SKLEP KOMISIJE (EU) 2020/1412

z dne 2. marca 2020

glede ukrepov SA.32014, SA.32015, SA.32016 (11/C) (ex 11/NN), ki jih je Italija izvedla za družbo Tirrenia di Navigazione in njeno pridobiteljico, družbo Compagnia Italiana di Navigazione

(notificirano pod dokumentarno številko C(2020) 1110)

(Besedilo v italijanskem jeziku je edino verodostojno)

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKA KOMISIJA JE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije in zlasti prvega pododstavka člena 108(2) PDEU,

ob upoštevanju Sporazuma o Evropskem gospodarskem prostoru in zlasti člena 62(1)(a) Sporazuma,

po pozivu vsem zainteresiranim stranem, naj predložijo svoje pripombe v skladu z navedenima določbama ([1]), in ob upoštevanju teh pripomb,

ob upoštevanju naslednjega:

1. POSTOPEK

(1) Komisija je 5. oktobra 2011 začela formalni postopek preiskave v zvezi z več ukrepi, ki jih je Italija sprejela v korist družb nekdanje skupine Tirrenia ([2]) (v nadaljnjem besedilu: sklep iz leta 2011). Preiskava se je med drugim nanašala na nadomestila, dodeljenima družbi Tirrenia di Navigazione (v nadaljnjem besedilu: Tirrenia) za opravljanje storitev na več pomorskih poteh od 1. januarja 2009, in postopek privatizacije (glej oddelek 2.3.3), s katerim je poslovno vejo družbe Tirrenia (glej tudi uvodno izjavo 27) pridobila družba Compagnia Italiana di Navigazione (v nadaljnjem besedilu: CIN).

(2) Sklep iz leta 2011 je bil objavljen v *Uradnem listu Evropske unije* ([3]). Komisija je zainteresirane strani pozvala, naj predložijo svoje pripombe o ukrepih v okviru preiskave.

(3) V zvezi z ukrepi, ki so predmet tega sklepa, je Komisija prejela pripombe od družbe Tirrenia pod izredno upravo, družbe Pan Med Lines (v nadaljnjem besedilu: Pan Med), družbe CIN in družbe Grandi Navi Veloci (v nadaljnjem besedilu tudi: GNV) (glej oddelek 5). Posredovala jih je Italiji in ji dala možnost odgovora. Italija ni predložila nobenih pripomb.

(4) Italijanski organi so 10. januarja 2012 uradno priglasili, in sicer domnevno zaradi pravne varnosti, osnutka pogodb o javnih naročil storitev (v nadaljnjem besedilu: pogodbi), ki naj bi bili sklenjeni z zadevnima prihodnjima pridobiteljema poslovnih vej družb Tirrenia in Siremar in na podlagi katerih bi bilo tema pridobiteljema dodeljeno nadomestilo. Komisija je 24. januarja 2012, 4. februarja 2012 in 3. julija 2012 od italijanskih organov zahtevala dodatne informacije o priglašenih ukrepih. Italijanski organi so te informacije predložili v dopisih z dne 9. februarja 2012, 11. maja 2012 in 19. julija 2012. V dopisu z dne 19. julija 2012 so italijanski organi Komisijo tudi obvestili, da je bila dan prej sklenjena nova pogodba med italijansko državo in družbo CIN.

([1]) UL C 28, 1.2.2012, str. 18, in UL C 84, 22.3.2013, str. 58.

([2]) Nekdanja skupina Tirrenia je bila sestavljena iz družb Tirrenia di Navigazione S.p.A., Adriatica S.p.A., Caremar – Campania Regionale Marittima S.p.A., Saremar – Sardegna Regionale Marittima S.p.A., Siremar – Sicilia Regionale Marittima S.p.A. in Toremar – Toscana Regionale Marittima S.p.A.

([3]) Državna pomoč – Italijanska Republika – Državna pomoč SA.32014 (11/C) (ex 11/NN), SA.32015 (11/C) (ex 11/NN), SA.32016 (11/C) (ex 11/NN) – Državna pomoč podjetjem nekdanje skupine Tirrenia (morebitna državna pomoč v obliki nadomestila za javne storitve in morebitna pomoč v okviru privatizacije) (SA.28172 (CP 103/2009), SA.29989 (CP 393/2009), SA.30107 (CP 414/2009), SA.30206 (CP 3/2010), SA.31645 (CP 234/2010), SA.31715 (CP 248/2010)) – Poziv k predložitvi pripomb na podlagi člena 108(2) Pogodbe o delovanju Evropske unije (UL C 28, 1.2.2012, str. 18).

(5) Komisija je 7. novembra 2012 razširila obseg postopka preiskave, med drugim (glej oddelek 2.2) v zvezi z (i) nezakonitim podaljšanjem pomoči za reševanje, dodeljene družbi Tirrenia, in (ii) nadomestilom za javne storitve, ki je bilo dodeljeno družbi CIN na podlagi nove pogodbe, sklenjene z italijansko državo. Komisija je 19. decembra 2012 sprejela spremenjeno različico ([4]) tega sklepa (v nadaljnjem besedilu: sklep iz leta 2012).

(6) Sklep iz leta 2012 je bil objavljen v *Uradnem listu Evropske unije* ([5]). Komisija je zainteresirane strani pozvala, naj predložijo svoje pripombe o ukrepih v okviru preiskave.

(7) V zvezi z ukrepi, ki so predmet tega sklepa, je Komisija prejela pripombe od družbe CIN, družbe Tirrenia pod izredno upravo in družbe Pan Med (glej oddelek 5). Posredovala jih je Italiji in ji dala možnost odgovora. Italija ni predložila nobenih pripomb.

(8) Komisija je 5. oktobra 2012 naročila družbi Ecorys Netherlands BV, naj pripravi oceno tržne vrednosti zadevnih sredstev družbe Tirrenia, ki so se prodajala (glej oddelek 2.3.3.5), in sicer na podlagi dveh različnih scenarijev. Družba Ecorys je svoje končno poročilo predložila 4. septembra 2013 (v nadaljnjem besedilu: poročilo družbe Ecorys). Komisija je to poročilo posredovala Italiji 27. septembra 2013. Italija je v dopisu z dne 17. decembra 2013 predložila svoje pripombe na poročilo družbe Ecorys, vključno z nasprotnim vrednotenjem neodvisnega strokovnjaka, ki ga je izvedla banka Banca Profilo.

(9) Komisija je s sklepom z dne 22. januarja 2014 (v nadaljnjem besedilu: sklep iz leta 2014) ([6]) končala formalni postopek preiskave v zvezi z različnimi ukrepi, ki jih je dežela Sardinija sprejela v korist družbe Saremar. Pritožbo, ki sta jo družbi Saremar in dežela Sardinija vložili zoper ta sklep, je Splošno sodišče leta 2017 zavrnilo ([7]).

(10) Družba Grimaldi Euromed S.p.A. (v nadaljnjem besedilu: Grimaldi) je 12. februarja 2016, 29. maja 2018, 18. septembra 2018, 10. oktobra 2018 in 22. novembra 2018 Komisiji predložila dopise, opisane v oddelku 6. Poleg tega so se službe Komisije na zahtevo družbe Grimaldi 17. julija 2018 sestale z njenim zakonitim zastopnikom.

(11) Komisija je 25. januarja 2018, 29. marca 2018 in 31. avgusta 2018 od italijanskih organov zahtevala dodatne informacije. Italijanski organi so te informacije zagotovili v dopisih z dne 26. aprila 2018, 31. maja 2018, 2. novembra 2018 in 11. decembra 2018. Službe Komisije so se 23. in 24. januarja 2019 sestale z italijanskimi organi v Rimu. V naslednjih mesecih so italijanski organi predložili dodatne informacije, ki jih je na tem sestanku zahtevala Komisija.

(12) Ta sklep se nanaša le na morebitne ukrepe pomoči za družbi Tirrenia in CIN, kot je navedeno v uvodni izjavi 31. Vsi preostali ukrepi, ki so predmet sklepa iz leta 2011 in sklepa iz leta 2012, se proučujejo ločeno v zadevah SA.32014, SA.32015 in SA.32016, zato niso zajeti v ta sklep. Ti preostali ukrepi se nanašajo zlasti na druge družbe nekdanje skupine Tirrenia.

2. OZADJE IN OPIS UKREPOV, KI SO PREDMET PREISKAVE

2.1. Splošni okvir

2.1.1. *Prvotne pogodbe*

(13) Skupina Tirrenia je bila prek družbe Fintecna ([8]) prej v lasti italijanske države, prvotno pa jo je sestavljalo šest družb, in sicer Tirrenia, Adriatica, Caremar, Saremar, Siremar in Toremar. Te družbe so izvajale storitve pomorskega prometa na podlagi ločenih javnih naročil storitev, ki so bila leta 1991 sklenjena z italijansko državo, veljala pa so 20 let, tj. od januarja 1989 do decembra 2008 (v nadaljnjem besedilu: prvotne pogodbe). Družba Fintecna je imela v lasti 100-odstotni delniški kapital družbe Tirrenia, ta pa je imela v celoti v lasti deželne družbe Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar in Toremar. Družba Adriatica, ki je včasih opravljale storitve na več poteh med Italijo in Albanijo/Hrvaško/Grčijo/Črno goro, se je leta 2004 združila z družbo Tirrenia.

([4]) Vse spremembe so se nanašale na ukrepe v korist družbe Saremar.

([5]) Državne pomoči – Italijanska republika – Državna pomoč SA.32014 (2011/C), SA.32015 (2011/C), SA.32016 (2011/C) – Italija – Državne pomoči družbam nekdanje skupine Tirrenia in njihovim kupcem – Poziv k predložitvi pripomb na podlagi člena 108(2) Pogodbe o delovanju Evropske unije (UL C 84, 22.3.2013, str. 58).

([6]) Sklep Komisije (EU) 2018/261 z dne 22. januarja 2014 glede ukrepov SA.32014 (2011/C), SA.32015 (2011/C), SA.32016 (2011/C), ki jih izvaja dežela Sardinija v korist družbe Saremar (UL L 49, 22.2.2018, str. 22).

([7]) Glej sodbo Splošnega sodišča z dne 6. aprila 2017, Regione autonoma della Sardegna (Italija) proti Komisiji, T-219/14, ECLI:EU:T:2017:266.

([8]) Družba Fintecna (Finanziaria per i Settori Industriale e dei Servizi S.p.A.) je v celoti v lasti italijanskega ministrstva za gospodarstvo in finance, specializirana pa je za upravljanje lastniških deležev in postopkov privatizacije ter obravnavanje projektov za racionalizacijo in prestrukturiranje družb, ki se soočajo z industrijskimi, finančnimi ali organizacijskimi težavami.

(14) Namen teh javnih naročil storitev je bil zagotoviti redno in zanesljivo izvajanje storitev pomorskega prometa, pri čemer večina teh storitev povezuje celinsko Italijo ter Sicilijo, Sardinijo in druge manjše italijanske otoke. V ta namen je italijanska država dodelila finančno podporo v obliki subvencij, ki se plačajo neposredno vsaki družbi v skupini Tirrenia.

(15) Družba Tirrenia zagotavlja storitve pomorskega prometa na različnih mešanih poteh (za potnike, avtomobile in tovornjake) in tudi na nekaterih tovornih poteh, predvsem med celinsko Italijo ter Sardinijo, Sicilijo oziroma otočjem Tremiti, pa tudi med Sardinijo in Sicilijo. Točne poti so opisane v nadaljevanju.

(16) Komisija je 6. avgusta 1999 začela postopek iz člena 108(2) Pogodbe o delovanju Evropske unije (v nadaljnjem besedilu: PDEU) v zvezi s pomočjo, plačano na podlagi prvotnih pogodb šestim družbam, ki so takrat sestavljale skupino Tirrenia.

(17) Italijanski organi so med fazo preiskave zahtevali, da se zadeva skupine Tirrenia razdeli, da bi se lahko prednostno obravnavalo sprejetje končnega sklepa glede družbe Tirrenia. Razlog za to zahtevo sta bila načrt italijanskih organov za privatizacijo skupine, in sicer najprej družbe Tirrenia, in njihov namen, da bi pospešili postopek v zvezi s to družbo.

(18) Komisija je ugodila zahtevi italijanskih organov in z odločbo 2001/851/ES ([9]) končala postopek, ki ga je začela v zvezi s pomočjo, dodeljeno družbi Tirrenia (v nadaljnjem besedilu: odločba iz leta 2001). Pomoč je razglasila za združljivo pod pogojem, da italijanski organi spoštujejo nekatere zaveze.

(19) Komisija je z Odločbo 2005/163/ES ([10]) (v nadaljnjem besedilu: odločba iz leta 2004), ki jo je sprejela 16. marca 2004, razglasila nadomestilo, ki ga je Italija dodelila družbam v skupini Tirrenia, razen družbi Tirrenia ([11]), za delno združljivo z notranjim trgom, in sicer pod pogojem, da italijanski organi spoštujejo več zavez, in za delno nezdružljivo z notranjim trgom. Odločba je temeljila na računovodskih podatkih iz obdobja 1992–2001 in vključevala nekatere pogoje, ki naj bi zagotovili združljivost nadomestila ves čas trajanja prvotnih pogodb.

(20) S sodbo z dne 4. marca 2009 v zadevah T-265/04, T-292/04 in T-504/04 ([12]) (v nadaljnjem besedilu: sodba iz leta 2009) je Splošno sodišče odločbo iz leta 2004 razglasilo za nično. Ta sklep ne posega v postopek, ki je v teku po sodbi iz leta 2009.

2.1.2. *Podaljšanje prvotnih pogodb*

(21) V členu 26 zakonskega odloka št. 207 z dne 30. decembra 2008, ki je bil preoblikovan v zakon št. 14 z dne 27. februarja 2009, je bilo določeno podaljšanje prvotnih pogodb (vključno s pogodbo, ki se uporablja za družbo Tirrenia), ki naj bi 31. decembra 2008 prvotno prenehale veljati za eno leto, in sicer do 31. decembra 2009.

(22) V členu 19-*ter* zakonskega odloka št. 135 z dne 25. septembra 2009, ki je bil preoblikovan v zakon št. 166 z dne 20. novembra 2009 (v nadaljnjem besedilu: zakon iz leta 2009), je bilo določeno, da se zaradi privatizacije družbe skupine Tirrenia delež deželnih družb (razen družbe Siremar) brez kakršnega koli plačila prenese z matične družbe Tirrenia na druge dežele, in sicer:

(1) delež družbe Caremar na deželo Kampanija. Dežela Kampanija bi nato na deželo Lacij prenesla delujoče podjetje ([13]), ki bi od takrat dalje pod imenom Laziomar samostojno zagotavljalo prometne povezave s Pontinskim otočjem;

(2) delež družbe Saremar na deželo Sardinijo;

(3) delež družbe Toremar na deželo Toskano.

([9]) Odločba Komisije 2001/851/ES z dne 21. junija 2001 o državnih pomočeh, ki jih je Italija dodelila pomorskemu podjetju Tirrenia di Navigazione (UL L 318, 4.12.2001, str. 9).

([10]) Odločba Komisije 2005/163/ES z dne 16. marca 2004 o državni pomoči, ki jo je Italija izplačala ladjarskim družbam Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar in Toremar (skupina Tirrenia) (UL L 53, 26.2.2005, str. 29).

([11]) Družbam Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar in Toremar.

([12]) Sodba Splošnega sodišča z dne 4. marca 2009, Tirrenia di Navigazione in drugi proti Komisiji, združene zadeve T-265/04, T-292/04 in T-504/04, ECLI:EU:T:2009:48.

([13]) Ta prenos je bil formaliziran 1. junija 2011.

(23) V zakonu iz leta 2009 je bilo tudi opredeljeno, da naj bi 31. decembra 2009 italijanska država sklenila novi pogodbi z družbama Tirrenia in Siremar. Deželne storitve naj bi bile prav tako vključene v osnutke pogodb o „javnih naročilih storitev“, ki naj bi jih družbe Saremar, Toremar in Caremar sklenile z regionalnimi organi do 31. decembra 2009 (s Sardinijo in Toskano) oziroma do 28. februarja 2010 (s Kampanijo in Lacijem). Osnutki novih pogodb/javnih naročil storitev bi bili določeni v okviru oddaje javnega naročila s temi družbami, nato pa bi se po koncu privatizacije vsake od teh družb sklenili s kupci ([14]).

(24) V ta namen so bile v zakonu iz leta 2009 prvotne pogodbe (vključno s pogodbo, ki se uporablja za družbo Tirrenia) dodatno podaljšane za obdobje od 1. januarja 2010 do 30. septembra 2010.

(25) V zakonu iz leta 2009 so opredeljene tudi fiksne letne zgornje meje nadomestila za opravljanje storitev od leta 2010 (na podlagi podaljšanja prvotnih pogodb ter na podlagi novih pogodb in javnih naročil storitev) v skupnem znesku 184 942 251 EUR:

Preglednica 1

Zgornje meje nadomestila od leta 2010

Družba	Najvišje letno nadomestilo (v EUR)
Tirrenia	72 685 642
Siremar	55 694 895
Saremar	13 686 441
Toremar	13 005 441
Caremar	29 869 832 ([1])

([1]) Od tega se 19 839 226 EUR dodeli deželi Kampanija in 10 030 606 EUR deželi Lacij.

(26) Nazadnje je bilo v členu 1 zakona št. 163 z dne 1. oktobra 2010, s katerim je bil preoblikovan zakonski odlok št. 125 z dne 5. avgusta 2010 (v nadaljnjem besedilu: zakon iz leta 2010), določeno, da se prvotne pogodbe (vključno s pogodbo, ki se uporablja za družbo Tirrenia) dodatno podaljšajo od 1. oktobra 2010 do konca postopka privatizacije družb Tirrenia in Siremar.

2.1.3. *Privatizacija družbe Tirrenia in sklenitev nove pogodbe*

(27) Septembra 2010 se je začel postopek za oddajo javnega naročila (glej oddelek 2.3.3), da bi se našel kupec za poslovno vejo družbe Tirrenia v svežnju z novo pogodbo za zagotavljanje pomorskih storitev za obdobje osmih let v zameno za nadomestilo za javne storitve. V zvezi s tem se namesto družbe Tirrenia omenja poslovna veja družbe Tirrenia, saj se je postopek za oddajo javnega naročila nanašal samo na tista sredstva in pogodbe, ki so potrebni za izvajanje obveznosti javne službe, določene v novi pogodbi, ki naj bi se sklenila s pridobiteljem. Preostala sredstva družbe Tirrenia, ki jih je uporabljala za druge namene (na primer ladje, nepremičnine in umetniška dela), naj bi se prodala na podlagi ločenih postopkov. Poleg tega se postopek za oddajo javnega naročila ni nanašal na obveznosti družbe Tirrenia, zato ni bil na kupca prenesen noben dolg družbe Tirrenia, ki je nastal do datuma prodaje. Družba Tirrenia pod izredno upravo še vedno obstaja kot ločen subjekt, njen glavni namen pa je, da bo po povračilu dolgov njenim upnikom likvidirana.

(28) Potem ko je bila družba CIN izbrana v postopku za oddajo javnega naročila, je 25. julija 2011 sklenila pogodbo za nakup poslovne veje družbe Tirrenia. Nova pogodba med italijansko državo in družbo CIN je bila sklenjena 18. julija 2012. Na podlagi te pogodbe je bilo lastništvo poslovne veje družbe Tirrenia 19. julija 2012 preneseno z države na družbo CIN.

([14]) Člen 19-*ter*(10) zakona iz leta 2009.

2.2. **Ukrepi, ki so predmet sklepov iz leta 2011 in 2012**

(29) V formalnem postopku preiskave, ki se je začel s sklepom iz leta 2011 in sklepom iz leta 2012, se ocenjujejo naslednji ukrepi (glej tudi oddelek 3):

(a) nadomestilo za zagotavljanje storitev splošnega gospodarskega pomena na podlagi podaljšanja prvotnih pogodb (*ukrep 1*);

(b) nezakonito podaljšanje pomoči za reševanje, dodeljene družbama Tirrenia in Siremar (*ukrep 2*);

(c) privatizacija družb nekdanje skupine Tirrenia ([15]) (*ukrep 3*);

(d) nadomestilo, plačano za opravljanje storitev splošnega gospodarskega pomena na podlagi prihodnjih pogodb/javnih naročil storitev (*ukrep 4*);

(e) prednostni privez (*ukrep 5*);

(f) ukrepi, določeni v zakonu iz leta 2010, s katerim je bil preoblikovan zakonski odlok št. 125/2010 (*ukrep 6*);

(g) dodatni ukrepi, ki jih je dežela Sardinija sprejela v korist družbe Saremar (*ukrep 7*).

(30) Komisija je s sklepom iz leta 2014 končala formalni postopek preiskave v zvezi z ukrepi, ki jih je dežela Sardinija sprejela v korist družbe Saremar in ki so navedeni kot ukrep 7, razen enega ukrepa ([16]).

2.3. **Podroben opis ukrepov, ki so predmet tega sklepa**

(31) V tem sklepu so obravnavani le ukrepi od 1 do 6, kot so navedeni v uvodni izjavi 29. Ti ukrepi so podrobneje opisani v oddelkih v nadaljevanju.

2.3.1. *Podaljšanje prvotne pogodbe med državo in družbo Tirrenia*

2.3.1.1. Obveznosti javne službe

(32) V členu 1 prvotne pogodbe z družbo Tirrenia so predvideni petletni načrti, v katerih se podrobno opredelijo pristanišča, v katerih je treba zagotavljati storitve, vrsta plovil, ki naj bi se uporabljala, in zahtevana pogostost storitve, za katero je bila pooblaščena družba Tirrenia.

(33) Italija je Komisijo obvestila, da zadnji petletni načrt, ki je bil za družbo Tirrenia sprejet z ministrskim odlokom z dne 20. septembra 2001, zajema obdobje 2000–2004. Ta načrt v celoti upošteva zaveze (zlasti zmanjšanje obsega sistema javnih storitev), ki jih je Italija sprejela v okviru odločbe Komisije iz leta 2001. Načrt za obdobje 2005–2008 je bil pripravljen, vendar ga pristojna ministrstva niso nikoli uradno odobrila. Namesto tega je vlada sprejela *ad hoc* sklepe, da bi storitve bolj uskladila s potrebami lokalnih skupnosti, ne da bi pri tem bistveno spremenila sistem javnih storitev. Italijanski organi so trdili, da dolgoročno načrtovanje ni bilo več možno, ker potrebna sredstva niso bila predvidena v proračunu. Zato so bile omejene spremembe, ki so bile izvedene, povezane predvsem z zmanjšanjem obsega javnih storitev.

(34) Na podlagi prvotne pogodbe, kakor je bila podaljšana in spremenjena (za izbrane poti), je družba Tirrenia od 1. januarja 2009 do 18. julija 2012 opravljala storitve na naslednjih poteh:

— Genova–Porto Torres: družba Tirrenia je v nizki sezoni ([17]) zagotavljala mešane storitve v okviru sistema javnih storitev, v visoki sezoni pa na komercialni podlagi. V okviru sistema javnih storitev je družba Tirrenia zagotavljala dnevne storitve z večernimi odhodi iz obeh pristanišč, in sicer na podlagi vnaprej določenih voznih redov, da bi zagotovila zanesljive povezave z železniškim omrežjem na Sardiniji. Edini konkurent, ki je v zadevnem obdobju tudi opravljal storitve na tej poti vse leto, tj. Grandi Navi Veloci, je v nizki sezoni zagotavljal le tri tedenske odhode. V visoki sezoni je družba Grandi Navi Veloci zagotavljala dnevno storitev, ne pa tudi večernih odhodov iz obeh pristanišč.

([15]) To vključuje odlog plačila dela nakupne cene s strani družbe CIN za pridobitev poslovne veje Tirrenia in več domnevnih dodatnih ukrepov pomoči v okviru privatizacije poslovne veje družbe Siremar (npr. posredno osebno jamstvo in povečanje kapitala s strani države za družbo CdI, tj. subjekt, ki je prvotno pridobil poslovno vejo družbe Siremar).

([16]) V sklepu iz leta 2014 namreč ni bil ocenjen projekt „Bonus Sardo – Vacanza“, ki je del ukrepa 7, in prav tako ne bo ocenjen v tem sklepu.

([17]) Pred letom 2007 je na tej poti opravljala storitve v okviru sistema javnih storitev tudi v visoki sezoni.

— Civitavecchia–Olbia: družba Tirrenia je v nizki sezoni ([18]) zagotavljala mešane storitve v okviru sistema javnih storitev, v visoki sezoni pa na komercialni podlagi. V okviru sistema javnih storitev je družba Tirrenia zagotavljala dnevne storitve z večernimi odhodi iz obeh pristanišč, in sicer na podlagi vnaprej določenih voznih redov. Vsaj v delu obdobja, ki se ocenjuje, je družba SNAV opravljala storitve na tej poti v nizki in visoki sezoni. Vendar je leta 2008 družba SNAV v nizki sezoni opravljala storitve na tej poti samo trikrat tedensko, v visoki sezoni pa enkrat dnevno. Po razpoložljivih podatkih je družba SNAV leta 2009 in 2010 povečala pogostost opravljanja storitve v nizki sezoni na eno plovbo dnevno. Po maju 2011 pa je družba SNAV prenehala opravljati storitev na tej poti, saj je pot prevzela družba Grandi Navi Veloci. Ta družba se je nato odločila, da bo to povezavo zagotavljala le v visoki sezoni. Prisotnost drugih gospodarskih subjektov (npr. družb Moby in Sardinia Ferries) na tej poti del tega obdobja je bila omejena na visoko sezono.

— Neapelj–Palermo: leta 2009 je družba Tirrenia vse leto zagotavljala mešane storitve v okviru sistema javnih storitev, od leta 2010 dalje pa je te storitve zagotavljala v okviru sistema javnih storitev v nizki sezoni in na komercialni podlagi v visoki sezoni. V okviru sistema javnih storitev je družba Tirrenia na podlagi vnaprej določenega voznega reda zagotavljala dnevne storitve z večernimi odhodi iz obeh pristanišč. Edini konkurent, ki je v celotnem obdobju podaljšanja tudi vse leto opravljal storitev na tej poti, tj. družba SNAV, je zagotavljal dnevne odhode, ne pa tudi enako redne in neprekinjene storitve, kot jih je zagotavljala družba Tirrenia ([19]). Poleg tega je družba SNAV za opravljanje storitve na tej poti uporabljala veliko starejše ladje kot družba Tirrenia in zato ni zagotavljala enake kakovosti ([20]). Družba Grandi Navi Veloci je navedla, da je leta 2011 opravljala storitev na tej poti od maja do decembra, leta 2012 pa vse leto (glej tudi uvodni izjavi 266 in 267). Družba Grandi Navi Veloci je storitve na tej poti zagotavljala v sodelovanju z družbo SNAV.

— Genova–Olbia–Arbatax: družba Tirrenia je v okviru sistema javnih storitev vse leto vsaj trikrat tedensko zagotavljala mešane storitve. Dvakrat tedensko je zagotavljala storitev do Arbataxa, in sicer kot dodaten postanek po tem, ko se je najprej ustavila v Olbii. V obdobju, ki se ocenjuje, je zasebni gospodarski subjekt Moby opravljal storitev med Genovo in Olbio le del leta (večino let od sredine marca do sredine oktobra). Družba GNV je podobno opravljala storitev med Genovo in Olbio le v visoki sezoni. Družba Tirrenia je bila edini gospodarski subjekt, ki je storitev do Olbie opravljal vse leto. Poleg tega je bila družba Tirrenia vse obdobje, ki se ocenjuje, edini gospodarski subjekt, ki je zagotavljal povezavo do Arbataxa.

— Civitavecchia–Cagliari–Arbatax: v okviru sistema javnih storitev je družba Tirrenia vse leto dnevno zagotavljala mešane storitve, in sicer z večernimi odhodi iz obeh pristanišč. Dvakrat tedensko je zagotavljala storitev do Arbataxa, in sicer kot dodaten postanek. V celotnem obdobju podaljšanja je bila družba Tirrenia edini gospodarski subjekt, ki je na tej poti opravljal storitev v nizki in visoki sezoni.

— Neapelj–Cagliari: družba Tirrenia je v okviru sistema javnih storitev vse leto vsaj enkrat tedensko zagotavljala mešane storitve iz vsakega pristanišča. V celotnem obdobju podaljšanja je bila družba Tirrenia edini gospodarski subjekt, ki je na tej poti opravljal mešano storitev v nizki in visoki sezoni.

— Palermo–Cagliari: družba Tirrenia je v okviru sistema javnih storitev vse leto tedensko zagotavljala mešane storitve iz vsakega pristanišča. V celotnem obdobju podaljšanja je bila družba Tirrenia edini gospodarski subjekt, ki je na tej poti opravljal mešano storitev v nizki in visoki sezoni.

— Trapani–Cagliari: družba Tirrenia je v okviru sistema javnih storitev vse leto tedensko zagotavljala mešane storitve iz vsakega pristanišča. V celotnem obdobju podaljšanja je bila družba Tirrenia edini gospodarski subjekt, ki je na tej poti opravljal mešano storitev v nizki in visoki sezoni.

— Termoli–otočje Tremiti: družba Tirrenia je v okviru sistema javnih storitev vse leto vsaj dnevno zagotavljala mešane storitve iz vsakega pristanišča. V celotnem obdobju podaljšanja je bila družba Tirrenia edini gospodarski subjekt, ki je na tej poti opravljal storitev v nizki in visoki sezoni.

([18]) Pred letom 2008 je na tej poti opravljala storitve v okviru sistema javnih storitev tudi v visoki sezoni.

([19]) Natančneje, v obdobju 2009–2012 je družba SNAV na tej poti odpovedala 76 plovb, družba Tirrenia pa je odpovedala samo 19 plovb (tj. štirikrat manj). Poleg tega je družba SNAV 19 od teh 76 plovb odpovedala zaradi praznikov, preostalih 57 pa zaradi neugodnih vremenskih razmer. Čeprav je družba Tirrenia imela skoraj isti čas odhoda, je zaradi neugodnih vremenskih razmer odpovedala le pet plovb (ali desetkrat manj kot družba SNAV). Razlog za preostale odpovedi družbe Tirrenia je bila višja sila, in sicer je sedem plovb odpovedala zaradi stavke osebja, sedem pa zaradi tehničnih težav.

([20]) Natančneje, družba Tirrenia je uporabljala dve ladji, ki sta bili zgrajeni med letoma 1999 in 2000, družba SNAV pa je svojo storitev zagotavljala s plovili, ki so bila zgrajena leta 1973, 1974, 1980 in samo v enem primeru 1989.

— Livorno–Cagliari ([21]): družba Tirrenia je v okviru sistema javnih storitev vse leto petkrat tedensko zagotavljala tovorni promet. V zadevnem obdobju so konkurenti (npr. družba Moby) na tej poti zagotavljali le en odhod na teden in začasno prekinili storitev v visoki poletni sezoni in med božičnimi prazniki.

— Neapelj–Cagliari: družba Tirrenia je v okviru sistema javnih storitev vse leto dva- do trikrat tedensko zagotavljala tovorni promet. V celotnem obdobju podaljšanja je bila družba Tirrenia edini gospodarski subjekt, ki je na tej poti opravljal tovorni promet v nizki in visoki sezoni (poleg svoje mešane storitve na isti poti).

— Ravena–Catania: družba Tirrenia je v okviru sistema javnih storitev vse leto trikrat tedensko zagotavljala tovorni promet iz vsakega pristanišča. V celotnem obdobju podaljšanja je bila družba Tirrenia edini gospodarski subjekt, ki je na tej poti opravljal tovorni promet v nizki in visoki sezoni.

2.3.1.2. Proračun in trajanje

(35) V spodnji preglednici je prikazano letno nadomestilo, dodeljeno družbi Tirrenia za obdobje od leta 2009 do julija 2012:

Preglednica 2

Nadomestila, dodeljena za obdobje od leta 2009 do julija 2012

Leto	Nadomestilo (v EUR)
2009 (januar–december)	80 010 000
2010 (januar–december)	72 685 642
2011 (januar–december)	72 685 642
2012 (januar–julij)	39 978 409,46 ([1])

([1]) Znesek, ki je bil družbi Tirrenia plačan do prenosa lastništva poslovne veje družbe Tirrenia na družbo CIN. Za preostanek leta 2012 je bilo družbi CIN plačanega 32 707 232,54 EUR. Skupno nadomestilo, plačano za leto 2012, je torej znašalo 72 685 642 EUR, kar je v skladu z zgornjo mejo nadomestil, določeno v zakonu iz leta 2009.

(36) V prvotni pogodbi je določeno, da se letno nadomestilo za javne storitve plača takole: začetno predplačilo se plača do 30. marca vsako leto in je enako 70 % nadomestila, plačanega preteklo leto. Drugo plačilo, ki se opravi do 30. junija, je enako 20 % nadomestila. Razlika med plačanimi zneski in primanjkljajem med operativnimi stroški in prihodki v tekočem letu predstavlja neporavnani znesek, ki se plača do 30. novembra. Če bi se izkazalo, da je družba Tirrenia prejela znesek, večji od neto stroška opravljenih storitev (prihodki, od katerih se odštejejo izgube), bi morala razliko povrniti ([22]).

(37) Kot je opisano zgoraj (glej uvodno izjavo 34), družba Tirrenia v visoki sezoni opravlja storitve na poteh Genova–Porto Torres, Civitavecchia–Olbia in Neapelj–Palermo (od leta 2010) na komercialni podlagi. Ves dobiček, ustvarjen na teh poteh v visoki sezoni, se odšteje od zneska nadomestila za javne storitve, ki se plača družbi Tirrenia, morebitne izgube, ki nastanejo v tem obdobju, pa bi morala kriti družba Tirrenia. S tem se zmanjša znesek nadomestila, ki je potreben za opravljanje storitev na teh poteh v okviru sistema javnih storitev, ki se uporablja v nizki sezoni.

— Nadomestilo, dodeljeno leta 2009

(38) Predsedniški odlok št. 501 z dne 1. junija 1979 (v nadaljnjem besedilu: odlok št. 501/79) določa različne elemente (prihodke in stroške), ki se vključijo v izračun subvencije, ki se plača izvajalcem pomorske javne službe. Zakon št. 856 z dne 5. decembra 1986 (v nadaljnjem besedilu: zakon št. 856/86) dodatno opredeljuje nekatere spremembe, povezane s sistemom obveznosti pomorske javne službe v Italiji. V zvezi s povezavami z večjimi in

([21]) V prvotni pogodbi je bila dovoljena tudi tovorna povezava med Genovo in Cagliarijem, vendar se je ta možnost uporabljala le do julija 2008, v obdobju podaljšanja pa ne.

([22]) S sklepom, ki so ga na medresorskem posvetovanju o določitvi letne subvencije, opredeljene na podlagi člena 11 zakona št. 856/1986, sprejela ministrstvo za infrastrukturo in promet, ministrstvo za gospodarstvo in finance ter ministrstvo za gospodarski razvoj (v nadaljnjem besedilu: medresorsko posvetovanje), se po 25. novembru 2010 vsak znesek prekomernega nadomestila odšteje od prihodnjih predplačil subvencije.

manjšimi otoki člen 11 tega zakona spreminja merila za izračun nadomestila za javne storitve. Dejansko je bilo treba subvencijo izračunati na podlagi razlike med prihodki in stroški storitve, kot se določijo ob upoštevanju povprečnih in nepristranskih meril, in vanjo je bilo treba vključiti razumen donos vloženega kapitala. Isti člen tudi določa, da morajo javna naročila storitev vključevati seznam subvencioniranih poti, pogostost in vrste ladij, ki naj bi se uporabljale. Subvencije so morala odobriti pristojna ministrstva. Načela, določena v predsedniškem odloku št. 501/79 in zakonu št. 856/86, so bila v prvotnih pogodbah upoštevana.

(39) Nadomestilo za opravljanje storitev splošnega gospodarskega pomena za leto 2009 je bilo dejansko izračunano v skladu z metodologijo, določeno v prvotni pogodbi, ki je veljala od leta 1991 in ki je bila po prvotnem izteku veljavnosti 31. decembra 2008 podaljšana. Natančneje je nadomestilo ustrezalo akumulirani čisti izgubi za storitve, ki so se opravljale v okviru sistema javnih storitev, k tej pa je bil prištet variabilni znesek, ki je ustrezal donosu vloženega kapitala.

(40) Različni stroškovni elementi, upoštevani pri izračunu nadomestila, ki so ga opredelili javni organi, so bili: stroški pridobitve, oglaševanja in nastanitve, stroški natovarjanja, raztovarjanja in manevriranja, stroški obalnega upravnega osebja, stroški vzdrževanja ladij, upravni stroški, stroški zavarovanja, stroški najema in zakupa, stroški goriva, davkov in amortizacije.

— Nadomestilo, dodeljeno leta 2010, 2011 in 2012

(41) Od leta 2010 je bilo nadomestilo za opravljanje storitev splošnega gospodarskega pomena določeno z uporabo nove metodologije, ki je bila določena v direktivi odbora CIPE ([23]) z dne 9. novembra 2007 o merilih za opredelitev obveznosti javne službe in dinamika prevoznin v sektorju pomorske kabotaže v javnem interesu (v nadaljnjem besedilu: direktiva odbora CIPE) ([24]). Direktiva odbora CIPE je bila v skladu s svojo preambulo izdana zaradi privatizacije javnih družb, ki opravljajo pomorske storitve v okviru sistema javnih storitev ([25]). Določbe direktive odbora CIPE so se za storitve, ki so jih družbe skupine Tirrenia zagotavljale od leta 2010, uporabljale celo pred začetkom veljavnosti ustreznih novih pogodb in javnih naročil storitev po zadevnih privatizacijah.

(42) Metoda, določena v direktivi odbora CIPE, omogoča družbam, ki opravljajo pomorsko javno storitev, da imajo ustrezen donos. Stopnja donosa kapitala bi se izračunala na podlagi tehtanega povprečja stroškov kapitala (WACC).

(43) Zahtevan donos lastniškega kapitala ([26]) se izračuna z modelom določanja cen osnovnih sredstev. Na podlagi tega modela se stroški lastniškega kapitala izračunajo kot funkcija (i) netvegane stopnje donosa, (ii) koeficienta beta (ocene profila tveganja družbe glede na trg lastniških vrednostnih papirjev) in (iii) premije za tveganje lastniških vrednostnih papirjev, dodeljene trgu teh papirjev.

(44) Natančneje bi se stroški lastniškega kapitala izračunali tako, da bi se premija za dodatno tveganje uporabila za stopnjo donosa netveganih dejavnosti. Ta premija se izračuna kot premija za tržno tveganje, pomnožena s koeficientom beta, ki meri, kako tvegana je posamezna dejavnost glede na trg.

(45) V skladu z direktivo odbora CIPE stopnja donosa netveganih dejavnosti ustreza povprečnemu bruto donosu referenčnih desetletnih obveznic glede na predhodnih 12 mesecev, za katere so na voljo podatki.

(46) Direktiva odbora CIPE določa 4-odstotno premijo za tržno tveganje. Poleg tega se v primeru storitve, ki se opravlja na neizključni podlagi, za domnevno večje tveganje, ki ga nosi gospodarski subjekt, plača nadomestilo, in sicer tako, da se premiji za tržno tveganje prišteje dodatnih 2,5 %.

([23]) *Comitato interministeriale per la programmazione economica* – CIPE (Medministrski odbor za gospodarsko načrtovanje).
([24]) *Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana* (Uradni list Italijanske republike, v nadaljnjem besedilu: GURI) št. 50 z dne 28. februarja 2008.
([25]) V skladu s členom 1(999) zakona št. 296 z dne 27. decembra 2006 in členom 1(e) zakonskega odloka št. 430/1997.
([26]) Želena stopnja donosa za posameznega vlagatelja lastniškega kapitala glede na profil tveganja družbe in povezane denarne tokove.

(47) Znesek nadomestila, plačanega družbi Tirrenia, pa v praksi ne sme preseči zgornje meje 72 685 642 EUR na leto, kot je določena v zakonu iz leta 2009 (glej uvodno izjavo 25). Čeprav zakon iz leta 2009 omejuje letno nadomestilo, plačano vsem družbam Tirrenia za opravljanje pomorskih storitev, za katere se uporablja sistem javnih storitev, direktiva odbora CIPE vsebuje tudi nekatere zaščitne ukrepe, ki tem gospodarskim subjektom omogočajo, da v zadostni meri krijejo svoje operativne stroške.

(48) V skladu z direktivo odbora CIPE je treba obseg storitev, najvišje prevoznine, določene v novi pogodbi, in nadomestilo, ki se dejansko dodeli, predvsem določiti tako, da se ponudniku storitev odobri kritje vseh dopustnih stroškov. Uporablja se naslednja formula:

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

pri čemer je:

— *VA(RSP)* diskontirana vrednost nadomestila za izpolnjevanje obveznosti javne službe,

— *VA(AI(X))* diskontirana vrednost drugih prihodkov (prevoznin in drugih prihodkov),

— *VA(CA)* diskontirana vrednost dopustnih operativnih stroškov, odplačila dolga in donosa vloženega kapitala.

(49) V primeru, da se zgornja enačba ne izide, bi se lahko zmanjšal obseg subvencioniranih dejavnosti (glej tudi uvodno izjavo 103), lahko bi se pregledala organizacija storitev (npr. vrsta ladij) ali pa bi se lahko spremenile najvišje prevoznine.

(50) Poleg tega se na podlagi formule cenovne kapice vsako leto prilagodi zgornja meja za prevoznine, ki se uporablja za vsako storitev, in sicer brez davkov in pristaniških pristojbin:

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

pri čemer je:

— ΔT letna sprememba zgornje meje za prevoznino v odstotkih,

— ΔP stopnja inflacije za referenčno leto,

— realna letna stopnja prilagoditve zgornje meje za prevoznine, določene v pogodbi, ki se v času trajanja pogodbe ne spremeni.

(51) Direktiva odbora CIPE tudi določa, da se lahko zgornja meja za prevoznine prilagodi tako, da se upoštevajo spremembe v stroških goriva, in sicer na podlagi standardnih, javno dostopnih cen.

2.3.2. *Nezakonito podaljšanje pomoči za reševanje, dodeljene družbi Tirrenia*

(52) Komisija je 16. novembra 2010 družbama Tirrenia in Siremar odobrila pomoč za reševanje (v nadaljnjem besedilu: odločitev iz leta 2010) ([27]). Pomoč je zajemala poroštvo za kreditne linije, ki so jih zagotovile zasebne banke v znesku do 95 000 000 EUR. Italija se je zavezala, da bo Komisiji najpozneje šest mesecev po odobritvi ukrepa pomoči za reševanje predložila načrt za prestrukturiranje ali dokazilo, da je bilo posojilo v celoti povrnjeno in/ali da je poroštvo prenehalo.

(53) Italija je nato obvestila Komisijo, da sta izbrani finančni instituciji, in sicer Banca Infrastrutture Innovazione e Sviluppo (v nadaljnjem besedilu: BIIS) in Unicredit, družbama Tirrenia in Siremar odobrili kreditno linijo v višini 40 000 000 EUR (tj. 25 000 000 EUR družbi Tirrenia in 15 000 000 EUR družbi Siremar) in z datumom zapadlosti 30. junija 2011. Država je poroštvo za kreditno linijo zagotovila 15. februarja 2011.

(54) Financiranje je bilo izplačano takole:

(a) prvi obrok 28. februarja 2011 (20 000 000 EUR za družbo Tirrenia in 12 000 000 EUR za družbo Siremar);

(b) drugi obrok 23. marca 2011 (5 000 000 EUR za družbo Tirrenia in 3 000 000 EUR za družbo Siremar).

(55) Italija je Komisijo obvestila, da ob upoštevanju tega, da je bil družbama Tirrenia in Siremar prvi obrok posojila s poroštvom izplačan šele 28. februarja 2011, šestmesečno obdobje za povračilo posojila v smislu odstavka 25(a) Smernic Skupnosti o državni pomoči za reševanje in prestrukturiranje podjetij v težavah (v nadaljnjem besedilu: smernice za reševanje in prestrukturiranje iz leta 2004) ([28]) ter uvodnih izjav 32 in 47 odločitve iz leta 2010, poteče 28. avgusta 2011.

([27]) Odobritev državne pomoči v skladu s členoma 107 in 108 PDEU – Primeri, v katerih Komisija ne vloži ugovora (UL C 102, 2.4.2011, str. 1).

([28]) Sporočilo Komisije – Smernice skupnosti o državni pomoči za reševanje in prestrukturiranje podjetij v težavah (UL C 244, 1.10.2004, str. 2).

(56) Vendar družbi Tirrenia in Siremar nista plačali svojih posojil, zato je banka BIIS 11. julija 2011 unovčila državno poroštvo. Družba Tirrenia je torej na ta datum državi dolgovala 25 203 063,89 EUR. To vključuje glavnico zadevnih posojil in neporavnane obresti, dolgovane banki.

(57) Stečajno sodišče je dovolilo, da se med prednostne upnike (ita. *prededucibili*) družbe Tirrenia vključi ministrstvo za gospodarstvo in finance. Po navedbah italijanskih organov je izredni upravitelj, pooblaščen za upravljanje družbe v postopku v primeru insolventnosti, takrat menil, da bi družba Tirrenia lahko povrnila financiranje do 28. avgusta 2011, in sicer s prihodki od načrtovane privatizacije (glej oddelek 2.3.3).

(58) Pogodba za prodajo poslovne veje družbe Tirrenia družbi CIN je bila sklenjena 25. julija 2011. Prenos sredstev in s tem tudi plačilo pa sta bila odložena, predvsem zaradi težav pri pridobivanju potrebnih dovoljenj za združitev ([29]). Italijanski organ za konkurenco *Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato* (v nadaljnjem besedilu: AGCM), je 21. junija 2012 odobril transakcijo med družbama Tirrenia in CIN, prodaja pa je bila končana 19. julija 2012.

(59) Družba Tirrenia je 18. septembra 2012 državi povrnila znesek v višini 25 852 548,93 EUR. Italija je 24. oktobra 2012 obvestila Komisijo, da je družba Tirrenia 11. julija 2011 v celoti vrnila dolgovane zneske, vključno z obrestmi v višini 649 485,04 EUR, ki jih je dolgovala državi, in o tem predložila dokazilo.

2.3.3. *Privatizacija družbe Tirrenia in odlog plačila nakupne cene s strani družbe CIN*

(60) Družba Fintecna je 23. decembra 2009 objavila prvo povabilo k oddaji ponudb za prodajo celotnega osnovnega kapitala družbe Tirrenia, vključno z njenim odvisnim podjetjem Siremar. Do 19. februarja 2010 je prejela 16 prijav interesa od 19 subjektov. Družba Fintecna je 4. avgusta 2010 po neuspešnih pogajanjih z edinim ponudnikom, ki je predložil zavezujočo ponudbo, razglasila, da je postopek končan. Po navedbah Italije pogajanja niso bila uspešna zaradi pomislekov glede finančnih vidikov ponudbe.

(61) Po neuspešnem prvem poskusu privatizacije sta bili družbi Tirrenia in Siremar, ki sta se soočali s hudimi finančnimi težavami, sprejeti v skupni postopek v primeru insolventnosti, ki je v italijanski zakonodaji predviden za velike družbe, tj. postopek izredne uprave (ita. *amministrazione straordinaria*), in kmalu zatem razglašeni za insolventni. Natančneje, družba Tirrenia je bila sprejeta v postopek izredne uprave 5. avgusta 2010. Sodišče v Rimu je 12. avgusta 2010 izreklo sodbo št. 332/2010, s katero je razglasilo družbo Tirrenia za insolventno.

2.3.3.1. Postopek izredne uprave

(62) Za razliko od običajnega stečajnega postopka, katerega glavni cilj je likvidirati insolventno družbo, da se poravnajo terjatve upnikov, je postopek izredne uprave, določen v zakonskem odloku št. 270 z dne 8. julija 1999, poseben postopek v primeru insolventnosti za velike družbe, ki je namenjen zaščiti sredstev in zagotavljanju nadaljnjega poslovanja.

(63) V skladu s tem postopkom se upravljanje insolventne družbe prenese na izrednega upravitelja, ki ga imenuje pristojno ministrstvo. Izredni upravitelj predlaga načrt vračila pomoči za zadevni poslovni subjekt, in sicer s prestrukturiranjem ali prodajo sredstev insolventne družbe. Načrt mora predhodno odobriti pristojno ministrstvo ob upoštevanju mnenja nadzornega sveta (ki ga sestavljajo strokovnjaki, ki jih imenuje ministrstvo).

(64) Zakonski odlok št. 347 z dne 23. decembra 2003 o nujnih ukrepih za prestrukturiranje velikih insolventnih družb, ki je bil s spremembami preoblikovan v zakon št. 39 z dne 18. februarja 2004 (v nadaljnjem besedilu: Marzanov zakon), ureja postopek izredne uprave, ki se uporablja za insolventne družbe, ki nameravajo izvesti ta postopek prestrukturiranja. Te družbe morajo tudi kumulativno izpolnjevati nekatera merila glede števila zaposlenih v predhodnem letu in stopnje zadolženosti.

([29]) Za več podrobnosti glej uvodne izjave 79 do 81.

(65) V skladu s tem postopkom mora insolventna družba vložiti vlogo pri italijanskem ministrstvu za gospodarski razvoj in peticijo pri pristojnem stečajnemu sodišču. Ministrstvo se nato odloči, ali bo insolventno družbo sprejelo v postopek, in imenuje izrednega upravitelja, ki ga nadzoruje nadzorni svet, sodišče pa preveri insolventnost družbe.

(66) Izredni upravitelj mora v 180 dneh od svojega imenovanja ministrstvu predložiti načrt za prestrukturiranje. Redni stečajni postopek se začne le, če ministrstvo tega načrta za prestrukturiranje ne odobri in če drugačen postopek prodaje sredstev ni izvedljiv.

(67) Zakonski odlok št. 134/2008 (v nadaljnjem besedilu: odlok št. 134/2008) ([30]) je uvedel več sprememb Marzanovega zakona. Te spremembe se uporabljajo za družbe, ki zagotavljajo osnovne javne storitve, in se med drugim nanašajo na možnost, da izredni upravitelj določi kupca sredstev insolventne družbe na podlagi postopka pogajanj s stranmi, ki bi zagotovile neprekinjeno opravljanje javne storitve na srednji rok in hitro posredovanje. Odlok št. 134/2008 določa, da prodajna cena ne sme biti nižja od tržne vrednosti sredstev, ki jo določi neodvisni strokovnjak, imenovan z ministrskim odlokom.

(68) Odlok št. 134/2008 je tudi uvedel možnost, da se – v bližnji prihodnosti – uresniči načrt odprodaje sredstev, v skladu s predhodnim sistemom pa je bilo ministrstvu treba najprej predložiti načrt za prestrukturiranje. Nazadnje odlok št. 134/2008 določa, da se, če se ne more izvesti niti načrt odprodaje sredstev niti načrt za prestrukturiranje ali če ju ministrstvo ne odobri, začne redni stečajni postopek.

2.3.3.2. Postopek prodaje

(69) Povabilo k oddaji ponudb za prodajo poslovne veje družbe Tirrenia ([31]) v svežnju z novo osemletno pogodbo je bilo objavljeno 15. septembra 2010. Namen tega povabila je bil preveriti, ali obstajajo morebitni nacionalni ali mednarodni subjekti, ki bi jih zanimala pridobitev poslovne veje družbe Tirrenia in bi lahko zagotovili neprekinjenost prometnih storitev.

(70) To povabilo je bilo objavljeno na spletnem mestu družbe Tirrenia, v več časopisih ([32]) in tudi na izbranih strokovnih spletnih mestih ([33]). Rok za ta razpis za prijavo interesa je prvotno bil 29. september 2010, nato pa je bil z javnim obvestilom, objavljenim v istih, zgoraj navedenih nacionalnih in mednarodnih časopisih ter na spletnih mestih, podaljšan do 20. oktobra 2010, da bi se zagotovilo razumno obdobje za predložitev prijav interesa.

(71) Nacionalni, evropski in neevropski subjekti so predložili skupno 21 prijav interesa za sodelovanje v tem javnem naročilu. Izredni upravitelj je nato pozval 16 subjektov, ki so v svojih prijavah interesa dokazali, da bi lahko zagotovili neprekinjenost storitve pomorskega prometa ([34]), naj izvedejo skrbni pregled poslovne veje družbe Tirrenia. Dostop do ustrezne dokumentacije je bil odobren pod pogojem, da so zainteresirane strani podpisale sporazume o zaupnosti.

(72) Enajstim stranem ([35]), ki so se na koncu odločile izvesti ta skrbni pregled, je bil zagotovljen dostop do virtualnih varnih sob, ki so vsebovale:

(a) vse tehnične, pravne in finančne informacije, vključno s podatki o poslovni veji, ki se je prodajala;

(b) poslovni načrt poslovne veje družbe Tirrenia, ki ga je pripravil izredni upravitelj;

(c) poročilo prodajalca o skrbnem pregledu in bilanca stanja družbe na dan sprejetja v postopek izredne uprave;

([30]) Člen 4(4-*quater*) zakonskega odloka št. 134 z dne 28. avgusta 2008, ki je bil preoblikovan v zakon št. 166 z dne 27. oktobra 2008 o nujnih ukrepih za prestrukturiranje velikih insolventnih družb (ita. *Disposizioni urgenti in materia di ritruttuazione di grandi imprese in crisi*).

([31]) Za več informacij o uporabi izraza „poslovna veja“ v tem smislu glej uvodno izjavo 27.

([32]) The Financial Times, Il Corriere della Sera, Il Sole 24 Ore, La Repubblica, Il Giornale, Il Mattino in Il Giornale di Sicilia.

([33]) Delloyd, Naftemporiki, Fairplay, Lloyd's List in Tradewinds.

([34]) Pet subjektov je bilo izključenih, ker niso zagotovili ustreznih dokazov, da bi lahko zagotovili neprekinjeno opravljanje javne storitve pomorskega prometa, saj zadevne fizične osebe očitno niso imele potrebnih finančnih sredstev.

([35]) Po navedbah italijanskih organov je preostalih pet subjektov, ki so bili pozvani k sodelovanju v fazi skrbnega pregleda, navedlo, da jih sodelovanje v transakciji ne zanima več.

(d) nov osnutek osemletne pogodbe, ki naj bi bila sklenjena med uspešnim ponudnikom in državo;

(e) vse druge informacije, ki jih morebitni kupci potrebujejo za pravilno ovrednotenje predmeta prodaje.

(73) Z ministrskim odlokom z dne 4. februarja 2011 je minister za gospodarski razvoj imenoval banko Banca Profilo za neodvisnega strokovnjaka, njena naloga pa je bila ovrednotiti poslovno vejo družbe Tirrenia v skladu s členom 4(4-*quater*) zakonskega odloka št. 347/2003. Banka Banca Profilo je 8. marca 2011 ocenila vrednost poslovne veje družbe Tirrenia (vključno z novo osemletno pogodbo) na 380 000 000 EUR. Te informacije so bile naložene v varno sobo za vse morebitne ponudnike pred iztekom roka za predložitev zavezujočih ponudb.

(74) Izredni upravitelj je 15. marca 2011, tj. po zadnjem roku za predložitev zavezujočih ponudb, ugotovil, da je le družba CIN – družba, sestavljena iz družb Onorato Partecipazioni S.r.l., Grimaldi Compagnia di Navigazione S.p.A. in Marinvest S.r.l. – predložila zavezujočo ponudbo v skladu s pogoji iz dopisa o postopku z dne 2. februarja 2011 ([36]).

(75) Družba CIN je po tem, ko je izredni upravitelj od nje zahteval pojasnila, 14. aprila 2011 predložila končno zavezujočo ponudbo za pridobitev poslovne veje družbe Tirrenia. Natančneje sta bila v tej ponudbi, dopolnjeni s (i) poslovnim načrtom, skladnim z obveznostmi javne službe iz pogodbe, in (ii) bančnimi poroštvi v skupnem znesku 20 000 000 EUR, določena:

(i) cena, ponujena za nakup poslovne veje družbe Tirrenia, vključno z novo osemletno pogodbo v skupni vrednosti 380 100 000 EUR;

(ii) plačilo ponudbe, in sicer naj bi se znesek 200 100 000 EUR plačal po prenosu poslovne veje, preostali znesek pa postopno:

(a) 55 000 000 EUR do 15. decembra tretjega leta po prenosu poslovne veje;

(b) 60 000 000 EUR do 15. decembra šestega leta po prenosu poslovne veje;

(c) 65 000 000 EUR do 15. decembra osmega leta po prenosu poslovne veje.

(76) Ob upoštevanju navedenega je izredni upravitelj zavezujočo ponudbo, ki jo je predložila družba CIN, naložil v varno sobo, 2. maja 2011 pa je vsem ponudnikom, ki so bili pozvani k sodelovanju v fazi skrbnega pregleda, poslal dopis, v katerem jih je pozval, naj do 12. maja 2011 predložijo boljšo ponudbo kot to, ki jo je družba CIN predložila 14. aprila 2011. Izredni upravitelj je nato na zahtevo enega od morebitnih kupcev podaljšal rok za predložitev boljših ponudb do 19. maja 2011. Vendar izredni upravitelj do tega datuma ni prejel nobenih drugih ponudb.

(77) Na podlagi ocene, ki so jo izvedli izredni upravitelj in njegovi svetovalci, je bila ponudba za nakup, ki jo je 14. aprila 2011 predložila družba CIN, ocenjena kot skladna z vrednostjo poslovne veje družbe Tirrenia, kot jo je določila banka Banca Profilo. Ugotovljeno je bilo, da je bil poslovni načrt iz ponudbe skladen z zahtevami iz dopisa o postopku z dne 2. februarja 2011 (glej uvodno izjavo 74), in štel se je za ustrezen dokaz o tem, da lahko ponudnik zagotovi nemoteno nadaljnje opravljanje javne storitve pomorskega prometa.

(78) Ministrstvo za gospodarski razvoj je nato 23. maja 2011 pooblastilo izrednega upravitelja, da poslovno vejo družbe Tirrenia proda družbi CIN v skladu s pogoji iz ponudbe, predložene 14. aprila 2011. Po nekaj dodatnih posvetovanjih je izredni upravitelj 25. julija 2011 sklenil pogodbo z družbo CIN.

(79) Transakcija, ki je bila rezultat tega postopka, je bila 21. novembra 2011 priglašena Komisiji v odobritev. Komisija je 18. januarja 2012 začela temeljito preiskavo v skladu z Uredbo EU o združitvah ([37]).

([36]) Izredni upravitelj je v tem dopisu z dne 2. februarja 2011 zainteresirane subjekte pozval, naj do 15. marca 2011 predložijo končno, brezpogojno in zavezujočo ponudbo za pridobitev poslovne veje družbe Tirrenia, in sicer skupaj z bančnim poroštvom na prvi poziv v znesku 20 milijonov EUR, ki zajema obveznosti, h katerim so se subjekti zavezali v ponudbi, in poslovni načrt, skladen z obveznostmi javne službe, določenimi v osnutku nove pogodbe v skladu z zakonom iz leta 2010.

([37]) Uredba Sveta (ES) št. 139/2004 z dne 20. januarja 2004 o nadzoru koncentracij podjetij (UL L 24, 29.1.2004, str. 1).

(80) Začetna tržna raziskava, ki jo je opravila Komisija, je pokazala resne pomisleke glede konkurence, predvsem ker so imele strani, udeležene v združitvi, zelo velike, če ne monopolne, združene tržne deleže za več pomorskih poti v Italiji, zlasti za nekatere poti na Sardinijo in z nje. Družba CIN je bila prvotno skupno podjetje glavnih konkurentov družbe Tirrenia: Grimaldi, Marinvest (ki na primer obvladuje družbi Grandi Navi Veloci in SNAV) in Onorato Partecipazioni (ki obvladuje družbo Moby). Ob upoštevanju pomislekov Komisije sta družbi Grimaldi in Marinvest izstopili iz družbe CIN tako, da sta svoje delnice prodali družbi Onorato Partecipazioni. Ta je nato pritegnila nove delničarje, tako da je družba CIN na koncu bila v 40-odstotni lasti družbe Moby (ki jo nadzira družba Onorato Partecipazioni), 30-odstotni lasti družbe Clessidra Società del Risparmio, 20-odstotni lasti družbe Gruppo Investimenti Portuali in v 10-odstotni lasti družbe Shipping Investment S.r.l.

(81) Komisija je 27. aprila 2012, potem ko so strani opustile priglašeno transakcijo, končala svojo temeljito preiskavo. Spremenjena transakcija združitve, ki je ni bilo več treba odobriti na evropski ravni, je bila 7. maja 2012 priglašena organu AGCM. Organ AGCM je s svojo resolucijo št. 23670 z dne 21. junija 2012 odobril transakcijo pod določenimi pogoji ([38]). Lastništvo poslovne veje družbe Tirrenia je bilo 19. julija 2012 končno preneseno na družbo CIN.

