel a nákladu (napr. poštových zásielok), ktorá bola podľa Talianska mimoriadne dôležitá na zabezpečenie denného spojenia s pevninou pre tých, ktorí dochádzali do práce alebo za štúdiom s vozidlami. Pokiaľ ide o služby osobnej dopravy, Taliansko vysvetlilo [pozri odôvodnenie 185 písm. a)], že spoločnosť Caremar musela cez noc kotviť plavidlá na ostrove, aby mohla zabezpečovať prvú plavbu dňa a zaručovať denné spojenie s pevninou na účely štúdia a práce. Dostupnosť plavidiel na ostrove cez noc znamenala aj zabezpečenie námornej dopravy na pevninu v prípade urgentnej zdravotnej starostlivosti, ktorú nebolo možné zabezpečiť vrtuľníkmi. Komisia preto dospieva k záveru, že Taliansko sa nedopustilo zjavnej chyby, keď sa domnievalo, že na tejto trase existovalo zlyhanie trhu.

⁽²²⁶⁾ Konkrétne z Procidy do Neapola (40-minútová cesta) o **6.35** hod. a o **9.20** hod. (o 9.25 hod. od 1. októbra 2011 do 16. januára 2012) a z Neapola do Procidy (40-minútová cesta) o **7.30** hod. a o **17.45** hod. (o 17.30 hod. od 1. októbra 2011 do 16. januára 2012).

- (370) Na trase **Ponza/Anzio** prevádzkovala spoločnosť Vetur služby osobnej dopravy denne plavidlami na nosných krídlach za trhových podmienok v sezóne a v sobotu mimo sezóny v rámci záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme, zatiaľ čo spoločnosť Caremar poskytovala vysokorýchlostné služby osobnej dopravy denne v sezóne od pondelka do soboty a celoročne dve služby zmiešanej dopravy denne v nedeľu a cez sviatky [pozri odôvodnenie 36 písm. e)]. Taliansko vysvetlilo [pozri odôvodnenie 185 písm. b)], že záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme boli odôvodnené sociálnym a hospodárskym rozvojom a zamerané na zabezpečovanie celoročnej možnosti spätočnej cesty na Ponzu a z nej aspoň v nedeľu a cez sviatky pre cestujúcich s vozidlami (napr. na účely rodinných návštev). Komisia konštatuje, že služby poskytované spoločnosťou Vetur neuspokojovali potrebu služby prepravy vozidiel a nákladu (napr. poštových zásielok) vo verejnom záujme. Okrem toho sa služby osobnej dopravy spoločnosti Vetur poskytované počas sezóny za trhových podmienok zameriavali prevažne na sektor cestovného ruchu, zatiaľ čo prítomnosť spoločnosti Caremar mala uspokojovať potreby obyvateľov v oblasti dopravy, a to aj zabezpečovaním dostupného cestovného. Komisia preto dospieva k záveru, že Taliansko sa nedopustilo zjavnej chyby, keď sa domnievalo, že na tejto trase existovalo zlyhanie trhu.
- (371) Na trase **Formia/Ventotene** spoločnosť Vetur prevádzkovala jednu službu osobnej dopravy denne plavidlom na nosných krídlach mimo sezóny a ďalšiu plavbu každý pondelok v sezóne, obe v rámci záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme, a spoločnosť SNAP prevádzkovala jednu službu osobnej dopravy denne v sezóne plavidlom na nosných krídlach za trhových podmienok. Na druhej strane spoločnosť Caremar celoročne prevádzkovala dve služby zmiešanej dopravy a dve služby osobnej dopravy⁽²²⁷⁾ denne [pozri odôvodnenie 36 písm. f)]. Služby poskytované spoločnosťami Vetur a SNAP neuspokojovali potreby v oblasti prepravy vozidiel a nákladu (napr. poštových zásielok) vo verejnom záujme a v oblasti osobnej dopravy neboli dostatočné na zabezpečenie kontinuity s pevninou, keďže mali obmedzenú frekvenciu a pravidelnosť. Ako vysvetlilo Taliansko [pozri odôvodnenie 185 písm. c)], služby spoločnosti Caremar umožňovali obyvateľom cestovať na pevninu za prácou a štúdiom. Okrem toho, keďže plavidlá spoločnosti Caremar kotvili cez noc na ostrove, zabezpečovali námornú dopravu na pevninu v prípade urgentnej zdravotnej starostlivosti. Komisia preto dospieva k záveru, že Taliansko sa nedopustilo zjavnej chyby, keď sa domnievalo, že na tejto trase existovalo zlyhanie trhu.

