

DECYZJA KOMISJI (UE) 2020/1412**z dnia 2 marca 2020 r.****w sprawie środków SA.32014, SA.32015, SA.32016 (11/C) (ex 11/NN) wdrożonych przez Włochy na rzecz przedsiębiorstwa Tirrenia di Navigazione i jego nabywcy, przedsiębiorstwa Compagnia Italiana di Navigazione***(notyfikowana jako dokument nr C(2020) 1110)***(Jedynie tekst w języku włoskim jest autentyczny)****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 108 ust. 2 akapit pierwszy,

uwzględniając Porozumienie o Europejskim Obszarze Gospodarczym, w szczególności jego art. 62 ust. 1 lit. a),

po wezwaniu zainteresowanych stron do przedstawienia uwag zgodnie z przywołanymi powyżej artykułami ⁽¹⁾ i uwzględniając otrzymane odpowiedzi,

a także mając na uwadze, co następuje:

1. PROCEDURA

- (1) W dniu 5 października 2011 r. Komisja wszczęła formalne postępowanie wyjaśniające w odniesieniu do szeregu środków przyjętych przez Włochy na rzecz przedsiębiorstw należących do byłej grupy Tirrenia ⁽²⁾ („decyzja z 2011 r.”). Postępowanie dotyczyło m.in. rekompensat przyznanych przedsiębiorstwu Tirrenia di Navigazione („Tirrenia”) z tytułu obsługi szeregu tras morskich od dnia 1 stycznia 2009 r. oraz procesu prywatyzacji (zob. sekcja 2.3.3), w wyniku którego Compagnia Italiana di Navigazione („CIN”) nabyło oddział przedsiębiorstwa Tirrenia (zob. również motyw 27).
- (2) Decyzję z 2011 r. opublikowano w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* ⁽³⁾. Komisja wezwała zainteresowane strony do przedstawienia uwag na temat środków będących przedmiotem postępowania.
- (3) Jeżeli chodzi o środki, których dotyczy wspomniana decyzja, Komisja otrzymała uwagi od przedsiębiorstwa Tirrenia pod zarządem nadzwyczajnym, Pan Med Lines („Pan Med”), CIN oraz Grandi Navi Veloci (zwanego również GNV) (zob. sekcja 5). Przekazała je Włochom, które miały możliwość udzielenia na nie odpowiedzi. Włochy nie przedstawiły żadnych uwag.
- (4) W dniu 10 stycznia 2012 r. władze włoskie formalnie zgłosiły, powołując się na względy związane z pewnością prawa, projekty umów dotyczących zamówień publicznych na usługi („umowy”), które miały zostać zawarte z odpowiednimi przyszłymi nabywcami oddziałów przedsiębiorstw Tirrenia i Siremar i na podstawie których przyznano by tym nabywcom rekompensatę. W dniach 24 stycznia 2012 r., 4 lutego 2012 r. i 3 lipca 2012 r. Komisja zwróciła się do władz włoskich o przekazanie dodatkowych informacji na temat zgłoszonych środków. Władze włoskie przedstawiły te informacje w pismach z dnia 9 lutego 2012 r., 11 maja 2012 r. i 19 lipca 2012 r. W piśmie z dnia 19 lipca 2012 r. władze włoskie poinformowały Komisję również o zawarciu dzień wcześniej nowej umowy między państwem włoskim a przedsiębiorstwem CIN.

⁽¹⁾ Dz.U. C 28 z 1.2.2012, s. 18 i Dz.U. C 84 z 22.3.2013, s. 58.

⁽²⁾ Byłą grupę Tirrenia tworzyły spółki: Tirrenia di Navigazione S.p.A., Adriatica S.p.A., Caremar – Campania Regionale Maritima S.p.A., Saremar – Sardegna Regionale Marittima S.p.A., Siremar – Sicilia Regionale Marittima S.p.A. oraz Toremar – Toscana Regionale Marittima S.p.A.

⁽³⁾ Pomoc państwa – Republika Włoch – Pomoc państwa SA.32014 (11/C) (ex 11/NN), SA.32015 (11/C) (ex 11/NN), SA.32016 (11/C) (ex 11/NN) – Pomoc państwa dla przedsiębiorstw należących do byłej grupy Tirrenia (potencjalna pomoc państwa w formie rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych oraz potencjalna pomoc w kontekście prywatyzacji) (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)) – Zaproszenie do zgłaszania uwag zgodnie z art. 108 ust. 2 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (Dz.U. C 28 z 1.2.2012, s. 18).

- (5) W dniu 7 listopada 2012 r. Komisja przedłużyła postępowanie m.in. (zob. sekcja 2.2) ze względu na (i) niezgodne z prawem przedłużenie pomocy na ratowanie przyznanej przedsiębiorstwu Tirrenia; oraz (ii) rekompensatę z tytułu świadczenia usług publicznych przyznaną przedsiębiorstwu CIN na podstawie nowej umowy zawartej z państwem włoskim. W dniu 19 grudnia 2012 r. Komisja przyjęła zmienioną wersję ⁽⁴⁾ tej decyzji („decyzja z 2012 r.”).
- (6) Decyzję z 2012 r. opublikowano w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* ⁽⁵⁾. Komisja wezwała zainteresowane strony do przedstawienia uwag na temat środków będących przedmiotem postępowania.
- (7) Jeżeli chodzi o środki, których dotyczy wspomniana decyzja, Komisja otrzymała uwagi od przedsiębiorstwa CIN, przedsiębiorstwa Tirrenia pod zarządem nadzwyczajnym oraz przedsiębiorstwa Pan Med (zob. sekcja 5). Przekazała je Włochom, które miały możliwość udzielenia na nie odpowiedzi. Włochy nie przedstawiły żadnych uwag.
- (8) W dniu 5 października 2012 r. Komisja zleciła spółce Ecorys Netherlands BV oszacowanie wartości rynkowej aktywów przedsiębiorstwa Tirrenia wystawionych na sprzedaż (zob. sekcja 2.3.3.5) na podstawie dwóch alternatywnych scenariuszy. Ecorys przedłożył sprawozdanie końcowe dnia 4 września 2013 r. („sprawozdanie opracowane przez Ecorys”). Komisja przekazała to sprawozdanie Włochom w dniu 27 września 2013 r. Włochy przedstawiły swoje uwagi do sprawozdania opracowanego przez Ecorys w piśmie z dnia 17 grudnia 2013 r., w tym alternatywną wycenę przygotowaną przez ich własnego niezależnego biegłego – Banca Profilo.
- (9) Decyzją z dnia 22 stycznia 2014 r. („decyzja z 2014 r.”) ⁽⁶⁾ Komisja zamknęła formalne postępowanie wyjaśniające dotyczące szeregu środków przyjętych przez region Sardynii na rzecz przedsiębiorstwa Saremar. W 2017 r. Sąd oddalił skargę przedsiębiorstwa Saremar i władz regionu na tę decyzję ⁽⁷⁾.
- (10) W dniach 12 lutego 2016 r., 29 maja 2018 r., 18 września 2018 r., 10 października 2018 r. i 22 listopada 2018 r. spółka Grimaldi Euromed S.p.A. („Grimaldi”) przedstawiła Komisji uwagi opisane w sekcji 6. Na wniosek spółki Grimaldi służby Komisji spotkały się w dniu 17 lipca 2018 r. również z jej pełnomocnikiem prawnym.
- (11) W dniach 25 stycznia 2018 r., 29 marca 2018 r. i 31 sierpnia 2018 r. Komisja zwróciła się do władz włoskich o dodatkowe informacje. Władze włoskie przekazały te informacje w dniach 26 kwietnia 2018 r., 31 maja 2018 r., 2 listopada 2018 r. i 11 grudnia 2018 r. W dniach 23 i 24 stycznia 2019 r. służby Komisji odbyły w Rzymie spotkanie z przedstawicielami władz włoskich. W kolejnych miesiącach władze włoskie przekazały dodatkowe informacje, o które Komisja zwróciła się podczas tego spotkania.
- (12) Jak określono w motywie 31, niniejsza decyzja dotyczy jedynie możliwych środków pomocy na rzecz przedsiębiorstw Tirrenia i CIN. Wszystkie pozostałe środki objęte zakresem decyzji z lat 2011 i 2012 są przedmiotem odrębnego postępowania w ramach spraw SA.32014, SA.32015 i SA.32016, a zatem nie wchodzą w zakres niniejszej decyzji. W szczególności te pozostałe środki dotyczą innych przedsiębiorstw należących do byłej grupy Tirrenia.

2. KONTEKST I OPIS ŚRODKÓW OBJĘTYCH POSTĘPOWANIEM

2.1. Ramy ogólne

2.1.1. Początkowe umowy

- (13) Grupa Tirrenia tradycyjnie należała do państwa włoskiego za pośrednictwem przedsiębiorstwa Fintecna ⁽⁸⁾ i początkowo obejmowała sześć przedsiębiorstw, mianowicie przedsiębiorstwa Tirrenia, Adriatica, Caremar, Saremar, Siremar i Toremar. Przedsiębiorstwa te świadczyły usługi transportu morskiego na podstawie odrębnych zamówień publicznych na usługi zawartych z państwem włoskim w 1991 r., obowiązujących przez 20 lat od stycznia 1989 r. do grudnia 2008 r. (zwanymi dalej „początkowymi umowami”). Przedsiębiorstwo Fintecna posiadało 100 % kapitału podstawowego przedsiębiorstwa Tirrenia, które z kolei posiadało całościowy udział w regionalnych przedsiębiorstwach Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar i Toremar. Przedsiębiorstwo Adriatica, które w przeszłości obsługiwało szereg tras między Włochami a Albanią/Chorwacją/Grecją/Czarnogorą, połączyło się z przedsiębiorstwem Tirrenia w 2004 r.

⁽⁴⁾ Wszystkie zmiany dotyczyły środków wdrożonych na rzecz przedsiębiorstwa Saremar.

⁽⁵⁾ Pomoc państwa – Republika Włoska – Pomoc państwa SA.32014 (2011/C), SA.32015 (2011/C), SA.32016 (2011/C) – Włochy – Pomoc państwa na rzecz spółek byłej grupy Tirrenia i ich nabywców – Zaproszenie do zgłaszania uwag zgodnie z art. 108 ust. 2 TFUE (Dz.U. C 84 z 22.3.2013, s. 58).

⁽⁶⁾ Decyzja Komisji (UE) 2018/261 z dnia 22 stycznia 2014 r. w sprawie środków pomocy SA.32014 (2011/C), SA.32015 (2011/C), SA.32016 (2011/C) wdrożonych przez region Sardynii na rzecz spółki Saremar (Dz.U. L 49 z 22.2.2018, s. 22).

⁽⁷⁾ Zob. wyrok z dnia 6 kwietnia 2017 r. w sprawie T-219/14, Regione autonoma della Sardegna (Włochy)/Komisja, ECLI:EU:T:2017:266.

⁽⁸⁾ Przedsiębiorstwo Fintecna (Finanziaria per i Settori Industriale e dei Servizi S.p.A.) w całości należy do włoskiego ministerstwa gospodarki i finansów i specjalizuje się w zarządzaniu procesami własnościowymi i prywatyzacyjnymi, jak również zajmuje się projektami mającymi na celu zrationalizowanie i restrukturyzację przedsiębiorstw zmagających się z problemami branżowymi, finansowymi lub organizacyjnymi.

- (14) Zamówienia publiczne na usługi miały zagwarantować regularne i stabilne świadczenie usług transportu morskiego, z których większość łączy Włochy kontynentalne z Sycylią, Sardynią i innymi mniejszymi włoskimi wyspami. W tym celu państwo włoskie przyznało wsparcie finansowe w postaci dotacji wypłaconych bezpośrednio na rzecz każdego przedsiębiorstwa należącego do grupy Tirrenia.
- (15) Przedsiębiorstwo Tirrenia świadczyło usługi transportu morskiego na szeregu tras mieszanych (przewóz pasażerów, samochodów osobowych i samochodów ciężarowych) oraz na niektórych trasach towarowych, głównie między Włochami kontynentalnymi a, odpowiednio, Sardynią, Sycylią i Wyspami Tremiti, jak również między Sardynią a Sycylią. Dokładne trasy, o których mowa, opisano poniżej.
- (16) W dniu 6 sierpnia 1999 r. Komisja wszczęła postępowanie określone w art. 108 ust. 2 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej („TFUE”) w sprawie pomocy wypłaconej na podstawie początkowych umów na rzecz sześciu przedsiębiorstw, które wówczas składały się na grupę Tirrenia.
- (17) Na etapie postępowania władze włoskie wystąpiły o podzielenie sprawy grupy Tirrenia w taki sposób, aby można było się skoncentrować na wydaniu ostatecznej decyzji dotyczącej przedsiębiorstwa Tirrenia. Wniosek ten wynikał z zamiaru przystąpienia przez władze włoskie do prywatyzacji grupy, poczynając od przedsiębiorstwa Tirrenia, oraz z chęci przyspieszenia tego procesu w odniesieniu do tej spółki.
- (18) Komisja przychyliła się do wniosku władz włoskich i decyzją Komisji 2001/851/WE⁽⁹⁾ zamknęła postępowanie wszczęte w sprawie pomocy przyznanej na rzecz przedsiębiorstwa Tirrenia („decyzja z 2001 r.”). Pomoc uznano za zgodną z rynkiem wewnętrznym pod warunkiem wypełnienia przez władze włoskie określonych zobowiązań.
- (19) Decyzją 2005/163/WE⁽¹⁰⁾ („decyzja z 2004 r.”) z dnia 16 marca 2004 r. Komisja uznała rekompensatę przyznaną przez Włochy na rzecz przedsiębiorstw należących do grupy Tirrenia innych niż przedsiębiorstwo Tirrenia⁽¹¹⁾ za częściowo zgodną z rynkiem wewnętrznym, częściowo zgodną pod warunkiem wypełnienia przez władze włoskie szeregu zobowiązań oraz częściowo niezgodną z rynkiem wewnętrznym. Decyzję oparto na danych rachunkowych z lat 1992–2001 i przewidziano w niej określone warunki mające na celu zapewnienie zgodności rekompensaty z rynkiem wewnętrznym przez cały okres obowiązywania początkowych umów.
- (20) W wyroku z dnia 4 marca 2009 r. w sprawach T-265/04, T-292/04 i T-504/04⁽¹²⁾ („wyrok z 2009 r.”) Sąd stwierdził nieważność decyzji z 2004 r. Niniejsza decyzja pozostaje bez uszczerbku dla postępowania toczącego się w następstwie wyroku z 2009 r.

2.1.2. Przedłużenie początkowych umów

- (21) W art. 26 dekretu z mocą ustawy nr 207 z dnia 30 grudnia 2008 r., przekształconego w ustawę nr 14 z dnia 27 lutego 2009 r., przewidziano przedłużenie początkowych umów (w tym umowy mającej zastosowanie do przedsiębiorstwa Tirrenia), które pierwotnie miały wygasnąć w dniu 31 grudnia 2008 r., o rok, tj. do dnia 31 grudnia 2009 r.
- (22) Art. 19-ter dekretu z mocą ustawy nr 135 z dnia 25 września 2009 r., przekształconego w ustawę nr 166 z dnia 20 listopada 2009 r., („ustawa z 2009 r.”) stanowi, że z uwagi na prywatyzację przedsiębiorstw z grupy Tirrenia udziały przedsiębiorstw regionalnych (z wyjątkiem przedsiębiorstwa Siremar) zostaną nieodpłatnie przeniesione ze spółki dominującej Tirrenia w sposób następujący:
- 1) przedsiębiorstwo Caremar do regionu Kampanii. Następnie region Kampanii miał przenieść do regionu Lazio przedsiębiorstwo kontynuujące działalność⁽¹³⁾, obsługujące połączenia transportowe z archipelagiem Pontino od tej chwili niezależnie pod nazwą Laziomar;
 - 2) przedsiębiorstwo Saremar do regionu Sardynii;
 - 3) przedsiębiorstwo Toremar do regionu Toskanii.

⁽⁹⁾ Decyzja Komisji 2001/851/WE z dnia 21 czerwca 2001 r. w sprawie pomocy państwa przyznanej przez Włochy spółce morskiej Tirrenia di Navigazione (Dz.U. L 318 z 4.12.2001, s. 9).

⁽¹⁰⁾ Decyzja Komisji 2005/163/WE z dnia 16 marca 2004 r. w sprawie pomocy państwa wypłaconej przez Włochy przedsiębiorstwom żeglugowym Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar i Toremar (Grupa Tirrenia) (Dz.U. L 53 z 26.2.2005, s. 29).

⁽¹¹⁾ W szczególności na rzecz przedsiębiorstw: Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar i Toremar.

⁽¹²⁾ Sprawy połączone T-265/04, T-292/04 i T-504/04, Tirrenia di Navigazione/Komisja, ECLI:EU:T:2009:48.

⁽¹³⁾ Przeniesienie to sformalizowano w dniu 1 czerwca 2011 r.

- (23) W ustawie z 2009 r. określono również, że nowe umowy miały zostać uzgodnione między państwem włoskim a przedsiębiorstwami Tirrenia i Siremar do dnia 31 grudnia 2009 r. Podobnie usługi regionalne miały zostać przewidziane w projektach umów dotyczących „zamówień publicznych na usługi”, które miały zostać uzgodnione przez przedsiębiorstwa Saremar, Toremar i Caremar z władzami regionalnymi, odpowiednio, do dnia 31 grudnia 2009 r. (z Sardynią i Toskanią) i do dnia 28 lutego 2010 r. (z Kampanią i Lazio). Projekty nowych umów/zamówień publicznych na usługi miały zostać objęte przetargiem wraz z samymi przedsiębiorstwami i podpisane z nabywcami po zakończeniu prywatyzacji każdego z tych przedsiębiorstw ⁽¹⁴⁾.
- (24) W tym celu w ustawie z 2009 r. przewidziano dalsze przedłużenie początkowych umów (w tym umowy mającej zastosowanie do przedsiębiorstwa Tirrenia) od dnia 1 stycznia 2010 r. do dnia 30 września 2010 r.
- (25) W ustawie z 2009 r. określono również pułapy stałej rocznej rekompensaty z tytułu świadczenia usług od 2010 r. (w ramach przedłużenia początkowych umów, jak również w ramach nowych umów i zamówień publicznych na usługi), wynoszące łącznie 184 942 251 EUR, w następujący sposób:

Tabela 1

Pułapy rekompensaty od 2010 r.

Przedsiębiorstwo	Maksymalna roczna rekompensata (EUR)
Tirrenia	72 685 642
Siremar	55 694 895
Saremar	13 686 441
Toremar	13 005 441
Caremar	29 869 832 ⁽¹⁾

⁽¹⁾ Z czego 19 839 226 EUR od Kampanii i 10 030 606 EUR od Lazio.

- (26) Ponadto w art. 1 ustawy nr 163 z dnia 1 października 2010 r., przekształcającej dekret z mocą ustawy nr 125 z dnia 5 sierpnia 2010 r., („ustawa z 2010 r.”) przewidziano dalsze przedłużenie początkowych umów (w tym umowy mającej zastosowanie do przedsiębiorstwa Tirrenia) na okres od dnia 1 października 2010 r. do czasu zakończenia procesów prywatyzacji przedsiębiorstw Tirrenia i Siremar.

2.1.3. Prywatyzacja przedsiębiorstwa Tirrenia i zawarcie nowej umowy

- (27) We wrześniu 2010 r. rozpoczęto postępowanie o udzielenie zamówienia (zob. sekcja 2.3.3) w celu znalezienia nabywcy oddziału przedsiębiorstwa Tirrenia w pakiecie z nową umową na świadczenie usług transportu morskiego przez osiem lat w zamian za rekompensatę z tytułu świadczenia usług publicznych. W tym kontekście jest mowa o oddziale przedsiębiorstwa Tirrenia, a nie o przedsiębiorstwie Tirrenia, ponieważ wspomniane postępowanie dotyczyło wyłącznie aktywów i umów niezbędnych do wypełniania obowiązków świadczenia usług publicznych określonych w nowej umowie, która miała zostać zawarta z nabywcą. Pozostałe aktywa przedsiębiorstwa Tirrenia wykorzystywane przez nie do innych celów (m.in.. statki, nieruchomości i dzieła sztuki) miały zostać sprzedane w drodze odrębnych procedur. Ponadto postępowanie o udzielenie zamówienia nie dotyczyło zobowiązań przedsiębiorstwa Tirrenia, a więc żadne długi zaciągnięte przez przedsiębiorstwo Tirrenia do dnia sprzedaży nie zostały przeniesione na nabywcę. Przedsiębiorstwo Tirrenia pod zarządem nadzwyczajnym nadal istnieje jako odrębny podmiot, chociaż docelowo ma zostać zlikwidowane po zaspokojeniu roszczeń wierzycieli.
- (28) W następstwie złożenia zwycięskiej oferty w postępowaniu o udzielenie zamówienia przedsiębiorstwo CIN zawarło w dniu 25 lipca 2011 r. umowę nabycia oddziału przedsiębiorstwa Tirrenia. W dniu 18 lipca 2012 r. państwo włoskie i przedsiębiorstwo CIN zawarły nową umowę dotyczącą zamówienia publicznego na usługi. Na tej podstawie w dniu 19 lipca 2012 r. nastąpiło przeniesienie własności oddziału przedsiębiorstwa Tirrenia z państwa na przedsiębiorstwo CIN.

⁽¹⁴⁾ Art. 19-ter ust. 10 ustawy z 2009 r.

2.2. Środki objęte zakresem decyzji z 2011 r. i 2012 r.

- (29) W toku formalnego postępowania wyjaśniającego wszczętego decyzjami z lat 2011 i 2012 ocenie poddano następujące środki (zob. również sekcja 3):
- a) rekompensatę z tytułu usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym („UOIG”) w ramach przedłużenia początkowych umów (środek 1);
 - b) niezgodne z prawem przedłużenie pomocy na ratowanie na rzecz przedsiębiorstw Tirrenia i Siremar (środek 2);
 - c) prywatyzację przedsiębiorstw należących do byłej grupy Tirrenia ⁽¹⁵⁾ (środek 3);
 - d) rekompensatę wypłaconą z tytułu świadczenia UOIG w ramach przyszłych umów/zamówień publicznych na usługi (środek 4);
 - e) pierwszeństwo przybijania do nabrzeża (środek 5);
 - f) środki ustanowione ustawą z 2010 r. przekształcającą dekret z mocą ustawy 125/2010 (środek 6);
 - g) dodatkowe środki przyjęte przez region Sardynii na rzecz przedsiębiorstwa Saremar (środek 7).
- (30) Decyzją z 2014 r. Komisja zamknęła formalne postępowanie wyjaśniające dotyczące środków przyjętych przez region Sardynii na rzecz przedsiębiorstwa Saremar, które określono powyżej jako środek 7, z wyjątkiem jednego środka ⁽¹⁶⁾.

2.3. Szczegółowy opis środków, których dotyczy niniejsza decyzja

- (31) Niniejsza decyzja dotyczy jedynie środków 1–6 wymienionych w motywie 29. Środki te opisano bardziej szczegółowo w kolejnych sekcjach.

2.3.1. Przedłużenie początkowej umowy między państwem a przedsiębiorstwem Tirrenia

2.3.1.1. Obowiązki świadczenia usług publicznych

- (32) W art. 1 początkowej umowy zawartej z przedsiębiorstwem Tirrenia przewidziano pięcioletnie plany przedstawiające szczegółowe informacje na temat obsługiwanych portów, rodzaju jednostek pływających, które mają zostać wykorzystane, oraz wymaganej częstotliwości połączeń w ramach usługi powierzonej przedsiębiorstwu Tirrenia.
- (33) Włochy poinformowały Komisję, że w przypadku przedsiębiorstwa Tirrenia ostatni pięcioletni plan przyjęty dekretem ministerialnym z dnia 20 września 2001 r. obejmuje lata 2000–2004. Plan ten w pełni odzwierciedla zobowiązania (w szczególności ograniczenia zakresu systemu świadczenia usług publicznych) podjęte przez Włochy w kontekście decyzji Komisji z 2001 r. Plan na lata 2005–2008 sporządzono, ale nigdy nie został formalnie zatwierdzony przez właściwe ministerstwa. Zamiast tego rząd podejmował decyzje *ad hoc*, aby lepiej dostosować usługi do potrzeb społeczności lokalnych bez wprowadzania jednak istotnych zmian w systemie świadczenia usług publicznych. Władze włoskie argumentowały, że planowanie długoterminowe przestało być możliwe ze względu na brak przeznaczenia w budżecie odpowiednich środków. Z tego powodu te ograniczone zmiany, które wprowadzono, dotyczyły głównie ograniczenia zakresu usług publicznych.
- (34) Na podstawie początkowej umowy, przedłużonej i zmienionej (w odniesieniu do wybranych tras), przedsiębiorstwo Tirrenia obsługiwało w okresie od dnia 1 stycznia 2009 r. do dnia 18 lipca 2012 r. następujące trasy:
- Genua–Porto Torres: przedsiębiorstwo Tirrenia świadczyło usługi mieszane w ramach systemu świadczenia usług publicznych poza sezonem ⁽¹⁷⁾ i na warunkach rynkowych w sezonie. W ramach systemu świadczenia usług publicznych przedsiębiorstwo Tirrenia świadczyło codzienne usługi z wypłynięciami wieczornymi z obu portów na podstawie ustalonych rozkładów połączeń, aby zapewnić stabilne połączenia z siecią kolejową na Sardynii. Jedyń konkurent, który również obsługiwał tę trasę przez cały rok w przedmiotowym okresie, tj. przedsiębiorstwo Grandi Navi Veloci, poza sezonem gwarantował wypłynięcia jedynie trzy razy w tygodniu. Chociaż przedsiębiorstwo Grandi Navi Veloci oferowało w sezonie codzienną usługę, nie zapewniało wieczornych wypłynięć z obu portów.

⁽¹⁵⁾ Środek ten obejmuje odroczenie płatności przez przedsiębiorstwo CIN części ceny zakupu z tytułu nabycia oddziału przedsiębiorstwa Tirrenia oraz szereg domniemanych dodatkowych środków pomocy w kontekście prywatyzacji oddziału przedsiębiorstwa Siremar (np. kontrgwarancję i podwyższenie kapitału ze strony państwa na rzecz przedsiębiorstwa Cdl, tj. podmiotu, który pierwotnie nabył oddział przedsiębiorstwa Siremar).

⁽¹⁶⁾ W szczególności w decyzji z 2014 r. nie poddano ocenie projektu „Bonus Sardo – Vacanza”, który stanowi część środka 7; środek ten nie zostanie również poddany ocenie w niniejszej decyzji.

⁽¹⁷⁾ Przed 2007 r. trasę tę obsługiowano w ramach systemu świadczenia usług publicznych również w sezonie.

- Civitavecchia–Olbia: przedsiębiorstwo Tirrenia świadczyło usługi mieszane w ramach systemu świadczenia usług publicznych poza sezonem ⁽¹⁸⁾ i na warunkach rynkowych w sezonie. W ramach systemu świadczenia usług publicznych przedsiębiorstwo Tirrenia świadczyło codzienne usługi z wypłynięciami wieczornymi z obu portów na podstawie ustalonych rozkładów połączeń. Przez co najmniej część okresu objętego oceną przedsiębiorstwo SNAV obsługiwało tę trasę zarówno poza sezonem, jak i w sezonie. Jednak w 2008 r. przedsiębiorstwo SNAV obsługiwało tę trasę jedynie trzy razy w tygodniu poza sezonem i codziennie w sezonie. W latach 2009 i 2010 przedsiębiorstwo SNAV zwiększyło częstotliwość połączeń poza sezonem do codziennych kursów. Jednak w okresie po maju 2011 r. przedsiębiorstwo SNAV przestało obsługiwać tę trasę, gdy przejęło ją przedsiębiorstwo Grandi Navi Veloci. Następnie to ostatnie przedsiębiorstwo podjęło decyzję o obsługiwaniu tego połączenia jedynie w sezonie. Przez część przedmiotowego okresu inni operatorzy (np. Moby, Sardinia Ferries) obsługiwali tę trasę jedynie w sezonie.
- Neapol–Palermo: w 2009 r. przedsiębiorstwo Tirrenia świadczyło usługi mieszane przez cały rok, natomiast począwszy od 2010 r. – w ramach systemu świadczenia usług publicznych poza sezonem i na warunkach rynkowych w sezonie. W ramach systemu świadczenia usług publicznych przedsiębiorstwo Tirrenia świadczyło codzienne usługi z wypłynięciami wieczornymi z obu portów zgodnie na podstawie ustalonego rozkładu połączeń. Przez cały okres przedłużenia jedyny konkurent, który również obsługiwał tę trasę przez cały rok, tj. przedsiębiorstwo SNAV, oferował codzienne wypłynięcia, ale nie gwarantował tej samej regularności i ciągłości co Tirrenia ⁽¹⁹⁾. Ponadto przedsiębiorstwo SNAV eksploatowało na tej trasie dużo starsze statki niż Tirrenia, więc nie oferowało tej samej jakości ⁽²⁰⁾. Przedsiębiorstwo Grandi Navi Veloci poinformowało, że obsługiwało tę trasę od maja do grudnia w 2011 r. oraz przez cały rok w 2012 r. (zob. również motywy 266 i 267). Przedsiębiorstwo Grandi Navi Veloci świadczyło na tej trasie usługi we współpracy z przedsiębiorstwem SNAV.
- Genua–Olbia–Arbatax: w ramach systemu świadczenia usług publicznych przedsiębiorstwo Tirrenia świadczyło usługi mieszane co najmniej trzy razy w tygodniu przez cały rok. Połączenia z Arbatax obsługiwało dwa razy w tygodniu jako dodatkowy przystanek po wcześniejszym zawinięciu do portu w Olbii. W okresie objętym oceną prywatny operator Moby obsługiwał połączenie Genua–Olbia jedynie przez część roku (w większości lat od połowy marca do połowy października). Również przedsiębiorstwo GNV obsługiwało połączenie Genua–Olbia jedynie w sezonie. Przedsiębiorstwo Tirrenia było jedynym operatorem obsługującym połączenie z Olbią przez cały rok. Ponadto przez cały okres objęty oceną przedsiębiorstwo Tirrenia było jedynym operatorem zapewniającym połączenie z Arbatax.
- Civitavecchia–Cagliari–Arbatax: w ramach systemu świadczenia usług publicznych przedsiębiorstwo Tirrenia świadczyło codzienne usługi mieszane z wypłynięciami wieczornymi z obu portów przez cały rok. Połączenie z Arbatax obsługiwało dwa razy w tygodniu jako dodatkowy przystanek. Przez cały okres przedłużenia przedsiębiorstwo Tirrenia było jedynym operatorem na tej trasie zarówno poza sezonem, jak i w sezonie.
- Neapol–Cagliari: w ramach systemu świadczenia usług publicznych przedsiębiorstwo Tirrenia świadczyło usługi mieszane co najmniej raz w tygodniu z każdego portu przez cały rok. Przez cały okres przedłużenia przedsiębiorstwo Tirrenia było jedynym operatorem świadczącym usługi mieszane na tej trasie zarówno poza sezonem, jak i w sezonie.
- Palermo–Cagliari: w ramach systemu świadczenia usług publicznych przedsiębiorstwo Tirrenia świadczyło usługi mieszane raz w tygodniu z każdego portu przez cały rok. Przez cały okres przedłużenia przedsiębiorstwo Tirrenia było jedynym operatorem świadczącym usługi mieszane na tej trasie zarówno poza sezonem, jak i w sezonie.
- Trapani–Cagliari: w ramach systemu świadczenia usług publicznych przedsiębiorstwo Tirrenia świadczyło usługi mieszane raz w tygodniu z każdego portu przez cały rok. Przez cały okres przedłużenia przedsiębiorstwo Tirrenia było jedynym operatorem świadczącym usługi mieszane na tej trasie zarówno poza sezonem, jak i w sezonie.
- Termoli–Wyspy Tremiti: w ramach systemu świadczenia usług publicznych przedsiębiorstwo Tirrenia świadczyło usługi mieszane co najmniej codziennie z każdego portu przez cały rok. Przez cały okres przedłużenia przedsiębiorstwo Tirrenia było jedynym operatorem na tej trasie zarówno poza sezonem, jak i w sezonie.

⁽¹⁸⁾ Przed 2008 r. trasę tę obsługiwało w ramach systemu świadczenia usług publicznych również w sezonie.

⁽¹⁹⁾ W szczególności w latach 2009–2012 przedsiębiorstwo SNAV odwołało 76 rejsów na tej trasie, podczas gdy przedsiębiorstwo Tirrenia odwołało jedynie 19 rejsów (tj. cztery razy mniej). Ponadto spośród tych 76 przypadków odwołania przez przedsiębiorstwo SNAV 19 wynikało z dni wolnych od pracy, a pozostałe 57 – z niekorzystnych warunków pogodowych. Chociaż statki przedsiębiorstwa Tirrenia wpływały praktycznie w tym samym czasie, przedsiębiorstwo Tirrenia odwołało jedynie pięć rejsów ze względu na niekorzystne warunki pogodowe (czyli dziesięć razy mniej niż przedsiębiorstwo SNAV). Pozostałe przypadki odwołania rejsów przez przedsiębiorstwo Tirrenia wynikały z działania siły wyższej, tj. siedem było spowodowanych strajkiem pracowników, a pozostałe siedem – przyczynami technicznymi.

⁽²⁰⁾ Mówiąc dokładniej, przedsiębiorstwo Tirrenia eksploatowało dwa statki zbudowane w latach 1999–2000, podczas gdy przedsiębiorstwo SNAV świadczyło swoje usługi za pomocą jednostek pływających zbudowanych w latach 1973, 1974, 1980 i tylko w jednym przypadku w 1989 r.

- Livorno–Cagliari ⁽²¹⁾: w ramach systemu świadczenia usług publicznych przedsiębiorstwo Tirrenia świadczyło usługi przewozu towarowego pięć razy w tygodniu przez cały rok. W przedmiotowym okresie konkurenci (np. Moby) obsługujący tę trasę oferowali jedynie jedno wypłynięcie na tydzień i zawieszali usługę w szczycie sezonu letniego oraz podczas Świąt Bożego Narodzenia.
- Neapol–Cagliari: w ramach systemu świadczenia usług publicznych przedsiębiorstwo Tirrenia świadczyło usługi przewozu towarów 2–3 razy w tygodniu przez cały rok. Przez cały okres przedłużenia przedsiębiorstwo Tirrenia było jedynym operatorem świadczącym usługi przewozu towarów na tej trasie zarówno poza sezonem, jak i w sezonie (poza świadczeniem usług mieszanych na tej samej trasie).
- Rawenna–Katania: w ramach systemu świadczenia usług publicznych przedsiębiorstwo Tirrenia świadczyło usługi przewozu towarów trzy razy w tygodniu z każdego portu przez cały rok. Przez cały okres przedłużenia przedsiębiorstwo Tirrenia było jedynym operatorem świadczącym usługi przewozu towarów na tej trasie zarówno poza sezonem, jak i w sezonie.

2.3.1.2. Budżet i okres obowiązywania

- (35) Poniższa tabela przedstawia roczną rekompensatę przyznaną przedsiębiorstwu Tirrenia za okres od 2009 r. do lipca 2012 r.:

Tabela 2

Rekompensata przyznana za okres od 2009 r. do lipca 2012 r.

Rok	Rekompensata (EUR)
2009 (styczeń–grudzień)	80 010 000
2010 (styczeń–grudzień)	72 685 642
2011 (styczeń–grudzień)	72 685 642
2012 (styczeń–lipiec)	39 978 409,46 ⁽¹⁾

⁽¹⁾ Kwota wypłacona przedsiębiorstwu Tirrenia do czasu przeniesienia własności oddziału przedsiębiorstwa Tirrenia na przedsiębiorstwo CIN. Za pozostałą część 2012 r. przedsiębiorstwu CIN wypłacono kwotę 32 707 232,54 EUR. Całkowita rekompensata wypłacona za 2012 r. wyniosła zatem 72 685 642 EUR zgodnie z pułapem rekompensaty określonym w ustawie z 2009 r.

- (36) W początkowej umowie przewidziano wypłacanie rocznej rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych w następujący sposób: pierwsza płatność w formie zaliczki dokonywana do dnia 30 marca każdego roku w wysokości 70 % rekompensaty wypłaconej w roku poprzednim. Druga płatność dokonywana do dnia 30 czerwca jest równa 20 % rekompensaty. Ewentualne wyrównanie wypłacane do dnia 30 listopada odpowiada różnicy pomiędzy wypłaconymi kwotami a ujemnym bilansem kosztów i przychodów operacyjnych w bieżącym roku. Gdyby okazało się, że przedsiębiorstwo Tirrenia otrzymało kwotę wyższą niż koszt netto świadczonych usług (przychód minus straty), musiałoby zwrócić różnicę ⁽²²⁾.
- (37) Jak określono powyżej (zob. motyw 34), w sezonie przedsiębiorstwo Tirrenia obsługuje trasy Genua–Porto Torres, Civitavecchia–Olbia oraz Neapol–Palermo (od 2010 r.) na warunkach rynkowych. Wszelkie zyski z obsługi tych tras w sezonie odejmuje się od kwoty rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych wypłacanej na rzecz przedsiębiorstwa Tirrenia, natomiast wszelkie straty poniesione w tym okresie musi pokrywać samo przedsiębiorstwo Tirrenia. Ogranicza to kwotę rekompensaty niezbędnej do obsługi tych tras w ramach systemu świadczenia usług publicznych, który ma zastosowanie poza sezonem.
- Rekompensata przyznana w 2009 r.
- (38) W dekrety prezydenckim nr 501 z dnia 1 czerwca 1979 r. („dekret nr 501/79”) określono poszczególne elementy (przychody i koszty) uwzględniane przy obliczaniu dotacji wypłacanej na rzecz operatorów świadczących usługę publiczną transportu morskiego. Ponadto w ustawie nr 856 z dnia 5 grudnia 1986 r. („ustawa 856/86”) przewidziano określone zmiany w systemie wypełniania obowiązku świadczenia usług publicznych transportu morskiego we Włoszech. Jeżeli chodzi o połączenia z największymi i mniejszymi wyspami, w art. 11 ustawy zmieniono kryte-

⁽²¹⁾ W początkowej umowie dopuszczono również obsługę połączenia towarowego z Genui do Cagliari, ale z możliwości tej korzystano jedynie do lipca 2008 r. i nie miało to miejsca w okresie przedłużenia.

⁽²²⁾ Po dniu 25 listopada 2010 r., zgodnie z decyzją konferencji międzyministerialnej w sprawie ustanowienia rocznej dotacji na podstawie art. 11 ustawy nr 856/1986 z udziałem ministerstwa infrastruktury i transportu, ministerstwa gospodarki i finansów oraz ministerstwa rozwoju gospodarczego („konferencja międzyministerialna”), ewentualną kwotę nadwyżki rekompensaty odejmuje się od przyszłych wypłat zaliczek na poczet dotacji.

ria obliczania rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych. Dotacje należało bowiem obliczać na podstawie różnicy między przychodami i kosztami usługi określonymi za pomocą uśrednionych i obiektywnych parametrów, jak również należało uwzględnić racjonalny zwrot z zainwestowanego kapitału. Ten sam artykuł stanowi również, że zamówienia publiczne na usługi musiały uwzględniać wykaz tras, na które przyznano dotacje, częstotliwość połączeń i rodzaje eksploatowanych statków. Dotacje miały zatwierdzać właściwe ministerstwa. Zasady określone w dekretych nr 501/79 oraz ustawie nr 856/86 odzwierciedlono w początkowych umowach.

- (39) W odniesieniu do 2009 r. rekompensatę z tytułu świadczenia UOIG istotnie obliczono zgodnie z metodą określoną w początkowej umowie, która obowiązywała od 1991 r. i którą przedłużono po upływie jej pierwotnej daty wygaśnięcia w dniu 31 grudnia 2008 r. W szczególności rekompensata odpowiadała łącznej stracie netto odnotowanej na usługach świadczonych w ramach systemu świadczenia usług publicznych, powiększonej o kwotę zmienną odpowiadającą wysokości zwrotu z zainwestowanego kapitału.
- (40) Aby obliczyć rekompensatę określoną przez organy publiczne, uwzględniono następujące elementy kosztów: koszty nabycia, reklamy i zakwaterowania, koszty załadunku, rozładunku i manewrowania, koszty personelu administracyjnego na lądzie, koszty utrzymania statku, koszty administracyjne, koszty ubezpieczenia, koszty wynajmu i leasingu, paliwo, podatki i koszty amortyzacji.

— Rekompensata przyznana w latach 2010, 2011 i 2012

- (41) Od 2010 r. rekompensatę z tytułu świadczenia UOIG ustalano za pomocą nowej metody określonej w dyrektywie CIPE ⁽²³⁾ z dnia 9 listopada 2007 r. zatytułowanej „Kryteria określania obowiązków świadczenia usług publicznych oraz zmian taryf w sektorze kabotażu morskiego związanego z interesem publicznym” („dyrektywa CIPE”) ⁽²⁴⁾. Zgodnie z preambułą dyrektywę CIPE przyjęto w kontekście prywatyzacji przedsiębiorstw publicznych świadczących usługi transportu morskiego w ramach systemu świadczenia usług publicznych ⁽²⁵⁾. Przepisy dyrektywy CIPE stosowano w odniesieniu do usług świadczonych przez przedsiębiorstwa należące do grupy Tirrenia od 2010 r., nawet przed wejściem w życie nowych umów i zamówień publicznych na usługi w następstwie prywatyzacji poszczególnych przedsiębiorstw.
- (42) Metoda określona w dyrektywie CIPE umożliwia przedsiębiorstwu świadczenie usługi publicznej transportu morskiego w celu uzyskania odpowiedniego zwrotu. Stopa zwrotu z kapitału byłaby obliczana na podstawie średniego ważonego kosztu kapitału (WACC).
- (43) Wymaganą stopę zwrotu z kapitału własnego ⁽²⁶⁾ oblicza się za pomocą kapitałowego modelu wyceny aktywów. W ramach tego modelu koszt kapitału własnego oblicza się jako funkcję (i) stopy wolnej od ryzyka; (ii) współczynnika beta (oszacowanie profilu ryzyka przedsiębiorstwa względem rynku akcji); oraz (iii) premii z tytułu ryzyka cen akcji przypisanej do rynku akcji.
- (44) W szczególności koszt kapitału własnego zostałby obliczony przez zastosowanie premii z tytułu ponoszenia dodatkowego ryzyka do stopy zwrotu z działalności wolnej od ryzyka. Premię tę oblicza się jako premię z tytułu ryzyka na rynku pomnożoną przez współczynnik beta, który odzwierciedla, jak ryzykowna jest konkretna działalność względem rynku.
- (45) Zgodnie z dyrektywą CIPE stopa zwrotu z działalności wolnej od ryzyka odpowiada średniej rentowności brutto dziesięcioletnich obligacji referencyjnych w odniesieniu do poprzednich dwunastu miesięcy, za które dostępne są dane.
- (46) W dyrektywie CIPE ustalono premię z tytułu ryzyka rynkowego na poziomie 4 %. Ponadto w przypadku usługi świadczonej na zasadzie niewyłącznej zakładane większe ryzyko ponoszone przez operatora jest wynagradzane dzięki dodaniu dodatkowych 2,5 % do premii z tytułu ryzyka rynkowego.

⁽²³⁾ Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica.

⁽²⁴⁾ *Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana* („GURI”) nr 50 z dnia 28 lutego 2008 r.

⁽²⁵⁾ Zgodnie z art. 1 ust. 999 ustawy nr 296 z dnia 27 grudnia 2006 r. oraz art. 1 lit. e) dekretu z mocą ustawy 430/1997.

⁽²⁶⁾ Pożądana stopa zwrotu dla inwestora kapitałowego przy uwzględnieniu profilu ryzyka przedsiębiorstwa i powiązanych przepływów pieniężnych.

- (47) W praktyce kwota rekompensaty wypłacanej na rzecz przedsiębiorstwa Tirrenia nie może jednak przekroczyć pułapu 72 685 642 EUR rocznie, jak określono w ustawie z 2009 r. (zob. motyw 25). Mimo że w ustawie z 2009 r. ustalono górną granicę rocznej rekompensaty wypłacanej na rzecz wszystkich przedsiębiorstw należących do grupy Tirrenia z tytułu świadczenia usług transportu morskiego objętych systemem świadczenia usług publicznych, dyrektywa CIPE również zawiera określone zabezpieczenia, które umożliwiają tym operatorom pokrycie w wystarczającym stopniu ponoszonych kosztów operacyjnych.
- (48) W szczególności zgodnie z dyrektywą CIPE zakres usług, maksymalne taryfy określone w nowej umowie oraz faktycznie przyznana rekompensata muszą być określone w taki sposób, aby dostawca usług otrzymał rekompensatę na pokrycie całości dopuszczalnych kosztów. Zastosowanie ma następujący wzór:

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

gdzie:

- VA(RSP) oznacza zdyskontowaną wartość rekompensaty z tytułu wypełniania obowiązków świadczenia usług publicznych,
 - VA(AI(X)) oznacza zdyskontowaną wartość pozostałych przychodów (przychody z taryf i inne),
 - VA(CA) oznacza zdyskontowaną wartość dopuszczalnych kosztów operacyjnych, spłaty zadłużenia i zwrotu z zainwestowanego kapitału.
- (49) Jeżeli powyższy wzór prowadzi do uzyskania niesatysfakcjonującego wyniku, można ograniczyć zakres działań objętych dotacjami (zob. również motyw 103) lub ewentualnie można dokonać przeglądu organizacji usługi (np. rodzaju statków) lub zmienić maksymalne poziomy taryf.
- (50) Ponadto pułap taryf mający zastosowanie do poszczególnych usług, po odliczeniu podatków i opłat portowych, dostosowuje się corocznie na podstawie następującego wzoru ceny maksymalnej:

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

gdzie:

- ΔT oznacza roczną procentową zmianę pułapu taryfy,
 - ΔP oznacza stopę inflacji w roku odniesienia,
 - X oznacza faktyczną stopę roczną korekty pułapu taryfy określoną w umowie, która pozostaje na stałym poziomie w okresie obowiązywania umowy.
- (51) W dyrektywie CIPE określono również, że pułap taryfy można dostosować w taki sposób, aby odwzorować zmiany kosztów paliwa, przyjmując za punkt odniesienia standardowe publicznie dostępne ceny.

2.3.2. Niezgodne z prawem przedłużenie pomocy na ratowanie na rzecz przedsiębiorstwa Tirrenia

- (52) W dniu 16 listopada 2010 r. Komisja zatwierdziła pomoc na ratowanie na rzecz przedsiębiorstw Tirrenia i Siremar („decyzja z 2010 r.”)⁽²⁷⁾. Pomoc obejmowała gwarancję linii kredytowych udzieloną przez prywatne banki na kwotę do 95 000 000 EUR. Włochy zobowiązały się przekazać Komisji, nie później niż sześć miesięcy po zatwierdzeniu środka pomocy na ratowanie, plan restrukturyzacji lub dowód potwierdzający pełny zwrot pożyczki lub rozwiązanie gwarancji.
- (53) Następnie Włochy poinformowały Komisję, że wybrane instytucje finansowe, Banca Infrastrutture Innovazione e Sviluppo („BIIS”) oraz Unicredit, zatwierdziły linię kredytową o wartości 40 000 000 EUR na rzecz przedsiębiorstw Tirrenia i Siremar (tj. 25 000 000 EUR na rzecz przedsiębiorstwa Tirrenia i 15 000 000 EUR na rzecz przedsiębiorstwa Siremar) oraz o dacie zapadalności przypadającej na dzień 30 czerwca 2011 r. Państwo udzieliło gwarancji w odniesieniu do linii kredytowej w dniu 15 lutego 2011 r.
- (54) Środki wypłacono w następujący sposób:
- a) pierwszą ratę w dniu 28 lutego 2011 r. (20 000 000 EUR na rzecz przedsiębiorstwa Tirrenia i 12 000 000 EUR na rzecz przedsiębiorstwa Siremar);
 - b) drugą ratę w dniu 23 marca 2011 r. (5 000 000 EUR na rzecz przedsiębiorstwa Tirrenia i 3 000 000 EUR na rzecz przedsiębiorstwa Siremar).
- (55) Włochy poinformowały Komisję, że ponieważ pierwszą ratę gwarantowanej pożyczki wypłacono na rzecz przedsiębiorstw Tirrenia i Siremar dopiero w dniu 28 lutego 2011 r., sześciomiesięczny okres zwrotu pożyczki w rozumieniu pkt 25 lit. a) Wytycznych wspólnotowych dotyczących pomocy państwa w celu ratowania i restrukturyzacji zagrożonych przedsiębiorstw („wytyczne dotyczące ratowania i restrukturyzacji z 2004 r.”)⁽²⁸⁾ oraz motywów 32 i 47 decyzji z 2010 r. miał upłynąć w dniu 28 sierpnia 2011 r.

⁽²⁷⁾ Zatwierdzenie pomocy państwa zgodnie z art. 107 i 108 TFUE – Sprawy, w których Komisja nie wnosi zastrzeżeń (Dz.U. C 102 z 2.4.2011, s. 1).

- (56) Przedsiębiorstwa Tirrenia i Siremar nie spłaciły jednak zaciągniętych pożyczek i w rezultacie w dniu 11 lipca 2011 r. BISS uruchomił gwarancję państwową. Zatem w tym dniu przedsiębiorstwo Tirrenia miało wobec państwa dług w wysokości 25 203 063,89 EUR. Kwota ta obejmuje zarówno kwotę główną odpowiednich pożyczek, jak i niespłacone odsetki należne na rzecz banku.
- (57) Sąd upadłościowy zezwolił na włączenie ministerstwa gospodarki i finansów do grona wierzycieli uprzywilejowanych (*prededucibili*) przedsiębiorstwa Tirrenia. Według władz włoskich komisarz nadzwyczajny, któremu powierzono zarządzanie przedsiębiorstwem w ramach postępowania upadłościowego, uważał w tamtym czasie, że przedsiębiorstwo Tirrenia będzie w stanie zwrócić środki do dnia 28 sierpnia 2011 r. dzięki wpływowi z planowej prywatyzacji (zob. sekcja 2.3.3).
- (58) W dniu 25 lipca 2011 r. zawarto umowę sprzedaży oddziału przedsiębiorstwa Tirrenia przedsiębiorstwu CIN. Jednak przeniesienie aktywów, a w rezultacie również płatność, opóźniło się, głównie ze względu na trudności z uzyskaniem wymaganych zezwoleń na połączenie ⁽²⁹⁾. Włoski organ ochrony konkurencji, Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato („AGCM”), ostatecznie zatwierdził transakcję Tirrenia – CIN w dniu 21 czerwca 2012 r. i sprzedaż sfinalizowano w dniu 19 lipca 2012 r.
- (59) W dniu 18 września 2012 r. przedsiębiorstwo Tirrenia zwróciło państwu kwotę 25 852 548,93 EUR. W dniu 24 października 2012 r. Włochy poinformowały Komisję, że kwoty należne od przedsiębiorstwa Tirrenia od dnia 11 lipca 2011 r., w tym odsetki należne państwu w kwocie 649 485,04 EUR, zostały w pełni spłacone przez przedsiębiorstwo, oraz przedstawiły dowód, który to potwierdził.

2.3.3. Prywatyzacja przedsiębiorstwa Tirrenia i odroczenie płatności ceny zakupu przez przedsiębiorstwo CIN

- (60) W dniu 23 grudnia 2009 r. przedsiębiorstwo Fintecna ogłosiło pierwsze zaproszenie do składania ofert w sprawie sprzedaży całego kapitału podstawowego przedsiębiorstwa Tirrenia wraz z jej spółką zależną Siremar. W dniu 19 lutego 2010 r. otrzymano 16 zgłoszeń o wyrażeniu zainteresowania od 19 podmiotów. W dniu 4 sierpnia 2010 r. po nieudanych negocjacjach z jedynym oferentem, który złożył wiążącą ofertę, przedsiębiorstwo Fintecna poinformowało o zamknięciu procedury. Według Włoch negocjacje się nie powiodły z powodu obaw dotyczących aspektów finansowych oferty.
- (61) Po niepowodzeniu pierwszej próby prywatyzacji przedsiębiorstwa Tirrenia i Siremar, zmagając się z poważnymi problemami finansowymi, dopuszczono do zbiorowego postępowania upadłościowego przewidzianego w prawie włoskim dla dużych przedsiębiorstw, tj. procedury zarządu nadzwyczajnego (*amministrazione straordinaria*), a wkrótce potem została ogłoszona ich niewypłacalność. Mówiąc dokładniej, przedsiębiorstwo Tirrenia dopuszczono do objęcia procedurą zarządu nadzwyczajnego w dniu 5 sierpnia 2010 r. W dniu 12 sierpnia 2010 r. sąd w Rzymie wydał wyrok nr 332/2010, w którym ogłosił niewypłacalność przedsiębiorstwa Tirrenia.

2.3.3.1. Procedura zarządu nadzwyczajnego

- (62) W przeciwieństwie do zwykłego postępowania upadłościowego, którego głównym celem jest likwidacja niewypłacalnego przedsiębiorstwa w celu zaspokojenia roszczeń wierzycieli, procedura zarządu nadzwyczajnego, ustanowiona w dekrety z mocą ustawy nr 270 z dnia 8 lipca 1999 r., to specjalne postępowanie upadłościowe przewidziane dla dużych przedsiębiorstw, które ma na celu zabezpieczenie aktywów i zapewnienie ciągłości działalności.
- (63) W toku tej procedury zarząd nad niewypłacalnym przedsiębiorstwem obejmuje komisarz nadzwyczajny powołany przez właściwe ministerstwo. Komisarz nadzwyczajny proponuje plan naprawy przedsiębiorstwa objętego procedurą w drodze restrukturyzacji albo sprzedaży aktywów niewypłacalnego przedsiębiorstwa. Plan ten musi zostać uprzednio zatwierdzony przez właściwe ministerstwo, które uwzględni opinię rady nadzorczej (złożonej z biegłych powołanych przez ministerstwo).
- (64) Dekret z mocą ustawy nr 347 z dnia 23 grudnia 2003 r. ustanawiający środki doraźne na potrzeby restrukturyzacji dużych niewypłacalnych przedsiębiorstw, przekształcony ze zmianami w ustawę nr 39 z dnia 18 lutego 2004 r. („ustawa Marzano”), reguluje procedurę zarządu nadzwyczajnego mającą zastosowanie do niewypłacalnych przedsiębiorstw, które zamierzają poddać się tej procedurze restrukturyzacyjnej. Przedsiębiorstwa te muszą również łącznie spełnić określone kryteria dotyczące liczby pracowników w roku poprzedzającym rozpoczęcie procedury oraz poziomu zadłużenia.

⁽²⁸⁾ Komunikat Komisji – Wytoczne wspólnotowe dotyczące pomocy państwa w celu ratowania i restrukturyzacji zagrożonych przedsiębiorstw (Dz.U. C 244 z 1.10.2004, s. 2).

⁽²⁹⁾ Więcej szczegółowych informacji można znaleźć w motywach 79–81.