(82) Družba Onorato Partecipazioni je 6. julija 2015 priglasila svojo namero o pridobitvi popolnega nadzora nad družbama Moby in CIN, in sicer s pridobitvijo deležev od drugih delničarjev obeh družb. Organ AGCM je s svojo resolucijo št. 25773 z dne 10. decembra 2015, in sicer pod določenimi pogoji za poti Civitavecchia–Olbia in Genova–Olbia ([39]), odobril ta postopek, ki je dejansko pomenil koncentracijo družb Moby in CIN. Zaradi te reorganizacije je družba CIN trenutno v celoti v lasti družbe Moby, zato sta obe družbi v celoti v lasti družbe Onorato Partecipazioni.

(83) Upravni odbor družbe Moby je 26. aprila 2018 odobril načrt združitve z družbo CIN. Če bi bila pridobljena potrebna dovoljenja, je bilo načrtovano, da bo ta združitev končana do konca leta 2018, vendar je po posredovanju družbe Tirrenia pod izredno upravo prišlo do zamude.

2.3.3.3. Prodajna pogodba

(84) Prodajna pogodba z dne 25. julija 2011 opredeljuje poslovno vejo družbe Tirrenia, ki se prenaša, kot vejo družbe Tirrenia, katere namen je opravljanje prometnih storitev v okviru obstoječih obveznosti javne službe. Natančneje člen 4 pogodbe določa, da so sredstva poslovne veje navedena v prilogi k prodajni pogodbi, zajemajo pa vsa neopredmetena ([40]) in opredmetena sredstva ([41]), ki jih je družba uporabljala pri izpolnjevanju svojih obveznosti javne službe.

(85) Člen 11(3) prodajne pogodbe določa, da je prodaja odvisna od sklenitve nove pogodbe med družbo CIN in ministrstvom za promet v določenem, vnaprej opredeljenem roku. Drugače povedano, sklenitev nove pogodbe je nujen pogoj, da se prodaja dejansko izvede.

(86) Člen 7(9) prodajne pogodbe tudi določa, da bo družba CIN ponudila nova delovna mesta (na podlagi novih pogodb o zaposlitvi) vsemu upravnemu osebju in posadki, ki sta zaposlena v družbi Tirrenia za izpolnjevanje obveznosti javne službe, pri čemer bo upoštevala pridobljene kvalifikacije in/ali enakovredne opise delovnih mest, pa tudi morebitne sporazume s sindikati. Družba CIN se mora v skladu s členom 63(2) zakonskega odloka št. 270/1999 dve leti vzdržati vsakršnega odpuščanja iz nedisciplinskih razlogov. V skladu s členom 7(11) in (12) prodajne pogodbe mora družba CIN prodajalca redno obveščati o izpolnjevanju teh obveznosti, pri čemer mora v primeru kršitev plačati precejšnje kazni.

(87) Člen 7(6)(d) prodajne pogodbe določa, da mora biti kupec v skladu s členom 4(4-*quater)* Marzanovega zakona sposoben zagotoviti neprekinjeno opravljanje storitve na srednji rok ter upoštevanje nacionalne in mednarodne veljavne zakonodaje.

([38]) Ti pogoji so med drugim vključevali omejitev tarif, prenehanje nekaterih storitev in prodajo prometnih zmogljivosti na nekaterih poteh drugim gospodarskim subjektom.

([39]) Ker sta bili družbi Moby in CIN edini, ki sta opravljali storitev na teh poteh, se je družba Onorato Partecipazioni zavezala, da bo (1) ohranila ali povečala skupno ponudbo prometnih storitev na poteh Civitavecchia–Olbia in Genova–Olbia; (2) upoštevala omejitve tarif, tako da bo uporabila cene za visoko sezono, ki jih je leta 2014 določila družba Moby; (3) nepovezanim tretjim stranem prodala 10 % prometne zmogljivosti v visoki sezoni z 20-odstotnim popustom na tarife.

([40]) Patentne pravice in pravice intelektualne lastnine; koncesije, licence, blagovne znamke in podobne pravice; druga neopredmetena sredstva.

([41]) Sistemi in stroji; industrijska in komercialna oprema; druga opredmetena sredstva.

(88) V skladu s členom 5 prodajne pogodbe se prodajna cena v višini 380 100 000 EUR plača takole:

(a) 200 100 000 EUR (tako imenovana fiksna cena) v treh delovnih dneh po tem, ko ministrstvo za gospodarski razvoj sprejme odlok, s katerim odpravi vse vnose, povezane s predkupnimi pravicami ter evidencami zasegov in zaplemb za poslovno vejo družbe Tirrenia;

(b) preostalih 180 000 000 EUR (tako imenovana odložena cena) se odloži takole: 55 000 000 EUR na 30. april četrtega leta po prvotnem datumu začetka veljavnosti nove pogodbe; 60 000 000 EUR na 30. april sedmega leta po prvotnem datumu začetka veljavnosti nove pogodbe; 65 000 000 EUR na 30. april devetega leta po prvotnem datumu začetka veljavnosti nove pogodbe ([42]).

(89) Člen 8(23) prodajne pogodbe določa, da v skladu s členom 63(5) zakonskega odloka št. 270/1999 novi lastnik ne bo dolžen vrniti nobenega dolga, ki ga je družba Tirrenia imela pred prenosom poslovne veje.

(90) Strani sta 16. julija 2012 sklenili dodatek k prodajni pogodbi, ki je med drugim spremenil način plačila fiksne cene v višini 200 100 000 EUR (glej uvodno izjavo 88(a)). Natančneje naj bi se znesek 138 200 000 EUR še vedno plačal v treh dneh od sprejetja odloka iz uvodne izjave 88(a), preostalih 61 900 000 EUR pa naj bi bilo plačanih z obrestmi ([43]) 1. marca osmega leta po začetku veljavnosti nove pogodbe (tj. leta 2020). Strani sta se strinjali, da se bosta dve leti po začetku veljavnosti pogodbe posvetovali, da bi ugotovili, ali se lahko dogovorita o novih pogojih plačila preostalih 61 900 000 EUR. Zaradi tega je bil ta znesek plačan prej, kot je bilo najprej predvideno (tj. februarja 2016 namesto marca 2020). Plačilo odložene cene v višini 180 000 000 EUR se ni spremenilo.

2.3.3.4. Študija banke Banca Profilo

(91) Kot je opisano zgoraj (glej uvodno izjavo 73), je minister za gospodarski razvoj imenoval banko Banca Profilo za neodvisnega strokovnjaka, njena naloga pa je bila ovrednotiti poslovno vejo družbe Tirrenia v skladu s členom 4(4-*quater*) zakonskega odloka št. 347/2003. Banka Banca Profilo je 8. marca 2011 objavila poročilo, v katerem je opisala metodologije vrednotenja in podatke, ki jih je uporabila in ki so vključevali poslovni načrt družbe Tirrenia za obdobje 2011–2018. To poročilo je vključevalo predviden razpon vrednosti za poslovno vejo družbe Tirrenia.

(92) Vrednotenje banke Banca Profilo temeljijo na več predpostavkah, med drugim predvsem na tem, da bi se novo javno naročilo storitev uporabljalo do njegovega izteka in da bi poslovna veja družbe Tirrenia zato prejemala nadomestilo za javne storitve za zagotavljanje povezav pomorskega prometa iz tega javnega naročila. Banka Banca Profilo v svojem poročilu o vrednotenju uporablja diskontirani denarni tok (v nadaljnjem besedilu: DCF) in gospodarsko dodano vrednost (v nadaljnjem besedilu: dodana vrednost) kot svoji glavni metodologiji, tržne večkratnike in kapitalsko metodo pa kot sekundarni metodologiji z namenom nadzora.

(93) Na podlagi metodologije DCF banka Banca Profilo upošteva: (i) denarne tokove, nastale do datuma izteka veljavnosti nove pogodbe; (ii) likvidacijsko vrednost poslovne veje družbe Tirrenia ob izteku veljavnosti nove pogodbe, ki temelji na predpostavki, da po tem datumu ne bo mogoče več opravljati dejavnosti in (iii) vrednost lastniškega kapitala nekaterih omejenih manjšinskih deležev, povezanih s poslovno vejo družbe Tirrenia. Z metodologijo dodane vrednosti banka Banca Profilo oceni: (i) prilagojeno knjigovodsko vrednost; (ii) dobro ime; (iii) likvidacijsko vrednost poslovne veje družbe Tirrenia ob izteku veljavnosti nove pogodbe (zaradi istega razloga kot pri pristopu DCF). Ta ocena temelji na podatkih iz industrijskega načrta družbe in izračunov banke Banca Profilo na podlagi navedenih podatkov.

(94) Pri sekundarnih metodologijah so bili uporabljeni podatki v nadaljevanju. Analiza tržnih večkratnikov temelji na izračunih banke Banca Profilo, v katerih je uporabila podatke družbe Bloomberg o devetih primerljivih družbah za pomorski promet. Kapitalska metoda zajema oceno neto vrednosti sredstev, kot je zabeležena v bilanci stanja, vendar z nekaterimi prilagoditvami, kadar je to ustrezno (npr. vrednost flote, javno naročilo storitev itd.).

(95) Banka Banca Profilo je na podlagi navedenih metodologij sklenila, da je vrednost poslovne veje družbe Tirrenia med 380 in 426 milijonov EUR. Zato bi najnižja cena za to družbo morala znašati 380 000 000 EUR.

([42]) Datum, ko družba CIN in pristojno ministrstvo skleneta novo pogodbo.

([43]) Po zakoniti obrestni meri na letni podlagi brez povečanega kapitala po začetku veljavnosti pogodbe do poravnave preostalega zneska.

2.3.3.5. Poročilo družbe Ecorys

(96) Komisija je v okviru formalnega postopka preiskave neodvisnega svetovalca (družbo Ecorys) pooblastila za nalogo, da določi tržno vrednost poslovne veje družbe Tirrenia, ki se je prodajala (glej uvodno izjavo 8). Od svetovalca se je zahtevalo, da (i) potrdi veljavnost vrednotenja, ki ga je izvedla banka Banca Profilo, in (ii) določi tržno vrednost poslovne veje brez kakršnih koli pogojev.

(97) Da bi družba Ecorys določila vrednost poslovne veje družbe Tirrenia v svežnju z novo pogodbo, je uporabila glavne metodologije, ki jih je uporabila tudi banka Banca Profilo. Družba Ecorys je uporabila zlasti metodologiji diskontiranega denarnega toka in gospodarske dodane vrednosti, spremenila pa je ustrezne predpostavke, kadar je menila, da je to ustrezno ([44]). Družba Ecorys domneva, da nova pogodba ob izteku veljavnosti ne bo podaljšana ([45]), zato se na poteh po tem datumu ne bo več opravljala javna storitev. Na tej podlagi je družba Ecorys ugotovila, da je najnižja tržna vrednost poslovne veje družbe Tirrenia, kot se je prodajala, 409,5 milijona EUR (tj. skoraj 8 % več v primerjavi z vrednotenjem banke Banca Profilo).

(98) Družba Ecorys je tudi sklenila, da bi bila družba prodana po svoji likvidacijski vrednosti ([46]), tj. 303,5 milijona EUR, če bi bila poslovna veja družbe Tirrenia prodana brez kakršnih koli pogojev in zlasti brez novega naročila javnih storitev za opravljanje javne storitve (in s tem tudi brez obveznosti, da zagotovi neprekinjeno opravljanje te javne storitve). Ta ugotovitev družbe Ecorys temelji na domnevi, da poslovna veja družbe Tirrenia ne bi mogla še naprej donosno opravljati svoje dejavnosti brez nadomestila za javne storitve. Družba Ecorys je javne poti, na katerih sta družbi Tirrenia in Siremar opravljali javne storitve, opisala kot dejavnosti z veliko izgubo, za katere je značilno majhno število potnikov in ki so v celoti odvisne od financiranja na podlagi pogodb. Poleg tega je družba Ecorys menila, da možnost spremembe kakovosti storitev in več manevrskega prostora za določanje cen vozovnic nista zadostna pogoja, da bi te poti postale gospodarsko donosne s poslovnega vidika. Družba Ecorys je ugotovila, da je ta likvidacijska vrednost nižja od vrednosti, ki je izhajala iz javnega naročila, in navedla, da zato takojšnja likvidacija (v bistvu prodaja ladij) ni bila smiselna možnost za udeleženca v tržnem gospodarstvu.

(99) Družba Ecorys je tudi primerjala osebje poslovne veje družbe Tirrenia z osebjem več primerljivih trajektnih družb in sklenila, da sta število in stroškovna struktura osebja družbe Tirrenia podobna tem v primerljivih družbah, in sicer glede na delež skupnih prihodkov v okviru stroškov dela ([47]) in razmerje med stroški dela/osebjem ([48]). Analiza ni pokazala nobene bistvene razlike med poslovno vejo družbe Tirrenia in primerljivimi podjetji, ki bi lahko pomenila preveliko število zaposlenih ali previsoke stroške dela. Morebitni kupec bi zato imel malo manevrskega prostora v smislu odpuščanja ali zamenjave dela delovne sile. Na tej podlagi je družba Ecorys sklenila, da ni elementov, ki bi kazali, da je pogoj glede delovne sile znatno vplival na vrednost poslovne veje družbe Tirrenia.

2.3.4. *Nova pogodba med italijansko državo in družbo CIN*

2.3.4.1. Upravičenka

(100) Družba CIN je uspešni ponudnik za poslovno vejo družbe Tirrenia, za ta namen pa je bila prvotno ustanovljena iz družb Onorato Partecipazioni S.r.l., Grimaldi Compagnia di Navigazione S.p.A. in Marinvest S.r.l., čeprav sta slednji dve strani morali nadomestiti trije drugi vlagatelji, da bi pridobili odobritev združitve (glej uvodno izjavo 80). Kot je pojasnjeno zgoraj (glej uvodno izjavo 82), družbo CIN od julija 2015 nadzoruje izključno družba Onorato Partecipazioni S.r.l.

([44]) Banka Banca Profilo je predvsem domnevala, da bo po izteku veljavnosti nove pogodbe likvidirana celotna poslovna veje družbe Tirrenia. Družba Ecorys nasprotno domneva, da bi se s plovili, s katerimi so se opravljale storitve v okviru obveznosti javne službe (tj. v nizki sezoni) in na komercialni podlagi (tj. v visoki sezoni), še naprej opravljale slednje storitve, nato pa bi se ob koncu njihove dobe koristnosti prodala. Vendar družba Ecorys ni opredelila, ali bi bilo te storitve izvedljivo naprej opravljati le v visoki sezoni (npr. sedanje pogodbe osebja o zaposlitvi zajemajo tako visoko kot nizko sezono).

([45]) Čeprav takega podaljšanja ni mogoče izključiti, družba Ecorys ugotavlja, da je zaradi negotovosti in pomanjkanja zanesljivih informacij o pogojih javne storitve v zvezi s prihodnjim podaljšanjem razumno oceniti vrednosti poslovne veje družbe Tirrenia tako, da se pri tem ne upošteva morebitna prihodnja razširitev sistema javnih storitev.

([46]) Družba Ecorys je to vrednost izračunala kot razliko med stroški, nastalimi zaradi odpuščanja vsega osebja, in prilagojeno neto vrednostjo sredstev poslovne veje družbe Tirrenia.

([47]) Družba Ecorys meni, da to razmerje kaže, ali stroški dela znatno vplivajo na proračun poslovne veje družbe Tirrenia v primerjavi s podobnimi družbami.

([48]) Družba Ecorys meni, da to razmerje kaže, ali so stroški dela v poslovni veji družbe Tirrenia nesorazmerni v primerjavi s podobnimi družbami.

2.3.4.2. Poti

(101) V skladu z novo pogodbo z dne 18. julija 2012 med Italijo in družbo CIN naj bi ta družba v okviru sistema javnih storitev opravljala storitve na naslednjih poteh:

Preglednica 3

Poti, na katerih družba CIN opravlja storitve na podlagi nove pogodbe

Poti za mešane storitve	Poti za tovorni promet
Neapelj–Palermo (samo v nizki sezoni): dnevna storitev (ponoči) iz obeh pristanišč.	Livorno–Cagliari (vse leto): pet odhodov na teden iz vsakega pristanišča.
Genova–Porto Torres (samo v nizki sezoni): dnevna storitev (ponoči) iz obeh pristanišč.	
Genova–Olbia–Arbatax (vse leto): na Sardinijo: trije odhodi na teden iz Genove v Olbio v nizki sezoni (pet v visoki) z dvema dodatnima plovbama na teden iz Olbie v Arbatax; na celino: dva odhoda na teden iz Arbataxa v Genovo s postankom v Olbii. En dodaten odhod iz Olbie v Genovo v nizki sezoni (trije v visoki).	Neapelj–Cagliari (vse leto): eden do trije odhodi na teden iz vsakega pristanišča. Eden od treh odhodov se lahko izvede na poti Cagliari–Palermo glede na prometne potrebe.
Civitavecchia–Olbia (samo v nizki sezoni): dnevna storitev (ponoči) iz obeh pristanišč.	Ravena–Catania (vse leto): trije odhodi na teden iz vsakega pristanišča.
Neapelj–Cagliari (vse leto): en odhod na teden iz vsakega pristanišča v nizki sezoni (dva v visoki).	
Palermo–Cagliari (vse leto): en odhod na teden iz vsakega pristanišča v nizki in visoki sezoni.	
Trapani–Cagliari (vse leto): en odhod na teden iz vsakega pristanišča v nizki in visoki sezoni.	
Civitavecchia–Cagliari–Arbatax (vse leto): na Sardinijo: dnevna storitev (ponoči) iz Civitavecchie v Cagliari z dvema dodatnima postankoma na teden v Arbataxu. na celino: dnevna storitev (ponoči) iz Cagliarija v Civitavecchio z dvema dodatnima postankoma na teden v Arbataxu.	
Termoli–otočje Tremiti (vse leto): dnevna storitev iz obeh pristanišč in dve dodatni povezavi na teden iz obeh pristanišč. Ena tedenska povezava za prevoz nevarnega blaga. V visoki sezoni ena dodatna povezava na teden.	

(102) Družba CIN bo v visoki sezoni storitve na poteh Neapelj–Palermo, Genova–Porto Torres in Civitavecchia–Olbia opravljala na komercialni podlagi. V Prilogi A k novi pogodbi je podrobno opisano, kako je treba opravljati storitve na vsaki od teh poti iz preglednice 3 (npr. vrsta ladij, ura odhoda za nekatere poti itd.). Poleg tega prevoznine, ki se zaračunajo uporabnikom (prebivalcem otokov in drugim potnikom) ne smejo presegati omejitev iz člena 6 nove pogodbe, ki so podrobno opisane v isti Prilogi A.

(103) Družba CIN je v dopisu z dne 7. novembra 2013 zahtevala ponovno preučitev pogojev gospodarsko-finančnega ravnovesja, kot je predvideno v členu 9 nove pogodbe (glej uvodno izjavo 107). Italijansko ministrstvo za infrastrukturo in promet ter družba CIN sta se 7. avgusta 2014 na tej podlagi dogovorila o več spremembah pogodbe z dne 18. julija 2012. Za ponovno vzpostavitev gospodarsko-finančnega ravnovesja dejavnosti je v sporazumu o spremembi določeno, da:

— se bo ukinila mešana pot Trapani–Cagliari,

— se bo ukinila tovorna pot Neapelj–Cagliari,

— se bo tovorna pot Ravena–Catania spremenila tako, da se bo zagotovil odhod iz Ravene, Benetk ali Tržiča do Catanie in omogočila možnost postanka v Brindisiju v obeh smereh,

— v posebnih obdobjih leta ([49]) (predvsem ob praznikih in med počitnicami) ne bo treba več opravljati storitev na tovornih poteh (kot bodo spremenjene),

— spremenila se bo pogostost storitve in najmanjša pogostost storitve na nekaterih poteh. Najopaznejše spremembe so bile:

  (a) na mešani poti Genova–Olbia–Arbatax se bo ukinila povezava do Arbataxa v nizki sezoni (v visoki sezoni pa bi se ohranila);

  (b) na mešani poti Civitavecchia–Cagliari–Arbatax se bo pogostost v nizki sezoni zmanjšala z dnevne storitve na tri odhode na teden, in sicer z dvema povezavama na teden do Arbataxa, v visoki sezoni pa ne bi bilo sprememb;

  (c) na mešani poti Neapelj–Cagliari se bo pogostost v nizki sezoni povečala z enega na dva odhoda na teden, brez sprememb v visoki sezoni;

  (d) na mešani poti Palermo–Cagliari se bo pogostost v visoki sezoni povečala z enega na dva odhoda na teden, brez sprememb v visoki sezoni;

  (e) na tovorni poti Livorno–Cagliari se bo pogostost spremenila s petih na štiri do šest odhodov na teden;

— najvišji znesek letnega nadomestila za javne storitve bo stalno znašal 72 685 642 EUR in se v nobenem primeru ne bo mogel povečati.

2.3.4.3. Trajanje

(104) Nova pogodba, ki sta jo 18. julija 2012 sklenili italijanska država in družba CIN, bo veljala osem let in se torej iztekla 18. julija 2020.

2.3.4.4. Obveznosti javne službe

(105) Obveznosti javne službe, naložene družbi CIN, se nanašajo na pomorske prometne povezave, ki jih je treba zagotavljati (glej uvodno izjavo 101), vrsto in zmogljivost plovil, dodeljenih zadevnim pomorskim potem, na katerih se opravljajo storitve, razpoložljivost nadomestne ladje, da se zagotovi neprekinjenost storitve, pogostost storitve in najvišje prevoznine, ki se zaračunajo uporabnikom storitve na vsaki od zadevnih poti.

2.3.4.5. Nadomestilo

(106) Letno nadomestilo, ki ga na podlagi nove pogodbe prejme družba CIN, je omejeno na 72 685 642 EUR. Znesek nadomestila se določi na podlagi metodologije, ki je določena v direktivi odbora CIPE (glej uvodne izjave 41 do 51).

(107) Člen 8 nove pogodbe določa redni triletni pregled obsega subvencioniranih dejavnosti, da se preveri, da ni finančnega neravnovesja. Člen 9 nove pogodbe dodatno določa, da lahko strani v zelo posebnih okoliščinah, ki zajemajo nepričakovane in strukturne spremembe prihodkov ali stroškov, v vsakem primeru pa šele po prvem letu vsakega triletnega obdobja, začnejo tak pregled prej („zaščitna klavzula“).

([49]) Natančneje: od 24. decembra do 6. januarja, od srede pred veliko nočjo do naslednjega torka, ob praznikih 25. aprila, 1. maja, 2. junija, 1. novembra in 8. decembra ter dva tedna v avgustu po dogovoru z nadzornimi ministrstvi.

2.3.5. *Prednostni privez*

(108) Člen 19-*ter*(21) zakona iz leta 2009 je določal, da bi družbe nekdanje skupine Tirrenia, vključno z družbo Tirrenia, za zagotovitev ozemeljske kontinuitete z otoki in v okviru njihovih obveznosti javne službe obdržale že dodeljene priveze in prednost pri dodeljevanju novih slotov v skladu s postopki, ki jih določajo organi za pomorstvo, kot je opredeljeno v zakonu št. 84 z dne 28. januarja 1994 in italijanskem pomorskem kodeksu.

2.3.6. *Ukrepi, določeni v zakonu iz leta 2010*

(109) Zakon iz leta 2010 je za podjetja nekdanje skupine Tirrenia določil možnost, da lahko začasno uporabijo finančna sredstva, ki so že namenjena posodobitvi ([50]) flote, da se pokrijejo nujne likvidnostne potrebe. Podjetja nekdanje skupine Tirrenia, ki so izkoristila to možnost, pa so morala obnoviti ta namenska sredstva, da bi lahko še vedno izvedla potrebne posodobitve svojih ladij. Te posodobitve so bile potrebne zaradi skladnosti z novimi mednarodnimi varnostnimi standardi na podlagi Stockholmskega sporazuma iz leta 1996 ([51]).

(110) Natančneje, v okviru dveh instrumentov ([52]) je bilo rezerviranih 23 750 000 EUR za plačilo posodobitev celotne skupine Tirrenia. Od tega zneska je bilo 12 051 900 EUR deponiranih na namenski bančni račun pri banki Banca Carige posebej za družbo Tirrenia, pri čemer je bil namen uporabe teh sredstev še vedno prvoten, tj. da se izvedejo potrebne posodobitve v skladu z mednarodnimi varnostnimi standardi. Vendar je 12. avgusta 2010 banka Banca Carige izvedla pobot med tem depozitom in dvema dolgovoma družbe Tirrenia, pri katerih je bila upnica, in sicer v znesku 4 657 005,35 EUR. Zato je družba Tirrenia dejansko izkoristila možnost iz zakona iz leta 2010, da uporabi sredstva, namenjena posodobitvi flote za izpolnitev likvidnostnih zahtev, čeprav je še vedno imela obveznost to pomoč vrniti italijanski državi, tako da bi položila sredstva na račun, namenjen posodobitvam.

(111) Poleg tega je bilo v členu 1 zakona iz leta 2010 določeno:

(a) prvotne pogodbe se podaljšajo za obdobje od 1. oktobra 2010 do konca postopka privatizacije družb Tirrenia in Siremar (glej tudi uvodno izjavo 26);

(b) člen 19-*ter* zakonskega odloka št. 135/2009, ki je bil s spremembami preoblikovan v zakon iz leta 2009, se spremeni tako, da se uvede odstavek 24 bis. V skladu s tem odstavkom so vsa uradna dejanja in dejavnosti pri izvajanju določb iz odstavkov 1–15 zakona iz leta 2009 oproščena davkov. Ti odstavki se nanašajo na liberalizacijo sektorja pomorske kabotaže na podlagi privatizacije skupine Tirrenia, vključno s pripravljalno fazo te privatizacije, tj. prenosom deželnih družb na zadevne dežele;

(c) Da se zagotovi neprekinjeno opravljanje javne storitve in podpre postopek privatizacije družb iz nekdanje skupine Tirrenia, lahko zadevne dežele uporabijo sredstva Sklada za premalo izkoriščena območja (ita. *Fondo Aree Sottoutilizzate*, v nadaljnjem besedilu: FAS) ([53]) v skladu z direktivo odbora CIPE št. 1/2009 z dne 6. marca 2009 ([54]).

2.4. **Postopek za ugotavljanje kršitev št. 2007/4609**

(112) Po predhodnih izmenjavah med službami Komisije in italijanskimi organi je generalni direktor Komisije, odgovoren za energetiko in promet, 19. decembra 2008 Italiji poslal zahtevo za informacije. Ta zahteva je med drugim zajemala pregled poti, na katerih se je takrat opravljala javna storitev, in nalog v okviru javne službe, ki jih je Italija predvidela v predlogih novih pogodb. Italija je bila tudi pozvana, naj predloži več podrobnosti o načrtih privatizacije za skupino Tirrenia.

([50]) Kot je določeno v členu 19(13-*bis*) zakonskega odloka št. 78/2009, ki je bil preoblikovan v zakon št. 102/2009, in v členu 19-*ter*(19) zakona iz leta 2009.

([51]) Ti varnostni standardi so bili nato podrobno opisani v Direktivi Sveta 98/18/ES z dne 17. marca 1998, ki je bila v italijansko pravo prenesena z zakonodajnim odlokom št. 45 z dne 4. februarja 2000, v Direktivi 2003/24/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 14. aprila 2003, ki je bila v italijansko pravo prenesena z zakonodajnim odlokom št. 52 z dne 8. marca 2005, in v Direktivi 2003/25/ES Evropskega parlamenta in Sveta, ki je bila v italijansko pravo prenesena z zakonodajnim odlokom št. 65 z dne 14. marca 2005.

([52]) Vsa sredstva (tj. 7 000 000 EUR), zagotovljena v skladu s členom 19-*ter*(19) zakona iz leta 2009, in 16 750 000 EUR iz sredstev, zagotovljenih na podlagi zakona št. 102/2009.

([53]) FAS je nacionalni sklad, ki podpira izvajanje italijanske deželne politike. Sredstva tega sklada so namenjena predvsem deželam, ki so jih italijanski organi opredelili za premalo izkoriščene.

([54]) *GURI*, št. 137 z dne 16. junija 2009.

(113) Italijanski organi so v dopisu z dne 28. aprila 2009 podrobno odgovorili na zahtevo Komisije z dne 19. decembra 2008. V tem dopisu je Italija med drugim:

— opozorila, da je bilo podaljšanje prvotnih pogodb do 31. decembra 2009 potrebno, da se liberalizira sektor pomorske kabotaže v Italiji na podlagi privatizacije skupine Tirrenia,

— trdila, da je bilo nadomestilo za javne storitve, dodeljeno skupini Tirrenia, potrebno, da se zagotovi ozemeljska kontinuiteta z otoki na podlagi pomorskih povezav, ki jih zasebni gospodarski subjekti na trgu niso zadovoljivo zagotavljali,

— poudarila, da je bil 10. marca 2009 končan temeljit postopek racionalizacije poti. Pri tem postopku so bili upoštevani ustrezni socialni, zaposlitveni in gospodarski vidiki ter potreba po ohranjanju bistvenih povezav za ozemeljsko kontinuiteto, vključeno pa je bilo tudi posvetovanje s šestimi zadevnimi deželami. Ta racionalizacija bi zmanjšala neto stroške javne storitve za približno 66 milijonov EUR, odpuščenih pa bi bilo približno 600 članov posadke v celotni skupini Tirrenia. Italija je tudi opozorila, da je racionalizacija leta 2009 dopolnila predhodna prizadevanja (leta 2004, 2006 in 2008), da se zmanjša število storitev, ki jih opravlja skupina Tirrenia,

— pojasnila, da so bili cilji racionalizacije (i) ohraniti povezave, ki so potrebne, da se zagotovijo ozemeljska kontinuiteta celine z otoki in med otoki in pravica do zdravja, študija in mobilnosti, (ii) racionalizirati povezave, ki so jih v istem časovnem obdobju zagotavljali zasebni izvajalci, in sicer v smislu podobne kakovosti in kontinuitete, ter (iii) racionalizirati poletne in visokohitrostne povezave, ki so namenjene le prevozu oseb,

— zagotovila pregled poti, na katerih je skupina Tirrenia leta 2008 opravljala storitve, in zmanjšanega števila poti, na katerih bi družbe skupine Tirrenia opravljale storitev leta 2009. Po mnenju italijanskih organov bi slednje poti bile podlaga za nove pogodbe, ki naj bi se sklenile z novimi lastniki družb skupine Tirrenia.

(114) Generalni direktor Komisije, odgovoren za energetiko in promet, je 21. decembra 2009 italijanskim organom poslal dopis, v katerem je med drugim ugotovil, da:

— glede na temeljito prenovo sektorja pomorske kabotaže v Italiji in precejšnje socialne učinke, ki bi jih po mnenju italijanskih organov imela privatizacija, če bi bila javna naročila izvedena na podlagi preprostega javnega naročila storitev, je bila oddaja ladjarskih družb, ki so imele take pogodbe, na podlagi javnega naročila – načeloma in izjemoma – sprejemljiva, da se zagotovi skladnost z merilom nediskriminacije med lastniki ladij iz Skupnosti, ki je določeno v Uredbi Sveta (EGS) št. 3577/92 ([55]) (v nadaljnjem besedilu: uredba o pomorski kabotaži),

— je bilo treba omejiti nadomestilo za javne storitve na tiste linije, na katerih je bila stalna prisotnost drugih gospodarskih subjektov vse leto omejena in zato neustrezna v smislu odzivanja na potrebe trga. V zvezi s tem so bila zahtevana pojasnila glede nedelovanja trga na poteh Genova–Porto Torres, Genova–Olbia–Arbatax in Civitavecchia–Olbia. Italija je bila tudi pozvana, naj pojasni, ali je družba Tirrenia prejela nadomestilo za opravljanje storitev na teh treh poteh v visoki sezoni. Zastavljena so bila tudi vprašanja o linijah, na katerih opravlja storitev družba Caremar. V dopisu je bilo tudi poudarjeno, da je na podlagi uredbe o pomorski kabotaži v javno naročilo storitev utemeljeno vključiti le notranje linije (ne pa tudi mednarodnih),

— so se javna naročila storitev skupine Tirrenia iztekla 31. decembra 2008 in da je privatizacija, ki jo je načrtovala Italija, morda trajala dlje od predvidenega. V dopisu je bilo zato opozorjeno na možnost pošiljanja uradnega opomina zaradi napačnega izvajanja uredbe o pomorski kabotaži.

(115) Italijanski organi so 22. januarja 2010 odgovorili na dopis služb Komisije z dne 21. decembra 2009. Italijanski organi so v dopisu:

— navedli, da se je Komisija načeloma strinjala s predlaganim pristopom za privatizacijo skupine Tirrenia skupaj z novimi javnimi naročili storitev,

([55]) Uredba Sveta (EGS) št. 3577/92 z dne 7. decembra 1992 o uporabi načela prostega pretoka storitev v pomorskem prometu med državami članicami (pomorska kabotaža) (UL L 364, 12.12.1992, str. 7). Komisija ugotavlja, da uredba o pomorski kabotaži od držav članic ne zahteva, da privatizirajo svoje družbe za pomorski promet, ampak le da liberalizirajo ta specifični trg.

— predložili podrobna pojasnila o poteh Genova–Porto Torres, Genova–Olbia–Arbatax in Civitavecchia–Olbia, v zvezi s katerimi je Komisija zastavila več vprašanj. Italija je tudi potrdila, da se storitve na poteh Genova–Porto Torres in Civitavecchia–Olbia opravljajo v okviru sistema javnih storitev le v nizki sezoni,

— omenili, da je bil razpis za prijavo interesa za prodajo družbe Tirrenia (vključno z družbo Siremar) objavljen 23. decembra 2009. Italija je navedla, da je nameravala dokončati privatizacijo celotne skupine Tirrenia do 30. septembra 2010,

— pozvali Komisijo, naj izrecno potrdi, ali so utemeljitve glede nedelovanja trga zadostne.

(116) Komisija je 29. januarja 2010 ([56]) poslala uradni opomin glede napačnega izvajanja uredbe o pomorski kabotaži. Komisija je v tem dopisu opozorila, da ta uredba zahteva, da kadar koli država članica sklene javna naročila storitev ali naloži obveznosti javne službe, to stori na nediskriminatorni podlagi za vse ladjarje Skupnosti. V skladu s členom 4(3) te uredbe lahko obstoječe pogodbe o gospodarski javni službi veljajo do dneva izteka ustrezne pogodbe. Vendar je Komisija ugotovila, da so družbe skupine Tirrenia po izteku zadevnih javnih naročil storitev (prvotnih pogodb) še naprej opravljale storitve pomorskega prometa. Natančneje naj bi se te pogodbe iztekle konec leta 2008, Italija pa jih je večkrat podaljšala. Komisija je zato italijanske organe pozvala, naj predložijo svoje pripombe.

(117) Generalni direktor Komisije, odgovoren za energetiko in promet, je prav tako 29. januarja 2010 odgovoril na dopis italijanskih organov z dne 22. januarja 2010. Generalni direktor je poudaril, da se njegov odgovor nanaša le na skladnost z uredbo o pomorski kabotaži, ne pa tudi na vprašanja glede državne pomoči. Glede na to je generalni direktor navedel, da so utemeljitve, predložene v zvezi s linijami Genova–Porto Torres, Genova–Olbia–Arbatax in Civitavecchia–Olbia zadostne, da se lahko odpravijo predhodno izraženi dvomi. Generalni direktor je tudi pozitivno ocenil to, da je Italija na podlagi njegove prehodne zahteve odstranila mednarodno povezavo iz novega osnutka pogodbe za družbo Tirrenia. V zvezi z vprašanji, ki so bila zastavljena glede poti, na katerih je storitve opravljala družba Caremar, so se utemeljitve štele za zadostne le glede nekaterih od teh poti. Italija je bila zato pozvana, naj zagotovi dodatna pojasnila glede nekaterih poti družbe Caremar. Generalni direktor je opozoril, da lahko javna naročila storitev zajemajo le poti, na katerih obstaja nedelovanje trga.

(118) Italijanski organi so 29. marca 2010 odgovorili na uradni opomin Komisije z dne 29. januarja 2010. Italijanski organi so v svojem odgovoru:

— opozorili, da so službe Komisije v dopisu z dne 21. decembra 2009 (glej uvodno izjavo 114) načeloma soglašale s privatizacijo skupine Tirrenia, pri kateri se družbe prodajo v svežnju z novimi javnimi naročili,

— navedli, da je podaljšanje prvotnih pogodb temeljilo le na potrebi, da se zagotovi neprekinjeno opravljanje pomorske javne storitve, dokler se ne končajo zadevni postopki privatizacije,

— potrdili, da nameravajo postopek privatizacije izvesti do 30. septembra 2010, da bi do tega datuma liberalizirali sektor pomorske kabotaže,

— zagotovili pregled postopka privatizacije za družbo Tirrenia (vključno z družbo Siremar). Italija je zlasti navedla, da je po objavi razpisa za prijavo interesa 19. februarja 2010 19 subjektov predložilo 16 prijav interesa. V okviru faze skrbnega pregleda se je 22. marca 2010 odprla varna soba, ki je ostala odprta do konca maja 2010. Italija je takrat pričakovala, da bo prodajna pogodba sklenjena do sredine julija 2010 in da bo lastništvo preneseno do septembra 2010,

— pojasnili, da naj bi 11 zainteresiranih strani sodelovalo v naslednjih fazah postopka za oddajo javnega naročila za družbo Toremar,

— poudarili, da bi lahko nadaljnja negotovost, ki izhaja iz nadaljevanja postopka za ugotavljanje kršitev, ogrozila postopke privatizacije in tudi negativno vplivala na vrednost družb, ki se oddajajo na podlagi javnega naročila,

— ponudili popolno sodelovanje s Komisijo, da bi se pojasnili vsakršni preostali dvomi glede postopka za ugotavljanje kršitev in morebitna vprašanja glede državne pomoči.

([56]) Uradni opomin je bil sprejet 28. januarja 2010, Italiji pa je bila o njem uradno obveščena šele naslednji dan.

(119) Italijanski organi so na *ad hoc* sestanku 10. septembra 2010 obvestili Komisijo, da je bil postopek privatizacije družb Tirrenia in Siremar v zadnji fazi preklican in da zato rok 30. septembra ne bo izpolnjen. Poleg tega so italijanski organi sporočili, da je tudi pri konkurenčnih postopkih za pogodbe družb Caremar, Saremar, Siremar in Toremar prišlo do zamude. Posledično so bile z zakonom št. 163 z dne 1. oktobra 2010 dodatno podaljšane prvotne pogodbe, dokler se ne končata postopka privatizacije družb Tirrenia in Siremar (glej tudi uvodno izjavo 26).

(120) Ob upoštevanju tega razvoja dogodkov je Komisija 24. novembra 2010 sprejela dodaten uradni opomin. V tem dopisu je Komisija:

— ugotovila, da so se prvotne pogodbe družb Tirrenia, Siremar, Caremar, Saremar in Toremar podaljšale samodejno in brez vsakršnega konkurenčnega postopka,

— poudarila, da ni bil končan noben konkurenčni postopek, ne za družbo Tirrenia ne za družbe Siremar, Caremar, Saremar ali Toremar, kljub temu da so se zadevna javna naročila storitev še naprej izvajala,

— navedla, da si pridržuje svojo pravico do izdaje obrazloženega mnenja, če bo to potrebno (ob upoštevanju morebitnih pripomb Italije).

(121) Komisija je 21. junija 2012 sprejela obrazloženo mnenje v zvezi z zamudo pri privatizaciji treh družb (Caremar, Laziomar in Saremar) nekdanje skupine Tirrenia. Ker so bili postopki za oddajo javnega naročila za preostale tri družbe (Tirrenia, Toremar in Siremar) končani leta 2011 ([57]), te družbe niso bile zajete v obrazloženo mnenje. Komisija je navedla, da Italija več kot tri leta po običajnem izteku zadevnih prvotnih pogodb ni vzpostavila konkurenčnih postopkov za oddajo javnih naročil storitev za pomorsko kabotažo, ki jo opravljajo družbe Caremar, Laziomar in Saremar. Te pogodbe so bile podaljšane samodejno in za nedoločen čas, s čimer se je drugim lastnikom ladij Skupnosti preprečilo, da bi konkurirali pri oddaji teh naročil.

(122) Italijanski organi so 8. avgusta 2012 odgovorili na obrazloženo mnenje in navedli, da so obvestila o javnih naročilih za oddajo družb, ki so pooblaščene za nova javna naročila storitev, objavljena ali bodo objavljena v *Uradnem listu Evropske unije*. Natančneje, obvestilo za družbo Caremar je bilo objavljeno 20. julija 2012, obvestilo za družbo Laziomar pa je bilo poslano v objavo 1. avgusta 2012. Za družbo Saremar je bil 2. avgusta 2012 sprejet zakon, ki je zahteval objavo takega obvestila do 2. oktobra 2012.

(123) Družba Compagnia Laziale di Navigazione je 13. januarja 2014 postala novi lastnik družbe Laziomar in sklenila desetletno javno naročilo storitev za povezave s Pontinskim otočjem. Družba ATI SNAV-Rifim je 16. julija 2015 prevzela lastništvo družbe Caremar in bila pooblaščena za devetletno javno naročilo storitev. Družba Saremar je bila po sprejetju sklepa iz leta 2014 likvidirana, javno naročilo storitev za poti med Sardinijo in majhnimi otoki pa je bilo marca 2016 oddano družbi Delcomar.

(124) Italijanski organi so z dopisom z dne 15. julija 2016 Komisijo obvestili, da je privatizacija vseh družb nekdanje skupine Tirrenia končana. Komisija se je 8. decembra 2016 odločila končati postopek za ugotavljanje kršitev.

3. **RAZLOGI ZA ZAČETEK IN PODALJŠANJE POSTOPKA**

3.1. **Podaljšanje prvotne pogodbe med državo in družbo Tirrenia**

3.1.1. *Upoštevanje sodbe v zadevi Altmark in obstoj pomoči*

(125) Komisija je v sklepu iz leta 2011 zavzela predhodno stališče, da opredelitev obveznosti javne službe ni bila dovolj jasna in da zato ni mogla dokončno ugotoviti, ali vsebuje očitno napako. Komisija zlasti ni imela celovitega pregleda nad dejanskimi obveznostmi, ki so bile družbi Tirrenia naložene v okviru opravljanja storitev na zadevnih poteh, in sicer v primerjavi s storitvami, ki so jih na nekaterih od teh poti zagotavljali konkurenti. Komisija je tudi dvomila, ali je mogoče tovorne poti, na katerih je opravljala storitev družba Tirrenia, obravnavati kot poti, ki so namenjene izpolnjevanju splošnih gospodarskih interesov v smislu prava Unije.

([57]) Čeprav se je lastništvo družb Tirrenia, Toremar in Siremar uradno preneslo šele leta 2012.

(126) Komisija je zavzela predhodno stališče, da je drugo merilo iz sodbe v zadevi Altmark ([58]) izpolnjeno, saj so bila merila, na podlagi katerih se izračuna nadomestilo, določena vnaprej in upoštevane so bile zahteve glede preglednosti. Natančneje je Komisija navedla, da so ta merila opisana v prvotni pogodbi (za nadomestilo za leto 2009) in direktivi odbora CIPE (za nadomestilo od leta 2010 dalje).

(127) Komisiji se je kljub temu zdelo, da tretje merilo iz sodbe v zadevi Altmark ni izpolnjeno in da se je gospodarskim subjektom morda plačalo prekomerno nadomestilo za izvajanje nalog v okviru javne storitve. Komisija je izrazila dvome zlasti glede tega, ali 6,5-odstotna premija za tveganje, ki se uporablja od leta 2010, izraža ustrezno stopnjo tveganja ob upoštevanju dejstva, da na prvi pogled družba Tirrenia ni prevzemala tveganj, ki so običajno povezana z opravljanjem takšnih storitev.

(128) Komisija je zavzela tudi predhodno stališče, da četrto merilo iz sodbe v zadevi Altmark ni izpolnjeno, ker se prvotna pogodba ni podaljšala na podlagi oddaje javnega naročila. Komisija je nadalje ugotovila, da ni prejela nobenega dokaza, ki bi podprl trditev, da je družba Tirrenia zadevne storitve dejansko opravljala z najnižjimi stroški za skupnost.

(129) Komisija je zato v sklepu iz leta 2011 predhodno ugotovila, da nadomestila za javne storitve, plačana družbi Tirrenia v obdobju 2009–2011, pomenijo državno pomoč v smislu člena 107(1) PDEU. Komisija je nadalje menila, da je treba to pomoč obravnavati kot novo pomoč.

(130) V sklepu iz leta 2012 je Komisija izrazila mnenje, da nadomestilo, dodeljeno družbi Tirrenia od 1. januarja 2012 na podlagi nadaljnjega podaljšanja prvotne pogodbe, tudi pomeni tudi državno pomoč, če so leta 2012 in do začetka veljavnosti nove pogodbe vsi pogoji ostali nespremenjeni.

3.1.2. *Združljivost*

(131) Komisija je v sklepu iz leta 2011 zavzela predhodno stališče, da nadomestilo za javne storitve za obdobje 2009–2011 ne spada na področje uporabe Odločbe Komisije 2005/842/ES ([59]) (v nadaljnjem besedilu: odločba o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2005) in okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2005 ([60]). Komisija je zato ta ukrep ocenila neposredno na podlagi člena 106(2) PDEU in ugotovila, da dvomi, da so bili izpolnjeni veljavni pogoji združljivosti.

(132) V sklepu iz leta 2012 je Komisija navedla, da je 31. januarja 2012 začel veljati nov sveženj o storitvah splošnega gospodarskega pomena, sestavljen iz Sklepa Komisije 2012/21/EU ([61]) (v nadaljnjem besedilu: sklep o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011) in okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011 ([62]). Vendar je Komisija zavzela predhodno stališče, da se nadomestilo za javne storitve na podlagi podaljšanja prvotne pogodbe ni moglo šteti za združljivo z notranjim trgom in za izvzeto iz obveznosti priglasitve v skladu s sklepom o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011.

(133) Z zakonom iz leta 2010 je bila prvotna pogodba podaljšana od 30. septembra 2010 do konca postopka privatizacije. Družba Tirrenia je bila ob sprejetju zakona iz leta 2010 v težavah (glej uvodno izjavo 61). Zato nadomestila, ki ga je družba prejemala od 1. oktobra 2010 do njene privatizacije, ni bilo mogoče oceniti na podlagi okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011. Namesto tega je Komisija na podlagi odstavka 9 ([63]) okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011 zavzela predhodno stališče, da bi bilo treba to pomoč oceniti na podlagi smernic za reševanje in prestrukturiranje iz leta 2004.

([58]) Glej sodbo Sodišča z dne 24. julija 2003, Altmark Trans, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415.

([59]) Odločba Komisije 2005/842/ES z dne 28. novembra 2005 o uporabi člena 86(2) Pogodbe ES za državne pomoči v obliki nadomestila za javne storitve, dodeljene nekaterim podjetjem, pooblaščenim za opravljanje storitev splošnega gospodarskega pomena (UL L 312, 29.11.2005, str. 67).

([60]) Okvir skupnosti za državne pomoči v obliki nadomestila za javne storitve (UL C 297, 29.11.2005, str. 4).

([61]) Sklep Komisije 2012/21/EU z dne 20. decembra 2011 o uporabi člena 106(2) Pogodbe o delovanju Evropske unije za državno pomoč v obliki nadomestila za javne storitve, dodeljenega nekaterim podjetjem, pooblaščenim za opravljanje storitev splošnega gospodarskega pomena (UL L 7, 11.1.2012, str. 3).

([62]) Sporočilo Komisije: Okvir Evropske unije za državno pomoč v obliki nadomestila za javne storitve (UL C 8, 11.1.2012, str. 15).

([63]) Ta odstavek določa: „Pomoč za izvajalce storitev splošnega gospodarskega pomena, ki so v težavah, bo ocenjena na podlagi smernic Skupnosti o državni pomoči za reševanje in prestrukturiranje podjetij v težavah.“

(134) Komisija je ugotovila, da merila združljivosti iz smernic za reševanje in prestrukturiranje iz leta 2004 v tem primeru niso bila izpolnjena, zato je v sklepu iz leta 2012 zavzela predhodno stališče, da nadomestilo, plačano družbi Tirrenia v težavah, pomeni nezdružljivo pomoč za prestrukturiranje.

3.2. **Nezakonito podaljšanje pomoči za reševanje, dodeljene družbi Tirrenia**

(135) V sklepu iz leta 2012 je Komisija zavzela predhodno stališče, da je bila pomoč za reševanje nezakonito podaljšana od 28. avgusta 2011 do 18. septembra 2012 in da je podaljšanje pomoči za reševanje v tem obdobju pomenilo nezdružljivo pomoč družbama Tirrenia in Siremar ter morda tudi njunima kupcema. Komisija je zlasti ugotovila, da Italija ni predložila načrta prestrukturiranja ali likvidacije v šestih mesecih po izplačilu prvega obroka pomoči za reševanje tem družbam, kot je zahtevano v smernicah za reševanje in prestrukturiranje iz leta 2004. Komisija je menila, da pogoji za podaljšanje pomoči za reševanje, kot so določeni v smernicah za reševanje in prestrukturiranje iz leta 2004, tudi niso bili izpolnjeni.

3.3. **Privatizacija družbe Tirrenia in odlog plačila nakupne cene s strani družbe CIN**

(136) Komisija je v sklepu iz leta 2011 izrazila dvome, da postopek za oddajo javnega naročila za prodajo poslovne veje družbe Tirrenia ni bil dovolj pregleden in brezpogojen, da bi se zagotovila prodaja po tržni ceni.

(137) Prvič, Komisija je ugotovila, da se zdi, čeprav je bil razpis za prijavo interesa objavljen v več časopisih in na več spletnih mestih, da v tem razpisu ni bil podrobno opisan obseg prodaje in da ponudnikom niso bila dana nobena jasna navodila glede nadaljnjih faz postopka. Zdelo se je tudi, da razpis ni vseboval nobenih meril za predizbiro ali izbiro ali drugih pogojev, ki bi jih ponudniki morali izpolniti, razen obveznega pogoja, da se nadaljuje opravljanje javne storitve. Poleg tega so bile vse pomembne informacije glede sredstev, ki so bila predmet postopka prodaje, ponudnikom na voljo le v fazi skrbnega pregleda.

(138) Drugič, Komisija je tudi menila, da so nekatere zahteve, ki so bile naložene v okviru privatizacije, morda omejile število ponudnikov in/ali vplivale na prodajno ceno. Komisija je znova poudarila svojo ustaljeno prakso glede prodaje sredstev podjetij v javni lasti, ki jo izvede država ali jo je mogoče pripisati državi: negospodarski razlogi, ki jih zasebni prodajalec ne navede, na primer vprašanja glede javnega reda, zaposlovanja ali regionalnega razvoja, kažejo na obstoj državne pomoči, če morebitnemu kupcu nalagajo obremenjujoče obveznosti in lahko zato znižajo prodajno ceno.

(139) Postopki prodaje poslovnih vej družb Tirrenia in Siremar so temeljili na postopku, določenem v Marzanovem zakonu (glej uvodno izjavo 64). Zato je Komisija ocenila oba postopka skupaj. Menila je, da je bila posledica prodaje poslovnih vej, ki so bile pooblaščene za nove pogodbe, obveznost za kupce, da opravljajo javno storitev v skladu s predhodno določenimi obveznostmi glede kakovosti, pogostosti in prevoznine, kot so bile določene v novih pogodbah. Komisiji se je zdelo, da država z naložitvijo takih obveznosti ni poskušala doseči najvišje cene, temveč je sledila ciljem v javnem interesu. Komisija je menila, da je zelo malo verjetno, da bi zasebni prodajalec dal enak pomen neprekinjenemu opravljanju javne storitve.

(140) Komisija je podobno menila, da zasebni prodajalec, ki posluje v običajnih tržnih razmerah, ne bi naložil obveznosti, da se morajo dve leti ohraniti delovna mesta.

(141) Komisija je zaradi navedenih razlogov predhodno sklenila, da postopek privatizacije poslovne veje družbe Tirrenia ni bil dovolj pregleden in brezpogojen, da bi zagotovil prodajo po tržni ceni. Zato Komisija ni mogla izključiti, da je bila gospodarska prednost dodeljena bodisi prodani gospodarski dejavnosti bodisi kupcu.

(142) Komisija je na podlagi razpoložljivih informacij tudi menila, da bi bila kakršna koli pomoč, ki bi se morda dodelila med postopkom privatizacije, nezdružljiva.

(143) V sklepu iz leta 2012 je Komisija zavzela predhodno stališče, da bi odlog plačila s strani družbe CIN za nakupno ceno poslovne veje družbe Tirrenia lahko pomenil državno pomoč družbi CIN. Komisija je zlasti ugotovila, da je realna vrednost nakupne cene, izračunana z diskontiranjem odlogov plačil po njihovi vrednosti ob prodaji, nižja od tržne vrednosti, ki jo je določil neodvisni strokovnjak, ki ga je imenovala Italija. Komisija je zato menila, da je družba CIN morda imela prednost, ki jo je predstavljala vsaj razlika med ceno, ki jo je določil neodvisni strokovnjak, in prihodnjimi plačili, diskontiranimi po njihovi sedanji vrednosti. Na podlagi razpoložljivih informacij je Komisija menila, da bi ta ukrep lahko pomenil pomoč za tekoče poslovanje, ki je načeloma nezdružljiva z notranjim trgom.

3.4. **Nova pogodba med italijansko državo in družbo CIN**

(144) V sklepu iz leta 2012 je Komisija zavzela predhodno stališče, da nadomestilo, plačano kupcu poslovne veje družbe Tirrenia (tj. družbi CIN), ni izpolnjevalo meril, določenih v sodbi v zadevi Altmark, in je zato pomenilo pomoč v smislu člena 107(1) PDEU.

(145) Komisija je do te ugotovitve prišla, ker:

— so bili konkurenti, za katere se je zdelo, da opravljajo podobne storitve, očitno prisotni vsaj na nekaterih poteh, na katerih je storitve opravljala družba CIN,

— se je zdelo, da je zaradi izračuna nadomestila v skladu z direktivo odbora CIPE gospodarski subjekt prejel prekomerno nadomestilo za opravljanje javne storitve iz istih razlogov, kot so navedeni v sklepu iz leta 2011, in

— ker se je zdelo, da ni bilo upoštevano četrto merilo iz sodbe v zadevi Altmark ([64]), saj je bila na podlagi javnega naročila oddana poslovna veja družbe Tirrenia z novo pogodbo, ne pa samo javno naročilo storitev, in ker ni bilo dokazano, da je to omogočilo izbiro ponudnika, ki bi lahko opravljal storitve z najnižjimi stroški za skupnost.

(146) V zvezi z združljivostjo nadomestila, plačanega družbi CIN, je Komisija ugotovila, da se je na podlagi informacij, ki so jih predložili italijanski organi, zdelo, da na povezavah, ki jih je družba CIN zagotavljala v okviru sistema javnih storitev, število prevoženih potnikov v dveh predhodnih letih do leta pooblastitve ni preseglo praga, določenega v sklepu o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011, in sicer 300 000 potnikov. Vendar je Komisija zaradi svojih dvomov o resnični naravi storitve splošnega gospodarskega pomena in o morebitnem prekomernem nadomestilu, plačanem družbi CIN, zavzela predhodno stališče, da se nadomestila ne morejo šteti za združljiva na podlagi sklepa o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011. Komisija je nato ocenila pomoč na podlagi okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011, vendar je ugotovila, da dvomi, da so bili izpolnjeni pogoji združljivosti iz tega okvira, in Italijo pozvala, naj to dokaže.

3.5. **Prednostni privez**

(147) V sklepu iz leta 2011 je Komisija zavzela predhodno stališče, da je ukrep v primeru, da se za prednostni privez ne plača nadomestilo, regulativna prednost, ki ne vključuje nobenega prenosa državnih sredstev, zato ga ni mogoče šteti za državno pomoč. Če se za prednostni privez plača nadomestilo in če družba Tirrenia opravlja resnično storitev splošnega gospodarskega pomena in če se ta prednostni privez dodeli samo za poti, ki so zajete v storitev splošnega gospodarskega pomena, je Komisija menila, da ne pomeni dodatne gospodarske prednosti, ker je del opravljanja storitve splošnega gospodarskega pomena. Komisija je kljub temu pozvala italijanske organe in tretje strani, naj zagotovijo dodatne informacije o tem ukrepu.

(148) Ker je Komisija izrazila dvome o legitimnosti naloge v okviru storitve splošnega gospodarskega pomena, ni mogla sprejeti sklepne ugotovitve o združljivosti ukrepa, če bi se ta ukrep štel za pomoč.

([64]) Za podroben opis merila glej uvodno izjavo 301(4).

3.6. **Ukrepi, določeni v zakonu iz leta 2010**

(149) Komisija je v sklepu iz leta 2011 zavzela predhodno stališče, da so vsi ukrepi, določeni v zakonu iz leta 2010, pomenili državno pomoč v korist družb nekdanje skupine Tirrenia, vključno z družbo Tirrenia. Vključevali so (1) morebitno uporabo sredstev, ki so bila namenjena posodobitvi ladij, za namene likvidnosti; (2) davčne oprostitve, povezane s postopkom privatizacije; (3) morebitno uporabo sredstev Sklada za premalo izkoriščena območja. Komisija je italijanske organe pozvala, naj pojasnijo, če je bil vsak od teh ukrepov potreben za opravljanje javne storitve in na kakšen način.

(150) Komisija je zavzela tudi predhodno stališče, da so ti ukrepi verjetno pomenili pomoč za tekoče poslovanje, s katero so se zmanjšali stroški, ki bi jih sicer morale kriti družba Tirrenia in druge družbe nekdanje skupine Tirrenia, zato bi bilo treba te ukrepe šteti za nezdružljive z notranjim trgom.

4. **PRIPOMBE ITALIJE**

4.1. **O obveznostih javne službe in konkurenčnem okolju**

(151) Italija je predložila seznam poti, na katerih je družba Tirrenia opravljala storitev in za katere veljajo obveznosti javne službe, vključno s pogostostjo glede na sezono in voznimi redi, konkurenčnim okoljem in razlogi za naložitev obveznosti javne službe.

(152) Glede obstoja resnične storitve splošnega gospodarskega pomena je Italija navedla, da obveznosti javne službe, ki jih je naložila družbi Tirrenia in pozneje družbi CIN, v smislu rednosti, neprekinjenosti in kakovosti zagotavljajo zadovoljivo storitev, ki povezuje celino s pristanišči na otokih. Ta storitev prispeva h gospodarskemu razvoju otokov, hkrati pa izpolnjuje osnovne potrebe otoških skupnosti po mobilnosti in zagotavlja spoštovanje ustavne pravice do ozemeljske kontinuitete. V zvezi s tem je Italija ugotovila, da so obveznosti javne službe povsem v skladu s cilji člena 174 in naslednjih členov PDEU ter z izjavo št. 30 o otoških regijah (priloženo Sklepni listini Amsterdamske pogodbe). Italija se je sklicevala tudi na sodno prakso Sodišča Evropske unije (v nadaljnjem besedilu: Sodišče), ki potrjuje, da je cilj zagotavljanja zadostnega števila rednih storitev pomorskega prometa na otoke, z otokov in med otoki zajet v legitimen cilj v javnem interesu ([65]).

(153) Italija je trdila, da storitve, ki jih opravljajo družbe, za katere veljajo obveznosti javne službe, in storitve, ki jih upravljajo družbe, ki opravljajo poslovno dejavnost svobodno, niso povsem primerljive. Zaradi jasnih obveznosti, določenih v pogodbah, so zlasti rednost, neprekinjenost in kakovost storitev, ki jih opravljajo prve družbe, v celoti zagotovljene, medtem ko so ti vidiki storitev, ki jih opravljajo druge družbe, odvisni izključno od tega, kako gospodarski subjekt izračuna donosnost svojih naložb. V zvezi s tem je Italija kot primer navedla pot La Maddalena–Palau, na kateri je družba Enermar opravljala storitev na komercialni podlagi in se odločila, da jo bo brez predhodnega obvestila prenehala opravljati. Nasprotno je družba Saremar, ki je storitev na tej poti opravljala na podlagi javnega naročila storitev, morala še naprej opravljati to storitev, zato je dejansko zagotavljala ozemeljsko kontinuiteto. Italija je navedla tudi primer zasebnega gospodarskega subjekta Go In Sardinia, ki je avgusta 2014 zaradi finančnih težav nepričakovano prenehal z opravljanjem svojih storitev. To je povzročilo težave več tisoč potnikom, ki so že plačali svoje vozovnice in ki brez posredovanja družbe Tirrenia ne bi pripotovali na svoj cilj.