Najmenej škodlivý prístup

- (372) Komisia konštatuje, že vzhľadom na plánovanú privatizáciu spoločnosti Caremar a s cieľom zabezpečiť kontinuitu služieb vo verejnom záujme, ktoré sa prevádzkovali podľa pôvodného dohovoru, sa Taliansko rozhodlo predĺžiť pôvodný dohovor nezmenený (okrem zmeny v metodike na určenie náhrad platnej od roku 2010).
- (373) Komisia prijíma, že dopyt používateľov nebolo možné uspokojiť iba uložením záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme bez vyplácania náhrad konkurentom spoločnosti Caremar na príslušných trasách. V skutočnosti nebol z už uvedených dôvodov (odôvodnenia 262 až 265) režim záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme platný v Neapolskom zálive v žiadnom prípade porovnateľný so záväzkami vyplývajúcimi zo služieb vo verejnom záujme uloženými spoločnosti Caremar na základe predĺženého pôvodného dohovoru. Je potrebné pripomenúť, že od konca decembra 2010 do 1. októbra 2011 prestali konkurenti spoločnosti Caremar (s výnimkou spoločností Gestour a Procida Lines) poskytovať služby v rámci záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme, za ktoré sa nevyplácali náhrady. Bez spoločnosti Caremar by väčšina trás v Neapolskom zálive zostala neobsluhovaná [pozri odôvodnenie 183 písm. b)]. Pokiaľ ide o trasy na Pontinské ostrovy, Komisia konštatuje, že ponuka ostatných prevádzkovateľov na týchto trasách nespĺňala (všetky) požiadavky na pravidelnosť, kontinuitu, kapacitu a cenu a že prevádzka väčšiny (ak nie všetkých) trás, najmä mimo sezóny, je stratová, takže bez náhrady za služby vo verejnom záujme by pravdepodobne vôbec nefungovali. Komisia zároveň akceptuje, že vzhľadom na proces privatizácie spoločnosti Caremar bolo predĺženie pôvodného dohovoru jediným spôsobom, ako zaručiť kontinuitu služieb vo verejnom záujme až do dokončenia privatizácie spoločnosti Caremar.

Záver

- (374) Komisia preto dospieva k záveru, že Taliansko sa pri vymedzení služieb, ktoré boli spoločnosti Caremar zverené ako SVHZ na trasách uvedených v odôvodneniach 365 a 367 až 371, nedopustilo zjavnej chyby. Pochybnosti, ktoré Komisia vyjadrila v rozhodnutiach o predĺžení z rokov 2011 a 2012, sú preto rozptýlené.

⁽²²⁷⁾ Štyri služby denne vždy v pondelok.

9.3.2. Potreba poverovacieho aktu, v ktorom sa špecifikujú záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme, a metódy výpočtu náhrad