- (65) Zgodnie z wymogami procedury niewypłacalne przedsiębiorstwo musi złożyć wniosek do włoskiego ministra rozwoju gospodarczego oraz do właściwego sądu upadłościowego. Następnie ministerstwo podejmuje decyzję w sprawie dopuszczenia niewypłacalnego przedsiębiorstwa do objęcia procedurą i powołuje komisarza nadzwyczajnego nadzorowanego przez radę nadzorczą, podczas gdy sąd ustala, czy przedsiębiorstwo znajduje się w stanie niewypłacalności.
- (66) W ciągu 180 dni od powołania komisarz nadzwyczajny musi przedłożyć ministerstwu plan restrukturyzacji. Zwykle postępowanie upadłościowe wszczyna się jedynie wówczas, gdy ministerstwo nie zatwierdzi takiego planu restrukturyzacji, a alternatywna procedura sprzedaży aktywów jest niewykonalna.
- (67) Dekretem z mocą ustawy 134/2008 („dekret 134/2008”) ⁽³⁰⁾ wprowadzono szereg zmian w ustawie Marzano. Zmiany te mają zastosowanie do przedsiębiorstw świadczących najważniejsze usługi publiczne oraz dotyczą m.in. możliwości wskazania przez komisarza nadzwyczajnego nabywcy aktywów niewypłacalnego przedsiębiorstwa w drodze procedury negocjacji ze stronami, które gwarantują ciągłość świadczenia usługi publicznej w średnim okresie i szybką interwencję. Dekret 134/2008 stanowi, że cena sprzedaży nie może być niższa niż wartość rynkowa aktywów ustalona przez niezależnego biegłego powołanego dekretem ministerialnym.
- (68) W dekreście 134/2008 wprowadzono również możliwość przeprowadzenia – w trybie natychmiastowym – planu zbycia aktywów, podczas gdy w poprzednim systemie wymagano uprzedniego przedłożenia ministerstwu planu restrukturyzacji. Ponadto w dekreście 134/2008 ustanowiono, że jeżeli ani plan zbycia aktywów, ani plan restrukturyzacji nie mogą zostać zrealizowane lub zatwierdzone przez ministerstwo, wszczyna się zwykle postępowanie upadłościowe.

2.3.3.2. Procedura sprzedaży

- (69) W dniu 15 września 2010 r. ogłoszono zaproszenie do składania ofert w przetargu obejmującym sprzedaż oddziału przedsiębiorstwa Tirrenia ⁽³¹⁾ w pakiecie z nową ośmioletnią umową. Celem zaproszenia było sprawdzenie, czy są jakiegokolwiek potencjalne krajowe lub międzynarodowe podmioty zainteresowane nabyciem oddziału przedsiębiorstwa Tirrenia, które mogły zagwarantować ciągłość świadczenia usług transportowych.
- (70) Zaproszenie opublikowano na stronie internetowej przedsiębiorstwa Tirrenia, w kilku czasopismach ⁽³²⁾, jak również na wybranych stronach specjalistycznych ⁽³³⁾. Termin tego zaproszenia do wyrażenia zainteresowania pierwotnie ustalono na dzień 29 września 2010 r., po czym przedłużono go do dnia 20 października 2010 r. publicznym ogłoszeniem opublikowanym w tych samych krajowych i międzynarodowych czasopismach i na tych samych stronach, aby zapewnić wystarczająco dużo czasu na zgłoszenie zainteresowania.
- (71) Łącznie otrzymano 21 zgłoszeń o wyrażeniu zainteresowania uczestnictwem w tym przetargu od podmiotów krajowych, europejskich i pozaeuropejskich. Następnie komisarz nadzwyczajny zaprosił szesnaście podmiotów, z których zgłoszeń o wyrażeniu zainteresowania wynikało, że mogły zagwarantować ciągłość świadczenia usługi transportu morskiego ⁽³⁴⁾, do przeprowadzenia szczegółowej analizy *due diligence* oddziału przedsiębiorstwa Tirrenia. Udzielono dostępu do odnośnej dokumentacji pod warunkiem podpisania umów poufności przez zainteresowane strony.
- (72) Jedenaście podmiotów ⁽³⁵⁾, które ostatecznie zdecydowały się na przeprowadzenie wspomnianej analizy *due diligence*, otrzymało dostęp do wirtualnych pokoiów danych zawierających następujące informacje:
- wszystkie informacje techniczne, prawne i finansowe, w tym szczegółowe informacje na temat oddziału wystawionego na sprzedaż;
 - biznesplan oddziału przedsiębiorstwa Tirrenia przygotowany przez komisarza nadzwyczajnego;
 - sprawozdanie sprzedawcy z analizy *due diligence* oraz bilans przedsiębiorstwa na dzień dopuszczenia do objęcia procedurą zarządu nadzwyczajnego;

⁽³⁰⁾ Art. 4 ust. 4-*quater* dekretu z mocą ustawy nr 134 z dnia 28 sierpnia 2008 r., przekształconego w ustawę nr 166 z dnia 27 października 2008 r. w sprawie środków doraźnych na potrzeby restrukturyzacji dużych niewypłacalnych przedsiębiorstw („Disposizioni urgenti in materia di ristrutturazione di grandi imprese in crisi”).

⁽³¹⁾ Motyw 27 zawiera więcej informacji na temat stosowania określenia „oddział przedsiębiorstwa” w tym kontekście.

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

⁽³³⁾ Delloyd, Naftemporiki, Fairplay, Lloyd's List oraz Tradewinds.

⁽³⁴⁾ Pięć podmiotów wykluczono, ponieważ nie przedstawiły odpowiednich dowodów na to, że są w stanie zapewnić ciągłość świadczenia publicznej usługi transportu morskiego, ponieważ osoby fizyczne, których sprawa dotyczyła, wyraźnie nie dysponowały niezbędnymi środkami finansowymi.

⁽³⁵⁾ Według władz włoskich pozostałe pięć podmiotów, które zaproszono do wzięcia udziału w etapie analizy *due diligence*, oznajmiło, że nie są już zainteresowane uczestnictwem w transakcji.

- d) projekt nowej ośmioletniej umowy, która miała zostać zawarta między zwycięskim oferentem a państwem;
- e) wszystkie pozostałe informacje potrzebne potencjalnym nabywcom do prawidłowej wyceny przedmiotu sprzedaży.
- (73) Dekretem ministerialnym z dnia 4 lutego 2011 r. minister rozwoju gospodarczego powołał Banca Profilo na niezależnego biegłego, którego zadaniem było sporządzenie wyceny oddziału przedsiębiorstwa Tirrenia na podstawie art. 4 ust. 4-*quater* dekretu z mocą ustawy nr 347/2003. W dniu 8 marca 2011 r. Banca Profilo wyceniło wartość oddziału przedsiębiorstwa Tirrenia (uwzględniając nową ośmioletnią umowę) na kwotę 380 000 000 EUR. Informacje przesłano do pokoju danych na użytek wszystkich potencjalnych oferentów przed upływem terminu składania wiążących ofert.
- (74) W dniu 15 marca 2011 r., po upływie ostatecznego terminu składania wiążących ofert, komisarz nadzwyczajny poinformował, że jedynie przedsiębiorstwo CIN – spółka składająca się z Onorato Partecipazioni S.r.l., Grimaldi Compagnia di Navigazione S.p.A. oraz Marinvest S.r.l. – złożyło wiążącą ofertę zgodną z warunkami określonymi w piśmie w sprawie procedury z dnia 2 lutego 2011 r. ⁽³⁶⁾.
- (75) W dniu 14 kwietnia 2011 r., w następstwie wniosku komisarza nadzwyczajnego o przedstawienie wyjaśnień, przedsiębiorstwo CIN złożyło ostateczną wiążącą ofertę nabycia oddziału przedsiębiorstwa Tirrenia. W szczególności w ofercie tej, którą uzupełniono o (i) biznesplan zgodny z obowiązkami świadczenia usług publicznych określonymi w nowej umowie; oraz (ii) gwarancje bankowe na łączną kwotę 20 000 000 EUR, przewidziano, co następuje:
- (i) cenę oferowaną za zakup oddziału przedsiębiorstwa Tirrenia w pakiecie z nową ośmioletnią umową wynoszącą łącznie 380 100 000 EUR;
- (ii) zapłatę w ramach oferty obejmującą wypłacenie 200 100 000 EUR po przeniesieniu własności oddziału oraz pozostałą kwotę wypłacaną z biegiem czasu w następujący sposób:
- a) 55 000 000 EUR do dnia 15 grudnia trzeciego roku po przeniesieniu własności oddziału;
- b) 60 000 000 EUR do dnia 15 grudnia szóstego roku po przeniesieniu własności oddziału;
- c) 65 000 000 EUR do dnia 15 grudnia ósmego roku po przeniesieniu własności oddziału.
- (76) W związku z powyższym komisarz nadzwyczajny wprowadził wiążącą ofertę złożoną przez przedsiębiorstwo CIN do pokoju danych i w dniu 2 maja 2011 r. wysłał wszystkim oferentom zakwalifikowanym do etapu analizy *due diligence* pismo zapraszające ich do złożenia w terminie do dnia 12 maja 2011 r. oferty lepszej niż oferta złożona przez przedsiębiorstwo CIN w dniu 14 kwietnia 2011 r. W następstwie wniosku jednego z potencjalnych nabywców komisarz nadzwyczajny przesunął termin składania lepszych ofert do dnia 19 maja 2011 r. Komisarz nadzwyczajny nie otrzymał jednak żadnych innych ofert do tego dnia.
- (77) Opierając się na ocenie przeprowadzonej przez komisarza nadzwyczajnego i jego doradców, uznano ofertę kupna złożoną przez przedsiębiorstwo CIN w dniu 14 kwietnia 2011 r. za odpowiadającą wartości oddziału przedsiębiorstwa Tirrenia ustalonej przez Banca Profilo. Ustalono, że biznesplan zawarty w ofercie jest zgodny z warunkami przedstawionymi w piśmie w sprawie postępowania z dnia 2 lutego 2011 r. (zob. motyw 74) oraz uznano go za odpowiedni dowód potwierdzający zdolność oferenta do zagwarantowania bezproblemowej kontynuacji świadczenia usługi publicznej transportu morskiego.
- (78) W dniu 23 maja 2011 r. ministerstwo rozwoju gospodarczego zatwierdziło sprzedaż przez komisarza nadzwyczajnego oddziału przedsiębiorstwa Tirrenia przedsiębiorstwu CIN zgodnie z warunkami oferty złożonej w dniu 14 kwietnia 2011 r. Po dalszych konsultacjach komisarz nadzwyczajny zawarł umowę z przedsiębiorstwem CIN w dniu 25 lipca 2011 r.
- (79) W dniu 21 listopada 2011 r. przedmiotową transakcję zgłoszono Komisji do zatwierdzenia. W dniu 18 stycznia 2012 r. Komisja wszczęła szczegółowe dochodzenie na podstawie rozporządzenia UE w sprawie kontroli łączenia przedsiębiorstw ⁽³⁷⁾.

⁽³⁶⁾ We wspomnianym piśmie z dnia 2 lutego 2011 r. komisarz nadzwyczajny zaprosił zainteresowane podmioty do złożenia w terminie do dnia 15 marca 2011 r. ostatecznej, bezwarunkowej i wiążącej oferty nabycia oddziału przedsiębiorstwa Tirrenia wraz z gwarancją bankową płatną na pierwsze żądanie na kwotę 20 mln EUR, pokrywającą zobowiązania podjęte w ofercie oraz biznesplan zgodny z obowiązkami świadczenia usług publicznych przewidzianymi w projekcie nowej umowy na podstawie ustawy z 2010 r.

⁽³⁷⁾ Rozporządzenie Rady (WE) nr 139/2004 z 20 stycznia 2004 r. w sprawie kontroli koncentracji przedsiębiorstw (Dz.U. L 24 z 29.1.2004, s. 1).

- (80) Przeprowadzone przez Komisję wstępne badanie rynku wskazywało na poważne obawy dotyczące konkurencji, w szczególności ponieważ strony połączenia miały bardzo silną, jeżeli nie wręcz monopolistyczną, pozycję rynkową na szeregu tras morskich we Włoszech, zwłaszcza na niektórych trasach do/z Sardynii. Pierwotnie przedsiębiorstwo CIN było spółką joint venture głównych konkurentów przedsiębiorstwa Tirrenia: Grimaldi, Marininvest (które kontroluje Grandi Navi Veloci oraz SNAV) i Onorato Partecipazioni (które kontroluje Moby). W świetle obaw Komisji Grimaldi i Marininvest wycofały się z przedsiębiorstwa CIN, sprzedając swoje udziały przedsiębiorstwu Onorato Partecipazioni. Następnie przedsiębiorstwo to przyciągnęło nowych udziałowców i ostatecznie przedsiębiorstwo CIN należało w 40 % do Moby (kontrolowanego przez Onorato Partecipazioni), w 30 % do Clessidra Società del Risparmio, w 20 % do Gruppo Investimenti Portuali oraz w 10 % do Shipping Investment S.r.l.
- (81) W dniu 27 kwietnia 2012 r. Komisja zamknęła szczegółowe dochodzenie, po tym jak strony wycofały się ze zgłoszonej transakcji. W dniu 7 maja 2012 r. zmienioną transakcją połączenia, która nie wymagała już zatwierdzenia na szczeblu europejskim, zgłoszono AGCM. AGCM zezwolił decyzją nr 23670 z dnia 21 czerwca 2012 r. na transakcję z zastrzeżeniem spełnienia określonych warunków ⁽³⁸⁾. Własność oddziału przedsiębiorstwa Tirrenia ostatecznie przeniesiono na przedsiębiorstwo CIN w dniu 19 lipca 2012 r..
- (82) W dniu 6 lipca 2015 r. przedsiębiorstwo Onorato Partecipazioni poinformowało o zamiarze uzyskania pełnej kontroli nad przedsiębiorstwami Moby i CIN w drodze nabycia udziałów od innych udziałowców obu przedsiębiorstw. AGCM zatwierdził tę operację – która oznaczała de facto koncentrację przedsiębiorstw Moby i CIN – decyzją nr 25773 z dnia 10 grudnia 2015 r., również z zastrzeżeniem spełnienia warunków dotyczących tras Civitavecchia–Olbia oraz Genua–Olbia ⁽³⁹⁾. W rezultacie tej reorganizacji przedsiębiorstwo CIN obecnie w pełni należy do przedsiębiorstwa Moby, a zatem oba przedsiębiorstwa w pełni należą do przedsiębiorstwa Onorato Partecipazioni.
- (83) W dniu 26 kwietnia 2018 r. zarząd przedsiębiorstwa Moby zatwierdził plan połączenia z przedsiębiorstwem CIN. Proces połączenia miał się zakończyć pod koniec 2018 r. pod warunkiem uzyskania odpowiednich zezwoleń, ale opóźnił się w wyniku interwencji ze strony przedsiębiorstwa Tirrenia pod zarządkiem nadzwyczajnym.

2.3.3.3. Umowa sprzedaży

- (84) W umowie sprzedaży z dnia 25 lipca 2011 r. zdefiniowano oddział przedsiębiorstwa Tirrenia jako oddział zajmujący się świadczeniem usług transportowych w ramach bieżących obowiązków świadczenia usług publicznych. W szczególności w art. 4 umowy wskazano, że aktywa oddziału są wymienione w załączniku do umowy sprzedaży i obejmują wszystkie wartości niematerialne i prawne ⁽⁴⁰⁾ oraz rzeczowe aktywa trwałe ⁽⁴¹⁾ wykorzystywane przez przedsiębiorstwo do wypełniania obowiązków świadczenia usług publicznych.
- (85) Art. 11 ust. 3 umowy sprzedaży stanowi, że warunkiem sprzedaży jest podpisanie nowej umowy między przedsiębiorstwem CIN a ministerstwem transportu w uprzednio ustalonym okresie. Innymi słowy, podpisanie nowej umowy stanowi warunek niezbędny do ostatecznego dokonania sprzedaży.
- (86) Dodatkowo art. 7 ust. 9 umowy sprzedaży stanowi, że przedsiębiorstwo CIN przedstawi nowe oferty pracy (na podstawie nowych umów o pracę) wszystkim pracownikom administracyjnym i załogom zatrudnionym przez przedsiębiorstwo Tirrenia na potrzeby wypełniania obowiązków świadczenia usług publicznych, uwzględniając zdobyte kwalifikacje lub równoważność stanowisk, jak również ewentualne porozumienia ze związkami zawodowymi. Zgodnie z wymaganiami art. 63 ust. 2 dekretu z mocą ustawy 270/1999 przedsiębiorstwo CIN musi przez dwa lata zaniechać zwolnień innych niż dyscyplinarne. Zgodnie z art. 7 ust. 11 i 12 umowy sprzedaży przedsiębiorstwo CIN ma obowiązek regularnego informowania sprzedawcy o przestrzeganiu tych zobowiązań, pod groźbą znaczących kar za ich naruszenie.
- (87) Art. 7 ust. 6 lit. d) umowy sprzedaży stanowi, że nabywca jest w stanie, zgodnie z art. 4 ust. 4-*quater* ustawy Marzano, zagwarantować ciągłość świadczenia usługi w średnim terminie oraz przestrzeganie obowiązujących przepisów krajowych i międzynarodowych.

⁽³⁸⁾ Obejmujących m.in. limity dotyczące taryf, zaprzestanie świadczenia niektórych usług oraz sprzedaż zdolności przewozowej na określonych trasach innym operatorom.

⁽³⁹⁾ Ponieważ Moby i CIN były jedynymi przedsiębiorstwami obsługującymi te trasy, przedsiębiorstwo Onorato Partecipazioni zobowiązało się do: 1) utrzymania lub zwiększenia łącznej oferty usług transportowych na trasach Civitavecchia – Olbia oraz Genua – Olbia; 2) przestrzegania limitów taryf z zastosowaniem cen obowiązujących w sezonie, ustalonych przez przedsiębiorstwo Moby w 2014 r.; 3) sprzedaży 10 % zdolności przewozowej w sezonie, z 20 % zniżką na taryfy, niezależnym stronom trzecim.

⁽⁴⁰⁾ Patenty i prawa własności intelektualnej; koncesje, licencje, znaki towarowe i podobne prawa; inne wartości niematerialne i prawne.

⁽⁴¹⁾ Systemy i maszyny; wyposażenie przemysłowe i handlowe; inne rzeczowe aktywa trwałe.

- (88) Zgodnie z art. 5 umowy sprzedaży cenę sprzedaży w wysokości 380 100 000 EUR uiszcza się w następujący sposób:
- a) EUR 200 100 000 (tzw. cena stała) w ciągu trzech dni roboczych od przyjęcia przez ministerstwo rozwoju gospodarczego dekretu usuwającego wszelkie wpisy dotyczące praw pierwszeństwa oraz zajęć zabezpieczających i egzekucyjnych w odniesieniu do oddziału przedsiębiorstwa Tirrenia;
 - b) pozostałe 180 000 000 EUR (tzw. cena odroczone) odroczone w następujący sposób: 55 000 000 EUR w dniu 30 kwietnia czwartego roku od pierwotnej daty wejścia w życie nowej umowy; 60 000 000 EUR w dniu 30 kwietnia siódmego roku od pierwotnej daty wejścia w życie nowej umowy; 65 000 000 EUR w dniu 30 kwietnia dziewiątego roku od pierwotnej daty wejścia w życie nowej umowy ⁽⁴²⁾.
- (89) Art. 8 ust. 23 umowy sprzedaży stanowi, że zgodnie z art. 63 ust. 5 dekretu z mocą ustawy 270/1999 nowy właściciel nie będzie zobowiązany do spłaty jakichkolwiek długów zaciągniętych przez przedsiębiorstwo Tirrenia przed przeniesieniem własności oddziału.
- (90) W dniu 16 lipca 2012 r. strony podpisały aneks do umowy sprzedaży zmieniający m.in. sposób zapłaty ceny stałej w wysokości 200 100 000 EUR (zob. motyw 88 lit. a)). W szczególności kwota 138 200 000 EUR pozostaje należna w ciągu trzech dni od przyjęcia dekretu, o którym mowa w motywie 88 lit. a), a pozostała kwota 61 900 000 EUR ma zostać spłacona, wraz z odsetkami ⁽⁴³⁾, do dnia 1 marca ósmego roku od wejścia w życie nowej umowy (tj. 2020 r.). Strony uzgodniły, że po dwóch latach od wejścia w życie umowy przeprowadzą wzajemne konsultacje w kwestii ustalenia, czy istnieje możliwość renegotiacji warunków spłaty pozostałych 61 900 000 EUR. Ostatecznie tę ostatnią kwotę zapłacono wcześniej, niż pierwotnie przewidywano (tj. w lutym 2016 r. zamiast w marcu 2020 r.). Nie wprowadzono żadnych zmian w odniesieniu do płatności ceny odroczonej w wysokości 180 000 000 EUR.

2.3.3.4. Badanie przeprowadzone przez Banca Profilo

- (91) Jak opisano powyżej (zob. motyw 73), minister rozwoju gospodarczego powołał Banca Profilo na niezależnego biegłego, którego zadaniem było sporządzenie wyceny oddziału przedsiębiorstwa Tirrenia na podstawie art. 4 ust. 4-*quater* dekretu z mocą ustawy nr 347/2003. W dniu 8 marca 2011 r. Banca Profilo opublikowało sprawozdanie, w którym opisało metody wyceny i oraz wykorzystane dane, które obejmowały własny biznesplan przedsiębiorstwa Tirrenia na lata 2011–2018. W sprawozdaniu tym uwzględniono szacowany zakres wartości oddziału przedsiębiorstwa Tirrenia.
- (92) Wyceny przygotowane przez Banca Profilo opierają się na szeregu założeń, w szczególności że nowe zamówienie publiczne na usługi będzie obowiązywało do czasu jego wygaśnięcia i że w rezultacie oddział przedsiębiorstwa Tirrenia będzie otrzymywał rekompensatę z tytułu świadczenia usług publicznych za obsługę morskich połączeń transportowych określonych w tym zamówieniu. W sprawozdaniu z wyceny Banca Profilo jako główne zastosowane metody wskazało metody zdyskontowanego przepływu pieniężnego („DCF”) oraz ekonomicznej wartości dodanej („EAV”), a metodę mnożników rynkowych i metodę praw własności jako metody dodatkowe na potrzeby kontroli.
- (93) Zgodnie z metodą DCF Banca Profilo bierze pod uwagę: (i) przepływy pieniężne wygenerowane do dnia wygaśnięcia nowej umowy; (ii) wartość likwidacji oddziału przedsiębiorstwa Tirrenia w chwili wygaśnięcia nowej umowy przy założeniu, że nie będzie możliwości kontynuowania działalności po tej dacie; oraz (iii) wartość kapitałowa określonych ograniczonych udziałów mniejszościowych w oddziale przedsiębiorstwa Tirrenia. Zgodnie z metodą ekonomicznej wartości dodanej Banca Profilo ocenia: (i) skorygowaną wartość bilansową; (ii) wartość firmy; (iii) wartość likwidacji oddziału przedsiębiorstwa Tirrenia w chwili wygaśnięcia nowej umowy (z tego samego powodu, co w ramach metody DCF). Ocenę tę oparto na danych pochodzących z biznesplanu przedsiębiorstwa i obliczeń Banca Profilo dokonanych z wykorzystaniem tych danych.
- (94) Jeżeli chodzi o metody dodatkowe, obejmowały one co następuje. Analiza mnożników rynkowych jest oparta na obliczeniach Banca Profilo na podstawie danych z Bloomberg’a dla dziewięciu porównywalnych przedsiębiorstw transportu morskiego. Metoda praw własności obejmują wycenę wartości netto aktywów zgodnie z zapisami w bilansie, ale z pewnymi dostosowaniami w stosownych przypadkach (np. wartość floty, zamówienie publiczne na usługi itp.).
- (95) Na podstawie powyższych metod Banca Profilo ustaliło, że wartość oddziału przedsiębiorstwa Tirrenia mieści się w przedziale 380–426 mln EUR. W rezultacie minimalną cenę za to przedsiębiorstwo należałoby określić na poziomie 380 000 000 EUR.

⁽⁴²⁾ Dzień podpisania nowej umowy przez przedsiębiorstwo CIN i właściwe ministerstwo.

⁽⁴³⁾ Naliczane według ustawowej stopy procentowej w stosunku rocznym bez kapitalizacji od dnia wejścia w życie do dnia uregulowania salda.

2.3.3.5. Sprawozdanie opracowane przez Ecorys

- (96) W trakcie formalnego postępowania wyjaśniającego Komisja zleciła niezależnemu konsultantowi (Ecorys) ustalenie wartości rynkowej wystawionego na sprzedaż oddziału przedsiębiorstwa Tirrenia (zob. motyw 8). Konsultanta poproszono o (i) weryfikację wyceny sporządzonej przez Banca Profilo; oraz (ii) ustalenie wartości rynkowej danej jednostki gospodarczej bez żadnych dodatkowych warunków.
- (97) W celu ustalenia wartości oddziału przedsiębiorstwa Tirrenia w pakiecie z nową umową Ecorys zastosował główne metody wykorzystane również przez Banca Profilo. W szczególności Ecorys zastosował metody zdyskontowanego przepływu pieniężnego i ekonomicznej wartości dodanej, ale zmienił założenia tam, gdzie uznał to za stosowne⁽⁴⁴⁾. Ecorys zakłada, że nowa umowa nie zostanie przedłużona⁽⁴⁵⁾ po wygaśnięciu, a zatem trasy objęte usługą publiczną nie będą po tej dacie już obsługiwane. Na tej podstawie Ecorys ustalił, że minimalna wartość rynkowa oddziału przedsiębiorstwa Tirrenia w ramach sprzedaży wyniosła 409,5 mln EUR (tj. niemal 8 % więcej niż wynikało z wyceny sporządzonej przez Banca Profilo).
- (98) Ecorys stwierdził również, że gdyby oddział przedsiębiorstwa Tirrenia sprzedano bez żadnych dodatkowych warunków, w szczególności bez połączenia w pakiet z nowym zamówieniem publicznym na usługi dotyczącym świadczenia usługi publicznej (a zatem bez obowiązku zapewnienia ciągłości świadczenia tej usługi publicznej), przedsiębiorstwo zostałoby sprzedane za cenę odpowiadającą wartości likwidacji⁽⁴⁶⁾, tj. 303,5 mln EUR. Ecorys oparł ten wniosek na założeniu, że oddział przedsiębiorstwa Tirrenia nie mógłby w sposób rentowny kontynuować działalności bez rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych. Ecorys określił obsługiwane przez przedsiębiorstwa Tirrenia i Siremar trasy w ramach usługi publicznej jako działalność przynoszącą duże straty, charakteryzującą się niską liczbą pasażerów i w pełni zależną od finansowania w ramach umów. Ponadto Ecorys stwierdził, że możliwość zmiany jakości usług i większa swoboda w ustalaniu cen biletów nie są wystarczające, trasy te stały się opłacalne z biznesowego punktu widzenia. Ecorys zauważył, że ta wartość likwidacji jest niższa od wartości wynikającej z oferty, i wskazał, że w związku z tym natychmiastowa likwidacja (głównie sprzedaż statków) nie stanowiła opłacalnej alternatywy dla operatora działającego na warunkach rynkowych.
- (99) Ponadto Ecorys porównał stan zatrudnienia w oddziale przedsiębiorstwa Tirrenia z szeregiem porównywalnych przedsiębiorstw promowych i stwierdził, że liczba pracowników i struktura kosztów personelu w przedsiębiorstwie Tirrenia nie odbiega od tych porównywalnych przedsiębiorstw pod względem udziału kosztów pracy w łącznych przychodach⁽⁴⁷⁾ oraz stosunku kosztów pracy do liczby pracowników⁽⁴⁸⁾. W analizie nie stwierdzono istotnych różnic między oddziałem przedsiębiorstwa Tirrenia a porównywalnymi przedsiębiorstwami, które mogłyby wskazywać na przerost zatrudnienia lub nadmierne koszty pracy. Potencjalny nabywca miałby zatem niewielką swobodę działania pod względem zwolnienia lub wymiany części personelu. Na tej podstawie Ecorys stwierdził, że żadne czynniki nie wskazywały, by warunek dotyczący poziomu zatrudnienia miał jakikolwiek znaczący wpływ na wartość oddziału przedsiębiorstwa Tirrenia.

2.3.4. Nowa umowa między państwem włoskim a przedsiębiorstwem CIN

2.3.4.1. Beneficjent

- (100) Przedsiębiorstwo CIN jest zwyciężką oferentem w przetargu na sprzedaż oddziału przedsiębiorstwa Tirrenia, pierwotnie utworzonym w tym celu przez Onorato Partecipazioni S.r.l., Grimaldi Compagnia di Navigazione S.p.A. oraz Marinvest S.r.l., chociaż dwie ostatnie strony zastąpiło trzech innych inwestorów celem uzyskania zgody na połączenie (zob. motyw 80). Jak wyjaśniono powyżej (zob. motyw 82), przedsiębiorstwo CIN jest od lipca 2015 r. kontrolowane wyłącznie przez Onorato Partecipazioni S.r.l.

⁽⁴⁴⁾ W szczególności Banca Profilo założyło, że cały oddział przedsiębiorstwa Tirrenia zostanie zlikwidowany po wygaśnięciu nowej umowy. Tymczasem Ecorys zakłada, że jednostki pływające eksploatowane zarówno w ramach obowiązków świadczenia usług publicznych (tj. poza sezonem), jak i na warunkach rynkowych (tj. w sezonie) dalej służyłyby do świadczenia tych usług w sezonie, a następnie zostałyby sprzedane po zakończeniu okresu użytkowania. Ecorys nie ustalił jednak, czy dalsze świadczenie tych usług jedynie w sezonie byłoby rentowne (np. obecne umowy o pracę pracowników obejmują zarówno sezon, jak i okresy poza sezonem).

⁽⁴⁵⁾ Ecorys zauważa, że chociaż nie można wykluczyć takiego przedłużenia, ze względu na niepewność i brak wiarygodnych informacji na temat warunków świadczenia usługi publicznej w ramach przyszłego odnowienia rozsądnym jest ocenić wartość oddziału przedsiębiorstwa Tirrenia niezależnie od możliwego przyszłego przedłużenia funkcjonowania systemu świadczenia usług publicznych.

⁽⁴⁶⁾ Ecorys obliczył tę wartość jako różnicę między kosztami zwolnienia całego personelu i skorygowaną wartością netto aktywów oddziału przedsiębiorstwa Tirrenia.

⁽⁴⁷⁾ Ecorys uważa, że stosunek ten pokazuje, czy koszty pracy mają istotny udział w budżecie oddziału przedsiębiorstwa Tirrenia w porównaniu z podobnymi przedsiębiorstwami.

⁽⁴⁸⁾ Ecorys uważa, że stosunek ten pokazuje, czy koszty pracy oddziału przedsiębiorstwa Tirrenia są nieproporcjonalne w porównaniu z podobnymi przedsiębiorstwami.

2.3.4.2. Trasy

- (101) Zgodnie z nową umową z dnia 18 lipca 2012 r. zawartą między Włochami a przedsiębiorstwem CIN przedsiębiorstwo to miało obsługiwać następujące trasy w ramach systemu świadczenia usług publicznych:

Tabela 3

Trasy obsługiwane przez przedsiębiorstwo CIN w ramach nowej umowy

Trasy usług mieszanych	Trasy usług przewozu towarowego
<u>Neapol–Palermo</u> (jedynie poza sezonem): codzienna usługa (całodobowa) z obu portów.	<u>Livorno–Cagliari</u> (cały rok): pięć wypłynięć na tydzień z każdego portu.
<u>Genoa–Porto Torres</u> (jedynie poza sezonem): codzienna usługa (całodobowa) z obu portów.	
<u>Genoa–Olbia–Arbatax</u> (cały rok): do Sardynii: trzy (pięć) wypłynięć na tydzień na trasie z Genui do Olbii poza sezonem lub w sezonie, dwa razy na tydzień trasa przedłużona z Olbii do Arbatax; do Włoch kontynentalnych: dwa wypłynięcia na tydzień z Arbatax do Genui z przystankiem w Olbii. Jedno (trzy) dodatkowe wypłynięcie z Olbii do Genui poza sezonem lub w sezonie.	<u>Neapol–Cagliari</u> (cały rok): jedno do trzech wypłynięć na tydzień z każdego portu. Jedno do trzech wypłynięć może mieć miejsce na trasie Cagliari–Palermo w zależności od ruchu.
<u>Civitavecchia–Olbia</u> (jedynie poza sezonem): codzienna usługa (całodobowa) z obu portów.	<u>Rawenna–Katania</u> (cały rok): trzy wypłynięcia na tydzień z każdego portu.
<u>Neapol–Cagliari</u> (cały rok): jedno (dwa) wypłynięcie na tydzień z każdego portu poza sezonem (w sezonie).	
<u>Palermo–Cagliari</u> (cały rok): jedno wypłynięcie na tydzień z każdego portu poza sezonem i w sezonie.	
<u>Trapani–Cagliari</u> (cały rok): Jedno wypłynięcie na tydzień z każdego portu poza sezonem i w sezonie.	
<u>Civitavecchia–Cagliari–Arbatax</u> (cały rok): do Sardynii: codzienna usługa (całodobowa) z Civitavecchii do Cagliari, dwa razy na tydzień trasa wydłużona do Arbatax. do Włoch kontynentalnych: codzienna usługa (całodobowa) z Cagliari do Civitavecchii, dwa razy na tydzień trasa wydłużona do Arbatax.	
<u>Termoli–Wyspy Tremiti</u> (cały rok): codzienna usługa z obu portów plus dwa dodatkowe połączenia na tydzień z obu portów. Jedno połączenie na tydzień przeznaczone do transportu towarów niebezpiecznych. W sezonie jedno dodatkowe połączenie na tydzień.	

- (102) Przedsiębiorstwo CIN będzie obsługiwało trasy Neapol–Palermo, Genua–Porto Torres, Civitavecchia–Olbia na warunkach rynkowych w sezonie. W załączniku A do nowej umowy szczegółowo określono sposób obsługi poszczególnych tras z tabeli 3 (np. rodzaj statków, w przypadku niektórych tras godzina wypłynięcia itp.). Ponadto taryfy naliczane użytkownikom usługi (odpowiednio mieszkańcom wysp i innym pasażerom) nie mogą przekraczać pułapów określonych w art. 6 nowej umowy i wyszczególnionych we wspomnianym załączniku A.

- (103) Pismem z dnia 7 listopada 2013 r. przedsiębiorstwo CIN wystąpiło o przeprowadzenie przeglądu warunków dotyczących równowagi gospodarczo-finansowej, jak przewidziano w art. 9 nowej umowy (zob. motyw 107). W dniu 7 sierpnia 2014 r. włoskie ministerstwo infrastruktury i transportu oraz przedsiębiorstwo CIN uzgodniły na tej podstawie szereg zmian w umowie z dnia 18 lipca 2012 r. Aby przywrócić gospodarczo-finansową równowagę działalności, w porozumieniu dotyczącym zmiany ustalono, że:
- trasa mieszana Trapani–Cagliari zostanie zlikwidowana,
 - trasa towarowa Neapol–Cagliari zostanie zlikwidowana,
 - trasa towarowa Rawenna–Katania zostanie zmieniona celem umożliwienia wypłynięcia z Rawenny, Wenecji lub Monfalcone do Katanii oraz stworzenia możliwości przystanku w Brindisi i odwrotnie,
 - trasy towarowe (zgodnie ze zmianami) nie musiałyby już być obsługiwane w określonych okresach roku ⁽⁴⁹⁾ (głównie w dni ustawowo wolne od pracy oraz okresy świąteczne),
 - częstotliwość świadczenia usługi i minimalne częstotliwości świadczenia usług na niektórych trasach zostałyby zmienione. Najważniejsze zmiany są następujące:
 - a) na mieszanej trasie Genua–Olbia–Arbatax połączenie z Arbatax poza sezonem zostanie zlikwidowane (ale zostanie utrzymane w sezonie);
 - b) na mieszanej trasie Civitavecchia–Cagliari–Arbatax częstotliwość poza sezonem ograniczono z codziennych wypłynięć do trzech wypłynięć na tydzień, z dwoma połączeniami na tydzień do Arbatax, a w sezonie bez zmian;
 - c) na mieszanej trasie Neapol–Cagliari częstotliwość poza sezonem zwiększono z jednego do dwóch wypłynięć na tydzień, a w sezonie bez zmian;
 - d) na mieszanej trasie Palermo–Cagliari częstotliwość w sezonie zwiększono z jednego do dwóch wypłynięć na tydzień, a poza sezonem bez zmian;
 - e) na trasie towarowej Livorno–Cagliari częstotliwość zmieniono z pięciu wypłynięć na tydzień do czterech do sześciu wypłynięć na tydzień,
 - maksymalna kwota rocznej rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych zostałaby utrzymana na poziomie 72 685 642 EUR i nie mogłaby zostać zwiększona w żadnych okolicznościach.

2.3.4.3. Czas trwania

- (104) Nowa umowa zawarta między państwem włoskim a przedsiębiorstwem CIN w dniu 18 lipca 2012 r. będzie obowiązywała przez osiem lat, a zatem wygaśnie w dniu 18 lipca 2020 r.

2.3.4.4. Obowiązki świadczenia usług publicznych

- (105) Obowiązki świadczenia usług publicznych nałożone na przedsiębiorstwo CIN dotyczą połączeń transportu morskiego, które mają być obsługiwane (zob. motyw 101), rodzaju i zdolności przewozowej jednostek pływających przydzielonych do poszczególnych obsługiwanych tras morskich, dostępności statków rezerwowych na potrzeby zagwarantowania ciągłości świadczenia usług, częstotliwości świadczenia usług oraz maksymalnych taryf pobieranych od użytkowników za korzystanie z usługi na każdej z przedmiotowych tras.

2.3.4.5. Rekompensata

- (106) Zgodnie z nową umową maksymalna kwota rocznej rekompensaty, którą ma otrzymać przedsiębiorstwo CIN, wynosi 72 685 642 EUR. Kwota rekompensaty ma być ustalana na podstawie metod określonych w dyrektywie CIPE (zob. motywy 41–51).
- (107) W art. 8 nowej umowy przewidziano regularny trzyletni przegląd zakresu rodzajów działalności objętych dotacjami, aby sprawdzić, czy nie występuje nierównowaga finansowa. Ponadto w art. 9 nowej umowy ustalono, że w ściśle określonych okolicznościach, w których nastąpią niespodziewane zmiany strukturalne przychodów lub kosztów, a w każdym razie dopiero po upływie pierwszego roku w każdym z trzyletnich okresów, strony mogą rozpocząć taki przegląd wcześniej („klauzula ochronna”).

⁽⁴⁹⁾ W szczególności: od dnia 24 grudnia do dnia 6 stycznia, od Środy Popielcowej do następnego wtorku, w dni ustawowo wolne od pracy przypadające dnia 25 kwietnia, 1 maja, 2 czerwca, 1 listopada i 8 grudnia oraz dwa tygodnie w sierpniu po porozumieniu z ministerstwami odpowiedzialnymi za nadzór.

2.3.5. Pierwszeństwo przybijania do nabrzeża

- (108) W art. 19-ter ust. 21 ustawy z 2009 r. postanowiono, że aby zagwarantować ciągłość terytorialną z wyspami oraz w świetle obowiązków świadczenia usług publicznych, przedsiębiorstwa należące do byłej grupy Tirrenia, w tym przedsiębiorstwo Tirrenia, zachowają prawo do przybijania do nabrzeża, które już im przyznano, oraz pierwszeństwo w przydzielaniu nowych miejsc zgodnie z procedurami określonymi przez organy administracji morskiej, jak określono w ustawie nr 84 z dnia 28 stycznia 1994 r. oraz we włoskim kodeksie morskim.

2.3.6. Środki określone w ustawie z 2010 r.

- (109) W ustawie z 2010 r. umożliwiono przedsiębiorstwom należącym do byłej grupy Tirrenia tymczasowe wykorzystanie zasobów finansowych już przeznaczonych⁽⁵⁰⁾ na ulepszenie i modernizację floty na pokrycie pilnych potrzeb związanych z płynnością. Przedsiębiorstwa należące do byłej grupy Tirrenia, które skorzystały z tej możliwości, musiały jednak ponownie uzupełnić te środki specjalne, aby mogły nadal dokonywać niezbędnej modernizacji swoich statków. Modernizacja ta była konieczna do spełnienia nowych międzynarodowych norm bezpieczeństwa wynikających z porozumienia sztokholmskiego z 1996 r.⁽⁵¹⁾
- (110) W szczególności, wykorzystując fundusze z dwóch instrumentów⁽⁵²⁾, przeznaczono 23 750 000 EUR na opłacenie modernizacji w całej grupie Tirrenia. Z kwoty tej 12 051 900 EUR wpłacono na specjalny rachunek bankowy w Banca Carige z przeznaczeniem dla przedsiębiorstwa Tirrenia, nadal w celu wykorzystania tych funduszy zgodnie z pierwotnym przeznaczeniem, tj. na przeprowadzenie modernizacji wymaganej do spełnienia międzynarodowych norm bezpieczeństwa. Jednak w dniu 12 sierpnia 2010 r. Banca Carige dokonała potrącenia tego depozytu i dwóch zobowiązań przedsiębiorstwa Tirrenia na rzecz tego banku na kwotę 4 657 005,35 EUR. Przedsiębiorstwo Tirrenia w praktyce skorzystało zatem z przewidzianej w ustawie z 2010 r. możliwości wykorzystania środków finansowych przeznaczonych na modernizację floty do zaspokojenia potrzeb związanych z płynnością, nawet jeżeli pozostało zobowiązane do zwrócenia tej pomocy państwu włoskiemu przez uzupełnienie tego rachunku przeznaczanego na prace modernizacyjne.
- (111) Ponadto w art. 1 ustawy z 2010 r. postanowiono również co następuje:
- a) początkowe umowy zostają przedłużone od dnia 1 października 2010 r. do czasu zakończenia procesów prywatyzacji przedsiębiorstw Tirrenia i Siremar (zob. również motyw 26);
 - b) art. 19-ter dekretu z mocą ustawy 135/2009, przekształconego ze zmianami w ustawę z 2009 r., zmieniono przez wprowadzenie ust. 24 bis. Zgodnie z tym ustępem wszystkie oficjalne działania i czynności w ramach wykonywania przepisów ust. 1–15 ustawy z 2009 r. są objęte zwolnieniem podatkowym. Ustępy te dotyczą liberalizacji sektora kabotażu morskiego w drodze prywatyzacji grupy Tirrenia, w tym etapu przygotowawczego, tj. przeniesienia własności przedsiębiorstw regionalnych na odpowiednie regiony;
 - c) aby zapewnić ciągłość świadczenia usługi publicznej i wesprzeć proces prywatyzacji przedsiębiorstw należących do byłej grupy Tirrenia, przedmiotowe regiony mogą wykorzystać środki z Fondo Aree Sottoutilizzate („FAS”)⁽⁵³⁾ zgodnie z dyrektywą CIPE nr 1/2009 z dnia 6 marca 2009 r.⁽⁵⁴⁾

2.4. Postępowanie w sprawie uchybienia zobowiązaniom państwa członkowskiego nr 2007/4609

- (112) W następstwie wcześniejszych wymian wiadomości między służbami Komisji i władzami włoskimi dyrektor generalny Komisji odpowiedzialny za energię i transport w dniu 19 grudnia 2008 r. wysłał do rządu włoskiego wniosek o udzielenie informacji. Wniosek ten dotyczył m.in. aktualnego przeglądu tras objętych usługą publiczną oraz misji publicznej przewidzianej przez Włochy w ramach proponowanych nowych umów. Ponadto poproszono Włochy o udzielenie większej ilości informacji szczegółowych na temat planów prywatyzacji dotyczących grupy Tirrenia.

⁽⁵⁰⁾ Jak określono w art. 19 ust. 13-bis dekretu z mocą ustawy 78/2009 przekształconego w ustawę 102/2009 oraz w art. 19-ter ust. 19 ustawy z 2009 r.

⁽⁵¹⁾ Te normy bezpieczeństwa następnie określono szczegółowo w dyrektywie Rady 98/18/WE z dnia 17 marca 1998 r., transponowanej do prawa włoskiego dekretem legislacyjnym nr 45 z dnia 4 lutego 2000 r., w dyrektywie 2003/24/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 14 kwietnia 2003 r., transponowanej do prawa włoskiego dekretem legislacyjnym nr 52 z dnia 8 marca 2005 r., oraz w dyrektywie 2003/25/WE Parlamentu Europejskiego i Rady, transponowanej do prawa włoskiego dekretem legislacyjnym nr 65 z dnia 14 marca 2005 r.

⁽⁵²⁾ Wszystkie środki finansowe (tj. 7 000 000 EUR) przewidziane w art. 19-ter ust. 19 ustawy z 2009 r. oraz 16 750 000 EUR ze środków finansowych przewidzianych w ustawie 102/2009.

⁽⁵³⁾ FAS to krajowy fundusz na rzecz wsparcia realizacji włoskiej polityki regionalnej. Środki z funduszu są przeznaczone głównie dla regionów wskazanych przez władze włoskie.

⁽⁵⁴⁾ *Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana*, nr 137 z dnia 16 czerwca 2009 r.

- (113) W piśmie z dnia 28 kwietnia 2009 r. władze włoskie udzieliły szczegółowej odpowiedzi na wniosek Komisji z dnia 19 grudnia 2008 r. W piśmie tym Włochy m.in.:
- odnotowały, że przedłużenie początkowych umów do 31 grudnia 2009 r. było konieczne do liberalizacji sektora kabotażu morskiego we Włoszech w drodze prywatyzacji grupy Tirrenia,
 - argumentowały, że rekompensata z tytułu świadczenia usług publicznych przyznana grupie Tirrenia była konieczna do zapewnienia ciągłości terytorialnej z wyspami za pomocą połączeń morskich, których prywatni operatorzy rynkowi nie byli w stanie zagwarantować w stopniu zadowalającym,
 - wskazały, że w dniu 10 marca 2009 r. zakończono szczegółowy proces racjonalizacji tras. W procesie tym uwzględniono istotne aspekty społeczne, pracownicze i gospodarcze, jak również konieczność zabezpieczenia niezbędnych połączeń zapewniających ciągłość terytorialną i przeprowadzono konsultacje z sześcioma zainteresowanymi regionami. Racjonalizacja ta doprowadziła do ograniczenia kosztu netto usługi publicznej o ok. 66 mln EUR oraz zwolnienia ok. 600 członków załóg w całej grupie Tirrenia. Włochy przypomniały również, że racjonalizacja z 2009 r. stanowiła uzupełnienie wcześniejszych starań (które miały miejsce w latach 2004, 2006 i 2008) zmierzających do ograniczenia usług świadczonych przez grupę Tirrenia,
 - wyjaśniły, że racjonalizacja miała na celu (i) utrzymanie połączeń niezbędnych do zapewnienia ciągłości terytorialnej z oraz między wyspami i główną częścią terytorium oraz prawa do opieki zdrowotnej, nauki i mobilności; (ii) racjonalizację połączeń, na których działali operatorzy prywatni, którzy zapewniali te same połączenia w tym samym okresie, dając podobne gwarancje jakości i ciągłości; oraz (iii) racjonalizację połączeń lotniczych i połączeń wysokiej prędkości, które służą jedynie do przewozu osób,
 - przedstawiły przegląd tras obsługiwanych przez przedsiębiorstwa należące do grupy Tirrenia w 2008 r. i ograniczonej liczby tras, które przedsiębiorstwa należące do grupy Tirrenia miały obsługiwać w 2009 r. Według władz włoskich ta druga grupa tras miała stanowić podstawę nowych umów, które miały zostać zawarte z nowymi właścicielami przedsiębiorstw należących do grupy Tirrenia.
- (114) W dniu 21 grudnia 2009 r. dyrektor generalny Komisji odpowiedzialny za energię i transport w dniu wysłał do władz włoskich pismo, w którym m.in. stwierdzono, że:
- w świetle radykalnego przekształcenia włoskiego sektora kabotażu morskiego oraz ze względu na znaczne skutki społeczne, które według władz włoskich spowodowałyby prywatyzacja, jeżeli przetargi odbyły się w charakterze zwykłych zamówień publicznych na usługi, ogłoszenie przetargu na przedsiębiorstwa przewozowe związane takimi umowami było dopuszczalne – co do zasady i w ramach wyjątku – w celu zagwarantowania przestrzegania kryterium niedyskryminacji wśród wspólnotowych właścicieli statków określonego w rozporządzeniu Rady (EWG) nr 3577/92 ⁽⁵⁵⁾ („rozporządzenie w sprawie kabotażu morskiego”),
 - rekompensata z tytułu świadczenia usług publicznych musiała zostać ograniczona do tych linii, na których stała obecność innych operatorów przez cały rok była ograniczona, a zatem niewystarczająca do zaspokojenia zapotrzebowania rynkowego. W tym kontekście poproszono o wyjaśnienia na temat niedoskonałości rynku na trasach Genua–Porto Torres, Genua–Olbia–Arbatax oraz Civitavecchia–Olbia. Ponadto Włochy poproszono o wyjaśnienie, czy przedsiębiorstwo Tirrenia otrzymało rekompensatę z tytułu obsługi tych trzech tras w sezonie. Zadano również pytania o linie obsługiwane przez przedsiębiorstwo Caremar. W piśmie wskazano również, że w rozporządzeniu w sprawie kabotażu morskiego uzasadnienie może znaleźć uwzględnienie jedynie krajowych linii (a nie międzynarodowych) w zamówieniu publicznym na usługi,
 - zamówienia publiczne na usługi grupy Tirrenia wygasły w dniu 31 grudnia 2008 r., a planowana przez Włochy prywatyzacja mogła zająć więcej czasu, niż przewidziano. W piśmie wskazano również zatem, że istnieje możliwość wysłania wezwania do usunięcia uchybienia z powodu nieprawidłowego wdrożenia rozporządzenia w sprawie kabotażu morskiego.
- (115) W dniu 22 stycznia 2010 r. władze włoskie odpowiedziały na pismo służb Komisji z dnia 21 grudnia 2009 r. W piśmie władze włoskie:
- odnotowały, że Komisja zasadniczo zgodziła się na stosowanie zaproponowanego podejścia dotyczącego prywatyzacji grupy Tirrenia w połączeniu z nowymi zamówieniami publicznymi na usługi,

⁽⁵⁵⁾ Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3577/92 z dnia 7 grudnia 1992 r. dotyczące stosowania zasady swobody świadczenia usług w transporcie morskim w obrębie państw członkowskich (kabotaż morski) (Dz.U. L 364 z 12.12.1992, s. 7). Komisja zwraca uwagę, że rozporządzenie w sprawie kabotażu morskiego nie wymaga od państw członkowskich prywatyzacji przedsiębiorstw transportu morskiego, ale tylko liberalizacji tego konkretnego rynku.

- przedstawiły szczegółowe wyjaśnienia dotyczące tras Genua–Porto Torres, Genua–Olbia–Arbatax oraz Civitavecchia–Olbia, w odniesieniu do których Komisja zgłosiła szereg wątpliwości. Włochy potwierdziły również, że trasy Genua–Porto Torres oraz Civitavecchia–Olbia są obsługiwane w ramach systemu świadczenia usług publicznych jedynie poza sezonem,
 - wspomniały, że zaproszenie do wyrażenia zainteresowania sprzedażą przedsiębiorstwa Tirrenia (wraz z przedsiębiorstwem Siremar) opublikowano w dniu 23 grudnia 2009 r. Włochy wskazały, że zamierzały dokończyć prywatyzację całej grupy Tirrenia do 30 września 2010 r.,
 - poprosiły Komisję o wyraźne potwierdzenie, czy argumenty przedstawione w odniesieniu do niedoskonałości rynku były wystarczające.
- (116) W dniu 29 stycznia 2010 r. ⁽⁵⁶⁾ Komisja wysłała wezwanie do usunięcia uchybienia w sprawie nieprawidłowego wdrożenia rozporządzenia w sprawie kabotażu morskiego. W piśmie tym Komisja przypomniała, że zgodnie z wymogami rozporządzenia zawsze, gdy państwo członkowskie zawiera umowy dotyczące zamówienia publicznego na usługi lub nakłada obowiązki świadczenia usług publicznych, robi to, stosując zasadę niedyskryminowania wobec wszystkich armatorów Wspólnoty. Zgodnie z art. 4 ust. 3 wspomnianego rozporządzenia istniejące zamówienia publiczne na usługi mogą dalej obowiązywać do daty wygaśnięcia danej umowy. Komisja zauważyła jednak, że przedsiębiorstwa należące do grupy Tirrenia kontynuowały świadczenie usług transportu morskiego po wygaśnięciu odpowiednich zamówień publicznych na usługi (początkowych umów). W szczególności umowy te miały wygasnąć na koniec 2008 r., ale Włochy wielokrotnie je przedłużały. W związku z tym Komisja poprosiła władze włoskie o przedstawienie swoich spostrzeżeń.
- (117) Również w dniu 29 stycznia 2010 r. dyrektor generalny Komisji odpowiedzialny za energię i transport odpowiedział na pismo władz włoskich z dnia 22 stycznia 2010 r. Dyrektor generalny podkreślił, że jego odpowiedź dotyczyła wyłącznie przestrzegania rozporządzenia w sprawie kabotażu morskiego, a nie kwestii związanych z pomocą państwa. W tym kontekście dyrektor generalny oznajmił, że przedstawione uzasadnienia dotyczące linii Genua–Porto Torres, Genua–Olbia–Arbatax oraz Civitavecchia–Olbia były wystarczające do rozwiania wcześniej zgłoszonych wątpliwości. Ponadto dyrektor generalny z zadowoleniem odnotował, że w następstwie wcześniejszego wniosku Włochy usunęły jedno połączenie międzynarodowe z nowego projektu umowy dotyczącej przedsiębiorstwa Tirrenia. Jeżeli chodzi o pytania zadane w odniesieniu do tras obsługiwanych przez przedsiębiorstwo Caremar, za wystarczające uznano uzasadnienia dotyczące tylko niektórych z tych tras. W związku z tym poproszono Włochy do przedstawienia dalszych wyjaśnień na temat określonych tras obsługiwanych przez przedsiębiorstwo Caremar. Dyrektor generalny przypomniał, że zamówienia publiczne na usługi mogą obejmować jedynie trasy, w przypadku których stwierdzono niedoskonałość rynku.
- (118) W dniu 29 marca 2010 r. władze włoskie odpowiedziały na wystosowane przez Komisję wezwanie do usunięcia uchybienia z dnia 29 stycznia 2010 r. W swojej odpowiedzi władze włoskie:
- przypomniały, że służby Komisji w piśmie z dnia 21 grudnia 2009 r. (zob. motyw 114) zasadniczo zgodziły się na prywatyzację grupy Tirrenia w drodze połączenia przedsiębiorstw w pakiet z nowymi zamówieniami publicznymi na usługi,
 - odnotowały, że przedłużenie początkowych umów wynikało jedynie z potrzeby zapewnienia ciągłości świadczenia usługi publicznej transportu morskiego do czasu zakończenia odpowiednich procesów prywatyzacyjnych,
 - potwierdziły, że zamierzają przeprowadzić proces prywatyzacji do dnia 30 września 2010 r., aby w tym terminie zliberalizować sektor kabotażu morskiego,
 - przedstawiły przegląd procesu prywatyzacji dotyczącego przedsiębiorstwa Tirrenia (wraz z przedsiębiorstwem Siremar). W szczególności Włochy wskazały, że po publikacji zaproszenia do wyrażenia zainteresowania w dniu 19 lutego 2010 r. 19 podmiotów złożyło 16 zgłoszeń o wyrażeniu zainteresowania. W ramach etapu analizy *due diligence* w dniu 22 marca 2010 r. otwarto pokój danych i miał pozostać otwarty do końca maja 2010 r. Włochy zakładały wówczas, że umowa sprzedaży mogłaby zostać zawarta do połowy lipca 2010 r. oraz że własność zostałaby przeniesiona do września 2010 r.,
 - wyjaśniły, że jeżeli chodzi o postępowanie o udzielenie zamówienia dotyczące przedsiębiorstwa Toremar, 11 zainteresowanych stron miało wziąć udział w kolejnych etapach tego postępowania,
 - wskazały, że dalsza niepewność wynikająca z trwającego postępowania w sprawie uchybienia zobowiązaniom państwa członkowskiego może zagrozić procesom prywatyzacji oraz negatywnie wpłynąć na wartość przedsiębiorstw wystawionych na sprzedaż,
 - oznajmiły, że będą w pełni współpracować z Komisją w wyjaśnieniu wszelkich pozostałych wątpliwości dotyczących zarówno postępowania w sprawie uchybienia zobowiązaniom państwa członkowskiego, jak i ewentualnych kwestii związanych z pomocą państwa.