4.2. **O morebitnem nezakonitem podaljšanju pomoči za reševanje, dodeljene družbi Tirrenia**

(154) Italijanski organi so opozorili, da so Komisijo z dopisom z dne 16. maja 2011 obvestili, da bo družba Tirrenia pod izredno upravo povrnila posojila z državnim poroštvom po zaključku prodaje poslovnih vej družb Tirrenia in Siremar, in sicer s sredstvi od teh prodaj ([66]). Glede na to, da je družba CIN 25. julija 2011 sklenila prodajno pogodbo za poslovno vejo družbe Tirrenia, so italijanski organi in družba Tirrenia pod izredno upravo utemeljeno menili, da bi se pomoč lahko vrnila do roka, tj. do 28. avgusta 2011.

([65]) Glej sodbo Sodišča z dne 20. februarja 2001, Analir in drugi, C-205/99, ECLI:EU:C:2001:107, točki 27 in 28.

([66]) Obe družbi sta bili pod eno izredno upravo in upravljal ju je en izredni upravitelj.

(155) Italija je poudarila, da je zaradi poznejših dogodkov prišlo do nepričakovanih zamud pri zaključku prodaje poslovnih vej družb Tirrenia in Siremar. Družba Tirrenia pod izredno upravo je zato morala še naprej opravljati svoje storitve, in sicer precej dlje, kot je bilo predvideno, pri čemer je krila povezane stroške. Po mnenju Italije je bil načrt likvidacije družbe Tirrenia na voljo na spletnem mestu družbe Tirrenia pod izredno upravo precej pred iztekom šestmesečnega roka, določenega v smernicah za reševanje in prestrukturiranje iz leta 2004. Italija je dodala, da je Komisijo vse čas obveščala o napredku glede postopka privatizacije. Celotni znesek, ki sta ga bili dolžni družbi Tirrenia in Siremar, vključno z obrestmi, je bil državi vrnjen že 48 dni po tem, ko je družba CIN plačala prvi obrok cene za poslovno vejo družbe Tirrenia.

4.3. **O privatizaciji poslovne veje družbe Tirrenia**

4.3.1. *O preglednosti in nediskriminatornosti postopka*

(156) Italija je poudarila, da so bili postopki izvedeni povsem v skladu z Marzanovim zakonom. Čeprav se ta zakon nanaša na možnost določanja kupca na podlagi zasebnih pogajanj, to ne izključuje upoštevanja načel odprtosti, preglednosti in nediskriminacije. Poleg tega bi v tem primeru druge pravne določbe, ki izrecno zahtevajo organizacijo preglednih in nediskriminatornih konkurenčnih postopkov, izključevale možnost uporabe kakršne koli oblike zasebnih pogajanj. Zlasti člen 1(5-*bis*)(b) zakona iz leta 2010 je od izrednega upravitelja zahteval, da omeji postopke na najkrajše možno časovno obdobje, ki je mogoče v okviru postopka izredne uprave, hkrati pa zagotovi skladnost s konkurenčnim, preglednim in nediskriminatornim postopkom, ki je potreben za prodajo.

(157) S postopkom iz člena 4(4-*quater*) zakonskega odloka št. 347/2003 so bila po mnenju Italije zagotovljena dodatna jamstva v smislu preglednosti in nediskriminacije, zlasti glede na vrednotenje tržne cene poslovne veje, ki se je prodajala, ki ga je pripravil neodvisni strokovnjak, in izbiro najugodnejše ponudbe v smislu cene.

(158) Italija je trdila, da so vse strani imele enak dostop do vseh informacij, potrebnih za jasno opredelitev sredstev, ki so se prodajala, in za pripravo ponudbe. Prodaja je bila namreč omejena na sredstva in pogodbena razmerja, ki izhajajo iz opravljanja javne storitve, in sicer na:

(a) plovila in dodatno opremo, ki so potrebni za izpolnjevanje obveznosti javne službe;

(b) pogodbe s strateškimi dobavitelji za storitve, ki so potrebne za normalno poslovanje;

(c) pravno zahtevo po pripravi predloga za ponovno zaposlitev osebja, potrebnega za izpolnjevanje obveznosti javne službe, na podlagi preglednic s številom članov posadke v floti (za več podrobnosti glej uvodno izjavo 160).

(159) Italija je tudi pojasnila, da je bilo šest plovil družbe Tirrenia, ki niso bila potrebna za opravljanje javne storitve, prodanih v ločenih postopkih prodaje. Začeli so se tudi ločeni postopki za prodajo nepremičnin in umetniških del v lasti družbe Tirrenia. Ta sredstva zato niso bila vključena v javno naročilo za poslovno vejo družbe Tirrenia (glej tudi oddelek 4.3.2).

(160) Kar izrecno zadeva obveznost ohranjanja delovnih mest, je Italija poudarila, da prodaja poslovnih vej družb Tirrenia in Siremar ne spada na področje uporabe člena 2112 civilnega zakonika in da se zato osebje (s svojimi obstoječimi pogodbami) na uspešne ponudnike ne prenese samodejno. Uspešni ponudniki so imeli le eno pravno obveznost, in sicer da ponovno zaposlijo osebje prodajalca (na podlagi novih pogodb) in da dve leti ohranijo delovna mesta, kot to zahteva člen 63(2) zakonskega odloka št. 270/1999, ki se uporablja za vse velike družbe pod izredno upravo. Vendar to ni pomenilo, da bi se zaposleni v družbi Tirrenia samodejno prenesli na kupca. Poleg tega je bila ta obveznost omejena na osebje, ki se je v skladu s poslovnim načrtom in preglednicami s številom članov posadke na plovilih poslovne veje obravnavalo kot bistveno za neprekinjeno opravljanje javne storitve.

(161) Italija je trdila, da bi zasebni prodajalec tako obveznost, ki izhaja iz splošne nacionalne zakonodaje in ki služi zagotavljanju neprekinjenega poslovanja in opravljanju javne storitve, naložil pod enakimi pogoji.

(162) Po objavi razpisa za prijavo interesa v italijanščini in angleščini na spletnem mestu družbe Tirrenia ter v več nacionalnih in mednarodnih časopisih in na strokovnih spletnih mestih so italijanski, evropski in neevropski subjekti predložili 21 prijav interesa. Italija je menila, da to dokazuje, da je bilo na podlagi vsebine tega razpisa mogoče jasno opredeliti predmet prodaje in naravo postopka, ki ga je bilo treba upoštevati, hkrati pa so se zaščitili poslovno občutljivi podatki (predvsem da bi se zaščitili interesi morebitnih kupcev). V fazi skrbnega pregleda so bile nato subjektom na voljo podrobne informacije, med drugim o specifičnih sredstvih, ki so se prodajala, poslovnem načrtu in osnutku nove pogodbe (glej uvodno izjavo 72).

(163) Italija je zato trdila, da so bile vsem subjektom, ki jih je zanimala pridobitev poslovne veje družbe Tirrenia, informacije, ki so bile potrebne za predložitev ponudbe za nakup na podlagi celovitega poznavanja dejstev, zagotovljene pregledno in nediskriminatorno.

4.3.2. *O prodaji sredstev, ki ne spadajo v okvir poslovne veje družbe Tirrenia*

(164) Italija je pojasnila, da je izredni upravitelj začel neodvisne, pregledne in nediskriminatorne razpisne postopke za prodajo šestih ladij ([67]), ki jih družba Tirrenia ni potrebovala za opravljanje javne storitve. Razpisi za prijavo interesa so bili 10. decembra 2010 objavljeni v nacionalnih in mednarodnih časopisih ter v nekaterih strokovnih publikacijah. Ob izteku roka, ki je bil dvakrat podaljšan, so bile prejete samo ponudbe za namene razreza petih tako imenovanih hitrih trajektov. Vendar pa sta bili ob izteku roka za postopek v zvezi z motorno ladjo Domiziana predloženi dve ponudbi, in sicer za nakup tega plovila za komercialne namene (tj. za namene pomorskega prometa). Poskušale so se pridobiti višje ponudbe (od dveh prvotnih ponudnikov in od morebitnih dodatnih ponudnikov), vendar take ponudbe niso bile predložene. Naročilo je bilo torej oddano ponudniku, ki je predložil najvišjo ponudbo.

(165) Italija je tudi navedla, da je bila načrtovana prodaja več nepremičnin v lasti družbe Tirrenia na podlagi neodvisnih, ločenih razpisnih postopkov, saj te nepremičnine niso bile potrebne za opravljanje javne storitve, zato niso bile vključene v poslovno vejo družbe Tirrenia. Italija se je sklicevala na prodajo nepremičnine Palazzo Molin v Benetkah, da bi ponazorila zaščitne ukrepe, ki so bili sprejeti za zagotovitev najvišje možne prodajne cene (npr. nepremičnino je ocenil neodvisni strokovnjak, ponudniki so bili pozvani, naj izboljšajo svoje ponudbe). Nazadnje je Italija pojasnila, da se bo prodala tudi umetniška zbirka družbe Tirrenia na ločeni javni dražbi pri veliki dražbeni hiši.

4.3.3. *O prodaji sredstev poslovne veje družbe Tirrenia v svežnju z novo pogodbo*

(166) Prvič, Italija je trdila, da je bila odločitev o privatizaciji sredstev skupaj s pooblastitvijo za obveznost javne službe sprejeta, da bi se zagotovila nemotena liberalizacija sektorja pomorske kabotaže. Italija je navedla, da je o tej strategiji predhodno razpravljala s Komisijo (glej oddelek 2.4) in da se je načeloma štela kot skladna z uredbo o pomorski kabotaži.

(167) Italija je tudi menila, da je bilo glede na prevladujoče tržne razmere v tistem času primerno sredstva poslovne veje družbe Tirrenia prodati v svežnju z novo pogodbo. V času recesije in znatnega upada povpraševanja v sektorju pomorskega prometa bi možnost uporabe flote poslovne veje družbe Tirrenia za opravljanje storitev na poteh, na katerih se je opravljala javna storitev in ki so bile določene v novi pogodbi, pomenila ugodno poslovno priložnost, ne pa dejavnik, ki bi zmanjšal tržno vrednost poslovne veje družbe Tirrenia. Italija zato meni, da to ni moglo negativno vplivati na postopek za oddajo javnega naročila in zadevno ceno.

(168) V zvezi s tem je Italija opozorila, da je bilo treba pet od šestih ladij, ki niso spadale v okvir poslovne veje družbe Tirrenia (glej uvodno izjavo 164), prodati za namene razreza. Italija meni, da je bilo zaradi kompleksnosti trga pomorskega prometa in upada gospodarske rasti v tistem času nemogoče doseči boljšo ceno za sredstva družbe, tudi če bi se postopek za oddajo javnega naročila ponovil ali če se sredstva ne bi prodajala v svežnju z novo pogodbo. Nazadnje se je Italija sklicevala na ugotovitev enega od morebitnih ponudnikov za poslovno vejo družbe Tirrenia v okviru evropskega postopka za odobritev združitve. Ta ponudnik je predvsem navedel, da je bila najnižja cena, ki jo je določil neodvisni strokovnjak, ki ga je imenovala Italija, dejansko previsoka.

([67]) Natančneje, organizirana sta bila dva razpisna postopka. En postopek za hitre trajekte družbe Tirrenia, tj. Aries, Taurus, Capricorn, Scorpio in Scatto, ter ločen postopek za motorno ladjo družbe Tirrenia, tj. Domiziana. Prvi razpisni postopek je zajemal tudi hitri trajekt družbe Siremar, tj. Guizzo.

4.3.4. *O imenovanju neodvisnega strokovnjaka*

(169) Italija je trdila, da je bilo 16. decembra 2010 pet vodilnih finančnih institucij, ki niso imele izpostavljenosti do skupine Tirrenia, pozvanih, naj predložijo ponudbe za vrednotenje poslovne veje družbe Tirrenia. Nobena od teh institucij ni predložila ponudbe do določenega roka.

(170) Banka Banca Profilo je nato izrazila zanimanje, da bi prevzela nalogo neodvisnega svetovalca pod enakimi pogoji, kot so bili določeni v izbirnem postopku. Minister je z odlokom z dne 4. februarja 2011 določil banko Banca Profilo za neodvisnega strokovnjaka za namene ocenjevanja tržne vrednosti poslovnih vej družb Tirrenia in Siremar.

4.3.5. *O merilih za oddajo*

(171) Italija je poudarila, da je izredni upravitelj 2. februarja 2011 zainteresiranim subjektom poslal dopis o postopku, v katerem so bila jasno določena merila za oddajo. V tem dopisu je bila opredeljena zakonodaja, ki se uporablja za postopek prodaje, in v njem je bilo pojasnjeno, da prodajna cena ne sme biti nižja od vrednosti, ki jo je določil neodvisni strokovnjak, in da mora biti predlagani poslovni načrt skladen z obveznostmi javne službe, določenimi v novi pogodbi.

(172) Italija je tudi potrdila, da je merilo za oddajo v primeru več ponudb bila najvišja cena, kot je določeno v posebnih pravilih, ki se uporabljajo za postopek.

4.3.6. *O poročilu družbe Ecorys*

(173) V okviru preiskave je bila Italija pozvana k predložitvi pripomb (glej uvodno izjavo 8) o ugotovitvah neodvisnega svetovalca, ki ga je izbrala Komisija (družba Ecorys). Italija se je strinjala s sklepi družbe Ecorys, da niti združitev privatizacije z dodelitvijo nove pogodbe niti pogoj glede delovne sile ne bi zmanjšala tržne vrednosti poslovne veje družbe Tirrenia.

(174) V zvezi z navedeno združitvijo je Italija navedla več izjav družbe Ecorys, vključno z njenim mnenjem, da je bila v času prodaje edina izvedljiva alternativa prodaji sredstev v okviru sistema javnih storitev (tj. z združitvijo privatizacije sredstev z novo pogodbo) likvidacija poslovne veje družbe Tirrenia. Italija je tudi ponovno poudarila, da je med krizo v sektorju trajektnega prometa, v katerem je precej upadlo povpraševanje, možnost uporabe flote družbe Tirrenia za poti, na katerih se opravljajo javne storitve in ki so opredeljene v pogodbi, pomenila legitimno poslovno priložnost, ne pa dejavnik, ki bi lahko zmanjšal vrednost sredstev. Italija je tudi opozorila, da je bilo pet od šestih ladij, ki niso spadale v okvir poslovne veje družbe Tirrenia, mogoče prodati le za namene razreza (glej uvodno izjavo 168). Nazadnje je Italija trdila, da glede na dejansko ceno, ki je izhajala iz postopka za oddajo javnega naročila, višino cen goriva in slabe gospodarske razmere ne bi bilo mogoče bolje ovrednotiti sredstev, tudi če bi se postopek za oddajo javnega naročila ponovil ali če bi se obseg sredstev za prodajo spremenil.

(175) V zvezi s pogojem glede delovne sile je Italija poudarila ugotovitev družbe Ecorys, da ni bilo elementov, ki bi kazali, da bi ta pogoj bistveno vplival na vrednost poslovne veje družbe Tirrenia. Italija je nadalje opozorila, da je ta pogoj izhajal iz člena 63(2) zakonskega odloka št. 270/1999 in se nanašal samo na tiste zaposlene, ki so potrebni, da se zagotovi poslovanje zadevnega poslovnega subjekta v skladu s preglednicami s številom članov posadke v floti. Preglednice s številom članov posadke v floti (i) določajo kvalitativno in kvantitativno sestavo posadke, ki je potrebna za upravljanje plovila v skladu z zakonodajo o pomorski varnosti; (ii) so opredeljene z ministrskim odlokom in (iii) pripravi jih odbor, med drugim sestavljen iz organizacij, ki v posvetovalni vlogi zastopajo delavce in lastnike ladij. Plovilo lahko pluje 365 dni na leto, člani posadke pa morajo obdobja na krovu menjavati z obdobji na kopnem. Zato mora pri določanju števila delovne sile, ki je potrebno za zagotovitev delovanja poslovne veje družbe Tirrenia, najmanjše število delovne sile vključevati število članov posadke iz preglednic s številom članov posadke, pa tudi rezervno osebje. Novi lastnik poslovne veje družbe Tirrenia bi moral upoštevati to najmanjše število delovne sile ne glede na morebiten pogoj glede delovne sile. Italija je tudi dodala, da je kupec poslovne veje družbe Tirrenia sicer moral ponuditi zaposlitev vsem zaposlenim, ki so potrebni, da se zagotovi opravljanje javne storitve, vendar da to ni temeljilo na pogodbah o zaposlitvi, ki so že bile sklenjene ([68]).

([68]) Italija je to, da kupcu ni bilo treba prevzeti vseh zaposlenih družbe Tirrenia, ponazorila z navedbo, da je število delovne sile družbe Tirrenia v času faze skrbnega pregleda znašalo 1 414 zaposlenih, po prenosu lastništva na družbo CIN pa se je to število zmanjšalo za 12 %, tj. na 1 239 zaposlenih (od tega jih je 313 imelo pogodbe o zaposlitvi za določen čas). Poleg tega so se samo štirje od 18 vodij, zaposlenih v družbi Tirrenia, zaposlili v družbi CIN.

(176) V poročilu družbe Ecorys je bilo ugotovljeno, da bi ocenjena vrednost poslovne veje družbe Tirrenia lahko bila za približno 7,8 % višja od vrednosti, ki jo je navedel strokovnjak, ki so ga imenovali italijanski organi, tj. banka Banca Profilo. Italija je menila, da je to razliko mogoče pojasniti, saj sta morala oba strokovnjaka izhajati iz napovedi za več tehničnih meril, za take napovedi pa so značilne razlike. Italijanski organi so predložili nasprotno vrednotenje, ki ga je pripravila banka Banca Profilo in v katerem so podrobno pojasnjene razlike ([69]) v primerjavi s poročilom družbe Ecorys. Italija je menila, da to nasprotno vrednotenje vsebuje zanesljivo in nepristransko utemeljitev razlik med vrednotenjema. Banka Banca Profilo je pravzaprav trdila, da so bile njene napovedi bolj konzervativne ([70]) od napovedi družbe Ecorys in da so bolje izražale razmere, ki so se obravnavale.

(177) Italija je tudi poudarila, da se je lastništvo poslovne veje družbe Tirrenia preneslo več kot dve leti po referenčnem datumu, ki sta ga za svoji vrednotenji uporabili banka Banca Profilo in družba Ecorys. Po mnenju Italije naj bi se v tem obdobju vrednost sredstev poslovne veje družbe Tirrenia zmanjšala, gospodarske razmere pa naj bi se precej poslabšale. Italija je zato sklenila, da so na datum, ko je bila prodaja poslovne veje družbe Tirrenia končana, pogoji glede cen, o katerih sta se dogovorili strani, nedvomno v celoti izražali tržno vrednost sredstev družbe.

4.4. **O skladnosti nove pogodbe z merili iz sodbe v zadevi Altmark**

(178) Italija je ponovno poudarila, da je nadomestilo za javne storitve, ki ga je treba plačati v skladu z novo pogodbo, priglasila samo zaradi pravne varnosti, saj je menila, da ta ukrep ni pomenil državne pomoči (glej uvodno izjavo 4). Italijanski organi so zlasti trdili, da so vsa štiri merila iz sodbe v zadevi Altmark izpolnjena zaradi naslednjih razlogov:

— storitve pomorskega prometa, kot so jih italijanski organi opredelili v novi pogodbi, so bistvene za gospodarski razvoj otokov, hkrati pa izpolnjujejo osnovne potrebe otoških skupnosti po prevozu in zagotavljajo spoštovanje pravice do ozemeljske kontinuitete, ki je določena v italijanski ustavi. V novi pogodbi so jasno določene storitve, ladje, vozni redi in omejitve tarif. Italija je zato trdila, da so obveznosti javne službe jasno opredeljene in da je izpolnjeno prvo merilo iz sodbe v zadevi Altmark,

— merila, na podlagi katerih je bilo izračunano nadomestilo, so podrobno pojasnjena v direktivi odbora CIPE in so bila uporabljena v novi pogodbi (in prilogah k tej pogodbi), najvišji zneski nadomestil pa so določeni v zakonu iz leta 2009. Italija je zato trdila, da so bila ta merila nepristransko in pregledno določena vnaprej ter da je izpolnjeno drugo merilo iz sodbe v zadevi Altmark,

— izvajalec javne storitve nosi vsa tveganja, povezana z dejavnostjo (glej tudi oddelek 4.5), za fiksni znesek subvencije, ki ne zagotavlja, da bodo vsi stroški teh tveganj kriti v celoti. Zato je Italija trdila, da je 6,5-odstotna stopnja donosa skladna z dejavnostjo in da ne pomeni prekomernega nadomestila za javno storitev. Zato naj bi bilo izpolnjeno tudi tretje merilo iz sodbe v zadevi Altmark,

— poslovna veja družbe Tirrenia je bila privatizirana na podlagi odprtega postopka za oddajo javnega naročila, ki je zajemal sredstva, ki so bila potrebna za opravljanje javne storitve in so se prodajala v svežnju z novo osemletno pogodbo za opravljanje te storitve. Ker so bila pri postopku za oddajo javnega naročila upoštevana načela konkurence, preglednosti in nediskriminacije in ker je merilo za oddajo bila najvišja cena, je Italija trdila, da je izpolnjeno tudi četrto merilo iz sodbe v zadevi Altmark.

4.5. **O 6,5-odstotni premiji za tveganje, določeni v direktivi odbora CIPE leta 2010**

(179) Italija je opozorila, da je leta 2009 nadomestilo, plačano družbi Tirrenia, znašalo 80 010 000 EUR. Od leta 2010 je bil najvišji znesek nadomestila fiksno določen in je znašal 72 685 642 EUR. Italija je navedla, da je ta znesek znatno nižji od preteklih zneskov primanjkljajev družbe. To naj bi domnevno prisililo kupca poslovne veje družbe Tirrenia k povečanju učinkovitosti dejavnosti, da v celotnem obdobju trajanja nove pogodbe primanjkljaj ne bi presegal fiksnega zneska subvencije in da bi v daljšem prihodnjem obdobju izravnal inflacijo.

([69]) To vključuje različne netvegane obrestne mere, koeficiente beta, stroške dolga in nekatere razlike v načinu izračuna likvidacijske vrednosti (zlasti stroške odpravnin za osebje).

([70]) Na primer, banka Banca Profilo je za netvegano obrestno mero uporabila desetletno donosnost italijanskih državnih obveznic, saj poslovna veja družbe Tirrenia posluje izključno v Italiji. Družba Ecorys pa je uporabila nižjo donosnost nemških državnih obveznic, vendar je po mnenju banke Banca Profilo prenizko ocenila stroške kapitala poslovne veje.

(180) Direktiva odbora CIPE predvideva, da naj bi se donos kapitala določil s 6,5-odstotno premijo za tveganje, in sicer na podlagi tehtanega povprečja stroškov kapitala (WACC) (glej uvodno izjavo 42). Vendar je Italija pojasnila, da je bila sprejeta odločitev o poenostavitvi izračuna, tako da se je uporabila 6,5-odstotna pavšalna stopnja donosa kapitala, ker je bil z zakonom iz leta 2009 znesek nadomestila omejen. Ta poenostavljeni pristop se je uporabljal med podaljšanjem prvotne pogodbe in se še vedno uporablja na podlagi nove pogodbe. Italijanski organi so tudi dokazali, da bi v primeru uporabe celotne metodologije, kot je določena v direktivi odbora CIPE, lahko donos kapitala, vsaj v nekaterih letih, presegel 6,5 %. Italija zato meni, da je njen poenostavljen pristop konzervativen in da ne omogoča, da bi družbi Tirrenia ali CIN bilo plačano višje nadomestilo od tega, ki je bilo določeno v direktivi odbora CIPE.

(181) Italija je tudi trdila, da 6,5-odstotni donos kapitala izraža tveganje dejavnosti, za katere je bila pooblaščena družba Tirrenia oziroma družba CIN, in da ne omogoča plačila prekomernega nadomestila za javno storitev zaradi razlogov, ki so navedeni v uvodnih izjavah v nadaljevanju.

(182) Italija je najprej opozorila, da je bilo treba za družbo Tirrenia med podaljšanjem prvotne pogodbe in zaradi njenega težkega finančnega položaja 5. avgusta 2010 začeti postopek izredne uprave. Po mnenju Italije je bilo dejansko nemogoče v celoti pokriti neto stroške (tj. stroške, od katerih se odštejejo prihodki) javne storitve z najvišjim zneskom nadomestila, ki je bil določen z zakonom iz leta 2009. Zato družba Tirrenia v obdobju od 1. januarja 2010 do 18. julija 2012 v praksi ni prejela nobenega donosa kapitala. Da bi Italija utemeljila to trditev, je predložila računovodske izkaze družbe Tirrenia po posameznih poteh za leti 2010 in 2011 ter četrtletna finančna poročila za leto 2012.

(183) Nova pogodba za kupca poslovne veje družbe Tirrenia določa, da se višina nadomestila izračuna na podlagi napovedanega razvoja prihodkov in stroškov. Po mnenju Italije v nasprotju s prvotnimi pogodbami v novi pogodbi ni opredeljeno nobeno celovito in samodejno nadomestilo za povečanje operativnih stroškov (kot so stroški dela, goriva, zakupa itd.). Tveganja, povezana s takšnim povečanjem stroškov, in tveganja, povezana z obsegom prometa, bi zato moral v celoti nositi gospodarski subjekt. Italija je zato trdila, da gospodarski subjekt nosi vsa tveganja, povezana s storitvijo, in da nima zagotovila, da bo prejel nadomestilo, ki bi zadostovalo za kritje vseh stroškov. Po mnenju Italije to drži tudi ob upoštevanju členov 8 in 9 nove pogodbe, saj je gospodarski subjekt še vedno izpostavljen tveganju, da od takrat, ko se pojavijo morebitna taka neravnovesja, do takrat, ko se lahko izvedejo prilagoditve, preteče več časa. Poleg tega so takšne prilagoditve rezultat pogajanj in se ne uporabljajo retroaktivno, temveč le za naprej. Italija je predložila letne računovodske izkaze družbe CIN po posameznih poteh za obdobje od 18. julija 2012 do konca leta 2018, da bi pokazala, da v okviru nove pogodbe ni bilo plačano nobeno prekomerno nadomestilo.

4.6. **O skladnosti nove pogodbe s sklepom o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011**

(184) Čeprav je Italija menila, da nadomestilo za javne storitve, plačano družbi CIN v skladu z novo pogodbo, ne pomeni državne pomoči, je tudi trdila, da bi ta ukrep bil skladen s sklepom o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011, če bi šlo za pomoč.

(185) Italija je opozorila, da je ocena Komisije o resnični naravi storitve splošnega gospodarskega pomena omejena na preverjanje, ali je država članica naredila očitno napako pri uvrščanju storitve med storitve splošnega gospodarskega pomena. Italija je ob upoštevanju navedenega opisala poti, opredeljene v novi pogodbi, in poudarila, da je na več teh poteh družba CIN edini gospodarski subjekt, ki opravlja storitev. Poleg tega družba CIN za dodatne tri poti prejme nadomestilo za javne storitve le v nizki sezoni, v visoki sezoni pa zanjo še vedno veljajo omejitve (npr. za prevoznine).

(186) Italija je predložila letne podatke o potniškem prometu za dve proračunski leti pred letom dodelitve storitve splošnega gospodarskega pomena (tj. 2010 in 2011) in na podlagi teh podatkov trdila, da prag 300 000 potnikov, kot je določen v členu 2(1)(d) sklepa o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011, na poteh, na katerih je storitev opravljala družba Tirrenia, ni bil presežen. Italija je nadalje navedla, da je bil upoštevan tudi člen 2(2) sklepa o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011, saj nova pogodba traja osem let. Nazadnje je Italija trdila, da je bil upoštevan člen 2(4) sklepa o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011, saj so bile v celoti upoštevane zahteve iz uredbe o pomorski kabotaži, ker je bila poslovna veja družbe Tirrenia prodana na podlagi konkurenčnega, preglednega in nediskriminatornega postopka za oddajo javnega naročila.

(187) Italija je trdila, da nova pogodba izpolnjuje vse pogoje, ki veljajo za akte o pooblastitvi, kot je določeno v členih 4 do 6 sklepa o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011. V tej pogodbi so zlasti podrobno določene obveznosti javne službe, njihovo trajanje, mehanizem nadomestil (ki temelji na direktivi odbora CIPE in zakonu iz leta 2009) ter mehanizmi za preprečevanje in vračilo morebitnega prekomernega nadomestila. Nazadnje je Italija opozorila na ukrepe (vključno s sistemom pravnih sredstev in sankcij), ki so vzpostavljeni za zagotavljanje stroge skladnosti z določbami nove pogodbe.

4.7. **O odlogu plačila dela nakupne cene s strani družbe CIN**

(188) V zvezi z delom prodajne cene, ki ga je družba CIN v času trajanja pogodbe plačala v obrokih, je Italija navedla ugotovitve v nadaljevanju. Zavezujoča ponudba, ki jo je 14. aprila 2011 predložila družba CIN in v kateri je bil določen odlog plačila dela cene, je bila naložena v varno sobo. Izredni upravitelj je 2. maja 2011 vsem stranem, ki so bile sprejete v fazo skrbnega pregleda, poslal sporočilo, v katerem jih je pozval k predložitvi boljših ponudb od te, ki jo je predložila družba CIN. To, da ni bila predložena nobena končna ponudba, ki bi bila boljša od te, ki jo je predložila družba CIN, je posledica konkurenčne dinamike postopka za oddajo javnega naročila. Zato tega odloga plačila nakupne cene ni bilo mogoče obravnavati kot selektivno poseganje v korist družbe CIN, ampak kot izraz tržne cene. Predvsem bi tudi drugi morebitni ponudniki lahko predložili ponudbo z odlogom plačila, vendar so se odločili, da takih ponudb ne bodo predložili.

(189) V zvezi s tem se je Italija sklicevala na sodno prakso ([71]) sodišč Unije, v skladu s katero so zavezujoče ponudbe, veljavno predložene v okviru ustreznega postopka za oddajo javnega naročila za privatizacijo neke družbe, boljši pokazatelj tržne cene tega subjekta kot na primer vrednotenja strokovnjakov. Italija je tudi poudarila, da evropska sodišča menijo, da bi bilo treba ta pristop uporabiti tudi, kadar so z zadevnim postopkom za oddajo javnega naročila povezani nezakoniti pogoji, čeprav italijanski organi menijo, da postopek za oddajo javnega naročila za privatizacijo poslovne veje družbe Tirrenia ni bil povezan z nobenimi takimi pogoji. Italijanski organi so se sklicevali tudi na odločbo Komisije v zadevi Sandretto ([72]). Komisija je v tej odločbi sprejela trditev Italije, da je bila prodajna cena sredstev družbe Sandretto sicer nižja od cene, določene pri vrednotenju teh sredstev, vendar je bila kljub temu najvišja cena, ponujena na trgu, zato ni bilo mogoče izključiti, da je bila cena, ki jo je ponudil kupec, tržna cena.

4.8. **O prednostnem privezu**

(190) Italijanski organi so trdili, da zaradi dodelitve prednostnega priveza niso bili odpisani nobeni državni dohodki. Po navedbah italijanskih organov vsi trajektni prevozniki ustreznim pristaniškim organom plačujejo redne pristojbine za privez. Italijanski organi tudi trdijo, da se je ta prednostni privez uporabljal le za poti, na katerih so se opravljale javne storitve, ter da družba Tirrenia in pozneje družba CIN nista plačevali in ne plačujeta nobene dodatne pristojbine za ta prednostni privez, saj bi jim pristanišča zaradi njune naloge opravljanja javne storitve dala na voljo možnost, da prvi izbirata slote za privez, tudi če ne bi imeli uradnega prednostnega priveza.

(191) Italijanski organi menijo, da prednostni privez ne bi pomenil pomembne prednosti za družbe nekdanje skupine Tirrenia, vključno z družbo Tirrenia in njenim pridobiteljem, družbo CIN. Zlasti trdijo, da se v praksi prednostni privez uporablja le v zelo omejenih okoliščinah. Velikost večine pristanišč in vnaprejšnje načrtovanje prihodov in odhodov zagotavljata, da se v normalnih okoliščinah – razen v primeru zamud ali skrajnih vremenskih razmer – različni gospodarski subjekti ne prekrivajo pri uporabi posameznih privezov. In ker družbi Tirrenia in CIN opravljata svoje storitve vse leto (v primerjavi z npr. gospodarskimi subjekti, ki opravljajo storitve le v visoki sezoni), je običajno, da jima pristanišča omogočijo, da prvi izbirata slote za privez, tudi če nimata uradnega prednostnega priveza. Zato Italija meni, da družbi Tirrenia in CIN zaradi prednostnega priveza nista mogli imeti nobene pomembne prednosti.

([71]) Italija se sklicuje zlasti na sodbo Sodišča z dne 24. oktobra 2013, Land Burgenland, združene zadeve C-214/12 P, C-215/12 P in C-223/12 P, ECLI:EU:C:2013:682, točke 93–96.

([72]) UL L 92, 13.4.2010, str. 19.

4.9. **O ukrepih, določenih v zakonu iz leta 2010**

(192) Italija ni zanikala, da je družba Tirrenia prejela približno 12 051 900 EUR za posodobitve ladij, ki so bile potrebne zaradi skladnosti z mednarodnimi varnostnimi standardi. Italijanski organi so tudi potrdili, da je družba Tirrenia dejansko uporabila le 630 600 EUR teh sredstev za plačilo posodobitev plovila Clodia. Preostala sredstva (tj. 11 421 300 EUR) niso bila uporabljena za plačilo posodobitev niti niso bila vrnjena državi. Po navedbah Italije je moral novi lastnik poslovne veje družbe Tirrenia (tj. družba CIN) plačati preostale posodobitve iz lastnih sredstev (in ta obveznost v višini 11 421 300 EUR je bila zato upoštevana tudi pri vrednotenju, ki ga je pripravila banka Banca Profilo).

(193) V zvezi z davčnimi oprostitvami, povezanimi s postopkom privatizacije, so italijanski organi trdili, da se ukrep v zvezi z davkom od dohodkov pravnih oseb ni uporabljal, saj so bili prenosi družb Caremar, Saremar in Toremar na dežele izvedeni brez plačila. Ker ni bilo nobenega plačila, se člen 86(1)(a) zakona o davku od konsolidiranih dohodkov v zvezi s kapitalskimi dobički v primeru prenosov sredstev proti plačilu ne uporablja. V zvezi z DDV je Italija ugotovila, da prenosi družb Caremar, Saremar in Toremar pomenijo transakcije, ki so v skladu s členom 10(1)(4) predsedniškega odloka št. 633 z dne 26. oktobra 1972 oproščene plačila DDV. Kar zadeva posredne davke, ki niso DDV, je Italija poudarila, da je bil namen izjeme, predvidene v zakonu iz leta 2010, upravna poenostavitev. Z vidika obdavčitve se lahko učinki te izjeme obravnavajo kot zanemarljivi in majhni glede na davke, ki se obračunavajo po pavšalni stopnji. Natančneje je povezana s pristojbino za vpis v register (168 EUR na dokument), pristojbinama za vpis v zemljiško knjigo in vpis hipoteke (vsaka po 168 EUR) in kolkovino (14,62 EUR za štiri strani).

(194) Italijanski organi so pojasnili, da se sredstva Sklada za premalo izkoriščena območja niso uporabila za dodatno nadomestilo za družbo Tirrenia. Ta sredstva so bila na voljo za dopolnitev proračunskih sredstev, ki so bila namenjena plačilu nadomestil za javne storitve za družbe nekdanje skupine Tirrenia, če bi se proračunska sredstva izkazala za nezadostna. Italija ugotavlja, da je člen 1(5-*ter*) zakona iz leta 2010 deželam omogočil, da s sredstvi Sklada za premalo izkoriščena območja financirajo (del) rednega nadomestila za javne storitve in s tem zagotovijo neprekinjenost javnih storitev pomorskega prometa. Ta ukrep je torej bil povezan le z dodelitvijo sredstev v državnem proračunu Italije za plačilo nadomestil za javne storitve.

4.10. **O gospodarski (dis)kontinuiteti med družbo Tirrenia pod izredno upravo in družbo CIN**

(195) Italija je navedla, da med družbo Tirrenia pod izredno upravo in družbo CIN ni gospodarske kontinuitete, in sicer zaradi naslednjih razlogov:

(a) *obseg prodaje:* Italija je poudarila, da sta bili po neuspelem poskusu privatizacije celotne družbe Tirrenia, vključno z njenim odvisnim podjetjem Siremar, in sicer preden se je zanjo začel postopek izredne uprave, organizirani ločeni javni naročili za del njenih sredstev (tj. za poslovni veji družb Tirrenia in Siremar). Prodaja se je tudi nanašala na omejeno število sredstev družbe Tirrenia pod izredno upravo, ki prej ni bila funkcionalno neodvisna; sredstva, ki niso bila bistvena za opravljanje javne storitve, vključno s šestimi ladjami, nepremičninami in zbirko umetniških del, so bila prodana ločeno. Poleg tega družba CIN ni prevzela dolgov, ki jih je družba Tirrenia pod izredno upravo imela pred prenosom;

(b) *gospodarska dejavnost:* pogoji za izpolnjevanje obveznosti javne službe, določeni v novi pogodbi za družbo CIN, so precej drugačni od tistih, ki so bili določeni v prvotni pogodbi za družbo Tirrenia. V novi pogodbi so predvsem določena povsem drugačna merila za izračun nadomestila za opravljanje javne storitve (najvišji znesek je fiksno določen in ne pokrije v celoti izgube zaradi javne storitve) in uvedena je bila večja prožnost pri prevozninah za potnike (namesto fiksnih cen so uporabljene cenovne kapice). Italija je menila, da je zaradi precejšnje spremembe metode izračuna nadomestila kupec moral povečati organizacijsko učinkovitost poslovne veje družbe Tirrenia. Italija je nadalje trdila, da zgolj prenos z javnega na zasebnega lastnika pomeni temeljito spremembo organizacije in upravljanja, in da so pogoji, ki jih je organ AGCM naložil s svojim sklepom št. 23670 z dne 21. junija 2012, dodatno zagotovili diskontinuiteto gospodarske dejavnosti med družbo CIN in družbo Tirrenia pod izredno upravo;

(c) *diskontinuiteta delovne sile:* Italija je poudarila, da zaposleni niso bili samodejno preneseni na kupca. Družba Tirrenia pod izredno upravo je svoje zaposlene odpustila in je bila v celoti odgovorna za vse preostale stroške, povezane s starimi pogodbami. Nato je kupec tistim nekdanjim zaposlenim, ki so se šteli kot potrebni za izvajanje prenesene dejavnosti (tj. javne storitve), predložil nove ponudbe za zaposlitev. Če so nekdanji zaposleni sprejeli ponudbo, so bili zaposleni na podlagi nove, drugačne pogodbe;

(d) *različni deleži prodajalca in kupca:* Italija je navedla, da je bil kupec izbran na podlagi postopka za oddajo javnega naročila, ki je bil odprt za čim večje število morebitnih ponudnikov. To javno naročilo je temeljilo na načelih konkurence, preglednosti in nediskriminacije, oddano pa je bilo na podlagi merila najvišje cene. Identiteta prodajalca je popolnoma drugačna od identitete kupca in med njima ni lastniških razmerij;

(e) *ekonomski razlogi za transakcijo:* cilj transakcije je bil liberalizirati dejavnosti pomorskega prometa, ki jih je opravljala družba Tirrenia, zaradi uskladitve z uredbo o pomorski kabotaži. Poleg tega je bil prvi razpis za prijavo interesa objavljen septembra 2010, prodajna pogodba z družbo CIN je bila sklenjena 25. julija 2011, Komisija pa je začela formalni postopek preiskave Komisije s sklepom z dne 5. oktobra 2011. Zaradi teh razlogov je Italija trdila, da cilj transakcije ni bil izogibanje pravilom o državni pomoči, ampak da je bila načrtovana in izvedena z namenom uresničitve pomembnega industrijskega načrta.

5. **PRIPOMBE ZAINTERESIRANIH STRANI**

(196) Komisija je prejela pripombe štirih zainteresiranih strani (tj. družbe Tirrenia pod izredno upravo, družbe CIN, družbe Pan Med in družbe Grandi Navi Veloci), kot so povzete v nadaljevanju.

5.1. **Pripombe družbe Tirrenia pod izredno upravo**

(197) Odgovori na sklep iz leta 2011 in sklep iz leta 2012, ki jih je predložila družba Tirrenia pod izredno upravo, so povzeti v nadaljevanju.

5.1.1. *O postopku za ugotavljanje kršitev št. 2007/4609*

(198) Družba Tirrenia pod izredno upravo je v svojem odgovoru na sklep iz leta 2012 najprej obravnavala postopek Komisije za ugotavljanje kršitev št. 2007/4609 glede nepravilne uporabe uredbe o pomorski kabotaži (glej tudi oddelek 2.4). V zvezi s tem se je družba Tirrenia pod izredno upravo sklicevala na dopis z dne 21. decembra 2009 (glej uvodno izjavo 114) v zvezi z namero Italije, da začne postopke za oddajo javnih naročil, in sicer ne za javna naročila storitev, ampak za prodajo ladjarskih družb s takimi pogodbami. Generalni direktor Komisije, odgovoren za energetiko in promet, je v tem dopisu navedel, da je bil glede na temeljito prenovo sektorja, ki so jo načrtovali italijanski organi, in socialni učinek, ki bi ga po mnenju italijanskih organov imela privatizacija, če javna naročila ne bi vključevala nakupa družb, izbrani postopek – načeloma in izjemoma – sprejemljiv, da se zagotovi skladnost z merilom nediskriminacije med lastniki ladij iz Skupnosti.

(199) Komisija je 21. junija 2012 (glej uvodno izjavo 121) Italiji poslala obrazloženo mnenje glede zamude pri izvajanju konkurenčnih postopkov za oddajo javnih storitev v sektorju pomorske kabotaže, ki so jih opravljale družbe Caremar, Laziomar in Saremar, saj so se ti postopki izvedli več kot tri leta po običajnem izteku zadevnih pogodb. Ker so italijanski organi zaključili konkurenčne postopke za oddajo storitev v sektorju pomorske kabotaže, ki so jih opravljale družbe Tirrenia, Siremar in Toremar, se obrazloženo mnenje ne nanaša na te družbe. Ob upoštevanju navedenega ter predhodnih izmenjav med italijanskimi organi in službami Komisije je družba Tirrenia pod izredno upravo trdila, da je Komisija ugotovila, da je privatizacija poslovne veje družbe Tirrenia skladna s členom 4 uredbe o pomorski kabotaži.

(200) Družba Tirrenia pod izredno upravo je na podlagi sodne prakse sodišč Unije ([73]) trdila, da je treba obveznosti javne službe, ko je enkrat ugotovljeno, da so skladne z uredbo o pomorski kabotaži, obravnavati kot skladne s pravom Unije, ne da bi bilo treba opraviti nadaljnji pregled v skladu s členom 106(2) PDEU. Po mnenju družbe Tirrenia pod

([73]) Družba Tirrenia pod izredno upravo se sklicuje zlasti na sodbo Sodišča prve stopnje z dne 15. junija 2005, Fred Olsen, *SA*, T-17/02, ECLI:EU:T:2005:218, točka 215.

izredno upravo ugotovitve, ki je bila sprejeta v postopku za ugotavljanje kršitev, in sicer da so bile obveznosti javne službe, ki so bile naložene na poteh, na katerih je družba Tirrenia opravljala storitve pred privatizacijo, utemeljene v okviru uredbe o pomorski kabotaži, ni mogoče izpodbijati v okviru formalnega postopka preiskave Komisije, ki je opredeljen v členu 108(2) PDEU ([74]). Zato bi bilo treba vse dodatne ukrepe v skladu s členom 108(2) PDEU omejiti na druge ukrepe, ki niso povezani z nadomestilom za dodatne stroške, ki izhajajo iz obveznosti javne službe, za katere je bila družba zakonito pooblaščena in ki se izvajajo v skladu z uredbo o pomorski kabotaži.

(201) Nazadnje se je družba Tirrenia pod izredno upravo sklicevala na sodbo iz leta 2009, s katero je bila odločba iz leta 2004 razglašena za nično, in možnost, da se nadomestilo za javne storitve, ocenjeno v tej odločbi, lahko šteje za obstoječo pomoč. Družba Tirrenia pod izredno upravo je trdila, da če bi se pomoč, dodeljena nekdanji skupini Tirrenia, dejansko štela za obstoječo pomoč, bi verjetno to lahko veljalo tudi za nadomestilo, plačano za obveznosti javne službe, ki jih je poslovna veja družbe Tirrenia izvajala v obdobju do privatizacije, obravnavanem v sklepu iz leta 2011 in sklepu iz leta 2012. Družba Tirrenia pod izredno upravo poudarja, da je bilo podaljšanje prvotne pogodbe nujno potrebno, da se zagotovi opravljanje javne storitve do dodelitve nove pogodbe v okviru privatizacije poslovne veje družbe Tirrenia. Zato se je glede na izid postopka Komisije za ugotavljanje kršitev to podaljšanje obravnavalo kot utemeljeno. Poleg tega so edine pomembne spremembe, ki so bile izvedene od 1. januarja 2009 dalje, vplivale na zmanjšanje skupnega zneska dodeljenega nadomestila za javne storitve. Zato družba Tirrenia pod izredno upravo trdi, da ukrep ni mogel pomeniti nove pomoči.

5.1.2. *O podaljšanju prvotne pogodbe*

(202) V zvezi z obstojem dejanske storitve splošnega gospodarskega pomena na poteh, na katerih je na podlagi prvotne pogodbe poslovna veja družbe Tirrenia opravljala storitve, je družba Tirrenia pod izredno upravo navedla ugotovitve v nadaljevanju. Prvič, družba Tirrenia je bila edini gospodarski subjekt, ki je zagotavljal povezave Palermo–Cagliari, Civitavecchia–Cagliari, Neapelj– Cagliari, Cagliari–Trapani in povezavo z otočjem Tremiti. Za poti Neapelj–Palermo, Civitavecchia–Olbia in Genova–Porto Torres je bilo nadomestilo za javne storitve dodeljeno le v nizki sezoni. V visoki sezoni je obseg potniškega prometa na teh poteh večji, zato lahko družba posluje na konkurenčni podlagi. Družba Tirrenia pod izredno upravo poudarja, da se je v skladu s prvotno pogodbo ves dobiček, ustvarjen na teh poteh v visoki sezoni, odštel od zneska nadomestila za javne storitve, ki naj bi se plačal družbi Tirrenia, morebitne izgube, ki so nastale v tem obdobju, pa je morala kriti družba Tirrenia ([75]).

(203) Drugič, družba Tirrenia pod izredno upravo je vključila tudi podatke o potnikih na poteh, na katerih je družba Tirrenia leta 2010 in 2011 opravljala storitve v okviru sistema javnih storitev. Na podlagi tega družba Tirrenia pod izredno upravo trdi, da so izpolnjeni pogoji iz člena 2(1)(d) sklepa o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011 in člena 2(1)(c) odločbe o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2005. Ker naj bi bilo nadomestilo, plačano na podlagi podaljšanja prvotnih pogodb, domnevno odobreno v okviru postopka za ugotavljanje kršitev, bi bil izpolnjen tudi pogoj iz člena 2(4) sklepa o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011 in člena 2(2) odločbe o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2005.

(204) Družba Tirrenia pod izredno upravo je nadalje trdila, da od države ni prejela prekomernega nadomestila. Zlasti je poudarila, da je bil znesek subvencije v obdobju, v katerem je bila pod izredno upravo (od septembra 2010 do julija 2012), v absolutnem smislu za približno 20 milijonov EUR manjši, v relativnem smislu pa za približno 25 % manjši od povprečnega zneska subvencij, ki jih je družba prejela v preteklih dveh letih (2008–2009). Družba Tirrenia pod izredno upravo je navedla, da je nadomestilo za javne storitve, ki je bilo plačano do konca leta 2009, družbi Tirrenia omogočilo, da je izravnala svoje prihodke in odhodke ter da je še naprej poslovala, čeprav so se njeni gospodarski in finančni obeti postopno slabšali. Sčasoma je postala družba Tirrenia bolj odvisna od subvencij, saj se njeni drugi prihodki niso povečevali, stroški, ki so nastajali pri opravljanju javne storitve, pa so se. Od leta 2010 dalje pa je bil z zakonom iz leta 2009 znesek nadomestila omejen, zato je bil precej nižji kot v prejšnjih letih. Družba Tirrenia pod izredno upravo je trdila, da javna subvencija zato ni mogla pokriti operativnih stroškov, ki jih je družba Tirrenia imela pri opravljanju storitev na zadevnih poteh. Zato je družba Tirrenia pod izredno upravo ugotovila, da v obdobju podaljšanja prvotne pogodbe ni moglo biti izplačano prekomerno nadomestilo.

([74]) Družba Tirrenia pod izredno upravo se sklicuje na sodbo Sodišča z dne 10. maja 2005, Italija proti Komisiji, C-400/99, ECLI:EU:C:2005:275, in sodbo Sodišča prve stopnje z dne 4. marca 2009, Tirrenia di Navigazione proti Komisiji, združene zadeve T-265/04, T-292/04 in T-504/04, ECLI:EU:T:2009:48.

([75]) Družba Tirrenia pod izredno upravo je dodala, da je morala družba Tirrenia celo v visoki sezoni izpolnjevati zahteve, ki so bile določene v pogodbi glede pogostosti opravljanja storitve na poti in števila trajektov, ter da je morala uporabljati znižane prevoznine za prebivalce otokov in posebne kategorije potnikov. Za vse ostale potnike pa je lahko določila prevoznine na konkurenčni podlagi.

5.1.3. *O morebitnem nezakonitem podaljšanju pomoči za reševanje, dodeljene družbi Tirrenia*

(205) Z zvezi z vračilom pomoči za reševanje, ki je bila odobrena z odločitvijo iz leta 2010, je družba Tirrenia pod izredno upravo opozorila, da so italijanski organi 16. maja 2011 Komisijo obvestili, da bosta izredni upravi družb Tirrenia in Siremar povrnili pomoč za reševanje po zaključku prodaje poslovnih vej družb Tirrenia in Siremar, in sicer s prejemki od prodaje teh poslovnih vej. Glede na to, da je ministrstvo za gospodarski razvoj 23. maja 2011 odobrilo oddajo poslovne veje družbe Tirrenia družbi CIN in da je bila 25. julija 2011 sklenjena prodajna pogodba, so tako italijanski organi kot družba Tirrenia pod izredno upravo takrat utemeljeno menili, da bi se pomoč lahko vrnila do 28. avgusta 2011, kot je bilo zahtevano. Družba Tirrenia pod izredno upravo je navedla, da je zaradi nepričakovanih dogodkov prišlo do zamude pri zaključku prodaje, zato je morala družba Tirrenia pod izredno upravo še naprej opravljati storitve, in sicer precej dlje, kot je bilo načrtovano, in kriti povezane stroške. Vendar je družba Tirrenia pod izredno upravo državi v celoti vrnila pomoč za reševanje z enkratnim plačilom 18. septembra 2012, tj. le 48 dni po tem, ko je družba CIN plačala prvi obrok, ki je bil knjižen 1. avgusta 2012.

(206) V zvezi z zahtevo iz odstavka 25(c) smernic za reševanje in prestrukturiranje je družba Tirrenia pod izredno upravo navedla ugotovitve v nadaljevanju. Načrt likvidacije družbe Tirrenia je bil objavljen na spletnem mestu izredne uprave ([76]) precej pred iztekom navedenega šestmesečnega roka. Družba Tirrenia pod izredno upravo je dodala, da so bile vse pomembne informacije o nadaljnjem napredku glede postopka privatizacije – za katerega je trdila, da je v bistvu načrt za prestrukturiranje, kot je opredeljen v smernicah za reševanje in prestrukturiranje – redno predložene Komisiji, tako glede postopka odobritve državne pomoči kot postopka odobritve združitve. Družba Tirrenia pod izredno upravo je zato trdila, da je bila Komisija v celoti obveščena in da je bil ta načrt izvedljiv, skladen in daljnosežen, njegov namen pa je bil omogočiti sposobnost preživetja družbe Tirrenia, kot je to zahtevano v smernicah za reševanje in prestrukturiranje.

(207) Družba Tirrenia pod izredno upravo je tudi trdila, da družba Tirrenia takoj, ko je prejela pomoč za reševanje, ki ji je omogočila redno opravljanje javne storitve, ni bila več podjetje v težavah, pri čemer je ustrezno upravljala postopek likvidacije. Po njenem mnenju so se te dejavnosti v obravnavanem obdobju izvajale redno in brez kakršnih koli motenj, ki so sicer značilne za podjetje v težavah. Družba Tirrenia pod izredno upravo je dodala, da je zaključek privatizacije sovpadal s celovito izvedbo načrta za prestrukturiranje. To je vključevalo strukturne spremembe pri organizaciji in upravljanju družbe Tirrenia, ki naj bi zagotovile njeno dolgoročno donosnost. Nazadnje je družba Tirrenia pod izredno upravo opozorila, da je bilo v odločitvi iz leta 2010 potrjeno, da je bilo načelo enkratnosti pomoči upoštevano tudi v preteklosti, tj. v zvezi z nadomestilom za obveznosti javne službe. Zato je družba Tirrenia pod izredno upravo trdila, da so italijanski organi lahko utemeljeno domnevali, da to nadomestilo ni pomenilo državne pomoči.

5.1.4. *O novi pogodbi*

(208) V zvezi z uporabljenim postopkom je družba Tirrenia pod izredno upravo trdila, da je Italija 10. januarja 2012 uradno obvestila Komisijo o novi pogodbi le zaradi pravne varnosti. Zato se družba Tirrenia pod izredno upravo ni strinjala s stališčem Komisije iz sklepa iz leta 2012, da bi ta ukrep lahko pomenil nezakonito pomoč, ker naj bi bila z njeno dodelitvijo kršena obveznost mirovanja iz člena 108(3) PDEU.

(209) V zvezi z vsebino je družba Tirrenia pod izredno upravo je obravnavala dvome Komisije glede skladnosti ukrepa s pogoji, ki so bili določeni v sklepu o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011.

(210) Družba Tirrenia pod izredno upravo je zlasti trdila, da na podlagi podatkov o potnikih za leti 2010 in 2011 prag potnikov, določen v členu 2(1)(d) sklepa o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011, ni bil presežen. Poleg tega nova pogodba traja osem let, zato ne presega najdaljšega obdobja desetih let, ki je določen v členu 2(2) sklepa o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011. Družba Tirrenia pod izredno upravo je nadalje trdila, da je bil glede na izid postopka za ugotavljanje kršitev (glej tudi oddelek 5.1.1) in po privatizaciji poslovne veje družbe Tirrenia upoštevan tudi pogoj iz člena 2(4) sklepa iz leta 2011.

(211) Družba Tirrenia pod izredno upravo je poudarila, da so v členu 3 nove pogodbe jasno določene storitve, ki jih je treba zagotoviti, v Prilogi A k tej pogodbi pa so natančno opredeljene vrste ladij, ki jih je treba uporabljati, in termini, ki jih je treba pokriti, pri čemer so opisane zahteve za večerno in nočno storitev ter omejitve prevoznin. Družba Tirrenia pod izredno upravo je tudi dodala, da so v novi pogodbi določena podrobna pravila glede meril za

([76]) Glej: http://www.tirreniadinavigazioneamministrazionestraordinaria.it/.

izračun, nadzor in pregled nadomestila ter ureditve za preprečevanje in vračilo morebitnega prekomernega nadomestila, pa tudi zavezujoče zahteve, ki zajemajo bistvene vidike (ceno, kakovost in količino) zagotovljenih storitev. V Prilogi A k novi pogodbi so za vsako pot določene najvišje prevoznine, ki se uporabljajo za osebo ali vozilo, pri čemer se razlikuje med standardnimi vozninami in nižjimi prevozninami za prebivalce otokov. Letno nadomestilo za obveznosti javne službe je fiksno določeno za obdobje trajanja pogodbe. Obstaja pa mehanizem, na podlagi katerega se vsaka tri leta pregledajo referenčna ekonomska merila, pa tudi zaščitna klavzula v korist obeh strani v primeru nepredvidenih in strukturnih sprememb, zaradi katerih bi v okviru nekaterih ekonomskih meril bil presežen fiksno določen prag. Nazadnje je družba Tirrenia pod izredno upravo opozorila, da je z novo pogodbo bil uveden strog in celovit sistem kazni za izvajalca storitev, ki temelji na načelu odvračanja, da bi se zagotovila popolna skladnost z navedenimi zahtevami. Nadzorna ministrstva so pooblaščena tudi za izvajanje pregledov in preverjanj ter pridobivanje informacij, da ocenijo skladnost z obveznostmi iz pogodbe.

5.1.5. *O privatizaciji družbe Tirrenia in odlogu plačila nakupne cene s strani družbe CIN*

(212) Družba Tirrenia pod izredno upravo je v svojem odgovoru na sklep iz leta 2011 poudarila, da naj bi bila privatizacija poslovne veje družbe Tirrenia povsem v skladu z zakonodajo o državni pomoči. Družba se je sklicevala zlasti na sodno prakso v zadevi GRAWE ([77]), v skladu s katero se lahko v primeru privatizacije družbe v državni lasti domneva, da tržna cena ustreza najvišji predloženi ponudbi, če je taka ponudba verodostojna in ima gospodarsko vrednost.

(213) Družba Tirrenia pod izredno upravo je v svojem odgovoru na sklep iz leta 2012 opozorila na glavne faze postopka za oddajo javnega naročila in nadaljnji razvoj dogodkov. Poudarila je, da je izredni upravitelj oblikoval in izvedel postopek za oddajo javnega naročila na način, ki se je zdel najprimernejši za zagotovitev najvišje možne vrednosti, in da je moral v skladu z zakonom vzpostaviti zaščitne ukrepe za zagotovitev preglednosti, nepristranskosti in pravičnosti tega postopka.

(214) Družba Tirrenia pod izredno upravo je tudi trdila, da za postopek za oddajo javnega naročila niso veljali nobeni pogoji, ki bi lahko sami po sebi zmanjšali vrednost sredstev, ki so se prodajala, ali zmanjšali število morebitnih kupcev. To velja zlasti za pogoje, ki navedeni v sklepu iz leta 2011 in se nanašajo na: (i) ohranjanje delovnih mest in (ii) prodaja ladij v svežnju z obveznostmi javne službe v enem postopku za oddajo javnega naročila. Družba Tirrenia pod izredno upravo je v zvezi s prvim pogojem poudarila, da se nanaša na obvezno določbo, določeno z zakonodajnim aktom, ki se uporablja na splošno in brez razlikovanja. V zvezi z drugim pogojem je družba Tirrenia pod izredno upravo navedla, da se je možnost uporabe flote poslovne veje za opravljanje storitev na poteh, na katerih se je opravljala javna storitev in ki so bile opredeljene v novi pogodbi, zdela izvedljiva poslovna priložnost, ne pa negativni dejavnik, ki bi vplival na tržno vrednost poslovne veje, ki se je prodajala, zlasti v času recesije v sektorju pomorskega prometa.

(215) V zvezi s posebnim vprašanjem glede odloga plačila dela nakupne cene s strani družbe CIN je družba Tirrenia pod izredno upravo trdila, da se tega vprašanja ne bi smelo ocenjevati ločeno od privatizacije kot celote. Družba Tirrenia pod izredno upravo je poudarila, da je bil postopek za oddajo javnega naročila oblikovan tako, da je v celoti varoval načela konkurence, preglednosti in nediskriminacije. Na podlagi tega in sodne prakse sodišč Unije ([78]) je družba Tirrenia pod izredno upravo trdila, da je bil rezultat tega postopka za oddajo javnega naročila tržna cena. Odločitev glede odobritve obročnega plačevanja je bila del dinamike postopka za oddajo javnega naročila in posledica tega, da ni bilo nobenih drugih končnih ponudb, ki bi bile konkurenčne tej, ki jo je predložila družba CIN. Družba Tirrenia pod izredno upravo je trdila, da odobritev odloga plačila dela nakupne cene zato ne pomeni selektivnega poseganja v korist družbe CIN. To še zlasti drži, ker so bili vsi morebitni ponudniki seznanjeni z določbo o delnem plačilu v obrokih, ki je bila vključena v ponudbo družbe CIN, in pozvani k predložitvi konkurenčnih ponudb.

(216) Zato je družba Tirrenia pod izredno upravo trdila, da dvomi Komisije v zvezi s privatizacijo družbe Tirrenia, vključno z obročnim plačevanjem nakupne cene, niso utemeljeni.

([77]) Sodba Splošnega sodišča z dne 28. februarja 2012, Grazer Wechselseitige Versicherung AG proti Evropski komisiji, T-282/08, ECLI:EU:T:2012:91.

([78]) Družba Tirrenia pod izredno upravo se je sklicevala na sodbo Splošnega sodišča z dne 28. februarja 2012, Land Burgenland in Republika Avstrija proti Evropski komisiji, združeni zadevi T 268/08 in T 281/08, ECLI:EU:T:2012:90, točke 70, 72 in 87.