- (375) Ako sa uvádza v oddiele 2.3 rámca SVHZ z roku 2011, koncepcia SVHZ v zmysle článku 106 ZFEÚ znamená, že predmetný podnik bol poverený prevádzkou SVHZ prostredníctvom jedného alebo viacerých úradných aktov.
- (376) V poverovacích aktoch sa musia špecifikovať najmä tieto skutočnosti: a) presná povaha záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme a ich trvanie; b) dotknutý podnik a územie; c) povaha výhradných práv; d) parametre na výpočet, kontrolu a prehodnotenie náhrad a e) opatrenia na predchádzanie vzniku nadmerných náhrad a na vrátenie akýchkoľvek nadmerných náhrad.
- (377) Komisia v rozhodnutí o začatí konania z roku 2011 a rozhodnutí o predĺžení z roku 2012 vyjadrila pochybnosti o tom, či sa v poverovacom akte uvádzal komplexný opis povahy záväzkov spoločnosti Caremar vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme v období predĺženia. Komisia však zároveň pripomenula, že rôzne prvky poverenia sa môžu nachádzať vo viacerých aktoch, a to bez spochybnenia primeranosti vymedzenia záväzkov. Počas obdobia predĺženia zahŕňal poverovací akt pre spoločnosť Caremar pôvodný dohovor (v znení zmien a predĺžení), rozhodnutie regionálnej rady č. 548 z 1. apríla 2007, v ktorom sa stanovujú záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme uložené spoločnosti Caremar, pokiaľ ide o druh plavidiel, frekvencie a cestovné poriadky do 30. septembra 2011, rozhodnutie regionálnej rady č. 443 z 9. augusta 2011, v ktorom sa stanovujú záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme uložené spoločnosti Caremar, pokiaľ ide o druh plavidiel, frekvencie a cestovné poriadky od 1. októbra 2011 do 15. januára 2012, a rozhodnutie regionálnej rady č. 857 z 30. decembra 2011, v ktorom sa stanovujú záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme uložené spoločnosti Caremar, pokiaľ ide o druh plavidiel, frekvencie a cestovné poriadky od 16. januára 2012 do 31. júla 2012 (pozri odôvodnenia 36 a 38), séria rozhodnutí Talianska *ad hoc*, rozhodnutie č. 111/2007 a zákon č. 166/2009.
- (378) Vzhľadom na uvedené skutočnosti Komisia najskôr konštatuje, že predĺžený pôvodný dohovor, ktorý tvorí poverovací akt spoločnosti Caremar, zostal plne v platnosti až do 31. júla 2012 (pozri odôvodnenie 348).
- (379) Podľa predĺženého pôvodného dohovoru sa v päťročných plánoch špecifikujú trasy a prístavy, ktoré sa majú obsluhovať, druh a kapacita plavidiel, ktoré sa majú používať na dotknutých spojeniach námornej dopravy, frekvencia služby a cestovné, ktoré sa má platiť, vrátane dotovaného cestovného, najmä pre obyvateľov ostrovných regiónov. Komisia konštatuje, že v roku 2007, t. j. pred prvým predĺžením pôvodného dohovoru, prijal región Kampánia prostredníctvom rozhodnutia regionálnej rady č. 548 z 1. apríla 2007 päťročný plán na obdobie 2007 – 2011, ktorý sa uplatňoval bez zmien čo do rozsahu záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme až do 30. septembra 2011. Tento plán teda platil aj v čase prvého predĺženia pôvodného dohovoru (v decembri 2008), druhého predĺženia pôvodného dohovoru (v septembri 2009) a tretieho predĺženia pôvodného dohovoru (v auguste 2010). Päťročný plán na obdobie 2011 – 2015 bol prijatý regiónom Kampánia prostredníctvom rozhodnutia regionálnej rady č. 443 z 9. augusta 2011 a upravený rozhodnutím regionálnej rady č. 857 z 30. decembra 2011, ktoré sa týkalo obdobia od 1. októbra 2011 do konca roka 2015. Päťročný plán na obdobie 2011 – 2015 sa uplatňoval bez zmien na obdobie, ktorého sa týkal pôvodný dohovor z 1. októbra 2011, až do uplynutia jeho platnosti 31. júla 2012. Komisia na základe toho dospieva k záveru, že záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme, ktoré musela v období predĺženia plniť spoločnosť Caremar, boli vymedzené dostatočne jasným spôsobom.
- (380) Komisia už v odôvodneniach 239 a 240 rozhodnutia o začatí konania z roku 2011 konštatovala, že parametre potrebné na výpočet výšky náhrad boli stanovené vopred a sú jasne opísané. Na rok 2009 sa v predĺženom pôvodnom dohovore (pozri odôvodnenia 48 až 52) uvádza najmä vyčerpávajúci a presný zoznam nákladových prvkov, na ktoré sa má prihliadať, ako aj metodika na výpočet návratnosti investovaného kapitálu prevádzkovateľa. Príslušná metodika na obdobie od 1. januára 2010 do 31. decembra 2012 sa stanovuje v rozhodnutí č. 111/2007 (pozri odôvodnenie 53). V rozhodnutí č. 111/2007 sa podrobnejšie špecifikujú zohľadnené nákladové prvky a návratnosť investovaného kapitálu. Predĺžený pôvodný dohovor zabezpečoval, aby náhrady vychádzali zo skutočných nákladov a príjmov, ktoré vznikli pri poskytovaní služieb vo verejnom záujme. Týmto spôsobom by sa dali zistiť nadmerné náhrady a dalo by sa im ľahko predísť. V príslušných prípadoch by potom štát mohol vymáhať nadmernú náhradu od spoločnosti Caremar.

- (381) Komisia sa na základe toho domnieva, že v období predĺženia pôvodného dohovoru sa v poverovacích aktoch stanovovalo jasné vymedzenie záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme, trvanie, príslušný podnik a územie, parametre na výpočet, kontrolu a prehodnotenie náhrad a opatrenia na predchádzanie vzniku nadmernej náhrady a na vrátenie takejto náhrady, ako sa vyžaduje podľa rámca SVHZ z roku 2011.