⁽⁵⁶⁾ Wezwanie do usunięcia uchybienia przyjęte w dniu 28 stycznia 2010 r., ale zgłoszono Włochom dopiero następnego dnia.

- (119) W dniu 10 września 2010 r. podczas spotkania *ad hoc* władze włoskie poinformowały Komisję, że procedura dotycząca prywatyzacji przedsiębiorstw Tirrenia i Siremar została unieważniona na ostatnim etapie i że w konsekwencji termin 30 września nie zostanie dochowany. Ponadto władze włoskie zgłosiły, że procedury konkurencyjne dotyczące umów przedsiębiorstw Caremar, Saremar, Siremar i Toremar również zostały opóźnione. Następnie w ustawie nr 163 z dnia 1 października 2010 r. przewidziano dalsze przedłużenie początkowych umów do czasu zakończenia procesów prywatyzacji przedsiębiorstw Tirrenia i Siremar (zob. również motyw 26).
- (120) W świetle tych wydarzeń Komisja przyjęła uzupełniające wezwanie do usunięcia uchybienia w dniu 24 listopada 2010 r. W wezwaniu tym Komisja:
- odnotowała, że początkowe umowy dotyczące przedsiębiorstw Tirrenia, Siremar, Caremar, Saremar i Toremar zostały przedłużone automatycznie i bez żadnej procedury konkurencyjnej,
 - zwróciła uwagę, że chociaż przedmiotowe zamówienia publiczne na usługi były dalej stosowane, nie przeprowadzono żadnej procedury konkurencyjnej ani wobec przedsiębiorstwa Tirrenia, ani wobec przedsiębiorstw Siremar, Caremar, Saremar czy Toremar,
 - wskazała, że zachowuje prawo do wydania uzasadnionej opinii w stosownych przypadkach (uwzględniając wszelkie ewentualne uwagi zgłoszone przez Włochy).
- (121) W dniu 21 czerwca 2012 r. Komisja przyjęła uzasadnioną opinię dotyczącą opóźnienia prywatyzacji trzech przedsiębiorstw (Caremar, Laziomar i Saremar) należących do byłej grupy Tirrenia. Ponieważ postępowania o udzielenie zamówienia dotyczące pozostałych trzech przedsiębiorstw (Tirrenia, Toremar i Siremar) zostały zakończone w 2011 r. ⁽⁵⁷⁾, nie uwzględniono tych przedsiębiorstw w uzasadnionej opinii. Komisja zauważyła, że przez ponad trzy lata po planowanym wygaśnięciu odpowiednich początkowych umów Włochy nie wdrożyły procedur konkurencyjnych w odniesieniu do udzielania zamówień publicznych na usługi dotyczące kabotażu morskiego świadczonych przez przedsiębiorstwa Caremar, Laziomar i Saremar. Umowy te przedłużano automatycznie i bezterminowo, a zatem uniemożliwiając innym wspólnotowym właścicielom statków konkurowanie o udzielenie tych umów.
- (122) W dniu 8 sierpnia 2012 r. władze włoskie odpowiedziały na uzasadnioną opinię, oznajmiając, że ogłoszenia przetargowe dotyczące sprzedaży przedsiębiorstw związanych nowymi zamówieniami publicznymi na usługi były lub miały zostać opublikowane w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*. W szczególności ogłoszenie dotyczące przedsiębiorstwa Caremar opublikowano w dniu 20 lipca 2012 r., a w przypadku przedsiębiorstwa Laziomar wysłano do publikacji w dniu 1 sierpnia 2012 r. Ponadto w przypadku przedsiębiorstwa Saremar w dniu 2 sierpnia 2012 r. przyjęto przepis, w którym nałożono obowiązek publikacji takiego ogłoszenia do dnia 2 października 2012 r.
- (123) W dniu 13 stycznia 2014 r. przedsiębiorstwo Compagnia Laziale di Navigazione stało się nowym właścicielem przedsiębiorstwa Laziomar i podpisało nowe dziesięcioletnie zamówienie publiczne na usługi dotyczące połączeń z archipelagiem Pontine. W dniu 16 lipca 2015 r. ATI SNAV-Rifim stało się właścicielem przedsiębiorstwa Caremar i udzielono mu dziewięcioletniego zamówienia publicznego na usługi. Ponadto w następstwie decyzji z 2014 r. przedsiębiorstwo Saremar zostało postawione w stan likwidacji, a zamówienie publiczne na usługi dotyczące tras między Sycylią i małymi wyspami zostało udzielone przedsiębiorstwu Delcomar w marcu 2016 r.
- (124) Pismem z dnia 15 lipca 2016 r. władze włoskie poinformowały Komisję, że prywatyzacja wszystkich przedsiębiorstw należących do byłej grupy Tirrenia została zakończona. W dniu 8 grudnia 2016 r. Komisja podjęła decyzję o zamknięciu postępowania w sprawie uchybienia zobowiązaniom państwa członkowskiego.

3. PODSTAWY DO WSZCZĘCIA I PRZEDŁUŻENIA POSTĘPOWANIA

3.1. Przedłużenie początkowej umowy między państwem a przedsiębiorstwem Tirrenia

3.1.1. Spełnienie kryteriów określonych w wyroku w sprawie *Altmark* i istnienie pomocy

- (125) W decyzji z 2011 r. Komisja przyjęła wstępne stanowisko, że definicja obowiązków świadczenia usług publicznych nie jest wystarczająco jasna, w związku z czym Komisja nie jest w stanie ostatecznie stwierdzić, czy definicja zawierała oczywisty błąd. W szczególności Komisja nie miała pełnego obrazu faktycznych zobowiązań nałożonych na przedsiębiorstwo Tirrenia w odniesieniu do obsługi przedmiotowych tras w porównaniu z usługami oferowanymi przez konkurentów na niektórych z tych tras. Ponadto Komisja miała wątpliwości dotyczące tego, czy można uznać, że trasy obsługiwane przez przedsiębiorstwo Tirrenia służą zaspokojeniu ogólnych interesów gospodarczych w rozumieniu prawa Unii.

⁽⁵⁷⁾ Nawet pomimo faktu, że przeniesienie praw własności przedsiębiorstw Tirrenia, Toremar i Siremar nastąpiło dopiero w 2012 r.

- (126) Komisja przyjęła wstępne stanowisko, że drugie kryterium określone w wyroku w sprawie Altmark⁽⁵⁸⁾ było spełnione, ponieważ parametry będące podstawą obliczenia rekompensaty ustalono z wyprzedzeniem i są one zgodne z wymogami w zakresie przejrzystości. W szczególności Komisja odnotowała, że parametry te opisano w początkowej umowie (w odniesieniu do rekompensaty dotyczącej 2009 r.) i w dyrektywie CIPE (w odniesieniu do rekompensaty dotyczącej 2010 r. i lat następnych).
- (127) Komisja uznała jednak, że wydaje się, iż trzecie kryterium określone w wyroku w sprawie Altmark nie zostało spełnione oraz że operatorzy mogli otrzymywać nadwyżkę rekompensaty z tytułu wykonywania zadań związanych ze świadczeniem usług publicznych. W szczególności Komisja wyraziła wątpliwości, czy premia z tytułu ryzyka w wysokości 6,5 %, które obowiązuje od 2010 r., odzwierciedla odpowiedni poziom ryzyka, ponieważ wydawało się, iż na pierwszy rzut oka przedsiębiorstwo Tirrenia nie podjęło ryzyka zwykle ponoszonego przy świadczeniu takich usług.
- (128) Komisja przyjęła również wstępne stanowisko, że czwarte kryterium określone w wyroku w sprawie Altmark nie było spełnione, ponieważ przedłużenie początkowej umowy nie było przedmiotem przetargu. Komisja odnotowała ponadto, że nie otrzymała żadnych dowodów uzasadniających argument, że przedsiębiorstwo Tirrenia faktycznie świadczyło przedmiotowe usługi po jak najniższym koszcie dla społeczności.
- (129) W decyzji z 2011 r. Komisja doszła zatem do wstępnego wniosku, że rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych wypłacone na rzecz przedsiębiorstwa Tirrenia w latach 2009–2011 stanowią pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE. Ponadto Komisja przyjęła stanowisko, że pomoc tą należy uznać za nową pomoc.
- (130) W decyzji z 2012 r. Komisja stwierdziła, że przy zachowaniu tych samych wszystkich warunków w 2012 r. i do wejścia w życie nowej umowy rekompensata przyznana przedsiębiorstwu Tirrenia od dnia 1 stycznia 2012 r. w ramach dalszego przedłużenia początkowej umowy również stanowi pomoc państwa.

3.1.2. Zgodność z rynkiem wewnętrznym

- (131) W decyzji z 2011 r. Komisja przyjęła wstępne stanowisko, że rekompensata z tytułu świadczenia usług publicznych za lata 2009–2011 wykracza poza zakres zarówno decyzji Komisji 2005/842/WE⁽⁵⁹⁾ (decyzja w sprawie UOIG z 2005 r.) oraz zasad ramowych UOIG z 2005 r.⁽⁶⁰⁾ W związku z tym Komisja oceniła ten środek bezpośrednio na podstawie art. 106 ust. 2 TFUE i stwierdziła, że ma wątpliwości, czy stosowne warunki dotyczące zgodności z rynkiem wewnętrznym zostały spełnione.
- (132) W decyzji z 2012 r. Komisja odnotowała, że w dniu 31 stycznia 2012 r. wszedł w życie nowy pakiet dotyczący UOIG składający się z decyzji Komisji 2012/21/UE⁽⁶¹⁾ (decyzja w sprawie UOIG z 2011 r.) oraz zasad ramowych UOIG z 2011 r.⁽⁶²⁾ Komisja przyjęła jednak wstępne stanowisko, że rekompensata z tytułu świadczenia usług publicznych w ramach przedłużenia początkowej umowy nie mogła być uznana za zgodną z rynkiem wewnętrznym i wyłączona z wymogu zgłoszenia na podstawie decyzji w sprawie UOIG z 2011 r.
- (133) W ustawie z 2010 r. przewidziano przedłużenie początkowej umowy od dnia 30 września 2010 r. do zakończenia procesu prywatyzacji. W chwili przyjęcia ustawy z 2010 r. przedsiębiorstwo Tirrenia znajdowało się w trudnej sytuacji (zob. motyw 61). W rezultacie nie można było oceniać rekompensaty otrzymanej przez przedsiębiorstwo od dnia 1 października 2010 r. do prywatyzacji spółki na podstawie zasad ramowych UOIG z 2011 r. Zamiast tego zgodnie z ust. 9⁽⁶³⁾ zasad ramowych UOIG z 2011 r. Komisja przyjęła wstępne stanowisko, że pomoc tę należy ocenić na podstawie wytycznych dotyczących ratowania i restrukturyzacji z 2004 r.

⁽⁵⁸⁾ Zob. wyrok z dnia 24 lipca 2003 r. w sprawie C-280/00, Altmark Trans, ECLI:EU:C:2003:415.

⁽⁵⁹⁾ Decyzja Komisji 2005/842/WE z dnia 28 listopada 2005 r. w sprawie stosowania art. 86 ust. 2 Traktatu WE do pomocy państwa w formie rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych, przyznawanej przedsiębiorstwom zobowiązanym do wykonywania usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym (Dz.U. L 312 z 29.11.2005, s. 67).

⁽⁶⁰⁾ Wspólnotowe ramy dotyczące pomocy państwa w formie rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych (Dz.U. C 297 z 29.11.2005, s. 4).

⁽⁶¹⁾ Decyzja Komisji 2012/21/UE z dnia 20 grudnia 2011 r. w sprawie stosowania art. 106 ust. 2 TFUE do pomocy państwa w formie rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych, przyznawanej przedsiębiorstwom zobowiązanym do wykonywania usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym (Dz.U. L 7 z 11.1.2012, s. 3).

⁽⁶²⁾ Komunikat Komisji: Zasady ramowe Unii Europejskiej dotyczące pomocy państwa w formie rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych (Dz.U. C 8 z 11.1.2012, s. 15).

⁽⁶³⁾ Ustęp ten brzmi następująco: „Pomoc dla podmiotów świadczących usługi w ogólnym interesie gospodarczym znajdujących się w trudnej sytuacji będzie oceniana na podstawie Wytycznych wspólnotowych dotyczących pomocy państwa w celu ratowania i restrukturyzacji zagrożonych przedsiębiorstw”.

- (134) Komisja odnotowała, że kryteria dotyczące zgodności z rynkiem wewnętrznym określone w wytycznych dotyczących ratowania i restrukturyzacji z 2004 r. nie zostały w tym przypadku spełnione, a zatem przyjęła wstępne stanowisko w decyzji z 2012 r., że rekompensata wypłacona przedsiębiorstwu Tirrenia znajdującemu się w trudnej sytuacji. stanowiłaby pomoc na restrukturyzację niezgodną z rynkiem wewnętrznym.

3.2. Niezgodne z prawem przedłużenie pomocy na ratowanie na rzecz przedsiębiorstwa Tirrenia

- (135) W decyzji z 2012 r. Komisja przyjęła wstępne stanowisko, że pomoc na ratowanie została niezgodnie z prawem przedłużona z dnia 28 sierpnia 2011 r. do 18 września 2012 r. i że przedłużenie pomocy na ratowanie w tym okresie stanowiło pomocą niezgodną z rynkiem wewnętrznym na rzecz przedsiębiorstw Tirrenia i Siremar oraz potencjalnie również na rzecz nabywców tych przedsiębiorstw. W szczególności Komisja zwróciła uwagę, że Włochy nie przedłożyły plany restrukturyzacji lub likwidacji w ciągu sześciu miesięcy po wypłaceniu pierwszej raty pomocy na ratowanie na rzecz tych przedsiębiorstw zgodnie z wymogami zawartymi w wytycznych dotyczących ratowania i restrukturyzacji z 2004 r. Komisja uznała, że warunki dotyczące przedłużenia pomocy na ratowanie określone w wytycznych dotyczących ratowania i restrukturyzacji z 2004 r. również nie zostały spełnione.

3.3. Prywatyzacja przedsiębiorstwa Tirrenia i odroczenie płatności ceny zakupu przez przedsiębiorstwo CIN

- (136) W decyzji z 2011 r. Komisja wyraziła wątpliwości, czy postępowanie o udzielenie zamówienia dotyczące sprzedaży oddziału przedsiębiorstwa Tirrenia było wystarczająco przejrzyste i bezwarunkowe, aby zagwarantować, że sprzedaż dokonano po cenie rynkowej.
- (137) Po pierwsze, Komisja zwróciła uwagę, że zaproszenie do wyrażenia zainteresowania opublikowano w szeregu czasopism i stron internetowych, że nie wydaje się, aby zaproszenie szczegółowo opisywało zakres sprzedaży, i że nie dawało oferentom jasnych instrukcji co do kolejnych etapów procedury. Poza tym wydaje się, że zaproszenie nie zawierało żadnych kryteriów wstępnych ani kryteriów kwalifikacji ani żadnych innych warunków, które oferenci musieli spełnić poza obowiązkowym warunkiem kontynuowania świadczenia usługi publicznej. Ponadto wszystkie istotne informacje dotyczące aktywów będących przedmiotem procedury sprzedaży udostępniono oferentom dopiero na etapie analizy *due diligence*.
- (138) Po drugie, Komisja stwierdziła również, że niektóre wymagania nałożone w ramach prywatyzacji mogły ograniczyć liczbę oferentów lub wpłynąć na cenę sprzedaży. Komisja przypomniała, o swojej ugruntowanej praktyce dotyczącej sprzedaży aktywów przedsiębiorstw państwowych należących do państwa lub przypisanych państwu: pozagospodarcze rozważania, których sprzedawca prywatny by nie brał pod uwagę, takie jak kwestie dotyczące polityki publicznej, zatrudnienia lub rozwoju regionalnego, wskazują na istnienie pomocy państwa, jeżeli nakładają uciążliwe zobowiązania na potencjalnego nabywcę, a zatem mogą zmniejszyć cenę sprzedaży.
- (139) Procedury sprzedaży oddziałów przedsiębiorstw Tirrenia i Siremar oparto na procedurze określonej w ustawie Marzano (zob. motyw 64). W związku z tym Komisja oceniła obie procedury łącznie. Stwierdziła, że sprzedaż oddziałów wraz z nowymi umowami powodowała nałożenie na nabywców obowiązku świadczenia usługi publicznej zgodnie z z góry ustalonymi zobowiązaniami dotyczącymi jakości, częstotliwości i taryf zgodnie z nowymi umowami. Komisja uznała, że skoro państwo nakłada takie obowiązki, to nie dąży do uzyskania najwyższej ceny, ale raczej do osiągnięcia celów związanych z interesem publicznym. Komisja stwierdziła, że było bardzo mało prawdopodobne, aby prywatny sprzedawca nadał taką samą wagę nieprzerwanemu świadczeniu usługi publicznej.
- (140) Komisja stwierdziła również, że prywatny sprzedawca działający w zwykłych warunkach rynkowych nie nałożyłby zobowiązania utrzymania poziomu zatrudnienia przez dwa lata.
- (141) Z powyższych względów Komisja wstępnie stwierdziła, że procedura prywatyzacji oddziału przedsiębiorstwa Tirrenia nie była wystarczająco przejrzysta i bezwarunkowa, aby sama w sobie mogła zagwarantować, że sprzedaż dokonano po cenie rynkowej. Komisja nie mogła zatem wykluczyć, że przyznano korzyść gospodarczą albo na rzecz sprzedawanej działalności gospodarczej, albo na rzecz nabywców.
- (142) Komisja uznała również na podstawie dostępnych informacji, że wszelka pomoc, która mogła zaistnieć w procesie prywatyzacji, byłaby niezgodna z rynkiem wewnętrznym.

- (143) W decyzji z 2012 r. Komisja przyjęła wstępne stanowisko, że odroczenie płatności przez przedsiębiorstwo CIN ceny zakupu za oddział przedsiębiorstwa Tirrenia może stanowić pomoc państwa na rzecz przedsiębiorstwa CIN. W szczególności Komisja zauważyła, że rzeczywista cena zakupu, uzyskana przez zdyskontowanie odroczonej płatności ich wartością w chwili sprzedaży, jest niższa od ceny rynkowej ustalonej przez niezależnego biegłego powołanego przez Włochy. Komisja uznała zatem, że przedsiębiorstwo CIN mogło uzyskać korzyść odpowiadającą co najmniej różnicy między ceną ustaloną przez niezależnego biegłego a przyszłymi płatnościami zdyskontowanymi według ich wartości bieżącej. Na podstawie dostępnych informacji Komisja uznała, że środek ten może stanowić pomoc operacyjna, która co do zasady jest niezgodna z rynkiem wewnętrznym.

3.4. Nowa umowa między państwem włoskim a przedsiębiorstwem CIN

- (144) W decyzji z 2012 r. Komisja przyjęła wstępne stanowisko, że rekompensata na rzecz nabywcy oddziału przedsiębiorstwa Tirrenia (tj. na rzecz przedsiębiorstwa CIN) nie spełniała kryteriów określonych w wyroku w sprawie Altmark, a zatem stanowiła pomoc w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE.

- (145) Komisja doszła do tego wniosku z następujących powodów:

- konkurenci, którzy zdawali się oferować podobne usługi, byli obecni na co najmniej części tras obsługiwanych przez przedsiębiorstwo CIN,
- wydaje się, że obliczenie rekompensaty zgodnie z dyrektywą CIPE spowodowało, że operator otrzymał nadwyżkę rekompensaty z tytułu świadczenia usługi publicznej z tych samych powodów, co przedstawione w decyzji z 2011 r., oraz
- wydaje się, że czwarte kryterium określone w wyroku w sprawie Altmark⁽⁶⁴⁾ nie było spełnione, ponieważ oddział przedsiębiorstwa Tirrenia związany nową umową, a nie samo zamówienie publiczne na usługi, był przedmiotem przetargu i nie wykazano, że pozwalało to wybrać oferenta zdolnego do świadczenia usług po jak najniższym koszcie dla społeczności.

- (146) Jeżeli chodzi o zgodność rekompensaty na rzecz przedsiębiorstwa CIN z rynkiem wewnętrznym, Komisja zauważyła, że na podstawie informacji dostarczonych przez władze włoskie wydaje się, że w przypadku połączeń obsługiwanych przez przedsiębiorstwo CIN w ramach systemu świadczenia usług publicznych liczba pasażerów przewiezionych w dwóch poprzednich latach przed powierzeniem nie przekracza progu określonego w decyzji w sprawie UOIG z 2011 r., a mianowicie 300 000 pasażerów. Jednak w świetle wątpliwości dotyczących faktycznego świadczenia UOIG oraz możliwej nadpłaty rekompensaty na rzecz przedsiębiorstwa CIN, Komisja przyjęła wstępne stanowisko, że rekompensat nie można uznać za zgodne z rynkiem wewnętrznym na podstawie decyzji w sprawie UOIG z 2011 r. Następnie Komisja oceniła pomoc na podstawie zasad ramowych UOIG z 2011 r., ale stwierdziła, że ma wątpliwości co do spełnienia określonych w tych zasadach warunków dotyczących zgodności i zwróciła się do Włoch o wykazanie, że miało to miejsce.

3.5. Pierwszeństwo przybijania do nabrzeża

- (147) W decyzji z 2011 r. Komisja przyjęła wstępne stanowisko, że jeżeli pierwszeństwo przybijania do nabrzeża nie jest płatne, środek stanowi korzyść regulacyjną, która nie wiąże się z przekazaniem żadnych zasobów państwowych, a zatem nie kwalifikuje się jako pomoc państwa. Jeżeli pierwszeństwo przybijania do nabrzeża jest płatne, Komisja uznała, że w zakresie, w jakim przedsiębiorstwo Tirrenia świadczy faktyczną UOIG i to pierwszeństwo przyznaje się wyłącznie na trasach objętych UOIG, nie stanowiłoby to dodatkowej korzyści gospodarczej, ponieważ byłoby nieodłącznie związane ze świadczeniem UOIG. Komisja zwróciła się jednak do władz włoskich i stron trzecich o przedstawienie dalszych informacji na temat tego środka.

- (148) Ponieważ Komisja podała w wątpliwość zasadność misji świadczenia UOIG, nie mogła stwierdzić, czy środek byłby zgodny z rynkiem wewnętrznym, gdyby stanowił pomoc.

⁽⁶⁴⁾ Szczegółowy opis kryterium znajduje się w motywie 301 pkt 4.

3.6. Środki ustanowione ustawą z 2010 r.

- (149) W decyzji z 2011 r. Komisja przyjęła wstępne stanowisko, że wszystkie środki ustanowione ustawą z 2010 r. stanowiły pomoc państwa na rzecz przedsiębiorstw należących do byłej grupy Tirrenia, w tym na rzecz przedsiębiorstwa Tirrenia. Obejmowały one: 1) możliwe wykorzystanie środków finansowych przeznaczonych na modernizację statków ze względów związanych z płynnością; 2) zwolnienia podatkowe związane z procesem prywatyzacji; 3) możliwe wykorzystanie środków z FAS. Komisja poprosiła władze włoskie o wyjaśnienie czy i w jaki sposób każdy z tych środków jest niezbędny do świadczenia usługi publicznej.
- (150) Komisja przyjęła również wstępne stanowisko, że środki te prawdopodobnie stanowiły pomoc operacyjną zmniejszającą koszty, które przedsiębiorstwo Tirrenia i pozostałe przedsiębiorstwo należące do byłej grupy Tirrenia musiałyby w innych okolicznościach ponieść same, a zatem środki te należy uznać za niezgodne z rynek wewnętrznym.

4. UWAGI WŁOCH

4.1. W sprawie obowiązków świadczenia usług publicznych i środowiska konkurencyjnego

- (151) Włochy przedstawiły wykaz tras obsługiwanych przez przedsiębiorstwo Tirrenia, które są przedmiotem obowiązków świadczenia usługi publicznej, w tym informacje na temat częstotliwości sezonowej i harmonogramów, środowiska konkurencyjnego oraz przyczyn prowadzących do nałożenia obowiązków świadczenia usługi publicznej.
- (152) Jeżeli chodzi o istnienie faktycznie świadczonych UOIG, Włochy zwróciły uwagę, że obowiązki świadczenia usługi publicznej, które państwo nałożyło na przedsiębiorstwo Tirrenia, a później na przedsiębiorstwo CIN, zapewniają usługę łączącą główną część terytorium z portami na wyspach, która jest zadowalająca pod względem regularności, ciągłości i jakości. Usługa ta przyczynia się do rozwoju gospodarczego wysp, jednocześnie gwarantując zaspokojenie fundamentalnych potrzeb w zakresie mobilności społeczności wyspiarskich i zapewniając poszanowanie konstytucyjnie zagwarantowanego prawa do utrzymania ciągłości terytorialnej. W tym kontekście Włochy zwróciły uwagę, że obowiązki świadczenia usługi publicznej są w pełni zgodne z celami określonymi w art. 174 i nast. TFUE oraz deklaracji nr 30 sprawie regionów wyspiarskich (dołączonej do Aktu końcowego Traktatu z Amsterdamu). Włochy odniosły się również do orzecznictwa Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej („Trybunału Sprawiedliwości”), w ramach którego potwierdzono, że dążenie do zapewnienia odpowiednich i regularnych usług przewozowych do wysp, z wysp i między wyspami jest w zakresie uzasadnionego celu związanego z interesem publicznym ⁽⁶⁵⁾.
- (153) Włochy twierdziły, że usługi świadczone przez przedsiębiorstwa podlegające obowiązkowi świadczenia usługi publicznej oraz te, którymi zarządzają przedsiębiorstwa prowadzące niezależną działalność gospodarczą, nie są w pełni porównywalne. W szczególności regularność, ciągłość i jakość usług świadczonych przez pierwszą grupę jest w pełni zagwarantowana ze względu na jednoznaczne wymogi określone w umowach, podczas gdy druga grupa jest zależna wyłącznie od obliczeń operatora dotyczących zwrotu z inwestycji. W tym kontekście Włochy podały przykład trasy La Maddalena–Palau, w przypadku której przedsiębiorstwo Enermar, które obsługiwało tę trasę na warunkach rynkowych, podjęło decyzję o zakończeniu świadczenia usługi bez uprzedniego powiadomienia. Tymczasem przedsiębiorstwo Saremar, które obsługiwało tę trasę w ramach zamówienia publicznego na usługi, było zobowiązane do dalszego świadczenia usług, więc w rezultacie zapewniło ciągłość terytorialną. Włochy wspomniały również o prywatnym operatorze Go In Sardinia, który z powodu trudności finansowych niespodziewanie zawiesił swoje usługi w sierpniu 2014 r. Przysporzyło to problemów tysiącom pasażerów, którzy już zapłacili za bilety i którzy nie mogliby dotrzeć do celu swojej podróży, gdyby nie interwencja przedsiębiorstwa Tirrenia.

4.2. W sprawie potencjalnie niezgodnego z prawem przedłużenia pomocy na ratowanie na rzecz przedsiębiorstwa Tirrenia

- (154) Władze włoskie przypomniały, że poinformowały Komisję pismem z dnia 16 maja 2011 r., że przedsiębiorstwo Tirrenia pod zarządem nadzwyczajnym miało zwrócić pożyczki gwarantowane przez państwo po zakończeniu sprzedaży oddziałów przedsiębiorstw Tirrenia i Siremar, wykorzystując środki finansowe uzyskane z tych sprzedaży ⁽⁶⁶⁾. Ponieważ w dniu 25 lipca 2011 r. przedsiębiorstwo CIN podpisało umowę dotyczącą sprzedaży oddziału przedsiębiorstwa Tirrenia, zarówno władze włoskie, jak i przedsiębiorstwo Tirrenia pod zarządem nadzwyczajnym miały uzasadnione podstawy, by wierzyć, że pomoc może zostać zwrócona w terminie do dnia 28 sierpnia 2011 r.

⁽⁶⁵⁾ Zob. sprawa C-205/99, Analir i in., ECLI:EU:C:2001:107, pkt 27–28.

⁽⁶⁶⁾ Oba przedsiębiorstwa znajdowały się pod jednym zarządem nadzwyczajnym i pod pieczęcią jednego komisarza nadzwyczajnego.

(155) Włochy podkreśliły, że późniejsze wydarzenia niespodziewanie opóźniły zakończenie sprzedaży oddziałów przedsiębiorstw Tirrenia i Siremar. W rezultacie przedsiębiorstwo Tirrenia pod zarząd nadzwyczajnym musiało dalej świadczyć usługi o wiele dłużej niż planowano, ponosząc związane z tym koszty. Według Włoch plan likwidacji przedsiębiorstwa Tirrenia był dostępny na stronie internetowej przedsiębiorstwa Tirrenia pod zarząd nadzwyczajnym na długo przed upływem sześciomiesięcznego terminu ustanowionego w wytycznych dotyczących ratowania i restrukturyzacji z 2004 r. Włochy dodały, że Komisja była na bieżąco informowana o postępach w procesie prywatyzacji. Cała kwota należna od przedsiębiorstw Tirrenia i Siremar wraz z odsetkami została zwrócona państwu zaledwie 48 dni po tym, jak przedsiębiorstwo CIN zapłaciło pierwszą ratę ceny oddziału przedsiębiorstwa Tirrenia.

4.3. W sprawie prywatyzacji oddziału przedsiębiorstwa Tirrenia

4.3.1. W sprawie przejrzystego i niedyskryminującego charakteru procedury

(156) Włochy podkreśliły, że procedury przeprowadzono przy pełnym poszanowaniu ustawy Marzano. Chociaż przedmiotowa ustawa dotyczy możliwości wskazania nabywcy w drodze prywatnych negocjacji, nie wykluczałoby to przestrzegania zasad otwartości, przejrzystości i niedyskryminacji. Ponadto w tym przypadku inne przepisy, w których jednoznacznie wymaga się zorganizowania przejrzystych i niedyskryminujących procedur konkurencyjnych, wykluczałyby możliwość zastosowania jakiegokolwiek formy prywatnych negocjacji. W szczególności zgodnie z art. 1 ust. 5-bis lit. b) ustawy z 2010 r. komisarz nadzwyczajny musiałby prowadzić postępowanie jak najszybciej jest to możliwe w ramach procedury zarządu nadzwyczajnego, przestrzegając konkurencyjnej, przejrzystej i niedyskryminującej procedury wymaganej w przypadku sprzedaży.

(157) Według Włoch procedura przewidziana w art. 4 ust. 4-*quater* dekretu z mocą ustawy 347/2003 zapewniała dodatkowe gwarancje w zakresie przejrzystości i niedyskryminacji, w szczególności dzięki wycenieniu ceny rynkowej jednostki gospodarczej wystawionej na sprzedaż przez niezależnego eksperta i wybieraniu oferty najkorzystniejszej pod względem ceny.

(158) Włochy twierdziły, że wszystkie strony miały równy dostęp do wszystkich informacji niezbędnych do jednoznacznej identyfikacji aktywów wystawionych na sprzedaż i przygotowania oferty. Sprzedaż ograniczała się do aktywów i stosunków umownych będących nieodłącznymi elementami świadczenia usługi publicznej, a mianowicie:

- a) jednostek pływających i wyposażenia pomocniczego niezbędnego do wykonywania obowiązków świadczenia usługi publicznej;
- b) umów ze strategicznymi dostawcami usług niezbędnych do normalnego prowadzenia działalności;
- c) wymogu prawnego przedstawienia oferty ponownego zatrudnienia pracowników niezbędnych do wykonywania obowiązków świadczenia usługi publicznej zgodnie z tabelami obsadzenia floty (więcej informacji szczegółowych znajduje się w motywie 160).

(159) Włochy wyjaśniły również, że sześć spośród jednostek pływających przedsiębiorstwa Tirrenia, które nie były niezbędne do świadczenia usługi publicznej, sprzedano w ramach odrębnych procedur sprzedaży. Odrębne procedury sprzedaży przeprowadzono również w celu zbycia nieruchomości i dzieł sztuki należących do przedsiębiorstwa Tirrenia. W związku z tym nie uwzględniono tych aktywów w przetargu dotyczącym oddziału przedsiębiorstwa Tirrenia (zob. również sekcja 4.3.2).

(160) Jeżeli chodzi konkretnie o obowiązek utrzymania poziomu zatrudnienia, Włochy podkreśliły, że sprzedaż oddziałów przedsiębiorstw Tirrenia i Siremar nie wchodzi w zakres art. 2112 kodeksu cywilnego, a zatem nie dokonuje się automatycznego przeniesienia pracowników (wraz z obowiązującymi umowami) do zwycięskich oferentów. Zwycięscy oferenci byli zobowiązani prawnie jedynie do ponownego zatrudnienia personelu sprzedawcy (na podstawie nowych umów) i utrzymania poziomu zatrudnienia przez dwa lata, zgodnie z art. 63 ust. 2 dekretu z mocą ustawy 270/1999, który dotyczy wszystkich dużych przedsiębiorstw pod zarząd nadzwyczajnym. Nie oznaczało to jednak, że pracownicy przedsiębiorstwa Tirrenia zostaliby automatycznie przeniesieni do nabywcy. Ponadto zobowiązanie ograniczało się do pracowników, którzy zgodnie z biznesplanem i tabelami obsadzenia jednostek pływających należących do oddziału byli uznani za niezbędnych do dalszego świadczenia usługi publicznej.

(161) Włochy twierdziły, że prywatny sprzedawca nałożyłby takie zobowiązanie wynikające z ogólnego prawa krajowego i służące zapewnieniu ciągłości działania i wykonywania usługi publicznej na takich samych warunkach.

- (162) Po publikacji zaproszenia do wyrażenia zainteresowania w językach włoskim i angielskim na stronie internetowej przedsiębiorstwa Tirrenia i w szeregu krajowych i międzynarodowych czasopism oraz stron specjalistycznych, otrzymano 21 zgłoszeń o wyrażeniu zainteresowania od podmiotów włoskich, europejskich i pozaeuropejskich. Włochy uznały, że oznacza to, że treść zaproszenia umożliwiła jednoznaczną identyfikację przedmiotu sprzedaży oraz charakter procedury, której należy przestrzegać, jednocześnie zabezpieczając szczególnie chronione informacje handlowe (głównie w celu ochrony potencjalnych nabywców). Następnie podczas etapu analizy *due diligence* przekazano podmiotom szczegółowe informacje dotyczące m.in. konkretnych aktywów wystawionych na sprzedaż, biznesplanu, projektu nowej umowy (zob. motyw 72).
- (163) W związku z tym Włochy twierdziły, że wszystkie podmioty zainteresowane nabyciem oddziału przedsiębiorstwa Tirrenia otrzymały w sposób przejrzysty i niedyskryminujący informacje niezbędne do przygotowania oferty kupna, posiadając pełną wiedzę na temat faktów.

4.3.2. W sprawie sprzedaży aktywów nieobjętych zakresem oddziału przedsiębiorstwa Tirrenia

- (164) Włochy wyjaśniły, że komisarz nadzwyczajny wszczął niezależnie, przejrzyste i niedyskryminujące procedury przetargowe dotyczące sprzedaży sześciu statków⁽⁶⁷⁾, których przedsiębiorstwo Tirrenia nie potrzebowało do świadczenia usługi publicznej. W dniu 10 grudnia 2010 r. opublikowano zaproszenia do wyrażenia zainteresowania w czasopiśmie krajowych i zagranicznych, jak również w kilku publikacjach specjalistycznych. W dniu upływu terminu, który dwukrotnie przedłużono, otrzymano jedynie oferty rozbiórki dotyczące pięciu tzw. szybkich promów. Jednak w dniu upływu terminu w ramach procedury dotyczącej statku motorowego Domiziana otrzymano dwie oferty dotyczące zakupu tej jednostki pływającej do potrzeb handlowych (tj. do potrzeb przewozowych). Podjęto próby uzyskania wyższych ofert (zarówno od dwóch pierwotnych oferentów, jak również od innych potencjalnych oferentów), ale żadne takie oferty nie napłynęły. Przetarg wygrał zatem oferent, który przedstawił ofertę o najwyższej wartości.
- (165) Włochy poinformowały również, że w ramach odrębnych postępowań o udzielenie zamówienia zaplanowano sprzedaż szeregu nieruchomości należących do przedsiębiorstwa Tirrenia, ponieważ nie były niezbędne do świadczenia usługi publicznej, a zatem nie włączono ich do oddziału przedsiębiorstwa Tirrenia. Włochy wskazały sprzedaż Palazzo Molin w Wenecji, aby zilustrować zabezpieczenia, które zastosowano, aby zagwarantować uzyskanie najwyższej możliwej ceny sprzedaży (np. zwrócono się do niezależnego eksperta o wycenę nieruchomości, poproszono oferentów o poprawienie swoich ofert). Ponadto Włochy wyjaśniły, że kolekcja dzieł sztuki należąca do przedsiębiorstwa Tirrenia również zostanie sprzedana w odrębnej aukcji publicznej za pośrednictwem dużego domu aukcyjnego.

4.3.3. W sprawie połączenia aktywów oddziału przedsiębiorstwa Tirrenia w pakiet z nową umową

- (166) Po pierwsze, Włochy argumentowały, że decyzję o prywatyzacji aktywów w połączeniu z powierzeniem obowiązku świadczenia usługi publicznej podjęto w celu zapewnienia bezproblemowej liberalizacji sektora kabotażu morskiego. Włochy wspomniały, że strategię tę omówiono z Komisją z wyprzedzeniem (zob. sekcja 2.4) i uznano ją za zasadniczo zgodną z rozporządzeniem w sprawie kabotażu morskiego.
- (167) Ponadto Włochy uznały, że biorąc pod uwagę ówczesne dominujące warunki rynkowe, zasadne było połączenie aktywów oddziału przedsiębiorstwa Tirrenia z nową umową. W czasach recesji i znacznego spadku zapotrzebowania w sektorze transportu morskiego możliwość wykorzystywania floty oddziału przedsiębiorstwa Tirrenia do obsługi tras objętych usługą publiczną określonych w nowej umowie stanowiłaby opłacalną możliwość rynkową, a nie czynnik obniżający wartość rynkową oddziału przedsiębiorstwa Tirrenia. W związku z tym Włochy twierdzą, że nie mogło to negatywnie wpłynąć na postępowanie o udzielenie zamówienia i uzyskaną w nim cenę.
- (168) W tym kontekście Włochy przypominały, że spośród sześciu statków, których nie włączono do oddziału przedsiębiorstwa Tirrenia (zob. motyw 164), pięć miało zostać sprzedane w celu rozbiórki. Włochy uważają, że ze względu złożoność rynku transportu morskiego i pogorszenie koniunktury gospodarczej w tamtym czasie nie można było uzyskać wyższej ceny za aktywa przedsiębiorstwa, nawet jeżeli procedura przetargowa zostałaby powtórzona lub aktywa nie zostałyby połączone w pakiet z nową umową. Ponadto Włochy odniosły się do spostrzeżenia jednego z potencjalnych oferentów zainteresowanych oddziałem przedsiębiorstwa Tirrenia w kontekście europejskiej procedury uzyskania zgody na połączenie. W szczególności oferent wskazał, że minimalna cena ustalona przez niezależnego eksperta powołanego przez Włochy była w rzeczywistości zbyt wysoka.

⁽⁶⁷⁾ Mówiąc dokładniej, zorganizowano dwa postępowania o udzielenie zamówienia. Jedna procedura dotyczyła szybkich promów przedsiębiorstwa Tirrenia o nazwach Aries, Taurus, Capricorn, Scorpio, Scatto, a odrębna procedura dotyczyła należącego do przedsiębiorstwa Tirrenia statku motorowego Domiziana. Pierwsze postępowanie obejmowało również szybki prom przedsiębiorstwa Siremar o nazwie Guizzo.

4.3.4. W sprawie powołania niezależnego biegłego

- (169) Włochy twierdziły, że w dniu 16 grudnia 2010 r. zwrócono się do pięciu instytucji finansowych nie powiązanych z grupą Tirrenia o złożenie ofert dotyczących wyceny oddziału przedsiębiorstwa Tirrenia. Żadna z instytucji, do których się zwrócono, nie złożyła oferty w ustalonym terminie.
- (170) Następnie Banca Profilo wyraził zainteresowanie wypełnieniem roli niezależnego doradcy na tych samych warunkach, co te określone w procedurze wyboru. Dekretem z dnia 4 lutego 2011 r. minister wskazał Banca Profilo jako niezależnego eksperta na potrzeby wyceny wartości rynkowej oddziałów przedsiębiorstw Tirrenia i Siremar.

4.3.5. W sprawie kryteriów udzielenia zamówienia

- (171) Włochy podkreśliły, że w dniu 2 lutego 2011 r. komisarz nadzwyczajny wysłał do zainteresowanych podmiotów pismo w sprawie procedury, w którym jasno określono kryteria udzielenia zamówienia. W piśmie tym określono przepisy mające zastosowanie do procesu sprzedaży i wyjaśniono, że cena sprzedaży nie może być niższa od wartości ustalonej przez niezależnego biegłego, a proponowany biznesplan musi być zgodny z obowiązkami świadczenia usługi publicznej określonymi w nowej umowie.
- (172) Włochy potwierdziły również, że kryterium udzielenia zamówienia w sytuacji otrzymania wielu ofert była najwyższa cena, jak określono w przepisach szczegółowych mających zastosowanie do tej procedury.

4.3.6. W sprawie sprawozdania Ecorys

- (173) W trakcie postępowania poproszono Włochy o odniesienie się (zob. motyw 8) do wniosków sformułowanych przez niezależnego konsultanta wybranego przez Komisję (Ecorys). Włochy zgodziły się z wnioskami przedsiębiorstwa Ecorys, że ani połączenie prywatyzacji z udzieleniem zamówienia na podstawie nowej umowy, ani warunek dotyczący poziomu zatrudnienia nie obniżyłyby wartości rynkowej oddziału przedsiębiorstwa Tirrenia.
- (174) Jeżeli chodzi o wspomniane łączenie, Włochy odniosły się do szeregu stwierdzeń przedsiębiorstwa Ecorys, w tym opinię Ecorys, że w momencie sprzedaży jedyną racjonalną alternatywą wobec sprzedaży aktywów w ramach systemu świadczenia usług publicznych (tj. poprzez połączenie prywatyzacji aktywów z nową umową) była likwidacja oddziału przedsiębiorstwa Tirrenia. Włochy powtórzyły również, że w czasach kryzysu w sektorze promowym charakteryzującym się znacznym spadkiem zapotrzebowania, możliwość użytkowania floty przedsiębiorstwa Tirrenia na trasach objętych usługą publiczną wskazanych w umowie stanowiła sensowną możliwość rynkową, a nie czynnik prawdopodobnie obniżający wartość aktywów. Ponadto Włochy przypomniały, że spośród sześciu statków, których nie włączono do oddziału przedsiębiorstwa Tirrenia, pięć można było jedynie sprzedać w celu rozbiórki (zob. motyw 168). Włochy twierdziły ponadto, że mając na uwadze faktyczną cenę uzyskaną w postępowaniu o udzielenie zamówienia, poziom cen paliwa oraz niekorzystne okoliczności ekonomiczne, nie było możliwe uzyskanie lepszej wyceny aktywów, nawet gdyby powtórzono postępowanie lub zakres aktywów wystawionych na sprzedaż został zmieniony.
- (175) Jeżeli chodzi o warunek dotyczący poziomu zatrudnienia, Włochy podkreśliły wniosek Ecorys, mianowicie że żadne czynniki nie wskazywały, by warunek ten miał jakikolwiek znaczący wpływ na wartość oddziału przedsiębiorstwa Tirrenia. Włochy przypomniały również, że warunek ten wynika z art. 63 ust. 2 dekretu z mocą ustawy 270/1999 i dotyczył jedynie tych pracowników, którzy byli niezbędni do zagwarantowania funkcjonowania przedmiotowej działalności gospodarczej zgodnie z tabelami obsady flot. Tabele obsady flot (i) określają jakościowy i ilościowy skład załogi niezbędnej do obsługi jednostki pływającej zgodnie z przepisami dotyczącymi bezpieczeństwa morskigo; (ii) ustala się dekretem ministerialnym; oraz (iii) są przygotowywane przez komitet, w którego skład wchodzi, w roli doradczej, organizacje reprezentujące pracowników i właścicieli statków. Jednostka pływająca może pływać przez 365 dni w roku i załoga statku musi przeplatać okresy pracy na pokładzie okresami spędzonymi na lądzie. W rezultacie podczas ustalania poziomów zatrudnienia niezbędnych do zapewnienia funkcjonowania oddziału przedsiębiorstwa Tirrenia w minimalnym poziomie zatrudnienia należy uwzględnić liczbę załogi określoną w tabelach obsady plus załogę rezerwową. Nowy właściciel oddziału przedsiębiorstwa Tirrenia musiałby przestrzegać tych minimalnych poziomów zatrudnienia niezależnie od warunku dotyczącego poziomu zatrudnienia. Ponadto Włochy dodały, że chociaż nabywca oddziału przedsiębiorstwa Tirrenia musiał zaoferować zatrudnienie wszystkim pracownikom niezbędnym do zagwarantowania świadczenia usługi publicznej, odbywało się to na podstawie innych umów o pracę niż te, które obowiązywały wcześniej ⁽⁶⁸⁾.

⁽⁶⁸⁾ Aby zilustrować, że nabywca nie musiał przejąć wszystkich pracowników przedsiębiorstwa Tirrenia, Włochy poinformowały, że personel przedsiębiorstwa Tirrenia liczył 1 414 osób w momencie przeprowadzenia analizy *due diligence*, a po przekazaniu praw własności na rzecz przedsiębiorstwa CIN liczba ta spadła o 12 % do 1 239 (w tym 313 na umowach o pracę na czas określony). Ponadto spośród 18 kierowników zatrudnianych przez przedsiębiorstwo Tirrenia jedynie cztery osoby stały się pracownikami przedsiębiorstwa CIN.

- (176) W sprawozdaniu Ecorys stwierdzono, że szacowana wartość oddziału przedsiębiorstwa Tirrenia mogła być o ok. 7,8 % wyższa od wartości podanej przez eksperta powołanego przez władze włoskie, Banca Profilo. Włochy uważały, że różnicę tę można wyjaśnić tym, że obaj eksperci musieli korzystać z prognoz dotyczących szeregu parametrów technicznych i naturalnym jest, że takie prognozy charakteryzuje margines różnicy. Władze włoskie przedłożyły wycenę alternatywną przygotowaną przez Banca Profilo, w której szczegółowo wyjaśniono różnice⁽⁶⁹⁾ w stosunku do sprawozdania Ecorys. Włochy uważały, że ta wycena alternatywna solidnie i obiektywnie wyjaśnia różnice między tymi dwoma wycenami. W istocie Banca Profilo twierdziło, że przyjęte przez nie założenia były ostrożniejsze⁽⁷⁰⁾ od założeń przyjętych przez Ecorys i lepiej odzwierciedlały analizowaną sytuację.
- (177) Ponadto Włochy wskazały, że przekazanie praw własności do oddziału przedsiębiorstwa Tirrenia miało miejsce ponad dwa lata od dnia odniesienia wykorzystanego zarówno przez Banca Profilo, jak i przedsiębiorstwo Ecorys w ich wycenach. Według Włoch w okresie tym wartość aktywów oddziału przedsiębiorstwa Tirrenia spadła, a sytuacja gospodarcza bardzo się pogorszyła. Z tego powodu Włochy stwierdziły, że nie mogło być żadnych wątpliwości, że w dniu zakończenia sprzedaży oddziału przedsiębiorstwa Tirrenia warunki cenowe uzgodnione przez strony w pełni odzwierciedlały wartość rynkową aktywów przedsiębiorstwa.

4.4. W sprawie zgodności nowej umowy z kryteriami określonymi w wyroku w sprawie Altmark

- (178) Włochy powtórzyły, że zgłosiły rekompensatę z tytułu świadczenia usług publicznych, która miała być wypłacana na podstawie nowej umowy, jedynie ze względów związanych z pewnością prawa, ponieważ uznały, że środek ten nie stanowi pomocy państwa (zob. motyw 4). W szczególności władze włoskie twierdziły, że cztery kryteria Altmark są spełnione z następujących powodów:
- usługi transportu morskiego określone przez władze włoskie w nowej umowie mają kluczowe znaczenie dla rozwoju gospodarczego wysp oraz zaspokajają podstawowe potrzeby transportowe społeczności wyspiarskich, zapewniając poszanowanie prawa do utrzymania ciągłości terytorialnej ustanowionego we włoskiej konstytucji. W nowej umowie jasno określono usługi, statki, harmonogramy i ograniczenia dotyczące taryf. W związku z tym Włochy argumentowały, że obowiązki świadczenia usług publicznych zostały jasno określone i że pierwsze kryterium określone w wyroku w sprawie Altmark zostało spełnione,
 - parametry, na podstawie których obliczono rekompensatę, wyjaśniono szczegółowo w dyrektywie CIPE i zastosowano w nowej umowie (i załącznikach do niej), zaś maksymalne kwoty rekompensaty określono w ustawie z 2009 r. W związku z tym Włochy argumentowały, że parametry zostały wcześniej ustalone w obiektywny i przejrzysty sposób oraz że drugie kryterium określone w wyroku w sprawie Altmark zostało spełnione,
 - operator usługi publicznej ponosi pełne ryzyko związane z tą działalnością (zob. również sekcja 4.5), otrzymując stałą kwotę dotacji, co nie daje gwarancji, że pokryje swoje koszty w pełni. Z tego powodu Włochy argumentowały, że stopa zwrotu w wysokości 6,5 % jest zgodna z przedmiotową działalnością, nie powodując nadpłaty rekompensaty z tytułu świadczenia usługi publicznej. W związku z tym uznano, że trzecie kryterium określone w wyroku w sprawie Altmark również zostało spełnione,
 - oddział przedsiębiorstwa Tirrenia sprywatyzowano w drodze procedury otwartej, uwzględniając aktywa niezbędne do świadczenia usługi publicznej oraz w pakiecie z nową ośmioletnią umową na wykonywanie tej usługi. Ponieważ postępowanie o udzielenie zamówienia było zgodne z zasadami konkurencji, przejrzystości i niedyskryminacji, a kryterium udzielenia zamówienia była najwyższa cena, Włochy argumentowały, że również czwarte kryterium określone w wyroku w sprawie Altmark zostało spełnione.

4.5. W sprawie premii z tytułu ryzyka w wysokości 6,5 % określonej w dyrektywie CIPE od 2010 r.

- (179) Włochy zwróciły uwagę, że w 2009 r. rekompensata wypłacona na rzecz przedsiębiorstwa Tirrenia wyniosła 80 010 000 EUR. Od 2010 r. maksymalną kwotę rekompensaty ustalono na poziomie 72 685 642 EUR. Włochy zwróciły uwagę, że kwota ta jest znacznie niższa od historycznych poziomów deficytu przedsiębiorstwa. W założeniu zmusiłoby to nabywcę oddziału przedsiębiorstwa Tirrenia do zwiększenia wydajności działalności, aby zmniejszyć deficyt do poziomu w granicach stałej kwoty dotacji przez cały okres obowiązywania nowej umowy i aby zrównoważyć inflację w długim okresie w przyszłości.

⁽⁶⁹⁾ Obejmuje to różne stopy wolne od ryzyka, współczynniki beta, koszt zadłużenia oraz pewne różnice w metodzie obliczenia wartości likwidacji (w szczególności koszty odpraw personelu).

⁽⁷⁰⁾ Np. Banca Profilo wykorzystała stopy dziesięcioletnich włoskich obligacji skarbowych jako stopę wolną od ryzyka, ponieważ oddział przedsiębiorstwa Tirrenia prowadzi działalność wyłącznie we Włoszech. Tymczasem przedsiębiorstwo Ecorys wykorzystało niższe stopy niemieckich obligacji skarbowych, które według Banca Profilo nie doszacowują koszt inwestycji oddziału.

- (180) W dyrektywie CIPE przewidziano, że premia z tytułu ryzyka na poziomie 6,5 % zostanie wykorzystana do określenia zwrotu kapitału z zastosowaniem wzoru służącego do obliczenia wartości WACC (zob. motyw 42). Włochy wyjaśniły jednak, że ponieważ wysokość rekompensaty ogranicza ustawa z 2009 r., podjęto decyzję o uproszczeniu obliczeń i zastosowaniu premii wynoszącej 6,5 % jako zryczałtowanej stopy zwrotu z kapitału. To uproszczone podejście miało zastosowanie podczas przedłużenia początkowej umowy i nadal ma zastosowanie w ramach nowej umowy. Władze włoskie wykazały również, że zastosowanie pełnej metody określonej w dyrektywie CIPE mogło skutkować zwrotem z kapitału, który przynajmniej w niektórych latach przekroczyłby 6,5 %. Z tego powodu Włochy uważają, że ich uproszczone podejście jest ostrożne i nie umożliwia przyznania przedsiębiorstwu Tirrenia lub przedsiębiorstwu CIN wyższej rekompensaty niż rekompensata ustanowiona dyrektywą CIPE.
- (181) Włochy twierdziły również, że zwrot z kapitału w wysokości 6,5 % odzwierciedla ryzyko związane z działaniami powierzonymi przedsiębiorstwu Tirrenia i odpowiednio przedsiębiorstwu CIN, nie prowadząc do nadpłaty rekompensaty z tytułu świadczenia usługi publicznej, z powodów przedstawionych w poniższych motywach.
- (182) Po pierwsze, Włochy przypomniały, że podczas przedłużenia początkowej umowy i ze względu na trudną sytuację finansową spółki przedsiębiorstwo Tirrenia musiało zostać dopuszczone do procedury zarządu nadzwyczajnego w dniu 5 sierpnia 2010 r. Zdaniem Włoch w praktyce nie było możliwe całkowite pokrycie kosztów netto (tj. kosztów pomniejszonych o dochody) świadczenia usługi publicznej przy maksymalnej kwocie rekompensaty określonej w ustawie z 2009 r. W związku z tym w okresie od dnia 1 stycznia 2010 r. do dnia 18 lipca 2012 r. przedsiębiorstwo Tirrenia w praktyce nie uzyskałoby żadnego zwrotu z kapitału. W celu uzasadnienia tego twierdzenia Włochy przedstawiły księgi dotyczące poszczególnych tras przedsiębiorstwa Tirrenia za lata 2010 i 2011 oraz kwartalne sprawozdanie finansowe za 2012 r.
- (183) W nowej umowie obowiązującej nabywcę oddziału przedsiębiorstwa Tirrenia określono, że poziom rekompensaty oblicza się w oparciu o prognozowane zmiany przychodów i kosztów. Zdaniem Włoch w przeciwieństwie do początkowych umów w nowej umowie nie przewidziano pełnej i automatycznej rekompensaty z tytułu wzrostu kosztów operacyjnych (takich jak koszty pracy, paliwa, czarteru itp.). Ryzyko związane z takimi wzrostami kosztów, a także ryzyko dotyczące wolumenu ruchu w całości ponosiłby zatem operator. W związku z tym Włochy twierdziły, że operator ponosi wszelkie ryzyko związane z usługą i nie ma żadnej gwarancji, że otrzyma rekompensatę na poziomie wystarczającym do pokrycia wszystkich kosztów. Zdaniem Włoch taka sytuacja ma miejsce nawet przy uwzględnieniu art. 8 i 9 nowej umowy, ponieważ operator jest nadal narażony na ryzyko opóźnień między wystąpieniem takich wahań i momentem, w którym można wprowadzić korekty. Jednak wszelkie takie korekty wynikają z negocjacji nie stosuje się ich wstecznie, ale tylko w odniesieniu do przyszłości. Włochy przedstawiły roczne księgi dotyczące poszczególnych tras przedsiębiorstwa CIN za okres od 18 lipca 2012 r. do końca 2018 r. w celu wykazania, że w ramach nowej umowy nie doszło do żadnej nadpłaty rekompensaty.