5.1.6. *O gospodarski diskontinuiteti med družbo Tirrenia in družbo CIN*

(217) Družba Tirrenia pod izredno upravo je opisala naslednje vidike privatizacije poslovne veje družbe Tirrenia: obseg prenosa (sredstva in obveznosti); gospodarsko dejavnost, delovno silo in identiteto strani; prodajno ceno; logiko in čas prenosa. Družba Tirrenia pod izredno upravo je trdila, da v obravnavani zadevi vsi ti vidiki kažejo na gospodarsko diskontinuiteto med izredno upravo, ki je prodajala poslovno vejo družbe Tirrenia, in družbo CIN.

(218) Družba Tirrenia pod izredno upravo je zlasti trdila, da je bil obseg prenosa na družbo CIN bolj omejen od prvotno predvidenega, saj se je prodajala le poslovna veja, ki je opravljala javne storitve, ne pa družba Tirrenia kot celota (vključno z družbo Siremar). Poleg tega so bile po končani prodaji vse neporavnane obveznosti, povezane s sredstvi poslovne veje družbe Tirrenia, odpisane.

(219) Družba Tirrenia pod izredno upravo je tudi navedla, da je sama narava transakcije – tj. izvedba privatizacije – pomenila očitno diskontinuiteto gospodarske dejavnosti, in sicer v smislu organizacijske strukture, postopkov odločanja, meril upravljanja in poslovnih strategij. Poleg tega so za dejavnost novega zasebnega poslovnega subjekta po tem, ko je organ AGCM pregledal transakcijo, veljali omejevalni ukrepi ([79]), ki naj bi poleg njihovega predvidenega namena (tj. spodbujanje konkurence) okrepili gospodarsko diskontinuiteto med prodajalcem in kupcem poslovne veje družbe Tirrenia.

(220) Kot je nadalje določeno v členu 56(3-*bis*) zakonskega odloka št. 270/1999, se člen 2112 italijanskega civilnega zakonika ne uporablja za prodajo družb, ki opravljajo osnovne javne storitve, da se zagotovi diskontinuiteta delovne sile. Družba Tirrenia pod izredno upravo je tudi opozorila, da je neodvisni strokovnjak določil najnižjo prodajno ceno ter da je bil postopek prodaje pregleden in nediskriminatoren, pri čemer je edino merilo za oddajo bila najvišja cena.

(221) Nazadnje je družba Tirrenia pod izredno upravo poudarila, da se je postopek za oddajo javnega naročila za poslovno vejo družbe Tirrenia začel septembra 2010, na podlagi katerega se je 25. julija 2011 sklenila prodajna pogodba z družbo CIN, Komisija pa je začela svoj formalni postopek preiskave šele s svojim sklepom z dne 5. oktobra 2011. Zato namen transakcije ni mogel biti izogibanje pravilom o državni pomoči. Cilj transakcije je prav nasprotno bil, da se s privatizacijo liberalizira sektor pomorskega prometa, kot je določeno v uredbi o pomorski kabotaži.

5.2. **Pripombe družbe CIN**

(222) Odgovori družbe CIN na sklep iz leta 2011 in sklep iz leta 2012 so povzeti v naslednjih oddelkih in so osredotočeni predvsem na postopek privatizacije.

5.2.1. *O preglednosti postopka prodaje*

(223) Družba CIN poudarja, da je prodaja družbe Tirrenia, ki je bila po razglasitvi insolventnosti pod izredno upravo, potekala na podlagi konkurenčnega, preglednega in nediskriminatornega postopka na način, ki je določen v členu 4 (4-*quater*) zakonskega odloka št. 347/2003. Po mnenju družbe CIN mora biti možnost iz zakonskega odloka št. 134/2008, da je pridobitelj izbran z zasebnimi pogajanji, nedvomno skladna z načeli konkurence, preglednosti in nediskriminacije.

(224) V zvezi z istim vprašanjem se družba CIN sklicuje na sporočilo za javnost, ki ga je 5. oktobra 2011 objavila družba Tirrenia pod izredno upravo in v katerem je navedeno: „ti postopki ([80]) so bili izvedeni na podlagi postopkov za oddajo javnega naročila, ki sta v celoti skladna z načeli preglednosti in nediskriminacije ter že od vsega začetka preprečita kakršno koli možnost prodaje na podlagi zasebnih pogajanj“; in „da bi zagotovili, da sta postopka za

([79]) Ti ukrepi zajemajo: (1) obveznost za družbo Moby, da preneha opravljati tovorni promet na poti Livorno–Cagliari, če nov gospodarski subjekt izrazi zanimanje za opravljanje te storitve; (2) obveznost za družbo Moby, da preneha opravljati storitev na poti Genova–Porto Torres, da se prepreči prekrivanje njenih storitev s storitvami družbe CIN; (3) obveznost za družbi Moby in CIN, da 10 % zmogljivosti za mešani potniški in tovorni promet na vsaki od poti Civitavecchia–Olbia in Genova–Olbia prodata drugim gospodarskim subjektom, in (4) obveznost za družbi Moby in CIN, da se vzdržita sklenitve kakršnega koli dogovora o prevozih pod skupno oznako ali kakršne koli druge vrste sporazuma za prodajo vozovnic s konkurenti ali stranmi, ki so povezane s konkurenti, na poteh Civitavecchia–Olbia, Genova–Porto Torres in Genova–Olbia ter prekineta morebitne obstoječe takšne sporazume.

([80]) Postopki, povezani s prodajo poslovnih vej družb Tirrenia in Siremar (opomba Komisije).

oddajo javnega naročila odprta čim večjemu številu udeležencev na trgu, je bil obseg poslovnih vej, ki sta se prodajali, omejen na sredstva in pogodbena razmerja, ki so bistvena za opravljanje javne storitve, za vsa druga sredstva teh družb pa so bili izvedeni ločeni postopki prodaje. […] morebitnim kupcem ni bila naložena nobena obveznost ali breme, razen tistih, ki jih določa zakon."

(225) V zvezi s tem, kako je bil postopek za oddajo javnega naročila objavljen in nato izveden, je družba CIN predložila pripombe v nadaljevanju.

(226) Prvič, razpis za prijavo interesa ni bil objavljen samo na spletnem mestu družbe Tirrenia in na drugih spletnih mestih, ampak tudi v večjih nacionalnih in tujih časopisih, tako v italijanščini kot v angleščini. Poleg tega je bil prvotni rok za odziv na razpis podaljšan za skoraj en mesec, tj. do 20. oktobra 2010. Zato so imeli vsi morebitni nacionalni in mednarodni ponudniki dovolj časa, da predložijo svoje prijave interesa in pridobijo potrebne informacije za pripravo ponudbe za nakup poslovne veje družbe Tirrenia.

(227) Prijavo interesa je predložilo več kot 20 strani. Družba CIN zato meni, da je stališče Komisije, da naj postopek prodaje ne bi bil v skladu z zahtevami glede preglednosti, ker naj bi temeljil na zasebnih pogajanjih, povsem neutemeljeno. V fazi skrbnega pregleda je bil vsem ponudnikom omogočen ustrezen dostop do pomembnih informacij o poslovni veji družbe Tirrenia. Morebitnim ponudnikom so bili namreč na voljo tudi vsi tehnično-pravni in ekonomsko-finančni podatki, potrebni za pripravo ponudbe (vključno s podrobnim opisom obsega poslovnega subjekta, ki se je prodajal, poslovnim načrtom, poročilom prodajalca o skrbnem pregledu in osnutkom novega sporazuma o opravljanju javne storitve).

(228) Družba CIN ugotavlja, da se zdi nemogoče dvomiti o tem, da so lahko vsi, ki jih je morda zanimala pridobitev poslovne veje družbe Tirrenia, tako iz Italije kot iz tujine, izrazili svoj interes za to, nato pa imeli na podlagi preglednih in nediskriminatornih ureditev dostop do dokumentacije, ki je bila potrebna za predložitev podrobne ponudbe.

5.2.2. *O obsegu privatizacije*

(229) V svojem odgovoru družba CIN poudarja, da je izredni upravitelj ravno z namenom, da bi zagotovil najvišjo prodajno ceno, omejil predmet prodaje poslovne veje družbe Tirrenia le na tista sredstva in pogodbe, ki so bili potrebni za izpolnjevanje obveznosti javne službe.

(230) Za izpolnjevanje obveznosti javne službe so zlasti nujno potrebne vse ladje, ki so vključene v prodajo, saj je družba Tirrenia uporabljala prav te ladje na poteh, ki so zajete v obveznosti javne službe na podlagi pogodbe. Na poteh Civitavecchia–Olbia, Genova–Porto Torres in Neapelj–Palermo, za katere je javno nadomestilo dodeljeno le v nizki sezoni, se iste ladje uporabljajo za opravljanje storitev v visoki sezoni. Družba CIN trdi, da je bilo treba nujno vključiti ta plovila v obseg poslovne veje, ki se je prodajala, saj so bila dve tretjini leta povezana z obveznostmi javne službe in bila ključnega pomena za njihovo izpolnjevanje.

(231) Nazadnje družba CIN ugotavlja, da je izredni upravitelj začel ločene postopke za prodajo tistih sredstev družbe Tirrenia, ki niso bila potrebna za zagotavljanje povezav, na katerih so se opravljale javne storitve. Ti postopki zajemajo postopke za prodajo nepremičnin in umetniških del družbe Tirrenia, predvsem pa vključujejo postopke za prodajo šestih ladij v lasti družbe Tirrenia, ki niso bile potrebne za opravljanje javnih storitev na podlagi pogodbe.

5.2.3. *O pogojih, ki so veljali za ponudnike*

(232) V zvezi s pogojem ohranjanja delovnih mest je družba CIN navedla, da edina obveznost, ki je bila v zvezi s tem naložena, izhaja iz veljavne zakonodaje, in sicer člena 63(2) zakonskega odloka št. 270/1999, zato je v specifičnem primeru družbe Tirrenia ni naložil izredni upravitelj.

(233) Družba CIN je poudarila, da člen 2112 italijanskega civilnega zakonika določa, da se v primeru prenosa poslovnega subjekta pogodba o zaposlitvi pri kupcu nadaljuje in da zaposleni ohrani vse pravice, ki iz nje izhajajo. Vendar se v skladu s členom 56(3-*bis*) zakonskega odloka št. 270/1999 ta običajna ureditev ne uporablja za prenos poslovnih vej, za katere poteka postopek izredne uprave. Zato družba CIN glede na omejeno trajanje posebne obveznosti iz člena 63(2) zakonskega odloka št. 270/1999 (samo dve leti) in dejstvo, da je bila ta obveznost omejena na „bistveno osebje“ za izpolnjevanje obveznosti javne službe, trdi, da ni mogoče sklepati, da je ta obveznost zmanjšala tržno vrednost poslovne veje družbe Tirrenia.

(234) V zvezi s pomisleki Komisije glede tega, da mora uspešni ponudnik izpolniti obveznosti javne službe, družba CIN navaja ugotovitve v nadaljevanju. Obstajal ni noben dokaz, da bi zaradi drugače oblikovanega postopka lahko prišlo do drugačnega rezultata, zlasti višje nakupne cene. Odločitev, da se bodo javna naročila storitev in s tem tudi nadomestila, ki se dodelijo na podlagi teh naročil, oddala skupaj s sredstvi, ki so nujno potrebna za opravljanje teh storitev, je prav nasprotno zagotovila višjo stopnjo konkurence med morebitnimi ponudniki.

(235) Izredni upravitelj je pri uresničevanju tega cilja zato pravilno ravnal, ko je: i) omejil obseg poslovne veje, ki se je prodajala, na sredstva in pogodbe, ki so bile funkcionalno bistvene za opravljanje javne storitve, in ii) naložil kupcem samo obveznosti, ki so bile zahtevane v skladu z zakonom. Družba CIN meni, da je bil ta cilj gotovo dosežen, saj je prijave interesa za nakup poslovne veje družbe Tirrenia predložilo kar 21 nacionalnih in evropskih subjektov ter subjektov iz tretjih držav.

5.2.4. *O nakupni ceni*

(236) Družba CIN meni, da dvomi Komisije glede tega, ali je bila za poslovno vejo družbe Tirrenia dosežena najboljša možna cena, niso utemeljeni. Po mnenju družbe CIN bi se nakupna cena lahko obravnavala celo kot višja od tržne cene. Družba CIN se predvsem sklicuje na dejstvo, da je eden od gospodarskih subjektov, ki je izrazil zanimanje za nakup poslovne veje družbe Tirrenia, in sicer […], oporekal ceni, ki jo je določil neodvisni strokovnjak, ki ga je imenovalo ministrstvo, ker naj bi bil znesek (380 000 000 EUR) previsok ([81]). Po mnenju družbe CIN to posredno pomeni, da je zasebni vlagatelj menil, da je nakupna cena, ki jo je plačala družba CIN in ki je bila pravzaprav višja od cene, ki jo je določil strokovnjak, pretirana. Po mnenju družbe CIN zato ni mogoče dvomiti o tem, da je na podlagi postopka bila dosežena najvišja cena.

(237) Družba CIN je poudarila, da je bilo v primeru več ponudb merilo za oddajo v vsakem primeru najvišja ponujena cena. Kot je določeno v zakonskem odloku št. 347/2003, nakupna cena tudi v nobenem primeru ne bi mogla biti nižja od tržne cene, določene na podlagi neodvisnega vrednotenja.

(238) Ob izteku roka za predložitev zavezujočih ponudb, tj. 15. marca 2011, je bila družba CIN edina družba, ki je predložila veljavno zavezujočo ponudbo za nakup, ki je izpolnjevala zahteve, navedene v dopisu o postopku. V skladu z zahtevo izrednega upravitelja je družba CIN 14. aprila 2011 predložila dodatna pojasnila in končno zavezujočo ponudbo, da bi svojo ponudbo v celoti uskladila z vrednotenjem strokovnjaka, ki ga je imenovalo ministrstvo. V tem okviru družba Tirrenia pod izredno upravo ni takoj oddala javnega naročila družbi CIN, ampak je ravnala tako, da je zagotovila najvišjo stopnjo konkurence med ponudniki. Zavezujoča ponudba družbe CIN je bila naložena v varno sobo in vsi ponudniki, ki so bili sprejeti v fazo skrbnega pregleda, so bili pozvani, naj predložijo izboljšane ponudbe za nakup. Do izteka roka (ki je bil podaljšan do 19. maja 2011) za ta zadnji krog ponudb ni bila predložena nobena druga ponudba.

(239) Družba CIN ugotavlja, da je družba Tirrenia pod izredno upravo potrdila te ugotovitve in da je v zgoraj navedenem sporočilu za javnost z dne 5. oktobra 2011 navedla tudi: „za namene primerjanja ponudb in oddaje javnega naročila bi edino merilo moralo biti najvišja cena. Poleg tega – v skladu z določbami zakona – prodajna cena v nobenem primeru ne more biti nižja od tržne vrednosti sredstev, kot je določena na podlagi zapriseženega vrednotenja, ki ga opravi vodilna finančna institucija, imenovana za neodvisnega strokovnjaka.“ „Da bi se pri postopku prodaje družbe Tirrenia zagotovila čim večja preglednost postopka za oddajo javnega naročila, so bili po tem, ko je družba Compagnia Italiana di Navigazione predložila zavezujočo ponudbo za nakup, skladno z gospodarsko vrednostjo sredstev, vsi drugi ponudniki seznanjeni s pogoji te ponudbe in so imeli na voljo dovolj časa za predložitev nasprotnih ponudb, vendar ni bila predložena nobena taka nasprotna ponudba.“

([81]) Komisija je to dejstvo upoštevala tudi pri svojih postopkih v zvezi s predlagano združitvijo družbe CIN in poslovne veje družbe Tirrenia (zadeva M.6362, ki je bila pozneje zaključena, saj sta strani umaknili priglasitev).

5.2.5. *O odlogu plačila dela nakupne cene*

(240) V zvezi s tem vprašanjem je družba CIN navedla ugotovitve v nadaljevanju. Odlog plačila brez kakršnih koli obresti se nanaša samo na 180 000 000 EUR od skupne nakupne cene 380 100 000 EUR. Družba CIN tudi poudarja, da je odlog plačila povezan z naravo predmeta prodaje, in sicer poslovne veje z efektivno vrednostjo, ki je odvisna od dejanskega plačila zneskov nadomestila, določenih v novi pogodbi, v obdobju osmih let. Družba CIN trdi, da je ta vidik upoštevan tudi v poročilu neodvisnega strokovnjaka o vrednotenju poslovne veje družbe Tirrenia ([82]).

(241) Družba CIN nadalje ugotavlja, da je bil delni odlog plačila brez uporabe obresti tudi del postopka za oddajo javnega naročila, ker je bila zavezujoča ponudba družbe CIN, ki je vključevala ta pogoj, na voljo v varni sobi. Izredni upravitelj je vse druge ponudnike pozval, naj predložijo višjo ponudbo. Ker ni bila predložena nobena taka ponudba, družba CIN trdi, da je prodajalec dosegel najboljše pogoje plačila, ki so bili dejansko na voljo na trgu. Drugače povedano, po mnenju družbe CIN je vključitev delnega odloga plačila brez uporabe obresti v tem primeru predstavljala najugodnejšo možnost, dejansko pa tudi edino možnost, da se doseže plačilo cene, sorazmerne z vrednostjo poslovne veje družbe Tirrenia.

5.2.6. *O nadomestilu za javne storitve, ki se na podlagi nove pogodbe plača družbi CIN*

(242) Družba CIN ugotavlja, da je bila v času predložitve ponudbe (tj. marca 2013) edini gospodarski subjekt, ki je opravljal dejavnost na skoraj vseh poteh, zajetih v novo pogodbo. Samo na poti za mešane storitve med Neapljem in Palermom (na kateri se storitve na podlagi pogodbe opravljajo samo v nizki sezoni) je od leta 2011 prisoten še en gospodarski subjekt, tj. Grandi Navi Veloci (v sodelovanju z družbo SNAV, ki je na tej opravljala storitve že pred letom 2011). Vendar družba CIN meni, da ta gospodarski subjekt ne ponuja storitev, ki bi bile primerljive njenim. Z izjemo te poti družba CIN meni, da ne more biti izkrivljanja konkurence in vpliva na trgovino znotraj Unije, saj ni imela konkurentov na poteh, zajetih v novo pogodbo. Zato po njenem mnenju nadomestilo, plačano na podlagi nove pogodbe, ne more pomeniti državne pomoči (razen morda za pot Neapelj–Palermo).

(243) Družba CIN nadalje trdi, da zaradi nadomestila, plačanega na podlagi nove pogodbe, nima nobene gospodarske prednosti. Družba CIN zlasti meni, da so izpolnjena vsa štiri merila iz sodbe v zadevi Altmark in da dvomi Komisije v zvezi s tem niso utemeljeni. Družba CIN poudarja, da na zadevnih poteh ni konkurenčnih gospodarskih subjektov in da bi že samo to utemeljilo potrebo po tem, da se družbi CIN naložijo obveznosti javne službe in dodeli ustrezno nadomestilo. Družba CIN dodaja, da v vsakem primeru kakršna koli začasna prisotnost gospodarskega subjekta ([83]), ki bi bil „konkurenčen“ družbi CIN, na poteh, za katere se na podlagi nove pogodbe dodeli nadomestilo za javne storitve, sama po sebi ne bi zmanjšala obveznosti javne službe za družbo CIN v zvezi z zadevno potjo. Medtem ko mora družba CIN na teh poteh zagotoviti neprekinjenost storitve, lahko „konkurenčni“ gospodarski subjekti prosto zmanjšajo obseg rednih storitev, jih začasno prekinejo ali odpovejo. V nasprotju z družbo CIN se lahko ti gospodarski subjekti prosto odločajo o pogostosti, zmogljivosti, kakovosti in tarifah svojih storitev.

(244) V zvezi s tretjim merilom iz sodbe v zadevi Altmark se družba CIN ne strinja z oceno Komisije, da naj bi bila 6,5-odstotna premija za tveganje previsoka, ker naj domnevno družba CIN ne bi imela tveganj, ki jih običajno prevzame izvajalec storitve. V zvezi s tem družba CIN ugotavlja, da ne sme spreminjati najmanjše pogostosti storitve in da mora uporabljati zgornje meje tarif, določene v novi pogodbi, tudi kadar povpraševanje na trgu ne upravičuje teh pogostosti ali zgornjih mej tarif ali kadar se izkaže, da so zgornje meje tarif prenizke in ekonomsko nevzdržne. Zato družba CIN meni, da prevzema tveganje, povezano z negotovostjo povpraševanja na trgu, ki na druge

([82]) Družba CIN se zlasti sklicuje na stran 6 poročila, na kateri strokovnjak pojasni, da je bil razpon v zvezi z vrednostjo segmenta „opredeljen na podlagi predpostavke o nadaljnjem izvajanju pogodbe o javnih storitvah med poslovnim segmentom in italijansko državo ter plačila ustreznih prispevkov v skladu z veljavnim osnutkom pogodbe, ki so izrecno prikazani v oddelku Načrt za segment na podlagi razpona. […] Če navedemo zgolj kot primer, bi se lahko zaradi zmanjšanja prispevkov za 10 %, pri čemer vse druge predpostavke v načrtu, ki ga je pripravilo vodstvo podjetja, ostanejo nespremenjene, razpon zmanjšal za približno 35 milijonov EUR.“

([83]) Družba CIN poudarja, da občasne storitve, ki jih dejansko ponujajo „konkurenčni“ gospodarski subjekti, nikakor niso primerljive s storitvami, ki jih zagotavlja družba CIN na podlagi obveznosti javne službe, določenih v novi pogodbi, niti v smislu pogostosti povezav (ki so na poteh, na katerih se zagotavljajo, omejene predvsem na visoko sezono) niti v smislu zagotovljene pogostosti.

gospodarske subjekte ne vpliva ([84]). Družba CIN mora tudi vsaj tri leta kriti stroške morebitnih sprememb referenčnih ekonomskih spremenljivk (ki so bile uporabljene za določitev javnega nadomestila), zaradi katerih javno nadomestilo morda ne bi zadostovalo za kritje obveznosti javne službe. V primeru resnih in nepredvidenih okoliščin (na primer krize v posameznem sektorju) mora družba CIN sprejeti manjše prihodke ali večje stroške (brez stroškov za gorivo), ki vplivajo na do 3 % pričakovanih prihodkov/stroškov, v vsakem primeru pa mora sprejeti manjše prihodke ali večje stroške prvo leto vsakega triletnega obdobja opravljanja storitev (glej uvodno izjavo 107). Družba CIN tudi poudarja, da so bila gospodarska merila, na podlagi katerih je bilo določeno nadomestilo, opredeljena glede na razmere na trgu leta 2009. Po navedbah družbe CIN se je število prepeljanih potnikov od takrat zmanjšalo, medtem ko so se stroški (npr. pristaniške pristojbine in stroški, stroški zavarovanja in vzdrževanja) povečali. Zato družba CIN meni, da zaradi premije za tveganje, ki ji je bila dodeljena, ne more prejeti prekomernega nadomestila, in da je zato izpolnjeno tretje merilo iz sodbe v zadevi Altmark.

(245) Družba CIN je glede dvomov Komisije o četrtem merilu iz sodbe v zadevi Altmark navedla ugotovitve v nadaljevanju. Postopek za oddajo javnega naročila je bilo povezan samo s sredstvi podjetja, ki so bila nujno potrebna za izpolnjevanje obveznosti javne službe, določenih v novi pogodbi (in ne s podjetjem kot celoto, kot je navedla Komisija v sklepu iz leta 2012). To javno naročilo je bilo po mnenju družbe CIN oddano na podlagi preglednega, brezpogojnega in nediskriminatornega postopka za oddajo javnega naročila, ki je omogočil, da se je dosegla najboljša prodajna cena, ki je bila dejansko možna. Družba CIN meni, da je to uspešnemu ponudniku omogočilo, da bo čim učinkoviteje izpolnil obveznosti javne službe, ki so določene v novi pogodbi, pri čemer bo uporabil (samo) tista sredstva, ki so potrebna in bistvena za opravljanje teh storitev. Družba CIN se tudi ne strinja s stališčem Komisije, da bi morebitni ponudniki, ki bi že imeli svoja plovila in posadko, lahko opravljali storitev z nižjimi stroški. V zvezi s tem družba CIN ugotavlja, da bi taki gospodarski subjekti običajno uporabljali te ladje za opravljanje svojih storitev in da zato ne bi bile na voljo za zagotavljanje dodatnih storitev, na primer teh, ki so se oddale na podlagi javnega naročila. To bi še toliko bolj veljalo v primeru strogih omejitev glede zmogljivosti plovil in pogostosti storitev, kot so določene v novi pogodbi. Zaradi vseh navedenih razlogov družba CIN ugotavlja, da je izpolnjeno tudi četrto merilo iz sodbe v zadevi Altmark.

(246) Čeprav družba CIN meni, da nadomestilo, plačano na podlagi nove pogodbe, ne pomeni državne pomoči, je zaradi celovitosti odgovorila tudi na dvome Komisije glede združljivosti tega nadomestila z notranjim trgom. Družba CIN zlasti poudarja, da bi ta ukrep, če bi pomenil državno pomoč, izpolnjeval pogoje iz sklepa o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011. V zvezi s tem družba CIN ugotavlja, da nova pogodba traja manj kot deset let, kot je zahtevano v členu 2(2) sklepa o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011. Poleg tega je bilo leta 2010 in 2011 (dve leti pred pooblastitvijo) na vseh poteh, na katerih se opravljajo storitve na podlagi nove pogodbe (kadar je to ustrezno, samo v nizki sezoni), manj kot 300 000 potnikov, kar bi bilo v skladu s členom 2(1)(d) sklepa o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011. Nazadnje se družba CIN glede dvomov Komisije v zvezi z resnično naravo storitve splošnega gospodarskega pomena in sorazmernosti dodeljenega nadomestila sklicuje na svoj odgovor v zvezi s prvim in tretjim merilom iz sodbe v zadevi Altmark.

5.2.7. *O gospodarski (dis)kontinuiteti med družbo Tirrenia in družbo CIN*

(247) Družba CIN ugotavlja, da je Komisija v bistvu razvila pojem gospodarske kontinuitete med dvema družbama za namene državne pomoči s sklicevanjem na posebne primere, v katerih so družbe, ki so prejemale pomoč, prenesle pridobitni(-e) del(-e) svojih poslovnih subjektov na druge družbe, ki so jih imele v lasti ali pod nadzorom, tudi posredno. Ob upoštevanju tega družba CIN meni, da je privatizacija poslovne veje družbe Tirrenia v celoti zunaj področja uporabe tega preizkusa, saj ni poslovnih vezi ali drugih razmerij, ki bi družbo Tirrenia (in na splošno nekdanjo skupino Tirrenia) povezovali z družbo CIN.

(248) Družba CIN tudi poudarja, da je Komisija v nekaj primerih, čeprav jih je malo in niso nedvoumni, preizkus gospodarske kontinuitete uporabila tudi za prenos sredstev ali družb med neodvisnimi subjekti, med katerimi ni bilo lastniških razmerij. Vendar družba CIN trdi, da če bi se preizkus uporabil v zadevnem primeru (čemur družba CIN ugovarja), zaradi razlogov v nadaljevanju ne bi bila ugotovljena gospodarska kontinuiteta.

([84]) Družba CIN meni, da je to tveganje še posebej pomembno, ker nima izključnih pravic in s tem tudi ne zagotovila, da opravlja storitve na izključni podlagi.

(249) Prvič, med družbo CIN in edinim lastnikom družbe Tirrenia, tj. družbo Fintecna, ki je v celoti v lasti italijanskega ministrstva za gospodarstvo in finance, ni nobenega prekrivanja ali poslovne vezi. Drugič, predmet prodaje so le tista sredstva in pogodbe, ki so funkcionalno bistveni za opravljanje javne storitve. Tretjič, merilo za dodelitev je bila najvišja cena. Četrtič, nakup poslovne veje družbe Tirrenia s strani družbe CIN naj bi bil del posebne „poslovne logike“ in naj bi temeljil na poslovnem načrtu z drugačnimi osnovnimi predpostavkami od teh, ki jih ima družba Tirrenia. Družba CIN namerava predvsem uresničevati obsežen načrt za ponovno vzpostavitev učinkovitosti poslovne veje družbe Tirrenia. Nazadnje, zaposleni v družbi Tirrenia niso bili samodejno preneseni na družbo CIN, niti se niso ohranile pridobljene pravic zaposlenih, ampak družba CIN samo dobila obveznost, da dve leti ohrani delovna mesta, ki so potrebna za izpolnjevanje obveznosti javne službe.

5.2.8. *Dodatne predložitve družbe CIN*

(250) Družba CIN je na zahtevo Komisije predložila podrobne podatke o poteh, na katerih je v obdobju med 20. julijem 2012 in 31. decembrom 2012 opravljala storitve v okviru sistema javnih storitev in kot zasebni gospodarski subjekt. Predložene informacije so med drugem vključevale naslednje:

(1) sezono, v kateri se je opravljala storitev na poti (npr. visoka ali nizka sezona, vse leto);

(2) ime in tonaža plovil(-a), uporabljenih(-ega) za opravljanje storitev na tej poti;

(3) povprečno število potnikov na plovbo;

(4) povprečni obseg tovora (v tonah) na plovbo;

(5) povprečne skupne prihodke na plovbo (v EUR);

(6) povprečno število osebja na plovbo ([85]).

(251) Družba CIN je dodatno predložila tudi seznam poti, na katerih je morala izpolnjevati obveznost javne službe, vključno z njenim obsegom v smislu obdobij leta in najmanjše bruto tonaže ladje ali ladij, ki jih uporablja na vsaki poti. Nazadnje je družba CIN ponovno poudarila nekatere trditve iz svojega odgovora z dne 1. marca 2012 na sklep iz leta 2011, zlasti v zvezi s postopkom privatizacije, pri čemer je navedla, da dejstva, povezana s to zadevo, kažejo, da ji ni bila zaradi združitve obveznosti javne službe s sredstvi, potrebnimi za njihovo izpolnjevanje, dodeljena nobena prednost in da niso bili vključeni nobeni pogoji, ki bi lahko negativno vplivali na prodajno ceno ([86]).

5.3. **Pripombe družbe Pan Med**

(252) Družba Pan Med je v svojem odgovoru na sklep iz leta 2011 trdila, da kljub trditvam Italije, da noben konkurent družbe Tirrenia ne zagotavlja podobnih storitev v smislu pogostosti in neprekinjenosti, konkurenti opravljajo dnevne storitve za povezave Genova–Porto Torres in Neapelj– Palermo.

(253) Po navedbah družbe Pan Med predvsem družba Grandi Navi Veloci zagotavlja povezavo Genova–Porto Torres že vsaj deset let, družba SNAV pa zagotavlja povezavo Neapelj–Palermo (od leta 2011, v sodelovanju z družbo Grandi Navi Veloci). Poleg tega naj bi družba Moby zagotavljala povezave med Livornom in Cagliarijem. Zato družba Tirrenia naj ne bi bila edini izvajalec storitve za to povezavo. Družba Pan Med je tudi trdila, da storitve, namenjene izključno tovornemu prometu, iz Neaplja v Cagliari, iz Ravene v Catanio in iz Livorna v Cagliari ne morejo biti resnična storitev splošnega gospodarskega pomena, saj ne zagotavljajo ozemeljske kontinuitete, ampak so le alternativna pot za tovorna vozila, ki bi to storitev opravljala po drugih, obstoječih poteh za tovorni promet, če te povezave ne bi bilo. Družba Pan Med se je osredotočila predvsem na povezave s Sicilijo in se sklicevala na alternativne možnosti, ki jih imajo cestna vozila za prečkanje Mesinske ožine s trajektom. Nazadnje je družba Pan Med trdila, da domnevno nizke cene za prevoz tovora, ki jih je na teh poteh uporabljala družba Tirrenia, ovirajo vstop drugih gospodarskih subjektov na ta trg.

([85]) To je vključevalo le število članov posadke (osebje na krovu, tudi če je bilo na dopustu ali ni bilo na dolžnosti) brez navedbe števila stalnega osebja na krovu in na kopnem, ki je bilo dodeljeno posamezni poti. Družba CIN tudi poudarja, da so v veljavnih predpisih opredeljene natančne smernice glede delovnega časa, varnosti in zaščite osebja, da se zagotovi zadostno število in ustrezna kakovost posadke za vsako povezavo.

([86]) Za več podrobnosti glej oddelke 5.2.1, 5.2.2, 5.2.3 in 5.2.4.

(254) Družba Pan Med je v svojem odgovoru na sklep iz leta 2012 trdila, da je nameravala začeti opravljati storitve na novih poteh, ampak da je konkurenco ovirala nezdružljiva pomoč, ki je bila dodeljena družbam nekdanje skupine Tirrenia in njihovim pridobiteljem. V uvodnih izjavah v nadaljevanju so povzete pripombe družbe Pan Med, ki se nanašajo bodisi izključno na družbo Tirrenia bodisi na vse družbe nekdanje skupine Tirrenia.

(255) V zvezi s pomočjo za reševanje, ki je bila dodeljena družbama Tirrenia in Siremar, je družba Pan Med trdila, da sta družbi Tirrenia in Siremar od 28. avgusta 2011 – datuma, do katerega bi se ta pomoč morala prekiniti – do povračila te pomoči približno eno leto in dva meseca pozneje prejemali nezakonito pomoč za reševanje. Pomoč za reševanje zlasti naj ne bi bila skladna s smernicami za reševanje in prestrukturiranje ter naj ne bi bila del celovitega načrta za prestrukturiranje. Zato je ta pomoč po mnenju družbe Pan Med pomenila pomoč za tekoče poslovanje, dodeljeno družbama Tirrenia in Siremar.

(256) V zvezi z novimi pogodbami je družba Pan Med navedla svoje ugotovitve glede resnične narave storitve splošnega gospodarskega pomena, ki sta jo opravljali družbi CIN in Compagnia delle Isole (v nadaljnjem besedilu: CdI). Družba Pan Med je trdila, da javno nadomestilo za ta gospodarska subjekta ni bilo več utemeljeno niti zaradi potreb zadevnih območij v smislu mobilnosti lokalnih skupnosti niti zaradi potreb, povezanih z gospodarskim razvojem. Poudarila je, da se cilj zagotavljanja ozemeljske kontinuitete ne bi smel obravnavati na podlagi samovoljno izbranih sklopov poti, za katere se zdi, da v tem primeru ne izražajo splošnega interesa.

(257) Dopis je vseboval tudi povzetek družbe Pan Med o konkurenčnih razmerah na kabotažnih poteh, na katerih sta družbi CIN in CdI opravljali storitve v okviru sistema javnih storitev. Na podlagi tega pregleda je družba Pan Med sklenila, da so na mnogih od teh poti ([87]) prisotni konkurenčni gospodarski subjekti, ki bi po njenem mnenju zagotavljali primerljive storitve. To naj bi pokazalo, da trg dejansko lahko izpolni obveznosti javne službe, za katere sta bili pooblaščeni družbi CIN in CdI. Družba Pan Med je nadalje poudarila, da družba CIN v okviru nekaterih poti prejema nadomestilo samo za storitve, ki jih opravlja v nizki sezoni, v visoki sezoni pa lahko svobodno določa svoje tarife. Po mnenju družbe Pan Med naj bi to povzročalo neutemeljeno navzkrižno subvencioniranje z javnimi sredstvi.

(258) Družba Pan Med je tudi navedla, da otok Sicilijo trenutno ustrezno oskrbuje šest letališč ([88]). Zlasti letalske povezave med deželo Sicilijo in celinsko Italijo bi bile (i) primerljive s storitvami pomorskega prometa, za katere je dodeljeno javno nadomestilo, v smislu pogostosti, neprekinjenosti in rednosti in (ii) zadostne za zagotovitev mobilnosti lokalnih skupnosti. V zvezi s trditvijo glede gospodarskega razvoja je družba Pan Med poudarila, da večina tovornega prometa v Italiji poteka po cesti in da ima Sicilija dobro razvite povezave čez Mesinsko ožino. Poleg tega številne subvencionirane pomorske povezave niso zagotovljene do oddaljenih območij ali z njih.

(259) Družba Pan Med poleg zgoraj navedenega trdi, da nadomestilo za opravljanje javne storitve gospodarskim subjektom omogoča, da ustvarjajo povsem razumen dobiček, zato ne izpolnjuje tretjega merila iz sodbe Altmark. Družba Pan Med je navedla primer izračuna stroškov in prihodkov na poti Ravena–Catania leta 2010, na kateri naj bi se domnevno ustvaril dobiček v višini 8,3 milijona EUR ([89]), in posledično naj bi se družbi Tirrenia, ki je opravljala storitev na tej poti, plačalo prekomerno nadomestilo. Družba Pan Med tudi meni, da 6,5-odstotna premija za tveganje, kot je določena v direktivi odbora CIPE, ni utemeljena, saj družba CIN naj ne bi prevzela nobenega poslovnega tveganja.

(260) Družba Pan Med je nato opisala več novih poti, na katerih je nameravala opravljati storitev, vključno s povezavo Augusta–Ravena. Družba Pan Med je trdila, da bi s tem ponudila neprekinjeno storitev vzdolž jadranskega koridorja, ki bi zagotavljala povezavo na Sicilijo in z nje, s čimer bi omogočila večjo prevozno zmogljivost za tovorni promet in celovitejše povezave s celino. Zato je trdila, da tržne sile zadostujejo za opravljanje storitve splošnega gospodarskega pomena na poti Ravena–Catania, za katero je bila pooblaščena družba CIN. Družba Pan Med je med drugim podobno trdila za njeno načrtovano pot Gaeta–Termini Imerese, ki bi bila konkurenčna poti Neapelj–Palermo, na kateri opravlja storitev družba CIN.

([87]) Družba Pan Med je zlasti omenila, da je družba Grimaldi opravljala tovorni promet na poteh Ravena–Catania, Salerno–Cagliari, Palermo–Cagliari in Trapani–Cagliari. Po navedbah družbe Pan Med sta družbi Moby in Sardinia Ferries sezonsko opravljali storitve na poti Civitavecchia–Olbia, storitve na poti Genova–Olbia pa je družba Moby opravljala vse leto. Po navedbah družbe Pan Med je družba Moby zagotavljala tudi tedensko povezavo med Civitavecchio in Arbataxom.

([88]) Palermo, Catania, Ragusa, Trapani, pa tudi letališči Lampedusa in Pantelleria.

([89]) Komisija v tem sklepu ne bo nadalje ocenila te neutemeljene trditve, ker analitični računovodski izkazi, ki so jih predložili italijanski organi, kažejo, da je družba Tirrenia leta 2010 na tej poti ustvarila izgubo.

(261) Družba Pan Med v zvezi z odlogom plačila dela nakupne cene za poslovno vejo družbe Tirrenia ugotavlja, da možnost plačila v obrokih ni bila določena v razpisu za prijavo interesa za nakup poslovne veje družbe Tirrenia in da je tudi ni objavil izredni upravitelj družbe Tirrenia ali njegov(-i) svetovalec(-i). Družba Pan Med trdi, da bi resno ocenila možnost pridobitve poslovne veje družbe Tirrenia, če bi bila seznanjena z možnostjo plačila cene v obrokih. Družba Pan Med dodatno ugotavlja, da je družbo Tirrenia pod izredno upravo tudi obvestila o svojem zanimanju, da bi kupila samo oddelek Adriatica družbe Tirrenia, vendar ni prejela odgovora.

(262) Nazadnje družba Pan Med v sklepnih ugotovitvah svojega odgovora na sklep iz leta 2012 trdi, da po njenem mnenju med družbama Tirrenia in CIN obstaja gospodarska kontinuiteta. Zato družba Pan Med meni, da bi morala družba CIN vrniti domnevno nezdružljivo pomoč.

5.4. **Pripombe družbe Grandi Navi Veloci**

(263) Družba Grandi Navi Veloci je predložila pripombe glede: (i) domnevne kršitve člena 4 uredbe o pomorski kabotaži; (ii) letnega nadomestila za obveznost javne službe; (iii) privatizacije poslovnih vej družb Tirrenia in Siremar; (iv) prednostnega priveza, dodeljenega družbi Saremar; (v) drugih ukrepov pomoči, dodeljenih v okviru privatizacij; (vi) nezakonitosti že dodeljene pomoči ter potrebe po začasnem odlogu ali začasnem vračilu pomoči ([90]). Večina teh pripomb se nanaša le na poseben primer družbe Saremar, ki ne spada na področje uporabe tega sklepa. V uvodnih izjavah v nadaljevanju so povzete pripombe, ki so najpomembnejše za ta sklep.

(264) V zvezi s privatizacijo poslovnih vej družb Tirrenia in Siremar se je družba Grandi Navi Veloci strinjala s predhodnim stališčem Komisije, kot je bil opisan v sklepu iz leta 2011, da postopek ni bi bil dovolj pregleden in brezpogojen, da bi se lahko izključil obstoj pomoči. Družba je tudi trdila, da so italijanski organi stalno odlašali s privatizacijo družb skupine Tirrenia kljub zagotovilom, ki naj bi jih v tem obdobju domnevno dali Komisiji in ki so bila formalizirana v odločbi iz leta 2001 (v uvodnih izjavah 4 in 12) in odločbi iz leta 2004 (v uvodnih izjavah 5 in 45). Družba je trdila, da so se možnosti prihodnje privatizacije uporabile kot pogajalsko sredstvo v odnosu do Komisije, ki je omogočilo plačevanje nadomestila za javne storitve družbam skupine Tirrenia do leta 2008.

(265) V zvezi s prednostnim privezom je družba navedla dva sklepa (ita. *segnalazioni*) organa AGCM, v katerih je navedeno, da lahko ta prednostni privez negativno vpliva na konkurenco, zlasti če ima upravičenec izključno pravico do slotov za privez, ki so z gospodarskega vidika najbolj dragoceni. Družba ni izpodbijala predhodnega stališča Komisije, da ukrep ne pomeni državne pomoči, saj ni bilo izgube državnih sredstev. Družba Grandi Navi Veloci pa je trdila, da je bil s samim prenosom prednostnega priveza na nove lastnike družb nekdanje skupine Tirrenia, kot je določeno v členu 19-*ter*(21) zakona iz leta 2009, kršen člen 4 uredbe o pomorski kabotaži.

(266) Družba GNV je na zahtevo Komisije predložila tudi podrobne podatke o svojih dejavnosti na poteh, na katerih je storitev opravljala družba Tirrenia/CIN v okviru sistema javnih storitev. Natančneje je družba GNV pojasnila, da je opravljala storitev na naslednjih poteh:

— Genova–Porto Torres: vse leto leta 2009 in 2010, od 1. januarja 2011 do 5. novembra 2011 in od 30. marca 2012 do 16. septembra 2012,

— Genova–Olbia (samo v visoki sezoni): od 22. maja 2009 do 5. oktobra 2009, od 28. maja 2010 do 3. oktobra 2010, od 27. maja 2011 do 18. septembra 2011 in od 1. junija 2012 do 15. septembra 2012,

— Neapelj–Palermo: leta 2009 in 2010 ni opravljala storitve na tej poti, leta 2011 pa od maja do decembra in vse leto leta 2012.

(267) V zvezi s potjo Genova–Porto Torres je družba GNV opozorila, da je leta 2012 zmanjšala obseg svojih storitev (vključno z njihovo pogostostjo), potem ko je na trg vstopila družba Saremar. Na poti Neapelj–Palermo je družba GNV leta 2012 začela zagotavljati dve vsakodnevni povezavi (eno čez noč in en odhod podnevi) vse leto. Družba GNV je trdila, da so njene storitve na teh poteh enakovredne tem, ki jih zagotavlja družba Tirrenia/CIN. Družba GNV je v svojih odgovorih tudi navedla, da je na poti Neapelj–Palermo uporabljala naslednje ladje: SNAV Sardegna (zgrajena leta 1989), SNAV Campania (zgrajena leta 1974), SNAV Lazio (zgrajena leta 1989) in samo leta 2011 tudi Finn Forest (zgrajena leta 1978).

([90]) V skladu s členom 11 Uredbe Sveta (ES) št. 659/1999 z dne 22. marca 1999 o določitvi podrobnih pravil za uporabo člena 93 Pogodbe ES (UL L 83, 27.3.1999, str. 1).

6. **PREDLOŽITVE DRUŽBE GRIMALDI**

(268) Družba Grimaldi je predložila več dopisov, vse po izteku postopkovnih rokov za zainteresirane tretje strani, namenjenih temu, da predstavijo svoja stališča v zvezi s sklepom iz leta 2011 in sklepom iz leta 2012. Noben od teh dopisov ni bil predložen z izpolnitvijo obveznega pritožbenega obrazca iz člena 24(2) Uredbe Sveta (EU) 2015/1589 ([91]). Komisija bo v oddelkih v nadaljevanju kljub temu povzela te predložitve in odgovorila nanje v oddelku 7.4.

6.1. **Prva predložitev (februarja 2016)**

(269) Družba Grimaldi je 12. februarja 2016 Komisiji predložila dopis glede nadomestila, dodeljenega družbi CIN na podlagi nove pogodbe, in glede domnevne zlorabe prevladujočega položaja (na podlagi člena 102 PDEU), pri čemer pa ni predložila nobenih dokazil. Dopis je naslovila tudi na organ AGCM. Vidiki, ki so najpomembnejši za ta sklep, so povzeti v nadaljevanju.

(270) V zvezi z vidiki državne pomoči iz dopisa je družba Grimaldi trdila, da naj bi družba CIN prejela prekomerno nadomestilo za izpolnjevanje svojih domnevnih obveznosti javne službe. Družba Grimaldi je navedla trditve v nadaljevanju.

(271) Prvič, fiksni znesek nadomestila je bil izračunan na podlagi domnevno zastarelih in napačnih predpostavk o stroških, zlasti stroških goriva. Družba Grimaldi je namreč menila, da so se stroški goriva, ki naj bi predstavljali približno 30 % stroškov prevoza, med letoma 2012 in 2016 močno zmanjšali, zato bi bilo po njenem mnenju treba nadomestilo ustrezno prilagoditi (tj. zmanjšati) ([92]).

(272) Drugič, družba Grimaldi je tudi trdila, da so bile številne agresivne promocijske kampanje in popusti, ki jih je izvajala družba CIN, možni le zaradi prekomernega nadomestila, dodeljenega na podlagi nove pogodbe. Družba Grimaldi je zlasti poudarila, da sta družbi CIN in Moby februarja 2016 izvedli dve enaki promocijski ponudbi, kar naj bi kazalo, da sta družbi CIN in Moby v bistvu poslovali v skladu s povezano poslovno strategijo in da je družba CIN domnevno prekomerno nadomestilo, dodeljeno na podlagi nove pogodbe, uporabljala za navzkrižno subvencioniranje ponudb in promocij družbe Moby.

(273) Tretjič, družba Grimaldi je opozorila, da je družba CIN na nekaterih od poti, ki so zajete v novo pogodbo, dejansko poslovala kot monopolist, na drugih pa ji je bila glavni konkurent družba Moby. Družba Grimaldi zato trdi, da ker je družba Onorato Partecipazioni pridobila izključni nadzor nad družbama CIN in Moby, kar je v svoji resoluciji št. 25773 odobril organ AGCM, družba CIN dejansko ni imela več konkurence na poteh, na katerih je bila prej njen edini konkurent družba Moby. Po mnenju družbe Grimaldi bi bilo treba zmanjšati premijo za tveganje, vključeno v izračun nadomestila za družbo CIN na podlagi nove pogodbe, saj je namen te premije plačilo dodatnega tveganja, ki naj bi ga družba CIN prevzela za tiste poti, na katerih obveznosti javne službe ni izpolnjevala kot edini gospodarski subjekt. Družba Grimaldi je dodatno poudarila, da je v skladu z odstavkoma 47 in 56 sklepa organa AGCM št. 25773 dejstvo, da družba CIN na podlagi svojih obveznosti javne službe prejema „precejšnje javne subvencije“, predstavljalo oviro za vstop morebitnih konkurentov na trge, na katerih je združitev družb CIN in Moby dejansko ustvarila prevladujoč položaj, skorajda monopol ([93]).

(274) Družba Grimaldi je tudi menila, da dejansko ni bilo potrebe po storitvi splošnega gospodarskega pomena na vsaj nekaterih poteh, na katerih so bili prisotni konkurenti, zlasti na povezavah Genova–Olbia in Civitavecchia–Olbia, na katerih je storitve opravljala tudi družba Moby. Po mnenju družbe Grimaldi to kaže, da je bila skupna prisotnost družb CIN in Moby na obeh poteh dovolj stabilna, da bi se lahko podvomilo v potrebo po storitvi splošnega gospodarskega pomena, vsaj v navedenih letih.

(275) V zvezi z domnevno zlorabo prevladujočega položaja je družba Grimaldi orisala več izkoriščevalskih in povračilnih tržnih praks, ki naj bi jih družbi CIN in Moby domnevno uporabljali v škodo svojih strank, ki opravljajo dejavnost v prometnem sektorju in ki so na več poteh začeli uporabljati storitve konkurentov družb Moby in CIN. Družba Grimaldi tudi poudarja, da je domnevno prekomerno nadomestilo, ki je bilo na podlagi nove pogodbe dodeljeno družbi CIN, tej družbi zagotovilo finančna sredstva za izvajanje omejevalnih praks v škodo morebitnih novih udeležencev na trgu.

([91]) Uredba Sveta (EU) 2015/1589 z dne 13. julija 2015 o določitvi podrobnih pravil za uporabo člena 108 Pogodbe o delovanju Evropske unije (UL L 248, 24.9.2015, str. 9).

([92]) Družba Grimaldi tudi trdi, da se pri določanju nadomestila v bistvu sploh ne morejo upoštevati spremembe v stroških goriva, ker se pregled ekonomskega in finančnega ravnovesja nove pogodbe izvaja le vsaka tri leta in domnevno prostovoljno.

([93]) To trditev je organ AGCM dodatno opisal v odstavkih 198–207 sklepa št. 27 053. Za več podrobnosti glej oddelek 6.2.

(276) Nazadnje je družba Grimaldi trdila, da je pomoč, dodeljena družbi CIN, nezakonita, saj Italija ni upoštevala obveznosti mirovanja iz člena 108(3) PDEU, in predlagala, naj Komisija sprejme sklep, s katerim bi od Italije zahtevala, naj v skladu s členom 13 Uredbe (EU) 2015/1589 začasno odloži izplačilo pomoči in naj se pomoč začasno vrne (vsaj del, povezan z domnevnim prekomernim nadomestilom).

6.2. **Resolucija organa AGCM št. 27053 z dne 28. marca 2018**

(277) Organ AGCM je 28. marca 2018 izdal resolucijo št. 27053, med drugim tudi zaradi dopisa družbe Grimaldi (glej uvodno izjavo 269), v kateri je sklenil, da sta družbi CIN in Moby med 28. septembrom 2015 in datumom sprejetja resolucije (tj. 28. februarja 2018) glede na člen 102(b) PDEU zlorabljali svoj prevladujoči položaj na več tovornih in mešanih poteh med celinsko Italijo in Sardinijo, vključno s potmi:

(1) Genova–Porto Torres;

(2) Olbia–Genova;

(3) Olbia–Civitavecchia;

(4) Livorno–Cagliari;

(5) Cagliari–Civitavecchia.

(278) Družbi sta na teh petih navedenih poteh, ki so zajete v novo pogodbo, protikonkurenčno ravnali takrat, ko so veljale zadevne obveznosti javne službe. To ravnanje je vključevalo preprečevanje dostopa ponudnikom prevoza do ladij, tudi za pokvarljivo blago. Družbi CIN in Moby bi morali za to kršitev pravil konkurence plačati globo v višini 29 202 673,73 EUR.

(279) Na resolucijo organa AGCM št. 27 053 je bila vložena pritožba pri okrožnem upravnem sodišču (ita. *Tribunale Amministrativo Regionale*, v nadaljnjem besedilu: TAR), zato je bila globa odložena. Sodišče TAR je 4. junija 2019 izreklo sodbo št. 7175/2019, delno razveljavilo resolucijo organa AGCM št. 27 053 in od organa AGCM zahtevalo, naj ponovno začne preiskavo in ponovno izračuna globo.

6.3. **Druga predložitev (maja 2018)**

(280) Družba Grimaldi je 29. maja 2018 Komisiji predložila še en dopis, ki je večinoma temeljil na resoluciji organa AGCM št. 27053 in v katerem so bile ponovno navedene trditve, opisane že v prvih pripombah, dodatno pa so bile podprte z nekaterimi novimi argumenti, ki so povzeti v nadaljevanju.

(281) Prvič, družba Grimaldi je glede domnevnega prekomernega nadomestila, dodeljenega na podlagi nove pogodbe, sporočila, da je italijansko ministrstvo za promet domnevno kritiziralo prakso, opisano v uvodni izjavi 272, saj bi lahko ogrozila finančno vzdržnost nove pogodbe in povzročala domnevno neprimerno nejasnost glede stroškov in prejemkov med obema družbama. Na podlagi tega je družba Grimaldi tudi sklepala, da družba CIN ni spoštovala zahteve glede ločenosti računovodskih izkazov.

(282) Drugič, družba Grimaldi je glede resnične narave storitve splošnega gospodarskega pomena trdila, da na nekaterih poteh, ki so zajete v obveznosti javne službe, storitve opravlja več gospodarskih subjektov, zato bi se lahko dvomilo o obstoju resnične storitve splošnega gospodarskega pomena. Družba Grimaldi je zlasti trdila, da družbe Moby, GNV, Forship, Grendi in Grimaldi v različnih obdobjih leta opravljajo storitve na poteh, ki bi jih lahko šteli za enakovredne tistim povezavam, ki jih v okviru nove pogodbe zagotavlja družba CIN (včasih le v drugih pristaniščih).

(283) Družba Grimaldi je dodatno trdila, da je družba CIN večkrat kršila pogoje iz pogodbe. Po navedbah iz sklepa organa AGCM št. 27 053 je bilo namreč na več poteh na Sardinijo in z nje, ki so zajete v obveznosti javne službe, prevoznikom sistematično zavrnjeno vkrcanje ali pa so bili zanje uporabljeni neugodni tržni pogoji, da bi se nove udeležence na trgu odvrnilo od nekaterih izmed teh poti, med drugim tudi družbi Grimaldi in Grendi. Ne glede na zlorabo prevladujočega položaja je družba Grimaldi menila, da to kaže, da družba CIN dejansko ne opravlja resnične storitve splošnega gospodarskega pomena, vsaj kar zadeva tovor, saj za te prevoznike ni zagotavljala nobene ozemeljske kontinuitete. Nasprotno, družba Grimaldi meni, da družba CIN, in sicer skupaj z družbo Moby, uporablja nadomestilo za javne storitve zgolj za zlorabo svojega prevladujočega položaja.

(284) Tretjič, družba Grimaldi je menila, da zamuda pri plačilu prve tranše odloga plačila za poslovno vejo družbe Tirrenia, ki je znašala 55 milijonov EUR, pomeni dodatno prednost za družbo CIN (glej uvodno izjavo 88(b)).

6.4. **Tretja predložitev (septembra 2018)**

(285) Družba Grimaldi je 18. septembra 2018 predložila še en dopis, naslovljen na italijansko ministrstvo za promet, organ AGCM in Komisijo. V tej predložitvi je družba Grimaldi obvestila ministrstvo za promet in organ AGCM o načrtovani združitvi družb CIN in Moby ter pozvala italijanske organe, naj posredujejo v okviru svojih pristojnosti. Skupina Moby je to združitev oznanila v svojem polletnem poročilu z dne 30. junija 2018, v katerem je navedla, da bo zadevna pogodba sklenjena do novembra 2018 in da bo združitev začela veljati 1. januarja 2018 (glej uvodno izjavo 83).

(286) Družba Grimaldi je trdila, da bi bila ta združitev v nasprotju s sklepom organa AGCM z dne 23. septembra 2013, v katerem je bilo domnevno navedeno, da je družba CIN z združitvijo družb Moby in CIN kršila obveznosti „ločitve družb“ na podlagi člena 8(2-*bis*) zakona št. 287/90 (ki je bil uveden s členom 11(3) zakona št. 57/2001) ([94]). V skladu s tem pravilom ista družba ne more opravljati storitev splošnega gospodarskega pomena in komercialnih dejavnosti, ampak bi jih morali opravljati ločeni družbi (tudi če sta del iste skupine). Zato je družba Grimaldi od organa AGCM zahtevala, naj ukrepa in kaznuje ti dve družbi v skladu s členom 8(2-*sexies*), ki tudi temelji na predhodni praksi odločanja v podobnih zadevah.

(287) Družba Grimaldi je dodatno trdila, da bi zaradi združitve bila kršena pogodba z dne 18. julija 2012. Družba Grimaldi je zlasti trdila, da bi z združitvijo bila kršena zahteva glede tega, da je treba voditi ločene in analitične računovodske izkaze za stroške in prihodke, povezane z vsako potjo, na kateri se opravlja javna storitev. Po mnenju družbe Grimaldi je treba zaradi člena 22 nove pogodbe to zahtevo razlagati ob upoštevanju člena 8(2-*bis*) zakona št. 287/90, ki zahteva popolno ločitev družb in ne zgolj ločenih računovodskih izkazov. Družba Grimaldi je pravzaprav trdila, da bi združitev družbi CIN omogočila navzkrižno subvencioniranje komercialnih storitev, ki jih opravlja sama ali družba Moby, ter preprečila ministrstvu, da bi ustrezno preverjalo uporabo javnih subvencij.

(288) Nazadnje je družba Grimaldi pozvala Komisijo, naj konča formalni postopek preiskave.

6.5. **Dodatne predložitve (oktobra in novembra 2018)**

(289) Družba Grimaldi je 9. oktobra 2018 italijanskemu ministrstvu za promet in organu AGCM predložila še en dopis, Komisiji pa je v vednost poslala kopijo. V tem dopisu se je družba Grimaldi osredotočila na povišanja cen, ki sta jih napovedali družbi Moby in CIN, domnevno zato, da bi pokrili večje stroške goriva. Družba Grimaldi je poudarila, da so povečanja cen izrazitejša na poteh, kjer družba Moby/CIN domnevno posluje kot monopolist (Genova–Olbia in Genova–Porto Torres) in manjša na poteh, kjer naj bi družba Moby/CIN konkurirala družbi Grimaldi (Neapelj–Catania, pri čemer družba Grimaldi opravlja storitev na poti Salerno–Catania). Družba Grimaldi je nadalje ugotovila, da povišanja cen niso sorazmerna z dolžino poti, kot bi morala biti, če bi njihov namen dejansko bil ukrepati glede večjih stroškov goriva. Na podlagi navedenih razlogov je družba Grimaldi pozvala:

(a) organ AGCM, naj preveri domnevno izkoriščevalsko in protikonkurenčno naravo povišanj cen s strani družb Moby in CIN (ki naj bi pomenila kršitev pogojev iz sklepa organa AGCM št. 27053 z dne 28. februarja 2018);

(b) organ AGCM, naj prepreči združitev družb Moby in CIN s prevzemom družbe Moby (kot je že zahtevala v predhodni predložitvi z dne 18. septembra 2018);

(c) ministrstvo za promet, naj preveri združljivost povišanja cen, ki se uporabljajo za družbo CIN, s pogoji iz nove pogodbe.

(290) Družba Grimaldi je 20. novembra 2018 organu AGCM predložila še en dopis, njegovo kopijo pa je poslala italijanskemu ministrstvu za promet in Komisiji. V tem dopisu je družba Grimaldi ponovno zahtevala, naj italijanski organ za konkurenco ustavi načrtovano združitev družb Moby in CIN. Družba Grimaldi je priznala, da za združitev ni potrebno predhodno dovoljenje organa AGCM, ker gre zgolj za prestrukturiranje znotraj skupine. Kljub temu je

([94]) *GURI* št. 240 z dne 13. oktobra 1990.

družba Grimaldi trdila, da se bo nejasnost glede stroškov in prihodkov v okviru storitve splošnega gospodarskega pomena in komercialnih dejavnosti po združitvi samo še povečala. Da bi družba Grimaldi podprla svoje trditve, se je sklicevala na dopisa, ki ju je ministrstvo za promet poslalo družbi CIN v zvezi s skupnimi promocijskimi ponudbami družb CIN in Moby ter njihovim vplivom na finančno ravnovesje nove pogodbe.

7. **OCENA**

7.1. **Obstoj pomoči v smislu člena 107(1) PDEU**

(291) V skladu s členom 107(1) PDEU „je vsaka pomoč, ki jo dodeli država članica, ali kakršna koli vrsta pomoči iz državnih sredstev, ki izkrivlja ali bi lahko izkrivljala konkurenco z dajanjem prednosti posameznim podjetjem ali proizvodnji posameznega blaga, nezdružljiva z notranjim trgom, kolikor prizadene trgovino med državami članicami“.