9.3.3. Trvanie obdobia poverenia

- (382) Ako sa uvádza v bode 17 rámca SVHZ z roku 2011, „[...] [t]rvanie obdobia poverenia by malo byť odôvodnené odkazom na objektívne kritériá, ako je potreba amortizovať neprevoditeľné fixné aktíva. V zásade by trvanie obdobia poverenia nemalo byť dlhšie ako obdobie potrebné na odpísanie najviac podstatného aktíva potrebného na poskytovanie služieb všeobecného hospodárskeho záujmu.“
- (383) Komisia konštatuje, že predĺženie pôvodného dohovoru bolo potrebné na zabezpečenie kontinuity služieb vo verejnom záujme do dokončenia privatizácie.
- (384) Vzhľadom na to, že trvanie predĺženia pôvodného dohovoru bolo opodstatnené potrebou privatizácie spoločnosti Caremar a že tieto predĺženia nespôsobili, že by trvanie obdobia poverenia poskytovaním SVHZ presiahlo obdobie potrebné na odpisovanie plavidiel využívaných spoločnosťou Caremar na poskytovanie SVHZ (ktoré môže presiahnuť 25 rokov), Komisia dospieva k záveru, že predĺžený pôvodný dohovor je v súlade s bodom 17 rámca SVHZ z roku 2011.

9.3.4. Dodržiavanie smernice 2006/111/ES

- (385) Podľa bodu 18 rámca SVHZ z roku 2011 „Pomoc sa bude pokladať za zlučiteľnú s vnútorným trhom na základe článku 106 ods. 2 zmluvy iba vtedy, ak podnik dodrží ustanovenia smernice 2006/111/ES [⁽²²⁸⁾] o transparentnosti finančných vzťahov členských štátov a verejných podnikov a o finančnej transparentnosti v niektorých podnikoch tam, kde sa táto smernica uplatňuje.“
- (386) V bode 44 rámca SVHZ z roku 2011 sa okrem toho vyžaduje: „Ak podnik vykonáva činnosti patriace do i mimo rámca služby všeobecného hospodárskeho záujmu, interné účty musia vykazovať samostatne náklady a príjmy spojené so službou všeobecného hospodárskeho záujmu a tie, ktoré súvisia s ostatnými službami v súlade so zásadami stanovenými v bode 31.“
- (387) Taliansko potvrdilo, že spoločnosť Caremar bola aktívna len pri poskytovaní služieb vo verejnom záujme podľa predĺženého pôvodného dohovoru. Preto sa spoločnosť Caremar nepovažuje za „podnik, od ktorého sa vyžaduje viesť oddelené účty“ podľa smernice 2006/111/ES ⁽²²⁹⁾ a nevzťahujú sa na ňu požiadavky na transparentnosť stanovené v článku 1 ods. 2 smernice 2006/111/ES, keďže tie sa týkajú iba podnikov vykonávajúcich aj iné činnosti ako služby vo všeobecnom hospodárskom záujme, ktorými je podnik poverený.
- (388) Pokiaľ ide o požiadavky na transparentnosť stanovené v článku 1 ods. 1 smernice 2006/111/ES, Komisia konštatuje, že z predĺženého pôvodného dohovoru jednoznačne vyplýva výška verejných finančných prostriedkov sprístupnených orgánmi verejnej moci spoločnosti Caremar a účel, na ktorý sa mali tieto verejné finančné prostriedky naozaj vynaložiť.

⁽²²⁸⁾ Smernica Komisie 2006/111/ES zo 16. novembra 2006 o transparentnosti finančných vzťahov členských štátov a verejných podnikov a o finančnej transparentnosti v niektorých podnikoch (Ú. v. EÚ L 318, 17.11.2006, s. 17).

⁽²²⁹⁾ Podľa článku 2 bodu 1 písm. d) smernice 2006/111/ES je „podnik, od ktorého sa vyžaduje viesť oddelené účty“, akýkoľvek podnik, ktorý požíva osobitné alebo výhradné právo priznané členským štátom podľa článku 86 ods. 1 [106 ods. 1] zmluvy alebo je poverený poskytovaním služieb všeobecného hospodárskeho záujmu podľa článku 86 ods. 2 [106 ods. 2] zmluvy, ktorý prijíma náhradu za služby vo verejnom záujme v akejkoľvek forme vo vzťahu k takýmto službám a ktorý prevádzkuje ďalšie činnosti.