4.6. W sprawie zgodności nowej umowy z decyzją w sprawie UOIG z 2011 r.

- (184) Chociaż Włochy uznały, że rekompensata z tytułu świadczenia usług publicznych wypłacana w ramach nowej umowy na rzecz przedsiębiorstwa CIN nie stanowi pomocy państwa, przedstawiły również argumenty wyjaśniające dlaczego środek ten byłby zgodny z decyzją w sprawie UOIG z 2011 r. gdyby stanowił pomoc.
- (185) Włochy przypomniały, że ocena Komisji, czy UOIG są faktycznie świadczone, ogranicza się do sprawdzenia, czy dane państwo członkowskie nie popełniło oczywistego błędu podczas określania danej usługi jako UOIG. W tym kontekście Włochy opisały trasy określone w nowej umowie i zwróciły uwagę, że na kilku z tych tras przedsiębiorstwo CIN jest jedynym operatorem. Ponadto w przypadku trzech kolejnych tras przedsiębiorstwo CIN otrzymuje rekompensatę z tytułu świadczenia usług publicznych wyłącznie poza sezonem, podczas gdy w sezonie nadal obowiązują je ograniczenia (np. dotyczące taryf).
- (186) Włochy przedstawiły roczne dane dotyczące przepływu pasażerów za dwa lata obrotowe poprzedzające rok, w którym przyznano UOIG (tj. lata 2010 i 2011) w uzasadnieniu, że na trasach obsługiwanych przez przedsiębiorstwo Tirrenia nie przekroczono progu 300 000 pasażerów określonego w art. 2 ust. 1 lit. d) decyzji w sprawie UOIG z 2011 r. Ponadto ponieważ okres obowiązywania nowej umowy wynosi osiem lat, Włochy wskazały, że art. 2 ust. 2 decyzji w sprawie UOIG z 2011 r. jest również spełniony. Włochy twierdziły ponadto, że art. 2 ust. 4 decyzji w sprawie UOIG z 2011 r. jest spełniony, ponieważ dzięki sprzedaży oddziału przedsiębiorstwa Tirrenia w drodze konkurencyjnego, przejrzystego i niedyskryminującego postępowania o udzielenie zamówienia wymogi określone w rozporządzeniu w sprawie kabotażu morskiego zostały w pełni spełnione.

- (187) Włochy twierdziły, że nowa umowa spełnia wszystkie, które mają zastosowanie do aktów powierzenia, jak określono w art. 4–6 decyzji w sprawie UOIG z 2011 r. W szczególności w umowach dokładnie określono obowiązki świadczenia usługi publicznej, ich okres obowiązywania, mechanizm dotyczący rekompensaty (oparty na dyrektywie CIPE i ustawy z 2009 r.) oraz mechanizmy służące unikaniu i odzyskiwaniu nadpłaty rekompensaty. Ponadto Włochy zwróciły uwagę na środki (w tym system środków zaradczych i sankcji) obowiązujące w celu zapewnienia ścisłego przestrzegania warunków nowej umowy.

4.7. W sprawie odroczenia płatności części ceny zakupu przez przedsiębiorstwo CIN

- (188) Jeżeli chodzi o dokonaną przez przedsiębiorstwo CIN płatność części ceny sprzedaży w ratach przez okres obowiązywania umowy, Włochy odnotowały co następuje. Wiążącą ofertę złożoną przez przedsiębiorstwo CIN w dniu 14 kwietnia 2011 r., w której przewidziano odroczenie płatności części ceny, umieszczono w pokoju danych. W dniu 2 maja 2011 r. komisarz nadzwyczajny wysłał do wszystkich stron dopuszczonych do etapu analizy *due diligence* komunikat, w którym zaprosił strony do złożenia lepszych ofert niż oferta złożona przez przedsiębiorstwo CIN. Brak otrzymania ostatecznych ofert lepszych niż oferta złożona przez przedsiębiorstwo CIN wynika z konkurencyjnej dynamiki postępowania o udzielenie zamówienia. Z tego powodu odroczenia płatności ceny zakupu nie można było uznać za selektywną interwencję na korzyść przedsiębiorstwa CIN – zamiast tego odzwierciedla ona cenę rynkową. W szczególności inni potencjalni oferenci także mogli złożyć ofertę obejmującą odroczenie płatności, lecz tego nie zrobili.
- (189) W tym kontekście Włochy przywołały orzecznictwo ⁽⁷¹⁾ sądów europejskich, zgodnie z którym wiążące oferty złożone w sposób ważny w ramach prawidłowego postępowania o udzielenie zamówienia dotyczącego prywatyzacji konkretnego przedsiębiorstwa stanowią lepszy wyznacznik ceny rynkowej tego podmiotu niż np. wyceny przygotowane przez biegłych. Włochy podkreśliły również, że sądy europejskie orzekły, że taką metodę należy stosować również wtedy, gdy dane postępowanie o udzielenie zamówienia obejmuje niedozwolone warunki, nawet jeżeli władze włoskie uważają, że żadnych takich warunków nie określono w postępowaniu o udzielenie zamówienia dotyczącym prywatyzacji oddziału przedsiębiorstwa Tirrenia. Władze włoskie przywołały również decyzję Komisji w sprawie Sandretto ⁽⁷²⁾. W decyzji tej Komisja uznała argument Włoch, że chociaż cena sprzedaży aktywów Sandretto była niższa od ceny, po której je wyceniono, była to jednak najwyższa wartość deklarowana na rynku, więc nie można było wykluczyć, że cena oferowana przez nabywcę była ceną rynkową.

4.8. W sprawie pierwszeństwa przybijania do nabrzeża

- (190) Władze włoskie argumentowały, że przyznanie pierwszeństwa przybijania do nabrzeża nie pochłonęło żadnych zasobów państwowych. Według władz włoskich wszyscy operatorzy promów dokonują regularnych opłat na rzecz organów portowych za przybijanie do nabrzeża. Władze włoskie twierdzą również, że to pierwszeństwo przybijania do nabrzeża ma zastosowanie jedynie do tras objętych usługą publiczną, a przedsiębiorstwo Tirrenia, i później przedsiębiorstwo CIN, nie ponosiły żadnych dodatkowych opłat za to pierwszeństwo przybijania do nabrzeża, ponieważ porty przyznałyby im pierwszeństwo wyboru miejsca przybijania do nabrzeża nawet w sytuacji braku oficjalnego pierwszeństwa przybijania do nabrzeża z uwagi na świadczenie przez nie usługi publicznej.
- (191) Władze włoskie uważają, że pierwszeństwo przybijania do nabrzeża nie przyniosłoby istotnej korzyści przedsiębiorstwom należącym do byłej grupy Tirrenia, w tym przedsiębiorstwu Tirrenia i jego nabywcy, przedsiębiorstwu CIN. W szczególności twierdzą, że w praktyce pierwszeństwo przybijania do nabrzeża ma zastosowanie jedynie w bardzo rzadkich okolicznościach. Wielkość większości portów i z góry ustalony harmonogram przyplynieć i wypłyńnięć powodują, że w normalnych warunkach – w sytuacji braku opóźnień lub ekstremalnych warunków pogodowych – różni operatorzy mogą korzystać z określonych miejsc przybijania do nabrzeża nie kolidując ze sobą nawzajem. Ponadto ponieważ przedsiębiorstwa Tirrenia i CIN świadczą swoje usługi przez cały rok (w przeciwieństwie np. do operatorów, którzy prowadzą działalność tylko w sezonie), porty naturalnie dawałyby im pierwszeństwo wyboru miejsc przybijania do nabrzeża nawet w sytuacji braku formalnego pierwszeństwa. Z tych powodów Włochy uważają, że pierwszeństwo przybijania do nabrzeża nie mogło być źródłem jakiegokolwiek istotnej korzyści na rzecz przedsiębiorstw Tirrenia i CIN.

⁽⁷¹⁾ W szczególności Włochy odnoszą się do wyroku z dnia 24 października 2013 r. w sprawach połączonych C-214/12 P, C-215/12 P i C-223/12 P, Land Burgenland, ECLI:EU:C:2013:682, pkt 93–96.

⁽⁷²⁾ Dz.U. L 92 z 13.4.2010, s. 19.

4.9. W sprawie środków ustanowionych ustawą z 2010 r.

- (192) Włochy nie kwestionowały, że przedsiębiorstwo Tirrenia otrzymało ok. 12 051 900 EUR w celu przeprowadzenia modernizacji statków wymaganej do przestrzegania międzynarodowych norm bezpieczeństwa. Ponadto władze włoskie potwierdziły, że przedsiębiorstwo Tirrenia skutecznie wykorzystało jedynie 630 600 EUR, aby opłacić modernizację jednostki pływającej Clodia. Pozostałe środki finansowe (tj. 11 421 300 EUR) nie zostały wykorzystane na pokrycie kosztów modernizacji ani nie zostały zwrócone państwu. Zdaniem Włoch nowy właściciel oddziału przedsiębiorstwa Tirrenia (tj. przedsiębiorstwo CIN) musiał zapłacić za pozostałą modernizację ze środków własnych (a to zobowiązanie w kwocie 11 421 300 EUR również zostało zatem uwzględnione w wycenie przygotowanej przez Banca Profilo).
- (193) Jeżeli chodzi o zwolnienia podatkowe związane z procesem prywatyzacji, władze włoskie twierdziły, że w odniesieniu do podatku od osób prawnych środka nie zastosowano, ponieważ przeniesienie własności przedsiębiorstw Caremar, Saremar i Toremar na regiony nastąpiło nieodpłatnie. W związku z tym w sytuacji braku wynagrodzenia nie ma zastosowania art. 86 ust. 1 lit. a) skonsolidowanej ustawy o podatku dochodowym dotyczący zysków kapitałowych w przypadku przeniesienia aktywów i otrzymania za to zapłaty. Jeżeli chodzi o podatek VAT, Włochy wskazały, że przekazanie przedsiębiorstw Caremar, Saremar i Toremar stanowi transakcje zwolnione z podatku VAT zgodnie z art. 10 ust. 1 ppkt 4 dekretu prezydenta nr 633 z dnia 26 października 1972 r. Jeżeli chodzi o podatki pośrednie inne niż podatek VAT, Włochy podkreśliły, że zwolnienie przewidziane w ustawie z 2010 r. miało na celu uproszczenie procedur administracyjnych. W kontekście opodatkowania można uznać, że jego skutki są nieistotne i mają niewielki wpływ w porównaniu z podatkami pobieranymi w stawkach zryczałtowanych. Mówiąc dokładniej dotyczy opłaty rejestracyjnej (168 EUR za dokument), opłat dotyczących rejestru gruntów i rejestracji hipoteki (168 EUR za każdy) oraz opłaty skarbowej (14,62 EUR za cztery strony).
- (194) Władze włoskie wyjaśniły, że środków z FAS nie wykorzystano do udzielenia przedsiębiorstwu Tirrenia dodatkowej rekompensaty. Zasoby te udostępniono natomiast w celu uzupełnienia środków budżetowych przygotowanych na potrzeby płatności rekompensat z tytułu świadczenia usług publicznych dla przedsiębiorstw należących do byłej grupy Tirrenia, w przypadku gdyby środki te okazały się niewystarczające. Włochy wskazały, że w art. 1 ust. 5-ter ustawy z 2010 r. przewidziano możliwość wykorzystania przez regiony środków z FAS na sfinansowanie (części) rekompensaty z tytułu regularnego świadczenia usług publicznych i tym samym zapewnienie ciągłości świadczenia morskich usług publicznych. Środek ten dotyczyłby zatem wyłącznie alokacji zasobów w ramach włoskiego budżetu państwa na potrzeby płatności rekompensat z tytułu świadczenia usług publicznych.

4.10. W sprawie (braku) ciągłości gospodarczej między przedsiębiorstwem Tirrenia pod zarządem nadzwyczajnym a przedsiębiorstwem CIN

- (195) Włochy poinformowały, że nie ma ciągłości gospodarczej między przedsiębiorstwem Tirrenia pod zarządem nadzwyczajnym a przedsiębiorstwem CIN z następujących powodów:
- a) *zakres sprzedaży*: Włochy wskazały, że po nieudanej próbie prywatyzacji całego przedsiębiorstwa Tirrenia, w tym jednostki zależnej Siremar, zanim przedsiębiorstwo objęto zarządem nadzwyczajnym zorganizowane odrębne przetargi dotyczące części aktywów poszczególnych przedsiębiorstw (tj. odpowiednio oddziałów przedsiębiorstw Tirrenia i Siremar). Ponadto sprzedaż dotyczyły ograniczonej liczby aktywów przedsiębiorstwa Tirrenia pod zarządem nadzwyczajnym, które wcześniej nie posiadało funkcjonalnej autonomii; aktywa, które nie były niezbędne do świadczenia usługi publicznej, w tym sześć statków, nieruchomości i kolekcję dzieł sztuki sprzedano oddzielnie. Ponadto przedsiębiorstwo CIN nie przejęło długów przedsiębiorstwa Tirrenia pod zarządem nadzwyczajnym powstałych przed jego przekazaniem;
- b) *działalność gospodarcza*: warunki wykonywania obowiązków świadczenia usługi publicznej określone w nowej umowie dotyczącej przedsiębiorstwa CIN w znacznym stopniu różnią się od warunków określonych w początkowej umowie dotyczącej przedsiębiorstwa Tirrenia. W szczególności w nowej umowie przewidziano zupełnie inne kryteria obliczania rekompensaty z tytułu świadczenia usługi publicznej (którą ustalono w kwocie maksymalnej, zamiast całkowitego pokrywania strat wynikających ze świadczenia usługi publicznej) oraz wprowadzono większą swobodę w określaniu cen oferowanych pasażerom (stosując pułapy cenowe zamiast stałych cen). Włochy uznały, że ta poważna zmiana w metodzie ustalania rekompensaty w sposób nieunikniony zmuszała nabywcę do zwiększenia efektywności organizacyjnej oddziału przedsiębiorstwa Tirrenia. Ponadto Włochy twierdziły, że sam fakt przeniesienia przedsiębiorstwa od właściciela publicznego do właściciela prywatnego stanowił źródło radykalnej zmiany w organizacji i zarządzaniu i że warunki nałożone przez AGCM w decyzji nr 23670 z dnia 21 czerwca 2012 r. dodatkowo zapewniły brak ciągłości działalności gospodarczej przedsiębiorstwa CIN względem przedsiębiorstwa Tirrenia pod zarządem nadzwyczajnym;

- c) *brak ciągłości w zakresie siły roboczej*: Włochy zwróciły uwagę, że pracownicy nie zostali automatycznie przeniesieni do nabywcy. Przedsiębiorstwo Tirrenia pod zarządem nadzwyczajnym zwolniło swoich pracowników i było w pełni odpowiedzialny za koszty powiązane ze starymi umowami. Następnie nabywca przedstawił byłym pracownikom nowe oferty zatrudnienia w zakresie, który uznano za niezbędny do funkcjonowania przekazanej działalności (tj. usługi publicznej). Jeżeli były pracownik zaakceptował ofertę, zostawał zatrudniony na podstawie nowej, innej umowy;
- d) *odmienne struktury posiadania udziałów sprzedawcy i nabywcy*: Włochy zwróciły uwagę, że nabywcę wskazana w publicznej procedurze przetargowej otwartej dla jak największej liczby potencjalnych oferentów. Przetarg ten oparto na zasadach konkurencji, przejrzystości i niedyskryminacji, a nabywcę wybrano za pomocą kryterium najwyższej ceny. Tożsamość sprzedawcy jest całkowicie odmienna od tożsamości nabywcy i nie mają żadnych powiązań w kwestii posiadania udziałów.
- e) *ekonomiczna logika transakcji*: transakcja miała na celu liberalizację działalności transportu morskiego obsługiwanej przez przedsiębiorstwo Tirrenia w celu spełnienia wymogów rozporządzenia w sprawie kabotażu morskiego. Ponadto pierwsze zaproszenie do wyrażenia zainteresowania opublikowano we wrześniu 2010 r., a umowę sprzedaży podpisano z przedsiębiorstwem CIN w dniu 25 lipca 2011 r., podczas gdy Komisja wszczęła formalne postępowanie wyjaśniające decyzją z dnia 5 października 2011 r. Z powyższych powodów Włochy twierdziły, że transakcja nie miała na celu omięcia zasad pomocy państwa, ale została zaplanowana i wykonana w celu realizacji istotnego projektu przemysłowego.

5. UWAGI ZAINTERESOWANYCH STRON

- (196) Komisja otrzymała uwagi od czterech zainteresowanych stron (tj. od przedsiębiorstwa Tirrenia pod zarządem nadzwyczajnym, przedsiębiorstwa CIN, przedsiębiorstwa Pan Med i przedsiębiorstwa Grandi Navi Veloci), które streszczono poniżej:

5.1. Uwagi przedsiębiorstwa Tirrenia pod zarządem nadzwyczajnym

- (197) Poniżej streszczono odpowiedzi przedsiębiorstwa Tirrenia pod zarządem nadzwyczajnym na decyzję z 2011 r. i decyzję z 2012 r.

5.1.1. W sprawie uchybienia zobowiązaniom państwa członkowskiego nr 2007/4609

- (198) W odpowiedzi na decyzję z 2012 r. przedsiębiorstwo Tirrenia pod zarządem nadzwyczajnym najpierw odniosło się do prowadzonego przez Komisję postępowania w sprawie uchybienia zobowiązaniom państwa członkowskiego nr 2007/4609 dotyczącego niewłaściwego stosowania rozporządzenia w sprawie kabotażu morskiego (zob. również sekcja 2.4). W tym kontekście przedsiębiorstwo Tirrenia pod zarządem nadzwyczajnym odniosło się do pisma z dnia 21 grudnia 2009 r. (zob. motyw 114) dotyczącego zamiaru Włoch zorganizowania przetargów dotyczących nie zamówień publicznych na usługi, ale sprzedaży przedsiębiorstw przewozowych związanych takimi zamówieniami. W piśmie tym dyrektor generalny odpowiedzialny w Komisji za energię i transport stwierdził, że w świetle radykalnego przekształcenia włoskiego sektora planowanego przez władze włoskie oraz z uwagi na skutki społeczne, które zdaniem tych władz byłyby odczuwalne, gdyby postępowania nie obejmowały sprzedaży przedsiębiorstw, wybrana procedura była dopuszczalna – co do zasady i w ramach wyjątku – w celu zagwarantowania zgodności z kryterium niedyskryminacji wśród wspólnotowych właścicieli statków.
- (199) W dniu 21 czerwca 2012 r. (zob. motyw 121) Komisja wysłała do władz włoskich uzasadnioną opinię dotyczącą opóźnienia we wdrażaniu procedur konkurencyjnych dotyczących udzielenia zamówień na usługi publiczne kabotażu morskiego świadczone przez przedsiębiorstwa Caremar, Laziomar i Saremar o ponad trzy lata po planowanym wygaśnięciu odpowiednich umów. Ponieważ władze włoskie zakończyły procedury konkurencyjne dotyczące udzielania zamówień na usługi publiczne kabotażu morskiego świadczone przez przedsiębiorstwa Tirrenia, Siremar i Toremar, uzasadniona opinia nie dotyczyła tych podmiotów. Na tej podstawie i w świetle wcześniejszych kontaktów między władzami włoskimi i służbami Komisji przedsiębiorstwo Tirrenia pod zarządem nadzwyczajnym twierdziło, że Komisja ustaliła, że prywatyzacja oddziału przedsiębiorstwa Tirrenia jest zgodna z art. 4 rozporządzenia w sprawie kabotażu morskiego.
- (200) W oparciu o orzecznictwo sądów europejskich ⁽⁷³⁾ przedsiębiorstwo Tirrenia pod zarządem nadzwyczajnym argumentowało, że gdy obowiązki świadczenia usługi publicznej zostaną uznane za zgodne z rozporządzeniem w sprawie kabotażu morskiego, należy je uznać za zgodne z prawem Unii bez potrzeby dalszej kontroli na podstawie art. 106 ust. 2 TFUE. Zdaniem przedsiębiorstwa Tirrenia pod zarządem nadzwyczajnym, ponieważ w postępowaniu w sprawie uchybienia zobowiązaniom państwa członkowskiego stwierdzono, że obowiązki świadczenia usługi publicznej nałożone na trasach obsługiwanych przez oddział przedsiębiorstwa Tirrenia przed prywatyzacją był uzasadnione w rozumieniu rozporządzenia w sprawie kabotażu morskiego, nie można tego wniosku kwestionować w kontekście prowadzonej przez Komisję formalnego postępowania wyjaśniającego określonego w art. 108 ust. 2

⁽⁷³⁾ Przedsiębiorstwo Tirrenia pod zarządem nadzwyczajnym odniosło się w szczególności do wyroku z dnia 15 czerwca 2005 r. w sprawie T-17/02, Fred Olsen SA, ECLI:EU:T:2005:218, pkt 215.

TFUE ⁽⁷⁴⁾. W związku z tym wszelkie dalsze działania na podstawie art. 108 ust. 2 TFUE powinny być ograniczone do innych środków, a nie rekompensaty z tytułu dodatkowych kosztów wynikających z obowiązków świadczenia usługi publicznej powierzonych zgodnie z prawe i wypełnianych na podstawie rozporządzenia w sprawie kabotażu morskiego.

- (201) Ponadto przedsiębiorstwo Tirrenia pod zarządem nadzwyczajnym odniosło się do wyroku z 2009 r., w którym stwierdzono nieważność decyzji z 2004 r., oraz możliwości, że rekompensatę z tytułu świadczenia usług publicznych ocenioną w tej decyzji można zaklasyfikować jako istniejącą pomoc. Przedsiębiorstwo Tirrenia pod zarządem nadzwyczajnym twierdziło, że gdyby pomoc przyznana na rzecz byłej grupy Tirrenia faktycznie zaklasyfikowano jako istniejąca pomoc, klasyfikacja ta prawdopodobnie miałaby również zastosowanie do rekompensaty wypłacanej z tytułu obowiązków świadczenia usługi publicznej wykonywanych przez oddział przedsiębiorstwa Tirrenia w okresie objętym zakresem decyzji z 2011 r. i decyzji z 2012 r. do momentu prywatyzacji. Przedsiębiorstwo Tirrenia pod zarządem nadzwyczajnym wskazuje, że przedłużenie początkowej umowy było absolutnie niezbędne do zagwarantowania świadczenia usługi publicznej do czasu zawarcia nowej umowy, w kontekście prywatyzacji oddziału przedsiębiorstwa Tirrenia. W związku z tym uznano je za uzasadnione w świetle rezultatów przeprowadzonego przez Komisję postępowania w sprawie uchybienia zobowiązaniom państwa członkowskiego. Ponadto jedynie istotne zmiany wprowadzone po dniu 1 stycznia 2009 r. skutkowały zmniejszeniem całkowitej kwoty przyznanej rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych. Z tego powodu przedsiębiorstwo Tirrenia pod zarządem nadzwyczajnym twierdzi, że przedmiotowy środek nie mógł stać się nową pomocą.

5.1.2. W sprawie przedłużenia początkowej umowy

- (202) Jeżeli chodzi o istnienie faktycznych UOIG na trasach obsługiwanych przez oddział przedsiębiorstwa Tirrenia na podstawie początkowej umowy, przedsiębiorstwo Tirrenia pod zarządem nadzwyczajnym odnotowało co następuje. Po pierwsze, na połączeniach Palermo–Cagliari, Civitavecchia–Cagliari, Neapol–Cagliari, Cagliari–Trapani połączeniu z wyspami Tremiti przedsiębiorstwo Tirrenia byłoby jedynym operatorem. Na trasach Neapol–Palermo, Civitavecchia–Olbia oraz Genua–Porto Torres rekompensatę z tytułu świadczenia usług publicznych przyznaje się tylko poza sezonem. W sezonie te trzy trasy charakteryzują się dużo większym ruchem, co pozwala przedsiębiorstwu funkcjonowanie w warunkach konkurencyjnych. Przedsiębiorstwo Tirrenia pod zarządem nadzwyczajnym wskazuje, że zgodnie z początkową umową wszelkie zyski z obsługi tych tras w sezonie odejmowano od kwoty rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych wypłacanej na rzecz przedsiębiorstwa Tirrenia, podczas gdy wszelkie straty poniesione w tym okresie musi ponosić samo przedsiębiorstwo ⁽⁷⁵⁾.
- (203) Po drugie, przedsiębiorstwo Tirrenia pod zarządem nadzwyczajnym uwzględniło również dane dotyczące pasażerów na trasach obsługiwanych przez przedsiębiorstwo Tirrenia na zasadach usługi publicznej w latach 2010 i 2011. Na tej podstawie przedsiębiorstwo Tirrenia pod zarządem nadzwyczajnym argumentuje, że warunki określone w art. 2 ust. 1 lit. d) decyzji w sprawie UOIG z 2011 r. i art. 2 ust. 1 lit. c) decyzji w sprawie UOIG z 2005 r. zostały spełnione. Ponadto ponieważ rekompensata wypłacana na podstawie przedłużenia początkowych umów miała zostać zatwierdzona w kontekście postępowania w sprawie uchybienia zobowiązaniom państwa członkowskiego, warunek określony odpowiednio w art. 2 ust. 4 decyzji w sprawie UOIG z 2011 r. i w art. 2 ust. 2 decyzja w sprawie UOIG z 2005 r. również zostałyby spełnione.
- (204) Ponadto przedsiębiorstwo Tirrenia pod zarządem nadzwyczajnym twierdziło, że nie otrzymało od państwa nadwyżki rekompensaty. W szczególności przedsiębiorstwo wskazało, że w okresie, w którym znajdowało się pod zarządem nadzwyczajnym (wrzesień 2010 r. – lipiec 2012 r.), kwota dotacji była o ok. 20 mln EUR niższa w ujęciu bezwzględnym oraz o ok. 25 % niższa w ujęciu względnym niż średnia kwota dotacji otrzymywana przez przedsiębiorstwo w dwóch poprzednich latach (2008–2009). Przedsiębiorstwo Tirrenia pod zarządem nadzwyczajnym odnotowało, że rekompensata z tytułu świadczenia usług publicznych wypłacona do końca 2009 r. umożliwiła przedsiębiorstwu Tirrenia zrównoważenie swoich dochodów i wydatków oraz dalsze funkcjonowanie pomimo stopniowego pogarszania gospodarczych i finansowych perspektyw przedsiębiorstwa. Z czasem funkcjonowanie Tirrenia stało się bardziej zależne od dotacji, gdyż inne przychody nie nadążały ze wzrostem kosztów ponoszonych w wyniku świadczenia usługi publicznej. Jednak od 2010 r. kwotę rekompensaty ograniczono do wartości maksymalnej w ustawie z 2009 r. i w związku z tym było o wiele niższa niż w poprzednich latach. Przedsiębiorstwo Tirrenia pod zarządem nadzwyczajnym argumentowało, że z tego powodu dotacja publiczna nie byłaby w stanie pokryć kosztów operacyjnych ponoszonych przez przedsiębiorstwo Tirrenia na przedmiotowych trasach. W związku z tym przedsiębiorstwo Tirrenia pod zarządem nadzwyczajnym twierdzi, że żadna nadpłata rekompensaty nie mogła mieć miejsca w latach, w których początkowa umowa była przedłużona.

⁽⁷⁴⁾ Przedsiębiorstwo Tirrenia pod zarządem nadzwyczajnym odniosło się w szczególności do wyroków z dnia 10 maja 2005 r. w sprawie C-400/99, Włochy/Komisja, ECLI:EU:C:2005:275; oraz z dnia 4 marca 2009 r. w sprawach połączonych T-265/04, T-292/04 i T-504/04, Tirrenia di Navigazione/Komisja, ECLI:EU:T:2009:48.

⁽⁷⁵⁾ Przedsiębiorstwo Tirrenia pod zarządem nadzwyczajnym dodaje, że nawet w sezonie przedsiębiorstwo Tirrenia musiało przestrzegać wymogów określonej w umowie dotyczących częstotliwości obsługi tras oraz liczby promów, jak również musiało stosować wobec mieszkańców i specjalnych kategorii pasażerów obniżone taryfy. Przedsiębiorstwo Tirrenia miało jednak swobodę w ustalaniu opłat pobieranych od wszystkich pozostałych pasażerów na warunkach konkurencyjnych.

5.1.3. W sprawie potencjalnie niezgodnego z prawem przedłużenia pomocy na ratowanie na rzecz przedsiębiorstwa Tirrenia

- (205) Jeżeli chodzi o zwrot pomocy na ratowanie zatwierdzone decyzją z 2010 r., przedsiębiorstwo Tirrenia pod zarządem nadzwyczajnym przypomina, że władze włoskie poinformowały Komisję w dniu 16 maja 2011 r., że zarządy nadzwyczajne przedsiębiorstw Tirrenia i Siremar zwrócą pomoc na ratowanie po zakończeniu sprzedaży oddziałów przedsiębiorstw Tirrenia i Siremar, wykorzystując przychody ze sprzedaży tych oddziałów. Ponieważ w dniu 23 maja 2011 r. ministerstwo rozwoju gospodarczego zatwierdziło przekazanie oddziału przedsiębiorstwa Tirrenia przedsiębiorstwu CIN, a w dniu 25 lipca 2011 r. podpisano umowę sprzedaży, zarówno władze włoskie, jak i przedsiębiorstwo Tirrenia pod zarządem nadzwyczajnym miały w tym momencie uzasadnione podstawy, by wierzyć, że pomoc może zostać zwrócona do dnia 28 sierpnia 2011 r. zgodnie z wymogami. Przedsiębiorstwo Tirrenia pod zarządem nadzwyczajnym odnotowało, że dokończenie sprzedaży zostało opóźnione z powodu niespodziewanych wydarzeń, a zatem przedsiębiorstwo Tirrenia pod zarządem nadzwyczajnym musiało dalej świadczyć o wiele usługi dłużej niż planowano, ponosząc związane z tym koszty. Jednak przedsiębiorstwo Tirrenia pod zarządem nadzwyczajnym zwróciło państwu całą pomoc na ratowanie w formie jednej płatności w dniu 18 września 2012 r., tj. zaledwie 48 po zapłaceniu przez przedsiębiorstwo CIN pierwszej raty, którą zaksięgowaniu w dniu 1 sierpnia 2012 r.
- (206) Jeżeli chodzi o wymóg określony w pkt 25 lit. c) wytycznych dotyczących ratowania i restrukturyzacji, przedsiębiorstwo Tirrenia pod zarządem nadzwyczajnym stwierdziła, co następuje. Plan likwidacji przedsiębiorstwa Tirrenia opublikowano na stronie internetowej zarządu nadzwyczajnego ⁽⁷⁶⁾ na długo przed upływem wspomnianego sześciomiesięcznego terminu. Przedsiębiorstwo Tirrenia pod zarządem nadzwyczajnym dodało, że wszelkie istotne informacje dotyczące dalszych postępów w ramach procesu prywatyzacji – co do którego przedsiębiorstwo twierdziło, że co do zasady jest planem restrukturyzacji określonym w wytycznych dotyczących ratowania i restrukturyzacji – o których regularnie informowano Komisję w odniesieniu do procedur dotyczących zarówno pomocy państwa, jak i zgody na połączenie. Przedsiębiorstwo Tirrenia pod zarządem nadzwyczajnym twierdziło zatem, że Komisja była w pełni poinformowana i że przedmiotowy plan był wykonalny, spójny i dalekosiężny, oraz służył przywróceniu rentowności przedsiębiorstwa Tirrenia zgodnie z wymogami określonymi w wytycznych dotyczących ratowania i restrukturyzacji.
- (207) Przedsiębiorstwo Tirrenia pod zarządem nadzwyczajnym argumentowało również, że przedsiębiorstwo Tirrenia przestało być przedsiębiorstwem znajdującym się w trudnej sytuacji jak tylko otrzymało pomoc na ratowanie, która umożliwiła mu regularne świadczenie usługi, jednocześnie należycie zarządzając procesem likwidacji. W opinii przedsiębiorstwa w przedmiotowym okresie działania te wykonywano regularnie i bez zakłóceń, które zazwyczaj charakteryzują przedsiębiorstwo znajdujące się w trudnej sytuacji. Przedsiębiorstwo Tirrenia pod zarządem nadzwyczajnym dodało, że prywatyzacja zbiegła się całkowitym wdrożeniem planu restrukturyzacji. Obejmowało to zmiany strukturalne w organizacji przedsiębiorstwa Tirrenia oraz zarządzaniu nim, dzięki czemu przedsiębiorstwo ponownie stało się rentowne w perspektywie długoterminowej. Ponadto przedsiębiorstwo Tirrenia pod zarządem nadzwyczajnym wskazało, że w decyzji z 2010 r. potwierdzono, że spełniono zasadę „pierwszy i ostatni raz” również w przeszłości, tj. w odniesieniu do rekompensaty z tytułu obowiązków świadczenia usługi publicznej. Przedsiębiorstwo Tirrenia pod zarządem nadzwyczajnym argumentowało zatem, że władze włoskie mogły mieć uzasadnione oczekiwania, że ta rekompensata nie wiązała się z żadną pomocą państwa.

5.1.4. W sprawie nowej umowy

- (208) Jeżeli chodzi o zastosowaną procedurę, przedsiębiorstwo Tirrenia pod zarządem nadzwyczajnym twierdziło, że Włochy zgłosiły Komisji nową umowę w dniu 10 stycznia 2012 r. wyłącznie ze względów związanych z pewnością prawa. W związku z tym przedsiębiorstwo Tirrenia pod zarządem nadzwyczajnym nie zgodziło się z opinią Komisji wyrażoną w decyzji z 2012 r., zgodnie z którą środek ten mógłby stanowić pomoc niezgodną z prawem przyznaną z naruszeniem klauzuli zawieszającej przewidzianej w art. 108 ust. 3 TFUE.
- (209) Jeżeli chodzi o kwestie merytoryczne, przedsiębiorstwo Tirrenia pod zarządem nadzwyczajnym odniosło się do wątpliwości Komisji dotyczących zgodności środka z warunkami określonymi w decyzji w sprawie UOIG z 2011 r.
- (210) W szczególności przedsiębiorstwo Tirrenia pod zarządem nadzwyczajnym stwierdziło, że na podstawie danych dotyczących pasażerów za lata 2010 i 2011 nie doszło do naruszenia progu dotyczącego pasażerów, określonego w art. 2 ust. 1 lit. d) decyzji w sprawie UOIG z 2011 r. Ponadto ponieważ okres obowiązywania nowej umowy wynosi osiem lat, nie przekracza on maksymalnego okresu 10 lat przewidzianego w art. 2 ust. 2 decyzji w sprawie UOIG z 2011 r. Dodatkowo przedsiębiorstwo Tirrenia pod zarządem nadzwyczajnym argumentowało, że w świetle wyniku postępowania w sprawie uchybienia zobowiązaniom państwa członkowskiego (zob. również sekcja 5.1.1) i w następstwie prywatyzacji oddziału przedsiębiorstwa Tirrenia warunek określony w art. 2 ust. 4 decyzji z 2011 r. również został spełniony.
- (211) Przedsiębiorstwo Tirrenia pod zarządem nadzwyczajnym zauważyło, że w art. 3 nowej umowy wyraźnie określono świadczone usługi, a w załączniku A do umowy szczegółowo przewidziano rodzaje wykorzystywanych statków oraz obowiązujące przedziały czasowe, a także wyszczególniono wymogi dotyczące połączeń wieczornych i nocnych oraz ograniczeń w zakresie taryf. Przedsiębiorstwo Tirrenia pod zarządem nadzwyczajnym dodało również, że

⁽⁷⁶⁾ Zob. <http://www.tirreniadinavigazioneamministrazionestraordinaria.it/>.

w nowej umowie określono szczegółowe zasady dotyczące parametrów służących do obliczania, kontrolowania i przeglądu rekompensaty oraz ustalenia służące unikaniu i odzyskiwaniu nadwyżek rekompensaty, a także wiążące wymogi dotyczące istotnych aspektów (ceny, jakości i zakresu) świadczonych usług. W przypadku każdej trasy w załączniku A do nowej umowy określono maksymalne obowiązujące taryfy za osobę lub pojazd z rozróżnieniem na taryfy standardowe i taryfy ulgowe dla mieszkańców wyspy. Roczna rekompensata z tytułu obowiązków świadczenia usług publicznych przewidziano na okres obowiązywania umowy. Istnieje jednak mechanizm umożliwiający korektę referencyjnych parametrów ekonomicznych co trzy lata, a także klauzula ochronna na korzyść obu stron w przypadku nieprzewidzianych zmian strukturalnych, które wykraczają poza określony próg i dotyczą niektórych parametrów gospodarczych. Ponadto przedsiębiorstwo Tirrenia pod zarządem nadzwyczajnym wskazało, że w celu zapewnienia pełnej zgodności z wyżej opisanymi wymogami w nowej umowie wprowadzono rygorystyczny i kompleksowy system kar w stosunku do operatora usługi mający wywołać efekt odstraszający. Sprawujące nadzór ministerstwa są również uprawnione do przeprowadzania inspekcji i kontroli oraz do pozyskiwania informacji w celu oceny wypełnienia obowiązków przewidzianych w umowie.

5.1.5. W sprawie prywatyzacji przedsiębiorstwa Tirrenia i odroczenia płatności ceny zakupu przez przedsiębiorstwo CIN

- (212) W odpowiedzi na decyzję z 2011 r. przedsiębiorstwo Tirrenia pod zarządem nadzwyczajnym wskazało, że prywatyzacja oddziału przedsiębiorstwa Tirrenia będzie w pełni zgodna z przepisami dotyczącymi pomocy państwa. Spółka odniosła się w szczególności do orzecznictwa w sprawie przedsiębiorstwa GRAWE⁽⁷⁷⁾, zgodnie z którym w przypadku prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego można założyć, że cena rynkowa odpowiada najwyższej otrzymanej ofercie, jeżeli taka oferta jest wiarygodna i ma wartość ekonomiczną.
- (213) W odpowiedzi na decyzję z 2012 r. przedsiębiorstwo Tirrenia pod zarządem nadzwyczajnym przypomniało główne etapy postępowania o udzielenie zamówienia oraz późniejsze wydarzenia. Podkreśliło ono, że komisarz nadzwyczajny zaplanował i przeprowadził postępowanie o udzielenie zamówienia w sposób uznany za najbardziej odpowiedni do zapewnienia osiągnięcia jak najwyższej wartości oraz miał obowiązek prawny ustanowić zabezpieczenia mające na celu zapewnienie przejrzystości, bezstronności i sprawiedliwości tego postępowania.
- (214) Dodatkowo przedsiębiorstwo Tirrenia pod zarządem nadzwyczajnym argumentowało, że procedura przetargowa nie podlegała żadnym warunkom, które same w sobie mogłyby prowadzić do obniżenia wartości wystawionych na sprzedaż aktywów lub obniżenia liczby potencjalnych nabywców. W szczególności ma to zastosowanie do warunków, o których mowa w decyzji z 2011 r., dotyczących: (i) zachowania poziomów zatrudnienia; (ii) połączenia sprzedaży statków w pakiet z obowiązkami świadczenia usług publicznych w jednym postępowaniu o udzielenie zamówienia. Jeżeli chodzi o pierwszą z tych kwestii, przedsiębiorstwo Tirrenia pod zarządem nadzwyczajnym wskazało, że dotyczy ona przepisu wymuszającego swoje zastosowanie ustanowionego aktem ustawodawczym o zasięgu ogólnym i mającym zastosowanie bez rozróżnienia. Jeżeli chodzi o drugą ze wspomnianych kwestii, przedsiębiorstwo Tirrenia pod zarządem nadzwyczajnym zauważyło, że możliwość wykorzystania floty oddziału w celu zapewnienia przejazdów na trasach objętych usługą publiczną określonych w umowie stanowi raczej rentowną możliwość rynkową niż negatywny czynnik wpływający na wartość wystawionego na sprzedaż oddziału, w szczególności w okresie recesji gospodarczej w sektorze transportu morskiego.
- (215) Jeżeli chodzi konkretnie o kwestię odroczenia płatności części ceny zakupu przez przedsiębiorstwo CIN, przedsiębiorstwo Tirrenia pod zarządem nadzwyczajnym argumentowało, że sprawy tej nie należy oceniać w oderwaniu od prywatyzacji ogółem. Przedsiębiorstwo Tirrenia pod zarządem nadzwyczajnym podkreśliło, że postępowanie o udzielenie zamówienia miało w założeniu zapewnić pełną zgodność z zasadami konkurencji, przejrzystości i niedyskryminacji. W związku z powyższym i na podstawie orzecznictwa sądów europejskich⁽⁷⁸⁾ przedsiębiorstwo Tirrenia pod zarządem nadzwyczajnym twierdziło, że w wyniku tego postępowania o udzielenie zamówienia uzyskano cenę rynkową. Decyzja dotycząca umożliwienia etapowego dokonywania płatności była elementem dynamiki procedury przetargowej i wynikała z braku jakichkolwiek innych ofert finansowych konkurencyjnych względem oferty złożonej przez przedsiębiorstwo CIN. Przedsiębiorstwo Tirrenia pod zarządem nadzwyczajnym argumentowało, że umożliwienie odroczenia płatności części ceny zakupu nie miało zatem charakteru selektywnej interwencji na korzyść przedsiębiorstwa CIN. Za prawdziwością tego stwierdzenia ma przemawiać fakt, że wszystkich potencjalnych oferentów poinformowano o punkcie dotyczącym częściowej płatności zawartym w ofercie złożonej przez przedsiębiorstwo CIN i zaproszono ich do złożenia konkurencyjnych ofert.
- (216) Z powyższych powodów przedsiębiorstwo Tirrenia pod zarządem nadzwyczajnym stwierdziło, że wątpliwości Komisji dotyczące prywatyzacji przedsiębiorstwa Tirrenia, w tym etapowego dokonywania płatności ceny zakupu, były nieuzasadnione.

⁽⁷⁷⁾ Wyrok z dnia 28 lutego 2012 r. w sprawie T-282/08, Grazer Wechselseitige Versicherung AG/Komisja Europejska, ECLI:EU:T:2012:91.

⁽⁷⁸⁾ Przedsiębiorstwo Tirrenia pod zarządem nadzwyczajnym powołuje się na wyrok w sprawach połączonych T 268/08 i T 281/08, Land Burgenland i Austria/Komisja, ECLI:EU:T:2012:90, pkt 70, 72 i 87.

5.1.6. W sprawie braku ciągłości gospodarczej między przedsiębiorstwem Tirrenia a przedsiębiorstwem CIN

- (217) Przedsiębiorstwo Tirrenia pod zarządem nadzwyczajnym przedstawiło następujące aspekty prywatyzacji oddziału przedsiębiorstwa Tirrenia: zakres przeniesienia (aktywa i zobowiązania); działalność gospodarcza, siła robocza i tożsamość stron; cena sprzedaży, logika i harmonogram świadczenia usług. Przedsiębiorstwo Tirrenia pod zarządem nadzwyczajnym twierdziło, że w przedmiotowej sprawie wszystkie te elementy wskazują na brak ciągłości gospodarczej między zarządem nadzwyczajnym sprzedającym oddział przedsiębiorstwa Tirrenia a przedsiębiorstwem CIN.
- (218) W szczególności przedsiębiorstwo Tirrenia pod zarządem nadzwyczajnym argumentowało, że zakres przeniesienia na rzecz przedsiębiorstwa CIN jest ograniczony w większym stopniu, niż początkowo przewidywano, ponieważ na sprzedaż wystawiono jednostkę gospodarczą świadczącą usługę publiczną, a nie całe przedsiębiorstwo Tirrenia (w tym Siremar). Ponadto po zakończeniu sprzedaży umorzono wszystkie nieuregulowane zobowiązania związane z aktywami oddziału przedsiębiorstwa Tirrenia.
- (219) Przedsiębiorstwo Tirrenia pod zarządem nadzwyczajnym zauważyło również, że sama natura transakcji – tj. doprowadzenie do prywatyzacji – wiązała się z oczywistym brakiem ciągłości działalności gospodarczej, jeżeli chodzi o strukturę organizacyjną, procesy podejmowania decyzji, kryteria zarządzania i strategię biznesowe. Ponadto po zbadaniu transakcji przez AGCM działalność nowego prywatnego podmiotu gospodarczego objęto środkami ograniczającymi⁽⁷⁹⁾, które poza swoim zamierzonym celem (tj. promowaniem konkurencji) miałyby prowadzić również do zwiększenia braku ciągłości gospodarczej między sprzedawcą a nabywcą oddziału przedsiębiorstwa Tirrenia.
- (220) Dodatkowo, jak określono w art. 56 ust. 3-bis dekretu z mocą ustawy 270/1999, art. 2112 włoskiego kodeksu cywilnego nie ma zastosowania do sprzedaży spółek świadczących najważniejsze usługi publiczne, z zastrzeżeniem braku ciągłości siły roboczej. Ponadto przedsiębiorstwo Tirrenia pod zarządem nadzwyczajnym przypomniało, że niezależny biegły określił minimalną cenę sprzedaży oraz że procedura sprzedaży miała przejrzysty i niedyskryminujący charakter, a najwyższa cena stanowiła jedyne kryterium udzielenia zamówienia.
- (221) Przedsiębiorstwo Tirrenia pod zarządem nadzwyczajnym zauważyło również, że postępowanie o udzielenie zamówienia dotyczące oddziału przedsiębiorstwa Tirrenia wszczęto we wrześniu 2010 r., co doprowadziło do zawarcia umowy sprzedaży z przedsiębiorstwem CIN w dniu 25 lipca 2011 r., podczas gdy Komisja wszczęła postępowanie wyjaśniające dopiero decyzją z dnia 5 października 2011 r. Wobec powyższego przedmiotowa transakcja nie mogła mieć na celu ominięcia zasad pomocy państwa. Wręcz przeciwnie, celem transakcji była liberalizacja sektora transportu morskiego – zgodnie z obowiązkiem wynikającym z rozporządzenia w sprawie kabotażu morskiego – w drodze prywatyzacji.

5.2. Uwagi przedsiębiorstwa CIN

- (222) W poniższych sekcjach podsumowano odpowiedzi przedsiębiorstwa CIN na decyzję z 2011 r. i decyzję z 2012 r., które to odpowiedzi skupiają się głównie na procesie prywatyzacji.

5.2.1. W sprawie przejrzystości procedury sprzedaży

- (223) Przedsiębiorstwo CIN zauważa, że sprzedaż przedsiębiorstwa Tirrenia, które było objęte zarządem nadzwyczajnym po ogłoszeniu upadłości, odbyła się w drodze konkurencyjnej, przejrzystej i niedyskryminującej procedury przeprowadzonej w sposób określony w art. 4 ust. 4-*quater* dekretu z mocą ustawy 347/2003. Zdaniem przedsiębiorstwa CIN możliwość wyłonienia nabywcy w drodze prywatnych negocjacji zapewniona dekretem z mocą ustawy 134/2008 bez wątpienia podlega obowiązkowi spełnienia zasad konkurencji, przejrzystości i niedyskryminacji.
- (224) W odniesieniu do tej samej kwestii przedsiębiorstwo CIN odnosi się do komunikatu prasowego opublikowanego w dniu 5 października 2011 r. przez przedsiębiorstwo Tirrenia pod zarządem nadzwyczajnym o następującej treści: „procedury te⁽⁸⁰⁾ przeprowadzono na podstawie postępowania o udzielenie zamówienia, w pełnej zgodności z zasadami przejrzystości i niedyskryminacji, co od początku wykluczało jakąkolwiek możliwość przeprowadzenia sprzedaży w drodze prywatnych negocjacji”, oraz „w celu zapewnienia, aby postępowania o udzielenie zamówienia były

⁽⁷⁹⁾ Środki te obejmują: 1) obowiązek nałożony na przedsiębiorstwo Moby dotyczący zakończenia świadczenia usługi przewozu towarowego na trasie Livorno–Cagliari, w przypadku gdy nowy operator wyrazi zainteresowanie świadczeniem tej usługi; 2) obowiązek nałożony na przedsiębiorstwo Moby dotyczący zakończenia obsługi trasy Genua–Porto Torres w celu uniknięcia nakładania się jego usług z usługami świadczonymi przez przedsiębiorstwo CIN; 3) obowiązek nałożony zarówno na przedsiębiorstwo Moby, jak i na przedsiębiorstwo CIN dotyczący sprzedaży innym operatorom 10 % mieszanej pasażersko-towarowej zdolności przewozowej na trasach Civitavecchia–Olbia i Genua–Olbia; oraz 4) obowiązek nałożony zarówno na przedsiębiorstwo Moby, jak i na przedsiębiorstwie CIN dotyczący powstrzymania się od zawierania i rozwiązywania jakichkolwiek umów o wspólnej obsłudze połączeń lub jakichkolwiek innych umów o sprzedaż biletów z konkurentami lub z podmiotami powiązanych z konkurentami w przypadku tras Civitavecchia–Olbia, Genua–Porto Torres i Genua–Olbia.

⁽⁸⁰⁾ Związane ze sprzedażą oddziałów przedsiębiorstw Tirrenia i Siremar (uwaga autora).

otwarte dla jak największej liczby uczestników rynku, oddziały wystawiono na sprzedaż w zakresie ograniczonym do aktywów i stosunków umownych niezbędnych do świadczenia usług publicznych, podczas gdy w przypadku wszelkich innych aktywów posiadanych przez przedsiębiorstwa przeprowadzono odrębne procedury sprzedaży. [...] na potencjalnych nabywców nie nałożono żadnego obowiązku ani obciążenia oprócz obowiązków i obciążeń przewidzianych prawem”.

- (225) Jeżeli chodzi o sposób ogłoszenia, a następnie przeprowadzenia postępowania o udzielenie zamówienia, przedsiębiorstwo CIN zgłosiło następujące uwagi.
- (226) Po pierwsze, zaproszenie do wyrażenia zainteresowania opublikowano nie tylko na stronie internetowej przedsiębiorstwa Tirrenia i na innych stronach internetowych, lecz również w głównych czasopismach krajowych i zagranicznych – zarówno w języku włoskim, jak i w języku angielskim. Dodatkowo pierwotny termin na udzielenie odpowiedzi na zaproszenie przedłużono niemal o miesiąc, do dnia 20 października 2010 r. Wobec tego wszyscy potencjalni oferenci – zarówno krajowi, jak i międzynarodowi – mieli dużo czasu na przedłożenie zgłoszeń o wyrażeniu zainteresowania i uzyskanie informacji niezbędnych do przygotowania oferty kupna oddziału przedsiębiorstwa Tirrenia.
- (227) Zainteresowanie wyraziło ponad 20 podmiotów. W związku z tym przedsiębiorstwo CIN uznaje opinię Komisji, zgodnie z którą procedura sprzedaży miałyby być niezgodna z wymogami dotyczącymi przejrzystości, ponieważ miała się opierać na prywatnych negocjacjach, za całkowicie bezpodstawną. Na etapie analizy *due diligence* wszyscy oferenci otrzymali odpowiedni dostęp do stosownych informacji dotyczących oddziału przedsiębiorstwa Tirrenia. Potencjalnym oferentom udostępniono w szczególności wszystkie informacje techniczno-prawne oraz ekonomiczno-finansowe niezbędne do sporządzenia oferty (w tym szczegółowy opis zakresu wystawionej na sprzedaż działalności, biznesplan, sprawozdanie sprzedawcy z analizy *due diligence* oraz projekt nowej umowy o świadczenie usług publicznych).
- (228) Przedsiębiorstwo CIN podsumowuje, że jego zdaniem nie ma podstaw ku temu, aby wątpić, że wszystkie podmioty potencjalnie zainteresowane nabyciem oddziału przedsiębiorstwa Tirrenia – zarówno we Włoszech, jak i za granicą – miały możliwość wyrażenia zainteresowania nabyciem, a następnie uzyskały dostęp – na podstawie przejrzystych i niedyskryminujących ustaleń – do dokumentacji niezbędnej do złożenia szczegółowej oferty.

5.2.2. W sprawie zakresu prywatyzacji

- (229) W swojej odpowiedzi przedsiębiorstwo CIN zauważa, że właśnie w celu uzyskania najwyższej ceny sprzedaży komisarz nadzwyczajny ograniczył przedmiot sprzedaży oddziału przedsiębiorstwa Tirrenia wyłącznie do aktywów i umów niezbędnych do wypełniania obowiązków świadczenia usług publicznych.
- (230) W szczególności wszystkie statki objęte sprzedażą są absolutnie niezbędne do wypełniania obowiązków świadczenia usług publicznych, ponieważ są to dokładnie te statki, których przedsiębiorstwo Tirrenia używa na trasach objętych obowiązkami świadczenia usług publicznych na mocy umowy. Jeżeli chodzi o trasy Civitavecchia–Olbia, Genua–Porto Torres i Neapol–Palermo, w przypadku których rekompensatę z tytułu świadczenia usług publicznych przyznaje się wyłącznie poza sezonem, te same statki wykorzystuje się również do świadczenia usług w sezonie. Przedsiębiorstwo CIN argumentuje, że ponieważ wspomniane jednostki pływające były związane z obowiązkami świadczenia usług publicznych i niezbędne do wypełniania tych obowiązków przez dwie trzecie roku, konieczne było uwzględnienie ich w zakresie sprzedaży oddziału.
- (231) Ponadto przedsiębiorstwo CIN zauważa, że komisarz nadzwyczajny rozpoczął odrębne procedury sprzedaży aktywów przedsiębiorstwa Tirrenia, które nie były niezbędne do obsługi połączeń w ramach usługi publicznej. Procedury te obejmują zarówno procedury sprzedaży nieruchomości i dzieł sztuki przedsiębiorstwa Tirrenia, jak i – co najważniejsze – procedury sprzedaży sześciu statków należących do przedsiębiorstwa Tirrenia, które nie były niezbędne do świadczenia usług publicznych na podstawie umowy.

5.2.3. W sprawie warunków nałożonych na oferentów

- (232) Jeżeli chodzi o warunek dotyczący utrzymania poziomu zatrudnienia, przedsiębiorstwo CIN twierdzi, że jedyny obowiązek w tym zakresie wynika z obowiązujących przepisów, to znaczy z art. 63 ust. 2 dekretu z mocą ustawy 270/1999, a zatem nie został nałożony przez komisarza nadzwyczajnego w konkretnym przypadku przedsiębiorstwa Tirrenia.

- (233) Przedsiębiorstwo CIN podkreśla, że art. 2112 włoskiego kodeksu cywilnego nakazuje, aby w przypadku przeniesienia przedsiębiorstwa umowy o pracę pozostały w mocy z nabywcą jako stroną, a pracownicy zachowali wszystkie wynikające z nich prawa. Zgodnie z art. 56 ust. 3-bis dekretu z mocą ustawy 270/1999 wspomniane przepisy nadzwyczajne nie mają jednak zastosowania w przypadku przeniesienia oddziału w ramach procedury zarządu nadzwyczajnego. Wobec powyższego w świetle zarówno ograniczonego okresu obowiązywania konkretnego obowiązku określonego w art. 63 ust. 2 dekretu z mocą ustawy 270/1999 (jedynie dwa lata) oraz faktu, że obowiązek ten był ograniczony do „aktywów niezbędnych” do wypełniania obowiązków świadczenia usług publicznych, przedsiębiorstwo CIN argumentuje, że nie można stwierdzić, aby obowiązek taki obniżył wartość rynkową oddziału przedsiębiorstwa Tirrenia.
- (234) Jeżeli chodzi o wątpliwości Komisji dotyczące nałożenia na zwycięskiego oferenta obowiązku wypełniania obowiązków świadczenia usług publicznych, przedsiębiorstwo CIN zauważa, co następuje. Nie ma dowodów na to, aby inaczej przygotowana procedura mogła wywołać inny skutek, w szczególności uzyskanie wyższej ceny zakupu. Wręcz przeciwnie, decyzja dotycząca udzielenia zamówień publicznych na usługi i – w związku z tym – rekompensata przyznana na nich podstawie razem z aktywami absolutnie niezbędnymi do świadczenia tych usług miałyby zapewnić wyższy poziom konkurencji wśród potencjalnych oferentów.
- (235) Aby osiągnąć ten cel, komisarz nadzwyczajny postąpił zatem prawidłowo, podejmując poniższe działania: (i) ograniczając zakres sprzedaży oddziału do aktywów i umów, które z funkcjonalnego punktu widzenia były niezbędne do świadczenia usługi publicznej; oraz (ii) nakładając na nabywców wyłącznie obowiązki wymagane prawem. Przedsiębiorstwo CIN uważa, że cel ten z pewnością osiągnięto, biorąc pod uwagę fakt, że co najmniej 21 podmiotów z kraju, Unii Europejskiej i państw trzecich przedłożyło zgłoszenia o wyrażeniu zainteresowania zakupem oddziału przedsiębiorstwa Tirrenia.