(292) Merila iz člena 107(1) PDEU so kumulativna. Za določitev, ali ukrepi, ki so obravnavani v tem sklepu, pomenijo državno pomoč v smislu člena 107(1) PDEU, morajo biti torej izpolnjeni vsi zgoraj navedeni pogoji. To pomeni, da bi ukrep:

(a) morala dodeliti država članica ali bi moral biti dodeljen iz državnih sredstev;

(b) moral dajati prednost določenim podjetjem ali proizvodnji določenega blaga;

(c) moral izkrivljati ali bi lahko izkrivljal konkurenco;

(d) moral vplivati na trgovino med državami članicami.

(293) Komisija ugotavlja, da je prednostni privez, ki se uporablja samo za javne storitve, neločljivo povezan s tem, da družba Tirrenia in njen pridobitelj CIN opravljata storitev splošnega gospodarskega pomena. Zato bo ta ukrep ocenjen skupaj z nadomestilom za javne storitve, dodeljenim tema družbama (glej oddelka 7.1.1 in 7.1.3).

(294) Komisija nadalje ugotavlja, da bi bilo treba novo pogodbo med Italijo in družbo CIN oceniti skupaj s privatizacijo poslovne veje družbe Tirrenia (vključno z odlogom plačila dela nakupne cene). Taka skupna ocena je ustrezna, saj je Italija v bistvu organizirala oddajo javnega naročila storitev (tj. nove pogodbe), v okviru katerega je moral izbrani ponudnik od družbe Tirrenia pridobiti več sredstev (predvsem ladij), ki so potrebna za izpolnjevanje obveznosti javne službe, določenih v tem javnem naročilu storitev.

7.1.1. *Podaljšanje prvotne pogodbe med družbo Tirrenia in Italijo*

7.1.1.1. Državna sredstva

(295) Ukrep pomeni državno pomoč, če ga je mogoče pripisati državi in če je neposredno ali posredno dodeljen iz državnih sredstev.

(296) Italijanska država je s prvotno pogodbo, kot je bila podaljšana, pooblastila družbo Tirrenia za opravljanje storitev na pomorskih poteh. Prvotna pogodba je bila sklenjena z državo in nadomestilo za javne storitve na podlagi te pogodbe, dodeljeno družbi Tirrenia, plačuje država iz svojega proračuna. Zato se nadomestilo za javne storitve, dodeljeno družbi Tirrenia, lahko pripiše državi in se financira iz državnih sredstev.

(297) Komisija ugotavlja, da po navedbah Italije vsi trajektni prevozniki ustreznim pristaniškim organom plačujejo redne pristojbine za privez, družba Tirrenia pa za prednostni privez ni plačevala nobene dodatne pristojbine. Komisija kljub temu meni, da bi se Italija načeloma lahko odločila naložiti dodatno pristojbino za prednostni privez in ker tega ni naredila, je odpisala državne dohodke. Glede na to, da se prednostni privez dodeli na podlagi zakona (glej uvodno izjavo 108), je ta ukrep mogoče pripisati državi.

7.1.1.2. Selektivnost

(298) Da se ukrep opredeli kot državna pomoč, mora biti selektiven. Nadomestilo za javne storitve za opravljanje zadevnih pomorskih storitev je bilo dodeljeno samo družbi Tirrenia, zato je selektivno. Ker je bil prednostni privez dodeljen samo družbam nekdanje skupine Tirrenia, vključno z družbo Tirrenia, je prav tako selektiven.

7.1.1.3. Gospodarska prednost

(299) Komisija opozarja, da nadomestila za javne storitve, dodeljena družbi, pod nekaterimi strogo opredeljenimi pogoji ne pomenijo gospodarske prednosti.

(300) V sodbi v zadevi Altmark ([95]) je namreč Sodišče presodilo, da je državni ukrep zunaj področja uporabe člena 107(1) PDEU, kadar je treba tak ukrep obravnavati kot nadomestilo za storitve, ki jih opravijo upravičena podjetja za izpolnitev obveznosti javne službe, zato da ta podjetja dejansko nimajo dejanske finančne prednosti in da jih ukrep ne postavlja v ugodnejši konkurenčni položaj v primerjavi s podjetji, ki jim konkurirajo.

(301) Vendar je Sodišče tudi pojasnilo, da morajo za to, da se v določenem primeru tako nadomestilo za javne storitve ne šteje za državno pomoč, biti izpolnjena štiri kumulativna merila (v nadaljnjem besedilu: merila iz sodbe v zadevi Altmark), ki so povzeta v nadaljevanju:

(1) podjetje, ki prejema nadomestilo, mora dejansko izpolnjevati obveznosti javne službe, te pa morajo biti jasno opredeljene (prvo merilo iz sodbe v zadevi Altmark);

(2) merila, na podlagi katerih se izračuna nadomestilo, morajo biti določena vnaprej ter objektivno in pregledno (drugo merilo iz sodbe v zadevi Altmark);

(3) nadomestilo ne sme presegati tistega, kar je nujno za kritje vseh ali dela stroškov, ki so nastali zaradi izpolnjevanja obveznosti javne službe, pri čemer je treba upoštevati realizirane prejemke in razumen dobiček za izpolnjevanje teh obveznost (tretje merilo iz sodbe v zadevi Altmark);

(4) če podjetje, ki se mu naloži izpolnjevanje obveznosti javne službe, v konkretnem primeru ni izbrano s postopkom oddaje javnega naročila, ki omogoča, da se izbere tisti ponudnik, ki lahko te storitve opravlja z najnižjimi stroški za skupnost, je treba raven potrebnega nadomestila določiti na podlagi analize stroškov, ki bi jih povprečno, dobro vodeno podjetje, ki je ustrezno opremljeno s prevoznimi sredstvi, zato da lahko zadosti zahtevam javne službe, imelo pri izpolnjevanju teh obveznosti ob upoštevanju realiziranih prejemkov in razumnega dobička zaradi izpolnjevanja teh obveznosti (četrto merilo iz sodbe v zadevi Altmark).

(302) Komisija je pojasnila, kako uporablja merila iz sodbe v zadevi Altmark v svojem Sporočilu o uporabi pravil Evropske unije o državni pomoči za nadomestilo, dodeljeno za opravljanje storitev splošnega gospodarskega pomena (v nadaljnjem besedilu: sporočilo o storitvah splošnega gospodarskega pomena) ([96]).

(303) Glede na to, da morajo biti merila iz sodbe v zadevi Altmark izpolnjena kumulativno, bi Komisija zaradi neupoštevanja enega od teh meril ugotovila, da ukrep, ki se ocenjuje, upravičenki zagotavlja gospodarsko prednost. Komisija bo zato najprej ocenila upoštevanje četrtega merila iz sodbe v zadevi Altmark.

(304) V četrtem merilu iz sodbe v zadevi Altmark je določeno, da mora biti nadomestilo omejeno na najnižjo raven, ki je potrebna, da se ne bi opredelilo kot državna pomoč. To merilo se šteje za izpolnjeno, če je bil prejemnik nadomestila za javne storitve izbran v postopku za oddajo javnega naročila, ki omogoča izbiro ponudnika, zmožnega opravljati storitve z najnižjimi stroški za skupnost, ali, če to ni mogoče, je bilo nadomestilo izračunano glede na stroške učinkovitega podjetja.

(305) V okviru nobenega od podaljšanj prvotne pogodbe v obdobju od 1. januarja 2009 do 18. julija 2012 družba Tirrenia ni bila izbrana na podlagi postopka za oddajo javnega naročila. Italijanska država je zgolj podaljševala že veljaven sistem in s tem omogočala uveljavljenemu gospodarskemu subjektu, da še naprej prejema nadomestilo za izpolnjevanje obveznosti javne službe.

([95]) Glej sodbo Sodišča z dne 24. julija 2003, Altmark Trans, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415.
([96]) UL C 8, 11.1.2012, str. 4.

(306) Italijanski organi tudi niso nikoli obvestili Komisije, da je bila stopnja nadomestila določena na podlagi analize stroškov, ki bi jih povprečno, dobro vodeno podjetje, ki je ustrezno opremljeno s prevoznimi sredstvi, zato da lahko zadosti zahtevam javne službe, imelo pri izpolnjevanju teh obveznosti ob upoštevanju realiziranih prejemkov in razumnega dobička zaradi izpolnjevanja teh obveznosti. Italija je trdila le, da se je nadomestilo za javne storitve, dodeljeno družbi Tirrenia, od leta 2010 znatno zmanjšalo, in sicer po uvedbi najvišjega zneska nadomestila, določenega v zakonu iz leta 2009 (glej uvodno izjavo 25). Vendar Italija ni dokazala, da so bili stroški, ki jih je imela družba Tirrenia pri izpolnjevanju svojih obveznosti javne službe, skladni s stroški povprečnega, dobro vodenega podjetja, ki je ustrezno opremljeno s prevoznimi sredstvi.

(307) Komisija na podlagi tega ugotavlja, da v obravnavanem primeru ni izpolnjeno četrto merilo iz sodbe v zadevi Altmark.

(308) Glede na to, da v obravnavanem primeru štiri merila iz sodbe v zadevi Altmark niso kumulativno upoštevana, Komisija ugotavlja, da je nadomestilo za opravljanje storitev na pomorskih poteh v okviru podaljšanja prvotne pogodbe družbi Tirrenia zagotovilo gospodarsko prednost.

(309) V zvezi s prednostnim privezom Komisija najprej opozarja, da je italijanski organ za konkurenco AGCM vsaj dvakrat izrazil mnenje, da ima ta ukrep gospodarsko vrednost (glej uvodno izjavo 265). Družba Tirrenia za prednostni privez kljub temu ne plačuje nobene pristojbine (glej uvodno izjavo 190). Komisija nadalje ugotavlja, da lahko prednostni privez vsaj v teoriji zmanjša stroške gospodarskega subjekta (npr. ker bi zagotovljen privez lahko zmanjšal čakalno dobo v pristaniščih, zaradi česar bi bili stroški goriva manjši) ali poveča njegove prihodke (npr. ker je lahko povpraševanje potnikov pri nekaterih terminih večje). Če prednostni privez omogoča hitrejši pristanek, uporabniki trajektnih storitev morda dejansko raje izberejo trajektnega prevoznika, ki mu je bil dodeljen ta ukrep. Tudi če bi se ti učinki uresničili le v omejenih primerih ali bi bili sorazmerno majhni, bi kljub temu prednostni privez lahko pomenil gospodarsko prednost za družbo Tirrenia.

7.1.1.4. Učinek na konkurenco in trgovino

(310) Kadar pomoč, ki jo dodeli država članica, okrepi položaj nekega podjetja v primerjavi z drugimi podjetji, ki konkurirajo v trgovini znotraj Unije, je treba slednje obravnavati, kot da je ta pomoč vplivala nanje ([97]). Zadostuje, da prejemnik pomoči konkurira drugim podjetjem na trgih, odprtih za konkurenco ([98]).

(311) V obravnavani zadevi upravičenka konkurira drugim podjetjem, ki opravljajo storitve pomorskega prometa v Uniji, zlasti od začetka veljavnosti Uredbe Sveta (EGS) št. 4055/86 ([99]) in uredbe o pomorski kabotaži, ki liberalizirata trg mednarodnega pomorskega prometa oziroma pomorske kabotaže. Če je bila družba Tirrenia takrat edini gospodarski subjekt na nekaterih poteh, to še ne pomeni, da drugih (mednarodnih) gospodarskih subjektov ne zanima zagotavljanje podobnih storitev pomorskega prometa. Zato nadomestilo za opravljanje storitev na pomorskih poteh v okviru podaljšanja prvotne pogodbe lahko vpliva na trgovino Unije in izkrivlja konkurenco na notranjem trgu. Iz istih razlogov ta ugotovitev velja tudi za prednostni privez.

7.1.1.5. Sklepna ugotovitev

(312) Ker so vsa merila iz člena 107(1) PDEU izpolnjena, Komisija ugotavlja, da nadomestilo za javne storitve, plačano na podlagi zaporednih podaljšanj prvotne pogodbe, in prednostni privez za poti, na katerih se je opravljala javna storitev, pomenita državno pomoč družbi Tirrenia.

([97]) Glej zlasti sodbe Sodišča z dne 17. septembra 1980, Philip Morris proti Komisiji, C-730/79, ECLI:EU:C:1980:209, točka 11, z dne 22. novembra 2001, Ferring, C-53/00, ECLI:EU:C:2001:627, točka 21, z dne 29. aprila 2004, Italija proti Komisiji, C-372/97, ECLI:EU:C:2004:234, točka 44.

([98]) Sodba Sodišča prve stopnje z dne 30. aprila 1998, Het Vlaamse Gewest proti Komisiji, T-214/95, ECLI:EU:T:1998:77.

([99]) Uredba Sveta (EGS) št. 4055/86 z dne 22. decembra 1986 o uporabi načela svobode opravljanja storitev v pomorskem prometu med državami članicami ter med državami članicami in tretjimi državami (UL L 378, 31.12.1986, str. 1).

7.1.1.6. Nova ali obstoječa pomoč

(313) Kot je bilo pojasnjeno (glej uvodno izjavo 201), družba Tirrenia pod izredno upravo meni, da bi v primeru, če bi se nadomestilo za javne storitve, dodeljeno družbi Tirrenia do konca leta 2008, štelo za obstoječo pomoč na podlagi člena 4(3) uredbe o pomorski kabotaži, lahko enako veljalo tudi za nadomestilo, plačano na podlagi podaljšanja prvotne pogodbe.

(314) Komisija najprej ugotavlja, da nadomestilo, plačano družbi Tirrenia za izpolnjevanje obveznosti javne službe za pomorske storitve do konca leta 2008, ne bo ocenjeno v tem sklepu. Ocena navedenega nadomestila in tega, ali ga je mogoče šteti za obstoječo pomoč ali ne, bo predmet ločenega sklepa Komisije ([100]).

(315) V skladu s členom 1(c) Uredbe (EU) 2015/1589 nova pomoč pomeni „vso pomoč, to je sheme pomoči in individualno pomoč, ki ni veljavna pomoč, vključno s spremembami veljavne pomoči“. Poleg tega člen 108(3) PDEU določa, da je treba načrte za dodelitev ali spremembo obstoječe pomoči pravočasno priglasiti Komisiji in da se ne smejo izvesti, dokler v tem postopku ni sprejet dokončen sklep ([101]). V skladu s stališčem sodišč Unije ([102]) Komisija meni, da sprememba (tj. podaljšanje) trajanja sheme pomoči ali individualne pomoči, ki je imela jasen rok izteka (tj. 31. december 2008), zadostuje, da to pomeni novo pomoč, ne glede na to, ali so se druge značilnosti ukrepa spremenile ali ne.

(316) Zaradi navedenih razlogov Komisija meni, da bi bilo ne glede na to, ali bi se nadomestilo, dodeljeno družbi Tirrenia do konca leta 2008, štelo za obstoječo pomoč, treba nadomestilo za javne storitve, plačano na podlagi zaporednih podaljšanj prvotne pogodbe, šteti za novo pomoč, zato je treba trditve družbe Tirrenia pod izredno upravo zavrniti.

(317) Komisija ugotavlja, da niti italijanski organi niti družba Tirrenia pod izredno upravo niso trdili, da je prednostni privez obstoječa pomoč. Komisija bo zato ta ukrep ocenila kot novo pomoč.

7.1.2. *Nezakonito podaljšanje pomoči za reševanje, dodeljene družbi Tirrenia*

(318) Komisija je v uvodnih izjavah 34 do 40 odločitve iz leta 2010 že ugotovila, da je priglašeni ukrep pomoči za reševanje pomenil državno pomoč družbi Tirrenia v smislu člena 107(1) PDEU.

(319) V odločitvi iz leta 2010 je Komisija priglašeno pomoč za reševanje, dodeljeno družbi Tirrenia, razglasila za združljivo z notranjim trgom. Italija se je v skladu s smernicami za reševanje in prestrukturiranje iz leta 2004 zavezala, da bo v šestih mesecih Komisiji predložila bodisi načrt za prestrukturiranje (ali likvidacijo) bodisi dokazilo, da je bilo posojilo v celoti povrnjeno in/ali da je poroštvo prenehalo.

(320) Prvi obrok posojila s poroštvom je bil družbi Tirrenia izplačan 28. februarja 2011, zato bi se šestmesečni rok iztekel 28. avgusta 2011.

(321) Italija Komisiji do tega datuma ni predložila načrta za prestrukturiranje (ali likvidacijo). Pred iztekom določenega šestmesečnega roka, tj. 11. julija 2011, pa je bilo unovčeno poroštvo in po tem datumu je družba Tirrenia postala dolžnik države. Znesek, ki ga je družba Tirrenia dolgovala zaradi unovčenega poroštva, je bil sčasoma povrnjen državi, in sicer 18. septembra 2012. Do tega datuma je družba Tirrenia še naprej prejemala pomoč za reševanje.

(322) Italijanski organi niso niti trdili niti dokazali, da podaljšanje pomoči za reševanje ne pomeni več državne pomoči. Navedli so le argumente (glej oddelek 4.2), zakaj naj bi ukrep ostal združljiv tudi po izteku šestmesečnega roka.

([100]) Ta ukrep se ocenjuje v okviru zadeve SA.15631.

([101]) Sodba Sodišča z dne 26. oktobra 2016, DEI in Komisija proti Alouminion tis Ellados, C-590/14 P, ECLI:EU:C:2016:797, točka 45.

([102]) Sodba Sodišča prve stopnje z dne 6. marca 2002, Territorio Histórico de Álava - Diputación Foral de Álava in drugi proti Komisiji, združene zadeve T-127/99, T-129/99 in T-148/99, ECLI:EU:T:2002:59, točka 175.

(323) Komisija zato meni, da podaljšanje pomoči za reševanje po izteku šestmesečnega roka, tj. od 28. avgusta 2011 do 18. septembra 2012, tudi pomeni državno pomoč družbi Tirrenia v smislu člena 107(1) PDEU.

7.1.3. *Oddaja nove pogodbe v svežnju s poslovno vejo družbe Tirrenia družbi CIN, vključno z odlogom plačila dela nakupne cene s strani družbe CIN*

(324) Da bi Komisija lahko ugotovila, ali dodelitev nove pogodbe, združene s poslovno vejo družbe Tirrenia, vključno z odlogom plačila dela nakupne cene, pomeni prednost za družbo CIN v smislu člena 107(1) PDEU, mora oceniti upoštevanje meril iz sodbe v zadevi Altmark (glej uvodno izjavo 299).

7.1.3.1. Prvo merilo iz sodbe v zadevi Altmark

(325) Komisija opozarja, da ni enotne in natančne opredelitve storitve, ki lahko pomeni storitev splošnega gospodarskega pomena v skladu s pravom Unije, bodisi v smislu prvega merila iz sodbe v zadevi Altmark bodisi v smislu člena 106 (2) PDEU. V odstavku 46 sporočila o storitvah splošnega gospodarskega pomena je navedeno:

„Ker ni posebnih pravil na ravni Unije, ki bi opredeljevala obseg za obstoj storitve splošnega gospodarskega pomena, imajo države članice visoko stopnjo diskrecije pri uvrščanju storitev med storitve splošnega gospodarskega pomena in dodeljevanju nadomestil izvajalcem zadevnih storitev. Pristojnost Komisije na tem področju je omejena na preverjanje, ali je država članica naredila očitno napako pri uvrščanju storitve med storitve splošnega gospodarskega pomena, in na ocenjevanje, ali gre pri dodelitvi nadomestila za državno pomoč. Če obstajajo specifična pravila Unije, mora država članica pri izvajanju diskrecijske pravice upoštevati tudi ta pravila, kar pa ne vpliva na dolžnost Komisije, da opravi oceno, ali je bila storitev splošnega gospodarskega pomena za namene nadzora državne pomoči pravilno uvrščena."

(326) Nacionalni organi torej lahko zavzamejo stališče, da so določene storitve v splošnem interesu in jih je treba opravljati v okviru obveznosti javnih službe, da se zagotovi zaščita javnega interesa, kadar tržne sile ne morejo zagotoviti, da se opravljajo na zahtevani ravni ali pod zahtevanimi pogoji.

(327) Na področju pomorske kabotaže so bila na ravni Unije določena natančna pravila o obveznostih javne službe, in sicer v uredbi o pomorski kabotaži in, da bi se proučila morebitna državna pomoč podjetjem, ki delujejo v pomorskem prometu, v Smernicah Skupnosti o državnih pomočeh za pomorski promet (v nadaljnjem besedilu: smernice o pomorskem prometu) ([103]).

(328) Člen 4(1) uredbe o pomorski kabotaži določa:

„Država članica lahko sklene pogodbe o gospodarski javni službi ali naloži obveznosti gospodarske javne službe kot pogoj za zagotavljanje pomorske kabotaže ladijskim prevoznikom, ki sodelujejo v rednih prevozih na otoke z otokov in med otoki.

Kadar koli država članica sklene pogodbo o gospodarski javni službi ali naloži obveznosti gospodarske javne službe, to stori na nediskriminatorni podlagi za vse ladjarje Skupnosti."

(329) Člen 2(3) uredbe o pomorski kabotaži določa, da lahko javno naročilo storitev zajema:

— prevoze, ki izpolnjujejo dogovorjene standarde o neprekinjenosti, rednosti, zmogljivosti in kakovosti,

— dodatne prevozne storitve,

— prevoze po natančno določenih tarifah in v določenih pogojih, zlasti za nekatere kategorije potnikov ali na nekaterih poteh,

— prilagoditev prevozov dejanskim zahtevam.

([103]) Sporočilo Komisije C(2004) 43 – Smernice Skupnosti o državnih pomočeh za pomorski promet (UL C 13, 17.1.2004, str. 3).

(330) V skladu z oddelkom 9 smernic o pomorskem prometu se lahko naložijo obveznosti javne službe ali dodelijo javna naročila storitev, in sicer za storitve iz člena 4 Uredbe Sveta (EGS) št. 3577/92, tj. redni prevozi na otoke, z otokov in med njimi.

(331) Iz uveljavljene sodne prakse izhaja, da se obveznosti javnih storitev lahko naložijo le, če to upravičuje potreba po zagotavljanju ustreznih rednih storitev pomorskega prometa, ki jih ni mogoče zagotoviti zgolj s tržnimi silami ([104]). Sporočilo o razlagi uredbe o pomorski kabotaži ([105]) potrjuje, da so „[d]ržave članice (vključno z regionalnimi in lokalnimi organi, kjer je to primerno) […] tiste, ki določijo, za katere povezave so potrebne obveznosti gospodarske javne službe, in ne ladjarji. Zlasti se lahko obveznosti gospodarske javne službe predvidijo za stalne (redne) otoške storitve kabotaže v primeru, ko trg ne zagotovi ustreznih storitev.“ Poleg tega so v členu 2(4) uredbe o pomorski kabotaži obveznosti javne službe opredeljene kot „obveznosti, ki jih ladjar Skupnosti ne bi prevzel ali jih ne bi prevzel v enaki meri ali enakih pogojih, če bi upošteval svoje trgovinske interese“.

(332) Da Komisija preveri, ali je obstajala dejanska potreba po javni storitvi in ali je bila potrebna in sorazmerna, torej tudi, ali je izpolnjeno prvo merilo iz sodbe v zadevi Altmark, bo v skladu s sodno prakso ([106]) ocenila, ali:

(1) je obstajalo **povpraševanje uporabnikov**;

(2) udeleženci na trgu temu povpraševanju niso mogli zadostiti, ker javni organi niso naložili take obveznosti (**obstoj nedelovanja trga**);

(3) uporaba zgolj obveznosti javne službe ni zadostovala, da se tako pomanjkanje odpravi (**najmanj škodljiv pristop**).

(1) **Povpraševanje uporabnikov**

(333) V tej zadevi je bila družba CIN pooblaščena za zagotavljanje mešanih storitev in izključno tovornega prometa na 12 poteh, navedenih v preglednici 3. Obveznosti javne službe, naložene družbi CIN, se nanašajo na pomorske prometne povezave, ki jih je treba zagotavljati, vrsto in zmogljivost plovil, dodeljenih zadevnim pomorskim potem, na katerih se opravljajo storitve, razpoložljivost nadomestne ladje, da se zagotovi neprekinjenost storitve, pogostost storitve in najvišje prevoznine, ki se zaračunajo uporabnikom storitve (prebivalcem otokov oziroma drugim potnikom) na vsaki od zadevnih poti.

(334) Kot je opisano v uvodni izjavi 152, je Italija naložila obveznosti javne službe, določene v novi pogodbi, predvsem zaradi (i) zagotavljanja ozemeljske kontinuitete med celino in otoki ter (ii) prispevanja h gospodarskemu razvoju zadevnih otokov z rednimi in zanesljivimi storitvami pomorskega prometa. Komisija meni, da so to dejansko lahko legitimni cilji v javnem interesu.

(335) Komisija opozarja, da je Splošno sodišče v zvezi z izključno tovornimi potmi že ugotovilo ([107]), da mora biti zadevna storitev za to, da bi jo bilo mogoče opredeliti kot storitev splošnega gospodarskega pomena, univerzalna storitev v ožjem pomenu. Dejansko pojem univerzalne storitve ne pomeni, da se mora zadevna storitev odzivati na potrebe, ki so skupne celotnemu prebivalstvu, ali se zagotavljati na celotnem ozemlju ([108]), temveč da je v interesu celotne družbe. Komisija tudi meni, da zakonodaja Skupnosti državam članicam ne preprečuje, da bi v okviru uresničevanja svoje diskrecijske pravice utemeljeno uvrstile nekatere storitve pomorskega tovornega prometa na oddaljena območja in z njih med storitve splošnega gospodarskega pomena, če so upoštevana načela iz uredbe o pomorski kabotaži. Kljub temu je Komisija izrazila dvome o tem, ali bi se lahko štelo, da je namen opravljanja storitev na izključno tovornih poteh izpolnjevanje splošnih gospodarskih interesov v smislu prava Unije.

([104]) Glej sodbo Sodišča z dne 20. februarja 2001, Analir in drugi, C-205/99, ECLI:EU:C:2001:107.

([105]) Sporočilo Komisije o razlagi Uredbe Sveta (EGS) št. 3577/92 o uporabi načela prostega pretoka storitev v pomorskem prometu med državami članicami (pomorska kabotaža), Bruselj, COM(2014) 232 final, 22. april 2014.

([106]) Glej sodbo Splošnega sodišča z dne 1. marca 2017, SNCM proti Komisiji, T-454/13, ECLI:EU:T:2017:134, točki 130 in 134.

([107]) Glej sodbo Sodišča prve stopnje z dne 12. februarja 2008, BUPA in drugi proti Komisiji, T-289/03, ECLI:EU:T:2008:29, točka 186.

([108]) Glej sodbi Sodišča z dne 11. aprila 1989, Ahmed Saeed Flugreisen, 66/86, ECLI:EU:C:1989:140, točka 55, in z dne 18. junija 1998, Corsica Ferries France, C-266/96, ECLI:EU:C:1998:306, točka 45, ter sodbo Sodišča prve stopnje z dne 15. junija 2005, Fred Olsen proti Komisiji, T-17/02, ECLI:EU:T:2005:218, točka 186 in naslednje.

(336) Italijanski organi so pojasnili, da so povezave za tovorni promet, ki se ocenjujejo, potrebne za dostavo vseh vrst blaga na otoka Sicilijo in Sardinijo. Poleg tega redna pogostost tega tovornega prometa vse leto zagotavlja, da so tudi v nizki sezoni, ko je povpraševanje turistov manjše, prebivalci in družbe teh otokov ustrezno oskrbovani. Te storitve s prevažanjem blaga s celine in nanjo tudi prispevajo h gospodarskemu razvoju obeh otokov. Sardinske ali sicilijanske družbe lahko na primer zato svoje proizvode prodajajo na celini. Italija meni, da je poleg mešanih storitev, ki so tudi del javnega naročila storitev ([109]), potreben tudi izključno tovorni promet. Italijanski organi tudi trdijo, da letalski tovorni promet ne more nadomestiti izključno tovornega pomorskega prometa. V zvezi s tem Komisija ugotavlja ([110]), da je leta 2012 pristanišče v Catanii obdelalo 2,7 milijona ton tovora, medtem ko so letališča v Catanii, Palermu in Trapaniju skupaj obdelala le 10 309 ton. Podobno je leta 2012 pristanišče v Cagliariju obdelalo več kot 12,5 milijona ton tovora, medtem ko so letališča v Algheru, Cagliariju in Olbii skupaj obdelala le 4 825 ton. Na podlagi teh razlogov Komisija ugotavlja, da lahko tudi izključno tovorni promet izpolnjuje legitimne cilje v javnem interesu. Trditev družbe Pan Med (glej uvodno izjavo 253), da se izključno tovorne poti na Sicilijo in Sardinijo ne morejo šteti za resnične storitve splošnega gospodarskega pomena, je zato treba zavrniti.

(337) Preden je bila družba CIN pooblaščena za zagotavljanje pomorskih povezav, kot je opredeljeno v novi pogodbi, je storitve na teh poteh opravljala družba Tirrenia (in do leta 2004 na nekaterih poteh tudi družba Adriatica ([111])) na podlagi prvotnih pogodb. Komisija pravzaprav ugotavlja, da se storitve na zadevnih poteh opravljajo večinoma brez sprememb že več let, tj. vsaj od začetka veljavnosti prve pogodbe. Italijanski organi in zlasti zadevni regionalni organi so menili, da so te storitve bile potrebne (in da bodo potrebne tudi v prihodnje), da se zadosti povpraševanju uporabnikov.

(338) Italija je za ponazoritev dejanskega povpraševanja uporabnikov po storitvah predložila statistične podatke, ki kažejo, da je leta 2010 družba Tirrenia na 12 poteh, na katerih se opravlja javna storitev, skupaj prepeljala 944 225 potnikov, 218 779 avtomobilov in več kot 2,7 milijona dolžinskih metrov tovora v zadevnih obdobjih, zajetih v obveznosti javne službe (tj. Ne v visoki sezoni na treh poteh). Številke za leto 2011 so bile celo nekoliko višje. To kaže, da je bilo v dveh letih, preden je bila družba CIN pooblaščena za izpolnjevanje obveznosti javne službe, na zadevnih poteh skupaj veliko povpraševanja po storitvah pomorskega prometa.

(339) Da bi se dokazalo, da obstaja dejansko povpraševanje uporabnikov na vsaki od 12 zadevnih poti, pa je potrebna podrobnejša ocena. Italija je v ta namen predložila statistične podatke po posameznih poteh za obdobje 2007–2018. Ti statistični podatki poleg skupnega števila potnikov ali dolžinskih metrov tovora, prevoženega na leto, omogočajo tudi izračun povprečij na plovbo. Za primer sta v preglednici 4 prikazana dva taka izračuna za leti 2010 in 2018. Ti podatki kažejo, da se je v vseh teh letih z vsako povratno plovbo na vsaki od šestih zadevnih mešanih poti (oziroma pet leta 2018) prevažalo več sto potnikov. Manjše število za povezavo z otočjem Tremiti bi bilo treba razumeti ob upoštevanju zelo majhnega števila prebivalcev in velikosti (tj. ima manj kot 500 prebivalcev, veliko pa je približno 3 km^2). Na treh poteh, na katerih se storitve opravljajo v okviru sistema javnih storitev samo v nizki sezoni, povprečno število presega 500 potnikov na povratno plovbo. Iz tega je razvidno povpraševanje uporabnikov po teh storitvah v nizki sezoni. Podatki v zvezi s tovorom iz leta 2010 kažejo, da je bila na osmih od 12 poti (vključno s tremi izključno tovornimi potmi) količina tovora precejšnja, saj je presegala 1 250 dolžinskih metrov na povratno plovbo. Leta 2018 je bil ta prag presežen na sedmih od preostalih desetih poti (vključno z dvema tovornima potema). Komisija opozarja, da je treba pri kakršni koli primerjavi števil za leti 2010 in 2018 upoštevati sporazum o spremembi iz avgusta 2014 (glej uvodno izjavo 103), v skladu s katerim so bile nekatere poti ukinjene, na drugih pa se je spremenila pogostost storitve. Komisija tudi poudarja, da je družba CIN na izključno tovornih poteh opravljala storitve z večjimi plovili kot družba Tirrenia, zato je lahko prevažala večje količine tovora kot v preteklosti.

([109]) Komisija ugotavlja, da se v vsakem primeru na dveh od treh izključno tovornih poti ne opravlja tudi mešana storitev v okviru sistema javnih storitev. Le na poti Neapelj–Cagliari je družba CIN morala opravljati mešano storitev in izključno tovorni promet, pri čemer je slednjega morala leta 2014 ukiniti (glej uvodno izjavo 103), da bi ponovno vzpostavila gospodarsko-finančno ravnovesje poslovanja.

([110]) Na podlagi podatkov, ki jih je Komisija pridobila s spletnih mest inštituta Istituto Nazionale di Statistica (za pomorski promet) in združenja Associazione Italiana Gestori Aeroporti (za letalski prevoz).

([111]) Do združitve družb Tirrenia in Adriatica (glej tudi uvodno izjavo 13).

Preglednica 4

Statistični podatki o povpraševanju uporabnikov za leto 2010 (storitve je opravljala družba Tirrenia) in leto 2018 (storitve je opravljala družba CIN)

	Povprečno število potnikov na plovbo [1]		Povprečna količina tovora na plovbo [2]	
Poti za mešane storitve:	2010	2018	2010	2018
Neapelj–Palermo (nizka sezona)	606	583	1 418	1 794
Genova–Porto Torres (nizka sezona)	714	678	1 381	1 380
Genova–Olbia–Arbatax	531	704	514	779
Civitavecchia–Olbia (nizka sezona)	1 094	617	2 043	1 526
Neapelj–Cagliari	260	607	1 533	1 773
Palermo–Cagliari	489	998	1 489	1 284
Trapani–Cagliari	305	ukinjena	475	ukinjena
Civitavecchia–Cagliari–Arbatax	427	891	847	1 051
Termoli–otočje Tremiti	146	204	65	31
	Povprečno število potnikov na plovbo		Povprečna količina tovora na plovbo	
Poti za tovorni promet:	2010	2018	2010	2018
Livorno–Cagliari	3	2	2 046	2 925
Neapelj–Cagliari	3	ukinjena	1 339	ukinjena
Ravena–Catania	14	11	2 594	6 498

[1] Skupno število potnikov, deljeno s skupnim številom povratnih plovb v obdobju.
[2] Skupna količina tovora (v dolžinskih metrih), deljena s skupnim številom povratnih plovb v obdobju.

(340) Da bi Italija nadalje dokazala, da so uporabniki še naprej povpraševali po storitvah, ko jih je na podlagi nove pogodbe začela opravljati družba CIN, je predložila tudi združene statistične podatke do konca leta 2018. Podatki v preglednici 5 kažejo, da je družba CIN od leta 2013 oziroma 2014 dalje prepeljala več potnikov, avtomobilov in tovora kot družba Tirrenia leta 2010 oziroma 2011 (glej uvodno izjavo 338). To potrjuje, da so uporabniki še naprej povpraševali po storitvah in da se je povpraševanje celo znatno povečalo, odkar je javne storitve začela opravljati družba CIN. Nazadnje, iz analize statističnih podatkov po posameznih poteh za vsako leto do konca leta 2018 ni bilo razvidno, da uporabniki ne bi več povpraševali po storitvah na posameznih poteh. Za primer so v preglednici 4 navedeni statistični podatki po posameznih poteh za leto 2018. Komisija zaradi jedrnatosti ne navaja podatkov za druga leta, v katerih je opravljala storitev družba CIN.

Preglednica 5

Statistični podatki za obdobje 2012–2018 (mešane in tovorne poti, na katerih je javne storitve opravljala družba CIN)

	Št. prepeljanih potnikov	Št. prepeljanih vozil	Prepeljani tovor (v dolžinskih metrih)
2012 (julij–december)	473 614	118 322	1 132 682
2013	952 323	236 329	2 764 507
2014	1 026 140	261 201	3 039 598
2015	1 112 603	285 853	3 696 237
2016	1 256 403	313 555	3 312 393
2017	1 160 782	279 827	3 604 775
2018	1 071 931	251 300	3 607 283

(341) Komisija meni, da navedeni statistični podatki (glej uvodne izjave 338 do 340) jasno kažejo, da obstaja dejansko povpraševanje po storitvah potniškega in tovornega prometa na vsaki od 12 zadevnih poti, na katerih se opravlja javna storitev. Zato se lahko ugotovi, da te storitve obravnavajo dejanske potrebe javnosti in zadoščajo dejanskemu povpraševanju uporabnikov.

(2) **Obstoj nedelovanja trga**

(342) V skladu z odstavkom 48 sporočila o storitvah splošnega gospodarskega pomena „ni ustrezno s posebnimi zahtevami opravljanja javne storitve pogojevati dejavnosti, ki jo podjetja, ki poslujejo pod običajnimi tržnimi pogoji, že opravljajo oziroma bi jo lahko opravljala zadovoljivo in pod pogoji, kot so cena, objektivne kakovostne lastnosti, kontinuiteta in dostop do storitve, ki so skladni z javnim interesom, kakor ga opredeli država članica“ ([112]). Zato mora Komisija preučiti, ali bi bila storitev neustrezna, če bi bilo njeno zagotavljanje prepuščeno zgolj tržnim silam, in sicer ob upoštevanju zahtev javne službe, ki jih je na podlagi nove pogodbe naložila država članica. V odstavku 48 sporočila o storitvah splošnega gospodarskega pomena je v zvezi s tem navedeno, da je „ocena Komisije omejena na preverjanje, ali je država članica naredila očitno napako“.

(343) Komisija ugotavlja, da so v obdobju do sklenitve nove pogodbe z družbo CIN drugi gospodarski subjekti zagotavljali trajektne storitve na nekaterih poteh, zajetih v novo pogodbo, čeprav ne nujno vse leto in enako pogosto. Na podlagi konkurenčnih razmer do datuma pooblastitve 18. julija 2012 (kot je opisano v uvodni izjavi 34) in pripomb zainteresiranih strani (glej oddelek 5) bo Komisija za vsako od zadevnih poti ocenila, ali so storitve, ki so jih zagotavljali drugi gospodarski subjekti, enakovredne storitvam, ki jih mora na podlagi nove pogodbe opravljati družba CIN.

(344) Čeprav nova pogodba nalaga posebne obveznosti javne službe v zvezi s tarifami, ki jih je treba zaračunavati (vključno z znižanimi prevozninami za prebivalce otokov), Italija potrebe po javni storitvi ni utemeljila s trditvijo, da mora družba CIN na zadevnih poteh ohranjati nižje prevoznine od tistih, ki jih zaračunavajo drugi gospodarski subjekti. Komisija zato ni izvedla primerjalne analize prevoznin, ki jih na zadevnih poteh zaračunavajo vsi gospodarski subjekti. Med preiskavo je Italija trdila, da v primerih, kjer drugi gospodarski subjekti zagotavljajo trajektne storitve na poteh, na katerih družba CIN opravlja storitve v okviru sistema javnih storitev, te konkurenčne storitve ne bi v celoti izpolnjevale obveznosti javne službe, določene v novi pogodbi. Zlasti bi se te obveznosti razlikovale v smislu neprekinjenosti in pogostosti v celem letu, ne bi bile enakovredne (v smislu pristanišč ali vrste storitve, npr. izključno tovorni promet namesto mešane storitve) ali ne bi bile enako kakovostne. Komisija se bo zato osredotočila na morebitne razlike v smislu neprekinjenosti, rednosti, zmogljivosti in kakovosti (glej uvodno izjavo 329).

(345) Komisija najprej ugotavlja, da do datuma pooblastitve družbe CIN noben drug gospodarski subjekt ni zagotavljal mešanih storitev na petih od devetih poti, na katerih so se opravljale mešane storitve in ki so zajete v novo pogodbo. Natančneje:

— Civitavecchia–Cagliari–Arbatax: družba Tirrenia je bila edini gospodarski subjekt, ki je na tej poti zagotavljal dnevno mešano storitev. Komisija ni niti prejela niti našla dokazov za trditev družbe Pan Med (glej opombo 87), da naj bi družba Moby zagotavljala tedensko povezavo med Civitavecchio in Cagliarijem. Tudi če bi družba Moby dejansko bila dejavna na tej poti, *quod non*, njena ponudba ne bi zadostovala za izpolnitev potrebe po javni storitvi v zvezi s rednostjo (tj. tedenska storitev ni enakovredna dnevni povezavi) in ne bi izpolnjevala zahteve po zagotovitvi povezave do Arbataxa. Komisija zato ugotavlja, da Italija ni naredila očitne napake, ker je menila, da je na tej poti za mešane storitve obstajalo nedelovanje trga.

— Neapelj–Cagliari: družba Tirrenia je bila edini gospodarski subjekt, ki je na tej poti zagotavljal mešano storitev. Družba Pan Med je v svojem odgovoru na sklep iz leta 2012 (glej opombo 87) navedla, da je družba Grimaldi opravljala tovorni promet med Salernom in Cagliarijem. Vendar Komisija ugotavlja, da izključno tovorni promet ne more izpolnjevati potrebe po javni storitvi v zvezi s potniki in avtomobili, ne glede na morebitne druge razlike v zvezi s posebnimi zahtevami, ki na podlagi nove pogodbe veljajo za družbo CIN. Italija zato ni naredila očitne napake, ker je menila, da je na tej poti za mešane storitve obstajalo nedelovanje trga.

([112]) Glej sodbo Sodišča z dne 20. februarja 2001, Analir in drugi, C-205/99, ECLI:EU:C:2001:107, točka 71.

— Palermo–Cagliari: družba Tirrenia je bila edini gospodarski subjekt, ki je na tej poti zagotavljal mešano storitev. Družba Pan Med je v svojem odgovoru na sklep iz leta 2012 (glej opombo 87) navedla, da je družba Grimaldi med tema pristaniščema opravljala tovorni promet. Vendar Komisija ugotavlja, da izključno tovorni promet ne more izpolnjevati potrebe po javni storitvi v zvezi s potniki in avtomobili, ne glede na morebitne druge razlike v zvezi s posebnimi zahtevami, ki na podlagi nove pogodbe veljajo za družbo CIN. Italija zato ni naredila očitne napake, ker je menila, da je na tej poti za mešane storitve obstajalo nedelovanje trga.

— Trapani–Cagliari: družba Tirrenia je bila edini gospodarski subjekt, ki je na tej poti zagotavljal mešano storitev. Družba Pan Med je v svojem odgovoru na sklep iz leta 2012 (glej opombo 87) navedla, da je družba Grimaldi med tema pristaniščema opravljala tovorni promet. Vendar Komisija ugotavlja, da izključno tovorni promet ne more izpolnjevati potrebe po javni storitvi v zvezi s potniki in avtomobili, ne glede na morebitne druge razlike v zvezi s posebnimi zahtevami, ki na podlagi nove pogodbe veljajo za družbo CIN. Italija zato ni naredila očitne napake, ker je menila, da je na tej poti za mešane storitve obstajalo nedelovanje trga.

— Termoli–otočje Tremiti: družba Tirrenia je bila edini gospodarski subjekt na tej poti. Komisija zato ugotavlja, da Italija ni naredila očitne napake, ker je menila, da je na tej poti za mešane storitve obstajalo nedelovanje trga.

(346) Na preostalih štirih poteh za mešane storitve, ki so zajete v novo pogodbo, so poleg družbe Tirrenia mešane storitve zagotavljali tudi drugi gospodarski subjekti. Komisija kljub temu meni, da Italija ni naredila očitne napake, ker je menila, da je na teh štirih poteh obstajalo nedelovanje trga. Storitve, ki jih opravljajo drugi gospodarski subjekti, zlasti ne zadostijo v celoti potrebi po javni storitvi, ki jo je Italija opredelila v novi pogodbi, in sicer zaradi razlogov, navedenih v nadaljevanju:

— Genova–Porto Torres: edini gospodarski subjekt, ki je v zadevnem obdobju opravljal storitve na tej poti vse leto, tj. Grandi Navi Veloci (glej uvodni izjavi 266 in 267), je v nizki sezoni zagotavljal le tri tedenske odhode. V skladu z novo pogodbo pa mora družba CIN opravljati dnevno storitev (ponoči) iz obeh pristanišč. Ponudba družbe Grandi Navi Veloci torej ni zadostovala za izpolnitev potrebe po javni storitvi v zvezi z rednostjo v nizki sezoni. Komisija opozarja, da se je nadomestilo za javne storitve dodelilo družbi CIN samo za opravljanje storitve na tej poti v nizki sezoni, tj. ko obstaja nedelovanje trga. Zato sklicevanja družbe Pan Med (glej uvodno izjavo 253) na prisotnost družbe Grandi Navi Veloci na tej poti ni mogoče sprejeti kot dokaz, da je ponudba na trgu zadostovala potrebi po javni storitvi.

— Civitavecchia–Olbia: edini gospodarski subjekt, ki je vsaj del zadevnega obdobja opravljal storitve na tej poti vse leto, tj. SNAV, je leta 2008 zagotavljal samo tri tedenske odhode v nizki sezoni. V skladu z novo pogodbo pa mora družba CIN v nizki sezoni opravljati dnevno storitev (čez noč) iz obeh pristanišč. Čeprav se zdi, da je družba SNAV nato povečala pogostost svojih storitev v nizki sezoni, jih je od maja 2011 dalje prenehala opravljati na tej poti, njena naslednica družba Grandi Navi Veloci pa se je odločila, da bo to storitev opravljala še naprej le v visoki sezoni. Ponudba družbe SNAV in prisotnost nekaterih drugih gospodarskih subjektov v visoki sezoni (glej uvodno izjavo 34) torej ne zadostujeta za izpolnitev potrebe po javni storitvi, in sicer v smislu rednosti in neprekinjenosti storitve v nizki sezoni. Sklicevanje družbe Grimaldi (glej uvodno izjavo 274) na prisotnost družbe Moby na tej poti ne more spremeniti te sklepne ugotovitve, saj je družba Moby opravljala storitve samo v visoki sezoni. Komisija opozarja, da se je nadomestilo za javne storitve dodelilo družbi CIN samo za opravljanje storitve na tej poti v nizki sezoni, tj. ko obstaja nedelovanje trga.

— Neapelj–Palermo: edini gospodarski subjekt, ki je v zadevnem obdobju opravljal storitve na tej poti vse leto, tj. SNAV (v nekaterih letih v sodelovanju z družbo Grandi Navi Veloci, glej uvodno izjavo 266), je zagotavljal dnevne storitve z večernimi odhodi iz obeh pristanišč v visoki in nizki sezoni. Načeloma ta pogostost ustreza zahtevam iz nove pogodbe. Vendar podatki, ki so jih predložili italijanski organi, kažejo znatno razliko v neprekinjenosti storitve, ki jo je zagotavljala družba SNAV, in storitve, ki jo je zagotavljal takratni izvajalec javnih storitev, tj. družba Tirrenia. Natančneje, v obdobju 2009–2012 je družba SNAV na tej poti odpovedala 76 plovb, družba Tirrenia pa je odpovedala samo 19 plovb (tj. štirikrat manj). Poleg tega je družba SNAV 19 od teh 76 plovb odpovedala zaradi praznikov, preostalih 57 pa zaradi neugodnih vremenskih razmer. Čeprav je družba Tirrenia imela skoraj isti čas odhoda, je zaradi neugodnih vremenskih razmer odpovedala le pet plovb (ali enajstkrat manj kot družba SNAV). Razlog za preostale odpovedi družbe Tirrenia je bila višja sila, in sicer je sedem plovb odpovedala zaradi stavke osebja, sedem pa zaradi tehničnih težav. Italija je nadalje trdila, da družba SNAV ne bi izpolnila zahtev glede kakovosti, določenih v novi pogodbi, saj je na tej poti opravljala storitev s plovili, ki so bila zgrajena leta 1973, 1974, 1980 in samo v enem primeru leta 1989. Družba Tirrenia in pozneje družba CIN pa sta uporabljali novejše ladje (ki so bile zgrajene v letih 1999 in 2000). Ko je družba GNV

leta 2011 začela opravljati storitve na tej poti (v sodelovanju z družbo SNAV), je uporabljala plovila, zgrajena leta 1974 in 1978, ter dve plovili, zgrajeni leta 1989 (glej uvodno izjavo 267). Komisija meni, da je Italija na podlagi teh razlogov pravilno sklenila, da družba SNAV ne bi mogla zadovoljivo zagotoviti neprekinjenosti, rednosti in kakovosti storitve na tej poti, zato ni naredila očitne napake, ker je za opravljanje storitev na tej poti pooblastila družbo CIN. Komisija opozarja, da je bilo nadomestilo za javne storitve dodeljeno družbi CIN samo za opravljanje storitev na tej poti v nizki sezoni (ko je verjetnost neugodnih vremenskih razmer največja), ampak da družba CIN opravlja storitve enako pogosto tudi v visoki sezoni, vendar brez tega nadomestila (še vedno pa zanjo veljajo omejitve tarif). Zato sklicevanje družbe Pan Med (glej uvodno izjavo 253) na prisotnost družbe SNAV (od leta 2011 skupaj z družbo Grandi Navi Veloci) na tej poti ni mogoče sprejeti kot dokaz, da je ponudba na trgu zadostovala za izpolnitev potreb po javni storitvi v smislu neprekinjenosti, rednosti in kakovosti. Nazadnje, zaradi trditve družbe Pan Med, da je nameravala opravljati storitev na poti Gaeta–Termini Imerese (glej uvodno izjavo 260), ki bi bila enakovredna poti Neapelj–Palermo, ni mogoče ovreči te sklepne ugotovitve. Družba Pan Med je namreč svoje načrte navedla v dopisu iz aprila 2013 in iz dokazov, ki jih je predložila, je razvidno, da si je prizadevala za pridobitev potrebnih dovoljenj za opravljanje storitev na tej poti šele več mesecev po tem, ko je bila družba CIN pooblaščena za opravljanje storitve splošnega gospodarskega pomena (tj. julija 2012). Družba Pan Med ni trdila, da je dejansko začela opravljati storitve na poti Gaeta–Termini Imerese. V vsakem primeru na datum pooblastitve Italija ni naredila očitne napake, ko je menila, da obstaja nedelovanje trga na poti Neapelj–Palermo, ker družba Pan Med še ni vložila prošnje za začetek opravljanja storitev in ker storitve, ki so jih zagotavljali družbi SNAV in Grandi Navi Veloci, niso zadostovale za potrebe po javni storitvi v smislu neprekinjenosti, rednosti in kakovosti.

— Genova–Olbia–Arbatax: v zadevnem obdobju je družba Moby opravljala storitev med Genovo in Olbio le del leta (večino let od sredine marca do sredine oktobra). Trditev družbe Pan Med, da je družba Moby zagotavljala to povezavo vse leto (glej opombo 87), ni podprta z dokazi. Sklicevanje družbe Grimaldi (glej uvodno izjavo 274) na prisotnost družbe Moby na tej poti torej ni mogoče šteti kot dokaz za to, da nedelovanje trga ne obstaja. Družba GNV (glej uvodno izjavo 266) je podobno opravljala storitev med Genovo in Olbio le v visoki sezoni. Družba CIN pa mora v skladu z novo pogodbo opravljati storitev med Genovo in Olbio najmanj trikrat na teden vse leto. Poleg tega je v novi pogodbi določena tudi povezava do Arbataxa (dvakrat na teden), ki je ne zagotavlja noben drug gospodarski subjekt. Ponudba družb Moby in GNV torej ni zadostovala za izpolnitev potrebe po javni storitvi, zlasti v smislu neprekinjenosti in rednosti.

(347) Na dveh od treh tovornih poti noben drug gospodarski subjekt ni zagotavljal tovornega prometa, medtem ko storitve, ki jih drug gospodarski subjekt opravlja na tretji tovorni poti, ne izpolnjujejo v celoti zahtev iz nove pogodbe. Natančneje:

— Livorno–Cagliari ([113]): v zadevnem obdobju so drugi gospodarski subjekti (npr. družba Moby, kot je poudarila družba Pan Med, glej uvodno izjavo 253) na tej poti zagotavljali le en odhod na teden. V skladu z novo pogodbo pa mora družba CIN opravljati tovorni promet med tema pristaniščema vsaj petkrat tedensko. Ponudba drugih gospodarskih subjektov torej ni zadostovala za izpolnitev potrebe po javni storitvi v smislu rednosti.

— Neapelj–Cagliari: družba Tirrenia je bila edini gospodarski subjekt, ki je na tej poti zagotavljal tovorni promet. Družba Pan Med je v svojem odgovoru na sklep iz leta 2012 navedla, da je družba Grimaldi opravljala tovorni promet med Salernom in Cagliarijem. Čeprav sta pristanišči v Neaplju in Salernu oddaljeni le približno 50 kilometrov po cesti, italijanski organi trdijo, da ju ni mogoče šteti za zamenljivi. Italija poudarja, da je v direktivi odbora CIPE, ki je del pravne podlage za nadomestilo za javne storitve, ki se ocenjuje, navedeno, da je eden od ciljev sporazumov o izvajanju javne storitve (vključno z novo pogodbo z družbo CIN) zagotoviti povezave, ki lahko zmanjšajo breme prometa motornih vozil na že zasičenih glavnih cestah v polotoškem delu države. Po mnenju italijanskih organov tovorni promet, ki se opravlja iz Neaplja, prispeva k temu cilju, saj so ceste med Neapljem in Salernom zasičene. Glede na navedeno Komisija tudi ugotavlja, da je proti Italiji predložila zadevo Sodišču zaradi neskladnosti z Direktivo 2008/50/ES o kakovosti zraka ([114]). Zmanjševanje zastojev na cestah lahko zagotovo prispeva k izboljšanju kakovosti zraka. Ne glede na morebitne druge razlike v zvezi s posebnimi zahtevami, ki na podlagi nove pogodbe veljajo za družbo CIN, Komisija meni, da bi Italija na podlagi teh elementov lahko ugotovila, da tovorni promet, ki se opravlja iz Salerna, ni enakovreden temu, ki se zahteva na podlagi nove pogodbe, in zato ni naredila očitne napake, ko je menila, da na poti Neapelj–Cagliari obstaja nedelovanje trga.

([113]) V novi pogodbi je navedeno, da se lahko ta povezava namesto iz Livorna zagotavlja tudi iz Genove, vendar ta možnost ni bila nikoli uporabljena v praksi.

([114]) Za več informacij glej: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/sl/IP_18_3450.

— Ravena–Catania: do datuma pooblastitve družbe CIN je bila družba Tirrenia edini gospodarski subjekt, ki je na tej poti zagotavljal tovorni promet. Družba Pan Med je v svojem odgovoru na sklep iz leta 2012 navedla, da je družba Grimaldi začela opravljati tovorni promet med tema pristaniščema ob koncu leta 2012. Družba Pan Med je tudi navedla (glej uvodno izjavo 260), da je načrtovala opravljanje storitev na poti Augusta–Ravena, ki bi bila enakovredna poti Catania–Ravena. Družba Pan Med je svoje načrte navedla v dopisu iz aprila 2013 in iz dokazov, ki jih je predložila, je razvidno, da si je prizadevala za pridobitev potrebnih dovoljenj za opravljanje storitev na tej poti šele novembra 2012. Družba Pan Med ni dokazala, da je dejansko začela opravljati storitev na poti Augusta–Ravena. Italija v vsakem primeru ni naredila očitne napake, ker je menila, da je na tej tovorni poti obstajalo nedelovanja trga, saj na datum pooblastitve niso bili na njej prisotni nobeni drugi gospodarski subjekti ([115]).

(348) Ob upoštevanju navedenega Komisija ugotavlja, da na datum pooblastitve zgolj tržne sile niso bile nezadostne za izpolnitev potreb po javni storitvi. Družba CIN je bila dejansko edini gospodarski subjekt na več poteh, na drugih poteh pa storitve, ki so jih opravljali drugi gospodarski subjekti, niso bile enakovredne v smislu neprekinjenosti, rednosti, zmogljivosti in kakovosti, zato niso v celoti zadostile potrebam po javni storitvi, ki jih je Italija opredelila v novi pogodbi.

(3) **Najmanj škodljiv pristop**

(349) Komisija ugotavlja, da so se italijanski organi odločili, da bodo raje sklenili javno naročilo storitev z enim gospodarskim subjektom (družbo CIN), kot da bi naložili obveznosti javne službe vsem gospodarskim subjektom, ki jih je zanimalo opravljanje storitev na zadevnih poteh. Na podlagi informacij, ki jih je predložila Italija, se Komisija strinja, da povpraševanju uporabnikov (kot je opisano zgoraj, glej uvodne izjave 333 do 341) ne bi bilo mogoče zadostiti z naložitvijo obveznosti javne službe. Družba CIN je namreč na več poteh edini gospodarski subjekt (glej npr. uvodno izjavo 345), na poteh, kjer ni, pa ponudba, ki jo zagotavljajo drugi gospodarski subjekti, ne izpolnjuje (vseh) zahtev glede rednosti, neprekinjenosti in kakovosti. Poleg tega se z opravljanjem storitev na večini poti (če ne na vseh) zlasti v nizki sezoni ustvarja izguba, zato se brez nadomestila za javne storitve najverjetneje sploh ne bi opravljale. Družba Ecorys je v svojem poročilu ugotovila podobno (glej uvodno izjavo 98). Komisija je prav tako seznanjena s trditvijo Italije, da je bila odločitev za javno naročilo storitev potrebna tudi zaradi privatizacije družbe Tirrenia. Natančneje, Italija trdi, da je oddaja sredstev družbe Tirrenia na podlagi javnega naročila storitev skupaj z novo pogodbo omogočila, (i) da se je zagotovila neprekinjenost pomorske javne storitve, (ii) da se je povečala vrednost za državo in (iii) da so se ohranila delovna mesta. Zaradi teh razlogov se je Komisija strinjala (glej uvodno izjavo 114), da Italija odda poslovno vejo družbe Tirrenia na podlagi javnega naročila storitev skupaj z novo pogodbo. S tem je Komisija tudi priznala, kar v tem sklepu znova priznava, da se Italija ni mogla zanašati na obveznosti javne službe, ki bi veljale za vse gospodarske subjekte, ampak da je raje sklenila javno naročilo storitev samo z družbo CIN.

Sklepna ugotovitev

(350) Na podlagi navedene ocene Komisija ugotavlja, da Italija ni naredila očitne napake, ko je storitve, za katere je pooblastila družbo CIN, opredelila kot storitve splošnega gospodarskega pomena. Dvomi, ki jih je Komisija izrazila v sklepu iz leta 2012, so torej odpravljeni.

(351) Da bi Komisija ugotovila, ali je izpolnjeno prvo merilo iz sodbe v zadevi Altmark, mora še vedno preveriti, ali je bila družba CIN pooblaščena za obveznosti javne službe, ki so bile jasno opredeljene. Komisija v zvezi s tem ugotavlja, da so obveznosti javne službe jasno opisane v novi pogodbi in njenih prilogah (ki na primer vključujejo specifikacije ladij za vsako pot). Pravila, ki urejajo nadomestilo, so podobno podrobno opisana v pogodbi, zakonu iz leta 2009 in direktivi odbora CIPE. V novi pogodbi je tudi jasno določeno njeno trajanje (osem let), družba CIN je opredeljena kot izvajalec javne storitve ter navedene so ureditve za preprečevanje in vračilo morebitnega prekomernega nadomestila (glej tudi uvodno izjavo 365). Komisija zato ugotavlja, da je izpolnjeno prvo merilo iz sodbe v zadevi Altmark.

([115]) Zaradi celovitosti Komisija ugotavlja, da bi Italija, tudi če bi bila seznanjena (in to se ni niti trdilo niti pokazalo) z nameni družbe Grimaldi ali Pan Med glede začetka opravljanja storitve na tej poti, lahko še vedno sklenila, da storitve družbe Grimaldi ali Pan Med ne bi zadostovale za izpolnitev potreb po javni storitvi (npr. ker ne bi bile enakovredne v smislu pristanišč, v katerih se opravljajo storitve, kakovosti ali zmogljivosti, ki bi ju zagotovili, ali ker ni bi mogli zagotoviti neprekinjenosti in rednosti te storitve).

Prednostni privez

(352) Člen 19-*ter*(21) zakona iz leta 2009 jasno določa, da je prednostni privez potreben za zagotavljanje ozemeljske kontinuitete z otoki in v okviru obveznosti javne službe, ki jih izpolnjujejo družbe nekdanje skupine Tirrenia, vključno z družbo Tirrenia. Če družbe, ki so pooblaščene za obveznosti javne službe, ne bi imele prednostnega priveza, bi (včasih) dejansko morale čakati, da pridejo na vrsto za pristanek, kar bi povzročilo zamude, to pa bi izničilo namen zagotavljanja zanesljive in praktične povezave za državljane. Redni vozni redi so dejansko potrebni za izpolnjevanje potreb prebivalcev otokov po mobilnosti in prispevanje h gospodarskemu razvoju zadevnih otokov. Glede na to, da so v novi pogodbi navedene posebne obveznosti glede voznih redov za odhode na poteh, na katerih se opravlja javna storitev, prednostni privez prispeva k zagotavljanju, da pristanišča dodelijo priveze in časovni razpored privezov tako, da lahko izvajalec javne storitve izpolnjuje svoje obveznosti javne službe. Ta prednostni privez se je prenesel na družbo CIN, ko je pridobila poslovno vejo družbe Tirrenia. Glede na navedeno Komisija meni, da se je ta ukrep dodelil družbi CIN, da bi lahko izpolnjevala svoje obveznosti javne službe, ki pomenijo resnično storitev splošnega gospodarskega pomena (glej uvodno izjavo 350). Poleg tega so italijanski organi potrdili, da se prednostni privez uporablja samo za storitve, ki se zagotavljajo v okviru sistema javnih storitev (in ne na primer, ko družba CIN opravlja storitev na poteh na komercialni podlagi v visoki sezoni). Zato je prednostni privez tudi skladen s prvim merilom iz sodbe v zadevi Altmark.