(389) Preto sa Komisia domnieva, že bod 18 rámca SVHZ je splnený a bod 44 rámca SVHZ z roku 2011 sa neuplatňuje.

9.3.5. Výška náhrad

(390) V bode 21 rámca SVHZ z roku 2011 sa stanovuje, že „[...] [v]ýška náhrady nesmie presahovať sumu potrebnú na pokrytie čistých nákladov ⁽²³⁰⁾ na plnenie záväzkov služieb vo verejnom záujme a primeraný zisk“.

(391) Keďže v tomto prípade, najmä pokiaľ ide o predĺženie pôvodného dohovoru, náhrady predstavujú neoprávnenú pomoc poskytnutú pred nadobudnutím jej účinnosti, v bode 69 rámca SVHZ z roku 2011 sa osobitne stanovuje, že na účely posúdenia štátnej pomoci sa nevyžaduje použitie metodiky výpočtu čistých nákladov, ktorým sa možno vyhnúť, podľa bodu 24 rámca SVHZ z roku 2011. Namiesto toho sa na výpočet čistých nákladov potrebných na plnenie záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme môžu použiť alternatívne metódy, ako je metodika založená na alokácii nákladov. Podľa metodiky založenej na alokácii nákladov by sa čisté náklady vypočítali ako rozdiel medzi nákladmi a príjmami určeného poskytovateľa, ktoré vznikli pri plnení záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme, ako sa špecifikuje a odhaduje v poverovacom akte. V bodoch 28 až 38 rámca SVHZ z roku 2011 sa podrobnejšie uvádza, ako by sa táto metodika mala uplatňovať.

(392) Komisia v rozhodnutí o začatí konania z roku 2011 a rozhodnutí o predĺžení z roku 2012 vyjadrila pochybnosti o rizikovej prirážke 6,5 %, ktorá sa uplatňovala od roku 2010. Komisia spochybňovala najmä to, či táto prirážka odzrkadľuje primeranú úroveň rizika, keďže *prima facie* sa nezdalo, že spoločnosť Caremar preberá riziká, ktoré sa obvykle znášajú pri prevádzke takýchto služieb. Konkrétnejšie ide o to, že nákladové prvky použité na účely výpočtu náhrad zahŕňajú všetky náklady spojené s poskytovaním služby, pričom sa prihliadalo napríklad na zmeny cien pohonných hmôt. Komisia sa preto v tejto fáze domnievala, že spoločnosť Caremar mohla získať nadmernú náhradu.

(393) Pokiaľ ide o úroveň primeraného zisku, Komisia konštatuje, že návratnosť kapitálu sa vypočítala na základe rizikovej prirážky 6,5 % pomocou vzorca WACC ⁽²³¹⁾. Ako sa už konštatovalo (pozri odôvodnenie 280), riziková prirážka je plne v súlade s rizikovou prirážkou 6,4 %, ktorú stanovil členský štát pre dané odvetvie na základe makroekonomickej analýzy.

(394) Komisia okrem toho porovnala návratnosť investovaného kapitálu na úrovni 6,5 %, ktorá bola uplatnená na spoločnosť Caremar, s mediánovou návratnosťou kapitálu, ktorú vytvorila referenčná skupina v rokoch 2008 a 2011 (roky pred samostatnými povereniami spoločnosti Caremar). Referenčná skupina pozostáva z vybraných prevádzkovateľov trajektov, ktorí ponúkali námorné spojenia v rámci Talianska alebo medzi Talianskom a inými členskými štátmi ⁽²³²⁾, ktoré Komisia považuje za dostatočne reprezentatívne pre situáciu na trhu. Z analýzy vyplýva, že návratnosť kapitálu uplatnená na spoločnosť Caremar je podobná mediánovej návratnosti, ktorú vytvorili spoločnosti v referenčnej skupine. Preto bola návratnosť kapitálu na úrovni 6,5 % z pohľadu *ex ante* takisto v súlade s rizikami vyplývajúcimi z prevádzkovania služieb vo verejnom záujme na základe predĺženého pôvodného dohovoru.

⁽²³⁰⁾ V tejto súvislosti sú čisté náklady čistými nákladmi podľa určenia v súlade s bodom 25 rámca SVHZ z roku 2011 alebo nákladmi, od ktorých sa odpočítajú príjmy, pričom nie je možné použiť metodiku výpočtu čistých nákladov, ktorým sa možno vyhnúť.