5.2.4. W sprawie ceny zakupu

- (236) Przedsiębiorstwo CIN jest zdania, że wątpliwości Komisji dotyczące tego, czy cena uzyskana za oddział przedsiębiorstwa Tirrenia była najwyższą możliwą ceną, są nieuzasadnione. Zdaniem przedsiębiorstwa CIN cenę zakupu można wręcz uznać za wyższą od ceny rynkowej. W szczególności przedsiębiorstwo CIN odnosi się do faktu, że jeden spośród operatorów, którzy wyrazili zainteresowanie kupnem oddziału przedsiębiorstwa Tirrenia, tj. [...], podważył cenę określoną przez niezależnego biegłego powołanego przez ministerstwo, podnosząc zarzut, zgodnie z którym wyznaczona kwota (380 000 000 EUR) była zbyt wysoka ⁽⁸¹⁾. Zdaniem przedsiębiorstwa CIN sugeruje to, że inwestor prywatny uznał cenę zakupu zapłaconą przez przedsiębiorstwo CIN, która była de facto wyższa od ceny określonej przez biegłego, za zawyżoną. Według przedsiębiorstwa CIN w świetle powyższego nie można podważyć stwierdzenia, że postępowanie doprowadziło do uzyskania najwyższej ceny.
- (237) Przedsiębiorstwo CIN podkreśla, że w przypadku otrzymania wielu ofert kupna oddziału przedsiębiorstwa Tirrenia kryterium udzielenia zamówienia była najwyższa zaoferowana cena. Dodatkowo zgodnie z dekretem z mocą ustawy 347/2003 cena zakupu w żadnym wypadku nie mogła być niższa od ceny rynkowej określonej w drodze niezależnej wyceny.
- (238) Po upływie w dniu 15 marca 2011 r. terminu na składanie wiążących ofert przedsiębiorstwo CIN było jedynym przedsiębiorstwem, które złożyło ważną, wiążącą ofertę kupna spełniającą wymogi wymienione w piśmie w sprawie procedury. W następstwie wniosku komisarza nadzwyczajnego przedsiębiorstwo CIN w dniu 14 kwietnia 2011 r. złożyło dodatkowe wyjaśnienia oraz ostateczną, wiążącą ofertę w celu jej pełnego dostosowania do wyceny przygotowanej przez biegłego powołanego przez ministerstwo. W tym kontekście przedsiębiorstwo Tirrenia pod zarządem nadzwyczajnym, zamiast niezwłocznie udzielić zamówienia przedsiębiorstwu CIN, miało na uwadze zapewnienie najwyższego poziomu konkurencji między oferentami. W związku z tym wiążącą ofertę przedsiębiorstwa CIN zamieszczono w pokoju danych, a wszystkich oferentów dopuszczonych do etapu analizy *due diligence* zaproszono do złożenia poprawionych ofert kupna. Do chwili upływu terminu (który przedłużono do dnia 19 maja 2011 r.) wyznaczonego dla tej ostatniej rudy składania ofert nie otrzymano jednak żadnych innych ofert.
- (239) Przedsiębiorstwo CIN zauważa, że powyższe stwierdzenie potwierdza przedsiębiorstwo Tirrenia pod zarządem nadzwyczajnym, które w wyżej wspomnianym komunikacie prasowym z dnia 5 października 2011 r. również podało, że: „jedynym kryterium na potrzeby porównania ofert i udzielenia zamówienia powinno być kryterium najwyższej ceny. Dodatkowo zgodnie z przepisami prawa cena sprzedaży w żadnym wypadku nie może być niższa od wartości rynkowej aktywów ustalonej w drodze wyceny biegłego przygotowanej przez czołową instytucję finansową powołaną na niezależnego biegłego”; oraz „jeżeli chodzi o postępowanie dotyczące sprzedaży przedsiębiorstwa Tirrenia, po tym jak przedsiębiorstwo Compagnia Italiana di Navigazione złożyło wiążącą ofertę kupna zgodną z wartością ekonomiczną aktywów, w celu zapewnienia najwyższego poziomu przejrzystości postępowania o udzielenie zamówienia warunki tej oferty udostępniono wszystkim innym oferentom, oferując im dużo czasu na złożenie kontrofert; kontrofert takie jednak nie wpłynęły”.

⁽⁸¹⁾ Komisja również uwzględniła ten fakt w swoim postępowaniu dotyczącym proponowanego połączenia przedsiębiorstwa CIN i oddziału przedsiębiorstwa Tirrenia (sprawa M.6362, którą następnie zamknięto z powodu wycofania zgłoszenia zamiaru koncentracji przez podmioty).

5.2.5. W sprawie odroczenia płatności części ceny zakupu

- (240) W odniesieniu do tej kwestii przedsiębiorstwo CIN przekazało następujące uwagi. Odroczenie płatności bez naliczenia żadnych odsetek dotyczy wyłącznie kwoty 180 000 000 EUR przy łącznej cenie zakupu wynoszącej 380 100 000 EUR. Przedsiębiorstwo CIN wskazuje również, że odroczenie płatności jest związane z charakterem przedmiotu sprzedaży, mianowicie segmentu działalności, którego faktyczna wartość zależy od faktycznie wypłaconych, w ciągu ośmiu lat, kwot rekompensaty określonych w nowej umowie. Przedsiębiorstwo CIN argumentuje, że kwestię tę uwzględniono również w wycenie oddziału przedsiębiorstwa Tirrenia przygotowanej przez niezależnego biegłego ⁽⁸²⁾.
- (241) Ponadto przedsiębiorstwo CIN zauważa, że częściowe odroczenie płatności bez naliczenia odsetek było również elementem postępowania o udzielenie zamówienia w zakresie, w jakim wiążącą ofertę przedsiębiorstwa CIN obejmującą ten warunek udostępniono w pokoju danych. Komisarz nadzwyczajny zaprosił wszystkich innych oferentów do złożenia wyższej oferty. Ponieważ nie otrzymano takich ofert, przedsiębiorstwo CIN argumentuje, że sprzedawca osiągnął najlepsze warunki dotyczące płatności faktycznie dostępne na rynku. Inaczej mówiąc, zdaniem przedsiębiorstwa CIN włączenie częściowego odroczenia płatności bez naliczenia odsetek stanowiło w przedmiotowej sprawie najbardziej korzystne rozwiązanie i w praktyce było jedynym rozwiązaniem umożliwiającym uzyskanie płatności ceny odpowiadającej wartości oddziału przedsiębiorstwa Tirrenia.

5.2.6. W sprawie rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych, która miała być wypłacana na rzecz przedsiębiorstwa CIN na podstawie nowej umowy

- (242) Przedsiębiorstwo CIN zauważa, że w chwili przedstawienia uwag (tj. w marcu 2013 r.) było jedynym operatorem świadczącym usługi na niemal wszystkich trasach objętych nową umową. Inny operator – tj. przedsiębiorstwo Grandi Navi Veloci obsługujące tę trasę od 2011 r. (we współpracy z przedsiębiorstwem SNAV, które obsługiwało już tę trasę przed 2011 r.) – obsługuje wyłącznie trasę usług mieszanych między Neapolem a Palermo (której obsługa na podstawie umowy dotyczy wyłącznie okresu poza sezonem). Przedsiębiorstwo CIN uważa jednak, że operator ten nie oferuje usług porównywalnych do jego własnych. Z wyjątkiem wyżej wspomnianej trasy przedsiębiorstwo CIN jest zdania, że w świetle braku konkurentów na trasach objętych nową umową nie można stwierdzić zakłócenia konkurencji ani wpływu na handel wewnątrzunijny. W związku z tym jego zdaniem rekompensata wypłacona na podstawie nowej umowy nie mogłaby stanowić pomocy państwa (ewentualnie z wyjątkiem trasy Neapol–Palermo).
- (243) Ponadto przedsiębiorstwo CIN argumentuje również, że rekompensata wypłacona na podstawie nowej umowy nie zapewnia mu żadnej korzyści gospodarczej. W szczególności przedsiębiorstwo CIN uważa, że spełniono wszystkie cztery kryteria określone w wyroku w sprawie Altmark i że wątpliwości Komisji w tym zakresie są bezpodstawne. Przedsiębiorstwo CIN zauważa, że na odnośnych trasach nie ma konkurencyjnych operatorów i że sam ten fakt miałby uzasadniać zarówno potrzebę nałożenia obowiązków świadczenia usług publicznych na przedsiębiorstwo CIN, jak i powiązaną rekompensatę. Przedsiębiorstwo CIN dodaje, że w każdym wypadku jakakolwiek tymczasowa obecność „konkurencyjnego” względem przedsiębiorstwa CIN operatora ⁽⁸³⁾ na trasach objętych rekompensatą z tytułu świadczenia usług publicznych na podstawie nowej umowy nie prowadziłyby sama w sobie do ograniczenia obowiązków świadczenia usług publicznych nałożonych na przedsiębiorstwo CIN w związku z odnośną trasą. Mimo że przedsiębiorstwo CIN musi zagwarantować ciągłość świadczenia usług na tych trasach, „konkurencyjni” operatorzy mają możliwość ograniczenia, zawieszenia lub odwołania swoich zaplanowanych usług. Dodatkowo, w przeciwieństwie do przedsiębiorstwa CIN, operatorzy ci mogą dowolnie decydować o częstotliwości, zdolności przewozowej i jakości swoich usług oraz o taryfach naliczanych za te usługi.
- (244) Jeżeli chodzi o trzecie kryterium określone w wyroku w sprawie Altmark, przedsiębiorstwo CIN nie zgadza się z oceną Komisji, zgodnie z którą premia z tytułu ryzyka wynosząca 6,5 % miała być zbyt wysoka ze względu na to, że przedsiębiorstwo CIN jakoby nie ponosi ryzyka, które normalnie spoczywałoby na operatorze usługi. W tym zakresie przedsiębiorstwo CIN zauważa, że ma obowiązek utrzymania minimalnych częstotliwości usług na niezmiennym poziomie oraz stosowania górnych limitów taryf określonych w nowej umowie, nawet jeżeli popyt na rynku nie uzasadnia takich częstotliwości lub jeżeli górne limity taryf okażą się zbyt niskie i nieopłacalne ekonomicznie. Wobec tego przedsiębiorstwo CIN jest zdania, że ponosi ryzyko związane z niepewnością dotyczącą

⁽⁸²⁾ W szczególności przedsiębiorstwo CIN odnosi się do strony 6 sprawozdania, na której biegły wyjaśnia, że przedział cenowy związany z wartością segmentu „określono na podstawie założenia ciągłości zastosowania umowy o świadczenie usługi publicznej między segmentem działalności a państwem włoskim oraz na podstawie wypłaty stosownych dopłat zgodnie z projektem mającej zastosowanie umowy, a także szczegółowo odzwierciedlono w planie segmentu na podstawie przedziału cenowego. [...] Przykładowo obniżenie dopłat o 10 % – przy utrzymaniu wszystkich innych założeń uwzględnionych w planie przygotowanym przez zarząd przedsiębiorstwa w niezmienionej formie – mogłoby prowadzić do obniżenia przedziału cenowego o około 35,0 mln EUR”.

⁽⁸³⁾ Przedsiębiorstwo CIN podkreśla, że okazjonalne usługi faktycznie oferowane przez „konkurencyjnych” operatorów absolutnie nie są porównywalne – ani pod względem częstotliwości połączeń (które, jeżeli istnieją, są głównie ograniczone do sezonu), ani pod względem oferowanych częstotliwości – z usługami świadczonymi przez przedsiębiorstwo CIN w ramach obowiązków świadczenia usług publicznych przewidzianych w nowej umowie.

popytu na rynku, które nie dotyczy innych operatorów⁽⁸⁴⁾. Przedsiębiorstwo CIN ma ponadto obowiązek ponoszenia kosztów – co najmniej przez trzy lata – ewentualnych zmian referencyjnych zmiennych ekonomicznych (które zastosowano do określenia rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych), które skutkowałyby tym, że rekompensata z tytułu świadczenia usług publicznych stałaby się niewystarczająca do pokrycia kosztów związanych z obowiązkami świadczenia usług publicznych. W przypadku poważnych i nieprzewidywanych okoliczności (takich jak kryzys w sektorze) przedsiębiorstwo CIN musi zaakceptować ograniczone przychody lub zwiększone koszty (z wyłączeniem kosztów paliwa) wpływające na maksymalnie 3 % przewidywanych przychodów/kosztów i w każdym wypadku musi zaakceptować ograniczone przychody lub zwiększone koszty w pierwszym roku każdego trzyletniego okresu operacyjnego (zob. motyw 107). Przedsiębiorstwo CIN zauważyło również, że parametry ekonomiczne, na podstawie których ustalono rekompensatę, określono z uwzględnieniem sytuacji rynkowej z 2009 r. Zdaniem przedsiębiorstwa CIN od tamtej pory liczba przewożonych pasażerów spadła, a koszty (np. opłaty i wydatki portowe, koszty ubezpieczenia i utrzymania) wzrosły. Z tych powodów przedsiębiorstwo CIN uważa, że otrzymywana przez nie premia z tytułu ryzyka nie może prowadzić do nadwyżki rekompensaty i że w związku z tym spełniono trzecie kryterium określone w wyroku w sprawie Altmark.

- (245) Jeżeli chodzi o wątpliwości Komisji dotyczące czwartego kryterium określonego w wyroku w sprawie Altmark, przedsiębiorstwo CIN zauważa, co następuje. Postępowanie o udzielenie zamówienia dotyczyła wyłącznie aktywów przedsiębiorstwa absolutnie niezbędnych do wypełniania obowiązków świadczenia usług publicznych przewidzianych w nowej umowie (a nie całego przedsiębiorstwa, jak zasugerowano w decyzji z 2012 r.). Zdaniem przedsiębiorstwa CIN postępowanie przeprowadzono w ramach przejrzystej, bezwarunkowej i niedyskryminującego postępowania o udzielenie zamówienia, które umożliwiło osiągnięcie najlepszej możliwej ceny sprzedaży. Przedsiębiorstwo CIN uważa, że pozwoliło to zwycięskiemu oferentowi na wypełnianie obowiązków świadczenia usług publicznych określonych w nowej umowie w jak najefektywniejszy sposób przy wykorzystaniu (wyłącznie) aktywów niezbędnych i koniecznych do świadczenia takich usług. Ponadto przedsiębiorstwo CIN nie zgadza się z opinią Komisji, zgodnie z którą ewentualni oferenci już dysponujący własnymi jednostkami pływającymi i załogami mogliby świadczyć przedmiotową usługę niższym kosztem. W tym przedmiocie przedsiębiorstwo CIN odnotowuje, że tacy operatorzy normalnie korzystaliby ze wspomnianych statków w celu świadczenia swoich własnych usług i że statki te nie byłyby w związku z tym dostępne na potrzeby świadczenia dodatkowych usług, takich jak usługi będące przedmiotem przetargu, tym bardziej że zgodnie z nową umową obowiązują ścisłe ograniczenia dotyczące zdolności przewozowej jednostek pływających oraz częstotliwości usług. Ze wszystkich powyższych powodów przedsiębiorstwo CIN stwierdza, że czwarte kryterium określone w wyroku w sprawie Altmark również zostało spełnione.
- (246) Mimo iż przedsiębiorstwo CIN uważa, że rekompensata wypłacona na podstawie nowej umowy nie stanowi pomocy państwa, w trosce o kompletność informacji przedsiębiorstwo odpowiedziało również na wątpliwości Komisji dotyczące zgodności rekompensaty z rynkiem wewnętrznym. W szczególności przedsiębiorstwo CIN zauważyło, że przedmiotowy środek – w zakresie, w jakim stanowiłby pomoc państwa – spełniałby warunki przewidziane w decyzji w sprawie UOIG z 2011 r. W tym zakresie przedsiębiorstwo CIN zauważa, że okres obowiązywania nowej umowy wynosi mniej niż dziesięć lat – zgodnie z art. 2 ust. 2 decyzji w sprawie UOIG z 2011 r. Ponadto ze wszystkich tras, na których świadczy się usługi na podstawie nowej umowy (w stosownych przypadkach wyłącznie poza sezonem), w latach 2010–2011 (w dwóch latach poprzedzających powierzenie) miałyby skorzystać mniej niż 300 000 pasażerów, przez co trasy te byłyby zgodne z art. 2 ust. 1 lit. d) decyzji w sprawie UOIG z 2011 r. Dodatkowo przedsiębiorstwo CIN odnosi się do swojej odpowiedzi dotyczącej pierwszego i trzeciego kryterium określonego w wyroku w sprawie Altmark, aby ustosunkować się do wątpliwości Komisji dotyczących tego, czy usługa jest faktycznie świadczona w ogólnym interesie gospodarczym, oraz proporcjonalności przyznanej rekompensaty.

5.2.7. W sprawie (braku) ciągłości gospodarczej między przedsiębiorstwem Tirrenia a przedsiębiorstwem CIN

- (247) Przedsiębiorstwo CIN zauważa, że Komisja w zasadzie wprowadziła pojęcie ciągłości gospodarczej między dwoma przedsiębiorstwami na potrzeby pomocy państwa, odnosząc się do konkretnych przypadków, w których przedsiębiorstwa korzystające z pomocy przeniosły przynoszącą zysk część działalności do innych przedsiębiorstw, które posiadały lub kontrolowały, nawet w sposób pośredni. W świetle powyższego przedsiębiorstwo CIN uważa, że prywatyzacja oddziały przedsiębiorstwa Tirrenia w całości wykracza poza zakres tego kryterium, ponieważ nie istnieją żadne korporacyjne ani innego rodzaju powiązania między przedsiębiorstwem Tirrenia (oraz była grupą Tirrenia ogółem) a przedsiębiorstwem CIN.
- (248) Dodatkowo przedsiębiorstwo CIN zauważa, że w kilku przypadkach – co prawda nielicznych i dyskusyjnych – Komisja miałaby zastosować kryterium ciągłości gospodarczej również w odniesieniu do przeniesienia aktywów lub przedsiębiorstw między niezależnymi podmiotami niemającymi żadnych powiązań udziałowych. Niemniej nawet jeżeli wspomniane kryterium należało zastosować w przedmiotowej sprawie (z czym przedsiębiorstwo CIN się nie zgadza), przedsiębiorstwo CIN argumentuje, że z wymienionych poniżej powodów nie stwierdzono by ciągłości gospodarczej.

⁽⁸⁴⁾ Przedsiębiorstwo CIN twierdzi, że ryzyko to jest szczególnie istotne, ponieważ przedsiębiorstwu nie przysługują prawa wyłączne, wobec czego nie ma pewności świadczenia usług na zasadzie wyłączności.

(249) Po pierwsze, między przedsiębiorstwem CIN a przedsiębiorstwem Fintecna, jedynym właścicielem przedsiębiorstwa Tirrenia, które w pełni należy do włoskiego ministerstwa gospodarki i finansów, nie ma żadnych powiązań osobowych ani korporacyjnych. Po drugie, przedmiot sprzedaży obejmuje wyłącznie te aktywa i umowy, które są z funkcjonalnego punktu widzenia niezbędne do świadczenia usługi publicznej. Po trzecie, kryterium udzielenia zamówienia była najwyższa cena. Po czwarte, nabycie oddziału przedsiębiorstwa Tirrenia przez przedsiębiorstwo CIN uznaje się za stanowiące element określonej „logiki biznesowej” i oparte na biznesplanie, którego założenia różnią się od założeń biznesplanu przedsiębiorstwa Tirrenia. W szczególności przedsiębiorstwo CIN ma zamiar realizować szeroko zakrojony plan polegający na przywróceniu rentowności oddziału przedsiębiorstwa Tirrenia. Ponadto nie doszło do automatycznego przeniesienia pracowników do przedsiębiorstwa CIN ani do utrzymania praw nabytych przez pracowników, a jedynie przedsiębiorstwo CIN jest zobowiązane do utrzymania przez okres dwóch lat poziomów zatrudnienia koniecznych do wypełniania obowiązków świadczenia usług publicznych.

5.2.8. Kolejne uwagi przedstawione przez przedsiębiorstwo CIN

(250) Na żądanie Komisji przedsiębiorstwo CIN przekazało szczegółowe dane dotyczące tras obsługiwanych przez nie w okresie od dnia 20 lipca 2012 r. do dnia 31 grudnia 2012 r. zarówno w ramach systemu świadczenia usług publicznych, jak i w ramach działalności prywatnej. Przekazano między innymi następujące dane:

- 1) okres, w którym dana trasa jest obsługiwana (np. sezon lub poza sezonem, cały rok);
- 2) nazwę i pojemność jednostki pływającej lub jednostek pływających wykorzystywanych do obsługi danej trasy;
- 3) średnią liczbę pasażerów na kurs;
- 4) średnią wielkość ładunku (w tonach) na kurs;
- 5) średnie całkowite przychody na kurs (w EUR);
- 6) średnią liczbę pracowników na kurs ⁽⁸⁵⁾.

(251) Dodatkowo przedsiębiorstwo CIN przekazało również wykaz tras, w odniesieniu do których spoczywał na nim obowiązek świadczenia usługi publicznej, w tym zakres tego obowiązku pod względem okresu roku, oraz minimalną pojemność brutto statku lub statków wykorzystywanych na poszczególnych trasach. Ponadto przedsiębiorstwo CIN ponownie podkreśliło niektóre spośród argumentów przytoczonych w jego odpowiedzi z dnia 1 marca 2012 r. na decyzję z 2011 r., w szczególności w odniesieniu do procedury prywatyzacji, twierdząc, że okoliczności sprawy świadczyły o tym, że nie udzielono mu korzyści wskutek połączenia obowiązków świadczenia usług publicznych z aktywami niezbędnymi do ich wypełniania oraz że nie zastosowano żadnych warunków, które wpłynęłyby niekorzystnie na cenę sprzedaży ⁽⁸⁶⁾.

5.3. Uwagi przedsiębiorstwa Pan Med

(252) W odpowiedzi na decyzję z 2011 r. przedsiębiorstwo Pan Med podniosło zarzut, że konkurenci świadczą codzienne usługi na trasach Genua–Porto Torres i Neapol–Palermo mimo twierdzeń Włoch dotyczących tego, że żaden konkurent przedsiębiorstwa Tirrenia nie świadczy podobnych usług pod względem częstotliwości i ciągłości.

(253) W szczególności zdaniem przedsiębiorstwa Pan Med przedsiębiorstwo Grandi Navi Veloci obsługuje trasę Genua–Porto Torres od co najmniej dziesięciu lat, zaś przedsiębiorstwo SNAV obsługuje trasę Neapol–Palermo (od 2011 r., we współpracy z przedsiębiorstwem Grandi Navi Veloci). Dodatkowo przedsiębiorstwo Moby miałyby oferować połączenia na trasie Livorno–Cagliari. Wobec tego przedsiębiorstwo Tirrenia miałyby nie być jedynym operatorem świadczącym usługi na tej trasie. Ponadto przedsiębiorstwo Pan Med twierdziło, że usługi towarowe na trasach Neapol–Cagliari, Rawenna–Katania i Livorno–Cagliari nie mogą stanowić faktycznej UOIG, ponieważ nie zapewniają ciągłości terytorialnej, lecz stanowią zaledwie alternatywną trasę dla pojazdów towarowych, które w przypadku braku tych połączeń skorzystałyby z innych istniejących usług przewozu towarowego. Przedsiębiorstwo Pan Med skupia się głównie na połączeniach z Sycylią i odnosi się do alternatywnych możliwości przemierzenia Cieśniny Mesyńskiej przez pojazdy drogowe przeprawą promową. Przedsiębiorstwo Pan Med stwierdziło również, że domniemane niskie stawki za przewóz towarów stosowane przez przedsiębiorstwo Tirrenia na wspomnianych trasach stanowią barierę dla innych operatorów chcących wejść na przedmiotowy rynek.

⁽⁸⁵⁾ Informacja ta obejmowała wyłącznie liczbę członków załogi (personel pokładowy, z uwzględnieniem osób przebywających na urlopie lub niebędących na służbie), bez określenia liczby pracowników stałych i lądowych przypisanych do obsługi poszczególnych tras. Ponadto przedsiębiorstwo CIN zauważa, że mające zastosowanie przepisy zawierają szczegółowe wytyczne dotyczące czasu pracy, ochrony i bezpieczeństwa pracowników, umożliwiające zapewnienie wystarczającej liczby członków załogi oferujących odpowiednią jakość w przypadku każdego połączenia.

⁽⁸⁶⁾ Szczegółowe informacje można znaleźć w sekcjach 5.2.1, 5.2.2, 5.2.3 i 5.2.4.

- (254) W odpowiedzi na decyzję z 2012 r. przedsiębiorstwo Pan Med twierdziło, że miało zamiar rozpocząć świadczenie usług na nowych trasach, lecz podniosło zarzut, że doszło do naruszenia konkurencji przez przyznanie pomocy niezgodnej z rynkiem wewnętrznym przedsiębiorstwom należącym do byłej grupy Tirrenia oraz ich nabywcom. W poniższych motywach podsumowano uwagi przedsiębiorstwa Pan Med odnoszące się albo wyłącznie do przedsiębiorstwa Tirrenia, albo do wszystkich przedsiębiorstw należących do byłej grupy Tirrenia.
- (255) Jeżeli chodzi o pomoc na ratowanie przyznaną przedsiębiorstwom Tirrenia i Siremar, przedsiębiorstwo Pan Med argumentowało, że od dnia 28 sierpnia 2011 r. – tj. daty, do której pomoc powinna była się zakończyć – do chwili zwrotu pomocy, który nastąpił około roku i dwóch miesięcy później, oba przedsiębiorstwa korzystały z niezgodnej z prawem i nieprawidłowej pomocy na ratowanie. W szczególności pomoc na ratowanie miała nie być zgodna z Wytycznymi wspólnotowymi dotyczącymi pomocy państwa w celu ratowania i restrukturyzacji zagrożonych przedsiębiorstw i miała nie stanowić elementu kompleksowego planu restrukturyzacji. Wobec tego zdaniem przedsiębiorstwa Pan Med stanowiła ona pomoc operacyjną na rzecz przedsiębiorstw Tirrenia i Siremar.
- (256) W odniesieniu do nowych umów przedsiębiorstwo Pan Med przekazało swoje spostrzeżenia dotyczące tego, czy usługa świadczona przez przedsiębiorstwa CIN i Compagnia delle Isole („CdI”) stanowi faktyczną UOIG. Przedsiębiorstwo Pan Med argumentowało, że ani potrzeby w stosownych obszarach związanych z mobilnością społeczności lokalnych, ani potrzeby związane ze wzrostem gospodarczym nie mogły dłużej uzasadniać rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych wpłacanej na rzecz tych operatorów. Przedsiębiorstwo Pan Med wskazało, że celu polegającego na zapewnieniu ciągłości terytorialnej nie powinno się osiągać za pomocą arbitralnie wybranych pakietów usług świadczonych na określonych trasach, które w przedmiotowym przypadku wydawały się nie odzwierciedlać ogólnego interesu gospodarczego.
- (257) Pismo zawierało również przygotowane przez przedsiębiorstwo Pan Med podsumowanie stanu konkurencji na trasach kabotażu morskiego obsługiwanych w ramach systemu świadczenia usług publicznych przez przedsiębiorstwa CIN i CdI. Na podstawie tego zestawienia przedsiębiorstwo Pan Med stwierdziło, że wiele spośród tych tras ⁽⁸⁷⁾ obsługują konkurencyjni operatorzy, którzy – jego zdaniem – świadczyliby porównywalne usługi. Wskazywałoby to na to, że przedmiotowy rynek jest faktycznie wypełniać obowiązki świadczenia usług publicznych, które powierzono przedsiębiorstwom CIN i CdI. Ponadto przedsiębiorstwo Pan Med zwróciło uwagę na fakt, że w przypadku niektórych tras przedsiębiorstwo CIN otrzymuje rekompensatę wyłącznie za usługi świadczone poza sezonem, natomiast w sezonie może swobodnie określać swoje taryfy. Przedsiębiorstwo Pan Med jest zdania, że doprowadzi to do nienależnego subsydiowania skrośnego z wykorzystaniem środków publicznych.
- (258) Przedsiębiorstwo Pan Med poinformowało również, że wyspę Sycylii obsługuje obecnie adekwatna liczba sześciu portów lotniczych ⁽⁸⁸⁾. W szczególności połączenia lotnicze między regionem Sycylii a Włochami kontynentalnymi są (i) porównywalne pod względem częstotliwości, ciągłości i regularności do usług transportu morskiego objętych rekompensatą z tytułu świadczenia usług publicznych; oraz (ii) wystarczające do zapewnienia mobilności społeczności lokalnych. Jeżeli chodzi o argument dotyczący wzrostu gospodarczego, przedsiębiorstwo Pan Med podkreśliło, że większość transportu towarowego we Włoszech odbywa się w ramach transportu drogowego, a połączenia z Sycylią przez Cieśninę Mesyńską są dobrze rozwinięte. Ponadto wiele spośród połączeń morskich, na które przyznano dotacje, nie stanowią połączeń z regionów oddalonych lub do takich regionów.
- (259) W uzupełnieniu powyższego przedsiębiorstwo Pan Med argumentuje, że rekompensata z tytułu świadczenia usług publicznych pozwala operatorom na uzyskanie dochodów wykraczających poza uzasadniony poziom, przez co nie spełnia trzeciego kryterium określonego w wyroku w sprawie Altmark. Przedsiębiorstwo Pan Med podało przykład wyliczenia kosztów i przychodów na trasie Rawenna–Katania w 2010 r., która miała doprowadzić do zysku w wysokości 8,3 mln EUR ⁽⁸⁹⁾, co oznaczałoby nadwyżkę rekompensaty na rzecz obsługującego ją operatora, tj. przedsiębiorstwa Tirrenia. Przedsiębiorstwo Pan Med utrzymuje również, że premia z tytułu ryzyka wynosząca 6,5 % zgodnie z dyrektywą CIPE jest nieuzasadniona, biorąc pod uwagę fakt, że przedsiębiorstwo CIN nie ponosi żadnego ryzyka biznesowego.
- (260) Przedsiębiorstwo Pan Med następnie wyszczególniło szereg nowych tras, na których miało zamiar świadczyć usługi, w tym trasę Augusta–Rawenna. Przedsiębiorstwo Pan Med twierdziło, że w taki sposób oferowałyby ciągłą obsługę wzdłuż korytarza na Morzu Adriatyckim prowadzącego do Sycylii i z Sycylii, zapewniając większą zdolność przewozową w przypadku towarów oraz bardziej kompleksowe połączenia z Włochami kontynentalnymi. W związku z tym przedsiębiorstwo twierdziło, że mechanizmy rynkowe są wystarczające do świadczenia UOIG powierzonych przedsiębiorstwu CIN na trasie Rawenna–Katania. Przedsiębiorstwo Pan Med między innymi wysunęło podobny argument odniesieniu do planowanej przez nie trasy Gaeta–Termini Imerese, która stanowiłaby konkurencję dla trasy Neapol–Palermo obsługiwanej przez przedsiębiorstwo CIN.

⁽⁸⁷⁾ W szczególności przedsiębiorstwo Pan Med wspomniało o tym, że przedsiębiorstwo Grimaldi świadczy usługi przewozu towarowego na trasach Rawenna–Katania, Salerno–Cagliari, Palermo–Cagliari i Trapani–Cagliari. Według przedsiębiorstwa Pan Med przedsiębiorstwa Moby i Sardinia Ferries sezonowo obsługują trasę Civitavecchia–Olbia, natomiast przedsiębiorstwo Moby ma obsługiwać trasę Genua–Olbia przez cały rok. Przedsiębiorstwo Pan Med jest zdania, że przedsiębiorstwo Moby zapewnia również cotygodniowe połączenie na trasie Civitavecchia–Arbatax.

⁽⁸⁸⁾ Porty lotnicze w Palermo, Katanii, Ragusie i Trapani, a także port lotniczy Lampedusa i Pantelleria.

⁽⁸⁹⁾ W niniejszej decyzji Komisja nie dokona dalszej oceny tego bezpodstawnego twierdzenia, ponieważ księgi analityczne dostarczone przez władze włoskie wykazują, że w 2010 r. na tej trasie przedsiębiorstwo Tirrenia odnotowało stratę.

- (261) W odniesieniu do odroczenia płatności ceny zakupu oddziału przedsiębiorstwa Tirrenia przedsiębiorstwo Pan Med zauważa, że możliwości płatności rozłożonej na raty nie określono w zaproszeniu do wyrażenia zainteresowania kupnem oddziału przedsiębiorstwa Tirrenia ani nie ogłosili jej komisarz nadzwyczajny przedsiębiorstwa Tirrenia ani jego doradca lub doradcy. Przedsiębiorstwo Pan Med utrzymuje, że jeżeli miałoby świadomość możliwości zapłaty ceny w ratach, poważnie rozważyłoby zakup oddziału przedsiębiorstwa Tirrenia. Dodatkowo przedsiębiorstwo Pan Med wskazuje, że poinformowało również przedsiębiorstwo Tirrenia pod zarządem nadzwyczajnym o swoim zainteresowaniu kupnem samego oddziału Adriatica przedsiębiorstwa Tirrenia, lecz nie otrzymało żadnej odpowiedzi.
- (262) Ponadto w odpowiedzi na decyzję z 2012 r. przedsiębiorstwo Pan Med argumentowało we wnioskach, że jego zdaniem między przedsiębiorstwem Tirrenia a przedsiębiorstwem CIN występuje ciągłość gospodarcza. Z tego powodu przedsiębiorstwo Pan Med uważa, że przedsiębiorstwo CIN musi zwrócić pomoc potencjalnie niezgodną z rynkiem wewnętrznym.

5.4. Uwagi przedsiębiorstwa Grandi Navi Veloci

- (263) Przedsiębiorstwo Grandi Navi Veloci zgłosiło uwagi dotyczące następujących kwestii: (i) domniemanego naruszenia art. 4 rozporządzenia w sprawie kabotażu morskiego; (ii) rocznej rekompensaty z tytułu obowiązków świadczenia usługi publicznej; (iii) prywatyzacji oddziałów przedsiębiorstw Tirrenia i Siremar; (iv) pierwszeństwa przybijania do nabrzeża przyznanego przedsiębiorstwu Saremar; (v) innych środków pomocy przyznanych w kontekście prywatyzacji; (vi) niezgodności z prawem przyznanej już pomocy oraz konieczności zawieszenia i tymczasowego odzyskania pomocy⁽⁹⁰⁾. Większość z tych uwag odnosi się wyłącznie do konkretnego przypadku przedsiębiorstwa Saremar, którego niniejsza decyzja nie dotyczy. W kolejnych motywach podsumowano najistotniejsze uwagi z punktu widzenia niniejszej decyzji.
- (264) W kwestii prywatyzacji oddziałów przedsiębiorstw Tirrenia i Siremar przedsiębiorstwo Grandi Navi Veloci zgodziło się ze wstępną oceną Komisji wyrażoną w decyzji z 2011 r., zgodnie z którą procedura nie była w wystarczającym stopniu przejrzysta i bezwarunkowa, aby wykluczyć istnienie pomocy. Dodatkowo przedsiębiorstwo argumentowało, że władze włoskie bezterminowo opóźniały prywatyzację przedsiębiorstw należących do grupy Tirrenia mimo zapewnień, których miano udzielić Komisji na przestrzeni lat i które sformalizowano w decyzji z 2001 r. (w motywach 4 i 12) oraz w decyzji z 2004 r. (w motywach 5 i 45). Przedsiębiorstwo stwierdziło, że możliwość przyszłej prywatyzacji wykorzystano jako kartę przetargową w stosunku do Komisji w celu umożliwienia wypłaty rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych na rzecz przedsiębiorstw należących do grupy Tirrenia do 2008 r.
- (265) Jeżeli chodzi o pierwszeństwo przybijania do nabrzeża, przedsiębiorstwo zacytowało dwie decyzje (*segnalazioni*) wydane przez AGCM, zgodnie z którymi takie pierwszeństwo może mieć negatywny wpływ na konkurencję, w szczególności wówczas, gdy beneficjentowi przysługuje wyłączne prawo do tych miejsc przybijania do nabrzeża, które są najbardziej wartościowe z ekonomicznego punktu widzenia. Przedsiębiorstwo nie podważyło wstępnej opinii Komisji, zgodnie z którą środek nie stanowi pomocy państwa, ponieważ nie doszło do utraty zasobów państwowych. Przedsiębiorstwo Grandi Navi Veloci argumentowało jednak, że przeniesienie pierwszeństwa przybijania do nabrzeża na nowych właścicieli przedsiębiorstw należących do byłej grupy Tirrenia zgodnie z art. 19-ter ust. 21 ustawy z 2009 r. stanowi samo w sobie naruszenie art. 4 rozporządzenia w sprawie kabotażu morskiego.
- (266) Na żądanie Komisji przedsiębiorstwo GNV przedstawiło również szczegółowe dane dotyczące jego działalności na trasach obsługiwanych przez przedsiębiorstwa Tirrenia/CIN w ramach systemu świadczenia usług publicznych. W szczególności przedsiębiorstwo GNV wyjaśniło, że poniższe trasy obsługiwało we wskazanych okresach:
- Genua–Porto Torres: przez cały rok w latach 2009 i 2010, w okresie od dnia 1 stycznia 2011 r. do dnia 5 listopada 2011 r. oraz w okresie od dnia 30 marca 2012 r. do dnia 16 września 2012 r.,
 - Genua–Olbia (wyłącznie w sezonie): w okresach od dnia 22 maja 2009 r. do dnia 5 października 2009 r., od dnia 28 maja 2010 r. do dnia 3 października 2010 r., od dnia 27 maja 2011 r. do dnia 18 września 2011 r. oraz od dnia 1 czerwca 2012 r. do dnia 15 września 2012 r.,
 - Neapol–Palermo: nie obsługiwało tej trasy w latach 2009 i 2010, lecz obsługiwało ją od maja do grudnia w 2011 r. oraz przez cały rok w 2012 r.
- (267) W odniesieniu do trasy Genua–Porto Torres przedsiębiorstwo GNV wskazało, że ograniczyło świadczone usługi (w tym ich częstotliwość) po wejściu na rynek przedsiębiorstwa Saremar w 2012 r. W 2012 r. przedsiębiorstwo GNV rozpoczęło obsługę dwóch połączeń na dobę (jednego połączenia nocnego i jednego połączenia dziennego) na trasie Neapol–Palermo przez cały rok. Przedsiębiorstwo GNV stwierdziło, że świadczone przez nie usługi na tej trasie stanowią odpowiednik usług świadczonych przez przedsiębiorstwa Tirrenia/CIN. Z odpowiedzi przedsiębiorstwa GNV wynikało również, że na trasie Neapol–Palermo wykorzystywało następujące statki: SNAV Sardegna (zbudowany w 1989 r.), SNAV Campania (zbudowany w 1974 r.), SNAV Lazio (zbudowany w 1989 r.) i wyłącznie w 2011 r. również Finn Forest (zbudowany w 1978 r.).

⁽⁹⁰⁾ Zgodnie z art. 11 rozporządzenia Rady (WE) nr 659/1999 z dnia 22 marca 1999 r. ustanawiającego szczegółowe zasady stosowania art. 93 Traktatu WE (Dz.U. L 83 z 27.3.1999, s. 1).

6. UWAGI PRZEDSTAWIONE PRZEZ PRZEDSIĘBIORSTWO GRIMALDI

- (268) Przedsiębiorstwo Grimaldi kilkakrotnie przedstawiło uwagi, za każdym razem dokonując tego po upływie terminów proceduralnych wyznaczonych na zgłoszenie uwag dotyczących decyzji z 2011 r. i decyzji z 2012 r. przez zainteresowane osoby trzecie. Żadnych z tych uwag nie przedstawiono na obowiązkowym formularzu skargi, o którym mowa w art. 24 ust. 2 rozporządzenia Rady (UE) 2015/1589 ⁽⁹¹⁾. W poniższych sekcjach Komisja podsumuje jednak te uwagi, a w sekcji 7.4 udzieli na nie odpowiedzi.

6.1. Pierwsze przedstawione informacje (luty 2016 r.)

- (269) W dniu 12 lutego 2016 r. przedsiębiorstwo Grimaldi przedstawiło Komisji swoje uwagi dotyczące zarówno rekompensaty przyznanej przedsiębiorstwu CIN na podstawie nowej umowy, jak i domniemanego nadużycia pozycji dominującej (o którym mowa w art. 102 TFUE), nie dostarczając jednak żadnej dokumentacji potwierdzającej. Pismo zaadresowano również do AGCM. Poniżej podsumowano najistotniejsze uwagi z punktu widzenia niniejszej decyzji.
- (270) W części pisma dotyczącej pomocy państwa przedsiębiorstwo Grimaldi argumentowało, że przedsiębiorstwo CIN otrzyma nadwyżkę rekompensaty z tytułu wypełniania domniemanych obowiązków świadczenia usług publicznych. Przedsiębiorstwo Grimaldi wysunęło następujące argumenty.
- (271) Po pierwsze, stałą kwotę rekompensaty obliczono na podstawie założeń dotyczących kosztów, w szczególności kosztów paliwa, które – zdaniem przedsiębiorstwa – były nieaktualne i błędne. Ścisłej rzecz biorąc, przedsiębiorstwo Grimaldi stwierdziło, że w praktyce koszty paliwa, które stanowiły około 30 % kosztów transportu, drastycznie spadły między 2012 r. a 2016 r., wobec czego jego zdaniem należało odpowiednio skorygować (tj. obniżyć) rekompensatę ⁽⁹²⁾.
- (272) Po drugie, przedsiębiorstwo Grimaldi stwierdziło również, że wiele agresywnych akcji marketingowych i obniżek oferowanych przez przedsiębiorstwo CIN było możliwych wyłącznie wskutek nadwyżki rekompensaty wynikającej z nowej umowy. W szczególności przedsiębiorstwo Grimaldi podkreśliło, że w lutym 2016 r. przedsiębiorstwa CIN i Moby wprowadziły dwie identyczne oferty promocyjne, co miało sugerować, że zarówno przedsiębiorstwo CIN, jak i przedsiębiorstwo Moby w zasadzie prowadziły działalność zgodnie ze zintegrowaną strategią biznesową oraz że przedsiębiorstwo CIN dokonywało subsydiowania skrótnego między domniemaną nadwyżką rekompensaty wynikającą z nowej umowy a ofertami i promocjami przedsiębiorstwa Moby.
- (273) Po trzecie, przedsiębiorstwo Grimaldi zauważyło, że w przypadku niektórych spośród tras objętych nową umową przedsiębiorstwo CIN było faktycznie monopolistą, podczas gdy w przypadku innych tras jego głównym konkurentem było przedsiębiorstwo Moby. Dlatego też przedsiębiorstwo Grimaldi argumentuje, że wskutek przejścia przez przedsiębiorstwo Onorato Partecipazioni wyłącznej kontroli zarówno nad przedsiębiorstwem CIN, jak i nad przedsiębiorstwem Moby – dozwolonego na podstawie wydanej przez AGCM decyzji nr 25773 – dla przedsiębiorstwa CIN de facto przestała istnieć konkurencja na trasach, na których wcześniej jego jedynym konkurentem było przedsiębiorstwo Moby. Wobec tego zdaniem przedsiębiorstwa Grimaldi premię z tytułu ryzyka uwzględnioną w wycieszeniu kwoty rekompensaty przyznanej przedsiębiorstwu CIN na podstawie nowej umowy należałoby obniżyć, ponieważ miała ona stanowić wynagrodzenie z tytułu dodatkowego ryzyka ponoszonego przez przedsiębiorstwo CIN na trasach, na których nie wypełniało ono obowiązku świadczenia usługi publicznej na zasadzie wyłączności. Dodatkowo przedsiębiorstwo Grimaldi podkreśliło, że w pkt 47 i 56 wydanej przez AGCM decyzji nr 25773 fakt, iż przedsiębiorstwo CIN otrzymuje „znaczne dotacje publiczne” wskutek spoczywających na nim obowiązków świadczenia usług publicznych, uznano za stwarzający barierę wejścia przez ewentualnych konkurentów na rynki, na których koncentracja przedsiębiorstwa CIN i przedsiębiorstwa Moby faktycznie prowadziła do powstania pozycji dominującej na granicy monopolu ⁽⁹³⁾.
- (274) Przedsiębiorstwo Grimaldi uznało również, że na co najmniej niektórych trasach, na których występowała konkurencja, nie było realnego zapotrzebowania na UOIG, w szczególności na trasach Genua–Olbia i Civitavecchia–Olbia, które obsługiwało również przedsiębiorstwo Moby. Zdaniem przedsiębiorstwa Grimaldi sugerowałoby to, że wspólne obsługiwane tych dwóch tras przez przedsiębiorstwo CIN i przedsiębiorstwo Moby zapewniało wystarczającą stabilność, aby zakwestionować zapotrzebowanie na UOIG, przynajmniej w odnośnych latach.
- (275) Jeżeli chodzi o domniemane nadużycie pozycji dominującej, przedsiębiorstwo Grimaldi wskazuje na kilka noszących znamiona nadużycia i działania odwetowego praktyk, których miały dopuścić się przedsiębiorstwa CIN i Moby w stosunku do ich klientów prowadzących działalność w sektorze transportu, którzy zaczęli korzystać z usług konkurentów przedsiębiorstw Moby i CIN na kilku trasach. Przedsiębiorstwo Grimaldi zauważa również, że domniemana nadmierna rekompensata przyznana przedsiębiorstwu CIN na podstawie nowej umowy zapewniła mu środki finansowe umożliwiające zaangażowanie się w praktyki ograniczające skierowane przeciwko potencjalnym nowym uczestnikom rynku.

⁽⁹¹⁾ Rozporządzenie Rady (UE) 2015/1589 z dnia 13 lipca 2015 r. ustanawiające szczegółowe zasady stosowania art. 108 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (Dz.U. L 248 z 24.9.2015, s. 9).

⁽⁹²⁾ Dodatkowo przedsiębiorstwo Grimaldi zauważa, że ponieważ przegląd równowagi gospodarczej i finansowej nowej umowy odbywa się jedynie raz na trzy lata i – zdaniem przedsiębiorstwa – na zasadzie dobrowolności, przy ustalaniu kwoty rekompensaty w zasadzie nie ma możliwości uwzględnienia zmian kosztów paliwa.

⁽⁹³⁾ Kwestię tę bardziej szczegółowo rozwinął AGCM w pkt 198–207 decyzji nr 27 053. Więcej szczegółowych informacji zawiera sekcja 6.2.

- (276) Ponadto przedsiębiorstwo Grimaldi argumentowało, że pomoc przyznana przedsiębiorstwu CIN jest niezgodna z prawem, ponieważ Włochy nie przestrzegały klauzuli zawieszającej przewidzianej w art. 108 ust. 3 TFUE, oraz zasugerowało, że Komisja powinna przyjąć decyzję nakazującą Włochom zawieszenie wypłaty pomocy oraz tymczasowe odzyskanie pomocy (co najmniej części związanej z domniemaną nadwyżką rekompensaty) zgodnie z art. 13 rozporządzenia (UE) 2015/1589.

6.2. Decyzja AGCM nr 27053 z dnia 28 marca 2018 r.

- (277) W dniu 28 marca 2018 r. AGCM wydał decyzję nr 27053 – również w odpowiedzi na pismo wystosowane przez przedsiębiorstwo Grimaldi (zob. motyw 269) – zgodnie z którą między dniem 28 września 2015 r. a datą wydania decyzji (tj. dniem 28 lutego 2018 r.) zarówno przedsiębiorstwo CIN, jak i przedsiębiorstwo Moby nadużyły swojej pozycji dominującej, o której mowa w art. 102 lit. b) TFUE na kilku trasach towarowych i mieszanych między Włochami kontynentalnymi a Sardinia, w tym na następujących trasach:
- 1) Genua–Porto Torres;
 - 2) Olbia–Genua;
 - 3) Olbia–Civitavecchia;
 - 4) Livorno–Cagliari;
 - 5) Cagliari–Civitavecchia.
- (278) Do zachowania antykonkurencyjnego doszło na pięciu wyżej wymienionych trasach objętych nową umową w czasie obowiązywania odnośnych obowiązków świadczenia usług publicznych. Zachowanie to obejmowało odmowę dostępu do statków dostawcom usług transportowych, w tym usług transportu łątno psujących się towarów. Za to naruszenie reguł konkurencji przedsiębiorstwo CIN i przedsiębiorstwo Moby musiały zapłacić grzywnę w wysokości 29 202 673,73 EUR.
- (279) Wydaną przez AGCM decyzję nr 27 053 zaskarżono do regionalnego sądu administracyjnego (Tribunale Amministrativo Regionale – TAR), wskutek czego grzywnę zawieszono. W dniu 4 czerwca 2019 r. TAR wydał wyrok nr 7175/2019 częściowo uchylający decyzję nr 27 053 wydaną przez AGCM i nakazujący AGCM wznowienie postępowania i ponowne wyliczenie grzywny.

6.3. Drugie uwagi (maj 2018 r.)

- (280) W dniu 29 maja 2018 r. przedsiębiorstwo Grimaldi po raz drugi przedstawiło Komisji swoje uwagi, w dużej mierze oparte na decyzji nr 27053 wydanej przez AGCM, powtarzając twierdzenia wysunięte już w ramach pierwszych uwag i przedstawiając pewne dodatkowe argumenty na ich poparcie, które podsumowano poniżej.
- (281) Po pierwsze, jeżeli chodzi o domniemaną nadwyżkę rekompensaty przyznaną na mocy nowej umowy, przedsiębiorstwo Grimaldi poinformowało, że włoskie ministerstwo transportu miało skrytykować praktykę opisaną w motywie 272, ponieważ istniało ryzyko, że stanowiłaby ona zagrożenie dla stabilności finansowej nowej umowy, i ponieważ opierała się ona na domniemanym niestosownym braku rozdziału kosztów i przychodów obu przedsiębiorstw. Na tej podstawie przedsiębiorstwo Grimaldi uznało również, że przedsiębiorstwo CIN nie respektowało wymaganego rozdziału rachunkowości.
- (282) Po drugie, jeżeli chodzi o istnienie faktycznej UOIG, przedsiębiorstwo Grimaldi argumentowało, że niektóre trasy objęte obowiązkami świadczenia usług publicznych obsługuje kilku operatorów, co stawia pod znakiem zapytania istnienie faktycznej UOIG. W szczególności przedsiębiorstwo Grimaldi argumentowało, że przedsiębiorstwa Moby, GNV, Forship, Grendi oraz samo przedsiębiorstwo Grimaldi obsługują – w różnych okresach roku – trasy, które można uznać za odpowiedniki tras obsługiwanych przez przedsiębiorstwo CIN na podstawie nowej umowy (przy czym niekiedy są to połączenia realizowane do alternatywnych portów).
- (283) Dodatkowo przedsiębiorstwo Grimaldi argumentowało, że przedsiębiorstwo CIN wielokrotnie naruszyło warunki umowy. W szczególności, zgodnie z wydaną przez AGCM decyzją nr 27 053, na kilku trasach do Sardynii i z Sardynii objętych obowiązkami świadczenia usług publicznych przewoźnikom regularnie odmawiano możliwości przyjmowania pasażerów na pokład lub stosowano wobec nich niekorzystne warunki rynkowe w celu zniechęcenia nowych uczestników do wchodzenia na rynek na niektórych spośród tych tras, w tym wobec samego przedsiębiorstwa Grimaldi oraz przedsiębiorstwa Grendi. Niezależnie od nadużycia pozycji dominującej przedsiębiorstwo Grimaldi uznało, że pokazuje to, iż przedsiębiorstwo CIN de facto nie świadczy faktycznej UOIG, przynajmniej jeżeli chodzi o transport towarowy, ponieważ nie zapewniło ono żadnej ciągłości terytorialnej wspomnianym przewoźnikom. Przedsiębiorstwo Grimaldi jest zadania, że przedsiębiorstwo CIN wręcz wykorzystuje rekompensatę z tytułu świadczenia usług publicznych w celu nadużycia pozycji dominującej wraz z przedsiębiorstwem Moby.

- (284) Po trzecie, przedsiębiorstwo Grimaldi stwierdziło, że opóźnienie płatności pierwszej transzy ceny odroczonej za oddział przedsiębiorstwa Tirrenia wynoszącej 55 mln EUR stanowi kolejną korzyść przyznaną na rzecz przedsiębiorstwa CIN (zob. motyw 88 lit. b)).

6.4. Trzecie uwagi (wrzesień 2018 r.)

- (285) W dniu 18 września 2018 r. przedsiębiorstwo Grimaldi przedstawiło kolejne uwagi skierowane do włoskiego ministerstwa transportu, AGCM oraz Komisji. Przedsiębiorstwo Grimaldi poinformowało wówczas ministerstwo transportu oraz AGCM o planowanym połączeniu przedsiębiorstwa CIN z przedsiębiorstwem Moby i zwróciło się w prośbę do władz włoskich o podjęcie działań w ramach ich kompetencji. Grupa Moby ogłosiła wyżej wspomniane połączenie w swoim półrocznym sprawozdaniu z dnia 30 czerwca 2018 r., podając, że stosowny dokument miał zostać podpisany do listopada 2018 r., a połączenie miało stać się skuteczne z dniem 1 stycznia 2018 r. (zob. motyw 83).
- (286) Przedsiębiorstwo Grimaldi argumentowało, że połączenie byłoby sprzeczne z decyzją AGCM z dnia 23 września 2013 r., w której stwierdzono, że połączenie przedsiębiorstwa Moby z przedsiębiorstwem CIN miało naruszać spoczywające na przedsiębiorstwie CIN obowiązki „rozdziálu przedsiębiorstw” wynikające z art. 8 ust. 2-bis ustawy nr 287/90 (wprowadzonego art. 11 ust. 3 ustawy 57/2001) ⁽⁹⁴⁾. Zgodnie z tym przepisem UOIG i usług w ramach komercyjnej działalności gospodarczej nie może świadczyć to samo przedsiębiorstwo, lecz powinny je świadczyć odrębne przedsiębiorstwa (nawet jeżeli należą do tej samej grupy). Z tego powodu przedsiębiorstwo Grimaldi zwróciło się z prośbą do AGCM o podjęcie działań w celu nałożenia kary na oba przedsiębiorstwa na podstawie art. 8 ust. 2-sexies, w tym na podstawie wcześniejszej praktyki decyzyjnej w podobnych sprawach.
- (287) Ponadto przedsiębiorstwo Grimaldi twierdziło, że połączenie skutkowałoby naruszeniem postanowień umowy z dnia 18 lipca 2012 r. Ścisłej mówiąc, przedsiębiorstwo Grimaldi argumentowało, że połączenie prowadziłoby do naruszenia wymogu dotyczącego prowadzenia rozdzielnej rachunkowości analitycznej dotyczącej kosztów i przychodów związanych z poszczególnymi trasami objętymi usługą publiczną. Zdaniem przedsiębiorstwa Grimaldi ze względu na art. 22 nowej umowy wymóg ten należy interpretować w świetle art. 8 ust. 2-bis ustawy nr 287/90, który zawiera wymóg pełnego rozdziálu przedsiębiorstw, a nie wyłącznie rozdziálu rachunkowości. Przedsiębiorstwo Grimaldi wyraziło przekonanie, że w praktyce połączenie pozwoliłoby przedsiębiorstwu CIN na subsydiowanie skrócone komercyjnych usług świadczonych przez to przedsiębiorstwo lub przez przedsiębiorstwo Moby i uniemożliwiłoby ministerstwu przeprowadzenie prawidłowej kontroli wykorzystania dotacji publicznych.
- (288) Ponadto przedsiębiorstwo Grimaldi wezwało Komisję do zamknięcia jej formalnego postępowania wyjaśniającego.