7.1.3.2. Drugo merilo iz sodbe v zadevi Altmark

(353) Komisija želi spomniti, da je v sklepu iz leta 2012 (glej uvodno izjavo 205) zavzela predhodno stališče, da je drugo merilo iz sodbe v zadevi Altmark izpolnjeno.

(354) Ob upoštevanju tega Komisija ugotavlja, da so bila merila, na podlagi katerih je bil opravljen izračun nadomestila, v skladu z drugim merilom iz sodbe Altmark določena vnaprej in upoštevajo zahteve po preglednosti.

(355) Natančneje, merila, na podlagi katerih je bilo izračunano nadomestilo, so podrobno pojasnjena v direktivi odbora CIPE in so bila uporabljena v novi pogodbi (in prilogah k tej pogodbi), najvišji zneski nadomestil pa so določeni v zakonu iz leta 2009. Metoda izračuna nadomestila, vključno na primer z upoštevanjem stroškovnih elementov, je podrobno opisana v direktivi odbora CIPE. Ker prednostni privez ne pomeni finančnega nadomestila za družbo CIN, Komisija meni, da je ta ukrep skladen z drugim merilom iz sodbe v zadevi Altmark.

(356) Komisija zato ugotavlja, da je izpolnjeno drugo merilo iz sodbe v zadevi Altmark.

7.1.3.3. Tretje merilo iz sodbe v zadevi Altmark

(357) V skladu s tretjim merilom iz zadeve Altmark nadomestilo, prejeto za opravljanje storitve splošnega gospodarskega pomena, ne sme presegati tistega, kar je nujno za kritje vseh ali dela stroškov, ki so nastali zaradi izpolnjevanja obveznosti javne službe, pri čemer je treba upoštevati realizirane prejemke in razumen dobiček za izpolnjevanje teh obveznosti.

(358) Vendar v sodbi v zadevi Altmark razumen dobiček ni natančno opredeljen. V skladu s sporočilom o storitvah splošnega gospodarskega pomena razumen dobiček pomeni stopnjo donosa kapitala, ki bi jo v celotnem obdobju pooblastitve potrebovalo povprečno podjetje, ki razmišlja o tem, ali naj opravlja storitev splošnega gospodarskega pomena, pri čemer bi upoštevalo stopnjo tveganja. Stopnja tveganja je odvisna od zadevnega sektorja, vrste storitve in značilnosti mehanizma nadomestila.

(359) Komisija je v sklepu iz leta 2012 izrazila dvome glede sorazmernosti nadomestila, plačanega družbi CIN. Komisija je zlasti zavzela predhodno stališče, da 6,5-odstotna premija za tveganje ni izražala ustrezne stopnje tveganja ob upoštevanju dejstva, da družba CIN na prvi pogled ne prevzema tveganj, ki so običajno povezana z opravljanjem takšnih storitev. Natančneje, stroškovni elementi, ki se upoštevajo za namene izračuna nadomestila, vključujejo vse stroške, povezane z zagotavljanjem storitve, upoštevane pa so tudi na primer spremembe v stroških goriva. Komisija je zato v tej fazi menila, da je družba CIN morda prejela prekomerno nadomestilo.

(360) Komisija ugotavlja, da se zdi, da nekateri vidiki metode izračuna nadomestila, kot je določeno v novi pogodbi, dejansko zmanjšujejo komercialno tveganje družbe CIN. Zlasti se najvišje prevoznine, ki jih lahko zaračunava družba CIN, vsako leto prilagodijo tako, da upoštevajo inflacijo in izražajo spremembe v stroških goriva. Nova pogodba vsebuje tudi nekatere določbe (glej uvodno izjavo 107), katerih namen je ohraniti gospodarsko-finančno

ravnovesje javne storitve. Če nadomestilo za javne storitve ne bi zadostovalo za kritje stroškov storitev, za katere je bila družba pooblaščena na podlagi pogodbe, te odločbe omogočajo predvsem pregled (i) obsega teh storitev, (ii) načina zagotavljanja storitev (npr. vrste ladij) ali (iii) najvišjih prevoznin.

(361) Vendar za navedene določbe veljajo številne omejitve. Predvsem gospodarsko-finančno ravnovesje javne storitve se v skladu s členom 8 nove pogodbe pregleda le vsaka tri leta. Če ta pregled pokaže, da nadomestilo ne zadostuje za kritje stroškov javne storitve, se lahko družba CIN in italijanski organi dogovorijo le o uvedbi sprememb za naslednje triletno obdobje. Če so iz prihodkov ali stroškov javne storitve razvidne nepredvidene strukturne razlike, ki so za več kot 3 % višje ali nižje od vrednosti, določenih v novi pogodbi, lahko strani v skladu s členom 9 te pogodbe zahtevata pregled gospodarsko-finančnega ravnovesja (ob upoštevanju več pogojev). V skladu z obema členoma so morebitne take spremembe rezultat postopka pogajanj in družba CIN mora še naprej opravljati javno storitev brez sprememb, dokler ni dosežen dogovor. Zato je družba CIN delno izpostavljena tveganju, da nadomestilo ne bo zadostovalo za kritje stroškov izvajanja storitve. Čeprav se člena 8 in 9 nove pogodbe lahko uporabita za ponovno vzpostavitev gospodarsko-finančnega ravnovesja, se to izvede samo za naprej in sprememb ni mogoče izvesti retroaktivno.

(362) Kot je pojasnjeno zgoraj (glej uvodno izjavo 42), direktiva odbora CIPE predvideva, da naj bi se donos kapitala določil s 6,5-odstotno premijo za tveganje, in sicer na podlagi formule za tehtano povprečje stroškov kapitala (WACC). Vendar je Italija med formalno preiskavo (glej uvodno izjavo 180) pojasnila, da je bila sprejeta odločitev o poenostavitvi izračuna, tako da se je uporabila 6,5-odstotna pavšalna stopnja donosa kapitala, ker je bil z zakonom iz leta 2009 znesek nadomestila omejen. Italijanski organi so tudi dokazali, da bi v primeru uporabe celotne metodologije, kot je določena v direktivi odbora CIPE, lahko donos kapitala, vsaj v nekaterih letih, presegel 6,5 %. Italija zato meni, da je njen poenostavljen pristop konzervativen in da ne omogoča, da bi družbi CIN bilo plačano višje nadomestilo od tega, ki je določeno v direktivi odbora CIPE.

(363) Ob upoštevanju navedenega je Komisija primerjala 6,5-odstotni donos vloženega kapitala, ki je bil uporabljen za družbo CIN, z mediano donosa vloženega kapitala, ki ga je leta 2011 ustvarila referenčna skupina (leto pred pooblastitvijo družbe CIN). Referenčna skupina je sestavljena iz izbranih trajektnih prevoznikov, ki so zagotavljali pomorske povezave znotraj Italije ali med Italijo in drugimi državami članicami ([116]). Analiza kaže, da je donos vloženega kapitala, uporabljenega za družbo CIN, tik pod mediano donosa, ki ga je ustvarila referenčna skupina. Ta primerjava ponazarja, da v letu pred pooblastitvijo družbe CIN 6,5-odstotni donos kapitala ni bil nerazumen.

(364) Kot ugotavlja Komisija, je najpomembneje, da ne glede na znesek, do katerega bi bila družba CIN upravičena na podlagi navedene metodologije (vključno z donosom kapitala), družba CIN ne more nikoli prejeti več od najvišjega zneska, ki je določen v zakonu iz leta 2009 (tj. 72 685 642 EUR). Ta znesek, ki je bil določen leta 2009 in ni bil nikoli usklajen z inflacijo, je bil najverjetneje konzervativen, saj je bil skoraj 10 % nižji od zneska, ki ga je družba Tirrenia potrebovala za opravljanje storitve v tistem letu ([117]). Dejanski podatki za obdobje 2012–2018 v preglednici 6 kažejo, da nadomestilo za javne storitve v nobenem letu razen enega (2015) ni zadostovalo za kritje neto stroškov storitve, vključno s 6,5-odstotnim donosom kapitala. Komisija v skladu z odstavkom 47 okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011 ocenjuje, ali je bilo v celotnem obdobju trajanja pogodbe plačano prekomerno nadomestilo. Za obdobje 2012–2018 je družba CIN prejela približno 47 milijonov EUR manj od zneska, izračunanega po metodologiji, ki vključuje 6,5-odstotni donos. Ta podatek potrjuje, da določbe o pregledu iz nove pogodbe ne ščitijo družbe CIN pred vsemi tveganji, povezanimi z opravljanjem javne storitve. Obseg javne storitve je bil avgusta 2014 sicer spremenjen (glej uvodno izjavo 103), in sicer je za to zaprosila družba CIN na podlagi člena 9 nove pogodbe, vendar to ni vplivalo na to, da ji je bilo do tega meseca plačano nezadostno nadomestilo. Čeprav so se rezultati v nekaterih od naslednjih let izboljšali, je realiziran donos kapitala družbe CIN v celotnem obdobju (do leta 2018) znašal le približno 3,4 % ([118]), ne pa 6,5 %, kot je Italija prvotno predvidela.

([116]) Natančneje iz družb Minoan Lines Shipping, La Méridionale, Moby, Grandi Navi Veloci, Liberty Lines, skupine Grimaldi, Corsica Ferries, SNAV in Caronte & Tourist. Družbe nekdanje skupine Tirrenia (npr. Caremar, Toremar) so bile iz referenčne skupine izključene.

([117]) Komisija želi spomniti, da je leto 2009 bilo zadnje leto, ko je družba Tirrenia poslovala pod običajnimi pogoji (tj. se zanjo še ni začel postopek izredne uprave).

([118]) Skupni znesek nadomestila, ki ga je družba CIN prejela v obdobju 2012–2018, je enak neto stroškom, ki so nastali pri opravljanju javne storitve, vključno s približno 3,4-odstotnim donosom kapitala.

Preglednica 6

Neto stroški javne storitve, ki jo je v obdobju 2012–2018 opravljala družba CIN

(EUR)

Obveznosti javne službe družbe CIN	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Skupna vsota
Skupni prihodki	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
– skupni stroški	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
– amortizacija	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
= neto stroški javne storitve	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
+ donos kapitala (6,5 %)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
= upravičeno do nadomestila	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
+ dejansko nadomestilo	32 707 233	72 685 642	72 685 642	72 685 642	72 685 642	72 685 642	72 685 642	468 821 085
= prekomerno/ nezadostno nadomestilo	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	– 47 450 022

(365) Komisija nadalje pozitivno ocenjuje to, da mora družba CIN v skladu z novo pogodbo vsako leto poslati svoje izkaze o poslovanju (ki so razdeljeni po poteh in ki jih potrdi neodvisni revizor) ministrstvu za promet, da bi slednje lahko preverilo, ali je bilo morda plačano prekomerno nadomestilo. To je dodaten zaščitni ukrep za zagotovitev, da družba CIN ne more prejeti nobenega prekomernega nadomestila. Ker so ti izkazi tudi ločeni za poti, na katerih se opravlja storitev v okviru sistema javnih storitev, in poti, na katerih se opravljajo storitve na komercialni podlagi, je navzkrižno subvencioniranje slednjih dejavnosti izključeno. Italijanski organi so te izkaze o poslovanju predložili tudi za obdobje 2012–2018, zato je Komisija lahko opravila izračune v preglednici 6.

(366) Glede na zgoraj navedeno Komisija ugotavlja, da nadomestilo za javne storitve, dodeljeno družbi CIN, ne presega tistega, kar je nujno za kritje vseh ali dela stroškov, ki so nastali zaradi izpolnjevanja obveznosti javne službe, pri čemer je treba upoštevati realizirane prejemke in razumen dobiček za izpolnjevanje teh obveznosti. Natančneje, Komisija meni, da je treba 6,5-odstotno premijo za tveganje, ki je predvidena v direktivi odbora CIPE, oceniti skupaj z najvišjim zneskom nadomestila, ki je bil določen z zakonom iz leta 2009. Ob upoštevanju tega je bil donos kapitala, ki bi ga družba CIN lahko predvidela, skladen s tveganji, ki jih je imela pri opravljanju javnih storitev na podlagi nove pogodbe. Dvomi Komisije glede skladnosti s tretjim merilom iz sodbe v zadevi Altmark so torej odpravljeni.

(367) Komisija glede prednostnega priveza in morebitnega prekomernega nadomestila, ki bi lahko izhajalo iz tega priveza, navaja ugotovitve v nadaljevanju. Italija je trdila, da bi bila morebitna denarna prednost pri prednostnem privezu omejena (glej uvodno izjavo 191). Zato bi bilo tudi tveganje prekomernega nadomestila, ki izhaja iz tega ukrepa, omejeno. Če bi ta ukrep zmanjšal operativne stroške ali povečal prihodke izvajalca javne storitve, bi bilo to tudi v celoti izraženo v notranjih računovodskih izkazih gospodarskega subjekta. Zgornja analiza Komisije (glej uvodno izjavo 364) je potrdila, da družba CIN v obdobju 2012–2018 ni prejela prekomernega nadomestila. Zato Komisija ugotavlja, da je tudi prednostni privez skladen s tretjim merilom iz sodbe v zadevi Altmark.

7.1.3.4. Četrto merilo iz sodbe v zadevi Altmark

(368) To merilo je izpolnjeno, če je bil prejemnik nadomestila za opravljanje storitve splošnega gospodarskega pomena izbran v postopku za oddajo javnega naročila, ki omogoča izbiro ponudnika, zmožnega opravljati to storitev z najnižjimi stroški za skupnost, ali, če to ni mogoče, je bilo nadomestilo izračunano glede na stroške učinkovitega podjetja.

(369) V skladu z odstavkom 63 sporočila o storitvah splošnega gospodarskega pomena lahko javni organi najlažje izpolnijo četrto merilo iz sodbe v zadevi Altmark tako, da izvedejo odprt, pregleden in nediskriminatoren postopek za oddajo javnega naročila v skladu z Direktivo 2004/17/ES Evropskega parlamenta in Sveta ([119]) (v nadaljnjem besedilu: Direktiva 2004/17/ES) in Direktivo 2004/18/ES Evropskega parlamenta in Sveta ([120]) (v nadaljnjem besedilu: Direktiva 2004/18/ES).

(370) Poleg tega je v odstavku 65 sporočila o storitvah splošnega gospodarskega pomena navedeno, da je na podlagi sodne prakse Sodišča s postopkom za oddajo javnega naročila mogoče izločiti državno pomoč le, če postopek omogoča, da se izbere tisti ponudnik, ki lahko te storitve opravlja z „najnižjimi stroški za skupnost“.

(371) Komisija ugotavlja, da se je v obravnavani zadevi postopek za oddajo javnega naročila izvedel pred začetkom veljavnosti Direktive 2014/24/EU Evropskega parlamenta in Sveta ([121]) (ki se uporablja za javna naročila, oddana za opravljanje storitev pomorskega prometa) in Direktive 2014/25/EU Evropskega parlamenta in Sveta ([122]). Takrat sta se uporabljali Direktiva 2004/17/ES in Direktiva 2004/18/ES. Vendar se Direktiva 2004/17/ES ne uporablja za storitve pomorskega prometa, kot jih je zagotavljala družba Tirrenia. Člen 5 Direktive 2004/17/ES namreč jasno določa, da se uporablja samo za prometne storitve na področju železnice, avtomatiziranih sistemov, tramvajev, trolejbusov, avtobusov ali žičnic.

(372) Javna naročila, ki jih naročniki oddajo v okviru svojih storitvenih dejavnosti v pomorskem, priobalnem in rečnem prevozu, sodijo na področje uporabe Direktive 2004/18/ES, in sicer na podlagi uvodne izjave 20 navedene direktive. Storitve prevoza po vodi pa so navedene tudi v Prilogi II B k navedeni direktivi, kar pomeni ([123]), da se zanje uporabljata le člen 23 in člen 35(4) navedene direktive. To pomeni, da v skladu z Direktivo 2004/18/ES za javno naročilo storitev pomorskega prometa veljajo le obveznosti v zvezi s tehničnimi specifikacijami (člen 23) in obveznost objave obvestila o oddaji javnega naročila (po oddaji naročila, torej na koncu postopka za oddajo javnega naročila in ne na začetku: člen 35(4)). Vsa druga pravila, ki jih določa Direktiva 2004/18/ES – vključno z določbami o vsebini obvestil, ki jih je treba objaviti (člen 36(1)), in določbami o merilih za izbiro (členi 45 do 52) – se ne uporabljajo za javna naročila storitev pomorskega prometa.

(373) Poleg tega se Direktiva 2004/18/ES v nobenem primeru ne uporablja za koncesije za storitve, kot so opredeljene v členu 1(4) navedene direktive ([124]). Komisija pripominja, da za koncesije za storitve z določenim čezmejnim interesom še vedno veljajo splošna načela PDEU glede preglednosti in enakega obravnavanja.

(374) Na podlagi navedenega Komisija ugotavlja, da se lahko Direktiva 2004/18/ES uporablja le v primeru javnega naročila, ne pa tudi v primeru koncesije za storitve. Poleg tega bi se, ker se obravnavana zadeva nanaša na storitve prometa po plovnih poteh, uporabljale le nekatere zahteve iz navedene direktive. Ob upoštevanju tega Komisija meni, da se ne more zanašati le na skladnost z direktivami o javnih naročilih, da bi dokazala skladnost s četrtim merilom iz sodbe v zadevi Altmark. Zato Komisija v nadaljevanju ocenjuje, ali je bil postopek za oddajo javnega naročila, ki ga je uporabila Italija, konkurenčen, pregleden in nediskriminatoren. Komisija se bo pri tej oceni oprla na ustrezne smernice iz svojega obvestila o pojmu države pomoči ([125]) (zlasti iz odstavka 89 in naslednjih).

([119]) Direktiva 2004/17/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 31. marca 2004 o usklajevanju postopkov za oddajo javnih naročil naročnikov v vodnem, energetskem in transportnem sektorju ter sektorju poštnih storitev (UL L 134, 30.4.2004, str. 1).

([120]) Direktiva 2004/18/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 31. marca 2004 o usklajevanju postopkov za oddajo javnih naročil gradenj, blaga in storitev (UL L 134, 30.4.2004, str. 114).

([121]) Direktiva 2014/24/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 26. februarja 2014 o javnem naročanju in razveljavitvi Direktive 2004/18/ES (UL L 94, 28.3.2014, str. 65).

([122]) Direktiva 2014/25/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 26. februarja 2014 o javnem naročanju naročnikov, ki opravljajo dejavnosti v vodnem, energetskem in prometnem sektorju ter sektorju poštnih storitev ter o razveljavitvi Direktive 2004/17/ES (UL L 94, 28.3.2014, str. 243).

([123]) V skladu s členom 21 Direktive 2004/18/ES.

([124]) V členu 1(4) Direktive 2004/18/ES je določeno: „Koncesija za storitve‘ je naročilo enake vrste kakor javno naročilo storitev, z izjemo dejstva, da je razlog za opravljanje storitev bodisi samo pravica do koriščenja storitve ali ta pravica skupaj s plačilom.“

([125]) Obvestilo Komisije o pojmu državne pomoči po členu 107(1) Pogodbe o delovanju Evropske unije (UL C 262, 19.7.2016, str. 1).

Konkurenčnost in preglednost javnega naročila

(375) V odstavku 90 obvestila o pojmu države pomoči je opredeljeno, da mora biti postopek za oddajo javnega naročila konkurenčen ([126]), da lahko v postopku sodelujejo vsi zainteresirani ponudniki, ki izpolnjujejo pogoje. Poleg tega mora biti v skladu z odstavkom 91 tega obvestila postopek pregleden, da se vsem zainteresiranim ponudnikom omogoči enaka in ustrezna stopnja obveščenosti v vseh fazah postopka za oddajo javnega naročila. V tem odstavku je tudi poudarjeno, da so dostop do informacij, dovolj časa za zainteresirane ponudnike ter jasnost meril za izbiro in dodelitev vsi bistveni elementi preglednega izbirnega postopka, in navedeno je, da mora biti javno naročilo dovolj oglaševano, da ga lahko opazijo vsi morebitni ponudniki.

(376) Komisija najprej poudarja, da je v skladu z italijansko zakonodajo ([127]) izredni upravitelj imel možnost, da izvede zasebna pogajanja z morebitnimi pridobitelji, vendar v obravnavani zadevi ta možnost ni bila uporabljena. V tej zadevi je bilo odprto javno naročilo pravzaprav zaželeno za zagotovitev, da bi se poslovna veja družbe Tirrenia prodala po tržni ceni in bi bili torej prihodki od prodaje čim večji. Ker ni bilo nobenih zasebnih pogajanj za privatizacijo poslovne veje družbe Tirrenia, so dvomi, ki jih je Komisija izrazila glede te možnosti v sklepu iz leta 2011, odpravljeni.

(377) V obravnavani zadevi se je postopek za oddajo javnega naročila začel tako, da je bil razpis za prijavo interesa za pridobitev poslovne veje družbe Tirrenia objavljen v enem mednarodnem in več nacionalnih časopisih ter na izbranih strokovnih spletnih mestih (glej uvodno izjavo 70). V tem razpisu so bili „vsi, ki lahko zagotovijo neprekinjenost storitve pomorskega prometa“ pozvani, naj izrazijo svoj interes, pri čemer niso bili postavljeni nobeni dodatni pogoji. Morebitne zainteresirane strani so imele na voljo tudi dovolj časa (tj. 35 dni), da izrazijo svoj interes in si s tem omogočijo sodelovanje v nadaljnjem postopku. V naslednji fazi skrbnega pregleda v okviru tega postopka so imeli ponudniki, ki so izpolnjevali pogoje, na voljo štiri mesece, da ocenijo vse ustrezne informacije, da bi lahko ugotovili, ali želijo predložiti ponudbo za poslovno vejo družbe Tirrenia in kolikšna naj bi bila njena vrednost.

(378) Komisija ugotavlja, da je bilo v razpisu za prijavo interesa jasno navedeno, da bo poslovna veja družbe Tirrenia prodana v skladu s posebnimi pravili iz Marzanovega zakona, in sicer z izrecnim namenom, da se zagotovi neprekinjenost storitve pomorskega prometa v okviru sistema javnih storitev. Razpis se je tudi skliceval na člen 19-*ter* zakonskega odloka št. 135 z dne 25. septembra 2009, v katerem je opredeljeno, da bo ob koncu postopka za oddajo javnega naročila s kupcem družbe Tirrenia sklenjena nova pogodba. V tem členu je tudi navedeno, da taka nova pogodba ne bo trajala več kot osem let, in opisano, kaj mora vsebovati. Poleg tega isti člen določa najvišji znesek nadomestila za družbo Tirrenia, in sicer 72 685 642 EUR na leto za celotno obdobje trajanja nove pogodbe. Nazadnje, člen 19-*ter* določa tudi, da bo pridobitelj družbe Tirrenia obdržal prednostni privez na poteh, na katerih se opravlja javna storitev.

(379) Kot je bilo poudarjeno v sklepu iz leta 2011, razpis za prijavo interesa ni vseboval konkretnih podrobnosti o točnih sredstvih, ki so se prodajala, o merilu za oddajo in časovnem načrtu naslednjih faz postopka za oddajo javnega naročila. Komisija meni, da je bil celoten postopek za oddajo javnega naročila kljub temu dovolj pregleden iz razlogov, navedenih v uvodnih izjavah v nadaljevanju.

(380) Prvič, v razpisu za prijavo interesa je bilo navedeno, da morajo biti ponudniki zmožni zagotoviti neprekinjenost storitve pomorskega prometa. To je bilo edino merilo za izbiro, ki ga je Italija uporabila pri določanju, ali bo zainteresiranim stranem dovoljeno sodelovati v postopku za oddajo javnega naročila ali ne. Čeprav v razpisu ni bilo pojasnjeno, kako bi ponudniki lahko dokazali, da izpolnjujejo to zahtevo, je to privzeto pomenilo, da bi se lahko uporabila kakršna koli ustrezna dokazila ([128]). Komisija ni prejela nobenih informacij, ki bi kazale, da je ena ali več od petih izključenih zainteresiranih strani dejansko predložila ustrezna dokazila o tem, da ima zadostna finančna sredstva za zagotovitev neprekinjenosti storitve, kot je bilo zahtevano v razpisu za prijavo interesa. Komisija meni, da je bilo to merilo za izbiro jasno vsem zainteresiranim ponudnikom in da je bilo glede na zastavljeni cilj tudi utemeljeno.

([126]) V opombi 146 obvestila o pojmu države pomoči Komisija ugotavlja, da se sodišča Unije v okviru državne pomoči pogosto sklicujejo na „odprt“ postopek za oddajo javnega naročila. Vendar se uporaba besede „odprti“ ne nanaša na poseben postopek iz direktiv o javnih naročilih. Zato Komisija meni, da se zdi ustreznejša beseda „konkurenčni“, pri tem pa ne želi odstopati od vsebinskih pogojev, določenih v sodni praksi.

([127]) Natančneje: zakonski odlok št. 134 z dne 28. avgusta 2008, ki je bil preoblikovan v zakon št. 166 z dne 27. oktobra 2008.

([128]) Poleg tega, kot je pojasnjeno zgoraj (glej uvodno izjavo 373), se člen 36(1) Direktive 2004/18/ES za to javno naročilo ne uporablja. Zato Italiji v razpisu pravzaprav ni bilo treba opredeliti meril za izbiro.

(381) Drugič, kot je pojasnjeno v uvodni izjavi 378, je bilo zaradi sklicevanja na zakonski odlok št. 135 z dne 25. septembra 2009 zainteresiranim stranem jasno, da bo ob koncu postopka za oddajo javnega naročila sklenjena nova pogodba (ki bo trajala največ osem let) in da je bil določen najvišji znesek nadomestila za javne storitve, tj. 72 685 642 EUR na leto. V razpisu za prijavo interesa je bilo tudi navedeno, da je cilj prodati poslovno vejo, namenjeno opravljanju javne storitve. Kot je potrdila Italija, so bile poleg tega vsem enajstim stranem, ki so se na koncu odločile za sodelovanje v fazi skrbnega pregleda, na voljo vse pomembne informacije glede obsega prodaje, vključno z osnutkom pogodbe, ki naj bi bila sklenjena med kupcem in državo. To je tem stranem omogočilo, da se odločijo, ali bodo predložile ponudbo ali ne in kolikšna naj bi bila njena vrednost. Komisija poudarja, da je v postopkih prodaje med zasebnimi gospodarskimi subjekti običajna praksa, da so poslovno občutljive informacije na voljo le v fazi skrbnega pregleda. Iz istega razloga so morale zainteresirane strani podpisati sporazume o zaupnosti, preden so dobile dostop do ustrezne dokumentacije (glej uvodno izjavo 71). Na podlagi tega Komisija meni, da je bilo iz razpisa za prijavo interesa ([129]) dovolj jasno, da se je prodaja nanašala na poslovno vejo družbe Tirrenia v svežnju z novo pogodbo. Strani so imele po tem, ko so izrazile interes, dostop do vseh potrebnih informacij za odločitev o morebitni ponudbi.

(382) Tretjič, Komisija v zvezi s časovnim načrtom naslednjih faz postopka za oddajo javnega naročila navaja ugotovitve v nadaljevanju. Zainteresirani ponudniki, ki so izpolnili edino merilo za izbiro, so bili z dopisom z dne 10. novembra 2010 pozvani, naj sodelujejo v fazi skrbnega pregleda. Preostali zainteresirani ponudniki so bili nato z dopisom izrednega upravitelja z dne 2. februarja 2011 seznanjeni s pomembnimi podrobnosti o konkretnih naslednjih korakih postopka, zlasti o časovnem načrtu postopka in merilih za uvrstitev v drugo fazo skrbnega pregleda. Komisija meni, da to, da v razpisu za prijavo interesa ([130]) teh informacij ni bilo, najverjetneje ni odvrnilo morebitnih ponudnikov od tega, da izrazijo svoj interes.

(383) Četrtič, Komisija ugotavlja, da je na podlagi razpisa 21 strani izrazilo interes za nakup poslovne veje družbe Tirrenia. Med temi 21 stranmi so bili nacionalni, evropski in neevropski subjekti, med drugim tudi nekateri vodilni trajektni prevozniki v Italiji (npr. družbi Grandi Navi Veloci in Moby). Komisija meni, da to potrjuje, da so imeli vsi morebitni ponudniki dovolj priložnosti, da izrazijo svoj interes za sodelovanje v postopku za oddajo javnega naročila. Ob upoštevanju tega Komisija poudarja, da so zainteresirane strani lahko izrazile interes, ne da bi sledile obremenjujočim postopkom ali imele znatne stroške. Zadostovalo je, da so poslale dopis, v katerem so dokazale, da lahko zagotovijo neprekinjenost storitve pomorskega prometa. Šestnajst strani, ki je izpolnilo to merilo za izbiro, je bilo nato pozvanih v fazo skrbnega pregleda, enajst pa se jih je odločilo, da v njej ne bodo sodelovale. Strani so se morale šele po tej fazi odločiti, ali želijo predložiti ponudbo ali ne in kolikšna naj bi bila njena vrednost.

(384) Nazadnje je Komisija v sklepu iz leta 2012 navedla, da ni bilo gotovo, ali so bili v zgodnjih fazah postopka za oddajo javnega naročila vsi morebitni ponudniki seznanjeni z možnostjo odloga plačila dela nakupne cene na več let brez obresti. Ta možnost v razpisu za prijavo interesa ni bila omenjena, vendar tudi ni bila izključena ([131]). Na podlagi tega je družba CIN predložila ponudbo, ki je vključevala obročno plačilo skoraj polovice nakupne cene. Komisija najprej ugotavlja, da odlog dela plačila v obdobju trajanja te pogodbe ni bil neobičajen, saj je javno naročilo vključevalo javno naročilo storitev, ki je trajalo osem let. V primeru koncesijskih pogodb je pravzaprav običajno, da se koncesnina plača v obrokih in ne v celoti vnaprej. Komisija tudi ugotavlja, da je realna vrednost ponudbe družbe CIN, izračunana z diskontiranjem odlogov plačil po njihovi vrednosti ob prodaji, le približno 4 % nižja od koncesnine, ki bi bila v celoti plačana vnaprej. Komisija meni, da ta sorazmerno majhna razlika najverjetneje ne bi vplivala na pripravljenost strani, da izrazijo svoj interes. V zvezi s tem je treba opozoriti, da vrednost poslovne veje družbe Tirrenia (vključno z novo pogodbo) ni bila znana, ko so morale strani izraziti svoj interes, zato ni verjetno, da bi seznanjenost z možnostjo odloga plačila v tej fazi vplivala na odločitev o sodelovanju v postopku za oddajo javnega naročila. Komisija nadalje poudarja, da je bila zavezujoča ponudba družbe CIN (vključno z delnim odlogom

([129]) Komisija poudarja, da Italiji v razpisu za prijavo interesa tudi ni bilo treba predložiti podrobnega opisa točnih sredstev za prodajo in novega javnega naročila sredstev, saj se člen 36(1) Direktive 2004/18/ES ni uporabljal za ta postopek za oddajo javnega naročila.

([130]) Ker se člen 36(1) Direktive 2004/18/ES za ta postopek za oddajo javnega naročila ni uporabljal, Italiji v razpisu za prijavo interesa tudi ni bilo treba opisati, kako bodo organizirane naslednje faze tega postopka.

([131]) Komisija tudi ugotavlja, da Italiji v razpisu ni bilo treba podrobno navesti (možnih) pogojev plačila, ker se za ta postopek za oddajo javnega naročila ni uporabljal člen 36(1) Direktive 2004/18/EU.

plačila) na voljo v varni sobi, vsi drugi ponudniki pa so bili izrecno pozvani, naj predložijo boljšo ponudbo. Kljub temu, da so drugi ponudniki za to imeli na voljo 16 dni, in ne glede na možnost, da bi lahko v svoje ponudbe vključili tudi odlog plačila, nobeden od njih ni predložil boljše ponudbe. Zato Komisija ugotavlja, da možnosti odloga plačila (dela) nakupne cene ni mogoče obravnavati, kot da je negativno vplivala na konkurenčnost ali preglednost postopka za oddajo javnega naročila.

(385) Na podlagi navedenega Komisija meni, da je bil postopek za oddajo javnega naročila kot celota konkurenčen in pregleden. Zlasti so bili z namenom družbe Tirrenia, da odproda dejavnost javne storitve (tj. poslovno vejo družbe Tirrenia) in sklene novo osemletno pogodbo z izbranim ponudnikom, na splošno seznanjeni vsi morebitni ponudniki na zadevnem regionalnem ali mednarodnem trgu. Komisija nadalje upošteva, da so lahko morebitni ponudniki preprosto izrazili svoj interes, pri čemer se jim v tej fazi ni bilo treba zavezati ničemur. Če bi te strani dokazale, da izpolnjujejo eno samo merilo za izbiro, bi nato imele na voljo vse potrebne informacije in čas, da bi se lahko odločile, ali želijo predložiti ponudbo za poslovno vejo družbe Tirrenia ali ne in kolikšna naj bi bila njena vrednost. Zato Komisija meni, da so njeni dvomi, da postopek za oddajo javnega naročila zaradi morebitnih pomanjkljivosti v razpisu za prijavo interesa ni bil dovolj pregleden, odpravljeni.

Nediskriminatornost ponudbe in najvišja cena kot merilo

(386) V odstavku 92 obvestila o pojmu države pomoči je poudarjeno, da so nediskriminatorno obravnavanje vseh ponudnikov v vseh fazah postopka ter objektivna merila za izbiro in dodelitev, določena že pred postopkom, nujni pogoji, da se zagotovi, da je transakcija, ki je rezultat postopka, skladna s tržnimi pogoji. V tem odstavku je nadalje opredeljeno, da bi morala merila za oddajo naročila za zagotovitev enakega obravnavanja omogočiti objektivno primerjavo in oceno ponudb. Nazadnje, kadar osebe javnega prava prodajo sredstva, bi morala biti v skladu z odstavkom 95 obvestila o pojmu države pomoči najvišja cena edino pomembno merilo za izbiro kupca ([132]), pri čemer se upoštevajo tudi zahtevane pogodbene ureditve (npr. prodajno jamstvo prodajalca).

(387) Kot je navedeno zgoraj (glej uvodno izjavo 380), je bil v razpisu za prijavo interesa naveden le en pogoj za izbiro, in sicer da morajo biti ponudniki zmožni zagotoviti neprekinjenost storitve pomorskega prometa. Od 21 strani, ki so izrazile interes, jih je bilo pet izključenih, saj je bilo ugotovljeno, da tega pogoja ne morejo izpolniti (glej tudi opombo 34). Komisija meni, da je bilo edino merilo za izbiro, ki se je uporabilo, nepristransko in da je bilo v razpisu za prijavo interesa dovolj jasno opisano za vse zainteresirane strani.

(388) Šestnajst zainteresiranih ponudnikov, ki so izpolnili pogoj za izbiro, je bilo nato pozvanih v fazo skrbnega pregleda, vendar je pet od teh ponudnikov navedlo, da jih postopek ne zanima več. Med fazo skrbnega pregleda, ki je trajala štiri mesece, je 11 preostalih strani dobilo dostop do varne sobe, v kateri so bile vse pomembne informacije (glej uvodno izjavo 72), na podlagi katerih so lahko ocenile poslovno vejo in osnutek nove pogodbe, ki sta se prodajali. Vsi ponudniki so torej prejeli enake informacije in so bili ves čas obravnavani enako.

(389) Izredni upravitelj je 2. februarja 2011 preostalim 11 zainteresiranim ponudnikom poslal dopis, v katerem so bili podrobno opisani postopek in zahteve za predložitev ponudbe. V tem dopisu so bili zlasti jasno določeni pogoji prodaje: priprava poslovnega načrta za izpolnjevanje obveznosti javne službe, kot so opredeljene v osnutku pogodbe, in predložitev potrebnih jamstev, ki dokazujejo finančno trdnost ponudnika. Italija je potrdila, da bi v primeru, da bi prejela več kot eno ustrezno ponudbo, najvišja cena bila edino merilo za oddajo. Komisija ugotavlja, da je izredni upravitelj 29. aprila 2011 druge zainteresirane strani dejansko pozval, naj predložijo izboljšane ponudbe, da bi dosegel najboljši možni finančni donos od prodaje.

([132]) Glej sodbo Splošnega sodišča z dne 28. februarja 2012, Land Burgenland in Avstrija proti Komisiji, združeni zadevi T-268/08 in T-281/08, ECLI:EU:T:2012:90, točka 87.

(390) Dvomi, ki jih je Komisija izrazila v sklepu iz leta 2011, da bi na podlagi odloka št. 134/2008 javno naročilo lahko bilo oddano na podlagi drugih meril, so torej odpravljeni. Vse strani so bile v različnih fazah postopka za oddajo javnega naročila pravilno in enako obveščene, da so lahko pripravile ponudbo, pri čemer so bile v celoti seznanjene s postopkom in zahtevami. Komisija tudi meni, da merilo za oddajo omogoča nepristransko primerjavo in oceno ponudb.

Odlog plačila dela nakupne cene s strani družbe CIN

(391) Komisija je v sklepu iz leta 2012 navedla, da je dejanska vrednost ([133]) nakupne cene, ki jo je ponudila družba CIN, pod tržno vrednostjo, ki jo je določil strokovnjak, ki ga je imenovalo pristojno ministrstvo. Vendar je Sodišče v zadevi Land Burgenland razsodilo, če javni organ namerava prodati podjetje v svoji lasti v okviru odprtega, preglednega in brezpogojnega postopka javnega razpisa, da je mogoče domnevati, da je tržna cena enaka najvišji ponudbi (zavezujoči in verodostojni), in da se upošteva samo cena, pri čemer za preverjanje tržne cene ni treba uporabiti drugih sredstev, kot so neodvisna strokovna mnenja ([134]). Poleg tega celo najvišja ponudba, predložena v okviru postopka za oddajo javnega naročila, ki je bil zaradi nezakonitih pogojev nepravilno izveden, kljub temu ustreza tržni ceni, kadar nezakonitosti pogojev razpisa za zbiranje ponudb niso vplivale na znesek te ponudbe tako, da bi jo znižale ([135]).

(392) Komisija ugotavlja, da je v obravnavani zadevi cena, ki jo je plačala družba CIN, rezultat odprtega, preglednega in nediskriminatornega postopka za oddajo javnega naročila, zato se lahko šteje za enako tržni ceni. Te cene torej ni treba primerjati z vrednotenjema, ki sta ju pripravila neodvisna strokovnjaka, ki ju je imenovala Italija oziroma Komisija. Komisija se tudi strinja z Italijo (glej uvodno izjavo 176), da sta neodvisna strokovnjaka nujno morala postaviti nekaj domnev, zato bi bilo treba zadevni vrednotenji v vsakem primeru razlagati previdno. Nazadnje, kot je navedla družba CIN (glej uvodno izjavo 236), je vsaj en morebitni ponudnik za poslovno vejo družbe Tirrenia navedel, da je bila cena, ki jo je določil neodvisni strokovnjak, ki ga je imenovala Italija, previsoka. Čeprav je ta dokaz nepreverjen, potrjuje, da strokovna vrednotenja morda ne izražajo vedno tržne vrednosti, kot jo določijo udeleženci na trgu na podlagi javnega naročila.

(393) Komisija zaradi celovitosti meni, da za odlog plačila obstaja tudi gospodarska logika. Kot je poudarila družba CIN (glej uvodno izjavo 240), je odlog plačila povezan z naravo predmeta prodaje, in sicer poslovne veje z efektivno vrednostjo, ki je odvisna od (kot je potrdila banka Banca Profilo, glej oddelek 2.3.3.4 in uvodno izjavo 240) dejanskega plačila zneskov nadomestila, določenih v novi pogodbi, v obdobju osmih let. Odlog plačila (dela nakupne cene) se torej lahko šteje za logično posledico vrste sredstev (zlasti javnega naročila storitev in povezanega nadomestila), ki so se oddajala na podlagi javnega naročila.

(394) Komisija na podlagi navedenega ugotavlja, da so njeni dvomi glede odloga dela nakupne cene odpravljeni.

Zagotavljanje, da se storitve opravljajo z najnižjimi stroški za skupnost

(395) V tem primeru na podlagi javnega naročila ni bila oddana samo nova pogodba, ampak nova pogodba v svežnju s poslovno vejo družbe Tirrenia in pod nekaterimi pogoji, povezanimi s številom delovne sile. Komisija je v sklepu iz leta 2012 zavzela predhodno stališče, da bi imeli tisti ponudniki, ki so že bili ustrezno opremljeni s plovili in posadkami, nižje stroške, če jim ne bi bilo treba prevzeti dela osnovnih sredstev in zaposlenih družbe Tirrenia. Komisija je zato zavzela predhodno stališče, da bi dodelitev nove pogodbe na podlagi javnega naročila brez obveznosti prevzema teh plovil in posadke družbe Tirrenia, ki je potrebna za opravljanje javne storitve, pomenila nižje stroške za skupnost.

([133]) Izračunana z diskontiranjem odlogov plačil po njihovi vrednosti ob prodaji.

([134]) Glej sodbo Sodišča z dne 24. oktobra 2013, Land Burgenland proti Komisiji, združene zadeve C-214/12 P, C-215/12 P in C-223/12 P, ECLI:EU:C:2013:682, točki 94 in 95.

([135]) Glej sodbo Sodišča z dne 24. oktobra 2013, Land Burgenland proti Komisiji, združene zadeve C-214/12 P, C-215/12 P in C-223/12 P, ECLI:EU:C:2013:682, točka 96.

(396) Glede na to, da je bila družba Tirrenia velika družba pod izredno upravo, je moral njen pridobitelj v skladu s splošno nacionalno zakonodajo ([136]) ohraniti enako število delovnih mest, ki je bilo potrebno za izpolnjevanje obveznosti javne službe, kot je določeno v poslovnih načrtih družbe Tirrenia za obdobje dveh let. Ob upoštevanju navedenega mora družba CIN na podlagi pogodbe za prenos poslovne veje ponuditi zaposlitev (na podlagi novih pogodb) nekdanjim zaposlenim družbe Tirrenia in se dve leti vzdržati odpuščanja ([137]). Komisija najprej ugotavlja, da ta zahteva temelji na pravni obveznosti, ki je italijanski organi pri pripravi prenosa poslovne veje niso mogli prezreti, in da je ta obveznost časovno omejena, tj. na dve leti. Komisija tudi ugotavlja, da bo poslovna veja družbe Tirrenia še naprej opravljala javno storitev na podlagi obveznosti javne službe, ki so opredeljene v novi pogodbi. Italija je v zvezi s tem navedla, da bi družba CIN prevzela le posadko in upravno osebje, ki je potrebno za neprekinjeno izvajanje javne storitve. Italija je nadalje trdila, da bi družba CIN morala upoštevati to najmanjše število delovne sile ne glede na morebiten pogoj glede delovne sile. Glede na to, da bi se stroški zaposlovanja krili z nadomestilom, ki se na podlagi nove pogodbe plača družbi CIN, Komisija meni, da obveznost ohranitve delovnih mest za družbo CIN v praksi ni obremenjujoča. Zato ta obveznost najverjetneje ne bi mogla znižati prodajne cene poslovne veje in družbi CIN ne bi mogla dodeliti prednosti. Poleg tega je bila ta rešitev koristna tudi za družbo Tirrenia (in s tem za njenega lastnika Italijo), saj ji ni bilo treba plačati odpravnin za osebje, ki ga je ponovno zaposlila družba CIN. Komisija ugotavlja, da je družba Ecorys ocenila, da bi skupni stroški odpravnin za celotno osebje družbe Tirrenia znašali vsaj 35 milijonov EUR.

(397) Zaradi združitve sredstev poslovne veje družbe Tirrenia z novim javnim naročilom storitev ([138]) za pridobitelja samodejno začne veljati zahteva, da zagotovi neprekinjenost javne storitve, in dodeli se mu prednostni privez. Komisija najprej ugotavlja, da so bila z javnim naročilom storitev združena samo sredstva, potrebna za izpolnjevanje obveznosti javne službe. Vsa druga sredstva (npr. nepremičnine, šest ladij, umetniška zbirka) so se prodala v ločenih razpisnih postopkih. Drugič, Komisija meni, da zaradi prodaje sredstev poslovne veje družbe Tirrenia v svežnju z novim naročilom javnih storitev cena ni bila nižja, kot če bi bila sredstva in ta pogodba prodana ločeno, in sicer iz naslednjih razlogov:

— Kot je bilo navedeno (glej uvodno izjavo 164), je izredni upravitelj družbe Tirrenia organiziral ločene razpisne postopke za prodajo šestih ladij, ki so se uporabljale le na poteh, za katere niso veljale obveznosti javne službe. Od teh šestih ladij se je samo ena lahko prodala ponudniku, ki jo namerava še naprej uporabljati za namene pomorskega prometa. Preostalih pet ladij je bilo mogoče prodati le za namene razreza. Poleg tega je marca 2011 ladjarski posrednik ([139]), ki je bil pozvan, naj določi vrednost ladij družbe Tirrenia, poudaril, da je gospodarska kriza imela pomemben vpliv, ki se je izražal v nižjih vrednostih ladij in presežku plovil na trgu. Zaradi teh razlogov se zdi malo verjetno, da bi se lahko vseh preostalih 18 ladij družbe Tirrenia prodalo za namene pomorskega prometa (tj. za višjo ceno od njihove odpadne vrednosti). Komisija meni, da je prodaja teh ladij v svežnju z javnim naročilom storitev omogočilo, da se je za ladje družbe Tirrenia dosegla višja cena ([140]), saj je njihov pridobitelj v zameno za uporabo ladij na poteh, na katerih se opravljajo javne storitve, prejel nadomestilo za javne storitve za obdobje osmih let.

— Komisija je v sklepu iz leta 2012 opozorila na možnost, da bi ponudniki lahko že bili opremljeni z zadostnim številom ladij in posadk, zato raje ne bi pridobili ladij družbe Tirrenia in zaposlili njenega osebja. Komisija ugotavlja, da je delovna sila družbe CIN ob začetku izpolnjevanja njenih obveznosti na podlagi nove pogodbe skupaj zajemala 1 239 ljudi in da je družba imela 18 ladij (ki so bile del poslovne veje družbe Tirrenia, ki jo je pridobila). Komisija meni, da je malo verjetno, da bi morebitni ponudniki lahko že imeli na voljo take znatne vire, ki bi jih lahko uporabili (prerazporedili) za izpolnjevanje obveznosti javne službe iz nove pogodbe. To še toliko bolj drži, ker nova pogodba vsebuje posebne zahteve (npr. glede zmogljivosti) za ladje, ki naj bi se

([136]) Člen 63(2) zakonodajnega odloka št. 270/1999 določa, da se mora vsak morebitni pridobitelj poslovne veje velike družbe pod izredno upravo zavezati, da bo ohranil število delovne sile (tj. število delavcev) in da bo vsaj dve leti po pridobitvi nadaljeval poslovne dejavnosti.

([137]) Razen v natančno določenih okoliščinah.

([138]) Osnutek te pogodbe je bil na voljo vsem ponudnikom v varni sobi. Poleg tega so bile njene ključne določbe določene že v členu 19-*ter* zakonskega odloka št. 135 z dne 25. septembra 2009.

([139]) Ferrando & Massone Srl.

([140]) Ker je vrednost ladje za namene pomorskega prometa višja od njene odpadne vrednosti, če še ni na koncu dobe koristnosti. V primeru ločene prodaje ladij bi verjetno vsaj nekatere izmed njih bilo treba prodati po njihovi odpadni vrednosti. S prodajo ladij v svežnju z javnim naročilom storitev so se torej vse ladje še naprej uporabljale, zato jih je bilo mogoče prodati po višji ceni od njihove odpadne vrednosti.

uporabljale na različnih poteh, na katerih se opravlja javna storitev. Kateri koli gospodarski subjekt, ki bi imel na voljo potrebne vire, bi jih verjetno uporabljal že na drugih poteh, njihova prerazporeditev v skladu z novo pogodbo pa bi nujno pomenila izgubo prihodkov od njihove prejšnje uporabe. V zvezi s tem Komisija poudarja, da sta družba Grimaldi in družba GNV sodelovali v postopku za oddajo javnega naročila in da nobena od njiju ni Komisiji predložila pripomb, da raje ne bi pridobila ladij družbe Tirrenia.

(398) Da bi Komisija preverila, da združitev nove pogodbe s poslovno vejo družbe Tirrenia in pogojem glede delovne sile za družbo CIN nista obremenjujoča, je v okviru formalne preiskave pri neodvisnem strokovnjaku (družbi Ecorys) naročila študijo. Družba Ecorys je bila pozvana (glej uvodno izjavo 96 in naslednje), naj določi tržno vrednost poslovne veje družbe Tirrenia brez kakršnih koli pogojev. Družba Ecorys je sklenila, da bi bila družba prodana po svoji likvidacijski vrednosti, tj. 303,5 milijona EUR, če bi bila poslovna veja družbe Tirrenia prodana brez kakršnih koli pogojev in zlasti ne v svežnju z novim naročilom za opravljanje javne storitve (in s tem tudi brez obveznosti zagotavljanja neprekinjenega opravljanja te javne storitve). Ta ugotovitev družbe Ecorys temelji na domnevi, da poslovna veja družbe Tirrenia ne bi mogla še naprej donosno opravljati svoje dejavnosti brez nadomestila za javne storitve. Družba Ecorys je ugotovila, da je ta likvidacijska vrednost nižja od vrednosti, ki je izhajala iz javnega naročila, in navedla, da zato takojšnja likvidacija (v bistvu prodaja ladij) ni bila smiselna možnost za udeleženca v tržnem gospodarstvu. Družba Ecorys je tudi primerjala osebje poslovne veje družbe Tirrenia z osebjem več primerljivih trajektnih družb in sklenila, da število in stroškovna struktura osebja družbe Tirrenia nista drugačna od teh v primerljivih družbah, in sicer glede na delež skupnih prihodkov v okviru stroškov dela in razmerje med stroški dela/osebjem. Analiza ni pokazala nobene bistvene razlike med poslovno vejo družbe Tirrenia in primerljivimi podjetji, ki bi lahko pomenila preveliko število zaposlenih ali previsoke stroške dela. Morebitni kupec bi zato imel malo manevrskega prostora v smislu odpuščanja ali zamenjave dela delovne sile. Na tej podlagi je družba Ecorys sklenila, da ni elementov, ki bi kazali, da je pogoj glede delovne sile znatno vplival na vrednost poslovne veje družbe Tirrenia. Komisija zato ugotavlja, da se z združitvijo nove pogodbe s poslovno vejo družbe Tirrenia in pogojem glede delovne sile ni mogla niti znižati prodajna cena poslovne veje niti dodeliti prednost družbi CIN.

(399) Če povzamemo, je pogoj glede ohranjanja delovnih mest določen v splošni nacionalni zakonodaji in ga ni naložil prodajalec. Poleg tega ta pogoj za pridobitelja poslovne veje družbe Tirrenia ni obremenjujoč, kar je potrdil tudi neodvisni strokovnjak Komisije, tj. družba Ecorys. Pogoj glede zagotovitve neprekinjenosti javne storitve, ki izhaja neposredno iz prodaje sredstev v svežnju z obveznostmi javne službe, se ne more obravnavati kot razlog za znižanje cene. Nasprotno, kot je navedeno zgoraj, bi ločena prodaja sredstev pomenila nižjo ceno (kot je potrdila družba Ecorys). Zelo malo verjetno je tudi, da bi morebitne ponudnike zanimala pridobitev javnega naročila storitev brez prevzema sredstev, glede na to, da bi za opravljanje javne storitve potrebovali veliko število ladij in posadk. Komisija zato ugotavlja, da bi se vsak prodajalec v tržnem gospodarstvu odločil prodati sredstva poslovne veje družbe Tirrenia skupaj z novim javnim naročilom storitev, da bi dosegel najvišjo ceno. Na podlagi tega Komisija ugotavlja, da Italija ni naložila pogojev, ki bi lahko znižali ceno ali ki jih ne bi naložil tudi zasebni prodajalec. Ob upoštevanju tega Komisija ugotavlja, da je njen dvom, da dodelitev nove pogodbe na podlagi javnega naročila skupaj s poslovno vejo družbe Tirrenia in pogojem glede delovne sile ne bi mogla pomeniti najnižjih stroškov za skupnost, odpravljen.

Dobri zaščitni ukrepi pri oblikovanju postopka, če se predloži samo ena ponudba

(400) Komisija na podlagi opisane ocene (glej uvodne izjave 375 do 399) ugotavlja, da je bil postopek za oddajo javnega naročila v skladu s pravili o javnem naročanju odprt, pregleden in nediskriminatoren. Vendar je v odstavku 68 sporočila o storitvah splošnega gospodarskega pomena navedeno, da „v primeru postopkov, v katerih je predložena samo ena ponudba, razpisa ni mogoče šteti za zadostnega, da se zagotovijo najnižji stroški za skupnost“.

(401) V skladu s tem takšno javno naročilo običajno ne bi zadostovalo za zagotovitev, da izbrani ponudnik ni imel nobene prednosti, glede na to, da je v postopku za oddajo javnega naročila za poslovno vejo družbe Tirrenia (ki je vključeval novo pogodbo) predložila ponudbo samo družba CIN.

(402) Vendar je Komisija v svojih navodilih za storitve splošnega gospodarskega pomena ([141]) podrobneje opredelila stališče, izraženo v odstavku 68 sporočila o storitvah splošnega gospodarskega pomena, in sicer je navedla, da to „ne pomeni, da ne morejo obstajati primeri, v katerih lahko zaradi še posebej dobrih zaščitnih mehanizmov pri oblikovanju razpisnega postopka tudi postopek, v okviru katerega je predložena ena sama ponudba, zadostuje, da se zagotovi opravljanje storitve po najnižjih stroških za skupnost“.

(403) Komisija meni, da so bili v zadevi, ki se ocenjuje, taki zaščitni ukrepi uporabljeni. Ti ukrepi so podrobneje pojasnjeni v nadaljevanju.

— Postopek za oddajo javnega naročila je bil organiziran tako, da je bil čim bolj zanimiv za morebitne ponudnike. Ti morebitni ponudniki so poleg tega lahko izrazili interes, ne da bi sledili obremenjujočim postopkom ali imeli znatne stroške. Zato je bilo prejetih kar 21 prijav interesa od italijanskih, evropskih in neevropskih subjektov, 16 od teh pa je bilo pozvanih k sodelovanju v fazi skrbnega pregleda (glej uvodno izjavo 387).

— Dejansko konkuriranje je bilo mogoče do konca postopka za oddajo javnega naročila. Natančneje, v fazi predložitve ponudb je ostalo 11 morebitnih ponudnikov. Trije od teh (tj. družbe Onorato Partecipazioni S.r.l., Grimaldi Compagnia di Navigazione S.p.A. in Marinvest S.r.l.) so se odločili, da se bodo povezali pod imenom CIN, in predložili zavezujočo ponudbo. Komisija glede na profil preostalih osem možnih ponudnikov meni, da jih bi vsaj pet verjetno lahko predložilo ponudbo (zaradi njihovih izkušenj in finančnih sredstev) ali imelo razlog, da jih dejansko zanima predložitev ponudbe (npr. so že bila dejavna v sektorju in/ali Italiji).

— Na podlagi vrednotenja, ki ga je izvedel neodvisni strokovnjak, ki ga je imenovala Italija (glej uvodno izjavo 73), je bila vnaprej določena najnižja cena. Ta najnižja cena je bila razkrita vsem morebitnim ponudnikom v varni sobi in je postavila sorazmerno visoko izhodišče za začetne ponudbe. Kot je bilo navedeno (glej uvodno izjavo 168), je en morebitni ponudnik za poslovno vejo družbe Tirrenia dejansko navedel, da je bila najnižja cena pravzaprav previsoka. Čeprav je ta visoka najnižja cena pomagala zagotoviti, da so bili rezultat postopka najnižji stroški za skupnost, je morda tudi odvrnila druge morebitne ponudnike od predložitve ponudbe.

— Zavezujoča ponudba, ki jo je družba CIN predložila 14. aprila 2011, je bila na voljo v varni sobi, izredni upravitelj pa je z dopisom z dne 2. maja 2011 pozval vse ponudnike, naj do 12. maja 2011 predložijo boljšo ponudbo, kot jo je predložila družba CIN. Izredni upravitelj je nato na zahtevo enega od morebitnih kupcev podaljšal rok za predložitev boljših ponudb do 19. maja 2011. Povabilo k predložitvi boljših ponudb je posebno zanesljiv zaščitni ukrep za zagotovitev, da se pridobi najvišja možna ponudba (in s tem najnižji stroški za skupnost). Poleg tega je iz zahteve ene strani, da se podaljša rok, razvidno, da je prav do konca postopka za oddajo javnega naročila obstajala dejanska konkurenca.

(404) Komisija glede na navedene zaščitne ukrepe, ki so vključevali predvsem najnižjo ceno in povabilo k predložitvi višjih ponudb, meni da je postopek za oddajo javnega naročila zadostoval, da se zagotovi opravljanje storitve z najnižjimi stroški za skupnost, čeprav je bila predložena le ena ponudba. Zaradi celovitosti Komisija ugotavlja, da se ta zadeva razlikuje od zadev v nadaljevanju, v katerih je bila predložena samo ena ponudba.

— V postopku za oddajo javnega naročila za opravljanje hitre potniške pomorske povezave med Messino in Reggiom Calabria je ponudbo predložila le družba Ustica Lines. Vendar je bila ta družba tudi edina, ki je izrazila interes, zato dejansko konkuriranje ni bilo mogoče. V navedeni zadevi je Komisija torej nujno sklenila, da četrto merilo iz sodbe v zadevi Altmark ni bilo izpolnjeno in da je nadomestilo za javne storitve pomenilo državno pomoč ([142]). Komisija opozarja, da je v zadevi, ki se ocenjuje, interes izrazilo 21 strani, 11 od teh pa jih je sodelovalo v končni fazi javnega naročila.

— V postopku za oddajo javnega naročila za dodelitev koncesij za dostavo tiska v Belgiji je ponudbo predložila samo družba bpost (prvotni izvajalec storitve splošnega gospodarskega pomena). Najprej so se za sodelovanje v javnem naročilu zanimale tri družbe, vendar se je ena družba umaknila pred iztekom roka za predložitev ponudbe, druga družba pa je sporočila, da ne želi več predložiti ponudbe (sicer šele tri dni po tem, ko je ponudbo predložila družba bpost). Belgijski organi so kljub temu trdili, da je bila med postopkom za oddajo

([141]) Glej zlasti odgovor Komisije na vprašanje 68 v delovnem dokumentu služb Komisije z naslovom Navodila za uporabo pravil Evropske unije o državni pomoči, javnih naročilih in notranjem trgu za storitve splošnega gospodarskega pomena, zlasti storitve splošnega pomena na področju socialne varnosti, z dne 29. aprila 2013 (glej: http://ec.europa.eu/competition/state_aid/overview/new_guide_eu_rules_procurement_sl.pdf).

([142]) Odločitev Komisije v zadevi SA.42710, storitve splošnega gospodarskega pomena – hitra potniška pomorska povezava med Messino in Reggiom Calabria – Italija (UL C 40, 2.2.2018, str. 4).

javnega naročila prisotna dejanska konkurenca in da so bili zaščitni ukrepi zadostni za zagotovitev, da so rezultat javnega naročila bili najmanjši stroški za skupnost. Vendar je Komisija ugotovila, da v navedeni zadevi zaščitni ukrepi niso bili zadostni, torej je sklenila, da četrto merilo iz sodbe v zadevi Altmark ni bilo izpolnjeno in da je nadomestilo za javne storitve pomenilo državno pomoč ([143]). Medtem ko so italijanski organi uporabili odprt postopek za oddajo javnega naročila, so belgijski organi organizirali postopek s pogajanji ([144]), ki se v skladu z odstavkom 66 sporočila o storitvah splošnega gospodarskega pomena „lahko le v izjemnih primerih šteje za zadostnega za izpolnjevanje četrtega merila iz sodbe v zadevi Altmark“. Komisija ugotavlja, da so bili poleg te pomembne razlike tudi zaščitni ukrepi v zadevi bpost popolnoma drugačni od tistih, ki se uporabljajo v zadevnem primeru. Nazadnje je treba opozoriti, da je v zadevi bpost prvotni ponudnik storitve splošnega gospodarskega pomena bil izbran, potem ko je predložil edino ponudbo, in da je bil prisoten samo še en morebiten konkurenčni ponudnik. V zadevi, ki se ocenjuje, je bil izbran ponudnik, ki ni imel nobene povezave s prvotnim ponudnikom storitve splošnega gospodarskega pomena, prisotnih je bilo več verodostojnih morebitnih konkurenčnih ponudnikov in uporabljeni so bili zgoraj navedeni zaščitni ukrepi. Zato Komisija ugotavlja, da okoliščine v zadevi bpost niso primerljive z okoliščinami v zadevnem primeru.