⁽²³¹⁾ Výsledkom rizikovej prirážky pripočítanej k bezrizikovej sadzbe je hodnota nákladov na rizikový kapitál, ktorá je potrebná na stanovenie miery návratnosti kapitálu vypočítanej na základe vzorca WACC.

⁽²³²⁾ Týka sa najmä spoločností Minoan Lines Shipping, La Méridionale, Moby, Grandi Navi Veloci, Libertylines, Grimaldi Group, Corsica Ferries a Caronte & Tourist. Z referenčnej skupiny boli vylúčené ostatné spoločnosti bývalej skupiny Tirrenia Group (napr. CIN, Laziomar, Siremar a Toremar).

- (395) Pokiaľ ide o otázku, či prirážka odráža úroveň rizika znášaného spoločnosťou Caremar pri prevádzkovaní SVZH, Komisia konštatuje, že zmeny cien pohonných hmôt sa mohli zohľadniť iba prostredníctvom novej ročnej úpravy stropu cestovného. Výpočet náhrad preto nemusel nevyhnutne zahŕňať zvýšenie cien pohonných hmôt, ak sa toto zvýšenie nepremietlo do vyššieho cestovného. Potvrdzuje to aj skutočnosť, ako vyplýva z tabuľky 12, že spoločnosti Caremar boli v rokoch 2011 a 2012 vyplatené nedostatočné náhrady v dôsledku značného zvýšenia nákladov na pohonné hmoty a zníženia objemu prepravy cestujúcich vyplývajúceho z hospodárskej krízy v daných rokoch. Preto bola spoločnosť Caremar vystavená v príslušnom období rizikám, ktoré jej v praxi neumožnili využiť žiadne rozpätie zisku.
- (396) Komisia napokon konštatuje, že v predložennom rozhodnutí č. 111/2007 sa zohľadňujú určité trhové hodnoty, ktoré sa uplatňujú v sektore námornej kaboťáže. Predpisujú sa v ňom oprávnené náklady na záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme, ako aj zásady výpočtu vzťahujúce sa na mieru návratnosti kapitálu na základe informácií, podmienok a rizík relevantných pre tento konkrétny sektor.
- (397) Vzhľadom na uvedené skutočnosti sa Komisia domnieva, že návratnosť kapitálu vo výške 6,5 % je primeraná.
- (398) V tejto súvislosti Komisia na základe účtov podľa jednotlivých trás, ktoré predložilo Taliansko, a súhrnných údajov v tabuľke 12, overila, že v období od roku 2009 do júla 2012 (pôvodný dohovor) skutočné náhrady za služby vo verejnom záujme vyplatené spoločnosti Caremar nepresiahli výšku oprávnených náhrad vrátane návratnosti kapitálu vo výške 6,5 %. V skutočnosti auditované prevádzkové výsledky spoločnosti Caremar za celé obdobie (2009 až 2012) vykazujú záporný výsledok:

Tabuľka 12

Čisté náklady na službu vo verejnom záujme prevádzkovanú spoločnosťou Caremar za obdobie 2009 – júl 2012

(v EUR)

Caremar	2009	2010	2011	2012	Celkový súčet
Celkové príjmy	26 854 000	26 139 000	24 362 000	13 348 000	90 703 000
– Náklady spolu	54 349 000	52 773 000	47 166 000	24 908 000	179 196 000
– Odpisy	2 445 000	2 060 000	1 817 000	827 000	7 149 000
= Čisté náklady na službu vo verejnom záujme	– 29 940 000	– 28 694 000	– 24 621 000	– 12 387 000	– 95 642 000
+ Návratnosť kapitálu (6,5 %)	– 924 105	– 547 000	– 425 000	– 314 000	– 2 210 105
= Oprávnené na náhrady	– 30 864 105	– 29 241 000	– 25 046 000	– 12 701 000	– 97 852 105
+ Skutočné náhrady	32 474 450	29 869 832	24 018 645	11 473 000	97 835 927
= Nadmerné/nedostatočné náhrady	1 610 345	628 832	– 1 027 355	– 1 228 000	– 16 178

- (399) V bode 49 rámca SVHZ z roku 2011 sa vyžaduje, aby členské štáty zabezpečili, aby náhrada poskytnutá za prevádzku SVHZ nevedla k tomu, že podnik získa nadmernú náhradu (ako sa vymedzuje v bode 47 tohto rámca). Členské štáty okrem iného musia na žiadosť Komisie predložiť dôkazy. Okrem toho musia na konci obdobia poverenia a v každom prípade najviac v trojročných intervaloch vykonávať pravidelné kontroly alebo zaistiť ich vykonávanie. Tým sa zaručí, že výška náhrady neprekročí čisté náklady na službu (ku ktorým sa v zásade pripočíta návratnosť kapitálu).