6.5. Kolejne uwagi (październik i listopad 2018 r.)

- (289) W dniu 9 października 2018 r. przedsiębiorstwo Grimaldi przedstawiło kolejne uwagi skierowane do włoskiego ministerstwa transportu oraz AGCM, przesyłając ich kopię do informacji Komisji. W piśmie tym przedsiębiorstwo Grimaldi skupiło się na podwyżkach cen zapowiedzianych przez przedsiębiorstwa Moby i CIN, które miały rekompensować wzrost kosztów paliwa. Przedsiębiorstwo Grimaldi zauważyło, że podwyżki się większe w przypadkach, w których przedsiębiorstwo Moby/przedsiębiorstwo CIN ma działać jako monopolista (Genua–Olbia, Genua–Porto Torres), i niższe w przypadkach, w których przedsiębiorstwo Moby/przedsiębiorstwo CIN konkuruje z przedsiębiorstwem Grimaldi (Neapol–Katania, zaś przedsiębiorstwo Grimaldi obsługuje trasę Salerno–Katania). Dodatkowo przedsiębiorstwo Grimaldi zauważyło, że podwyżki cen nie są proporcjonalne do długości trasy, co powinno mieć miejsce, jeżeli ich celem byłoby istotnie pokrycie wzrostu kosztów paliwa. Z powyższych powodów przedsiębiorstwo Grimaldi wniosło o:
- zweryfikowanie przez AGCM noszącej – zdaniem Grimaldi – znamiona nadużycia i antykonkurencyjnej natury podwyżek cen przez przedsiębiorstwo Moby i przedsiębiorstwo CIN (które miały być niezgodne z wydaną przez AGCM decyzją nr 27053 z dnia 28 lutego 2018 r.);
 - wstrzymanie przez AGCM połączenia w drodze przejścia przedsiębiorstwa Moby przez przedsiębiorstwo CIN (o co wniosło już we wcześniejszym piśmie z dnia 18 września 2018 r.);
 - zweryfikowanie przez Ministerstwo Transportu zgodności podwyżek cen mających zastosowanie do przedsiębiorstwa CIN z warunkami nowej umowy.
- (290) W dniu 20 listopada 2018 r. przedsiębiorstwo Grimaldi przedstawiło kolejne uwagi skierowane do AGCM, kopię tego pisma przesyłając do włoskiego ministerstwa transportu oraz Komisji. W piśmie tym przedsiębiorstwo Grimaldi ponowiło swój wniosek do włoskiego organu ochrony konkurencji o wstrzymanie planowanego połączenia przedsiębiorstwa Moby z przedsiębiorstwem CIN. Przedsiębiorstwo Grimaldi przyznało, że połączenie to nie

⁽⁹⁴⁾ GURI nr 240 z dnia 13 października 1990 r.

wymaga wcześniejszego pozwolenia AGCM, ponieważ polega jedynie na restrukturyzacji w obrębie grupy. Przedsiębiorstwo Grimaldi podniosło jednak zarzut, zgodnie z którym brak rozdziału kosztów i przychodów związanych z UOIG i usługami komercyjnymi jedynie by się nasilił po połączeniu. Na poparcie swoich twierdzeń przedsiębiorstwo Grimaldi odniosło się do dwóch pism skierowanych do przedsiębiorstwa CIN przez ministerstwo transportu w sprawie wspólnych ofert z zakresu marketingu przedsiębiorstw CIN i Moby oraz ich potencjalnego wpływu na równowagę finansową nowej umowy.

7. OCENA

7.1. Istnienie pomocy w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE

- (291) Zgodnie z art. 107 ust. 1 TFUE „wszelka pomoc przyznawana przez państwo członkowskie lub przy użyciu zasobów państwowych w jakiegokolwiek formie, która zakłóca lub grozi zakłóceniem konkurencji poprzez sprzyjanie niektórym przedsiębiorstwom lub produkcji niektórych towarów, jest niezgodna z rynkiem wewnętrznym w zakresie, w jakim wpływa na wymianę handlową między państwami członkowskimi”.
- (292) Kryteria, o których mowa w art. 107 ust. 1 TFUE, mają charakter łączny. Aby zatem stwierdzić, że środki objęte zakresem niniejszej decyzji stanowią pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE, muszą zostać spełnione wszystkie wyżej wymienione warunki. A mianowicie środek ten powinien:
- zostać przyznany przez państwo członkowskie lub przy użyciu zasobów państwowych;
 - sprzyjać niektórym przedsiębiorstwom lub produkcji niektórych towarów;
 - zakłócać konkurencję lub grozić zakłóceniem konkurencji;
 - wpływać na stosunki handlowe pomiędzy państwami członkowskimi.
- (293) Komisja zauważa, że pierwszeństwo przybijania do nabrzeża, które ma zastosowanie wyłącznie do tras objętych usługą publiczną, jest nierozdzielnie związane ze świadczeniem UOIG przez przedsiębiorstwo Tirrenia oraz jego nabywcę, przedsiębiorstwo CIN. W związku z tym środek ten zostanie poddany ocenie łącznie z rekompensatą z tytułu świadczenia usług publicznych przyznaną tym przedsiębiorstwom (zob. sekcje 7.1.1 i 7.1.3).
- (294) Ponadto Komisja zwraca uwagę na fakt, że nową umowę między Włochami a przedsiębiorstwem CIN należy poddać ocenie łącznie z prywatyzacją oddziału przedsiębiorstwa Tirrenia (w tym z odroczeniem płatności części ceny zakupu). Przeprowadzenie takiej łącznej oceny jest właściwe, ponieważ zasadniczo Włochy przeprowadziły postępowanie o udzielenie zamówienia publicznego na usługi (tj. zawarcie nowej umowy), w ramach którego zwycięski oferent musiał nabyć od przedsiębiorstwa Tirrenia szereg aktywów (głównie statków) niezbędnych do wypełniania obowiązków świadczenia usług publicznych przewidzianych we wspomnianym zamówieniu publicznym na usługi.

7.1.1. Przedłużenie początkowej umowy między przedsiębiorstwem Tirrenia a Włochami

7.1.1.1. Zasoby państwowe

- (295) Aby środek został zakwalifikowany jako pomoc państwa, musi istnieć możliwość przypisania go państwu i musi zostać udzielony bezpośrednio lub pośrednio przy użyciu zasobów państwowych.
- (296) Państwo włoskie powierzyło przedsiębiorstwu Tirrenia obsługę tras morskich, jak określono szczegółowo w początkowej umowie, którą przedłużono. Początkowa umowa została zawarta z państwem, a wynikająca z niej rekompensata z tytułu świadczenia usług publicznych na rzecz przedsiębiorstwa Tirrenia jest wypłacana przez państwo z budżetu państwa. Rekompensatę z tytułu świadczenia usług publicznych na rzecz przedsiębiorstwa Tirrenia można zatem przypisać państwu, a jej wypłaty dokonuje się przy użyciu zasobów państwowych.
- (297) Komisja odnotowuje, że zdaniem Włoch wszyscy operatorzy promów dokonują regularnych opłat na rzecz organów portowych za przybijanie do nabrzeża, natomiast przedsiębiorstwo Tirrenia nie dokonało żadnej dodatkowej opłaty z tytułu pierwszeństwa przybijania do nabrzeża. Komisja jest jednak zdania, że co do zasady Włochy mogły podjąć decyzję o nałożeniu dodatkowej opłaty z tytułu pierwszeństwa przybijania do nabrzeża oraz że nie podejmując takiej decyzji, utraciły dochody budżetu państwa. Ponadto ponieważ pierwszeństwa przybijania do nabrzeża udzielono z mocy prawa (zob. motyw 108), można ten środek przypisać państwu.

7.1.1.2. Selektywność

- (298) Aby środek został zakwalifikowany jako pomoc państwa, musi mieć selektywny charakter. Rekompensatę z tytułu świadczenia usług publicznych za świadczenie przedmiotowych usług transportu morskiego przyznano wyłącznie przedsiębiorstwu Tirrenia, wobec czego ma ona charakter selektywny. Ponieważ pierwszeństwa przybijania do nabrzeża udzielono wyłącznie przedsiębiorstwom należącym do byłej grupy Tirrenia, w tym przedsiębiorstwu Tirrenia, jego charakter jest również selektywny.

7.1.1.3. Korzyść gospodarcza

- (299) Komisja przypomina, że w pewnych ściśle określonych okolicznościach rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych przyznane przedsiębiorstwu mogą nie stanowić korzyści gospodarczej.
- (300) W szczególności w wyroku w sprawie Altmark⁽⁹⁵⁾ Trybunał Sprawiedliwości orzekł, że w przypadku gdy środek państwowy należy uznać za rekompensatę z tytułu usług świadczonych przez przedsiębiorstwa będące beneficjentami w celu wykonania obowiązków świadczenia usług publicznych, a przedsiębiorstwa te nie uzyskują z tego tytułu faktycznych korzyści finansowych, a zatem środek taki nie skutkuje uprzywilejowaniem tych przedsiębiorstw względem przedsiębiorstw konkurencyjnych, środek ten nie wchodzi w zakres stosowania art. 107 ust. 1 TFUE.
- (301) Trybunał Sprawiedliwości orzekł jednak również jednoznacznie, że aby rekompensata z tytułu świadczenia usług publicznych nie kwalifikowała się jako pomoc państwa, konieczne jest spełnienie wszystkich czterech łącznych kryteriów („kryteria określone w wyroku w sprawie Altmark”) streszczonych poniżej:
- 1) przedsiębiorstwo będące beneficjentem powinno być rzeczywiście obciążone obowiązkami świadczenia usług publicznych i obowiązki te powinny być jasno określone („pierwsze kryterium określone w wyroku w sprawie Altmark”);
 - 2) parametry, na których podstawie obliczona jest rekompensata, muszą być wcześniej ustalone w obiektywny i przejrzysty sposób („drugie kryterium określone w wyroku w sprawie Altmark”);
 - 3) rekompensata nie może przekraczać kwoty niezbędnej do pokrycia całości lub części kosztów poniesionych w celu wykonania obowiązków świadczenia usług publicznych, przy uwzględnieniu związanych z nimi przychodów oraz rozsądnego zysku z tytułu wypełniania tych obowiązków („trzecie kryterium określone w wyroku w sprawie Altmark”);
 - 4) jeżeli wybór przedsiębiorstwa, któremu ma zostać powierzony wykonywanie obowiązków świadczenia usług publicznych, nie został w danym przypadku dokonany w ramach procedury udzielania zamówień publicznych, pozwalającej na wyłonienie oferenta zdolnego do świadczenia tych usług po najniższym koszcie dla społeczności, poziom koniecznej rekompensaty powinien zostać ustalony na podstawie analizy kosztów, jakie przeciętne przedsiębiorstwo, prawidłowo zarządzane i wyposażone w środki transportu odpowiednio do tego, by móc uczynić zadość wymogom stawianym usługom publicznym, poniosłoby na wykonanie takich obowiązków, przy uwzględnieniu związanych z nimi przychodów oraz rozsądnego zysku osiąganego przy wypełnianiu tych obowiązków („czwarte kryterium określone w wyroku w sprawie Altmark”).
- (302) Komisja wyjaśniła, w jaki sposób stosuje kryteria określone w wyroku w sprawie Altmark, w komunikacie w sprawie stosowania reguł w dziedzinie zasad pomocy państwa w odniesieniu do rekompensaty z tytułu usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym („komunikat w sprawie UOIG”) ⁽⁹⁶⁾.
- (303) Biorąc pod uwagę fakt, że kryteria określone w wyroku w sprawie Altmark należy spełnić łącznie, niespełnienie któregośkolwiek z nich prowadzi do uznania przez Komisję, że środek, którego dotyczy ocena, zapewnia jego beneficjentowi korzyść gospodarczą. Komisja w pierwszej kolejności oceni zatem spełnienie czwartego kryterium określonego w wyroku w sprawie Altmark.
- (304) Zgodnie z czwartym kryterium określonym w wyroku w sprawie Altmark rekompensata musi stanowić niezbędne minimum, aby nie kwalifikowała się jako pomoc państwa. Kryterium to uznaje się za spełnione, jeżeli beneficjenta rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych wybrano w ramach postępowania o udzielenie zamówienia, które umożliwi wybranie oferenta będącego w stanie świadczyć usługi przy jak najniższym koszcie dla społeczności, lub w przeciwnym wypadku, jeżeli przedmiotową rekompensatę obliczono w odniesieniu do kosztów wydajnego przedsiębiorstwa.
- (305) Otóż w przypadku żadnego z przedłużeń początkowej umowy dokonanych w okresie od dnia 1 stycznia 2009 r. do dnia 18 lipca 2012 r. przedsiębiorstwa Tirrenia nie wyłoniono w ramach postępowania o udzielenie zamówienia. Państwo włoskie zaledwie przedłużyło już obowiązujący system, umożliwiając dotychczasowemu operatorowi kontynuowanie otrzymywania rekompensaty za wypełnianie obowiązków świadczenia usług publicznych.

⁽⁹⁵⁾ Zob. wyrok z dnia 24 lipca 2003 r. w sprawie C-280/00, Altmark Trans, ECLI:EU:C:2003:415.

⁽⁹⁶⁾ Dz.U. C 8 z 11.1.2012, s. 4.

- (306) Ponadto władze włoskie nie dostarczyły Komisji żadnych informacji wskazujących na fakt, że poziom rekompensat określono na podstawie analizy kosztów, które poniosłoby przeciętne, prawidłowo zarządzane przedsiębiorstwo odpowiednio wyposażone w środki transportu, aby wypełnić niezbędne obowiązki świadczenia usług publicznych, przy uwzględnieniu powiązanych przychodów oraz rozsądnego zysku z tytułu wykonywania tych obowiązków. Włochy argumentowały wyłącznie, że kwota rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych przyznanej przedsiębiorstwu Tirrenia znacznie zmalała począwszy od 2010 r. wskutek wprowadzenia maksymalnej kwoty rekompensaty przewidzianej w ustawie z 2009 r. (zob. motyw 25). Włochy nie wykazały jednak, aby koszty poniesione przez przedsiębiorstwo Tirrenia w ramach wypełniania obowiązków świadczenia usług publicznych odpowiadały kosztom ponoszonym przez przeciętne, prawidłowo zarządzane przedsiębiorstwo odpowiednio wyposażone w środki transportu.
- (307) Komisja stwierdza zatem, że w przedmiotowej sprawie czwarte kryterium określone w wyroku w sprawie Altmark nie zostało spełnione.
- (308) Biorąc pod uwagę fakt, że w przedmiotowej sprawie nie zostały spełnione łącznie wszystkie cztery kryteria określone w wyroku w sprawie Altmark, Komisja stwierdza, że rekompensata z tytułu obsługi tras morskich na podstawie przedłużenia początkowej umowy zapewniła przedsiębiorstwu Tirrenia korzyść gospodarczą.
- (309) Jeżeli chodzi o pierwszeństwo przybijania do nabrzeża, Komisja po pierwsze przypomina, że włoski organ ochrony konkurencji AGCM co najmniej dwukrotnie uznał, że przedmiotowy środek ma wartość ekonomiczną (zob. motyw 265). Przedsiębiorstwo Tirrenia nie uiszcza jednak żadnej opłaty z tytułu pierwszeństwa przybijania do nabrzeża (zob. motyw 190). Ponadto Komisja zauważa, że pierwszeństwo przybijania do nabrzeża ma – przynajmniej teoretycznie – potencjał w zakresie obniżenia kosztów operatora (np. ze względu na to, że gwarancja przybicia do nabrzeża mogłaby ograniczyć czas oczekiwania w portach i tym samym prowadzić do obniżenia kosztów paliwa) lub zwiększenia jego przychodów (np. ze względu na to, że niektóre porty mogą generować większy popyt ze strony pasażerów). Jako że pierwszeństwo przybijania do nabrzeża pozwala na szybszą procedurę dokowania, użytkownicy usług promowych istotnie mogą preferować operatora promów korzystającego z tego środka. Nawet jeżeli tego rodzaju skutki miałyby miejsce wyłącznie w ograniczonych okolicznościach lub miałyby stosunkowo niewielki zakres, pierwszeństwo przybijania do nabrzeża mogłoby jednak stanowić korzyść gospodarczą na rzecz przedsiębiorstwa Tirrenia.

7.1.1.4. Wpływ na konkurencję i wymianę handlową

- (310) Jeżeli pomoc przyznana przez państwo członkowskie wzmacnia pozycję przedsiębiorstwa w stosunku do pozycji innych przedsiębiorstw konkurujących w ramach handlu wewnątrzunijnego, należy uznać, że pomoc wywiera wpływ na te przedsiębiorstwa⁽⁹⁷⁾. Wystarczy, że beneficjent pomocy konkuruje z innymi przedsiębiorstwami na rynkach otwartych na konkurencję⁽⁹⁸⁾.
- (311) W przedmiotowej sprawie beneficjent konkuruje z innymi przedsiębiorstwami świadczącymi usługi transportu morskiego w Unii, w szczególności od chwili wejścia w życie rozporządzenia Rady (EWG) nr 4055/86⁽⁹⁹⁾ oraz rozporządzenia w sprawie kabotażu morskiego, które doprowadziły do liberalizacji odpowiednio międzynarodowego transportu morskiego i kabotażu morskiego. Fakt, iż na niektórych trasach przedsiębiorstwo Tirrenia było jednocześnie jedynym operatorem, nie oznacza, że inni (międzynarodowi) operatorzy nie mogliby być zainteresowani oferowaniem podobnych usług transportu morskiego. Wobec tego rekompensata z tytułu obsługi tras morskich na podstawie przedłużenia początkowej umowy może mieć wpływ na wymianę handlową w Unii i prowadzić do zakłócenia konkurencji na rynku wewnętrznym. Z tych samych powodów powyższy wniosek dotyczy również pierwszeństwa przybijania do nabrzeża.

7.1.1.5. Podsumowanie

- (312) Ponieważ zostały spełnione wszystkie kryteria określone w art. 107 ust. 1 TFUE, Komisja stwierdza, że zarówno rekompensata z tytułu świadczenia usług publicznych wypłacona na podstawie kolejnych przedłużeń początkowej umowy, jak i pierwszeństwo przybijania do nabrzeża na trasach objętych usługą publiczną stanowią pomoc państwa na rzecz przedsiębiorstwa Tirrenia.

⁽⁹⁷⁾ Zob. w szczególności sprawa 730/79, Philip Morris/Komisja, ECLI:EU:C:1980:209, pkt 11; sprawa C-53/00, Ferring, ECLI:EU:C:2001:627, pkt 21; sprawa C-372/97, Włochy/Komisja, ECLI:EU:C:2004:234, pkt 44.

⁽⁹⁸⁾ Sprawa T-214/95, Het Vlaamse Gewest/Komisja, ECLI:EU:T:1998:77.

⁽⁹⁹⁾ Rozporządzenie Rady (EWG) nr 4055/86 z dnia 22 grudnia 1986 r. stosujące zasadę swobody świadczenia usług do transportu morskiego między państwami członkowskimi i między państwami członkowskimi a państwami trzecimi (Dz.U. L 378 z 31.12.1986, s. 1).

7.1.1.6. Nowa lub istniejąca pomoc

- (313) Jak wyjaśniono powyżej (zob. motyw 201), przedsiębiorstwo Tirrenia pod zarządem nadzwyczajnym utrzymuje, że jeżeli rekompensatę z tytułu świadczenia usług publicznych przyznaną przedsiębiorstwu Tirrenia do końca 2008 r. zaklasyfikowano by jako istniejącą pomoc, o której mowa w art. 4 ust. 3 rozporządzenia w sprawie kabotażu morskiego, klasyfikacja ta miałaby również zastosowanie do rekompensaty wypłaconej na podstawie przedłużenia początkowej umowy.
- (314) Komisja zauważa po pierwsze, że przedmiotem niniejszej decyzji nie będzie ocena rekompensaty wypłaconej na rzecz przedsiębiorstwa Tirrenia z tytułu wykonywania obowiązków świadczenia usług publicznych transportu morskiego do końca 2008 r. Ocena tej rekompensaty oraz tego, czy można zaklasyfikować ją jako istniejącą pomoc, będzie przedmiotem odrębnej decyzji Komisji ⁽¹⁰⁰⁾.
- (315) Zgodnie z art. 1 lit. c) rozporządzenia (UE) 2015/1589 „nowa pomoc» oznacza każdą pomoc, czyli programy pomocowe i pomoc indywidualną, która nie jest pomocą istniejącą, włącznie ze zmianami istniejącej pomocy”. Ponadto art. 108 ust. 3 TFUE stanowi, że o wszelkich planach przyznania lub zmiany istniejącej pomocy należy informować Komisję w odpowiednim czasie oraz że nie można ich wprowadzać w życie, dopóki procedura ta nie doprowadzi do wydania decyzji końcowej ⁽¹⁰¹⁾. Zgodnie ze stanowiskiem sądów europejskich ⁽¹⁰²⁾ Komisja uważa, że zmiana (tj. przedłużenie) czasu trwania programu pomocy lub pojedynczej pomocy o jasno określonym terminie zakończenia (tj. 31 grudnia 2008 r.) jest wystarczająca, aby sprawić, że jest to nowa pomoc, niezależnie od tego, czy inne cechy środka się zmieniły.
- (316) Z powyższych powodów Komisja jest zdania, że niezależnie od tego, czy rekompensatę przyznaną przedsiębiorstwu Tirrenia do końca 2008 r. zaklasyfikowano by jako istniejącą pomoc, rekompensatę z tytułu świadczenia usług publicznych wypłaconą na podstawie kolejnych przedłużeń początkowej umowy należy uznać za nową pomoc, a argumenty przedstawione przez przedsiębiorstwo Tirrenia pod zarządem nadzwyczajnym należy zatem odrzucić.
- (317) Komisja odnotowuje, że ani władze włoskie, ani przedsiębiorstwo Tirrenia pod zarządem nadzwyczajnym nie argumentowały, że pierwszeństwo przybijania do nabrzeża stanowi istniejącą pomoc. Komisja dokona zatem oceny tego środka jako nowej pomocy.

7.1.2. Niezgodne z prawem przedłużenie pomocy na ratowanie na rzecz przedsiębiorstwa Tirrenia

- (318) Komisja stwierdziła już w motywach 34–40 decyzji z 2010 r., że zgłoszony środek w postaci pomocy na ratowanie stanowi pomoc państwa na rzecz przedsiębiorstwa Tirrenia w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE.
- (319) W decyzji z 2010 r. Komisja uznała zgłoszoną pomoc na ratowanie udzieloną przedsiębiorstwu Tirrenia za zgodną z rynkiem wewnętrznym. Zgodnie z wytycznymi dotyczącymi ratowania i restrukturyzacji z 2004 r. Włochy były zobowiązane do przekazania Komisji w terminie sześciu miesięcy planu restrukturyzacji (lub likwidacji) albo dokumentów potwierdzających, że pożyczka została w całości spłacona lub że gwarancja wygasła.
- (320) Pierwszą ratę objętą gwarancją pożyczki wypłacono na rzecz przedsiębiorstwa Tirrenia w dniu 28 lutego 2011 r., wobec czego termin sześciu miesięcy upłynąłby w dniu 28 sierpnia 2011 r.
- (321) Do tego dnia Włochy nie przedłożyły Komisji planu restrukturyzacji (lub likwidacji). Natomiast przed upływem wyznaczonego terminu sześciu miesięcy, tj. w dniu 11 lipca 2011 r., uruchomiono gwarancję i od tego dnia przedsiębiorstwo Tirrenia stało się dłużnikiem państwa. Przedsiębiorstwa Tirrenia ostatecznie spłaciło kwotę należną państwu w rezultacie uruchomienia gwarancji w dniu 18 września 2012 r. Do tego dnia przedsiębiorstwo Tirrenia w dalszym ciągu korzystało ze środka pomocy na ratowanie.
- (322) Władze włoskie nie argumentowały ani nie wykazały, aby przedłużenie pomocy na ratowanie nie będzie już stanowiło pomocy państwa. Przedstawiły one wyłącznie argumenty (zob. sekcja 4.2) wyjaśniające, dlaczego środek miałby pozostać zgodny z rynkiem wewnętrznym nawet po upływie terminu sześciu miesięcy.

⁽¹⁰⁰⁾ W szczególności środek ten oceniono w ramach sprawy SA.15631.

⁽¹⁰¹⁾ Sprawa C-590/14 P, DEI i Komisja/Alouminion tis Ellados, ECLI:EU:C:2016:797, pkt 45.

⁽¹⁰²⁾ Wyrok w sprawach połączonych T-127/99, T-129/99 i T-148/99, Territorio Histórico de Álava – Diputación Foral de Álava i in./Komisja, ECLI:EU:T:2002:59, pkt 175.

- (323) Komisja jest zatem zdania, iż przedłużenie terminu spłaty pomocy na ratowanie wykraczające poza termin sześciu miesięcy, tj. z dnia 28 sierpnia 2011 r. do dnia 18 września 2012 r., również stanowi pomoc państwa na rzecz przedsiębiorstwa Tirrenia w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE.

7.1.3. *Udzielenie przedsiębiorstwu CIN zamówienia na podstawie nowej umowy w pakiecie z oddziałem przedsiębiorstwa Tirrenia, w tym odroczenie płatności części ceny zakupu przez przedsiębiorstwo CIN*

- (324) Aby stwierdzić, czy udzielenie zamówienia na podstawie nowej umowy w pakiecie z oddziałem przedsiębiorstwa Tirrenia, w tym odroczenie płatności części ceny zakupu, stanowi korzyść na rzecz przedsiębiorstwa CIN w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE, Komisja musi dokonać oceny spełnienia kryteriów określonych w wyroku w sprawie Altmark (zob. motyw 299).

7.1.3.1. Pierwsze kryterium określone w wyroku w sprawie Altmark

- (325) Komisja przypomina, że nie ma jednolitej i dokładnej definicji usługi, która może stanowić UOIG na mocy prawa Unii, w rozumieniu pierwszego kryterium określonego w wyroku w sprawie Altmark lub w rozumieniu art. 106 ust. 2 TFUE. Pkt 46 komunikatu w sprawie UOIG stanowi:

„Przy braku szczegółowych unijnych reguł definiujących zakres istnienia UOIG państwa członkowskie dysponują dużą swobodą przy definiowaniu określonej usługi jako UOIG i przy przyznawaniu usługodawcy rekompensaty. Kompetencje Komisji w tym zakresie są ograniczone do sprawdzania, czy odnośne państwo członkowskie nie popełniło oczywistego błędu przy definiowaniu określonej usługi jako UOIG, oraz do oceny wszelkiej pomocy państwa związanej z odnośną rekompensatą. Gdy istnieją szczegółowe reguły unijne, ograniczają one jeszcze bardziej swobodę przysługującą państwom członkowskim, bez uszczerbku dla spoczywającego na Komisji obowiązku sprawdzenia, czy UOIG prawidłowo zdefiniowano dla potrzeb kontroli pomocy państwa”.

- (326) Organy krajowe mogą zatem przyjąć stanowisko, że niektóre usługi świadczy się w ogólnym interesie gospodarczym, a ich świadczenie musi się odbywać w ramach obowiązków świadczenia usług publicznych w celu zapewnienia ochrony interesu publicznego, w przypadku gdy mechanizmy rynkowe nie są wystarczające do zapewnienia, aby świadczenie tego rodzaju usług odbywało się na wymaganym poziomie lub zgodnie z wymaganymi warunkami.

- (327) W dziedzinie kabotażu morskiego szczegółowe przepisy unijne regulujące obowiązki świadczenia usług publicznych określono w rozporządzeniu w sprawie kabotażu morskiego, a do celów zbadania potencjalnej pomocy państwa na rzecz przedsiębiorstw prowadzących działalność w zakresie transportu morskiego – w wytycznych wspólnotowych w sprawie pomocy państwa dla transportu morskiego (zwanym dalej „wytycznymi w sprawie transportu morskiego”) ⁽¹⁰³⁾.

- (328) Art. 4 ust. 1 rozporządzenia w sprawie kabotażu morskiego stanowi:

„Państwo członkowskie może przyjmować zamówienia na usługi publiczne lub nakładać obowiązek świadczenia usług publicznych jako warunek prowadzenia usług kabotażowych, na spółki żeglugowe uczestniczące w świadczeniu regularnych usług na, z i między wyspami.

Zawsze wtedy, gdy państwo członkowskie przyjmuje zamówienia na usługi publiczne lub nakłada obowiązek świadczenia usług publicznych, postępować będzie stosując zasadę niedyskryminowania wobec armatorów Wspólnoty”.

- (329) Art. 2 pkt 3 rozporządzenia w sprawie kabotażu morskiego stanowi, że zamówienie na usługi publiczne może obejmować:

- usługi transportowe spełniające ustalone normy ciągłości, regularności, zdolności przewozowej i jakości,
- dodatkowe usługi transportowe,
- usługi transportowe według określonych stawek i podlegające specjalnym warunkom, zwłaszcza dla pewnych kategorii pasażerów lub na określonych trasach,
- dostosowanie usług do aktualnych wymagań.

⁽¹⁰³⁾ Komunikat Komisji C(2004) 43 – Wytyczne wspólnotowe w sprawie pomocy państwa dla transportu morskiego (Dz.U. C 13 z 17.1.2004, s. 3).

- (330) Zgodnie z sekcją 9 wytycznych w sprawie transportu morskiego „można nałożyć zobowiązania z tytułu świadczenia usługi publicznej lub składać zamówienia publiczne na usługi dla usług przewidzianych w art. 4 rozporządzenia (EWG) nr 3577/92”, tj. regularnych usług na wyspy, z wysp i między wyspami.
- (331) Z utrwalonego orzecznictwa wynika, że obowiązki świadczenia usług publicznych można nakładać wyłącznie wówczas, gdy uzasadnia je potrzeba zapewnienia odpowiednich regularnych usług w zakresie transportu morskiego, których świadczenia nie mogą zapewnić same mechanizmy rynkowe⁽¹⁰⁴⁾. W komunikacie dotyczącym interpretacji rozporządzenia w sprawie kabotażu morskiego⁽¹⁰⁵⁾ potwierdzono, że „[o]kreślenie, które połączenia wymagają nałożenia obowiązku świadczenia usługi publicznej, jest zadaniem państw członkowskich (w tym w stosownych przypadkach organów regionalnych i lokalnych), a nie armatorów. W szczególności obowiązek świadczenia usługi publicznej można nałożyć w odniesieniu do stałych (regularnych) usług kabotażu wyspowego w przypadku niedoskonałości rynku polegającej na niezapewnieniu odpowiednich usług”. Ponadto w art. 2 pkt 4 rozporządzenia w sprawie kabotażu morskiego obowiązki świadczenia usług publicznych zdefiniowano jako zobowiązania, jakich „zainteresowany armator Wspólnoty, jeżeli brałby on pod uwagę swój interes gospodarczy, nie przyjąłby lub nie przyjąłby w takim samym zakresie lub na takich samych zasadach”.
- (332) Zgodnie z orzecznictwem⁽¹⁰⁶⁾, aby zweryfikować, czy istnieje realne zapotrzebowanie na usługę publiczną oraz czy usługa ta była niezbędna i proporcjonalna, a zatem również czy spełniono pierwsze kryterium określone w wyroku w sprawie Altmark, Komisja oceni:
- 1) czy istniał **popyt wśród użytkowników**;
 - 2) czy uczestnicy rynku nie byli w stanie zaspokoić tego popytu bez nałożenia obowiązku przez organy publiczne (**istnienie niedoskonałości rynku**);
 - 3) czy samo odwołanie się do obowiązków świadczenia usług publicznych było niewystarczające do uzupełnienia tego braku (**najmniej szkodliwe podejście**).
- 1) **Popyt użytkowników**
- (333) W tym przypadku przedsiębiorstwu CIN powierzono świadczenie usług mieszanych oraz usług przewozu wszelkiego rodzaju towarów na dwunastu trasach przedstawionych w tabeli 3. Obowiązki świadczenia usług publicznych nałożone na przedsiębiorstwo CIN dotyczą połączeń transportu morskiego, które mają być obsługiwane, rodzaju i zdolności przewozowej jednostek pływających przydzielonych do poszczególnych obsługiwanych tras morskich, dostępności statków rezerwowych na potrzeby zagwarantowania ciągłości świadczenia usług, częstotliwości świadczenia usług oraz maksymalnych taryf pobieranych od użytkowników (odpowiednio mieszkańcom wyspy i innym pasażerom) za korzystanie z usługi na każdej z przedmiotowych tras.
- (334) Jak opisano w motywie 152, Włochy nałożyły obowiązki świadczenia usług publicznych ustanowione w nowej umowie głównie w celu (i) zapewnienia ciągłości terytorialnej między główną częścią terytorium a wyspami; oraz (ii) przyczynienia się do rozwoju gospodarczego przedmiotowych wysp poprzez regularne i niezawodne usługi transportu morskiego. Komisja uważa, że istotnie mogą to być uzasadnione cele leżące w interesie publicznym.
- (335) W odniesieniu do tras tylko towarowych Komisja przypomina, że Sąd ustalił już⁽¹⁰⁷⁾, że aby dana usługa mogła zostać uznana za usługę świadczoną w ogólnym interesie gospodarczym, powinna stanowić usługę powszechną w ścisłym tego słowa znaczeniu. Z pojęcia usługi powszechnej nie wynika bowiem, że dana usługa powinna odpowiadać potrzebie, która jest wspólna wszystkim mieszkańcom danego terytorium lub powinna być świadczona na całość tego terytorium⁽¹⁰⁸⁾, lecz raczej że powinna służyć interesom całego społeczeństwa. Ponadto zdaniem Komisji prowadzenie wspólnotowe nie uniemożliwia państwom członkowskim ważnego kwalifikowania, w ramach wykonywania ich uprawnień dyskrejonalnych, niektórych usług morskiego przewozu towarowego do regionów i z regionów oddalonych jako UOIG, pod warunkiem że przestrzegane są zasady określone w rozporządzeniu w sprawie kabotażu morskiego. Komisja wyraziła jednak wątpliwości dotyczące tego, czy można uznawać, że obsługa tras tylko towarowych ma na celu zaspokojenie ogólnych interesów gospodarczych w rozumieniu prawa Unii.

⁽¹⁰⁴⁾ Zob. sprawa C-205/99, Analir i in., ECLI:EU:C:2001:107.

⁽¹⁰⁵⁾ Komunikat Komisji w sprawie interpretacji rozporządzenia Rady (EWG) nr 3577/92 dotyczącego stosowania zasady swobody świadczenia usług w transporcie morskim w obrębie państw członkowskich (kabotaż morski), Bruksela (COM(2014) 232 final z 22.4.2014).

⁽¹⁰⁶⁾ Zob. sprawa T-454/13, SNCM/Komisja, ECLI:EU:T:2017:134, pkt 130 i 134.

⁽¹⁰⁷⁾ Zob. sprawa T-289/03, BUPA i in./Komisja, ECLI:EU:T:2008:29, pkt 186.

⁽¹⁰⁸⁾ Zob. sprawa 66/86, Ahmed Saeed Flugreisen, ECLI:EU:C:1989:140, pkt 55; sprawa C-266/96, Corsica Ferries France, ECLI:EU:C:1998:306, pkt 45; sprawa T-17/02, Fred Olse/Komisja, ECLI:EU:T:2005:218, pkt 186 i nast.

- (336) Władze włoskie wyjaśniły, że objęte oceną morskie połączenia towarowe są niezbędne do dostarczania wszelkiego rodzaju towarów na wyspy Sycylia i Sardynia. Ponadto regularna częstotliwość tych usług przewozu towarowego na przestrzeni lat zapewnia odpowiednie zaopatrzenie mieszkańców tych wysp oraz działających na nich przedsiębiorstw również poza sezonem, gdy występuje mniejszy popyt ze strony turystów. Ponadto usługi te przyczyniają się również do rozwoju gospodarczego obu wysp, ponieważ towary są przewożone z głównej części terytorium na wyspy i z wysp do głównej części terytorium. W ten sposób przedsiębiorstwa z Sardynii lub Sycylii mogą na przykład sprzedawać swoje produkty we Włoszech kontynentalnych. Włochy są zdania, że usługi tylko towarowe są niezbędne jako uzupełnienie usług mieszanych, które również stanowią część zamówienia publicznego na usługi ⁽¹⁰⁹⁾. Ponadto władze włoskie twierdzą, że morskie usługi tylko towarowe nie mogą być zastąpione usługami lotniczego transportu towarowego. W tym zakresie Komisja zauważa ⁽¹¹⁰⁾, że w 2012 r. port w Katanii obsłużył około 2,7 mln ton ładunku, podczas gdy porty lotnicze w Katanii, Palermo i Trapani łącznie obsłużyły tylko 10 309 ton. Podobnie w 2012 r. port Cagliari obsłużył ponad 12,5 mln ton ładunku, podczas gdy porty lotnicze w Alghero, Cagliari i Olbii łącznie obsłużyły tylko 4 825 ton. Z tych powodów Komisja stwierdza, że usługi tylko towarowe mogą również służyć do osiągnięcia uzasadnionych celów leżących w interesie publicznym. Należy zatem odrzucić twierdzenie przedsiębiorstwa Pan Med (zob. motyw 253), zgodnie z którym trasy tylko towarowe do Sycylii i Sardynii nie mogą stanowić faktycznej UOIG.
- (337) Zanim obsługę połączeń morskich określonych w nowej umowie powierzono przedsiębiorstwu CIN, trasy te obsługiwało przedsiębiorstwo Tirrenia (a do 2004 r. ⁽¹¹¹⁾ niektóre również przedsiębiorstwo Adriatica) na podstawie początkowych umów. Komisja zauważa, że przedmiotowe trasy istotnie były obsługiwane, w dużym stopniu bez zmian, przez wiele lat, tj. co najmniej od wejścia w życie początkowej umowy. Władze włoskie, w szczególności przedmiotowe władze regionalne, twierdziły, że usługi te były (i w dalszym ciągu są) niezbędne do zaspokojenia popytu użytkowników.
- (338) Aby zilustrować faktyczny popyt użytkowników na te usługi, Włochy przedstawiły dane statystyczne, z których wynika, że w 2010 r. przedsiębiorstwo Tirrenia przewiozło 944 225 pasażerów, 218 779 samochodów i ponad 2,7 mln metrów bieżących ładunku na dwunastu trasach objętych usługą publiczną łącznie w odpowiednich okresach objętych obowiązkami świadczenia usług publicznych (tj. w przypadku trzech tras w okresie poza sezonem). Dane liczbowe dotyczące 2011 r. były nawet nieco wyższe. Pokazuje to, że w ciągu dwóch lat przed powierzeniem przedsiębiorstwu CIN obowiązków świadczenia usług publicznych istniał znaczący popyt łączny na usługi transportu morskiego na przedmiotowych trasach.
- (339) Aby ustalić, że na każdej z dwunastu przedmiotowych tras istnieje faktyczny popyt użytkowników, konieczna jest jednak bardziej szczegółowa ocena. W tym celu Włochy przedstawiły dane statystyczne dotyczące każdej trasy z osobna za lata 2007–2018. Oprócz łącznej liczby pasażerów lub metrów bieżących towaru przewiezionych na rok dane te umożliwiają obliczenie średnich wartości na rejs. Tytułem przykładu w tabeli 4 przedstawiono dwa takie wskaźniki za lata 2010 i 2018. Liczby te świadczą o tym, że w ciągu tych lat w ramach każdego rejsu w obie strony na każdej z sześciu (odpowiednio pięciu w 2018 r.) przedmiotowych tras mieszanych przewieziono kilkuset pasażerów. Mniejszą liczbę na połączeniu z Wyspami Tremiti należy postrzegać w świetle ich bardzo małej liczby ludności i bardzo małego rozmiaru (tj. mniej niż 500 mieszkańców i około 3 kilometrów kwadratowych powierzchni). Na trzech trasach obsługiwanych w ramach systemu świadczenia usług publicznych jedynie poza sezonem średnia liczba pasażerów przekracza 500 na rejs w obie strony. Jest to dowód na istnienie popytu użytkowników na te usługi poza sezonem. W odniesieniu do ładunku z danych liczbowych za rok 2010 wynika, że na ośmiu z dwunastu tras (w tym na wszystkich trzech trasach tylko towarowych) ilość ładunku była znacząca, ponieważ przekroczyła 1 250 metrów bieżących na rejs w obie strony. W 2018 r. próg ten przekroczone w przypadku siedmiu z pozostałych dziesięciu tras (w tym dwóch tras towarowych). Komisja przypomina, że przy porównywaniu liczb za lata 2010 i 2018 należy uwzględnić umowę zmieniającą z sierpnia 2014 r. (zob. motyw 103), którą zniesiono niektóre trasy i zmieniono częstotliwość na innych trasach. Ponadto Komisja zwraca uwagę, że przedsiębiorstwo CIN obsługuje trasy tylko towarowe z wykorzystaniem większych jednostek pływających niż przedsiębiorstwo Tirrenia, w związku z czym możliwe jest przewożenie większych ilości ładunku niż w przeszłości.

⁽¹⁰⁹⁾ Komisja zauważa, że w każdym razie w przypadku dwóch z trzech tras tylko towarowych na tej samej trasie nie ma usług mieszanych świadczonych w ramach systemu świadczenia usług publicznych. Jedynie na trasie Neapol–Cagliari przedsiębiorstwo CIN musiało obsługiwać zarówno usługę mieszaną, jak i usługę tylko towarową, a z tej drugiej usługi musiano zrezygnować w 2014 r. (zob. motyw 103), aby przywrócić równowagę ekonomiczno-finansową połączeń.

⁽¹¹⁰⁾ Na podstawie danych, które Komisja pozyskała ze stron internetowych Istituto Nazionale di Statistica (w przypadku transportu morskiego) i Associazione Italiana Gestori Aeroporti (w przypadku transportu lotniczego).

⁽¹¹¹⁾ Do czasu połączenia przedsiębiorstw Tirrenia i Adriatica (zob. również motyw 13).

Tabela 4

Dane statystyczne dotyczące popytu użytkowników w latach 2010 (obsługa przez przedsiębiorstwo Tirrenia) i 2018 (obsługa przez przedsiębiorstwo CIN)

	Średnia liczba pasażerów na rejs ⁽¹⁾		Średnia ilość ładunku na rejs ⁽²⁾	
	2010	2018	2010	2018
Trasy usług mieszanych:				
Neapol–Palermo (poza sezonem)	606	583	1 418	1 794
Genoa–Porto Torres (poza sezonem)	714	678	1 381	1 380
Genoa–Olbia–Arbatax	531	704	514	779
Civitavecchia–Olbia (poza sezonem)	1 094	617	2 043	1 526
Neapol–Cagliari	260	607	1 533	1 773
Palermo–Cagliari	489	998	1 489	1 284
Trapani–Cagliari	305	zlikwidowana	475	zlikwidowana
Civitavecchia–Cagliari–Arbatax	427	891	847	1 051
Termoli–Wyspy Tremiti	146	204	65	31
	Średnia liczba pasażerów na rejs		Średnia ilość ładunku na rejs	
Trasy usług przewozu towarowego:				
Livorno–Cagliari	3	2	2 046	2 925
Neapol–Cagliari	3	zlikwidowana	1 339	zlikwidowana
Rawenna–Katania	14	11	2 594	6 498

⁽¹⁾ Łączna liczba pasażerów podzielona przez łączną liczbę rejsów w obie strony w danym okresie.

⁽²⁾ Łączna ilość ładunku (w metrach bieżących) podzielona przez łączną liczbę rejsów w obie strony w danym okresie.

- (340) Jako kolejny dowód na ciągłe istnienie popytu użytkowników, gdy przedsiębiorstwo CIN rozpoczęło obsługę tras na podstawie nowej umowy, Włochy przedstawiły również zagregowane dane statystyczne dotyczące okresu do końca 2018 r. Z danych liczbowych zawartych w tabeli 5 wynika, że od 2013 r. – i odpowiednio od 2014 r. – przedsiębiorstwo CIN przewoziło więcej pasażerów, samochodów i ładunku niż przedsiębiorstwo Tirrenia w 2010 r., odpowiednio w 2011 r., (zob. motyw 338). Potwierdza to, że popyt użytkowników nadal istniał, a nawet znacznie wzrósł od czasu rozpoczęcia przez przedsiębiorstwo CIN świadczenia usługi publicznej. Ponadto analiza danych dotyczących każdej trasy z osobna dla każdego roku do końca 2018 r. nie dostarczyła żadnych przesłanek wskazujących, że popyt użytkowników na określonych trasach zniknął. Tytułem przykładu w tabeli 4 przedstawiono dane statystyczne dotyczące każdej trasy z osobna za rok 2018 r. Ze względów zwieżłości Komisja nie podaje danych liczbowych za inne lata, w których przedsiębiorstwo CIN świadczyło tę usługę.

Tabela 5

Dane statystyczne za lata 2012–2018 (mieszane i towarowe trasy objęte usługą publiczną obsługiwane przez przedsiębiorstwo CIN)

	Liczba przewiezionych pasażerów	Liczba przewiezionych samochodów	Przewieziony ładunek (w metrach bieżących)
2012 (od lipca do grudnia)	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) Komisja uważa, że z powyższych danych statystycznych (zob. motywy 338–340) wyraźnie wynika, że istnieje faktyczny popyt na usługi przewozu pasażerskiego i towarowego na każdej z dwunastu przedmiotowych tras objętych usługą publiczną. Można zatem stwierdzić, że usługi te odpowiadają na faktyczne zapotrzebowanie publiczne i zaspokajają faktyczny popyt użytkowników.

2) Istnienie niedoskonałości rynku

- (342) Zgodnie z pkt 48 komunikatu w sprawie UOIG „nie byłoby właściwe wiązanie zobowiązań do świadczenia określonych usług publicznych z działalnością, która jest już wykonywana lub może być wykonywana skutecznie i na warunkach takich jak cena, obiektywne cechy jakościowe, ciągłość i dostęp do danej usługi, zgodnych z interesem publicznym zdefiniowanym przez państwo, przez przedsiębiorstwa działające na zwykłych warunkach rynkowych”⁽¹¹²⁾. W związku z tym Komisja musi zbadać, czy usługa byłaby nieodpowiednia, gdyby jej świadczenie pozostawiono wyłącznie mechanizmom rynkowym w świetle obowiązków świadczenia usług publicznych nałożonych przez państwo członkowskie na mocy nowej umowy. W tym względzie w pkt 48 komunikatu w sprawie UOIG zauważono, że „ocena Komisji ogranicza się do sprawdzenia, czy państwo członkowskie nie popełniło oczywistego błędu”.
- (343) Komisja zauważa, że w okresie poprzedzającym zawarcie nowej umowy z przedsiębiorstwem CIN inni operatorzy oferowali usługi promowe na niektórych trasach objętych nową umową, choć niekoniecznie przez cały rok i z taką samą częstotliwością. Na podstawie sytuacji w zakresie konkurencji istniejącej do chwili powierzenia usług w dniu 18 lipca 2012 r. (jak opisano w motywie 34) oraz uwag zainteresowanych stron (zob. sekcja 5) Komisja dokona w odniesieniu do każdej z przedmiotowych tras oceny tego, czy usługi świadczone przez innych operatorów były równoważne z tymi, które przedsiębiorstwo CIN musi świadczyć na podstawie nowej umowy.
- (344) Chociaż w nowej umowie nałożono konkretne obowiązki świadczenia usług publicznych w zakresie stosowanych taryf (w tym taryfy ulgowe dla mieszkańców wysp), Włochy nie uzasadniły konieczności świadczenia usługi publicznej, argumentując, że przedsiębiorstwo CIN musi utrzymać taryfy na przedmiotowych trasach na poziomie niższym od tych stosowanych przez pozostałych operatorów. Komisja nie przeprowadziła zatem analizy porównawczej taryf stosowanych przez wszystkich operatorów na przedmiotowych trasach. W toku postępowania Włochy twierdziły raczej, że w zakresie, w jakim inni operatorzy świadczą usługi promowe na trasach obsługiwanych przez przedsiębiorstwo CIN w ramach systemu świadczenia usług publicznych, te konkurujące usługi nie umożliwiałyby spełnienia w pełni obowiązków świadczenia usług publicznych określonych w nowej umowie. W szczególności różniłyby się one w zakresie ciągłości i częstotliwości w ciągu rok, nie byłyby równoważne (w zakresie portów lub rodzaju usługi, np. tylko towarowa zamiast mieszanej) lub nie miałyby tej samej jakości. Komisja skoncentruje się zatem na możliwych różnicach pod względem ciągłości, regularności, wydajności i jakości (zob. motyw 329).
- (345) Komisja w pierwszej kolejności zauważa, że do momentu powierzenia usług przedsiębiorstwu CIN żaden inny operator nie świadczył usług mieszanych na pięciu z dziewięciu tras usług mieszanych objętych nową umową. W szczególności:
- Civitavecchia–Cagliari–Arbatax: przedsiębiorstwo Tirrenia było jedynym operatorem oferującym codzienną usługę mieszaną na tej trasie. Komisja nie otrzymała ani nie znalazła dowodów potwierdzających argument przedsiębiorstwa Pan Med (zob. przypis 87), jakoby przedsiębiorstwo Moby obsługiwało cotygodniowe połączenie między portami Civitavecchia i Cagliari. Nawet jeśli przedsiębiorstwo Moby istotnie działało na tej trasie (co nie miało miejsca), jego oferta byłaby niewystarczająca do zaspokojenia zapotrzebowania na usługę publiczną pod względem regularności (tj. usługa cotygodniowa nie jest równoważna codziennemu połączeniu) i nie spełniałaby wymogu zapewnienia połączenia z portem Arbatax. W związku z tym Komisja stwierdza, że Włochy nie popełniły oczywistego błędu, uznając, że na tej trasie usług mieszanych wystąpiła niedoskonałość rynku.
 - Neapol–Cagliari: przedsiębiorstwo Tirrenia było jedynym operatorem oferującym usługę mieszaną na tej trasie. W odpowiedzi na decyzję z 2012 r. (zob. przypis 87) przedsiębiorstwo Pan Med wskazało, że przedsiębiorstwo Grimaldi obsługiwało usługę przewozu towarowego między Salerno a Cagliari. Komisja zauważa jednak, że niezależnie od możliwych innych różnic w stosunku do konkretnych wymogów mających zastosowanie do przedsiębiorstwa CIN w ramach nowej umowy, usługa tylko towarowa nie może zaspokajać zapotrzebowania na usługę publiczną w odniesieniu do pasażerów i samochodów. W związku z tym Włochy nie popełniły oczywistego błędu, uznając, że na tej trasie usług mieszanych wystąpiła niedoskonałość rynku.

⁽¹¹²⁾ Zob. sprawa C-205/99, Analir i in., ECLI:EU:C:2001:107, pkt 71.

- Palermo–Cagliari: przedsiębiorstwo Tirrenia było jedynym operatorem oferującym usługę mieszaną na tej trasie. W odpowiedzi na decyzję z 2012 r. (zob. przypis 87) przedsiębiorstwo Pan Med wskazało, że przedsiębiorstwo Grimaldi obsługiwało usługę przewozu towarowego między tymi portami. Komisja zauważa jednak, że niezależnie od możliwych innych różnic w stosunku do konkretnych wymogów mających zastosowanie do przedsiębiorstwa CIN w ramach nowej umowy, usługa tylko towarowa nie może zaspokajać zapotrzebowania na usługę publiczną w odniesieniu do pasażerów i samochodów. W związku z tym Włochy nie popełniły oczywistego błędu, uznając, że na tej trasie usług mieszanych wystąpiła niedoskonałość rynku.
 - Trapani–Cagliari: przedsiębiorstwo Tirrenia było jedynym operatorem oferującym usługę mieszaną na tej trasie. W odpowiedzi na decyzję z 2012 r. (zob. przypis 87) przedsiębiorstwo Pan Med wskazało, że przedsiębiorstwo Grimaldi obsługiwało usługę przewozu towarowego między tymi portami. Komisja zauważa jednak, że niezależnie od możliwych innych różnic w stosunku do konkretnych wymogów mających zastosowanie do przedsiębiorstwa CIN w ramach nowej konwencji, usługa tylko towarowa nie może zaspokajać zapotrzebowania na usługę publiczną w odniesieniu do pasażerów i samochodów. W związku z tym Włochy nie popełniły oczywistego błędu, uznając, że na tej trasie usług mieszanych wystąpiła niedoskonałość rynku.
 - Termoli–Wyspy Tremiti: przedsiębiorstwo Tirrenia było jedynym operatorem na tej trasie. W związku z tym Komisja stwierdza, że Włochy nie popełniły oczywistego błędu, uznając, że na tej trasie usług mieszanych wystąpiła niedoskonałość rynku.
- (346) Na pozostałych czterech trasach usług mieszanych objętych nową umową usługi mieszane oferowali również inni operatorzy poza przedsiębiorstwem Tirrenia. Komisja twierdzi jednak, że Włochy nie popełniły oczywistego błędu, uznając, że na tych czterech trasach wystąpiła niedoskonałość rynku. W szczególności usługi świadczone przez pozostałych operatorów nie zaspokajają w pełni zapotrzebowania na usługę publiczną określonego przez Włochy w nowej umowie z powodów określonych poniżej:
- Genoa–Porto Torres: jedyny operator, który świadczył usługi na tej trasie przez cały rok w przedmiotowym okresie, tj. przedsiębiorstwo Grandi Navi Veloci (zob. motywy 266 i 267), poza sezonem zapewniał wypłynięcia jedynie trzy razy w tygodniu. Zgodnie z nową umową wymagane jest jednak, aby przedsiębiorstwo CIN obsługiwało codzienną usługę (całodobową) z obu portów. Oferta przedsiębiorstwa Grandi Navi Veloci była zatem niewystarczająca do zaspokojenia zapotrzebowania na usługę publiczną pod względem regularności poza sezonem. Komisja przypomina, że rekompensata z tytułu świadczenia usług publicznych jest przyznawana przedsiębiorstwu CIN jedynie za obsługę tej trasy poza sezonem, tj. gdy pojawia się niedoskonałość rynku. Odniesienia przedsiębiorstwa Pan Med (zob. motyw 253) do obecności przedsiębiorstwa Grandi Navi Veloci na tej trasie nie można zatem uznać za dowód tego, że oferta rynkowa była wystarczająca do zaspokojenia zapotrzebowania na usługę publiczną.
 - Civitavecchia–Olbia: jedyny operator, który świadczył usługi na tej trasie przez cały rok przynajmniej przez część przedmiotowego okresu, tj. przedsiębiorstwo SNAV, w 2008 r. poza sezonem zapewniał wypłynięcia jedynie trzy razy w tygodniu. Zgodnie z nową umową wymagane jest jednak, aby przedsiębiorstwo CIN obsługiwało codzienną usługę (całodobową) z obu portów poza sezonem. Podczas gdy wydaje się, że przedsiębiorstwo SNAV zwiększyło później częstotliwość swoich usług poza sezonem, przestało obsługiwać tę trasę od końca maja 2011 r., a jego następcą – przedsiębiorstwo Grandi Navi Veloci – postanowił utrzymać świadczenie tej usługi tylko w sezonie. Oferta przedsiębiorstwa SNAV i obecność pewnych innych operatorów w sezonie (zob. motyw 34) była zatem niewystarczająca do zaspokojenia zapotrzebowania na usługę publiczną pod względem regularności i ciągłości usługi poza sezonem. Odniesienie przedsiębiorstwa Grimaldi (zob. motyw 274) do obecności przedsiębiorstwa Moby na tej trasie nie może zmienić tego wniosku, ponieważ przedsiębiorstwo Moby prowadziło działalność tylko w sezonie. Komisja przypomina, że rekompensata z tytułu świadczenia usług publicznych jest przyznawana przedsiębiorstwu CIN jedynie za obsługę tej trasy poza sezonem, tj. gdy pojawia się niedoskonałość rynku.
 - Neapol–Palermo: jedyny operator, który świadczył usługi na tej trasie przez cały rok w przedmiotowym okresie, tj. przedsiębiorstwo SNAV (w niektórych latach we współpracy z przedsiębiorstwem Grandi Navi Veloci, zob. motyw 266), świadczył codzienne usługi z wieczornymi wypłynięciami z obu portów zarówno w sezonie, jak i poza sezonem. Zasadniczo częstotliwość ta odpowiada wymogowi zawartemu w nowej umowie. Z danych dostarczonych przez władze włoskie wynika jednak istotna różnica między ciągłością zapewnianą przez przedsiębiorstwo SNAV i przez przedsiębiorstwo Tirrenia, które świadczyło wówczas usługę publiczną. W szczególności w latach 2009–2012 przedsiębiorstwo SNAV odwołało 76 rejsów na tej trasie, podczas gdy przedsiębiorstwo Tirrenia odwołało jedynie 19 rejsów (tj. cztery razy mniej). Ponadto spośród tych 76 przypadków odwołania przez przedsiębiorstwo SNAV 19 wynikało z dni wolnych od pracy, a pozostałe 57 z niekorzystnych warunków pogodowych. Chociaż statki przedsiębiorstwa Tirrenia wypływały praktycznie w tym samym czasie, przedsiębiorstwo Tirrenia odwołało jedynie pięć rejsów ze względu na niekorzystne warunki pogodowe (czyli jedenaście razy mniej niż przedsiębiorstwo SNAV). Pozostałe przypadki odwołania rejsów przez przedsiębiorstwo Tirrenia wynikały z działania siły wyższej, tj. siedem było spowodowanych strajkiem pracowników, a pozostałe siedem – przyczynami technicznymi. Ponadto Włochy stwierdziły, że przedsiębiorstwo SNAV nie spełniałoby wymogów jakości ustanowionych w nowej umowie, ponieważ prowadziło działalność na tej trasie z wykorzystaniem jednostek pływających zbudowanych w latach 1973, 1974, 1980 i tylko w jednym przypadku w 1989 r. Przedsiębiorstwo Tirrenia, a później przedsiębiorstwo CIN, wykorzystywało jednak nowsze statki (zbudowane w latach 1999–2000). Gdy przedsiębiorstwo GNV rozpoczęło obsługę tej trasy w 2011 r. (we

współpracy z przedsiębiorstwem SNAV), wykorzystywało jednostki pływające z 1974 r., 1978 r. i dwa statki z 1989 r. (zob. motyw 267). Komisja uważa, że na podstawie tych elementów Włochy słusznie stwierdziły, że przedsiębiorstwo SNAV nie mogło w wystarczającym stopniu zapewniać ciągłości, regularności i jakości na tej trasie, w związku z czym nie popełniły oczywistego błędu, powierzając obsługę tej trasy przedsiębiorstwu CIN. Komisja przypomina, że rekompensata z tytułu świadczenia usług publicznych jest przyznawana przedsiębiorstwu CIN jedynie za obsługę tej trasy poza sezonem (gdy występuje największe prawdopodobieństwo wystąpienia niekorzystnych warunków pogodowych), ale przedsiębiorstwo CIN również prowadzi działalność z taką samą częstotliwością w sezonie bez takiej rekompensaty (ale wciąż podlega ograniczeniom taryfowym). Odniesienia przedsiębiorstwa Pan Med (zob. motyw 253) do obecności przedsiębiorstwa SNAV (wraz z przedsiębiorstwem Grandi Navi Veloci od 2011 r.) na tej trasie nie można zatem uznać za dowód tego, że oferta rynkowa była wystarczająca do zaspokojenia zapotrzebowania na usługę publiczną pod względem ciągłości, regularności i jakości. Ponadto stwierdzenia przedsiębiorstwa Pan Med, że planowało ono prowadzić działalność na trasie Gaeta–Termini Imerese (zob. motyw 260), która byłaby równoważna z trasą Neapol–Palermo, nie mogą podważać tego wniosku. W szczególności przedsiębiorstwo Pan Med odniosło się do swoich planów w piśmie z kwietnia 2013 r., a dowody, które dostarczyło, świadczą o tym, że podjęło działania w kierunku ubiegania się o niezbędne zezwolenia na obsługę takiej trasy dopiero kilka miesięcy po powierzeniu UOIG przedsiębiorstwu CIN (tj. w lipcu 2012 r.). Przedsiębiorstwo Pan Med nie poinformowało, że faktycznie rozpoczęło obsługę trasy Gaeta–Termini Imerese. W każdym razie w chwili powierzenia usług Włochy nie popełniły oczywistego błędu, uznając, że na trasie Neapol–Palermo wystąpiła niedoskonałość rynku, ponieważ przedsiębiorstwo Pan Med nie złożyło jeszcze wniosku o rozpoczęcie obsługi oraz ponieważ oferta przedstawiona przez przedsiębiorstwa SNAV i Grandi Navi Veloci nie zaspokajała zapotrzebowania na usługę publiczną pod względem ciągłości, regularności i jakości.