(405) Komisija tudi ugotavlja, da se postopek za oddajo javnega naročila, ki se je uporabil za prodajo poslovne veje družbe Tirrenia, precej razlikuje od postopka, ki je bil uporabljen za izbiro izvajalca storitev pomorskega prometa med francosko celino in Korziko ([145]) (v nadaljnjem besedilu: zadeva SNCM), in sicer na načine, opisane v nadaljevanju.

— Francoski organi so pooblastila za opravljanje javne službe dodelili na podlagi postopka s pogajanji po predhodni objavi. V skladu s točko 66 sporočila o storitvah splošnega gospodarskega pomena se tak postopek „lahko le v izjemnih primerih šteje za zadostnega za izpolnjevanje četrtega merila iz sodbe v zadevi Altmark“. Italijanski organi so za razliko od tega uporabili odprt postopek za oddajo javnega naročila.

— Čeprav sta bili v zadevi SNCM predloženi dve ponudbi, je bila ena ponudba zavrnjena na podlagi enega merila za izbiro. Prednosti teh dveh ponudb se zato niso niti primerjale, da bi bila izbrana finančno najugodnejša ponudba. Čeprav sta bili dejansko predloženi dve ponudbi, to torej ni zadostovalo za zagotovitev učinkovite konkurence. V postopku za oddajo javnega naročila za družbo Tirrenia pa je v končni fazi sodelovalo enajst strani in Komisija meni, da je bilo dejansko konkuriranje mogoče do konca postopka (glej uvodno izjavo 403), čeprav je na koncu ponudbo predložila le družba CIN.

— V zadevi SNCM je prvotni izvajalec storitve, tj. skupina SNCM/CMN, tudi predložil ponudbo in imel precejšnjo konkurenčno prednost, saj je že imel ladje, ki so izpolnjevale tehnične zahteve iz pogodbe o prenosu pooblastil javne službe. To je bilo ključno, saj je iz teh zahtev izhajalo, da bi se morale zgraditi ladje, ki bi bile prilagojene skoraj po meri in ki bi bile podobne nekaterim plovilom družbe SNCM. To je pomenilo visoke stroške za morebitne zainteresirane ponudnike. V zadevi, ki se ocenjuje, prvotni izvajalec storitve, tj. družba Tirrenia pod izredno upravo, ni predložil in ni mogel predložiti ponudbe, med izbranim ponudnikom in prvotnim izvajalcem storitve pa ni bilo nobene povezave. Ker so bile v javno naročilo vključene ladje, ki so izpolnjevale tehnične zahteve za opravljanje javne storitve, nobeden od morebitnih ponudnikov ni imel konkurenčne prednosti pred drugimi ponudniki.

— Poleg tega je Komisija v zadevi SNCM menila, da je zelo kratko obdobje (tj. manj kot en mesec), ki je bilo določeno od datuma dodelitve pogodbe o prenosu pooblastil javne službe do datuma začetka opravljanja storitev, bilo verjetno precejšnja ovira za vstop novih udeležencev na trg. Komisija ugotavlja, da je v zadevi družbe Tirrenia preteklo več kot eno leto od konca postopka za oddajo javnega naročila do takrat, ko je družba CIN začela opravljati javno storitev.

(406) Na podlagi navedenega Komisija ugotavlja, da je v obravnavani zadevi izpolnjeno četrto merilo iz sodbe v zadevi Altmark.

(407) Ker so kumulativno izpolnjena štiri merila, ki jih je Sodišče opredelilo v zadevi Altmark, Komisija ugotavlja, da dodelitev nove pogodbe, združene s poslovno vejo družbe Tirrenia in prednostnim privezom, družbi CIN, vključno z odlogom plačila dela nakupne cene s strani družbe CIN, za to družbo ni pomenila gospodarske prednosti.

([143]) Odločitev Komisije v zadevi SA.42366, nadomestila za javne storitve, dodeljena družbi bpost v obdobju 2016–2020 – Belgija (UL C 341, 16.9.2016, str. 5).

([144]) Člen 30 Direktive 2004/18/ES, člen 1(9)(a) Direktive 2004/17/ES.

([145]) Sklep Komisije v zadevi SA.22843, pooblastila za opravljanje javne službe, ki jih je Korzika za obdobje 2007–2013 dodelila družbama SNCM in CMN (UL L 220, 17.8.2013, str. 20).

7.1.3.5. Sklepna ugotovitev

(408) Ker niso izpolnjena vsa merila iz člena 107(1) PDEU, Komisija ugotavlja, da dodelitev nove pogodbe, združene s poslovno vejo družbe Tirrenia in prednostnim privezom, družbi CIN, vključno z odlogom plačila dela nakupne cene s strani družbe CIN, ne pomeni državne pomoči družbi CIN.

7.1.4. *Ukrepi, določeni v zakonu iz leta 2010*

(409) Komisija je v sklepu iz leta 2011 zavzela predhodno stališče, da vsi ukrepi iz zakonskega odloka št. 125/2010, ki je bil preoblikovan v zakon iz leta 2010, pomenijo državno pomoč v korist družb nekdanje skupine Tirrenia, če so zadevne upravičenke lahko te ukrepe uporabile za kritje likvidnostnih potreb in s tem izboljšale svoj splošni finančni položaj.

(410) Komisija na podlagi informacij, ki jih je prejela med formalno preiskavo, ugotavlja, da je treba te tri ukrepe oceniti ločeno.

7.1.4.1. Morebitna uporaba sredstev za posodobitev ladij za namene likvidnosti

(411) Državna sredstva: zadevna sredstva je država dodelila iz lastnega proračuna (glej uvodno izjavo 109), njihovo uporabo za namene likvidnosti pa je omogočil zakon iz leta 2010. Ukrep je torej mogoče pripisati državi in je dodeljen iz državnih sredstev.

(412) Selektivnost: ta ukrep je bil dodeljen le družbam nekdanje skupine Tirrenia, vključno z družbo Tirrenia, in je zato selektiven. Zaradi celovitosti Komisija poudarja, da družbi CIN ta ukrep ni bil dodeljen.

(413) Gospodarska prednost: Komisija ugotavlja, da je družba Tirrenia prejela približno 12 051 900 EUR za posodobitve ladij, ki so bile potrebne zaradi skladnosti z mednarodnimi varnostnimi standardi, in da je lahko na podlagi zakona iz leta 2010 ta sredstva začasno uporabila za namene likvidnosti (glej uvodno izjavo 109). Kot je pojasnjeno zgoraj (glej uvodno izjavo 110), je del teh sredstev (tj. 4 657 005,35 EUR) uporabila banka Banca Carige za pobot dveh dolgov družbe Tirrenia, pri katerih je bila upnica. Italijanski organi so tudi potrdili (glej uvodno izjavo 192), da je družba Tirrenia dejansko uporabila le 630 600 EUR teh sredstev za plačilo posodobitev plovila Clodia. Preostalih 11 421 300 EUR ni bilo uporabljenih niti za plačilo posodobitev niti ni bilo vrnjenih državi. Sčasoma je moral novi lastnik poslovne veje družbe Tirrenia (tj. družba CIN) plačati preostale posodobitve iz lastnih sredstev (in ta obveznost v višini 11 421 300 EUR je bila zato upoštevana tudi pri vrednotenju, ki ga je pripravila banka Banca Profilo). Italija ni dokazala, da je bila ta likvidnost odobrena pod tržnimi pogoji. Poleg tega družba Tirrenia ni niti vrnila niti uporabila likvidnosti za prvotni namen (tj. za plačilo posodobitev ladij), z izjemo 630 600 EUR, ki jih je uporabila za posodobitev plovila Clodia. Ker običajnemu udeležencu na trgu tak ukrep ne bi mogel biti dodeljen, Komisija meni, da je za družbo Tirrenia nujno pomenil gospodarsko prednost.

(414) Vpliv na trgovino: Komisija na podlagi razlogov, navedenih v uvodnih izjavah 310 do 311, meni, da lahko dodelitev tega ukrepa družbi Tirrenia vpliva na trgovino Unije in izkrivlja konkurenco na notranjem trgu.

(415) Sklepna ugotovitev: Komisija ugotavlja, da sredstva v višini 11 421 300 EUR, ki so bila prvotno namenjena posodobitvi ladij in ki jih je družba Tirrenia uporabila za namene likvidnosti, kar je omogočil zakon iz leta 2010, pomenijo državno pomoč družbi Tirrenia v smislu člena 107(1) PDEU.

7.1.4.2. Davčne oprostitve, povezane s postopkom privatizacije

(416) Kot je opisano v uvodni izjavi 111, so v skladu s členom 1 zakona iz leta 2010 nekatera dejanja in dejavnosti, ki so bili izvedeni za namene privatizacije skupine Tirrenia in ki so opisani v odstavkih 1 do 15 člena 19-*ter* zakonskega odloka št. 135/2009, ki je bil s spremembami preoblikovan v zakon iz leta 2009, oproščeni vseh davkov, ki se običajno plačajo za ta dejanja in dejavnosti.

(417) Komisija najprej ugotavlja, da je treba oceniti dva ločena sklopa prenosov: (1) prenose nekdanjih odvisnih podjetij družbe Tirrenia, tj. Caremar, Saremar in Toremar, z družbe Tirrenia (zdaj pod izredno upravo) na dežele Kampanija, Sardinija in Toskana ter (2) prenos poslovne veje družbe Tirrenia z družbe Tirrenia pod izredno upravo na družbo CIN. Davki, ki so oproščeni, so zlasti pristojbina za vpis v register, pristojbini za vpis v zemljiško knjigo in vpis hipoteke, kolkovina (v nadaljnjem besedilu skupaj: posredni davki), DDV ter davek od dohodkov pravnih oseb. Upravičenec do tega ukrepa pomoči je prodajalec, kupec ali oba.

(418) Komisija najprej priznava, da se za prenose na dežele nista uporabljala davek od dohodkov pravnih oseb (ker ni bilo nobenega plačila) in DDV (ki se v skladu z nacionalno zakonodajo ne uporablja za take transakcije). Kar zadeva posredne davke, so morale tiste davke, ki jih morajo v skladu z nacionalno zakonodajo plačati le pridobitelji, plačati dežele, ki v tem primeru delujejo v okviru svojih javnih služb, tj. kot državni subjekti. Dežele se zato ne štejejo za gospodarska podjetja. V tem sklepu torej ne bo dodatno ocenjena nobena od navedenih davčnih oprostitev.

(419) Komisija tudi ugotavlja, da ker transakcije, kot je prodaja poslovne veje družbe Tirrenia družbi CIN, ne spadajo na področje uporabe DDV ([146]), družbi Tirrenia zaradi davčne oprostitve ni mogla biti dodeljena prednost v zvezi z DDV. Komisija nadalje ugotavlja, da je v prodajni pogodbi za poslovno vejo družbe Tirrenia jasno navedeno, da mora kupec, tj. družba CIN, kriti vse davke, dajatve in notarske stroške, povezane s transakcijo, brez sklicevanja na kakršno koli izjemo, ki naj bi se uporabljala za družbo CIN v zvezi s temi davki. Zato Komisija ugotavlja, da družba CIN ni mogla biti oproščena davkov. Iz teh razlogov se v tem sklepu ne bo dodatno ocenila nobena od navedenih davčnih oprostitev.

(420) Ob upoštevanju navedenega bo Komisija zato ocenila le, ali je družba Tirrenia (pod izredno upravo) bila morebiti oproščena pristojbine za vpis v register, pristojbin za vpis v zemljiško knjigo in vpis hipoteke ter kolkovine (posrednih davkov) za oba sklopa prenosov in ali je bila morebiti oproščena davka od dohodkov pravnih oseb od prenosa poslovne veje družbe Tirrenia na družbo CIN.

(421) Državna sredstva: davčna oprostitev sama po sebi pomeni odpis državnih dohodkov. Ker so bile te oprostitve dodeljene na podlagi zakona iz leta 2010 (glej uvodno izjavo 111(b)), jih je mogoče tudi pripisati državi.

(422) Selektivnost: ker so se davčne oprostitve dodelile samo za dejavnosti in dejanja, povezane s privatizacijo nekdanje skupine Tirrenia, so selektivne. Italija ni niti trdila niti dokazala, da davčne oprostitve niso selektivne.

(423) Gospodarska prednost: v zvezi s posrednimi davki je bila družba Tirrenia oproščena njihovega plačila za dejavnosti in dejanja, ki so povezani z obema sklopoma prenosov, opisanima v uvodni izjavi 416 (na dežele in družbo CIN), zato je imela gospodarsko prednost, enako davkom, ki se v skladu z nacionalno zakonodajo običajno plačajo za te vrste dejavnosti in dejanj.

(424) Komisija v zvezi s prenosom poslovne veje družbe Tirrenia na družbo CIN tudi ugotavlja, da je bil ta prenos opravljen v zameno za plačilo (tj. 380 100 000 EUR) družbe CIN. Za prihodke od te transakcije bi se torej običajno plačal davek od dohodkov pravnih oseb. Oprostitev plačila tega davka pomeni gospodarsko prednost, ker se prihodki od prodaje sredstev ali poslovnega subjekta običajno upoštevajo pri izračunu davka od dohodkov pravnih oseb, ki ga plača družba. Komisija poudarja, da na to ugotovitev ni vplivalo dejstvo, da v tej fazi še ni mogoče ugotoviti, ali bo družba Tirrenia v praksi oproščena plačila davka od dohodkov, ker še vedno ni jasno, ali bo takrat, ko bo družba Tirrenia v celoti likvidirana, treba plačati morebiten davek od dohodkov ([147]).

([146]) V skladu s predsedniškim odlokom št. 633 z dne 26. oktobra 1972 se prenosi delujočih podjetij ali poslovnih vej na drugo družbo ne štejejo za dobavo blaga in so zato oproščeni DDV.

([147]) Za postopke v primeru insolventnosti, kot je na primer postopek za družbo Tirrenia pod izredno upravo, se dohodki določijo v skladu s pravili iz člena 183 zakona o davku od konsolidiranih dohodkov. Na podlagi te določbe so dohodki podjetja v obdobju od začetka do konca stečajnega postopka razlika med sredstvi podjetja na začetku postopka in preostalimi sredstvi na koncu postopka. Pred koncem stečajnega postopka torej ni mogoče predvideti, ali obstaja obveznost za davek in kolikšna je. Ker likvidacija družbe Tirrenia pod izredno upravo še vedno poteka, je nemogoče ugotoviti, ali bo davek od dohodkov sploh treba plačati.

(425) Vpliv na trgovino: Komisija na podlagi razlogov iz uvodnih izjav 310 do 311 meni, da lahko oprostitev družbe Tirrenia nekaterih davkov, kot je opisano zgoraj, vpliva na trgovino Unije in izkrivlja konkurenco na notranjem trgu.

(426) Sklepna ugotovitev: oprostitve (i) posrednih davkov na dejavnosti in dejanja, povezane s prenosi družb Caremar, Saremar in Toremar ter s prenosom poslovne veje družbe Tirrenia na zadevne pridobitelje, in (ii) davka od dohodkov pravnih oseb od prodaje poslovne veje družbe Tirrenia družbi CIN, ki so bile odobrene z zakonom iz leta 2010, pomenijo državno pomoč družbi Tirrenia.

7.1.4.3. Možnost uporabe sredstev Sklada za premalo izkoriščena območja za kritje likvidnostnih potreb

(427) V sklepu iz leta 2011 in sklepu iz leta 2012 je Komisija omenila možnost, da bi lahko družbe nekdanje skupine Tirrenia uporabile sredstva Sklada za premalo izkoriščena območja (glej uvodno izjavo 111(c)), da bi pokrile trenutne likvidnostne potrebe. Vendar so italijanski organi med formalnim postopkom preiskave pojasnili, da sredstva Sklada za premalo izkoriščena območja niso bila mišljena kot dodatno nadomestilo za družbo Tirrenia (ali katero koli drugo družbo nekdanje skupine Tirrenia). Ta sredstva so bila na voljo za dopolnitev proračunskih sredstev, ki so bila predvidena za plačilo nadomestil za javne storitve za družbe nekdanje skupine Tirrenia, če bi se proračunska sredstva izkazala za nezadostna. Na podlagi člena 1(5-*ter*) zakona iz leta 2010 so dežele dejansko lahko uporabile sredstva Sklada za premalo izkoriščena območja, da bi financirale (del) rednega nadomestila za javne storitve in s tem zagotovile neprekinjenost javnih storitev pomorskega prometa. Drugače povedano, ta ukrep je torej povezan le z dodelitvijo sredstev v državnem proračunu Italije za plačilo nadomestil za javne storitve.

(428) Ob upoštevanju navedenega Komisija ugotavlja, da so sredstva Sklada za premalo izkoriščena območja le vir financiranja, ki državi omogoča, da plača nadomestila za javne storitve (dodeljena na podlagi podaljšane prvotne pogodbe), in ne pomenijo ukrepa, ki bi bil družbi Tirrenia dodeljen poleg teh nadomestil za javne storitve. Drugače povedano, morebitna uporaba sredstev Sklada za premalo izkoriščena območja ne pomeni državne pomoči družbi Tirrenia in zato v tem sklepu ne bo dodatno ocenjena.

7.1.5. *Sklepna ugotovitev glede obstoja pomoči*

(429) Komisija na podlagi zgoraj opisane ocene ugotavlja, da:

— nadomestilo, dodeljeno družbi Tirrenia za opravljanje storitev na pomorskih poteh v obdobju od 1. januarja 2009 do 18. julija 2012, in prednostni privez na teh poteh, na katerih se opravlja javna storitev, v istem obdobju pomenita državno pomoč družbi Tirrenia v smislu člena 107(1) PDEU in se štejeta za novo pomoč,

— podaljšanje pomoči za reševanje za obdobje od 28. avgusta 2011 do 18. septembra 2012 pomeni državno pomoč družbi Tirrenia v smislu člena 107(1) PDEU,

— dodelitev nove pogodbe za obdobje od 18. julija 2012 do 18. julija 2020, združene s poslovno vejo družbe Tirrenia in prednostnim privezom, družbi CIN, vključno z odlogom plačila dela nakupne cene s strani družbe CIN, je v skladu s štirimi merili iz sodbe v zadevi Altmark in zato ne pomeni državne pomoči družbi CIN v smislu člena 107(1) PDEU,

— sredstva za posodobitev ladij, ki jih je družba Tirrenia uporabila za namene likvidnosti, in sicer na podlagi zakona iz leta 2010, pomenijo državno pomoč družbi Tirrenia v smislu člena 107(1) PDEU,

— oprostitve (i) posrednih davkov na prenose družb Caremar, Saremar in Toremar na dežele Kampanija, Sardinija in Toskana ter na prenos poslovne veje družbe Tirrenia na družbo CIN in oprostitev (ii) davka od dohodkov pravnih oseb od prodaje poslovne veje družbe Tirrenia družbi CIN, ki so bile odobrene z zakonom iz leta 2010, pomenijo državno pomoč družbi Tirrenia, in

— možnost uporabe sredstev Sklada za premalo izkoriščena območja za kritje likvidnostnih potreb, kot je določena v zakonu iz leta 2010, ne pomeni državne pomoči v smislu člena 107(1) PDEU.

7.2. **Zakonitost pomoči**

(430) Vsi ukrepi pomoči, ki so predmet tega sklepa, so se začeli izvajati pred uradno odobritvijo Komisije. Ker ti ukrepi pomoči niso bili izvzeti iz obveznosti priglasitve na podlagi odločbe o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2005 ali sklepa o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011, jih je Italija dodelila v nasprotju s členom 108(3) PDEU ([148]).

7.3. **Združljivost pomoči**

(431) Če zgoraj opredeljeni ukrepi pomenijo državno pomoč v smislu člena 107(1) PDEU, je treba njihova združljivost oceniti ob upoštevanju izjem iz odstavkov 2 in 3 navedenega člena in člena 106(2) PDEU.

7.3.1. *Podaljšanje prvotne pogodbe med državo in družbo Tirrenia*

7.3.1.1. Veljavna pravila

(432) Kot je že bilo omenjeno, se je prvotna pogodba po koncu leta 2008 podaljšala s poznejšimi pravnimi akti, in sicer z:

(a) zakonskim odlokom št. 207 z dne 30. decembra 2008, ki je bil preoblikovan v zakon št. 14 z dne 27. februarja 2009, v katerem je bilo določeno podaljšanje prvotnih pogodb od 1. januarja 2009 do 31. decembra 2009;

(b) zakonskim odlokom št. 135 z dne 25. septembra 2009, ki je bil preoblikovan v zakon iz leta 2009, v katerem je bilo med drugim določeno podaljšanje prvotnih pogodb od 1. januarja 2010 do 30. septembra 2010, in

(c) zakonskim odlokom št. 125 z dne 5. avgusta 2010, ki je bil preoblikovan v zakon iz leta 2010, v katerem je bilo določeno nadaljnje podaljšanje prvotnih pogodb od 1. oktobra 2010 do konca postopka privatizacije družb Tirrenia in Siremar.

(433) Ob upoštevanju navedenega Komisija ugotavlja, da se je nadomestilo za javne storitve na podlagi podaljšanja prvotne pogodbe dodelilo pred začetkom veljavnosti sklepa o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011 in okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011. Vendar sveženj o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011 – v členu 10 sklepa o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011 in točki 69 okvira o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011 – vsebuje pravila, ki določajo njegovo uporabo tudi za pomoč, dodeljeno pred začetkom veljavnosti svežnja o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011 dne 31. januarja 2012. Natančneje, sklep o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011 v členu 10(b) določa, da

„vsaka pomoč, ki je začela učinkovati pred začetkom veljavnosti tega sklepa [tj. pred 31. januarjem 2012] in ni bila združljiva z notranjim trgom niti ne izvzeta iz obveznosti priglasitve v skladu z Odločbo 2005/842/ES, vendar izpolnjuje pogoje iz tega sklepa, je združljiva z notranjim trgom ter izvzeta iz obveznosti predhodne priglasitve“.

(434) Kar zadeva okvir o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011, je v točkah 68 in 69 navedenega okvira določeno, da bo Komisija načela iz navedenega okvira uporabljala za vse priglašene projekte pomoči, ne glede na to, ali bodo priglašeni pred začetkom uporabe navedenega okvira 31. januarja 2012 ali po njem, in za vso nezakonito pomoč, v zvezi s katero bo sprejela odločitev po 31. januarju 2012, tudi če je bila pomoč dodeljena pred tem datumom. V slednjem primeru se določbe iz odstavkov 14, 19, 20, 24, 39 in 60 okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011 ne uporabljajo.

([148]) Italijanski organi so priglasili (glej uvodno izjavo 4) le nadomestilo za javne storitve, dodeljeno na podlagi nove pogodbe, za katero je Komisija ugotovila, da ni pomenilo državne pomoči. Italija je tudi trdila, da je bilo nadomestilo za javne storitve, dodeljeno družbi Tirrenia na podlagi podaljšanja prvotne pogodbe, združljivo in izvzeto iz obveznosti priglasitve na podlagi odločbe o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2005. Komisija bo v oddelku 7.3.1 ocenila, ali to res drži.

(435) Zato pravila o uporabi sklepa o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011 in okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011, kot so opisana zgoraj, pomenijo, da se nadomestilo za javne storitve, ki je bilo v obdobju podaljšanja dodeljeno družbi Tirrenia, lahko oceni v skladu s svežnjem o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011. Če so izpolnjeni ustrezni pogoji iz sklepa o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011 ali okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011, je ta ukrep pomoči združljiv z notranjim trgom za celotno obdobje od 1. januarja 2009 do 18. julija 2012 ([149]).

(436) Komisija ugotavlja, da se odločba o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2005, ki je začela veljati 19. decembra 2005, in sklep o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011 uporabljata le za državno pomoč v obliki nadomestila za javne storitve za pomorske povezave z otoki, na katerih povprečni letni promet v dveh finančnih letih pred letom, v katerem je bila dodeljena storitev splošnega gospodarskega pomena, ne presega 300 000 potnikov. Vendar je v letih 2007, 2008 in 2009 število potnikov na treh od 12 poti (tj. Neapelj–Palermo, Civitavecchia–Olbia in Genova–Porto Torres), na katerih je storitev opravljala družba Tirrenia na podlagi prvotne pogodbe, kot je bila podaljšana, preseglo prag 300 000 potnikov na leto ([150]). Komisija zato za te tri poti ne more oceniti združljivosti nadomestila za javne storitve, ki je bilo plačano družbi Tirrenia na podlagi podaljšanja prvotne pogodbe do 18. julija 2012, niti na podlagi odločbe o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2005 niti na podlagi sklepa o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011.

(437) Zato bi za tri od poti, na katerih je družba Tirrenia opravljala storitev, združljivost nadomestila za javne storitve, dodeljenega družbi Tirrenia od leta 2009 do konca postopka privatizacije, običajno spadalo na področje uporabe okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011. V skladu z odstavkom 9 okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011 pa je treba pomoč izvajalcem storitev splošnega gospodarskega pomena v težavah oceniti na podlagi smernic za reševanje in prestrukturiranje iz leta 2004. Družba Tirrenia je bila sprejeta v postopek izredne uprave 5. avgusta 2010, 12. avgusta 2010 pa je bila razglašena za insolventno, zato je bila na datum podaljšanja, določenega v zakonu iz leta 2010, že v težavah v smislu točke 10(c) smernic za reševanje in prestrukturiranje iz leta 2004. Torej je bila izvajalec splošnega gospodarskega pomena v težavah vsaj v delu obdobja podaljšanja (od 12. avgusta 2010 do njene prodaje 18. julija 2012).

(438) Smernice za reševanje in prestrukturiranje iz leta 2014 ([151]), ki veljajo od 1. avgusta 2014, se uporabljajo retroaktivno za pomoč izvajalcem storitev splošnega gospodarskega pomena. Te smernice določajo, da se ocena združljivosti pomoči, dodeljene izvajalcem storitev splošnega gospodarskega pomena v težavah pred 31. januarjem 2012 (datum začetka veljavnosti okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011), opravi na podlagi okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011, z izjemo določb iz odstavkov 9, 14, 19, 20, 24, 39 in 60 ([152]). Ista pravila torej veljajo za celotno obdobje od 1. januarja 2009 do konca privatizacije 18. julija 2012.

(439) Ker tri od poti, na katerih je storitev opravljala družba Tirrenia in ki se ocenjujejo, ne spadajo na področje uporabe odločbe o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2005 in sklepa o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011 ter zaradi jedrnatosti in učinkovitosti, bo Komisija najprej ocenila, ali nadomestilo za javne storitve, dodeljeno družbi Tirrenia za opravljanje storitev na vseh 12 poteh za pomorski promet v obdobju podaljšanja, izpolnjuje pogoje iz okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011, z izjemo pogojev

([149]) Zaradi celovitosti Komisija ugotavlja, da je prehodna določba iz člena 10(a) sklepa o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011, v skladu s katero je vsaka shema pomoči, ki je začela učinkovati pred začetkom veljavnosti navedenega sklepa (tj. pred 31. januarjem 2012) in je bila združljiva z notranjim trgom ter izvzeta iz obveznosti priglasitve v skladu z odločbo o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2005, še naprej združljiva z notranjim trgom ter izvzeta iz obveznosti priglasitve, in sicer za nadaljnje obdobje dveh let (tj. do vključno 30. januarja 2014). To pomeni, da se bo pomoč, ki je bila na podlagi take sheme dodeljena v obdobju med začetkom veljavnosti odločbe o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2005 dne 19. decembra 2005 in začetkom veljavnosti sklepa o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011 dne 31. januarja 2012, štela za združljivo z notranjim trgom, ampak le od datuma njene dodelitve do vključno 30. januarja 2014. Za pomoč, ki je bila dodeljena v obdobju od 31. januarja 2012 dalje, prehodna določba iz člena 10(a) sklepa o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011 ne velja, zato je treba združljivost oceniti v skladu s sklepom o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011.

([150]) Komisija ugotavlja, da so se na teh treh poteh opravljale storitve v okviru sistema javnih storitev vse leto, nato pa se je to postopno zmanjšalo le na nizko sezono, pri čemer se je storitev v visoki sezoni opravljala na komercialni podlagi (glej uvodno izjavo 34). Vendar ker se odločba o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2005 in sklep o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011 nanašata na „letni promet“, Komisija ne more izključiti števila potnikov, ki se prevažajo, kadar se storitev opravlja na komercialni podlagi, kot je predlagala Italija.

([151]) UL C 249, 31.7.2014, str. 1.

([152]) Glej odstavek 140 smernic za reševanje in prestrukturiranje iz leta 2014.

iz odstavkov 9, 14, 19, 20, 24, 39 in 60. Šele po tem prvem koraku bo Komisija ocenila, ali je to isto nadomestilo (samo za devet poti, na katerih ni bil presežen prag potnikov) morda bilo združljivo z notranjim trgom in izvzeto iz obveznosti priglasitve v skladu z odločbo o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2005, saj je bilo povezano s pomočjo, dodeljeno med 19. decembrom 2005 in 31. januarjem 2012 (glej uvodno izjavo 432).

7.3.1.2. Resnična storitev splošnega gospodarskega pomena, kot je navedena v členu 106 PDEU

(440) V skladu z odstavkom 12 okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011 mora biti „[p]omoč […] dodeljena resnični in pravilno opredeljeni storitvi splošnega gospodarskega pomena, kakor je navedena v členu 106 (2) Pogodbe“. V odstavku 13 je pojasnjeno, da „[d]ržave članice […] ne morejo določiti posebnih obveznosti javne storitve za storitve, ki jih podjetja, ki poslujejo v običajnih tržnih razmerah, že opravljajo oziroma bi jih lahko opravljala zadovoljivo in pod pogoji, kot so cena, objektivne kakovostne lastnosti, kontinuiteta in dostop do storitve, ki so skladni z javnim interesom, kakor ga opredeli država članica. Kar zadeva vprašanje, ali lahko trg omogoča opravljanje storitve, je ocena Komisije omejena na preverjanje, ali je država članica pri opredelitvi naredila očitno napako, razen če določbe prava Unije določajo strožji standard“. Nazadnje je v odstavku 56 okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011 navedena „široka diskrecijska pravica države članice“ glede narave storitev, ki bi jih bilo mogoče opredeliti kot storitve splošnega gospodarskega pomena.

(441) Oceno resničnosti storitve splošnega gospodarskega pomena je treba opraviti tudi ob upoštevanju sporočila o storitvah splošnega gospodarskega pomena (glej uvodni izjavi 325 in 342), uredbe o pomorski kabotaži (glej uvodne izjave 327 do 329) in sodne prakse (glej uvodni izjavi 331 in 332). Zato mora Komisija za obdobje podaljšanja oceniti, ali:

(1) je obstajalo **povpraševanje uporabnikov**;

(2) udeleženci na trgu temu povpraševanju niso mogli zadostiti, ker javni organi niso naložili take obveznosti (**obstoj nedelovanja trga**);

(3) uporaba zgolj obveznosti javne službe ni zadostovala, da se tako pomanjkanje odpravi (**najmanj škodljiv pristop**).

(442) Komisija poudarja, da je 12 poti, na katerih je družba Tirrenia opravljala javno storitev v obdobju podaljšanja, enakih potem, za katere je bila na podlagi nove pogodbe pooblaščena družba CIN. Komisija je tudi že opisala in ocenila konkurenčne razmere na teh poteh v obdobju podaljšanja. Glede na navedeno se bo ocena v nadaljevanju opirala na ustrezne dele ocene, ki je bila opravljena za novo pogodbo (glej oddelek 7.1.3.1), in se nanje sklicevala.

(443) Ob upoštevanju navedenega Komisija najprej želi spomniti (glej uvodno izjavo 152), da je Italija naložila obveznosti javne službe, določene v prvotni pogodbi, predvsem zaradi (i) zagotavljanja ozemeljske kontinuitete med celino in otoki ter (ii) prispevanja h gospodarskemu razvoju zadevnih otokov z rednimi in zanesljivimi storitvami pomorskega prometa. Komisija je že ugotovila (glej uvodno izjavo 334), da gre dejansko za legitimna cilja v javnem interesu. Komisija iz zgoraj navedenih razlogov (glej uvodni izjavi 335 in 336) nadalje ugotavlja, da Italija ni storila očitne napake pri opredelitvi storitev, namenjenih izključno tovornemu prometu, kot storitev splošnega gospodarskega pomena.

(444) Storitve na zadevnih poteh se opravljajo večinoma brez sprememb že več let, tj. vsaj od začetka veljavnosti prve pogodbe. Edine spremembe v obsegu storitve med podaljšanjem v primerjavi s stanjem ob koncu leta 2008 (ko se je prvotno iztekla prvotna pogodba) so bile povezane z zmanjšanjem števila poti, na katerih se je opravljala storitev v okviru sistema javnih storitev. Natančneje:

— pot Fiumicino–Arbatax, na kateri se je opravljala javna storitev, je bila ukinjena leta 2009,

— pot Fiumicino–Golfo Aranci (na kateri je družba Tirrenia opravljala storitve na komercialni podlagi) je bila ukinjena leta 2009,

— od leta 2010 je bilo treba na poti Neapelj–Palermo, na kateri se je opravljala javna storitev, storitve v visoki sezoni opravljati na komercialni podlagi, ker je bilo nadomestilo za javne storitve dodeljeno le za opravljanje storitve v nizki sezoni.

(445) Italijanski organi so za ponazoritev dejanskega povpraševanja uporabnikov po storitvah predložili podrobne statistične podatke, ki kažejo, da je leta 2009, tj. prvo leto podaljšanja pogodbe, družba Tirrenia na 12 poteh, na katerih se opravlja mešana storitev, skupaj prepeljala 1 181 768 potnikov, 276 391 avtomobilov in skoraj tri milijone dolžinskih metrov tovora v zadevnih časovnih obdobjih, zajetih v obveznosti javne službe (tj. Ne v visoki sezoni na dveh poteh). Te številke so bile leta 2010 nekoliko nižje (glej uvodno izjavo 338), vendar ta razlika izhaja predvsem iz dejstva, da pot Neapelj–Palermo od leta 2010 dalje ni bila več del javne službe v visoki sezoni. Po prilagoditvi tej razliki so se podatki za leto 2011 približali podatkom iz leta 2009, kar kaže, da je bilo skupno povpraševanje uporabnikov precejšnje in dokaj stabilno.

(446) Kot je navedeno zgoraj (glej uvodno izjavo 339), so italijanski organi predložili tudi podrobne statistične podatke po posameznih poteh za obdobje 2007–2018. Komisija je že dokazala (glej preglednico 4), da je bilo povpraševanje po mešanih storitvah in tovornem prometu na vsaki od teh 12 poti leta 2010 precejšnje. Ista analiza za leti 2009 in 2011 ([153]) ni pokazala, da uporabniki ne bi več povpraševali po trajektnih storitvah na zadevnih poteh.

(447) Komisija meni, da navedeni statistični podatki jasno kažejo, da obstaja dejansko povpraševanje po storitvah potniškega in tovornega prometa na vsaki od 12 zadevnih poti, na katerih se opravlja javna storitev. Zato se lahko ugotovi, da te storitve obravnavajo dejansko povpraševanje uporabnikov in s tem izpolnjujejo dejanske potrebe javnosti.

(448) Kot je pojasnjeno zgoraj (glej uvodno izjavo 342), mora Komisija tudi preučiti, ali bi bila storitev neustrezna, če bi bilo njeno zagotavljanje prepuščeno zgolj tržnim silam, in sicer ob upoštevanju zahtev javne službe, ki jih je na podlagi podaljšanja prvotne pogodbe naložila država članica. V odstavku 48 sporočila o storitvah splošnega gospodarskega pomena je v zvezi s tem navedeno, da je „ocena Komisije omejena na preverjanje, ali je država članica naredila očitno napako“.

(449) Komisija ugotavlja, da so v obdobju od 1. januarja 2009 do 18. julija 2012 na nekaterih poteh, na katerih je morala na podlagi podaljšanja prvotne pogodbe opravljati storitve družba Tirrenia, drugi gospodarski subjekti zagotavljali trajektne storitve, čeprav ne nujno vse leto in enako pogosto. Komisija je za vsako od zadevnih poti že ocenila (glej uvodne izjave 343 do 348), ali so bile storitve, ki so jih zagotavljali drugi gospodarski subjekti, enakovredne storitvam, ki jih je morala družba CIN opravljati na podlagi nove pogodbe. Komisija opozarja, da je ta ocena temeljila na konkurenčnih razmerah na teh poteh med 1. januarjem 2009 in 18. julijem 2012. Ker so storitve, ki jih mora opravljati družba CIN, v smislu poti, na katerih jih je opravljala, pogostosti in tehničnih zahtev skoraj enake storitvam, ki jih je morala opravljati družba Tirrenia v obdobju podaljšanja, ugotovitev Komisije (glej uvodno izjavo 348), da zgolj tržne sile niso bile zadostne za izpolnitev potreb po javni storitvi, velja tudi za družbo Tirrenia v celotnem obdobju podaljšanja. Družba Tirrenia je bila dejansko edini gospodarski subjekt na več poteh, na drugih poteh pa storitve, ki so jih opravljali drugi gospodarski subjekti, niso bile enakovredne v smislu neprekinjenosti, rednosti, zmogljivosti in kakovosti, zato niso v celoti zadostile potrebam po javni storitvi, ki jo je morala opravljati družba Tirrenia na podlagi prvotne pogodbe (kot je bila podaljšana).

(450) Nazadnje, Italija se je ob upoštevanju načrtovane privatizacije in za zagotovitev neprekinjenosti javnih storitev, ki so se opravljale na podlagi prvotne pogodbe, odločila podaljšati to pogodbo brez sprememb (z omejenimi izjemami, opisanimi v uvodni izjavi 444, in s spremembo v metodologiji izračuna nadomestila, ki se uporablja od leta 2010 dalje). Komisija se strinja, da povpraševanju uporabnikov (kot je opisano zgoraj, glej uvodni izjavi 445 in 446) ne bi bilo mogoče zadostiti z naložitvijo obveznosti javne službe, ki bi veljala za vse gospodarske subjekte, ki opravljajo storitev na zadevnih poteh. Družba Tirrenia je bila namreč na več poteh edini gospodarski subjekt (glej npr. uvodno izjavo 345), na poteh, kjer ni bila, pa ponudba, ki so jo zagotavljali drugi gospodarski subjekti, ni izpolnjevala (vseh) zahtev glede rednosti, neprekinjenosti in kakovosti. Poleg tega se z opravljanjem storitev na večini poti (če ne na vseh) zlasti v nizki sezoni ustvarja izguba, zato se brez nadomestila za javne storitve najverjetneje sploh ne bi opravljale. Družba Ecorys je v svojem poročilu ugotovila podobno (glej uvodno izjavo 98). Komisija tudi priznava, da je bilo ob upoštevanju postopka privatizacije družbe Tirrenia podaljšanje obstoječega javnega naročila storitev edini način, da se zagotovi neprekinjenost javnih storitev do konca te privatizacije.

(451) Komisija zato ugotavlja, da Italija ni naredila očitne napake, ko je storitve, za katere je pooblastila družbo Tirrenia, opredelila kot storitve splošnega gospodarskega pomena. Dvomi, ki jih je Komisija izrazila v sklepu iz leta 2011 in sklepu iz leta 2012, so torej odpravljeni.

([153]) Zaradi jedrnatosti Komisija v ta sklep ni vključila podrobnih podatkov.

7.3.1.3. Potreba po aktu o pooblastitvi, v katerem so določene obveznosti javne službe in metode za izračun nadomestila

(452) Kot je navedeno v oddelku 2.3 okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011, pojem storitve splošnega gospodarskega pomena v smislu člena 106 PDEU pomeni, da je bilo zadevno podjetje pooblaščeno za opravljanje storitve splošnega gospodarskega pomena z enim ali več uradnimi akti.

(453) V teh aktih mora biti navedeno zlasti:

(a) konkretna narava obveznosti javne službe in njeno trajanje;

(b) zadevno podjetje in ozemlje;

(c) narava izključnih pravic;

(d) merila za izračun, nadzor in pregled nadomestila;

(e) ureditve za preprečitev kakršnega koli prekomernega nadomestila in njegovo vračilo.

(454) Komisija je v sklepu iz leta 2011 in sklepu iz leta 2012 izrazila dvome, da akt o pooblastitvi vključuje celovit opis narave obveznosti javne službe, za katere je bila v obdobju podaljšanja pooblaščena družba Tirrenia. Komisija je tudi poudarila, da ni bil sprejet noben petletni načrt za obdobje 2005–2008, kot je določeno v prvotni pogodbi. Komisija je kljub temu tudi opozorila, da se lahko različni elementi pooblastitve navedejo v več aktih, ne da bi se pri tem dvomilo v ustreznost opredelitve obveznosti. V obdobju podaljšanja je akt o pooblastitvi družbe Tirrenia vključeval prvotno pogodbo (kakor je bila sčasoma spremenjena in podaljšana), petletne načrte, vrsto *ad hoc* sklepov italijanskih organov, direktivo odbora CIPE in zakon iz leta 2009.

(455) Ob upoštevanju tega Komisija najprej ugotavlja, da je prvotna pogodba (kakor je bila spremenjena v daljšem obdobju), ki je jedro akta o pooblastitvi družbe Tirrenia, ostala v celoti veljavna do konca privatizacije na podlagi vrste zakonodajnih odlokov (glej uvodno izjavo 432). V teh dokumentih je določeno, da je bila družba Tirrenia pooblaščena za izpolnjevanje obveznosti javne službe do konca njene privatizacije.

(456) V skladu s prvotno pogodbo so v petletnih načrtih določene poti in pristanišča, kjer je treba zagotavljati storitve, vrsta in zmogljivost plovil, ki naj bi se uporabljala za zadevne pomorske povezave, pogostost storitve in prevoznine, ki naj bi se plačevale, vključno s subvencioniranimi prevozninami, zlasti za prebivalce otoških regij. Čeprav načrt za obdobje 2005–2008 ni bil uradno sprejet, se je načrt za obdobje 2000–2004 (potrjen z ministrskim odlokom z dne 20. septembra 2001) še naprej uporabljal ob upoštevanju več *ad hoc* sprememb (glej uvodno izjavo 33), ki jih je sprejela vlada (običajno ministrstvo ali v okviru medresorskega posvetovanja ([154])). S temi spremembami se je sčasoma v glavnem omejil obseg obveznosti javne službe (npr. bile so ukinjene nekatere poti, vključno s spremembami, opisanimi v uvodni izjavi 444), medtem ko je večina obveznosti iz načrta za obdobje 2000–2004 (ki je v celoti skladen z zavezami, ki jih je Italija sprejela v okviru odločbe iz leta 2001) ostala nespremenjena. Določbe tega načrta za obdobje 2000–2004 so se torej še naprej v celoti uporabljale v obdobju od 1. januarja 2009 do 18. julija 2012, razen če je bila sprejeta odločitev o spremembi posameznega elementa (npr. poti, pogostosti, vrste plovila) tega načrta. Do leta 2009 je bila prvotna shema prevoznin, ki je bila določena v prvotni pogodbi, spremenjena z več poznejšimi akti. Vendar v celotnem obdobju podaljšanja ni bil izdan noben medresorski odlok, ki bi dodatno spremenil prevoznine, ki naj bi jih zaračunavale družbe nekdanje skupine Tirrenia, vključno z družbo Tirrenia. Na podlagi tega Komisija ugotavlja, da so bile obveznosti javne službe, ki jih je morala družba Tirrenia izpolnjevati v obdobju podaljšanja, dovolj jasno opredeljene.

(457) Komisija je že v uvodnih izjavah 239 in 240 sklepa iz leta 2011 ugotovila, da so merila, potrebna za izračun zneska nadomestila, bila določena vnaprej in so jasno opisana. Predvsem za leto 2009 prvotna pogodba (glej uvodne izjave 38 do 40) vsebuje celovit in natančen seznam stroškovnih elementov, ki jih je treba upoštevati, ter metodologijo izračuna donosa vloženega kapitala za gospodarski subjekt. Za obdobje od 1. januarja 2010 do 18. julija 2012 je ustrezna metodologija določena v direktivi odbora CIPE (glej uvodno izjavo 41 in naslednje). Natančneje, v direktivi odbora CIPE so podrobno opisani stroškovni elementi, ki so bili upoštevani, in donos na vloženi kapital. Nazadnje, zakon iz leta 2009 vključuje najvišji znesek nadomestila v višini72 685 642 EUR, ki se

([154]) Za sklepe, ki se ocenjujejo, pri tem posvetovanju sodelujejo ministrstvo za infrastrukturo in promet, ministrstvo za gospodarstvo in finance ter ministrstvo za gospodarski razvoj.

uporablja od leta 2010 dalje. V prvotni pogodbi je bilo tudi določeno, da naj bi se nadomestilo plačalo v obrokih, s čimer se je zagotovilo, da je nadomestilo temeljilo na dejanskih stroških in prihodkih, ki nastanejo zaradi opravljanja javne storitve. Tako bi se prekomerna nadomestila lahko odkrila in enostavno preprečila. Država bi nato po potrebi od družbe Tirrenia izterjala prekomerno nadomestilo.

(458) Na podlagi tega Komisija meni, da so bili za obdobje podaljšanja prvotne pogodbe v aktih o pooblastitvi določeni jasna opredelitev obveznosti javne službe, trajanje, zadevno podjetje in ozemlje, parametri za izračun, nadzor in pregled nadomestila ter ureditve za preprečitev kakršnega koli prekomernega nadomestila in njegovo vračilo, kot je določeno v okviru za storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011.

7.3.1.4. Trajanje obdobja pooblastitve

(459) Kot je navedeno v odstavku 17 okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011, mora biti „[t]rajanje obdobja pooblastitve […] utemeljeno z navedbo objektivnih meril, kot je potreba po amortizaciji neprenosljivih stalnih sredstev. Trajanje obdobja pooblastitve načeloma ne sme biti daljše od obdobja, potrebnega za amortizacijo najpomembnejših sredstev, ki so potrebna za opravljanje storitve splošnega gospodarskega pomena."

(460) Italija je trdila, da je trajanje podaljšanja skladno z obdobjem, ki je potrebno za amortizacijo najpomembnejših sredstev, ki so potrebna za opravljanje storitve splošnega gospodarskega pomena. Natančneje, skupno trajanje prvotne pogodbe, kot je bila podaljšana, znaša malo več kot 23 let in pol. Ladje, ki jih je uporabljala družba Tirrenia za opravljanje javne storitve, imajo dobo koristnosti ([155]) 30 let (trajekti na motorni pogon) oziroma 20 let (visokohitrostna potniška plovila) in se v tem obdobju amortizirajo. Italija je tudi opozorila, da je bilo podaljšanje od 1. januarja 2009 do 18. julija 2012 potrebno, da se zagotovi neprekinjenost javne storitve do konca privatizacije.

(461) Ob upoštevanju navedenega Komisija ugotavlja, da je trajanje obdobja pooblastitve ustrezno utemeljeno in da je torej skladno z odstavkom 17 okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011.

7.3.1.5. Skladnost z Direktivo Komisije 2006/111/ES ([156])

(462) V skladu z odstavkom 18 okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011 bo „[p]omoč […] veljala za združljivo z notranjim trgom na podlagi člena 106(2) Pogodbe samo, kadar podjetje, če je primerno, spoštuje Direktivo 2006/111/ES".

(463) Odstavek 44 okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011 nadalje zahteva: „Kadar podjetje opravlja dejavnosti znotraj in zunaj obsega storitve splošnega gospodarskega pomena, se v internih računovodskih izkazih stroški in prejemki, povezani s storitvijo splošnega gospodarskega pomena, prikazujejo ločeno od tistih, ki so povezani z drugimi storitvami, v skladu z načeli iz odstavka 31."

(464) Italija je opozorila, da je družba Tirrenia v skladu s členom 4 odločbe iz leta 2001 1. januarja 2001 začela pripravljati ločene računovodske izkaze za vsako pot. V skladu s členom 1(4) odločbe iz leta 2004 je družba Adriatica (ki se je leta 2004 združila z družbo Tirrenia) podobno od 1. januarja 2004 pripravljala ločene računovodske izkaze za vsako od svojih poti. V okviru odločbe iz leta 2001 in na zahtevo Komisije je družba PriceWaterhouseCoopers (v nadaljnjem besedilu: PWC) pripravila študijo, v kateri je reproducirala analitične računovodske izkaze družbe Tirrenia za obdobje 1992–1999. V tem okviru je družba PWC izdala mnenje, ki je potrdilo, da je bila metodologija, uporabljena za pripravo teh računovodskih izkazov, ustrezna in skladna z veljavno računovodsko prakso. Po mnenju Italije sta družbi Tirrenia in Adriatica nadaljevali s pripravo analitičnih računovodskih izkazov na tej podlagi in sta torej upoštevali zahteve iz odločbe iz leta 2001 in odločbe iz leta 2004. Italija je za obdobje, ki se ocenjuje, kot dokaz predložila tudi računovodske izkaze družbe Tirrenia po posameznih poteh za leta 2009, 2010 in 2011.

([155]) Glej sklep z dne 30. decembra 2004, ki je bil sprejet na medresorskem posvetovanju. Ta sklep je podaljšal prvotno predvideno amortizacijsko dobo z 20 na 30 let za trajekte na motorni pogon in s 15 na 20 let za visokohitrostna potniška plovila.

([156]) Direktiva Komisije 2006/111/ES z dne 16. novembra 2006 o preglednosti finančnih odnosov med državami članicami in javnimi podjetji ter o finančni preglednosti znotraj določenih podjetij (UL L 318, 17.11.2006, str. 17).

(465) Družba CIN je za leto 2012 pripravila računovodske izkaze po posameznih poteh od datuma, ko je začela opravljati storitev (v skladu z njenimi obveznostmi na podlagi nove pogodbe). Izredni upravitelj zaradi skorajšnje privatizacije ni pripravil takšnih računovodskih izkazov za obdobje od 1. januarja 2012 do 18. julija 2012. Izredni upravitelj pa je ministrstvu za gospodarski razvoj vse leto 2012 predlagal splošna četrtletna finančna poročila. Italijanski organi so ta poročila predložili kot dokaz. Komisija meni, da ta poročila zadostujejo za dokaz, da nadomestilo za javne storitve, dodeljeno družbi Tirrenia pod izredno upravo, ni v celoti pokrilo neto stroškov javne storitve in da je zato bilo tudi izključeno morebitno navzkrižno subvencioniranje (glej tudi uvodno izjavo 472). Komisija ugotavlja, da sta torej dva glavna cilja ločitve računov, tj. preprečevanje prekomernega nadomestila in navzkrižnega subvencioniranja, dosežena.

(466) Na podlagi navedenega in ob upoštevanju posebnih okoliščin privatizacije Komisija ugotavlja, da so bile izpolnjene zahteve iz odstavkov 18 in 44 okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011.

7.3.1.6. Znesek nadomestila

(467) V odstavku 21 okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011 je navedeno, da „[z]nesek nadomestila ne sme presegati zneska, ki je nujen za kritje neto stroškov izpolnjevanja obveznosti javne storitve, vključno z zmernim dobičkom“.

(468) V zadevnem primeru vsaj del nadomestila pomeni nezakonito pomoč, ki je bila dodeljena pred začetkom njene veljavnosti ([157]), v odstavku 69 okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011 pa je izrecno določeno, da se za namene ocene državne pomoči ne zahteva uporaba metodologije za določitev neto stroškov, ki se jim je bilo mogoče izogniti (*net avoided cost* – metodologija NAC). Namesto tega se lahko uporabijo druge metode za izračun neto stroškov, potrebnih za izpolnjevanje obveznosti javne službe, kot je metodologija na podlagi razporeditve stroškov. V skladu s to metodologijo bi se neto stroški izračunali kot razlika med stroški in prihodki pri izpolnjevanju obveznosti javnih storitev, kot je določeno in predvideno v aktu o pooblastitvi. Odstavki 28 do 38 okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011 podrobneje opisujejo, kako je treba uporabljati to metodologijo.

(469) Komisija v sklepu iz leta 2011 in sklepu iz leta 2012 ni mogla ugotoviti, ali je bil znesek nadomestila sorazmeren, saj je še vedno imela dvome glede opredelitve nekaterih javnih storitev, za katere je bila pooblaščena družba Tirrenia, kot resničnih storitev splošnega gospodarskega pomena. Ti dvomi so bili obravnavani v oddelku 7.3.1.2. Komisija pa je izrazila tudi dvom glede 6,5-odstotne premije za tveganje, ki se je uporabljala od leta 2010. Komisija je zlasti dvomila v to, ali ta premija izraža ustrezno stopnjo tveganja ob upoštevanju dejstva, da na prvi pogled družba Tirrenia ne prevzema tveganj, ki so običajno povezana z opravljanjem takšnih storitev.

(470) Ob upoštevanju navedenega Komisija opozarja, da je v sklepu iz leta 2011 zavzela predhodno stališče, da je družba Tirrenia morda prejemala prekomerno nadomestilo le za opravljanje nalog javne službe od leta 2010. Čeprav Komisija ni izrazila takih dvomov za leto 2009, so italijanski organi predložili izračun zneska nadomestila za leto 2009 (tj. 80 milijonov EUR), ki je bil določen na podlagi metodologije iz prvotne pogodbe. Poudariti je treba, da je družba Tirrenia zaprosila za približno 93,1 milijona EUR, vendar je Italija nekatere stroške zavrnila, saj v okviru te metodologije niso bili upravičeni. Na podlagi tega Komisija ugotavlja, da družba Tirrenia leta 2009 ni prejela prekomernega nadomestila za izpolnjevanje svojih obveznosti javne službe.

(471) Od leta 2010 naj bi se 6,5-odstotna premija za tveganje uporabila za določanje donosa kapitala na podlagi tehtanega povprečja stroškov kapitala (WACC). Vendar kot je že bilo pojasnjeno (glej uvodno izjavo 362), je Italija pojasnila, da je bila sprejeta odločitev o poenostavitvi izračuna, tako da se je uporabila 6,5-odstotna pavšalna stopnja donosa kapitala, ker je bil z zakonom iz leta 2009 znesek nadomestila omejen. Italija je nadalje poudarila, da je bilo treba za družbo Tirrenia zaradi njenega težkega finančnega položaja 5. avgusta 2010 začeti postopek izredne uprave. Po mnenju Italije je bilo nemogoče v celoti pokriti neto stroške (tj. stroške, od katerih se odštejejo prihodki) javne storitve z najvišjim zneskom nadomestila, ki je bil določen z zakonom iz leta 2009. Zato družba Tirrenia v obdobju od 1. januarja 2010 do 18. julija 2012 ni prejela nobenega donosa kapitala.

([157]) Kot je navedeno v uvodni izjavi 436. Nezakonitost pomoči, dodeljene za druge poti, bo nadalje preučena v oddelku 7.3.1.8.

(472) Na podlagi računovodskih izkazov po posameznih poteh, ki so jih predložili italijanski organi, je Komisija lahko preverila, da so neto stroški javnih storitev (brez upoštevanja kakršnega koli donosa kapitala), ki jih je opravljala družba Tirrenia, leta 2010 in 2011 presegli najvišji znesek nadomestila v višini 72 685 642 EUR. Zato družba Tirrenia v teh letih dejansko ni prejela nobenega donosa kapitala. Za prvo polovico leta 2012 četrtletna finančna poročila, ki jih je pripravil izredni upravitelj, jasno kažejo, da je bil dobiček družbe Tirrenia pred obrestmi in davki ([158]) (tj. pred izrednimi stroški) tudi po upoštevanju sorazmernega dela najvišjega zneska nadomestila, določenega v zakonu iz leta 2009, negativen. Zato je mogoče skleniti, da tudi v obdobju od 1. januarja 2010 do 18. julija 2012 družba Tirrenia ni prejela nobenega donosa kapitala. Komisija na splošno ugotavlja, da družba Tirrenia v obdobju podaljšanja prvotne pogodbe ni prejela nobenega prekomernega nadomestila.

(473) Države članice morajo v skladu s odstavkom 49 okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011 zagotoviti, da zaradi nadomestila, dodeljenega za opravljanje storitve splošnega gospodarskega pomena, podjetja ne prejmejo prekomernega nadomestila (kot je opredeljeno v odstavku 47 tega okvira). Med drugim morajo države članice na zahtevo Komisije predložiti dokaze. Izvajati morajo tudi redna preverjanja ali zagotoviti izvajanje takih preverjanj ob koncu obdobja pooblastitve, v vsakem primeru pa ne manj pogosto kot vsaka tri leta. Komisija v zvezi s tem ugotavlja, da so italijanski organi predložili potrebne dokaze, kot je opisano zgoraj (glej uvodni izjavi 464 in 465). Družba Tirrenia je pravzaprav nadzornemu ministrstvu vsako leto predložila računovodske izkaze po posameznih poteh in mu omogočila pregled zneska nadomestila. Komisija tudi opozarja, da se nadomestilo plačuje v obrokih (glej uvodno izjavo 36), končno izplačilo pa na podlagi dejanskih stroškov in prihodkov v zadevnem letu. To zagotavlja, da znesek nadomestila ne presega neto stroškov storitve (h katerim se načeloma prišteje donos kapitala, čeprav se v praksi to ni izvajalo v obdobju, ki se ocenjuje). Zaradi celovitosti Komisija ugotavlja, da je od 5. avgusta 2010 prisotnost izrednega upravitelja, ki ga je imenovala italijanska država, zagotovila še en zaščitni ukrep za preprečevanje prekomernega nadomestila. Komisija meni, da so ti ukrepi zadostni, da se prepreči in odkrije morebitno prekomerno nadomestilo.

(474) Na podlagi opisanih vidikov (glej uvodne izjave 467 do 473) Komisija ugotavlja, da so izpolnjene veljavne zahteve iz oddelka 2.8 (Znesek nadomestila) okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011.

7.3.1.7. Prednostni privez

(475) Člen 19-*ter*(21) zakona iz leta 2009 jasno določa, da je prednostni privez potreben za zagotavljanje ozemeljske kontinuitete z otoki in v okviru obveznosti javne službe, ki jih izpolnjujejo družbe nekdanje skupine Tirrenia, vključno z družbo Tirrenia. Če družbe, ki so pooblaščene za obveznosti javne službe, ne bi imele prednostnega priveza, bi (včasih) dejansko morale čakati, da pridejo na vrsto za pristanek, kar bi povzročilo zamude, to pa bi izničilo namen zagotavljanja zanesljive in praktične povezave za državljane. Redni vozni redi so dejansko potrebni za izpolnjevanje potreb prebivalcev otokov po mobilnosti in prispevanje h gospodarskemu razvoju zadevnih otokov. Glede na to, da so v prvotni pogodbi (kot je bila podaljšana) navedene posebne obveznosti glede voznih redov za odhode na poteh, na katerih se opravlja javna storitev, prednostni privez prispeva k zagotavljanju, da pristanišča dodelijo priveze in časovni razpored privezov tako, da lahko izvajalec javne storitve izpolnjuje svoje obveznosti javne službe.

(476) Glede na navedeno Komisija meni, da se je ta ukrep dodelil družbi Tirrenia, da bi lahko izpolnjevala svoje obveznosti javne službe, ki pomenijo resnično storitev splošnega gospodarskega pomena (glej uvodno izjavo 449). Poleg tega so italijanski organi potrdili, da se prednostni privez uporablja samo za storitve, ki se zagotavljajo v okviru sistema javnih storitev (in ne na primer, ko družba Tirrenia opravlja storitev na poteh na komercialni podlagi v visoki sezoni). Komisija je že podrobno ocenila (glej uvodne izjave 440 do 474) združljivost storitve splošnega gospodarskega pomena in povezanega nadomestila za družbo Tirrenia med podaljšanjem prvotne pogodbe. Komisija zato meni, da lahko svojo oceno združljivosti prednostnega priveza omeji na ugotavljanje, ali bi iz tega ukrepa lahko izhajalo prekomerno nadomestilo ali ne.

([158]) Ta del dobička je skoraj v celoti posledica opravljanja javne storitve, saj družba Tirrenia od 1. januarja do 30. junija 2012 ni opravljala skoraj nič storitev na komercialni podlagi. V okviru izrednega dobička tudi niso bili zabeleženi nobeni dobički ali izgube, npr. od prodaje sredstev, ki niso bili povezani z javno storitvijo.