- (400) Taliansko na žiadosť Komisie potvrdilo, že výška náhrad poskytnutých spoločnosti Caremar bola za účtovné obdobia 2010, 2011 a 2012 (do 1. augusta 2012) overená podľa rozhodnutia č. 111/2007, v ktorom sa stanovuje mechanizmus overovania na konci každého trojročného regulačného obdobia. Ďalej Taliansko uviedlo, že z dôvodov transparentnosti a zodpovednosti bolo overený aj finančný rok 2009, hoci sa naň rozhodnutie č. 111/2007 ešte neuplatňovalo. Na základe týchto overení Taliansko zistilo nedostatočné náhrady, ako vyplýva z tabuľky 12.
- (401) Vzhľadom na to sa Komisia domnieva, že uvedené opatrenia sú dostatočné na to, aby sa zabránilo akejkoľvek možnej nadmernej náhrade a aby sa takáto náhrada zistila. Preto výška náhrady poskytnutej spoločnosti Caremar počas obdobia predĺženia pôvodného dohovoru nevedla k vzniku žiadnej nadmernej náhrady podľa oddielu 2.8 rámcu SVHZ z roku 2011.

9.3.6. *Priorita kotvenia*

- (402) V článku 19b ods. 21 zákona č. 166/2009 sa jasne špecifikuje, že priorita kotvenia je potrebná na zaručenie územnej kontinuity s ostrovmi a vzhľadom na záväzky spoločností bývalej skupiny Tirrenia Group vrátane spoločnosti Caremar vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme. Keby sa pre spoločnosti poverené záväzkami vyplývajúcimi zo služieb vo verejnom záujme nezaviedla žiadna priorita kotvenia, mohlo by sa stať, že plavidlá týchto spoločností by museli pred vybavením v doku čakať, kým na ne príde rad, čím by vznikalo oneskorenie, ktoré by bolo popretím účelu zabezpečiť spoľahlivé a pohodlné spojenie pre spotrebiteľov. Na uspokojenie potrieb mobility obyvateľstva ostrovov a na podporu hospodárskeho rozvoja dotknutých ostrovov je skutočne potrebný riadny cestovný poriadok. Priorita kotvenia je ďalej potrebná na zabezpečenie pridelovania kotvísk a časov kotvenia prístavmi takým spôsobom, aby prevádzkovateľ služby vo verejnom záujme mohol dodržať svoje záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme.
- (403) Komisia sa na základe týchto skutočností domnieva, že toto opatrenie sa poskytlo, aby spoločnosť Caremar mohla plniť svoje záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme, ktoré predstavujú skutočnú SVHZ (pozri oddiel 9.3.1). Taliansko okrem toho potvrdilo, že priorita kotvenia sa vzťahuje len na služby poskytované v režime služieb vo verejnom záujme.
- (404) Komisia už podrobne posudzovala zlučiteľnosť SVHZ a súvisiacich náhrad pre spoločnosť Caremar počas predĺženia pôvodného dohovoru (pozri oddiely 9.3.1 až 9.3.5). Komisia sa preto domnieva, že posúdenie zlučiteľnosti, pokiaľ ide o prioritu kotvenia, sa môže obmedziť na stanovenie toho, či by toto opatrenie mohlo viesť k nadmerným náhradám.
- (405) Komisia sa domnieva, že akákoľvek možná peňažná výhoda z priority kotvenia by bola obmedzená (pozri odôvodnenie 225). Riziko nadmerných náhrad vyplývajúcich z tohto opatrenia by preto bolo takisto obmedzené. Pokiaľ by sa týmto opatrením znížili prevádzkové náklady alebo zvýšili príjmy prevádzkovateľa služby vo verejnom záujme, tieto účinky by sa navyše plne odrazili v interných účtoch prevádzkovateľa. Kontroly nadmernej kompenzácie, ktoré boli vykonané v prípade spoločnosti Caremar a sú opísané v oddiele 9.3.5, sú preto vhodné aj na zistenie akejkoľvek možnej nadmernej kompenzácie vyplývajúcej z priority kotvenia.
- (406) Komisia preto dospela k záveru, že priorita kotvenia, ktorá je neoddeliteľne spojená so službami vo verejnom záujme, ktoré vykonávala spoločnosť Caremar počas predĺženia pôvodného dohovoru, je zlučiteľná s vnútorným trhom na základe článku 106 ods. 2 ZFEÚ a rámcu SVHZ z roku 2011.