- Genua–Olbia–Arbatax: w przedmiotowym okresie przedsiębiorstwo Moby obsługiwało połączenie Genua–Olbia jedynie przez część roku (w większości lat od połowy marca do połowy października). Twierdzenie przedsiębiorstwa Pan Med, jakoby przedsiębiorstwo Moby obsługiwało to połączenie przez cały rok (zob. przypis 87), nie jest poparte dowodami. W związku z tym również odniesienia przedsiębiorstwa Grimaldi (zob. motyw 274) do obecności przedsiębiorstwa Moby na tej trasie nie można uznać za dowód na brak niedoskonałości rynku. Również przedsiębiorstwo GNV (zob. motyw 266) obsługiwało połączenie Genua–Olbia jedynie w sezonie. Nowa umowa zawiera jednak wymóg, aby przedsiębiorstwo CIN realizowało połączenia między Genuą a Olbią co najmniej trzy razy na tydzień przez cały rok. Ponadto zgodnie z nową umową wymagane jest również połączenie z portem Arbatax (dwa razy w tygodniu), którego nie zapewnia żaden z pozostałych operatorów. Oferta przedsiębiorstw Moby i GNV była zatem niewystarczająca do zaspokojenia zapotrzebowania na usługę publiczną, szczególnie pod względem ciągłości i regularności.

(347) Na dwóch z trzech tras towarowych żaden inny operator nie świadczył usług przewozu towarowego, podczas gdy na trzeciej trasie towarowej usługi świadczone przez innego operatora nie spełniają w pełni wymogów określonych w nowej umowie. W szczególności:

- Livorno–Cagliari ⁽¹¹³⁾: w przedmiotowym okresie inni operatorzy (np. przedsiębiorstwo Moby, jak wskazało przedsiębiorstwo Pan Med, zob. motyw 253) obsługujący tę trasę oferowali jedynie jedno wypłynięcie na tydzień. Zgodnie z nową umową wymagane jest jednak, aby przedsiębiorstwo CIN świadczyło usługę przewozu towarowego między tymi portami co najmniej pięć razy w tygodniu. Oferta innych operatorów była zatem niewystarczająca do zaspokojenia zapotrzebowania na usługę publiczną pod względem regularności.
- Neapol–Cagliari: przedsiębiorstwo Tirrenia było jedynym operatorem oferującym usługę przewozu towarowego na tej trasie. W odpowiedzi na decyzję z 2012 r. przedsiębiorstwo Pan Med wskazało, że przedsiębiorstwo Grimaldi świadczyło usługę przewozu towarowego między Salerno a Cagliari. Podczas gdy porty w Neapolu i Salerno są oddalone o zaledwie 50 km drogi, władze włoskie twierdziły, że nie można ich uznać za wymienne. Włochy wskazują, że w dyrektywie CIPE będącej elementem podstawy prawnej w odniesieniu do objętej oceną rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych wskazano, że jednym z celów umów o świadczenie usług publicznych (w tym nowej umowy z przedsiębiorstwem CIN) jest zapewnienie „połączeń będących w stanie zmniejszyć obciążenie ruchem pojazdów silnikowych na już przepełnionych głównych drogach części kraju znajdującej się na półwyspie”. Według władz włoskich usługa przewozu towarowego świadczona począwszy od Neapolu przyczynia się do osiągnięcia tego celu, ponieważ drogi między Neapolem a Salerno są przepełnione. W tym kontekście Komisja zauważa również, że skierowała do Trybunału Sprawiedliwości sprawę przeciwko Włochom w związku z nieprzestrzeganiem dyrektywy 2008/50/WE w sprawie jakości powietrza ⁽¹¹⁴⁾. Zmniejszenie zatłoczenia dróg z pewnością może przyczynić się do poprawy jakości powietrza. Niezależnie od jakichkolwiek innych możliwych różnic w porównaniu z konkretnymi wymogami mającymi zastosowanie do przedsiębiorstwa CIN zgodnie z nową umową Komisja uważa, że na podstawie tych elementów Włochy mogły stwierdzić, że usługi przewozu towarowego obsługiwane z Salerno nie były równoważne z usługami wymaganymi w ramach nowej umowy, w związku z czym nie popełniły oczywistego błędu, uznając, że na trasie towarowej Neapol–Cagliari istniała niedoskonałość rynku.

⁽¹¹³⁾ Nowa umowa umożliwia również, aby połączenie to było obsługiwane z Genui zamiast z Livorno, ale możliwości tej nigdy nie wykorzystano w praktyce.

⁽¹¹⁴⁾ Aby poznać kontekst, zob.: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/pl/IP_18_3450.

— Rawenna–Katania: do momentu powierzenia usług przedsiębiorstwu CIN przedsiębiorstwo Tirrenia było jedynym operatorem oferującym usługę przewozu towarowego na tej trasie. W odpowiedzi na decyzję z 2012 r. przedsiębiorstwo Pan Med wskazało, że przedsiębiorstwo Grimaldi rozpoczęło świadczenie usługi przewozu towarowego między tymi portami pod koniec 2012 r. Ponadto przedsiębiorstwo Pan Med wskazało (zob. motyw 260), że planowało prowadzić działalność na trasie Augusta–Rawenna, która byłaby równoważna z trasą Katania–Rawenna. Przedsiębiorstwo Pan Med odniosło się do swoich planów w piśmie z kwietnia 2013 r., a dowody, które dostarczyło, świadczą o tym, że podjęło działania w kierunku ubiegania się o niezbędne zezwolenia na obsługę takiej trasy dopiero w listopadzie 2012 r. Przedsiębiorstwo Pan Med nie udowodniło, że faktycznie rozpoczęło obsługę trasy Augusta–Rawenna. W każdym razie ze względu na to, że w chwili powierzenia nie byli obecni żadni inni operatorzy, Włochy nie popełniły oczywistego błędu, uznając, że na tej trasie towarowej istniała niedoskonałość rynku ⁽¹¹⁵⁾.

(348) W świetle powyższego Komisja stwierdza, że w chwili powierzenia same mechanizmy rynkowe były niewystarczające do zaspokojenia zapotrzebowania na usługę publiczną. Na szeregu tras przedsiębiorstwo CIN istotnie było jedynym operatorem, podczas gdy na pozostałych trasach usługi świadczone przez innych operatorów nie były równoważne pod względem ciągłości, regularności, wydajności i jakości, w związku z czym nie zaspokajały w pełni zapotrzebowania na usługę publiczną określonego przez Włochy w nowej umowie.

3) Najmniej szkodliwe podejście

(349) Komisja zauważa, że władze włoskie postanowiły udzielić zamówienia publicznego na usługi jednemu operatorowi (przedsiębiorstwu CIN) zamiast nałożyć obowiązki świadczenia usług publicznych na wszystkich operatorów zainteresowanych obsługą przedmiotowych tras. Na podstawie informacji dostarczonych przez Włochy Komisja uznaje, że popytu użytkowników (o którym mowa powyżej, zob. motywy 333–341) nie można było zaspokoić przez nałożenie obowiązków świadczenia usług publicznych. W szczególności na kilku trasach przedsiębiorstwo CIN jest jedynym operatorem (zob. np. motyw 345), a na pozostałych trasach oferta pozostałych operatorów nie spełnia (wszystkich) wymogów w zakresie regularności, ciągłości i jakości. Ponadto obsługa większości (jeśli nie wszystkich) tras, szczególnie poza sezonem, przynosi straty, co sprawia, że bez rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych najprawdopodobniej nie byłyby one w ogóle obsługiwane. Ecorys wyciągnął podobny wniosek w swoim sprawozdaniu (zob. motyw 98). Ponadto Komisja przyjmuje do wiadomości argument Włoch, zgodnie z którym wybór zamówienia publicznego na usługi również był konieczny w świetle prywatyzacji przedsiębiorstwa Tirrenia. Ścisłej rzecz biorąc, Włochy twierdzą, że ogłaszanie przetargu na aktywa przedsiębiorstwa Tirrenia w pakiecie z nowym zamówieniem publicznym na usługi umożliwiło (i) zapewnienie ciągłości świadczenia usługi publicznej transportu morskiego; (ii) maksymalizację wartości dla państwa; i (iii) zabezpieczenie zatrudnienia. Z tych powodów Komisja zgodziła się (zob. motyw 114), aby Włochy ogłosiły przetarg na oddział przedsiębiorstwa Tirrenia w pakiecie z nową umową. Tym samym Komisja zgodziła się również z wnioskiem, co podtrzymuje w niniejszej decyzji, że Włochy nie mogły polegać na obowiązkach świadczenia usług publicznych, które mają zastosowanie do wszystkich operatorów, ale raczej zawarłyby zamówienie publiczne na usługi wyłącznie z przedsiębiorstwem CIN.

Podsumowanie

(350) Na podstawie powyższej oceny Komisja stwierdza, że Włochy nie popełniły oczywistego błędu przy określaniu usług powierzonych przedsiębiorstwu CIN jako UOIG. Obawy wyrażone przez Komisję w decyzji z 2012 r. zostały zatem rozwiązane.

(351) W celu stwierdzenia, że spełniono pierwsze kryterium określone w wyroku w sprawie Altmark 1, Komisja nadal musi sprawdzić, czy przedsiębiorstwu CIN powierzono jasno określone obowiązki świadczenia usług publicznych. W tym zakresie Komisja zauważa, że obowiązki świadczenia usług publicznych jasno opisano w nowej umowie i w załącznikach do niej (które zawierają na przykład specyfikacje statków dla każdej trasy). Podobnie zasady regulujące rekompensatę określono szczegółowo w umowie, ustawie z 2009 r. i dyrektywie CIPE. Nowa umowa ma również jasny okres obowiązywania (osiem lat), określono w niej przedsiębiorstwo CIN jako operatora usługi publicznej i zawiera ona ustalenia dotyczące unikania nadwyżki rekompensaty i jej zwrotu (zob. również motyw 365). Komisja uważa zatem, że spełniono pierwsze kryterium określone w wyroku w sprawie Altmark.

⁽¹¹⁵⁾ Tytułem uzupełnienia Komisja zauważa, że nawet jeśli Włochy wiedziały (a nie zostało to ani udowodnione, ani wykazane) o zamiarach przedsiębiorstw Grimaldi lub Pan Med dotyczących rozpoczęcia działalności na tej trasie, to i tak mogłyby stwierdzić, że usługi przedsiębiorstw Grimaldi lub Pan Med nie byłyby wystarczające do zaspokojenia zapotrzebowania na usługę publiczną (np. dlatego że nie byłyby one równoważne pod względem obsługiwanych portów, oferowanej jakości lub wydajności lub dlatego że nie byłyby możliwe zagwarantowanie ciągłości i regularności tej usługi).

Pierwszeństwo przybijania do nabrzeża

(352) W art. 19-*ter* ust. 21 ustawy z 2009 r. jasno określono, że pierwszeństwo przybijania do nabrzeża jest konieczne do zagwarantowania ciągłości terytorialnej z wyspami oraz w świetle obowiązków świadczenia usług publicznych przez przedsiębiorstwa należące do byłej grupy Tirrenia, w tym przedsiębiorstwo Tirrenia. Jeżeli nie istniałoby priorytetowe przybijanie do nabrzeża dla przedsiębiorstw, którym powierzono obowiązek świadczenia usługi publicznej, przedsiębiorstwa te rzeczywiście mogą (czasami) być zmuszone do oczekiwania na swoją kolej przed zadokowaniem i tym samym ponosić opóźnienia, co byłoby sprzeczne z celem zapewnienia niezawodnej i dogodnej łączności na rzecz obywateli. Regularny rozkład połączeń jest istotnie niezbędny, aby zaspokoić potrzeby mieszkańców wysp w zakresie mobilności i przyczynić się do rozwoju gospodarczego odnośnych wysp. Ponadto ponieważ w nowej umowie przewidziano szczególne zobowiązania w zakresie harmonogramu rozpoczęcia obsługi tras objętych usługą publiczną, pierwszeństwo przybijania do nabrzeża pomaga zapewnić, aby porty przydzielały swoje miejsca i czas postoju w taki sposób, aby umożliwić operatorowi świadczącemu usługi publiczne wywiązanie się z obowiązków w tym zakresie. To pierwszeństwo przybijania do nabrzeża przeniesiono na przedsiębiorstwo CIN, gdy nabyło ono oddział przedsiębiorstwa Tirrenia. W tym kontekście Komisja uważa, że środek ten przyznano, aby umożliwić przedsiębiorstwu CIN wywiązanie się z obowiązków świadczenia usług publicznych, które stanowią faktyczne UOIG (zob. motyw 350). Ponadto władze włoskie potwierdziły, że pierwszeństwo przybijania do nabrzeża ma zastosowanie jedynie do usług świadczonych w ramach systemu świadczenia usług publicznych (a np. nie wtedy, gdy przedsiębiorstwo CIN obsługuje trasy na warunkach rynkowych w sezonie). W związku z tym pierwszeństwo przybijania do nabrzeża również jest zgodne z pierwszym warunkiem określonym w wyroku w sprawie Altmark.

7.1.3.2. Drugie kryterium określone w wyroku w sprawie Altmark

- (353) Komisja przypomina, że w decyzji z 2012 r. (zob. jej motyw 205) przyjęła wstępne stanowisko, zgodnie z którym drugie kryterium określone w wyroku w sprawie Altmark zostało spełnione.
- (354) W tym kontekście Komisja zauważa, że zgodnie z drugim kryterium określonym w wyroku w sprawie Altmark parametry będące podstawą obliczenia rekompensaty ustalono z wyprzedzeniem i że są one zgodne z wymogami w zakresie przejrzystości.
- (355) Ścisłej rzecz biorąc, parametry, na podstawie których obliczono rekompensatę, wyjaśniono szczegółowo w dyrektywie CIPE i zastosowano w nowej umowie (i załącznikach do niej), zaś maksymalne kwoty rekompensaty określono w ustawie z 2009 r. Metodę obliczania rekompensaty, w tym na przykład uwzględnione elementy kosztów, określono szczegółowo w dyrektywie CIPE. Ponieważ pierwszeństwo przybijania do nabrzeża nie wiąże się z rekompensatą finansową na rzecz przedsiębiorstwa CIN, Komisja uważa, że środek ten jest zgodny z drugim kryterium określonym w wyroku w sprawie Altmark.
- (356) W związku z tym Komisja stwierdza, że drugi warunek określony w wyroku w sprawie Altmark został spełniony.

7.1.3.3. Trzecie kryterium określone w wyroku w sprawie Altmark

- (357) Zgodnie z trzecim kryterium określonym w wyroku w sprawie Altmark rekompensata otrzymana z tytułu wykonywania UOIG nie może przekraczać kwoty niezbędnej do pokrycia całości lub części kosztów poniesionych w celu wypełnienia obowiązków świadczenia usług publicznych, przy uwzględnieniu związanych z nimi przychodów oraz racjonalnego zysku osiągniętego z tytułu wypełniania tych obowiązków.
- (358) W wyroku w sprawie Altmark nie podano jednak precyzyjne definicji rozsądnego zysku. Zgodnie z komunikatem w sprawie UOIG rozsądny zysk należy rozumieć jako stopę zwrotu z kapitału, której zażądałoby typowe przedsiębiorstwo rozważające, czy podjąć się wykonywania danej usługi świadczonej w ogólnym interesie gospodarczym w całym okresie powierzenia, przy uwzględnieniu poziomu ryzyka. Poziom ryzyka zależy od odnośnego sektora, rodzaju usługi i charakterystyki mechanizmu rekompensaty.
- (359) W decyzji z 2012 r. Komisja wyraziła wątpliwości odnośnie do proporcjonalności rekompensaty wypłaconej przedsiębiorstwu CIN. W szczególności Komisja przyjęła wstępne stanowisko, zgodnie z którym premia z tytułu ryzyka na poziomie 6,5 % nie odzwierciedlała odpowiedniego poziomu ryzyka, ponieważ *prima facie* wydawało się, że przedsiębiorstwo CIN nie podjęło ryzyka zwykle ponoszonego przy świadczeniu takich usług. Ścisłej rzecz biorąc, elementy kosztów uwzględnione do celów obliczenia rekompensaty obejmują wszystkie koszty związane ze świadczeniem usługi, a także zmiany np. cen paliw. W rezultacie Komisja uznała na tym etapie, że przedsiębiorstwo CIN mogło otrzymać nadwyżkę rekompensaty.
- (360) Komisja zauważa, że niektóre aspekty metody rekompensaty określonej w nowej umowie istotnie wydają się zmniejszać ryzyko handlowe ponoszone przez przedsiębiorstwo CIN. W szczególności maksymalne taryfy, które przedsiębiorstwo CIN może pobierać, są corocznie dostosowywane w celu uwzględnienia inflacji i odzwierciedlenia zmian kosztów paliwa. Ponadto nowa umowa zawiera pewne klauzule (zob. motyw 107), które mają na celu utrzymanie

równowagi ekonomiczno-finansowej usługi publicznej. W szczególności w przypadku gdy rekompensata z tytułu świadczenia usług publicznych nie byłaby wystarczająca do pokrycia kosztu usług powierzonych na mocy nowej umowy, klauzule te umożliwiają zmianę (i) zakresu tych usług; (ii) sposobu ich świadczenia (np. rodzaju statków); lub (iii) maksymalnych taryf.

- (361) Wyżej wymienione klauzule podlegają jednak szeregowi ograniczeń. W szczególności zgodnie z art. 8 nowej umowy przeglądu równowagi ekonomiczno-finansowej usługi publicznej dokonuje się jedynie co trzy lata. Jeśli w przeglądzie tym zostanie wykazane, że rekompensata nie jest wystarczająca do pokrycia kosztu usługi publicznej, przedsiębiorstwo CIN i władze włoskie mogą jedynie zgodzić się na dokonanie zmian w odniesieniu do kolejnego trzyletniego okresu. W przypadku gdy przychody lub koszty związane z usługą publiczną wykazują nieprzewidywalne różnice strukturalne wyższe lub niższe o ponad 3 % od wartości określonych w nowej umowie, jej art. 9 umożliwia stronom wniesienie (pod szeregiem warunków) o zmianę równowagi ekonomiczno-finansowej. Na podstawie obu artykułów ewentualne takie zmiany wprowadza się w wyniku procedury negocjacyjnej i do chwili osiągnięcia porozumienia przedsiębiorstwo CIN musi w dalszym ciągu świadczyć usługę publiczną bez zmian. W rezultacie przedsiębiorstwo CIN pozostaje częściowo narażone na ryzyko, że rekompensata nie będzie wystarczająca do pokrycia kosztów świadczenia usługi. Chociaż art. 8 i 9 nowej umowy można wykorzystać do przywrócenia równowagi ekonomiczno-finansowej, dotyczy to wyłącznie przyszłości i nie ma możliwości zastosowania korekty z mocą wsteczną.
- (362) Jak wyjaśniono powyżej (zob. motyw 42), w dyrektywie CIPE przewidziano, że premia z tytułu ryzyka na poziomie 6,5 % zostanie wykorzystana do określenia zwrotu kapitału z zastosowaniem wzoru służącego do obliczenia wartości WACC. W toku formalnego postępowania wyjaśniającego (zob. motyw 180) Włochy wyjaśniły jednak, że ponieważ wysokość rekompensaty ogranicza ustawa z 2009 r., podjęto decyzję o uproszczeniu obliczeń i zastosowaniu premii wynoszącej 6,5 % jako zryczałtowanej stopy zwrotu z kapitału. Władze włoskie wykazały również, że zastosowanie pełnej metody określonej w dyrektywie CIPE mogło poskutkować zwrotem z kapitału, który przynajmniej w niektórych latach przekroczyłby 6,5 %. Z tego powodu Włochy uważają, że ich uproszczone podejście jest ostrożne i nie umożliwia przyznania przedsiębiorstwu CIN wyższej rekompensaty niż rekompensata ustanowiona dyrektywą CIPE.
- (363) W powyższym kontekście Komisja porównała zwrot z zaangażowanego kapitału w wysokości 6,5 %, który został zastosowany w odniesieniu do przedsiębiorstwa CIN, z medianą zwrotu z zaangażowanego kapitału osiągniętego przez grupę odniesienia w 2011 r. (rok przed powierzeniem usług przedsiębiorstwu CIN). Grupa odniesienia składa się z wybranych operatorów promów, którzy oferowali połączenia morskie we Włoszech lub między Włochami a innymi państwami członkowskimi⁽¹¹⁶⁾. Z analizy wynika, że zwrot z zaangażowanego kapitału zastosowany w odniesieniu do przedsiębiorstwa CIN plasuje się tuż poniżej mediany zwrotu osiągniętego przez grupę odniesienia. Porównanie to pokazuje, że w roku poprzedzającym powierzenie usług przedsiębiorstwu CIN zwrot z kapitału na poziomie 6,5 % nie był nieracjonalny.
- (364) Co najważniejsze, Komisja zauważa, że niezależnie od kwoty, do której przedsiębiorstwa CIN jest uprawnione na podstawie wyżej wymienionej metody (uwzględniając zwrot z kapitału), przedsiębiorstwo CIN nigdy nie może otrzymać więcej niż maksymalna kwota określona ustawą z 2009 r. (tj. 72 685 642 EUR). Kwota ta, którą ustalono w 2009 r. i której nigdy nie skorygowano o inflację, była najprawdopodobniej ustalona ostrożnie, ponieważ była blisko o 10 % niższa od kwoty potrzebnej przedsiębiorstwu Tirrenia do świadczenia usługi w tym samym roku⁽¹¹⁷⁾. Faktyczne dane liczbowe za lata 2012–2018 zawarte w tabeli 6 świadczą o tym, że we wszystkich latach z wyjątkiem jednego (2015 r.) rekompensata z tytułu świadczenia usług publicznych nie była wystarczająca do pokrycia kosztu netto świadczenia usług, w tym zwrotu z kapitału na poziomie 6,5 %. Zgodnie z pkt 47 zasad ramowych UOIG z 2011 r. Komisja ocenia, czy wystąpiła nadwyżka rekompensaty w całym okresie trwania zamówienia. Za lata 2012–2018 przedsiębiorstwo CIN otrzymało o około 47 mln EUR mniej niż kwota obliczona z zastosowaniem metody obejmującej zwrot na poziomie 6,5 %. Wynik ten potwierdza, że klauzule dotyczące przeglądu zawarte w nowej umowie nie chronią przedsiębiorstwa CIN przed całym ryzykiem związanym ze świadczeniem usługi publicznej. Zakres usługi publicznej zmieniono w sierpniu 2014 r. (zob. motyw 103) na wniosek przedsiębiorstwa CIN na podstawie art. 9 nowej umowy, co nie miało wpływu na niewystarczającą rekompensatę naliczaną do tego momentu. Nawet jeśli wyniki poprawiły się w niektórych z następných lat, osiągnięty przez przedsiębiorstwo CIN zwrot z kapitału za cały okres (do 2018 r.) wyniósł zatem jedynie około 3,4 %⁽¹¹⁸⁾ zamiast 6,5 % początkowo przewidzianych przez Włochy.

⁽¹¹⁶⁾ W szczególności dotyczy to następujących operatorów: Minoan Lines Shipping, La Méridionale, Moby, Grandi Navi Veloci, Liberty Lines, Grimaldi Group, Corsica Ferries, SNAV i Caronte & Tourist. Przedsiębiorstwa należące do byłej grupy Tirrenia (np. Caremar, Toremar) wyłączono z grupy odniesienia.

⁽¹¹⁷⁾ Komisja przypomina, że 2009 r. był ostatnim rokiem, w którym przedsiębiorstwo Tirrenia prowadziło działalność na normalnych warunkach (tj. nie zostało jeszcze objęte zarządzeniem nadzwyczajnym).

⁽¹¹⁸⁾ Łączna kwota rekompensaty otrzymana przez przedsiębiorstwo CIN w latach 2012–2018 jest równa kosztowi netto poniesionemu na świadczenie usługi publicznej, z uwzględnieniem zwrotu z kapitału na poziomie około 3,4 %.

Tabela 6

Koszt netto świadczenia usługi publicznej przez przedsiębiorstwo CIN w latach 2012–2018

								(EUR)
CIN: misja publiczna	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Suma całkowita
Przychody ogółem	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
– Koszty ogółem	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
– Amortyzacja	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
= Koszt netto świadczenia usług publicznych	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
+ Zwrot z kapitału (6,5%)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
= Kwalifikowalność do rekompensaty	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
+ Faktyczna rekompensata	32 707 233	72 685 642	72 685 642	72 685 642	72 685 642	72 685 642	72 685 642	468 821 085
= Nadwyżka/niedostatek rekompensaty	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	– 47 450 022

- (365) Ponadto Komisja z zadowoleniem odnotowuje, że nowa umowa zawiera wymóg, aby przedsiębiorstwo CIN każdego roku przysyłało ministerstwu transportu rachunki z zarządzania (podzielone na poszczególne trasy i poświadczone przez niezależnego audytora), aby umożliwić mu sprawdzenie, czy nie wystąpiła nadwyżka rekompensaty. Jest to dodatkowe zabezpieczenie służące zapewnieniu, aby przedsiębiorstwo CIN nie mogło korzystać z żadnej nadwyżki rekompensaty. Ponieważ w rachunkach tych rozróżnia się również trasy obsługiwane w ramach systemu świadczenia usług publicznych i trasy obsługiwane na warunkach rynkowych, wykluczone jest subsydiowanie skróśne tego drugiego rodzaju działalności. Władze włoskie przedłożyły również te rachunki z zarządzania za lata 2012–2018, co umożliwiło Komisji dokonanie obliczeń zawartych w tabeli 6.
- (366) W świetle powyższego Komisja stwierdza, że rekompensata z tytułu świadczenia usług publicznych przyznana przedsiębiorstwu CIN nie przekracza kwoty niezbędnej do pokrycia kosztów poniesionych przez przedsiębiorstwo w celu wypełnienia obowiązków świadczenia usług publicznych, przy uwzględnieniu związanych z nimi przychodów oraz rozsądnego zysku. Ścisłej rzecz biorąc, Komisja uważa, że premię z tytułu ryzyka na poziomie 6,5 % przewidzianą w dyrektywie CIPE należy oceniać w połączeniu z maksymalną kwotą rekompensaty ustanowioną w ustawie z 2009 r. Mając to na uwadze, zwrot z kapitału, którego przedsiębiorstwo CIN mogło oczekiwać z perspektywy *ex ante*, był zgodny z ryzykiem, jakie ponosiło ono przy świadczeniu usług publicznych w ramach nowej umowy. Wątpliwości Komisji dotyczące spełnienia trzeciego warunku określonego w wyroku w sprawie Altmark zostały zatem rozwiane.
- (367) W odniesieniu do pierwszeństwa przybijania do nabrzeża i wszelkiej możliwej nadwyżki rekompensaty, która może z niego wynikać, Komisja zauważa, co następuje. Włochy stwierdziły, że wszelka możliwa korzyść pieniężna z pierwszeństwa przybijania do nabrzeża byłaby ograniczona (zob. motyw 191 powyżej). W rezultacie również ryzyko nadwyżki rekompensaty wynikające z tego środka byłoby ograniczone. Ponadto w zakresie, w jakim środek ten ograniczałby koszty operacyjne lub zwiększał przychody operatora usługi publicznej, skutki te byłyby w pełni odzwierciedlone w wewnętrznych księgach rachunkowych operatora. W powyższej analizie Komisji (zob. motyw 364) potwierdzono, że w latach 2012–2018 przedsiębiorstwo CIN nie otrzymało nadwyżki rekompensaty. Komisja stwierdza zatem, że również pierwszeństwo przybijania do nabrzeża jest zgodne z trzecim kryterium określonym w wyroku w sprawie Altmark.

7.1.3.4. Czwarte kryterium określone w wyroku w sprawie Altmark

- (368) Czwarte kryterium określone w wyroku w sprawie Altmark jest spełnione, jeżeli beneficjenta rekompensaty z tytułu świadczenia UOIG wybrano w ramach postępowania o udzielenie zamówienia, które umożliwia wybranie oferenta będącego w stanie zapewnić taką usługę przy jak najmniejszym koszcie dla społeczności, lub w przeciwnym wypadku, jeżeli przedmiotową rekompensatę obliczono w odniesieniu do kosztów wydajnego przedsiębiorstwa.

- (369) Zgodnie z pkt 63 komunikatu w sprawie UOIG najprostszym sposobem wypełnienia przez organy publiczne czwartego kryterium określonego w sprawie Altmark jest przeprowadzenie otwartej, przejrzystej i niedyskryminującej procedury udzielenia zamówienia publicznego zgodnej z przepisami dyrektywy 2004/17/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽¹¹⁹⁾ („dyrektywa 2004/17/WE”) i dyrektywy 2004/18/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽¹²⁰⁾ („dyrektywa 2004/18/WE”).
- (370) Ponadto w pkt 65 komunikatu w sprawie UOIG zauważono, że zgodnie z orzecznictwem Trybunału Sprawiedliwości procedura udzielenia zamówienia publicznego wyklucza istnienie pomocy państwa jedynie w przypadku, gdy umożliwia wybór oferenta mogącego zapewnić świadczenie usługi „po najniższym koszcie dla danej społeczności”.
- (371) Komisja zauważa, że w przedmiotowej sprawie postępowania o udzielenie zamówienia przeprowadzono przed wejściem w życie dyrektywy 2014/24/UE Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽¹²¹⁾ (która ma zastosowanie do zamówień publicznych udzielanych w odniesieniu do świadczenia usług transportu morskiego) oraz dyrektywy 2014/25/UE Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽¹²²⁾. W tym czasie miały zastosowanie dyrektywa 2004/17/WE i dyrektywa 2004/18/WE. Dyrektywa 2004/17/WE nie ma jednak zastosowania do usług transportu morskiego, takich jak usługi świadczone przez przedsiębiorstwo Tirrenia. W art. 5 dyrektywy 2004/17/WE istotnie wyjaśniono, że jej zakres obejmuje jedynie usługi transportowe w obszarze transportu kolejowego, systemów automatycznych, tramwajów, troleibusów, autobusów lub kolei linowych.
- (372) Zamówienia publiczne udzielane przez instytucje zamawiające w kontekście świadczonych przez nie usług w dziedzinie transportu morskiego, przybrzeżnego lub rzeczno-godowego są natomiast objęte zakresem dyrektywy 2004/18/WE na podstawie jej motywu 20. Usługi transportu wodnego wymieniono jednak również w załączniku II B do tej dyrektywy ⁽¹²³⁾, co oznacza, że podlegają one wyłącznie przepisom jej art. 23 i art. 35 ust. 4. Oznacza to, że zgodnie z dyrektywą 2004/18/WE zamówienie publiczne na usługi transportu morskiego podlega jedynie obowiązkowi dotyczącemu specyfikacji technicznej (art. 23) oraz obowiązkowi opublikowania ogłoszenia o udzieleniu zamówienia (po udzieleniu zamówienia i w związku z tym na końcu, a nie na początku procedury udzielania zamówienia: art. 35 ust. 4). Wszystkie pozostałe zasady określone dyrektywą 2004/18/WE – w tym przepisy dotyczące treści powiadomień, które mają zostać opublikowane, (art. 36 ust. 1) oraz przepisy dotyczące kryteriów kwalifikacji (art. 45–52) – nie mają zastosowania do zamówień publicznych na usługi transportu morskiego.
- (373) Ponadto dyrektywa 2004/18/WE w żadnym razie nie ma zastosowania do koncesji na usługi zdefiniowanych w jej art. 1 ust. 4 ⁽¹²⁴⁾. Komisja zauważa, że koncesje na usługi, które mają pewne znaczenie transgraniczne, podlegają jednak ogólnym zasadom określonym w traktatach, dotyczącym przejrzystości i równego traktowania.
- (374) Na podstawie powyższego Komisja stwierdza, że dyrektywa 2004/18/WE może mieć zastosowanie jedynie w przypadku zamówienia publicznego, ale nie wtedy, gdy dotyczy ono koncesji na usługi. Ponadto ponieważ niniejsza sprawa dotyczy usług transportu wodnego, zastosowanie miałyby tylko niektóre z wymogów zawartych w tej dyrektywie. W tym kontekście Komisja uważa, że nie może opierać się wyłącznie na zgodności z dyrektywami w sprawie zamówień publicznych w celu wykazania ci spełnienia czwartego kryterium określonego w wyroku w sprawie Altmark. Z tego powodu Komisja dokonuje poniżej oceny kwestii, czy postępowanie o udzielenie zamówienia przeprowadzone przez Włochy było konkurencyjne, przejrzyste i niedyskryminujące. Aby dokonać tej oceny, Komisja zastosuje właściwe wytyczne ustanowione w jej zawiadomieniu w sprawie pojęcia pomocy państwa ⁽¹²⁵⁾ (w szczególności w jego pkt 89 i nast.).

⁽¹¹⁹⁾ Dyrektywa 2004/17/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 31 marca 2004 r. koordynująca procedury udzielania zamówień przez podmioty działające w sektorach gospodarki wodnej, energetyki, transportu i usług pocztowych (Dz.U. L 134 z 30.4.2004, s. 1).

⁽¹²⁰⁾ Dyrektywa 2004/18/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 31 marca 2004 r. w sprawie koordynacji procedur udzielania zamówień publicznych na roboty budowlane, dostawy i usługi (Dz.U. L 134 z 30.4.2004, s. 114).

⁽¹²¹⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/24/UE z dnia 26 lutego 2014 r. w sprawie zamówień publicznych, uchylająca dyrektywę 2004/18/WE (Dz.U. L 94 z 28.3.2014, s. 65).

⁽¹²²⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/25/UE z dnia 26 lutego 2014 r. w sprawie udzielania zamówień przez podmioty działające w sektorach gospodarki wodnej, energetyki, transportu i usług pocztowych, uchylająca dyrektywę 2004/17/WE (Dz.U. L 94 z 28.3.2014, s. 243).

⁽¹²³⁾ Na podstawie art. 21 dyrektywy 2004/18/WE.

⁽¹²⁴⁾ Art. 1 ust. 4 dyrektywy 2004/18/WE stanowi: „»Koncesja na usługi« oznacza umowę tego samego rodzaju jak zamówienie publiczne na usługi z wyjątkiem faktu, że wynagrodzenie za świadczenie usług stanowi albo wyłącznie prawo do korzystania z takiej usługi, albo takie prawo wraz z płatnością”.

⁽¹²⁵⁾ Zawiadomienie Komisji w sprawie pojęcia pomocy państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (Dz.U. C 262 z 19.7.2016, s. 1).

Konkurencyjny i przejrzysty charakter postępowania

- (375) Zgodnie z pkt 90 zawiadomienia w sprawie pojęcia pomocy państwa przetarg musi być konkurencyjny⁽¹²⁶⁾, aby umożliwić udział wszystkim zainteresowanym i kwalifikującym się oferentom. Ponadto zgodnie z pkt 91 tego komunikatu procedura musi być przejrzysta, aby umożliwić wszystkim zainteresowanym oferentom równy i należyty dostęp do informacji na każdym etapie procedury przetargowej. W punkcie tym podkreślono również, że dostępność informacji, wystarczająco dużo czasu dla zainteresowanych oferentów oraz jasność kryteriów wyboru i udzielenia zamówienia stanowią kluczowe elementy przejrzystej procedury wyboru, oraz wskazano, że przetarg musi być odpowiednio upubliczniony, tak aby wszyscy potencjalni oferenci mogli się o nim dowiedzieć.
- (376) Komisja zaznacza na wstępie, że mimo iż w prawie włoskim⁽¹²⁷⁾ umożliwiono komisarzowi nadzwyczajnemu prowadzenie prywatnych negocjacji z potencjalnymi nabywcami, z możliwości tej nie skorzystano w przedmiotowej sprawie. W przedmiotowej sprawie preferowana była procedura otwarta, aby zapewnić sprzedaż oddziału przedsiębiorstwa Tirrenia po cenie rynkowej, a tym samym zmaksymalizować wpływy ze sprzedaży. Ponieważ nie odbyły się żadne prywatne negocjacje w odniesieniu do prywatyzacji oddziału przedsiębiorstwa Tirrenia, obawy wyrażone przez Komisję w decyzji z 2011 r. dotyczące tej możliwości zostały zatem rozwiane.
- (377) W przedmiotowej sprawie postępowanie o udzielenie zamówienia wszczęto przez publikację zaproszenia do wyrażenia zainteresowania nabyciem oddziału przedsiębiorstwa Tirrenia w jednym międzynarodowym czasopiśmie i kilku krajowych czasopismach oraz na wybranych specjalistycznych stronach internetowych (zob. motyw 70). W zaproszeniu tym zachęcono „każdego, kto może zagwarantować ciągłość usług transportu morskiego”, do wyrażenia zainteresowania i nie sformułowano żadnych dalszych warunków. Potencjalne zainteresowane strony miały również wystarczająco dużo czasu (tj. 35 dni) na wyrażenie zainteresowania, co umożliwi im uczestnictwo w dalszej procedurze. Na kolejnym etapie badania *due diligence* tego procesu zakwalifikowani oferenci otrzymali cztery miesiące na ocenę wszystkich istotnych informacji, aby móc określić, czy chcieliby złożyć ofertę w odniesieniu do oddziału przedsiębiorstwa Tirrenia i jak wysoka byłaby to oferta.
- (378) Komisji zauważa, że w zaproszeniu do wyrażenia zainteresowania wyjaśniono, że oddział przedsiębiorstwa Tirrenia zostanie sprzedany zgodnie z przepisami szczegółowymi procedury Marzano, co ma wyraźnie na celu zapewnienie ciągłości usług transportu morskiego w ramach systemu świadczenia usług publicznych. Ponadto w zaproszeniu odniesiono się do art. 19-ter dekretu z mocą ustawy nr 135 z dnia 25 września 2009 r., który stanowi, że po zakończeniu postępowania o udzielenie zamówienia zostanie zawarta nowa umowa z nabywcą przedsiębiorstwa Tirrenia. W artykule tym wskazano również, że czas obowiązywania takiej nowej umowy będzie wynosił nie więcej niż osiem lat, i opisano, co powinna ona zawierać. Ponadto w tym samym artykule ustanowiono maksymalną kwotę rekompensaty na rzecz przedsiębiorstwa Tirrenia na poziomie 72 685 642 EUR rocznie w odniesieniu do całego okresu obowiązywania nowej umowy. Co więcej, w art. 19-ter określono również, że nabywca przedsiębiorstwa Tirrenia zachowa pierwszeństwo przybijania do nabrzeża na trasach objętych usługą publiczną.
- (379) Jak wskazano w decyzji z 2011 r., zaproszenie do wyrażenia zainteresowania nie zawierało konkretnych szczegółowych informacji na temat dokładnych aktywów przeznaczonych na sprzedaż, kryterium udzielenia zamówienia oraz terminów kolejnych etapów postępowania o udzielenie zamówienia. Komisja uważa, że cały proces udzielania zamówienia był jednak wystarczająco przejrzysty z powodów przedstawionych w kolejnych motywach.
- (380) Po pierwsze, w zaproszeniu do wyrażenia zainteresowania zaznaczono, że oferenci muszą być w stanie „zapewnić ciągłość świadczenia usług transportu morskiego”. Było to jedyne kryterium kwalifikacji zastosowane przez Włochy do określenia, czy zainteresowane strony zostaną dopuszczone do udziału w postępowaniu o udzielenie zamówienia. Podczas gdy w zaproszeniu nie określono, w jaki sposób oferenci mogliby udowodnić, że spełniają ten wymóg, co domyślnie oznaczało, że można było wykorzystać wszelkie odpowiednie środki dowodowe⁽¹²⁸⁾. Komisja nie otrzymała żadnych informacji świadczących o tym, że co najmniej jedna z pięciu wykluczonych zainteresowanych stron faktycznie przedstawiła odpowiednie dowody na dysponowanie środkami finansowymi wystarczającymi do zapewnienia ciągłości usługi zgodnie z wymogiem zawartym w zaproszeniu do wyrażenia zainteresowania. Komisja uważa, że to kryterium kwalifikacji było jasne dla wszystkich zainteresowanych oferentów oraz było również uzasadnione w świetle realizowanego celu.

⁽¹²⁶⁾ W przypisie 146 do zawiadomienia w sprawie pojęcia pomocy państwa Komisja zauważa, że sądy unijne często odnoszą się, w kontekście pomocy państwa, do procedur „otwartych”. Użycie słowa „otwarte” nie odnosi się jednak do konkretnej procedury przewidzianej w dyrektywach w sprawie zamówień publicznych. W związku z tym Komisja jest zdania, że słowo „konkurencyjny” wydaje się bardziej odpowiednie i nie oznacza to odstąpienia od przesłanek materialnych określonych w orzecznictwie.

⁽¹²⁷⁾ W szczególności: dekret z mocą ustawy nr 134 z dnia 28 sierpnia 2008 r. przekształcony w ustawę nr 166 z dnia 27 października 2008 r.

⁽¹²⁸⁾ Ponadto, jak wyjaśniono powyżej (zob. motyw 373), art. 36 ust. 1 dyrektywy 2004/18/WE nie miał zastosowania do tego przetargu. W związku z tym Włochy nie miały w praktyce obowiązku przedstawienia w zaproszeniu kryteriów kwalifikacji.

- (381) Po drugie, jak wyjaśniono w motywie 378, odniesienie do dekretu z mocą ustawy nr 135 z dnia 25 września 2009 r. sprawiło, że dla zainteresowanych stron stało się jasne, że nowa umowa (z maksymalnym czasem obowiązywania wynoszącym osiem lat) zostanie zawarta po zakończeniu postępowania o udzielenie zamówienia oraz że maksymalną roczną kwotą rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych ustanowiono na poziomie 72685642 EUR rocznie. Ponadto w zaproszeniu do wyrażenia zainteresowania wskazano, że celem była sprzedaż oddziału przedsiębiorstwa przeznaczonego do świadczenia usługi publicznej. Ponadto, jak potwierdziły Włochy, wszystkie istotne informacje dotyczące zakresu sprzedaży, w tym projekt umowy, która ma zostać zawarta między nabywcą a państwem, udostępniono wszystkim jedenastu stronom, które ostatecznie postanowiły uczestniczyć w etapie analizy *due diligence*. Dzięki temu strony te mogły zdecydować, czy chcą złożyć ofertę, a jeśli tak, to na jaką kwotę. Komisja zwraca uwagę, że w procedurach sprzedaży między podmiotami prywatnymi normalną praktyką jest to, że szczególnie chronione informacje handlowe ujawnia się dopiero na etapie analizy *due diligence*. Z tego samego powodu zainteresowane strony musiały podpisać umowy poufności, zanim udostępniono im odnośną dokumentację (zob. motyw 71). Na tej podstawie Komisja uważa, że z zaproszenia do wyrażenia zainteresowania wystarczająco jasno wynikało⁽¹²⁹⁾, że sprzedaż dotyczyła oddziału przedsiębiorstwa Tirrenia w pakiecie z nową umową. Po wyrażeniu zainteresowania strony otrzymały dostęp do wszystkich informacji niezbędnych do podjęcia decyzji o ewentualnym złożeniu oferty.
- (382) Po trzecie, w odniesieniu do harmonogramu kolejnych etapów postępowania o udzielenie zamówienia Komisja zauważa, co następuje. Zainteresowani oferenci, którzy spełniali jedyne kryterium kwalifikacji, zostali zaproszeni pismem z dnia 10 listopada 2010 r. do wzięcia udziału w analizie *due diligence*. Istotne szczegóły dotyczące konkretnych kolejnych etapów postępowania, w szczególności harmonogram postępowania oraz kryteria dopuszczenia do drugiego etapu, tj. analizy *due diligence*, przedstawiono następnie pozostałym zainteresowanym oferentom w piśmie komisarza nadzwyczajnego z dnia 2 lutego 2011 r. Komisja uważa za mało prawdopodobne, że brak tych informacji w zaproszeniu do wyrażenia zainteresowania⁽¹³⁰⁾ zniechęcił potencjalnych oferentów do wyrażania zainteresowania.
- (383) Po czwarte, Komisja zauważa, że na podstawie zaproszenia 21 stron wyraziło swoje zainteresowanie nabyciem oddziału przedsiębiorstwa Tirrenia. Wśród tych 21 stron znalazły się podmioty krajowe, europejskie i spoza Europy, w tym niektórzy z czołowych włoskich operatorów promów (np. przedsiębiorstwa Grandi Navi Veloci, Moby). Komisja uważa, że potwierdza to, iż wszystkim potencjalnym oferentom w wystarczający sposób umożliwiono wyrażenie zainteresowania uczestnictwem w postępowaniu o udzielenie zamówienia. W tym kontekście Komisja zwraca uwagę na to, że zainteresowane strony nie musiały stosować się do uciążliwych procedur ani ponosić znacznych kosztów, aby wyrazić zainteresowanie. Wystarczyło wysłać pismo, w którym wykazano zdolność do zapewnienia ciągłości usługi transportu morskiego. Szesnaście stron, które spełniły to kryterium kwalifikacji, zaproszono następnie do etapu analizy *due diligence*, z czego jedenaście postanowiło wziąć udział w tym etapie. Dopiero po tym etapie strony musiały zdecydować, czy chcą złożyć ofertę, a jeśli tak, to na jaką kwotę.
- (384) Ponadto w decyzji z 2012 r. Komisja zauważyła, że nie jest pewne, czy wszyscy potencjalni oferenci wiedzieli na wczesnych etapach postępowania o udzielenie zamówienia o możliwości odroczenia płatności części ceny zakupu o kilka lat bez odsetek. O możliwości tej nie wspomniano, ale również nie wykluczono jej w zaproszeniu do wyrażenia zainteresowania⁽¹³¹⁾. Na tej podstawie przedsiębiorstwo CIN złożyło ofertę, która obejmowała rozłożoną w czasie zapłatę niemal połowy ceny zakupu. Komisja w pierwszej kolejności zauważa, że ponieważ postępowanie obejmowało zamówienie publiczne na usługi o okresie obowiązywania wynoszącym osiem lat, odroczenie części płatności w okresie obowiązywania tego zamówienia nie było niczym nietypowym. W przypadku umów koncesji często zdarza się bowiem, że opłata koncesyjna jest uiszczana w ratach, a nie w całości z góry. Ponadto Komisja zauważa, że rzeczywista wartość oferty przedsiębiorstwa CIN, uzyskana przez zdyskontowanie odroczonej płatności ich wartością w chwili sprzedaży, jest jedynie o około 4 % niższa niż w przypadku zapłaty pełnej ceny z góry. Komisja uważa za mało prawdopodobne, że ta stosunkowo niewielka różnica wpłynęła na gotowość stron do wyrażania zainteresowania. W tym kontekście należy przypomnieć, że wartość oddziału przedsiębiorstwa Tirrenia (w tym nowej umowy) nie była znana, gdy strony musiały wyrazić swoje zainteresowanie, więc mało prawdopodobne jest,

⁽¹²⁹⁾ Komisja zwraca uwagę, że Włochy nie miały również obowiązku przedstawić w zaproszeniu do wyrażenia zainteresowania szczegółowego opisu konkretnych aktywów przeznaczonych na sprzedaż oraz nowego zamówienia publicznego na usługi, ponieważ art. 36 ust. 1 dyrektywy 2004/18/WE nie miał zastosowania do tego postępowania o udzielenie zamówienia.

⁽¹³⁰⁾ Ponadto ponieważ art. 36 ust. 1 dyrektywy 2004/18/WE nie miał zastosowania do przedmiotowego postępowania o udzielenie zamówienia, Włochy nie miały również obowiązku opisać w zaproszeniu do wyrażenia zainteresowania, w jaki sposób zorganizowane zostaną kolejne etapy postępowania o udzielenie zamówienia.

⁽¹³¹⁾ Ponadto Komisja zauważa, że Włochy nie miały obowiązku szczegółowego określenia (ewentualnych) warunków płatności w zaproszeniu, ponieważ art. 36 ust. 1 dyrektywy 2004/18/UE nie miał zastosowania do tego postępowania o udzielenie zamówienia.

aby wiedza o opcji odroczenia na tym etapie miała wpływ na decyzję o udziale w postępowaniu o udzielenie zamówienia. Ponadto Komisja wskazuje, że oferta przedsiębiorstwa CIN (w tym częściowe odroczenie płatności) została udostępniona w pokoju danych i wszystkich innych oferentów wyraźnie zaproszono do złożenia lepszej oferty. Mimo że wyznaczono termin szesnastu dni na złożenie oferty oraz niezależnie od możliwości uwzględnienia w ofertach również odroczenia płatności, żaden z pozostałych oferentów się nie zgłosił. Z tych powodów Komisja stwierdza, że nie można uznać, iż możliwość odroczenia płatności (części) ceny zakupu ma negatywny wpływ na konkurencyjność lub przejrzystość postępowania o udzielenie zamówienia.

- (385) W związku z powyższym Komisja stwierdza, że postępowanie o udzielenie zamówienia, jako całość, było konkurencyjne i przejrzyste. W szczególności zamiar zbycia przez przedsiębiorstwo Tirrenia części działalności związanej z świadczeniem usługi publicznej (tj. oddziału przedsiębiorstwa Tirrenia) i zawarcia nowej umowy na okres ośmiu lat z oferentem zwyciężskim został powszechnie udostępniony w taki sposób, by dotarł do wszystkich potencjalnych oferentów na właściwym rynku regionalnym lub międzynarodowym. Ponadto Komisja bierze pod uwagę fakt, że potencjalni oferenci mogli z łatwością wyrazić swoje zainteresowanie i nie musieli czynić żadnych zobowiązań na tym etapie. Pod warunkiem że byli w stanie wykazać, że spełniają jedyne kryterium kwalifikacji, strony te otrzymały następnie wszelkie informacje i czas niezbędne do podjęcia decyzji, czy chcą złożyć ofertę nabycia oddziału przedsiębiorstwa Tirrenia i na jaką kwotę. Z tych powodów Komisja stwierdza, że jej wątpliwości, czy postępowanie o udzielenie zamówienia było wystarczająco przejrzyste ze względu na potencjalne uchybienia w zaproszeniu do wyrażenia zainteresowania, zostały rozwiązane.