(477) Komisija je seznanjena s trditvami Italije, da bi bila morebitna denarna prednost zaradi prednostnega priveza omejena (glej uvodno izjavo 191). Zato bi bilo tudi tveganje prekomernega nadomestila, ki izhaja iz tega ukrepa, omejeno. Če bi ta ukrep zmanjšal operativne stroške ali povečal prihodke izvajalca javne storitve, bi bilo to tudi v celoti izraženo v notranjih računovodskih izkazih gospodarskega subjekta. Zato so pregledi prekomernega nadomestila, ki so se uporabljali za družbo Tirrenia, kot je opisano zgoraj (glej oddelek 7.3.1.6), ustrezni tudi za odkrivanje morebitnega prekomernega nadomestila, ki izhaja iz prednostnega priveza.

(478) Komisija torej ugotavlja, da je prednostni privez, ki je neločljivo povezan s storitvami splošnega gospodarskega pomena, ki jih opravlja družba Tirrenia, tudi združljiv z notranjim trgom na podlagi člena 106(2) PDEU in okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011.

7.3.1.8. Skladnost z odločbo o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2005

(479) Kot je pojasnjeno zgoraj (glej uvodno izjavo 436), je povprečni letni promet v dveh finančnih letih pred letom, v katerem je bila dodeljena storitev splošnega gospodarskega pomena, na poteh Neapelj–Palermo, Civitavecchia–Olbia in Genova–Porto Torres presegal 300 000 potnikov. Na preostalih devetih poteh ([159]), na katerih je družba Tirrenia opravljala storitve na podlagi prvotne pogodbe, kot je bila podaljšana, ta prag ni bil presežen. Za teh devet poti je torej izpolnjena zahteva iz člena 2(1)(c) odločbe o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2005. Komisija dodatno meni, da je izpolnjen tudi člen 2(2) odločbe o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2005, ki zahteva skladnost z uredbo o pomorski kabotaži ([160]). Na podlagi tega Komisija ugotavlja, da se lahko preostalih devet poti oceni na podlagi odločbe o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2005.

(480) Komisija je že ugotovila (glej oddelek 7.3.1.3), da so bili za obdobje podaljšanja prvotne pogodbe v aktih o pooblastitvi določeni jasna opredelitev obveznosti javne službe, trajanje, zadevno podjetje in ozemlje, parametri za izračun, nadzor in pregled nadomestila ter ureditve za preprečitev kakršnega koli prekomernega nadomestila in njegovo vračilo. V zvezi s preostalimi devetimi potmi so torej izpolnjene zahteve iz člena 4 (Pooblastitev) odločbe o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2005.

(481) Komisija je nadalje ugotovila (glej oddelek 7.3.1.6), da družba Tirrenia v obdobju podaljšanja prvotne pogodbe ni prejela nobenega prekomernega nadomestila in da so italijanski organi izvajali redne preglede, da bi preprečili plačilo prekomernega nadomestila družbi Tirrenia. Na podlagi tega Komisija ugotavlja, da sta bila v zvezi s preostalimi devetimi potmi upoštevana tudi člen 5 (Nadomestilo) in člen 6 (Nadzor prekomernega nadomestila) odločbe o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2005.

(482) Ob upoštevanju neločljive povezanosti z opravljanjem javne storitve in glede na zgoraj navedeno oceno (glej oddelek 7.3.1.7) je tudi prednostni privez, ki je bil dodeljen za opravljanje storitve na preostalih devetih poteh, skladen z odločbo o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2005.

7.3.1.9. Sklepna ugotovitev

(483) Komisija na podlagi ocene iz uvodnih izjav 432 do 474 ugotavlja, da je nadomestilo, dodeljeno družbi Tirrenia za opravljanje pomorskih storitev, za katere velja podaljšanje prvotne pogodbe od 1. januarja 2009 do 18. julija 2012, skladno z veljavnimi pogoji iz okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011 in je torej združljivo z notranjim trgom na podlagi člena 106 PDEU.

([159]) Natančneje, to se nanaša na mešane poti Genova–Olbia–Arbatax, Civitavecchia–Cagliari–Arbatax, Neapelj–Cagliari, Palermo–Cagliari, Trapani–Cagliari in Termoli–otočje Tremiti ter na tovorne poti Livorno–Cagliari, Neapelj–Cagliari in Ravena–Catania.

([160]) Komisija v zvezi s tem opozarja, da je bilo ugotovljeno, da se na teh devetih poteh opravlja resnična storitev splošnega gospodarskega pomena (glej oddelek 7.3.1.2) in da so izpolnjene zahteve v zvezi z obveznostmi javne službe, kot so določene v uredbi o pomorski kabotaži. Komisija je tudi sprejela podaljšanje prvotne pogodbe družbe Tirrenia, in sicer ob upoštevanju privatizacije te družbe, zato njeno utemeljeno mnenje z dne 21. junija 2012 ni zadevalo družbe Tirrenia (glej uvodno izjavo 121).

(484) Na podlagi ocene iz uvodnih izjav 479 do 481 sta tudi nadomestilo, ki je bilo dodeljeno družbi Tirrenia, in prednostni privez za opravljanje storitev na devetih poteh ([161]) združljiva z notranjim trgom in izvzeta iz obveznosti predhodne priglasitve v skladu z odločbo o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2005.

7.3.2. *Nezakonito podaljšanje pomoči za reševanje, dodeljene družbi Tirrenia*

(485) Na podlagi odločitve iz leta 2010 je bila pomoč za reševanje, dodeljena družbi Tirrenia, če je bila omejena na šestmesečno obdobje, ki se je izteklo 28. avgusta 2011, združljiva z notranjim trgom. V skladu s smernicami za reševanje in prestrukturiranje iz leta 2004 pa je Italija Komisiji morala v šestih mesecih predložiti bodisi (i) dokazilo, da je bilo posojilo v celoti povrnjeno in/ali da je poroštvo prenehalo, bodisi (ii) načrt prestrukturiranja (ali likvidacije).

(486) Poroštvo je bilo unovčeno 11. julija 2011, družba Tirrenia pa je celoten znesek, ki ga je dolgovala državi, povrnila šele 18. septembra 2012 (glej uvodno izjavo (59)). Italija torej ni mogla predložiti dokaza, da je bilo posojilo v celoti povrnjeno in/ali da je poroštvo prenehalo v obdobju šestih mesecev, ki se je izteklo 28. avgusta 2011.

(487) V skladu z informacijami, ki jih je med formalnim postopkom preiskave predložila Italija (glej oddelek 4.2), je bil načrt likvidacije družbe Tirrenia na voljo na spletnem mestu družbe Tirrenia pod izredno upravo pred iztekom šestmesečnega roka, predvidenega v smernicah za reševanje in prestrukturiranje iz leta 2004. Italija tudi trdi, da je bila Komisija vedno obveščena o napredku glede postopka privatizacije poslovne veje družbe Tirrenia.

(488) Informacije iz spisa v zadevi Komisije potrjujejo, da so italijanski organi dejansko obveščali Komisijo o najnovejših dogodkih glede takratne privatizacije poslovne veje družbe Tirrenia. Italija je tudi potrdila namen družbe Tirrenia, da bo pomoč za reševanje vrnila pred iztekom šestmesečnega roka, in sicer s prihodki od te privatizacije. Italijanski organi pa Komisiji niso uradno predložili načrta prestrukturiranja ali likvidacije. Komisija takrat ni vedela, da je bil načrt likvidacije objavljen na spletnem mestu družbe Tirrenia pod izredno upravo. Poleg tega dejstvo, da je bila Komisija obveščena o postopku privatizacije poslovne veje družbe Tirrenia, ne more nadomestiti uradne predložitve načrta likvidacije. Natančneje, Komisiji je treba omogočiti, da oceni, ali je načrt likvidacije skladen s smernicami za reševanje in prestrukturiranje iz leta 2004, zato bi ga Italija morala uradno predložiti.

(489) Komisija dodatno ugotavlja, da je 5. oktobra 2011 poslala dopis, v katerem je od Italije zahtevala, naj potrdi, da je izpolnila zahteve iz smernic za reševanje in prestrukturiranje iz leta 2004 in odločitve iz leta 2010. Komisija je Italiji poslala opomin 28. novembra 2011, odgovor pa je od italijanskih organov prejela 12. decembra 2011. Kar zadeva Komisijo, Italija torej do slednjega datuma (in torej po izteku šestmesečnega obdobja) ni predložila niti (i) dokazila, da je bilo posojilo v celoti povrnjeno in/ali da je poroštvo prenehalo, niti (ii) načrta za prestrukturiranje (ali likvidacijo).

(490) Italija je v svojem odgovoru na dopis Komisije z dne 5. oktobra 2011 potrdila, da je bil namen odplačati dolg pred 28. avgustom 2011, ampak da je pri postopku privatizacije prišlo do zamude, ker je morala od Komisije pridobiti odobritev združitve. Ker so bili za vračilo državi potrebni prihodki od privatizacije, to vračilo torej ni moglo biti izvedeno pred iztekom roka 28. avgusta 2011. Komisija poudarja, da italijanski organi v svojem dopisu z dne 12. decembra 2011 sploh niso omenjali načrta likvidacije družbe Tirrenia, ki naj bi bil v skladu z njihovimi poznejšimi predložitvami javno objavljen že pred 28. avgustom 2011. Italija je poskusila pojasniti le, zakaj vračilo ni moglo biti izvedeno pred iztekom šestmesečnega obdobja. Če bi italijanski organi Komisiji predložili načrt za prestrukturiranje ali likvidacijo pred 28. avgustom 2011, jim ne bi bilo treba predložiti teh pojasnil. Komisija to upošteva kot dodaten dokaz, da Italija v zahtevanih šestih mesecih ni predložila načrta za prestrukturiranje ali likvidacijo.

([161]) Za točne poti glej opombo 159.

(491) Čeprav je bila Komisija seznanjena s postopkom privatizacije, ne pa tudi s podrobnim načrtom likvidacije, ob upoštevanju navedenega Italija ni izpolnila svoje zaveze iz odločitve iz leta 2010, da bo Komisiji v šestih mesecih po odobritvi pomoči za reševanje predložila načrt za prestrukturiranje (ali likvidacijo). Zato je treba pomoč za reševanje po izteku šestmesečnega obdobja 28. avgusta 2011 šteti za nezakonito in nezdružljivo pomoč. Komisija meni, da se nezakonito podaljšana pomoč za reševanje ne more šteti za združljivo na podlagi drugih razlogov, saj ni skladna niti z ustreznimi pogoji iz smernic za reševanje in prestrukturiranje niti s pogoji iz okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011 ([162]).

(492) Komisija v obravnavani zadevi pravzaprav ugotavlja, da nezakonito podaljšana pomoč za reševanje ni bila dodeljena za resnično in pravilno opredeljeno storitev splošnega gospodarskega pomena, kot je to zahtevano v odstavku 12 okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011. Družba Tirrenia je že prejela nadomestilo za opravljanje javnih storitev na podlagi prvotne pogodbe (kot je bila podaljšana), pomoč za reševanje pa je bila priglašena in odobrena kot začasni ukrep pomoči za reševanje in ne kot nadomestilo za opravljanje storitve splošnega gospodarskega pomena. Zato je ni mogoče razglasiti za združljivo z notranjim trgom na podlagi okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011.

(493) Ob upoštevanju navedenega Komisija pozitivno ocenjuje, da je družba Tirrenia pod izredno upravo 18. septembra 2012 že vrnila znesek v višini 25 852 548,93 EUR. To plačilo je bilo večje od zneska 25 203 063,89 EUR, ki ga je družba Tirrenia 11. julija 2011 dolgovala državi. Ker pa je bila nezakonito podaljšana pomoč za reševanje razglašena za nezdružljivo, mora vračilo vključevati vsaj znesek, ki je enak veljavnim obrestim za vračilo pomoči. Če družba Tirrenia pod izredno upravo ni plačala zadostnega zneska obresti, bi še vedno morala vrniti preostali znesek obresti.

7.3.3. *Morebitna uporaba sredstev za posodobitev ladij za namene likvidnosti*

(494) Ker morebitna uporaba sredstev, namenjenih posodobitvi ladij, za namene likvidnosti pomeni državno pomoč v smislu člena 107(1) PDEU, je treba njeno združljivost oceniti ob upoštevanju izjem iz odstavkov 2 in 3 navedenega člena in člena 106(2) PDEU.

(495) Komisija ugotavlja, da se je družba Tirrenia obravnavala kot podjetje v težavah vsaj od 5. avgusta 2010, ko je bila sprejeta v postopek izredne uprave. Istega dne je bil sprejet zakonski odlok, ki je omogočil uporabo tega ukrepa. Glede na informacije, s katerimi je seznanjena Komisija, so bila ta sredstva najprej uporabljena za namene likvidnosti 12. avgusta 2010, ko je banka Banca Carige uporabila 4 657 005,35 EUR za pobot dveh dolgov družbe Tirrenia, pri katerih je bila upnica (glej uvodno izjavo 110). Ta ukrep je torej načeloma treba oceniti na podlagi smernic za reševanje in prestrukturiranje.

(496) Tudi če je bil ta ukrep dodeljen pred začetkom veljavnosti smernic za reševanje in prestrukturiranje iz leta 2014, tj. 1. avgusta 2014, Komisija v skladu z odstavkom 139 navedenih smernic pri preučevanju pomoči izvajalcem storitev splošnega gospodarskega pomena v težavah, kot je družba Tirrenia, uporablja določbe iz poglavja 5 smernic za reševanje in prestrukturiranje iz leta 2014, ne glede na datum dodelitve pomoči.

(497) Komisija ugotavlja, da Italija ni nikoli priglasila morebitne uporabe sredstev, namenjenih posodobitvi ladij, za namene likvidnosti, za razliko od ukrepa pomoči za reševanje, ki je bil odobren v odločitvi iz leta 2010. Poleg tega družba Tirrenia v vsakem primeru državi ni povrnila sredstev za posodobitev ladij, ki jih je uporabila za namene likvidnosti, v šestih mesecih, kot je določeno v smernicah za reševanje in prestrukturiranje iz leta 2014. Nazadnje, kot je pojasnjeno zgoraj (glej oddelek 7.3.2), Italija Komisiji ni predložila načrta za prestrukturiranje ali likvidacije za družbo Tirrenia. Komisija torej ugotavlja, da uporabe sredstev, namenjenih posodobitvi ladij, za namene likvidnosti ni mogoče šteti za združljivo pomoč za prestrukturiranje na podlagi smernic za reševanje in prestrukturiranje iz leta 2014.

([162]) Tudi če je bila ta pomoč dodeljena pred začetkom veljavnosti smernic za reševanje in prestrukturiranje iz leta 2014, mora Komisija v skladu z odstavkom 139 teh smernic pri preučevanju pomoči izvajalcem storitev splošnega gospodarskega pomena v težavah, kot je družba Tirrenia, uporabiti določbe iz smernic za reševanje in prestrukturiranje iz leta 2014, ne glede na datum dodelitve pomoči. Kadar Komisija oceni združljivost pomoči, ki je bila dodeljena izvajalcem storitev splošnega gospodarskega pomena v težavah pred 31. januarjem 2012, na podlagi smernic za reševanje in prestrukturiranje iz leta 2014, se taka pomoč šteje za združljivo z notranjim trgom, če je skladna z določbami iz okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011, z izjemo odstavkov 9, 14, 19, 20, 24, 39 in 60.

(498) Kadar Komisija v skladu z odstavkom 9 okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena oceni združljivost pomoči, ki je bila dodeljena izvajalcem storitev splošnega gospodarskega pomena v težavah pred 31. januarjem 2012, tj. začetkom veljavnosti okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011, na podlagi smernic za reševanje in prestrukturiranje iz leta 2014, se taka pomoč šteje za združljivo z notranjim trgom, če je skladna z določbami iz tega okvira, z izjemo odstavkov 9, 14, 19, 20, 24, 39 in 60 ([163]).

(499) Komisija v obravnavani zadevi ugotavlja, da bi lahko družba Tirrenia v skladu s tem ukrepom le začasno uporabila ta sredstva za kritje svojih likvidnostnih potreb. Družba Tirrenia bi pravzaprav morala obnoviti ta namenska sredstva, da bi se lahko uporabila za svoj prvotni namen, tj. za plačilo potrebnih posodobitev ladij družbe Tirrenia. Te posodobitve so bile potrebne zaradi skladnosti z mednarodnimi varnostnimi standardi, zato so bile odločilnega pomena za razpoložljivost ladij, s katerimi je družba Tirrenia izpolnjevala svoje obveznosti javne službe. Vendar pa v praksi družba Tirrenia ni spoštovala zgoraj navedene zahteve in je plačala le posodobitve plovila Clodia. Zato je posodobitve drugih zadevnih ladij morala plačati družba CIN iz svojih sredstev. Tudi če bi ta ukrep pomenil nadomestilo za javne storitve, česar Italija ni dokazala, bi družba Tirrenia s tem, ko ni obnovila sredstev za plačilo posodobitev ladij ([164]) niti teh sredstev ni vrnila državi, dejansko prejela nezdružljivo prekomerno nadomestilo. Komisija torej meni, da tega ukrepa ni mogoče razglasiti za združljivega na podlagi okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011.

(500) Zaradi celovitosti Komisija ugotavlja, da se za ta ukrep tudi ne uporabljajo izjeme iz člena 107(3)(a), (b), (d) in (e) PDEU.

(501) Komisija torej ugotavlja, da znesek v višini 11 421 300 EUR ([165]), ki ni bil niti uporabljen za plačilo posodobitev ladij niti vrnjen državi, pomeni pomoč za tekoče poslovanje, s katero so se zmanjšali stroški, ki bi jih družba Tirrenia sicer morala kriti iz svojih sredstev, zato ni združljiva z notranjim trgom. ([166]) Komisija ugotavlja, da je bila ta pomoč dejansko na voljo upravičenki od datuma začetka veljavnosti zakona iz leta 2010, tj. 6. oktobra 2010.

7.3.4. *Davčne oprostitve, povezane s postopkom privatizacije*

(502) Komisija je zgoraj sklenila (glej uvodne izjave 416 do 426), da oprostitve (i) posrednih davkov na dejavnosti in dejanja, povezana s prenosi družb Caremar, Saremar in Toremar ter s prenosom poslovne veje družbe Tirrenia na zadevne pridobitelje, in (ii) davka od dohodkov pravnih oseb od prodaje poslovne veje družbe Tirrenia družbi CIN, ki so bile odobrene z zakonom iz leta 2010, pomenijo državno pomoč družbi Tirrenia.

(503) V obeh primerih je pomoč enaka davku, ki se običajno plača za te vrste transakcij. Združljivost te državne pomoči je torej treba oceniti ob upoštevanju izjem iz člena 107(2) in (3) PDEU ter člena 106(2) PDEU.

(504) Komisija meni, da se nobena od teh izjem ne more šteti za združljivo na podlagi katerega koli odstopanja iz člena 107(2) in (3) PDEU.

(505) Komisija glede prenosa poslovne veje družbe Tirrenia na družbo CIN nadalje ugotavlja, da družba Tirrenia pod izredno upravo ob sprejetju tega sklepa ne opravlja več storitve splošnega gospodarskega pomena. Zato se ni mogoče sklicevati na razloge za združljivost iz člena 106(2) PDEU.

(506) V zvezi s prenosi na dežele Komisija ugotavlja, da je pomoč, plačana na podlagi te davčne oprostitve, enkraten ukrep, povezan s prenosom sredstev zaradi reorganizacije in poznejše privatizacije skupine Tirrenia. Komisija zato meni, da ta pomoč ni neločljivo povezana s storitvami splošnega gospodarskega pomena, ki jih je opravljala družba Tirrenia, in se zato ne bi smela ocenjevati na isti podlagi glede združljivosti. Taka oprostitev dejansko ni povezana z opravljanjem storitev splošnega gospodarskega pomena, kot so opredeljene v prvotni pogodbi, ki je veljala, ko so bili prenosi izvedeni (novembra 2009). Zato se tudi glede teh prenosov ni mogoče sklicevati na razloge za združljivost iz člena 106(2) PDEU.

([163]) Glej odstavek 140 smernic za reševanje in prestrukturiranje iz leta 2014.
([164]) Razen posodobitev plovila Clodia, ki jih je plačala družba Tirrenia.
([165]) Kot je pojasnjeno v uvodni izjavi 192, je družba Tirrenia od 12 051 900 EUR, dodeljenih za izvedbo posodobitev ladij zaradi skladnosti z mednarodnimi varnostnimi standardi, dejansko uporabila le 630 600 EUR za plačilo posodobitev plovila Clodia.
([166]) Sodba Sodišča z dne 14. februarja 1990, Francija proti Komisiji, C-301/87, ECLI:EU:C:1990:67, točka 41.

(507) Komisija torej ugotavlja, da davčne oprostitve za družbo Tirrenia pomenijo pomoč za tekoče poslovanje, s katero so se zmanjšali stroški, ki bi jih družba Tirrenia sicer morala kriti iz svojih sredstev, zato ni združljiva z notranjim trgom ([167]).

7.3.5. *Sklepna ugotovitev glede združljivosti pomoči*

(508) Komisija na podlagi zgornje ocene ugotavlja, da:

— sta nadomestilo, ki je bilo dodeljeno družbi Tirrenia za obdobje od 1. januarja 2009 do 18. julija 2012, in prednostni privez za opravljanje storitev na pomorskih poteh združljiva z notranjim trgom na podlagi člena 106 PDEU in okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011, za devet ([168]) od 12 poti pa tudi na podlagi odločbe o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2005,

— je bila pomoč za reševanje, dodeljena družbi Tirrenia, nezakonito podaljšana za obdobje od 11. julija 2011 do 18. septembra 2012 (ko je bila povrnjena) in da ni združljiva z notranjim trgom,

— uporaba sredstev, namenjenih posodobitvi ladij, za namene likvidnosti pomeni pomoč za tekoče poslovanje, dodeljeno družbi Tirrenia. Ta pomoč ni združljiva z notranjim trgom,

— oprostitev družbe Tirrenia posrednih davkov na dejavnosti in dejanja, povezana s prenosi družb Caremar, Saremar in Toremar ter s prenosom poslovne veje družbe Tirrenia na zadevne pridobitelje, pomenijo nezdružljivo pomoč za tekoče poslovanje, dodeljeno družbi Tirrenia. Oprostitev družbe Tirrenia davka od dohodkov pravnih oseb od prodaje poslovne veje družbe Tirrenia družbi CIN tudi pomeni nezdružljivo pomoč za tekoče poslovanje, dodeljeno družbi Tirrenia.

7.4. **Odziv na predložitve družbe Grimaldi**

(509) Kot je opisano zgoraj (glej oddelek 6), je družba Grimaldi Komisiji in italijanskim organom predložila več dopisov. Ti dopisi so bili predloženi po izteku rokov za zainteresirane tretje strani, namenjenih temu, da predstavijo svoja stališča v zvezi s sklepom iz leta 2011 in sklepom iz leta 2012. Čeprav je družba Grimaldi navedla, da je konkurent družbe CIN in bi se torej lahko štela za zainteresirano stran, ni izpolnila obveznega pritožbenega obrazca iz člena 24 (2) Uredbe Sveta (EU) 2015/1589. Komisija tudi poudarja, da nekaterih obtožb družbe Grimaldi ni mogoče obravnavati v tem sklepu, saj niso bile vključene v obseg formalnega postopka preiskave.

(510) Ne glede na navedeno Komisija navaja naslednje ugotovitve v zvezi z obtožbami družbe Grimaldi iz njenih dopisov:

— obtožbe glede zlorabe prevladujočega položaja na podlagi člena 102(b) PDEU je preiskal nacionalni organ za konkurenco AGCM in prvotno so bile obravnavane v njegovi resoluciji št. 27053 z dne 28. marca 2018 (na datum sprejetja tega sklepa je zadeva še vedno odprta, in sicer po tem, ko je sodišče TAR to resolucijo delno razveljavilo – glej uvodno izjavo 279),

— Komisija je ugotovila, da nadomestilo za javne storitve, dodeljeno družbi CIN na podlagi nove pogodbe, ne pomeni državne pomoči, ker je skladno s štirimi merili iz sodbe v zadevi Altmark. Ocena Komisije je pokazala, da se vse poti, na katerih družba CIN opravlja storitve v okviru sistema javnih storitev, štejejo za resnično storitev splošnega gospodarskega pomena ([169]) (glej uvodno izjavo 348) in da družba CIN ni prejela prekomernega nadomestila (glej uvodno izjavo 366),

— družba CIN mora na podlagi nove pogodbe ministrstvu za promet vsako leto v pregled predložiti izkaze o poslovanju. Ti izkazi so razdeljeni po posameznih poteh, potrdi jih neodvisni revizor in zagotavljajo, da so stroški in prihodki, povezani z dejavnostmi javne službe, ločeni od komercialnih dejavnosti. Komisija je prejela kopijo teh izkazov,

([167]) Glej opombo 166.

([168]) Za točne poti glej opombo 159.

([169]) Trditev družbe Grimaldi, da so drugi gospodarski subjekti zagotavljali storitve, ki naj bi bile enakovredne tistim, ki jih je na podlagi nove pogodbe opravljala družba CIN, ni mogoče sprejeti iz več razlogov. Družba Grimaldi predvsem ni ocenila konkurenčnih razmer v času pooblastitve družbe CIN, ampak se sklicuje na resolucijo organa AGCM, ki se v glavnem osredotoča na razmere od leta 2015. Tudi če bi v času pooblastitve družbe CIN morda bil prisoten drug gospodarski subjekt, družba Grimaldi poleg tega ni dokazala, da naj bi zagotavljal storitve, ki bi bile enakovredne tistim, ki jih je opravljala družba CIN. Storitve, ki jih zagotavljajo ti drugi gospodarski subjekti, so pravzaprav lahko omejene le na visoko sezono, se ne opravljajo enako pogosto ali ne povezujejo istih pristanišč. Ni bilo torej dokazano, da bi storitve, ki so jih zagotavljali drugi gospodarski subjekti, zadostovale za izpolnitev potreb po javni storitvi, določenih v novi pogodbi.

— zamuda pri plačilu dela odložene cene za poslovno vejo družbe Tirrenia je predmet nacionalnih sodnih postopkov, ki jih je začela družba Tirrenia pod izredno upravo,

— zdi se, da zaradi predlagane združitve družb CIN in Moby ne bi nastale nobene težave v zvezi z državno pomočjo, saj lahko ta združena družba še naprej ohranja ločene računovodske izkaze za svoje dejavnosti, povezane z javno službo, in dejavnosti, ki jih izvaja na komercialni podlagi,

— v novi pogodbi so predvidene kazni, če bi družba CIN kršila svoje obveznosti iz te pogodbe, zato morajo glede vseh domnevnih kršitev (npr. povišanja cen) nadalje ukrepati nacionalni organi.

8. **SKLEPNA UGOTOVITEV**

(511) Komisija ugotavlja, da je Italija nezakonito izvajala nekatere ukrepe pomoči in s tem kršila člen 108(3) PDEU. Na podlagi navedene ocene je Komisija sklenila, da je bilo nadomestilo za javne storitve, dodeljeno družbi Tirrenia na podlagi podaljšanja prvotne pogodbe, združljivo z notranjim trgom v skladu s členom 106 PDEU. Ker je prednostni privez neločljivo povezan z opravljanjem storitve splošnega gospodarskega pomena s strani družbe Tirrenia, je ta ukrep tudi združljiv tudi z notranjim trgom v skladu s členom 106 PDEU. Za devet od 12 zadevnih poti, na katerih se je opravljala javna storitev, je bila Italija izvzeta iz obveznosti predhodne priglasitve iz člena 108(3) PDEU, ker sta nadomestilo za javne storitve, dodeljeno družbi Tirrenia, in prednostni privez, dodeljen za opravljanje storitev na teh devetih poteh, skladna z odločbo o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2005.

(512) Pomoč za reševanje, ki je bila dodeljena družbi Tirrenia in nezakonito podaljšana za obdobje od 11. julija 2011 do 18. septembra 2012, pa ni združljiva z notranjim trgom. Uporaba sredstev, namenjenih posodobitvi ladij, za namene likvidnosti tudi pomeni pomoč za tekoče poslovanje, ki je bila dodeljena družbi Tirrenia in ni združljiva z notranjim trgom. Nazadnje, oprostitve posrednih davkov na dejavnosti in dejanja, povezana s prenosi družb Caremar, Saremar in Toremar ter s prenosom poslovne veje družbe Tirrenia na zadevne pridobitelje, in oprostitev davka od dohodkov pravnih oseb od prodaje poslovne veje družbe Tirrenia družbi CIN, tudi pomenijo pomoč za tekoče poslovanje, ki je bila dodeljena družbi Tirrenia in ni združljiva z notranjim trgom.

(513) Ta sklep ne zadeva drugih vprašanj iz sklepa iz leta 2011 in sklepa iz leta 2012 ([170]) ali posega vanje ali vprašanj, na katera so Komisijo opozorile zainteresirane strani med preiskavo, ki se je začela na podlagi navedenih sklepov.

9. **VRAČILO POMOČI**

(514) V skladu s Pogodbo o delovanju Evropske unije in ustaljeno sodno prakso sodišč Unije je Komisija pristojna za odločanje, ali mora zadevna država članica spremeniti ali ukiniti pomoč, če ugotovi, da ni združljiva z notranjim trgom ([171]). Prav tako sodišča Unije dosledno menijo, da je obveznost države članice, da ukine pomoč, za katero Komisija meni, da ni združljiva z notranjim trgom, namenjena ponovni vzpostavitvi prejšnjega stanja ([172]).

(515) V zvezi s tem so sodišča Unije odločila, da je ta cilj dosežen, ko prejemnik vrne zneske, ki so bili dodeljeni z nezakonito pomočjo, in tako izgubi prednost, ki jo je imel pred konkurenti na notranjem trgu, ter ko se znova vzpostavi stanje pred plačilom pomoči ([173]).

(516) V skladu s sodno prakso člen 16(1) Uredbe (EU) 2015/1589 določa: „Če se v primerih nezakonite pomoči sprejmejo negativni sklepi, Komisija odloči, da mora zadevna država članica sprejeti vse potrebne ukrepe, da upravičenec vrne pomoč […].“

(517) Ker se je z izvedbo zadevnih ukrepov kršil člen 108(3) PDEU ter jih je zato treba šteti za nezakonito in nezdružljivo pomoč, je treba torej pomoč vrniti, da bi se ponovno vzpostavile razmere, ki so na notranjem trgu obstajale pred dodelitvijo pomoči. Vračilo pomoči zajema obdobje od datuma, ko je bila pomoč dana na voljo upravičencu, do datuma dejanskega vračila. Znesek, ki ga je treba vrniti, vključuje obresti do datuma dejanskega vračila.

([170]) Glej uvodni izjavi 1 in 5 tega sklepa.
([171]) Sodba Sodišča z dne 12. julija 1973, Komisija proti Nemčiji, C-70/72, EU:C:1973:87, točka 13.
([172]) Sodba Sodišča z dne 21. marca 1990, Belgija proti Komisiji, C-142/87, EU:C:1990:125, točka 66.
([173]) Sodba Sodišča z dne 17. junija 1999, Belgija proti Komisiji, C-75/97, EU:C:1999:311, točki 64 in 65.

(518) V obravnavani zadevi za upravičenko do pomoči, tj. družbo Tirrenia pod izredno upravo, že poteka postopek v primeru insolventnosti. Zato je dejansko vračilo mogoče doseči z vpisom terjatve v zvezi s pomočjo, ki jo je treba vrniti, na seznam terjatev ([174]). V tem primeru mora vpisu terjatve slediti (i) vračilo celotnega zneska vračila ali, če to ni mogoče, (ii) prenehanje podjetja in popolno prenehanje njegovih dejavnosti.

(519) Nezdružljivo državno pomoč iz uvodne izjave 508, ki je bila dodeljena družbi Tirrenia, je treba povrniti Italiji, če je bila izplačana. Pomoč, ki jo je treba vrniti, se natančneje določi takole:

(a) glavnica pomoči za reševanje, tj. 25 203 063,89 EUR, in obresti za vračilo pomoči, ki se pripišejo od datuma plačila dveh tranš posojila in od datuma, ko je banka BIIS unovčila državno poroštvo (tj. 28. februarja 2011 za prvo tranšo v višini 20 000 000 EUR, 23. marca 2011 za drugo tranšo v višini 5 000 000 EUR in 11. julija 2011 za znesek 203 063,89 EUR), do vračila celotnega zneska pomoči. Komisija ugotavlja, da je upravičenka že vrnila glavnico pomoči in del obresti za vračilo pomoči;

(b) sredstva za posodobitev ladij, ki so bila uporabljena za namene likvidnosti, tj. 11 421 300 EUR, in obresti za vračilo pomoči, ki nastanejo od datuma začetka veljavnosti zakona iz leta 2010, tj. 6. oktobra 2010, do vračila celotnega zneska pomoči;

(c) če mora posredne davke na dejavnosti in dejanja, povezana s prenosi družb Caremar, Saremar in Toremar na dežele Kampanija, Sardinija oziroma Toskana ter s prenosom poslovne veje družbe Tirrenia na družbo CIN, plačati prodajalec, je glavnica pomoči enaka davkom, ki se običajno plačajo za te vrste transakcij. Italija zagotovi seznam vseh dokumentov, ki so bili dejansko oproščeni davkov, in izračuna davke, ki jih je običajno treba plačati. K tem zneskom se prištejejo obresti za vračilo pomoči, ki nastanejo od datuma(-ov) uradnih dokumentov, ki so bili oproščeni davkov, do vračila celotnega zneska pomoči.

(520) Italija družbo Tirrenia pod izredno upravo tudi ne oprosti davka od dohodkov pravnih oseb od prodaje poslovne veje družbe Tirrenia družbi CIN.

10. **GOSPODARSKA KONTINUITETA**

(521) Če je bil upravičenec nezakonite in nezdružljive državne pomoči prodan ali prenesen, se lahko obveznost vračila prenese na druga podjetja, na katera so bili preneseni deleži ali sredstva upravičenca ([175]). V primeru odkupa deležev, kadar upravičenec še vedno obstaja in deluje na trgu in so se zgolj spremenili njegovi lastniki, je za obveznost vračila pomoči še vedno odgovoren upravičenec. V primeru odkupa sredstev, kadar drugo podjetje še naprej posluje z nekaterimi ali vsemi sredstvi prvotnega upravičenca, je treba to drugo podjetje šteti za upravičenca državne pomoči, če je na podlagi strukture prenosa ali prodaje mogoče sklepati, da med obema družbama obstaja gospodarska kontinuiteta.

(522) Nasprotno, če je mogoče dokazati, da kljub prenosu nekaterih ali vseh sredstev nezakonito pomoč še vedno prejema prvotni prejemnik, prevzemna družba pa opravlja bistveno drugačno dejavnost, je za obveznost vračila pomoči še vedno odgovoren prvotni prejemnik pomoči. Iz sodne prakse izhaja, da se pri presoji obstoja take gospodarske kontinuitete lahko upoštevajo ti elementi: predmet prenosa (sredstva in obveznosti, kontinuiteta delovne sile, sredstva v svežnju), cena prenosa, enakost delničarjev ali lastnikov prevzemnega podjetja in prvotnega podjetja, čas izvedbe prenosa (po začetku preiskave, sprožitvi postopka ali končni odločbi) in nazadnje ekonomski razlogi za transakcijo ([176]).

([174]) Razvrstitev terjatve v zvezi z državno pomočjo na seznamu obveznosti ureja nacionalno pravo, če je razvrstitev v skladu z načelom učinkovitosti in načelom enakovrednosti. Glej odstavek 64 Obvestila Komisije o vračilu nezakonite in nezdružljive državne pomoči (UL C 247, 23.7.2019, str. 1). V vsakem primeru terjatev v zvezi z državno pomočjo ne more biti razvrščena nižje od navadnih nezavarovanih terjatev. Končen vpis terjatve v zvezi z državno pomočjo tudi prekine pripisovanje dodatnih obresti za vračilo pomoči.

([175]) Sodba Sodišča z dne 21. marca 1991, Italija proti Komisiji, C-303/88, ECLI:EU:C:1991:136.

([176]) Sodba Splošnega sodišča z dne 24. septembra 2019, Fortischem a.s. proti Komisiji, T-121/15, ECLI:EU:T:2019:684, točka 208.

(523) V skladu z isto sodno prakso se lahko zgoraj navedeni elementi upoštevajo v različnem obsegu, in sicer glede na posebnosti obravnavane zadeve. To pomeni, da Komisiji ni treba upoštevati vseh zgornjih elementov, kar potrjuje uporaba izraza „se lahko upoštevajo“ ([177]) in dejstvo, da med temi elementi ni hierarhije. Komisija v zadevnem primeru zlasti meni, da bi bilo treba pri presoji gospodarske kontinuitete upoštevati posebno naravo transakcije med družbo Tirrenia pod izredno upravo in družbo CIN, ki se je nanašala na privatizacijo dela javne družbe na podlagi postopka za oddajo javnega naročila za osemletno javno naročilo storitev, skupaj s sredstvi, ki so bila potrebna za opravljanje storitev splošnega gospodarskega pomena, določenih v tej pogodbi.

(524) Da bi se Komisija odločila, ali obstaja gospodarska kontinuiteta med družbo Tirrenia pod izredno upravo in družbo CIN, in torej ugotovila, ali bi slednja morala biti odgovorna za povrnitev nezdružljive pomoči, ki je bila dodeljena prvi, je navedene kazalnike uporabila za posebne okoliščine v obravnavani zadevi.

10.1. **Obseg prenosa**

(525) Ta kazalnik se nanaša na obseg prenosa obstoječih sredstev in obveznosti, vključno s pogodbenimi razmerji z zaposlenimi in dobavitelji, z družbe Tirrenia di Navigazione (pozneje pod izredno upravo) na družbo CIN. Najprej je treba opozoriti, da ni bila prenesena nobena od obstoječih obveznosti: zanje je ostala v celoti odgovorna družba Tirrenia pod izredno upravo in ob sprejetju tega sklepa še vedno je. S prenosom so se dejansko odpisale vse terjatve do prenesenih sredstev, kot so hipoteke, zasegi in prednostne pravice.

(526) V zvezi s sredstvi Komisija tudi najprej ugotavlja, da je postopek prodaje poslovne veje družbe Tirrenia sledil neuspelemu poskusu privatizacije družbe Tirrenia di Navigazione v celoti, skupaj z vsemi njenimi sredstvi in obveznostmi, vključno z njenim odvisnim podjetjem Siremar. Drugi, uspešen poskus privatizacije je vključeval le sredstva, ki so se štela za potrebna za izpolnjevanje obveznosti javne službe, in povezana pogodbena razmerja z dobavitelji, torej je bil njihov obseg v primerjavi s prvim poskusom drugačen in manjši (približno 45 % v smislu števila ladij). Ta sredstva, ki niso bila potrebna za izpolnjevanje obveznosti javne službe, so bila prodana ločeno, z različnimi in nepovezanimi razpisnimi postopki, vključevala pa so šest ladij, nepremičnine v Italiji in tujini ter zbirko umetniških del. Tudi odvisno podjetje družbe Tirrenia, tj. družba Siremar, je bilo prodano na podlagi ločenega razpisnega postopka. Ker je družba Siremar opravljala storitve na več poteh, ki povezujejo Sicilijo z drugimi manjšimi otoki, z velikim številom osebja in več ladjami, se je s to ločitvijo dodatno zmanjšal obseg dejavnosti poslovne veje družbe Tirrenia v primerjavi s prvotno družbo Tirrenia di Navigazione.

(527) Po drugi strani Komisija ugotavlja, da je bila blagovna znamka Tirrenia vključena v obseg prenosa, njena vrednost pa je bila vključena v tržno ceno, ki jo je plačala družba CIN.

(528) Nazadnje Komisija tudi ugotavlja, da v zvezi z delovno silo ni bilo prenosa pogodb o zaposlitvi z družbe Tirrenia pod izredno upravo na družbo CIN. V členu 2112 italijanskega civilnega zakonika je pravzaprav določeno, da se v primeru prenosa poslovnega subjekta pogodbe o zaposlitvi pri kupcu nadaljujejo in da zaposleni ohrani vse pravice, ki iz nje izhajajo. Vendar se v skladu z zakonskim odlokom št. 270/1999 ta običajna ureditev ne uporablja za prenos poslovne veje družbe, za katero poteka postopek izredne uprave in ki opravlja osnovne javne storitve. Nasprotno, novi lastnik mora prevzeti osebje, ki je potrebno za opravljanje storitve, in se dve leti vzdržati kolektivnega odpuščanja (glej uvodno izjavo 160). Komisija ugotavlja, da čeprav bi splošno pravilo zagotovilo jasno kontinuiteto delovne sile med družbo Tirrenia pod izredno upravo in družbo CIN, je ta izjema družbi Tirrenia pod izredno upravo dejansko omogočila, da prekine vse pogodbe s svojimi zaposlenimi. Nato se je družba CIN pogajala o novih pogodbenih pogojih s sindikati zaposlenih in ponudila nove pogodbe samo tistim zaposlenim, ki so dejansko sodelovali pri izpolnjevanju obveznosti javne službe, pri čemer je bilo v celoti upoštevano veljavno delovno pravo.

(529) Obveznost ohranjanja števila zaposlenih je bila namreč določena s splošnim zakonom (glej uvodno izjavo 528), zato so jo morali italijanski organi pri pripravi postopka prodaje upoštevati. Vendar tudi brez te pravne obveznosti Komisija ugotavlja, da je v pomorskem prometu potrebno obvezno minimalno število zaposlenih za upravljanje

([177]) Sodba Splošnega sodišča z dne 28. marca 2012, Ryanair proti Komisiji, T-123/09, ECLI:EU:T:2012:164, točka 156.

ladij, z zelo specifičnim naborom spretnosti, kot je določeno v preglednicah s številom članov posadke (glej uvodno izjavo 175). Družba CIN bi dejansko morala v obravnavanem primeru po tem, ko ji je bila dodeljena nova pogodba, v kratkem časovnem okviru zaposliti več kot 1 200 zaposlenih, da bi izpolnila svoje obveznosti. Zato je zelo verjetno, da bi družba CIN zaposlila večino zaposlenih v družbi Tirrenia pod izredno upravo, tudi če ji ne bi bilo treba zagotoviti pogodb o zaposlitvi, in sicer zaradi smotrnosti in zmanjšanja stroškov zaposlovanja.

(530) Ob upoštevanju tega Komisija ugotavlja, da čeprav je dejansko obstajala kontinuiteta delovne sile, je bila ta kontinuiteta posledica dejanskih okoliščin zadeve (tj. obsega prenosa) in veljavnega delovnega prava. Po drugi strani pa se je na družbo CIN prenesel samo del sredstev družbe Tirrenia pod izredno upravo in nobena njena obveznost.

10.2. **O ceni prenosa**

(531) V skladu z ustaljeno sodno prakso bi bil tudi prenos sredstev po ceni, ki je nižja od tržne, kazalnik gospodarske kontinuitete med likvidirano družbo, ki bi morala vrniti pomoč državi, in novoustanovljeno družbo. Komisija v tej zadevi ugotavlja, da so bila sredstva prenesena na podlagi javnega naročila, ki je bilo dovolj odprto, pregledno in nediskriminatorno, da se je lahko dosegla tržna cena, kot je opisano v oddelku 7.1.3.4. Ni dokazov, da je prodaja sredstev na podlagi razpisa skupaj z javnim naročilom storitev negativno vplivala na rezultat javnega naročila. Nasprotno, Italija je dokazala, da so se v primeru organizacije ločenih razpisnih postopkov za nekatere druge ladje družb Tirrenia in Siremar te ladje lahko prodale le po odpadni vrednosti. Pogoji, ki jih je bilo treba upoštevati pri prodaji, na primer zahteva, da se dve leti ohranijo delovna mesta, pravzaprav niso znižali cene, kot je bilo ugotovljeno v poročilu družbe Ecorys ([178]). Tudi če je bila cena, ki je bila na koncu plačana, zaradi odloga dela plačila nižja od tiste, ki je bila opredeljena v vrednotenju neodvisnega strokovnjaka, ki ga je predložila banka Banca Profilo, je bil tak odlog sestavni del dinamike postopka za oddajo javnega naročila, v okviru katerega so imeli vsi drugi ponudniki možnost, da s podobnimi plačilnimi pogoji predložijo ponudbe, primerljive ponudbi družbe CIN ([179]). V skladu z ustaljeno sodno prakso je rezultat odprtega in preglednega javnega naročila dejansko še bolj točna cena v primerjavi s kakršnim koli strokovnim vrednotenjem ([180]).

(532) Ob upoštevanju navedenega Komisija ugotavlja, da okoliščine prenosa izključujejo prenos morebitne gospodarske prednosti, ki jo je imela družba Tirrenia pod izredno upravo, na družbo CIN.

10.3. **Identiteta lastnikov**

(533) Če prenos sredstev poteka med dvema povezanima subjektoma, je to močan znak, da je morda namen prenosa izogniti se obveznosti vračila pomoči, ki je bila s sklepom Komisije opredeljena kot nezakonita in nezdružljiva. Komisija v obravnavani zadevi ugotavlja, da med družbo Tirrenia pod izredno upravo in družbo CIN ni bilo in še vedno ni nobene povezave. Družba Tirrenia je bila javna družba, ki je bila pravzaprav v celoti v lasti ministrstva za finance in gospodarstvo ([181]). Družba CIN je bila prvotno konzorcij subjektov iz zasebnega sektorja, sestavljen iz obstoječega trajektnega prevoznika (družbe Moby) in treh skladov. Vsi subjekti v tem konzorciju so bili zasebni ([182]). Komisija torej ugotavlja, da družba Tirrenia pod izredno upravo ni mogla nadzirati družbe CIN ali obratno.

10.4. **Čas prenosa**

(534) Če se je prenos sredstev zgodil po sprejetju sklepa Komisije, v katerem je izrazila dvome o združljivosti že dodeljene pomoči, je to še en kazalnik, da je bil tak prenos morda izveden z namenom izogibanja nalogu za vračilo. Komisija v obravnavani zadevi ugotavlja, da je bi razpis za prijavo interesa objavljen 15. septembra 2010, prodajna pogodba z družbo CIN pa je bila sklenjena 25. julija 2011. Sklep Komisije o začetku formalnega postopka preiskave pa je bil sprejet 5. oktobra 2011. Ta sklep se je med drugim nanašal na privatizacijo poslovne veje družbe Tirrenia. Komisija

([178]) Glej uvodno izjavo 99.
([179]) Glej uvodno izjavo 384.
([180]) Glej uvodno izjavo 391.
([181]) Glej uvodno izjavo 13.
([182]) Tega ne spremeni dejstvo, da je družba Onorato Partecipazioni pozneje pridobila celotno lastništvo in nadzor nad družbama Moby in CIN (glej tudi uvodno izjavo 82).

je tudi razširila obseg uradne preiskave, in sicer med drugim na novo pogodbo, ki jo je 7. novembra 2012 podpisala družba CIN ([183]). Čeprav je bil prenos končan šele 19. julija 2012, je bilo to posledica tega, da je Italija morala od Komisije pridobiti odobritev združitve. Vendar Komisija ugotavlja, da je prodajna pogodba 25. julija 2011 že bila veljavna in zavezujoča, tudi če se je identiteta ene od strani pozneje delno spremenila, da bi se odpravili pomisleki v zvezi s konkurenco, ki so se pojavili med postopkom združitve. Ne more se dvomiti v to, da ob sklenitvi pogodbe strani nista vedeli, da bo Komisija čez nekaj mesecev začela formalno preiskavo, kaj šele, da bi bili seznanjeni z njeno vsebino, ocenili tveganje za obe strani in se odločili za prenos sredstev, da bi izničili namen take preiskave. To velja za ukrepe, opisane v sklepu iz leta 2011, in še zlasti za ukrepe, opisane v sklepu iz leta 2012, ki je bil sprejet po koncu prodaje in pooblastitvi družbe CIN na podlagi nove pogodbe.

(535) Komisija dodatno ugotavlja, da je Italija dolgo vnaprej obvestila Komisijo, da namerava prodati poslovno vejo družbe Tirrenia v svežnju z novo pogodbo, in sicer v okviru razprav s Komisijo glede izvajanja uredbe o pomorski kabotaži (glej tudi oddelek 2.4). Italija je zaradi pravne varnosti priglasila tudi osnutek nove pogodbe ([184]). To je še en dober dokaz, da Italija z organizacijo prenosa poslovne veje in pooblastitve na podlagi nove pogodbe na način, ki je opisan in ocenjen v oddelku 7.1.3, ni nameravala zaobiti morebitnega prihodnjega naloga za vračilo.

10.5. **Ekonomski razlogi za prenos**

(536) Ta kazalnik je povezan z nameni, ki sta jih strani imeli v zvezi s prenosom sredstev, in z ekonomskimi razlogi ob upoštevanju prihodnjega poslovanja družbe, ki bo upravljala ta sredstva. V zvezi s tem Komisija najprej ugotavlja, da je bil po eni strani namen italijanskih organov izpolniti obveznost glede liberalizacije sektorja pomorskega prometa, kot je določena v uredbi o pomorski kabotaži, in sicer s privatizacijo glavnega javnega gospodarskega subjekta v sektorju, tj. skupine Tirrenia, vključno z družbo Tirrenia pod izredno upravo, in s pooblastitvijo prevzemne družbe za obveznost javne službe. Čeprav navedena uredba tega ne zahteva, je bil ta prenos sredstev in nadomestila za javne storitve dejansko ena od možnosti, ki jo je Italija imela na voljo (glej tudi uvodno izjavo 114) za izvedbo te liberalizacije, v navedenih okoliščinah pa je bila to tudi optimalna možnost v smislu prodajne cene sredstev v primerjavi z uporabo dveh ločenih postopkov ([185]). Po drugi strani pa je nameravala družba CIN opravljati storitev na poteh, zajetih v obveznosti javne službe, učinkoviteje kot prejšnja družba Tirrenia di Navigazione (pozneje pod izredno upravo) in s tem ustvariti dobiček (ob upoštevanju poti in obdobij, v okviru katerih je opravljala dejavnosti na prostem trgu).

(537) Komisija glede prihodnjega poslovanja družbe ugotavlja, da čeprav družba CIN zagotavlja enake ali zelo podobne povezave in pogostosti kot družba Tirrenia, je to le logična posledica stalne potrebe po opravljanju resničnih storitev splošnega gospodarskega pomena, kot je določeno v novi pogodbi. Drugače povedano, neprekinjenost javne službe se ne sme zamenjevati z gospodarsko kontinuiteto na podlagi pravil o državni pomoči. Komisija dejansko meni, da je morala Italija, da bi uresničila dejanski namen nove pogodbe, tj. (i) zagotovila ozemeljsko kontinuiteto med celino in otoki ter (ii) prispevala h gospodarskemu razvoju zadevnih otokov, za novo pogodbo določiti podobno geografsko območje kot v prvotni pogodbi.

(538) Komisija tudi ugotavlja, da se pogoji, v skladu s katerimi mora družba CIN vsakodnevno izpolnjevati obveznosti javne službe, bistveno razlikujejo. Znesek nadomestila je določen na podlagi povsem drugačnega mehanizma, pri katerem mora gospodarski subjekt delovati učinkovito, in družba CIN je dejansko nameravala: povečati učinkovitost flote v smislu vzdrževanja, zavarovanja, stroškov goriva in upravljanja posadke; izboljšati spletno prodajo; izboljšati kakovost in ponudbo storitev na krovu; povečati število prepeljanih potnikov in količino prepeljanega blaga. Ker ni nobenega jamstva, da bodo stroški v celoti kriti, in ker je znesek nominalnega nadomestila določen za več let (torej se realno zmanjšuje), družba CIN dejansko ni imela druge možnosti, kot da povsem prenovi poslovno strategijo, ki jo je uporabljala družba Tirrenia di Navigazione. Ta je v svoji celotni dolgi zgodovini v skupini Tirrenia vedno in stalno opravljala storitve v okviru javne službe, brez kakršne koli strategije za doseganje vzdržne dobičkonosnosti, medtem ko je bila družba Tirrenia pod izredno upravo preprosto usmerjena le v prenehanje družbe v skladu s predpisi, hkrati pa je želela zagotoviti neprekinjenost javne storitve do prenosa lastništva na družbo CIN na podlagi postopka oddaje javnega naročila.

([183]) Komisija je 19. decembra 2012 sprejela spremenjeno različico tega sklepa (glej uvodno izjavo 5).
([184]) Glej uvodno izjavo 4.
([185]) Glej uvodno izjavo 398.

(539) Družba CIN je torej na podlagi lastne strategije izpolnjevala svoje obveznosti javne službe in druge dejavnosti pod popolnoma drugačnimi pogoji poslovanja kot družba Tirrenia pod izredno upravo. Italijanski organi od družbe CIN pravzaprav niso zahtevali, da bi morala upoštevati kakšen poseben poslovni model ali ohraniti določen obseg dejavnosti, razen tistih, ker so bile določene v novi pogodbi, ali da bi morala prevzeti kakšna posebna sredstva ali zaposlene, ki niso bili neločljivo povezani z izpolnjevanjem obveznosti javne službe, kot so opredeljene v novi pogodbi. V zvezi s tem je družba CIN lahko prosto in po svoji presoji spreminjala to, kako posluje (in še vedno lahko).

(540) Komisija ugotavlja, da so si obveznosti javne službe v smislu poti in pogostosti sicer neizogibno podobne, saj se odzivajo na podobne potrebe po javni storitvi, pogoji za njihovo izpolnjevanje in poslovna strategija, na kateri temeljijo, pa se razlikujejo. Ta dejanska podobnost dejavnosti, ki se je opravljala, je pravzaprav izhajala iz zelo specifičnih okoliščin zadeve, ublažile pa so jo različne finančne omejitve v zvezi s poslovanjem družbe CIN.

10.6. **Sklepna ugotovitev glede gospodarske kontinuitete med družbo Tirrenia pod izredno upravo in družbo CIN**

(541) Na podlagi navedenega Komisija ugotavlja, da cena prenosa, identiteta lastnikov in čas transakcij ne kažejo na gospodarsko kontinuiteto. Čeprav obseg transakcije in ekonomski razlogi zanjo vsebujejo nekatere elemente, ki kažejo na to, da bi lahko obstajala gospodarska kontinuiteta, Komisija za ti merili ugotavlja, da vsi elementi morebitne kontinuitete izhajajo iz zelo posebnih okoliščin te transakcije, tj. iz združitve prenosa sredstev in javnega naročila storitev v enem samem postopku, obsega transakcije in na splošno veljavnega delovnega prava. Predvsem nič ne kaže na poskus izogibanja obveznosti vračila pomoči. Ob upoštevanju navedenega Komisija ugotavlja, da v celoti gledano med družbo Tirrenia in družbo CIN ne obstaja gospodarska kontinuiteta. To tudi pomeni, da se obveznost vračila nezakonite in nezdružljive državne pomoči, ki je bila dodeljena družbi Tirrenia, ne prenese na družbo CIN –

SPREJELA NASLEDNJI SKLEP:

Člen 1

1. Nadomestilo, dodeljeno družbi Tirrenia, in prednostni privez, dodeljen za opravljanje pomorskih storitev na 12 poteh na podlagi prvotne pogodbe, kot je bila podaljšana za obdobje od 1. januarja 2009 do 18. julija 2012, pomeni državno pomoč v smislu člena 107(1) PDEU. Državno pomoč za opravljanje storitev na treh poteh Neapelj–Palermo, Civitavecchia–Olbia in Genova–Porto Torres je Italija dodelila nezakonito v nasprotju s členom 108(3) PDEU.

2. Pomoč iz odstavka 1 tega člena je združljiva z notranjim trgom.

Člen 2

1. Podaljšanje pomoči za reševanje za obdobje od 11. julija 2011 do 18. septembra 2012 pomeni državno pomoč družbi Tirrenia v smislu člena 107(1) PDEU. Državno pomoč je Italija dodelila nezakonito v nasprotju s členom 108(3) PDEU.

2. Pomoč iz odstavka 1 tega člena v višini 25 203 063,89 EUR ni združljiva z notranjim trgom.

Člen 3

1. Oprostitev posrednih davkov na prenos družbe Caremar na deželo Kampanija, družbe Saremar na deželo Sardinija, družbe Toremar na deželo Toskana in poslovne veje družbe Tirrenia na družbo CIN pomeni državno pomoč družbi Tirrenia v smislu člena 107(1) PDEU. Državno pomoč je Italija dodelila nezakonito v nasprotju s členom 108(3) PDEU.

2. Oprostitev davka od dohodkov pravnih oseb od prodaje poslovne veje družbe Tirrenia družbi CIN pomeni državno pomoč, dodeljeno družbi Tirrenia, v smislu člena 107(1) PDEU. Državno pomoč je Italija dodelila nezakonito v nasprotju s členom 108(3) PDEU.

3. Pomoč iz odstavka 1 in 2 tega člena ni združljiva z notranjim trgom.

4. Ob sprejetju tega sklepa Italija še ni izplačala pomoči iz odstavka 2 tega člena.

Člen 4

1. Uporaba sredstev, namenjenih posodobitvi ladij, za namene likvidnosti pomeni državno pomoč družbi Tirrenia v smislu člena 107(1) PDEU. Državno pomoč je Italija dodelila nezakonito v nasprotju s členom 108(3) PDEU.

2. Pomoč iz odstavka 1 tega člena v višini 11 421 300 EUR ni združljiva z notranjim trgom.

Člen 5

1. Dodelitev nove pogodbe za obdobje od 18. julija 2012 do 18. julija 2020, združene s poslovno vejo družbe Tirrenia in prednostnim privezom, družbi CIN, vključno z odlogom plačila dela nakupne cene s strani družbe CIN, ne pomeni državne pomoči v smislu člena 107(1) PDEU.

2. Možnost uporabe sredstev Sklada za premalo izkoriščena območja za kritje likvidnostnih potreb, kot je določena v zakonu iz leta 2010, ne pomeni državne pomoči v smislu člena 107(1) PDEU.

Člen 6

1. Italija od upravičenk izterja nezdružljivo pomoč iz členov 2, 3 in 4, če je bila izplačana.

2. Znesku, ki ga je treba vrniti, se prištejejo obresti za obdobje od datuma, ko je bil dan na voljo upravičenki, do datuma njegovega dejanskega vračila.

3. Obresti se izračunajo z obrestnoobrestnim računom v skladu s poglavjem V Uredbe Komsije (ES) št. 794/2004 ([186]) in Uredbe Komsije (ES) št. 271/2008 ([187]) o spremembi Uredbe (ES) št. 794/2004.

4. Na podlagi razpoložljivih informacij Komisija priznava, da je upravičenka že vrnila glavnico pomoči iz člena 2.

5. Italija prekliče vsa neizvedena plačila pomoči iz dostavka 2 člena 3, z začetkom veljavnosti na datum sprejetja tega sklepa.

Člen 7

1. Vračilo pomoči iz člena 6 se izvede takoj in učinkovito.

2. Italija zagotovi izvršitev tega sklepa v štirih mesecih od datuma uradnega obvestila o tem sklepu.

Člen 8

1. Italija v dveh mesecih po uradnem obvestilu o tem sklepu Komisiji predloži naslednje informacije:

— skupni znesek (glavnica in obresti za vračilo), ki ga mora vrniti upravičenka,

— podroben opis že sprejetih in načrtovanih ukrepov za uskladitev s tem sklepom,

— dokumente, ki dokazujejo, da se je od upravičenke zahtevalo vračilo pomoči.

([186]) Uredba Komisije (ES) št. 794/2004 z dne 21. aprila 2004 o izvajanju Uredbe Sveta (EU) 2015/1589 o določitvi podrobnih pravil za uporabo člena 108 Pogodbe o delovanju Evropske unije (UL L 140, 30.4.2004, str. 1).

([187]) Uredba Komisije (ES) št. 271/2008 z dne 30. januarja 2008 o spremembi Uredbe (ES) št. 794/2004 o izvajanju Uredbe Sveta (ES) št. 659/1999 o določitvi podrobnih pravil za uporabo člena 93 Pogodbe ES (UL L 82, 25.3.2008, str. 1).

2. Italija obvešča Komisijo o napredku glede sprejetih nacionalnih ukrepov za izvajanje tega sklepa, dokler se vračanje pomoči iz člena 6 ne konča. Na zahtevo Komisije takoj predloži informacije o že sprejetih in načrtovanih ukrepih za izvajanje tega sklepa. Predloži tudi podrobne informacije o zneskih pomoči in obrestih za vračilo, ki jih je upravičenka že vrnila.

Člen 9

Ta sklep je naslovljen na Italijansko republiko.

Komisija lahko zneske pomoči in obresti za vračilo, izterjane z izvajanjem tega sklepa, objavi brez poseganja v člen 30 Uredbe (EU) 2015/1589.

V Bruslju, 2. marca 2020

Za Komisijo
Margrethe VESTAGER
Izvršna podpredsednica