9.3.7. *Záver o otázke zlučiteľnosti*

- (407) Na základe posúdenia uvedeného v odôvodneniach 347 až 406 Komisia dospieva k záveru, že náhrady poskytnuté spoločnosti Caremar za poskytovanie námorných služieb v Neapolskom zálive na základe predĺženia pôvodného dohovoru v období od 1. januára 2009 do 31. júla 2012 a na Pontinských ostrovoch od 1. januára 2009 do 31. mája 2011 spoločne s prioritou kotvenia sú v súlade s platnými podmienkami rámcu SVHZ z roku 2011, a sú preto zlučiteľné s vnútorným trhom podľa článku 106 ZFEÚ.

10. ZÁVER

(408) Na základe predchádzajúceho posúdenia Komisia rozhodla, že náhrady za služby vo verejnom záujme poskytnuté spoločnosti Caremar podľa predĺženého pôvodného dohovoru sú zlučiteľné s vnútorným trhom podľa článku 106 ZFEÚ. Keďže priorita kotvenia je neoddeliteľne spojená s poskytovaním SVHZ spoločnosťou Caremar, toto opatrenie je takisto zlučiteľné s vnútorným trhom podľa článku 106 ZFEÚ.

(409) Komisia ďalej dospela k názoru, že tieto opatrenia nepredstavujú štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ:

- náhrady poskytnuté spoločnosti Caremar za poskytovanie námorných služieb podľa novej zmluvy o službách vo verejnom záujme za obdobie od 16. júla 2015 do 15. júla 2024 spojené s predajom spoločnosti Caremar a priorita kotvenia pre spoločnosť Caremar, keďže sú v súlade so štyrmi kritériami rozsudku vo veci Altmark,
- možné použitie finančných prostriedkov určených na modernizáciu lodí na účely likvidity, keďže spoločnosť Caremar nepoužila uvedené finančné prostriedky na takéto účely,
- oslobodenie od dane v súvislosti s procesom privatizácie spoločnosti Caremar a možnosťou použiť prostriedky z fondu FAS na plnenie potrieb likvidity, ako sa stanovuje zákonom č. 163/2010,

PRIJALA TOTO ROZHODNUTIE:

Článok 1

Náhrady poskytnuté spoločnosti Caremar a priorita kotvenia v prípade poskytovania námorných služieb v rámci predĺženia pôvodného dohovoru v období od 1. januára 2009 do 31. júla 2012 predstavujú štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ. Taliansko udelilo túto pomoc spoločnosti Caremar v rozpore s článkom 108 ods. 3 ZFEÚ. Táto pomoc je zlučiteľná s vnútorným trhom.

Článok 2

Uzavretie novej zmluvy o službách vo verejnom záujme na obdobie od 16. júla 2015 do 15. júla 2024 vrátane náhrad za služby vo verejnom záujme vyplácané na jej základe, spojené s predajom spoločnosti Caremar, a priorita kotvenia nepredstavujú štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ.

Článok 3

Pokiaľ ide o spoločnosť Caremar, nebola využitá možnosť dočasne použiť finančné prostriedky, ktoré už boli pridelené na modernizáciu flotily, na pokrytie naliehavých potrieb likvidity, ako sa stanovuje v zákone č. 163/2010. Preto nejde o štátnu pomoc v prospech spoločnosti Caremar v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ.

Článok 4

Oslobodenie od dane v súvislosti s procesom privatizácie spoločnosti Caremar, ako sa stanovuje zákonom č. 163/2010, nepredstavuje štátnu pomoc v prospech spoločnosti Caremar a jej nadobúdateľa v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ.

Článok 5

Možnosť použiť prostriedky fondu *Fondo Aree Sottoutilizzate* na plnenie potrieb likvidity, ako sa stanovuje zákonom č. 163/2010, nepredstavuje štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ.

Článok 6

Toto rozhodnutie je určené Talianskej republike.

V Bruseli 8. júla 2024

Za Komisiu
Margrethe VESTAGER
výkonná podpredsedníčka