Niedyskryminujący charakter postępowania i najwyższa cena jako kryterium

- (386) W pkt 92 zawiadomienia w sprawie pojęcia pomocy państwa podkreślono, że niedyskryminujące traktowanie wszystkich oferentów na wszystkich etapach procedury oraz obiektywne kryteria wyboru i udzielenia zamówienia określone z wyprzedzeniem przed rozpoczęciem procedury stanowią niezbędny warunek zapewnienia zgodności przeprowadzonej w jej wyniku transakcji z warunkami rynkowymi. Ponadto pkt ten stanowi, że aby zapewnić równe traktowanie, kryteria udzielenia zamówienia powinny umożliwiać porównanie i obiektywną ocenę ofert. Co więcej, zgodnie z pkt 95 zawiadomienia w sprawie pojęcia pomocy państwa w przypadku gdy organy publiczne sprzedają aktywa, jedynym właściwym kryterium wyboru kupującego powinna być najwyższa cena ⁽¹³²⁾, przy jednoczesnym uwzględnieniu wnioskowanych ustaleń umownych (np. gwarancja sprzedawcy).
- (387) Jak wskazano powyżej (zob. motyw 380), w zaproszeniu do wyrażenia zainteresowania określono wyłącznie jeden warunek kwalifikacji, a mianowicie, że oferenci muszą być w stanie „zapewnić ciągłość świadczenia usług transportu morskiego”. Spośród 21 stron, które wyraziły zainteresowanie, pięć zostało wykluczonych, ponieważ stwierdzono, że nie są w stanie spełnić tego warunku (zob. również przypis 34). Komisja uważa, że jedyne kryterium kwalifikacji było obiektywne i zostało określone w zaproszeniu do wyrażenia zainteresowania w sposób wystarczająco jasny dla wszystkich zainteresowanych stron.
- (388) Szesnastu zainteresowanych oferentów, którzy spełniali warunek kwalifikacji, zostało następnie zaproszonych do etapu analizy *due diligence*, ale pięciu z tych oferentów wskazało, że nie są już zainteresowani. Podczas etapu analizy *due diligence*, który trwał cztery miesiące, jedenastu pozostałym stronom udzielono dostępu do pokoju danych zawierającego wszystkie istotne informacje (zob. motyw 72) umożliwiające im przeprowadzenie oceny oddziału i projektu nowej umowy wystawionych na sprzedaż. Wszyscy oferenci otrzymali zatem te same informacje i byli równo traktowani przez cały czas.
- (389) W dniu 2 lutego 2011 r. komisarz nadzwyczajny wysłał do jedenastu pozostałych zainteresowanych oferentów pismo, w którym szczegółowo opisano procedurę i wymogi składania oferty. W szczególności w piśmie wyraźnie określono warunki sprzedaży: sporządzenie biznesplanu wykonywania obowiązków świadczenia usługi publicznej, jak określono w projekcie umowy, i przedstawienie niezbędnych gwarancji w celu wykazania stabilności finansowej oferenta. Włochy potwierdziły, że w przypadku otrzymania większej liczby kwalifikowalnych ofert niż jedna, jedynym kryterium udzielenia zamówienia byłaby najwyższa cena. Komisja zauważa, że w dniu 29 kwietnia 2011 r. komisarz nadzwyczajny rzeczywiście wymagał od pozostałych zainteresowanych stron poprawionych ofert dokładnie w celu osiągnięcia najlepszego możliwego zwrotu finansowego ze sprzedaży.

⁽¹³²⁾ Zob. wyrok Sądu z dnia 28 lutego 2012 r., Land Burgenland i Austria/Komisja, sprawy połączone T-268/08 i T-281/08, ECLI:EU:T:2012:90, pkt 87.

- (390) W związku z tym wątpliwości Komisji wyrażone w decyzji z 2011 r., że dekret 134/2008 umożliwiałby udzielenie zamówienia na podstawie innych kryteriów, zostały rozwiane. Wszystkie strony zostały prawidłowo i w równym stopniu informowane na poszczególnych etapach postępowania o udzielenie zamówienia, dzięki czemu mogły złożyć ofertę, mając pełną wiedzę o postępowaniu i wymogach. Komisja uważa również, że kryterium udzielenia zamówienia pozwala na obiektywne porównanie i ocenienie ofert.

Odroczenie płatności części ceny zakupu przez przedsiębiorstwo CIN

- (391) W decyzji z 2012 r. Komisja zauważyła, że rzeczywista wartość⁽¹³³⁾ ceny zakupu zaoferowanej przez przedsiębiorstwo CIN jest niższa niż wartość rynkowa ustalona przez eksperta wyznaczonego przez właściwe ministerstwo. W sprawie Land Burgenland Trybunał Sprawiedliwości orzekł jednak, że w przypadku gdy podmiot publiczny sprzedaje należące do niego przedsiębiorstwo w drodze otwartego, przejrzystego i bezwarunkowego postępowania przetargowego, można domniemywać, że cena rynkowa odpowiada najwyższej (mającej walor zobowiązania i wiarygodnej) ofercie i że uwzględniana jest wyłącznie cena, bez konieczności posługiwania się innymi metodami wyceny w celu sprawdzenia ceny rynkowej, takimi jak niezależne opinie biegłych⁽¹³⁴⁾. Ponadto nawet najwyższa oferta przedłożona w ramach wadliwego postępowania przetargowego z powodu niedozwolonych warunków może jednak odpowiadać cenie rynkowej, gdy uchybienia obarczające warunki przetargu nie miały wpływu na kwotę tej oferty, prowadząc do jej obniżenia⁽¹³⁵⁾.
- (392) Komisja zauważa, że skoro w przedmiotowej sprawie cenę zapłaconą przez przedsiębiorstwo CIN uzyskano w wyniku otwartego, przejrzystego i niedyskryminującego postępowania o udzielenie zamówienia, cenę tę można uznać za równą z ceną rynkową. W związku z tym nie jest konieczne porównywanie tej ceny z wycenami określonymi przez niezależnych ekspertów wyznaczonych odpowiednio przez Włochy i Komisję. Ponadto Komisja zgadza się z Włochami (zob. motyw 176), że niezależni eksperci musieli koniecznie przyjąć pewne założenia, tak aby uzyskane wyceny należało w każdym przypadku interpretować ostrożnie. Co więcej, jak zauważyło przedsiębiorstwo CIN (zob. motyw 236), co najmniej jeden potencjalny oferent zainteresowany oddziałem przedsiębiorstwa Tirrenia wskazał, że cena ustalona przez niezależnego eksperta wyznaczonego przez Włochy jest zbyt wysoka. Chociaż jest to dowód niepotwierdzony, dowodzi on, że wyceny ekspertów mogą nie zawsze odzwierciedlać wartość rynkową określoną przez uczestników rynku w drodze postępowania.
- (393) Celem uzupełnienia Komisja uważa, że istnieje również gospodarcze uzasadnienie odroczenia płatności. Jak wskazało przedsiębiorstwo CIN (zob. motyw 240), odroczenie płatności jest istotnie związane z charakterem przedmiotu sprzedaży, mianowicie oddziału przedsiębiorstwa, którego faktyczna wartość zależy (co zostało potwierdzone przez Banca Profilo, zob. sekcja 2.3.3.4 i motyw 240) od faktycznie wypłaconych, w ciągu ośmiu lat, kwot rekompensaty określonych w nowej umowie. Ponadto odroczenie płatności (części ceny zakupu) można zatem uznać za logiczną konsekwencję wynikającą z charakteru aktywów (w szczególności zamówienia publicznego na usługi i związanej z nimi rekompensaty) będących przedmiotem zamówienia.
- (394) W związku z powyższym Komisja stwierdza, że jej wątpliwości dotyczące odroczenia części ceny zakupu zostały rozwiane.

Zapewnienie świadczenia usług po najniższym koszcie dla danej społeczności

- (395) W tym przypadku przedmiotem zamówienia była nowa umowa w połączeniu z oddziałem przedsiębiorstwa Tirrenia i podlegająca określonym warunkom odnośnie do poziomu zatrudnienia, a nie tylko samej nowej umowy. W decyzji z 2012 r. Komisja przyjęła wstępne stanowisko, że w zakresie, w jakim oferenci posiadali już odpowiednią liczbę jednostek pływających i członków załogi, ponieśliby mniejsze koszty, gdyby nie zostali zobowiązani do przejęcia części aktywów trwałych i pracowników przedsiębiorstwa Tirrenia. W związku z tym Komisja przyjęła wstępne stanowisko, że udzielenie zamówienia dotyczącego nowej umowy bez obowiązku przejęcia tych jednostek pływających i załogi przedsiębiorstwa Tirrenia niezbędnych do świadczenia usługi publicznej skutkowałoby niższym kosztem dla społeczności.

⁽¹³³⁾ Uzyskana przez zdyskontowanie odroczonej płatności ich wartością w momencie sprzedaży.

⁽¹³⁴⁾ Zob. wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 24 października 2013 r., Land Burgenland/Komisja, sprawy połączone C-214/12 P, C-215/12 P i C-223/12 P, ECLI:EU:C:2013:682, pkt 94–95.

⁽¹³⁵⁾ Zob. wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 24 października 2013 r., Land Burgenland/Komisja, sprawy połączone C-214/12 P, C-215/12 P i C-223/12 P, ECLI:EU:C:2013:682, pkt 96.

(396) Ponieważ Tirrenia było dużym przedsiębiorstwem w zarządzie nadzwyczajnym, jego nabywca na mocy ogólnych przepisów prawa krajowego ⁽¹³⁶⁾ został zobowiązany do utrzymania przez okres dwóch lat takiego samego poziomu pracowników niezbędnego do wykonywania obowiązków świadczenia usługi publicznej jak poziom określony w biznesplanie przedsiębiorstwa Tirrenia. W tym kontekście w ramach zamówienia na przeniesienie oddziału od przedsiębiorstwa CIN wymaga się, aby zaoferowało zatrudnienie (na podstawie nowych umów) byłym pracownikom przedsiębiorstwa Tirrenia i przez dwa lata powstrzymało się od zwolnień ⁽¹³⁷⁾. Przede wszystkim Komisja zwraca uwagę na fakt, że podstawą tego wymogu jest zobowiązanie prawne, którego władze włoskie nie mogły zlekceważyć przy organizowaniu przeniesienia oddziału i że zobowiązanie to jest ograniczone w czasie, tj. do dwóch lat. Komisja zauważa również, że oddział przedsiębiorstwa Tirrenia będzie nadal świadczył usługę publiczną na podstawie obowiązków świadczenia usługi publicznej określonych w nowej umowie. W tym kontekście Włochy poinformowały, że przedsiębiorstwo CIN przejmie jedynie załogę i pracowników administracyjnych niezbędnych do zachowania ciągłości świadczenia usługi publicznej. Ponadto Włochy twierdziły, że przedsiębiorstwo CIN musiałoby przestrzegać tych minimalnych poziomów zatrudnienia niezależnie od warunku dotyczącego poziomu zatrudnienia. Biorąc pod uwagę, że koszty zatrudnienia zostałyby pokryte z rekompensaty wypłacanej przedsiębiorstwu CIN na podstawie nowej umowy, Komisja uważa, że obowiązek utrzymania poziomów zatrudnienia nie stanowi w praktyce obciążenia dla przedsiębiorstwa CIN. Mało prawdopodobne jest zatem, że obowiązek ten obniżył cenę sprzedaży oddziału, i nie mógł w ten sposób zapewnić korzyści przedsiębiorstwu CIN. Ponadto rozwiązanie to było korzystne również dla przedsiębiorstwa Tirrenia (a zatem i jego właściciela – Włoch), ponieważ drugi z wymienionych podmiotów nie musiałby ponosić kosztów odprawy pracowników zatrudnionych ponownie przez przedsiębiorstwo CIN. Komisja zauważa, że Ecorys oszacował, że całkowity koszt odprawy wszystkich pracowników przedsiębiorstwa Tirrenia wyniósłby co najmniej 35 mln EUR.

(397) Przez połączenie aktywów oddziału przedsiębiorstwa Tirrenia z nowym zamówieniem publicznym na usługi ⁽¹³⁸⁾ nabywca automatycznie zaczyna podlegać wymogowi zapewnienia ciągłości świadczenia usługi publicznej i otrzymuje pierwszeństwo przybijania do nabrzeża. Komisja zauważa przede wszystkim, że z zamówieniem publicznym na usługi połączono jedynie aktywa niezbędne do wykonywania obowiązków świadczenia usługi publicznej. Wszystkie pozostałe aktywa (w tym np. nieruchomości, sześć statków, kolekcję dzieł sztuki) sprzedano w drodze odrębnych postępowań o udzielenie zamówienia. Po drugie, Komisja uważa, że połączenie aktywów oddziału przedsiębiorstwa Tirrenia z nowym zamówieniem publicznym na usługi nie skutkuje niższą ceną niż gdyby aktywa i to zamówienie zostały sprzedane osobno, a wynika to z następujących względów:

— Jak wskazano powyżej (zob. motyw 164), komisarz nadzwyczajny przedsiębiorstwa Tirrenia zorganizował odrębne postępowania o udzielenie zamówienia w celu sprzedaży sześciu statków eksploatowanych jedynie na trasach niepodlegających obowiązkowi świadczenia usług publicznych. Spośród tych sześciu statków wyłącznie jeden mógł zostać sprzedany oferentowi, który zamierzał nadal wykorzystywać go do celów związanych z żeglugą. Sprzedaż pozostałych pięciu statków była możliwa wyłącznie w celu rozbiórki. Ponadto w marcu 2011 r. agenci zajmujący się sprzedażą statków ⁽¹³⁹⁾, do których zwrócono się o określenie wartości statków przedsiębiorstwa Tirrenia, zwrócili uwagę, że kryzys gospodarczy miał istotne znaczenie, które zostało odzwierciedlone w niższych wartościach statków i nadmiarze jednostek pływających na rynku. W związku z tym mało prawdopodobnym wydaje się, aby wszystkie z pozostałych 18 statków przedsiębiorstwa Tirrenia mogły zostać sprzedane do celów związanych z żeglugą (tj. za cenę wyższą niż wartość pochodzącego z nich złomu). Komisja uważa, że połączenie tych statków z zamówieniem publicznym na usługi pozwoliło uzyskać wyższą cenę ⁽¹⁴⁰⁾ za statki przedsiębiorstwa Tirrenia, ponieważ w zamian za eksploatację tych statków na trasach objętych usługą publiczną ich nabywca otrzymywałby rekompensatę z tytułu świadczenia usług publicznych przez okres ośmiu lat;

— w decyzji z 2012 r. Komisja zwróciła uwagę na możliwość, że oferenci mogli już posiadać wystarczającą liczbę jednostek pływających i członków załogi i w związku z tym woleliby nie mieć obowiązku nabywania statków przedsiębiorstwa Tirrenia i zatrudniania jego pracowników. Komisja zauważa, że w czasie rozpoczęcia wykonywania swoich obowiązków na podstawie nowej umowy przedsiębiorstwo CIN zatrudniało ogółem 1 239 osób i posiadało 18 statków (stanowiących część oddziału przedsiębiorstwa Tirrenia, który nabyło). Komisja uważa za mało prawdopodobne, że potencjalni oferenci mogli posiadać tak znaczne zasoby łatwo dostępne do (przeniesienia) rozmieszczenia w celu wykonywania obowiązków świadczenia usługi publicznej określonych w nowej umowie. Tym bardziej, że w nowej umowie przewidziano konkretne wymogi (np. zdolność) dotyczące

⁽¹³⁶⁾ Zgodnie z art. 63 ust. 2 dekretu legislacyjnego 270/1999 każdy potencjalny nabywca oddziału dużego przedsiębiorstwa w zarządzie nadzwyczajnym musi zobowiązać się do utrzymania poziomu zatrudnienia (tj. liczby pracowników) i dalej prowadzić działalność gospodarczą przez co najmniej dwa lata po nabyciu.

⁽¹³⁷⁾ Z wyjątkiem odpowiednio sprecyzowanych okoliczności.

⁽¹³⁸⁾ Projekt tego zamówienia został udostępniony w pokoju danych wszystkim oferentom. Ponadto jego kluczowe przepisy określono już w art. 19-ter dekretu z mocą ustawy nr 135 z dnia 25 września 2009 r.

⁽¹³⁹⁾ Ferrando i Massone Srl.

⁽¹⁴⁰⁾ Wynika to z faktu, że w przypadku gdy statek nie osiągnął jeszcze końca okresu użytkowania, jego wartość do celów związanych z żeglugą byłaby wyższa niż wartość pochodzącego z niego złomu. W ramach scenariusza przewidującego sprzedaż statków osobno prawdopodobne jest, że co najmniej niektóre z nich będą musiały zostać sprzedane po cenie odpowiadającej wartości pochodzącego z nich złomu. W związku z tym przez połączenie statków z zamówieniem publicznym na usługi wszystkie statki są nadal eksploatowane i tym samym mogą zostać sprzedane po cenie wyższej niż wartość pochodzącego z nich złomu.

statków, które mają być wykorzystywane na poszczególnych trasach objętych usługą publiczną. Każdy operator, który posiadał wymagane zasoby, prawdopodobnie korzystał już z nich na innych trasach i ich przeniesienie zgodnie z nową umową nieuchronnie doprowadziłoby do utraty przychodów z ich poprzedniego zastosowania. W tym względzie Komisja zwraca uwagę na fakt, że zarówno przedsiębiorstwo Grimaldi, jak i GNV, brało udział w procedurze przetargowej i że żadne z nich nie zgłosiło Komisji, że wolałoby nie mieć obowiązku nabycia statków przedsiębiorstwa Tirrenia.

- (398) Aby zweryfikować, czy połączenie nowej umowy z oddziałem przedsiębiorstwa Tirrenia i warunek dotyczący poziomu zatrudnienia nie są obciążeniem dla przedsiębiorstwa CIN, Komisja w drodze formalnego postępowania wyjaśniającego zleciła przeprowadzenie badania niezależnemu ekspertowi (przedsiębiorstwu Ecorys). Poproszono Ecorys (zob. motyw 96 i nast.) o ustalenie wartości rynkowej oddziału przedsiębiorstwa Tirrenia bez uwzględniania żadnych dodatkowych warunków. Ecorys stwierdził, że gdyby oddział przedsiębiorstwa Tirrenia sprzedano bez żadnych dodatkowych warunków, w szczególności bez połączenia w pakiet z nowym zamówieniem publicznym na usługi dotyczącym świadczenia usługi publicznej (a zatem bez obowiązku zapewnienia ciągłości świadczenia tej usługi publicznej), przedsiębiorstwo zostałoby sprzedane za cenę odpowiadającą wartości likwidacji, tj. 303,5 mln EUR. Ecorys oparł ten wniosek na założeniu, że oddział przedsiębiorstwa Tirrenia nie mógłby w sposób rentowny kontynuować działalności bez rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych. Przedsiębiorstwo Ecorys zauważyło, że ta wartość likwidacji jest niższa od wartości wynikającej z oferty, i wskazało, że w związku z tym natychmiastowa likwidacja (głównie sprzedaż statków) nie stanowiła opłacalnej alternatywy dla operatora działającego na warunkach rynkowych. Ponadto Ecorys porównał stan zatrudnienia w oddziale przedsiębiorstwa Tirrenia z szeregiem porównywalnych przedsiębiorstw promowych i stwierdził, że liczba pracowników i struktura kosztów personelu w przedsiębiorstwie Tirrenia nie odbiega od porównywalnych przedsiębiorstw pod względem udziału kosztów pracy w łącznych przychodach oraz stosunku kosztów pracy do liczby pracowników. W analizie nie stwierdzono istotnych różnic między oddziałem przedsiębiorstwa Tirrenia a porównywalnymi przedsiębiorstwami, które to różnice mogłyby wskazywać na przerost zatrudnienia lub nadmierne koszty pracy. Potencjalny nabywca miałby zatem niewielką swobodę działania pod względem zwolnienia lub wymiany części personelu. Na tej podstawie Ecorys stwierdził, że żadne czynniki nie wskazywały, by warunek dotyczący poziomu zatrudnienia miał jakkolwiek znaczący wpływ na wartość oddziału przedsiębiorstwa Tirrenia. Komisja stwierdza zatem, że połączenie nowej umowy z oddziałem przedsiębiorstwa Tirrenia i warunek dotyczący poziomu zatrudnienia nie mogły obniżyć ceny sprzedaży oddziału i nie mogły w ten sposób zapewnić korzyści przedsiębiorstwu CIN.
- (399) Podsumowując, warunek utrzymania poziomów zatrudnienia wynika z ogólnych przepisów prawa krajowego, a nie jest nałożony przez sprzedawcę. Ponadto warunek ten nie stanowi obciążenia dla nabywcy oddziału przedsiębiorstwa Tirrenia, co również zostało potwierdzone przez niezależnego eksperta Komisji – przedsiębiorstwo Ecorys. Warunek zapewnienia ciągłości świadczenia usługi publicznej będący bezpośrednią konsekwencją powiązania aktywów i obowiązku świadczenia usługi publicznej nie może zostać uznany za obniżający cenę. Wręcz przeciwnie, jak stwierdzono powyżej, sprzedaż aktywów osobno skutkowałaby niższą ceną (co potwierdził Ecorys). Ponadto wysoce nieprawdopodobne jest, że istnieliby potencjalni oferenci zainteresowani zdobyciem zamówienia publicznego na usługi bez przejęcia aktywów, biorąc pod uwagę dużą liczbę statków i członków załogi niezbędnej do świadczenia usługi publicznej. Komisja uważa zatem, że każdy sprzedawca działający na warunkach rynkowych zdecydowałby się na sprzedaż aktywów oddziału przedsiębiorstwa Tirrenia wraz z nowym zamówieniem publicznym na usługi, aby uzyskać najwyższą cenę. Na tej podstawie Komisja stwierdza, że Włochy nie nałożyły warunków, które potencjalnie mogłyby obniżyć cenę ani których nie żądałby sprzedawca prywatny. W związku z tym Komisja uznaje, że jej wątpliwości, że ogłoszenie przetargu dotyczącego nowej umowy oraz oddziału przedsiębiorstwa Tirrenia i warunki dotyczące poziomu zatrudnienia nie mogłyby skutkować najniższym kosztem dla danej społeczności, zostały rozwiązane.

Silne zabezpieczenia przy organizowaniu postępowania, w ramach którego składana jest wyłącznie jedna oferta

- (400) Na podstawie powyższej oceny (zob. motywy 375–399) Komisja stwierdza, że postępowanie o udzielenie zamówienia było otwarte, przejrzyste i niedyskryminujące zgodnie z przepisami dotyczącymi zamówień publicznych. W pkt 68 komunikatu w sprawie UOIG stwierdzono jednak, że „w przypadku procedur, w których składana jest tylko jedna oferta, nie można uznać, że przetarg jest wystarczający do zapewnienia efektu w postaci najniższego kosztu dla danej społeczności”.
- (401) W związku z tym, biorąc pod uwagę, że jedynie przedsiębiorstwo CIN złożyło ofertę w ramach postępowania o udzielenie zamówienia dotyczącego oddziału przedsiębiorstwa Tirrenia (w tym nowej umowy), postępowanie takie normalnie nie byłoby wystarczające do zapewnienia braku korzyści dla zwycięzcy.

- (402) Komisja sprecyzowała jednak stanowisko wyrażone w pkt 68 komunikatu w sprawie UOIG, stwierdzając w swoim przewodniku dotyczącym UOIG ⁽¹⁴¹⁾, że „nie oznacza to [...], że niemożliwe są przypadki, w których ze względu na szczególne zabezpieczenia zawarte w samej procedurze również procedura obejmująca tylko jedną ofertę może być wystarczająca do zagwarantowania usług »po najniższym koszcie dla danej społeczności«”.
- (403) Komisja stwierdza, że w sprawie objętej oceną istniały takie zabezpieczenia. Dokładniej rzecz ujmując:
- postępowanie o udzielenie zamówienia zostało zorganizowane w taki sposób, aby zmaksymalizować zainteresowanie potencjalnych oferentów. Ponadto ci potencjalni oferenci nie musieli stosować się do uciążliwych procedur i nie ponieśliby znacznych kosztów, aby wyrazić zainteresowanie. W rezultacie zainteresowanie wyraziło nie mniej niż 21 włoskich, europejskich i pozaeuropejskich podmiotów, z których szesnaście zaproszono do etapu analizy *due diligence* (zob. motyw 387),
 - rzeczywista konkurencja była możliwa do samego końca postępowania o udzielenie zamówienia. W szczególności na etapie udzielania zamówienia pozostało jedenastu potencjalnych oferentów. Trzech z nich (tj. przedsiębiorstwa Onorato Partecipazioni S.r.l., Grimaldi Compagnia di Navigazione S.p.A. i Marinvest S.r.l.) postanowiło nawiązać współpracę pod nazwą CIN i złożyć wiążącą ofertę. Komisja uważa, że z profilu pozostałych ośmiu innych potencjalnych oferentów wynika, że co najmniej pięciu prawdopodobnie było w stanie (ze względu na swoje doświadczenie i zasoby finansowe) złożyć ofertę lub miało rzeczywisty interes w złożeniu oferty (np. prowadzili już działalność w tym sektorze lub we Włoszech),
 - minimalną cenę ustalono z góry na podstawie wyceny dokonanej przez niezależnego eksperta wyznaczonego przez Włochy (zob. motyw 73). Ta minimalna cena została udostępniona wszystkim potencjalnym oferentom w pokoju danych i ustanowiła stosunkowo wysoki próg dla pierwszych ofert. W istocie, jak wskazano powyżej (zob. motyw 168), jeden potencjalny oferent zainteresowany oddziałem przedsiębiorstwa Tirrenia wskazał, że minimalna cena jest w rzeczywistości zbyt wysoka. Chociaż ta wysoka cena minimalna pomogła zapewnić, aby postępowanie doprowadziło do najniższego kosztu dla społeczności, mogła również zniechęcić innych potencjalnych oferentów do złożenia oferty,
 - wiążąca oferta złożona przez przedsiębiorstwo CIN w dniu 14 kwietnia 2011 r. została udostępniona w pokoju danych, a pismem z dnia 2 maja 2011 r. komisarz nadzwyczajny zaprosił wszystkich oferentów zakwalifikowanych do etapu analizy *due diligence* do złożenia w terminie do dnia 12 maja 2011 r. oferty lepszej od oferty złożonej przez przedsiębiorstwo CIN. W następstwie wniosku jednego z potencjalnych nabywców komisarz nadzwyczajny przesunął termin składania lepszych ofert do dnia 19 maja 2011 r. Zaproszenie do składania lepszych ofert jest szczególnie silnym zabezpieczeniem służącym zapewnieniu uzyskania najwyższej możliwej oferty (i tym samym osiągnięcia najniższego kosztu dla społeczności). Ponadto wniosek jednej ze stron o przesunięcie terminu wskazuje, że rzeczywista konkurencja istniała aż do samego końca postępowania o udzielenie zamówienia.
- (404) Komisja uważa, że – biorąc pod uwagę powyższe zabezpieczenia, w tym w szczególności cenę minimalną i zaproszenie do składania lepszych ofert – postępowanie o udzielenie zamówienia było wystarczające do zapewnienia świadczenia usługi po najniższym koszcie dla danej społeczności, nawet jeżeli złożono wyłącznie jedną ofertę. Tytułem uzupełnienia Komisja zauważa, że przedmiotowa sprawa różni się od poniższych spraw, w których złożono wyłącznie jedną ofertę:
- w ramach postępowania o udzielenie zamówienia dotyczącego obsługi szybkiego pasażerskiego połączenia morskiego między Mesyną a Reggio Calabria jedyna oferta została złożona przez Ustica Lines. Przedsiębiorstwo to było również jedynym, które wyraziło zainteresowanie, w związku z czym rzeczywista konkurencja nie była w ogóle możliwa. W związku z tym Komisja musiała stwierdzić, że w tym przypadku czwarte kryterium określone w wyroku w sprawie Altmark nie zostało spełnione i że rekompensata z tytułu świadczenia usług publicznych stanowiła pomoc państwa ⁽¹⁴²⁾. Komisja przypomina, że w sprawie poddawanej ocenie 21 stron wyraziło zainteresowanie, a jedenaście z nich uczestniczyło w ostatniej części postępowania,
 - w ramach postępowania o udzielenie zamówienia dotyczącego przyznania koncesji na dystrybucję prasy w Belgii jedyna oferta została złożona przez bpost (zasiedziało dostawcę tej UOIG). Mimo że początkowo zainteresowanie uczestnictwem w postępowaniu wyraziły trzy przedsiębiorstwa, jedno z nich wycofało się przed upływem terminu złożenia oferty, a inne ogłosiło, że nie chce już składać oferty (choć trzy dni po bpost złożyło swoją ofertę). Mimo to władze belgijskie twierdziły, że rzeczywista konkurencja miała miejsce w trakcie przeprowadza-

⁽¹⁴¹⁾ Aby zapoznać się z bardziej szczegółowymi informacjami, zob. odpowiedź Komisji na pytanie 68 w dokumencie roboczym służb Komisji „Przewodnik dotyczący stosowania przepisów prawa Unii Europejskiej z zakresu pomocy państwa, zamówień publicznych i rynku wewnętrznego do usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym” z dnia 29 kwietnia 2013 r. (zob.: http://ec.europa.eu/competition/state_aid/overview/new_guide_eu_rules_procurement_pl.pdf).

⁽¹⁴²⁾ Decyzja Komisji w sprawie SA.42710, UOIG – szybkie pasażerskie połączenie morskie między Mesyną i Reggio Calabria – Włochy (Dz.U. C 40 z 2.2.2018, s. 4).

nia postępowania o udzielenie zamówienia i że istniały wystarczające zabezpieczenia do zapewnienia, aby w ramach postępowania osiągnięto najniższy koszt dla danej społeczności. Komisja uznała jednak, że w tej sprawie zabezpieczenia były niewystarczające i w związku z tym stwierdziła, że czwarte kryterium określone w wyroku w sprawie Altmark nie zostało spełnione i że rekompensata z tytułu świadczenia usług publicznych stanowiła pomoc państwa⁽¹⁴³⁾. Władze włoskie zastosowały procedurę otwartą, natomiast władze belgijskie zorganizowały procedurę negocjacyjną⁽¹⁴⁴⁾, w przypadku której, zgodnie z pkt 66 komunikatu w sprawie UOIG, „jedynie w wyjątkowych wypadkach można uznać, że jest ona wystarczająca do spełnienia czwartego kryterium z orzecznictwa w sprawie Altmark”. Komisja zwraca uwagę na fakt, że oprócz tej istotnej różnicy również zabezpieczenia w sprawie bpost były zupełnie inne niż te mające zastosowanie w przedmiotowej sprawie. Ponadto należy zauważyć, że w sprawie bpost zasiadali dostawca UOIG zwyciężył w postępowaniu po złożeniu jedynej oferty, przy czym istniał wyłącznie jeden potencjalny oferent konkurencyjny. W sprawie poddawanej ocenie w postępowaniu zwyciężył oferent, który nie był powiązany z zasiadającym dostawcą UOIG, istniało kilku wiarygodnych potencjalnych oferentów konkurencyjnych oraz obowiązywały wymienione powyżej zabezpieczenia. W związku z powyższym Komisja stwierdza, że okoliczności w sprawie bpost nie są porównywalne z okolicznościami przedmiotowej sprawy.

(405) Ponadto Komisja zauważa, że postępowanie o udzielenie zamówienia przeprowadzone w celu sprzedaży oddziału przedsiębiorstwa Tirrenia znacząco różni się od postępowania przeprowadzonego w celu wyboru operatora świadczącego usługi transportu morskiego między Francją kontynentalną a Korsyką⁽¹⁴⁵⁾ („sprawa SNCM”) pod następującymi względami:

- władze francuskie zawarły umowę o przekazaniu obowiązku użyteczności publicznej na podstawie procedury negocjacyjnej przy wcześniejszej publikacji. Zgodnie z pkt 66 komunikatu w sprawie UOIG, jeżeli chodzi o taką procedurę, „jedynie w wyjątkowych wypadkach można uznać, że jest ona wystarczająca do spełnienia czwartego kryterium z orzecznictwa w sprawie Altmark”. Władze włoskie zastosowały natomiast procedurę otwartą,
- chociaż w sprawie SNCM złożono dwie oferty, jedna została odrzucona na podstawie jednego kryterium kwalifikacji. W związku z tym te dwie oferty nie zostały nawet porównane pod względem wynikających z nich korzyści celem przyjęcie tej najkorzystniejszej ekonomicznie. Dlatego też nie wystarczyło to do zagwarantowania efektywnej konkurencji, nawet jeżeli rzeczywiście złożono dwie oferty. W ostatnim etapie postępowania o udzielenie zamówienia dotyczącego przedsiębiorstwa Tirrenia uczestniczyło jednak jedenaście stron i Komisja uważa, że rzeczywista konkurencja była możliwa aż do zakończenia procedury (zob. motyw 403), nawet jeżeli ostatecznie jedynie przedsiębiorstwo CIN złożyło ofertę,
- w sprawie SNCM operator zasiadali, grupa SNCM/CMN, również złożył ofertę i miał znaczną przewagę konkurencyjną, ponieważ posiadał już statki spełniające wymogi techniczne określone w umowie o przekazaniu obowiązku użyteczności publicznej. Miało to kluczowe znaczenie, ponieważ wymogi te wiązały się z budową jednostek pływających niemal dopasowanych do indywidualnych potrzeb podobnych do niektórych jednostek pływających SNCM. Oznaczało to wysoki koszt dla potencjalnie zainteresowanych oferentów. W sprawie poddawanej ocenie operator zasiadali, przedsiębiorstwo Tirrenia pod zarządem nadzwyczajnym, nie złożył oferty i nie mógł tego zrobić, a oferent zwycięski nie był powiązany z operatorem zasiadającym. Ponieważ zamówienie dotyczyło statków, które spełniały wymogi technicznego w zakresie świadczenia usługi publicznej, żaden z potencjalnych oferentów nie miał przewagi konkurencyjnej nad pozostałymi,
- ponadto w sprawie SNCM Komisja stwierdziła, że bardzo krótki czas (tj. krótszy niż miesiąc) wyznaczony między zawarciem umowy o przekazaniu obowiązku użyteczności publicznej i datą rozpoczęcia wykonywania obowiązku prawdopodobnie stanowił znaczącą barierę wejścia dla nowych podmiotów. Komisja zwraca uwagę na fakt, że w przypadku przedsiębiorstwa Tirrenia okres między zakończeniem postępowania o udzielenie zamówienia a rozpoczęciem świadczenia usługi publicznej przez przedsiębiorstwo CIN wyniósł ponad rok.

(406) Na podstawie powyższego Komisja stwierdza, że czwarte kryterium określone w wyroku w sprawie Altmark zostało spełnione w przedmiotowej sprawie.

(407) Biorąc pod uwagę, że wszystkie cztery warunki określone przez Trybunał Sprawiedliwości w sprawie Altmark zostały łącznie spełnione, Komisja stwierdza, że udzielenie zamówienia przedsiębiorstwu CIN na podstawie nowej umowy w pakiecie z oddziałem przedsiębiorstwa Tirrenia i przyznanie przedsiębiorstwu CIN pierwszeństwa przybijania do nabrzeża, w tym odroczenie płatności części ceny zakupu przez to przedsiębiorstwo, nie stanowi dla niego korzyści gospodarczej.

⁽¹⁴³⁾ Decyzja Komisji w sprawie SA.42366, rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych przyznane bpost w latach 2016–2020 – Belgia (Dz.U. C 341 z 16.9.2016, s. 5).

⁽¹⁴⁴⁾ Art. 30 dyrektywy 2004/18/WE, art. 1 ust. 9 lit. a) dyrektywy 2004/17/WE.

⁽¹⁴⁵⁾ Decyzja Komisji w sprawie SA.22843, umowa o przekazaniu obowiązku użyteczności publicznej zawarta między Korsyką a SNCM i CMN na lata 2007–2013 (Dz.U. L 220 z 17.8.2013, s. 20).

7.1.3.5. Podsumowanie

- (408) Ponieważ nie wszystkie kryteria określone w art. 107 ust. 1 TFUE zostały spełnione, Komisja stwierdza, że udzielenie zamówienia przedsiębiorstwu CIN na podstawie nowej umowy w pakiecie z oddziałem przedsiębiorstwa Tirrenia i przyznanie przedsiębiorstwu CIN pierwszeństwa przybijania do nabrzeża, w tym odroczenie płatności części ceny zakupu przez to przedsiębiorstwo, nie stanowi dla niego pomocy państwa.

7.1.4. Środki określone w ustawie z 2010 r.

- (409) W decyzji z 2011 r. Komisja przyjęła wstępne stanowisko, że wszystkie środki określone w dekretych z mocą ustawy 125/2010 przekształconym ze zmianami w ustawę z 2010 r. stanowią pomoc państwa na rzecz przedsiębiorstw należących do byłej grupy Tirrenia w zakresie, w jakim odnośni beneficjenci byli w stanie wykorzystać te środki na zaspokojenie potrzeb związanych z płynnością i tym samym poprawić swoją ogólną sytuację finansową.
- (410) Na podstawie informacji otrzymanych w toku formalnego postępowania wyjaśniającego Komisja stwierdza, że wspomniane trzy środki należy poddać osobnej ocenie.

7.1.4.1. Potencjalne wykorzystanie środków finansowych przeznaczonych na modernizację statków do celów związanych z płynnością

- (411) Zasoby państwowe: przedmiotowe środki finansowe zostały przyznane przez państwo z jego budżetu (zob. motyw 109), a ich wykorzystanie do celów związanych z płynnością zostało umożliwiające na mocy ustawy z 2010 r. Środek można zatem przypisać państwu i jest on udzielany z zasobów państwowych.
- (412) Selektywność: środek ten został przyznany jedynie przedsiębiorstwom należącym do byłej grupy Tirrenia, w tym przedsiębiorstwu Tirrenia, i w związku z tym jest selektywny. Tytułem uzupełnienia Komisja zwraca uwagę, że środek ten nie został przyznany przedsiębiorstwu CIN.
- (413) Korzyść gospodarcza: Komisja zauważa, że przedsiębiorstwo Tirrenia otrzymało około 12 051 900 EUR na przeprowadzenie modernizacji statków niezbędnej do zachowania zgodności z międzynarodowymi normami bezpieczeństwa i na podstawie ustawy z 2010 r. mogła tymczasowo wykorzystać te środki do celów związanych z płynnością (zob. motyw 109). Jak wyjaśniono powyżej (zob. motyw 110), część tych środków (4 657 005,35 EUR) została wykorzystana przez Banca Carige do skompensowania dwóch zadłużeń przedsiębiorstwa Tirrenia wobec tego banku. Ponadto władze włoskie potwierdziły (zob. motyw 192), że przedsiębiorstwo Tirrenia skutecznie wykorzystało jedynie 630 600 EUR, aby opłacić modernizację jednostki pływającej Clodia. Pozostałe 11 421 300 EUR nie zostało wykorzystane na pokrycie kosztów modernizacji ani nie zostało zwrócone państwu. Ostatecznie nowy właściciel oddziału przedsiębiorstwa Tirrenia (tj. przedsiębiorstwo CIN) musiał zapłacić za pozostałą modernizację ze środków własnych (a to zobowiązanie w kwocie 11 421 300 EUR również zostało uwzględnione w wycenie przygotowanej przez Banca Profilo). Włochy nie wykazały, że ta pomoc na utrzymanie płynności została przyznana na warunkach rynkowych. Ponadto przedsiębiorstwo Tirrenia ani nie zwróciło tej kwoty pomocy, ani nie wykorzystało jej w pierwotnym celu (tj. w celu opłacenia modernizacji statków), z wyjątkiem 630 600 EUR wykorzystanych na modernizację jednostki pływającej Clodia. Ponieważ zwykły uczestnik rynku nie miałby możliwości skorzystania z takiego środka, Komisja uznaje, że środek ten bezwzględnie zapewnił korzyść gospodarczą przedsiębiorstwu Tirrenia.
- (414) Wpływ na wymianę handlową: ze względów opisanych w motywach 310–311 Komisja uważa, że przyznanie tego środka przedsiębiorstwu Tirrenia może mieć wpływ na wymianę handlową w Unii i zakłócać konkurencję na rynku wewnętrznym.
- (415) Podsumowanie: Komisja stwierdza, że wykorzystanie przez przedsiębiorstwo Tirrenia 11 421 300 EUR, które pierwotnie były przeznaczone na modernizację statków, do celów związanych z płynnością, co było możliwe na mocy ustawy z 2010 r., stanowi pomoc państwa na rzecz przedsiębiorstwa Tirrenia w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE.

7.1.4.2. Zwolnienia podatkowe związane z procesem prywatyzacji

- (416) Jak opisano w motywie 111, zgodnie z art. 1 ustawy z 2010 r. niektóre działania i czynności podjęte w celu prywatyzacji grupy Tirrenia i omówione w art. 19-ter ust. 1–15 dekretu z mocą ustawy 135/2009 przekształconego ze zmianami w ustawę z 2009 r. są zwolnione z wszelkich podatków zazwyczaj należnych od takich działań i czynności.

- (417) Przede wszystkim Komisja zauważa, że oceną należy objąć dwa osobne zestawy przeniesień: 1) przeniesienia byłych spółek zależnych przedsiębiorstwa Tirrenia – Caremar, Saremar i Toremar – z Tirrenii (obecnie pod zarządem nadzwyczajnym) w regiony Kampania, Sardynia i Toskania; oraz 2) przeniesienie oddziału przedsiębiorstwa Tirrenia z przedsiębiorstwa Tirrenia pod zarządem nadzwyczajnym do przedsiębiorstwa CIN. Wspomniane zwolnienia podatkowe to w szczególności opłata rejestracyjna, opłaty za wpisanie do ksiąg wieczystych, opłata skarbową (wspólnie „podatki pośrednie”), VAT i podatek od osób prawnych. Beneficjentami tego środka pomocy byłoby sprzedawca, nabywca lub obaj.
- (418) Na początku należy zaznaczyć, że Komisja przyznaje, że przeniesienia w regiony nie podlegały podatkowi od osób prawnych (ponieważ nie zostało wypłacone żadne wynagrodzenie) i VAT (który zgodnie z prawem krajowym nie ma zastosowania do takich transakcji). Jeżeli chodzi o podatki pośrednie, podatki, które zgodnie z prawem krajowym były należne jedynie od nabywców, podlegały zapłacie przez regiony działające w tym przypadku w ramach swojej misji publicznej, tj. jako podmioty państwowe. Jako takie nie kwalifikują się one jako przedsiębiorstwa gospodarcze. W związku z tym żadne z wymienionych powyżej zwolnień podatkowych nie zostanie poddane dalszej ocenie w niniejszej decyzji.
- (419) Komisja zauważa również, że ponieważ transakcje takie jak sprzedaż oddziału przedsiębiorstwa Tirrenia przedsiębiorstwu CIN nie podlegają podatkowi VAT⁽¹⁴⁶⁾, zwolnienie podatkowe nie mogło przynieść korzyści przedsiębiorstwu Tirrenia w odniesieniu do VAT. Ponadto Komisja zwraca uwagę, że w umowie sprzedaży oddziału przedsiębiorstwa Tirrenia wyraźnie określono, że nabywca, tj. przedsiębiorstwo CIN, uiszcza wszelki podatek, ponosi wszystkie opłaty oraz koszty notarialne związane z transakcją niezależnie od zwolnień przysługujących przedsiębiorstwu CIN w zakresie tego podatku. W związku z tym Komisja stwierdza, że przedsiębiorstwo CIN nie mogło odnieść korzyści wynikających z tego środka. Z tych powodów żadne z wymienionych powyżej zwolnień podatkowych nie zostanie poddane dalszej ocenie w niniejszej decyzji.
- (420) W powyższym kontekście Komisja oceni zatem jedynie, czy przedsiębiorstwo Tirrenia (pod zarządem nadzwyczajnym) skorzystało z dowolnego zwolnienia z opłaty rejestracyjnej, opłat za wpisanie do ksiąg wieczystych, opłaty skarbowej (wspólnie „podatki pośrednie”) w odniesieniu do obu zestawów przeniesień i z dowolnego zwolnienia z podatków od osób prawnych od wpływów z tytułu przeniesienia oddziału przedsiębiorstwa Tirrenia do przedsiębiorstwa CIN.
- (421) Zasoby państwowe: zwolnienie podatkowe z definicji wiąże się z rezygnacją z zasobów państwowych. Ponadto, ponieważ zwolnień tych udzielono w drodze ustawy z 2010 r. (zob. motyw 111 lit. b)), są one również przypisywane państwu.
- (422) Selektywność: ponieważ zwolnień podatkowych udzielono wyłącznie w odniesieniu do działań i czynności związanych z prywatyzacją byłej grupy Tirrenia, są one selektywne. Włochy ani nie twierdziły, ani nie wykazały, że zwolnienia podatkowe nie są selektywne.
- (423) Korzyść gospodarcza: jeżeli chodzi o podatki pośrednie, przedsiębiorstwo Tirrenia zostało zwolnione z płacenia ich od czynności i działań związanych z obydwooma zestawami przeniesień opisanymi z motywie 416 (w regiony i do przedsiębiorstwa CIN), a zatem odniosło korzyść gospodarczą równą podatkowi zazwyczaj należnemu na podstawie prawa krajowego w przypadku tych rodzajów czynności i działań.
- (424) Ponadto w odniesieniu do przeniesienia oddziału przedsiębiorstwa Tirrenia do przedsiębiorstwa CIN Komisja zauważa, że przeniesienia tego dokonano za wynagrodzeniem (tj. 380 100 000 EUR) wypłaconym przez przedsiębiorstwo CIN. W związku z tym wpływy z tej transakcji normalnie podlegałyby podatkowi od osób prawnych. Zwolnienie z tego podatku stanowi korzyść gospodarczą, ponieważ wpływy ze sprzedaży aktywów lub działalności na ogół zostałyby uwzględnione przy obliczaniu podatku od osób prawnych należnego od przedsiębiorstwa. Komisja zwraca uwagę, że fakt, że na tym etapie niemożliwe jest jeszcze ustalenie, czy przedsiębiorstwo Tirrenia skorzysta w praktyce ze zwolnienia z podatku dochodowego, nie wpływa na to stwierdzenie, ponieważ wciąż niejasne jest, czy jakkolwiek podatek dochodowy będzie należny w chwili pełnej likwidacji przedsiębiorstwa Tirrenia⁽¹⁴⁷⁾.

⁽¹⁴⁶⁾ Na podstawie dekretu prezydenta nr 633 z dnia 26 października 1972 r. przeniesień przedsiębiorstw kontynuujących działalność lub jednostek gospodarczych do innego przedsiębiorstwa nie uznaje się za dostawę towarów i w związku z tym są one zwolnione z podatku VAT.

⁽¹⁴⁷⁾ W szczególności w przypadku postępowania upadłościowego takiego jak postępowanie dotyczące przedsiębiorstwa Tirrenia pod zarządem nadzwyczajnym, zyski określa się zgodnie z przepisami przewidzianymi w art. 183 skonsolidowanej ustawy o podatku dochodowym. Na podstawie tego przepisu zyski przedsiębiorstwa za okres od rozpoczęcia postępowania upadłościowego do jego zakończenia stanowią różnicę między aktywami przedsiębiorstwa na początku postępowania a aktywami pozostałymi na koniec. W związku z tym niemożliwe jest przewidzenie, czy istnieje zobowiązanie podatkowe, zanim postępowanie nie dobiegnie końca. Ponieważ likwidacja przedsiębiorstwa Tirrenia pod zarządem nadzwyczajnym wciąż trwa, brakuje możliwości stwierdzenia, czy jakkolwiek podatek dochodowy będzie w ogóle należny.

- (425) Wpływ na wymianę handlową: ze względów przedstawionych w motywach 310–311 Komisja uważa, że zwolnienie przedsiębiorstwa Tirrenia z niektórych podatków opisanych powyżej może mieć wpływ na wymianę handlową w Unii i zakłócać konkurencję na rynku wewnętrznym.
- (426) Podsumowanie: zwolnienia z (i) podatków pośrednich od czynności i działań związanych z przeniesieniem przedsiębiorstw Caremar, Saremar, Toremar i oddziału przedsiębiorstwa Tirrenia na odnośnych nabywców; oraz z (ii) podatku od osób prawnych z tytułu wpływów ze sprzedaży oddziału przedsiębiorstwa Tirrenia przedsiębiorstwu CIN, które zostały przyznane na mocy ustawy z 2010 r., stanowią pomoc państwa na rzecz przedsiębiorstwa Tirrenia.

7.1.4.3. Możliwość wykorzystania środków z FAS na zaspokojenie potrzeb związanych z płynnością

- (427) W decyzjach z lat 2011 i 2012 Komisja wspomniała o możliwości wykorzystania środków z FAS przez przedsiębiorstwa należące do byłej grupy Tirrenia (zob. motyw 111 lit. c)) na zaspokojenie bieżących potrzeb związanych z płynnością. W toku formalnego postępowania wyjaśniającego władze włoskie wyjaśniły jednak, że w założeniu środki z FAS nie miały stanowić dodatkowej rekompensaty dla przedsiębiorstwa Tirrenia (ani żadnego innego przedsiębiorstwa należącego do byłej grupy Tirrenia). Zasoby te udostępniono natomiast w celu uzupełnienia środków budżetowych przewidzianych na potrzeby płatności rekompensat z tytułu świadczenia usług publicznych dla przedsiębiorstw należących do byłej grupy Tirrenia, w przypadku gdyby środki te okazały się niewystarczające. W art. 1 ust. 5-ter ustawy z 2010 r. przewidziano bowiem możliwość wykorzystania przez regiony środków z FAS na sfinansowanie (części) rekompensaty z tytułu regularnego świadczenia usługi publicznej i tym samym zapewnienie ciągłości świadczenia usługi publicznej transportu morskiego. Innymi słowy, środek ten dotyczy wyłącznie alokacji zasobów w ramach włoskiego budżetu państwa na potrzeby płatności rekompensat z tytułu świadczenia usług publicznych.
- (428) W świetle powyższego Komisja stwierdza, że środki z FAS są jedynie źródłem finansowania mającym umożliwić państwu wypłacenie rekompensat z tytułu świadczenia usług publicznych (przyznanych na podstawie przedłużonej początkowej umowy) i nie stanowią środka, z którego przedsiębiorstwo Tirrenia może skorzystać poza tymi rekompensatami z tytułu świadczenia usług publicznych. Inaczej mówiąc, możliwe wykorzystanie środków z FAS nie stanowi pomocy państwa na rzecz przedsiębiorstwa Tirrenia i nie zostanie poddane dalszej ocenie w niniejszej decyzji.

7.1.5. Wniosek dotyczący istnienia pomocy

- (429) Na podstawie oceny opisanej powyżej powyższego Komisja uznaje, że:
- rekompensata dla Tirrenii z tytułu obsługi tras morskich w okresie od dnia 1 stycznia 2009 r. do dnia 18 lipca 2012 r. oraz pierwszeństwo przybijania do nabrzeża na tych trasach objętych usługą publiczną w tym samym okresie stanowi pomoc państwa na rzecz przedsiębiorstwa Tirrenia w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE i kwalifikuje się jako nowa pomoc,
 - przedłużenie terminu spłaty pomocy na ratowanie z dnia 28 sierpnia 2011 r. do dnia 18 września 2012 r. stanowi pomoc państwa na rzecz przedsiębiorstwa Tirrenia w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE,
 - udzielenie zamówienia przedsiębiorstwu CIN na podstawie nowej umowy na okres od dnia 18 lipca 2012 r. do dnia 18 lipca 2020 r. w pakiecie z oddziałem przedsiębiorstwa Tirrenia i przyznanie przedsiębiorstwu CIN pierwszeństwa przybijania do nabrzeża, w tym odroczenie płatności części ceny zakupu przez to przedsiębiorstwo, spełnia wszystkie cztery kryteria określone w wyroku w sprawie Altmark i w związku z tym nie stanowi pomocy państwa na rzecz przedsiębiorstwa CIN w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE,
 - wykorzystanie przez przedsiębiorstwo Tirrenia środków finansowych przeznaczonych na modernizację statków do celów związanych z płynnością, co było możliwe na mocy ustawy z 2010 r., stanowi pomoc państwa na rzecz przedsiębiorstwa Tirrenia w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE,
 - zwolnienia z (i) podatków pośrednich od przeniesień przedsiębiorstw Caremar, Saremar, Toremar w regiony Kampania, Sardynia i Toskania i oddziału przedsiębiorstwa Tirrenia do przedsiębiorstwa CIN; oraz z (ii) podatku od osób prawnych z tytułu wpływów ze sprzedaży oddziału przedsiębiorstwa Tirrenia przedsiębiorstwu CIN, które zostały przyznane na mocy ustawy z 2010 r., stanowią pomoc państwa na rzecz przedsiębiorstwa Tirrenia, oraz
 - możliwość wykorzystania środków z FAS na zaspokojenie potrzeb związanych z płynnością, jak określono w ustawie z 2010 r., nie stanowi pomocy państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE.

7.2. Zgodność pomocy z prawem

- (430) Wszystkie środki pomocy wchodzące w zakres niniejszej decyzji zostały wdrożone przed formalnym zatwierdzeniem ze strony Komisji. W związku z tym w zakresie, w jakim wspomniane środki pomocy nie zostały zwolnione z wymogu zgłoszenia na podstawie decyzji w sprawie UOIG z 2005 r. ani decyzji w sprawie UOIG z 2011 r., zostały one przyznane przez Włochy z naruszeniem art. 108 ust. 3 TFUE ⁽¹⁴⁸⁾.

7.3. Zgodność pomocy z rynkiem wewnętrznym

- (431) W zakresie, w jakim zidentyfikowane poniżej środki stanowią pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE, ich zgodność należy ocenić w świetle wyjątków przewidzianych w art. 107 ust. 2 i 3 i art. 106 ust. 2 TFUE.

7.3.1. Przedłużenie początkowej umowy zawartej między państwem i przedsiębiorstwem Tirrenia

7.3.1.1. Mające zastosowanie przepisy

- (432) Jak już wspomniano powyżej, przedłużenie początkowej umowy po zakończeniu 2008 r. przeprowadzono w drodze kolejnych aktów prawnych, a mianowicie:

- a) w dekreście z mocą ustawy nr 207 z dnia 30 grudnia 2008 r. przekształconym w ustawę nr 14 z dnia 27 lutego 2009 r. przewidziano przedłużenie początkowych umów na okres od dnia 1 stycznia 2009 r. do dnia 31 grudnia 2009 r.;
- b) w dekreście z mocą ustawy nr 135 z dnia 25 września 2009 r. przekształconym w ustawę z 2009 r. określono m. in. przedłużenie początkowych umów na okres od dnia 1 stycznia 2010 r. do dnia 30 września 2010 r.; oraz
- c) w dekreście z mocą ustawy nr 125 z dnia 5 sierpnia 2010 r., przekształconym w ustawę z 2010 r., przewidziano dalsze przedłużenie początkowych umów na okres od dnia 1 października 2010 r. do czasu zakończenia procesów prywatyzacji przedsiębiorstw Tirrenia i Siremar.

- (433) W tym kontekście Komisja zauważa, że przyznanie rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych w ramach przedłużenia początkowej umowy poprzedza wejście w życie decyzji w sprawie UOIG z 2011 r. i zasad ramowych UOIG z 2011 r. Pakiet w sprawie UOIG z 2011 r. obejmuje jednak zasady określone w art. 10 decyzji w sprawie UOIG z 2011 r. i pkt 69 zasad ramowych UOIG z 2011 r. przewidujące jego stosowanie również do pomocy przyznanej przed jego wejściem w życie w dniu 31 stycznia 2012 r. W szczególności w art. 10 lit. b) decyzji w sprawie UOIG z 2011 r. przewidziano, że

„wszelka pomoc udzielona przed wejściem w życie niniejszej decyzji [tj. przed dniem 31 stycznia 2012 r.], która nie była zgodna z rynkiem wewnętrznym ani zwolniona z wymogu zgłoszenia zgodnie z decyzją 2005/842/WE, lecz spełnia warunki określone w niniejszej decyzji, jest zgodna z rynkiem wewnętrznym i zwolniona z wymogu uprzedniego zgłoszenia”.

- (434) Jeżeli chodzi o zasady ramowe UOIG z 2011 r., w pkt 68 i 69 tych zasad wyjaśniono, że Komisja będzie stosować zasady określone w tych ramach do wszystkich zgłoszonych projektów pomocy, niezależnie od tego, czy ich zgłoszenie miało miejsce przed rozpoczęciem stosowania tych zasad ramowych, czy po rozpoczęciu ich stosowania, które nastąpiło dnia 31 stycznia 2012 r., a także do wszelkiej pomocy niezgodnej z prawem, w sprawie której podejmie decyzję po dniu 31 stycznia 2012 r., nawet jeżeli odnośna pomoc została przyznana przed dniem 31 stycznia 2012 r. W tym drugim przypadku zasady określone w pkt 14, 19, 20, 24, 39 i 60 zasad ramowych UOIG z 2011 r. nie mają zastosowania.

⁽¹⁴⁸⁾ Władze włoskie zgłosiły jedynie rekompensatę z tytułu świadczenia usług publicznych przyznaną na podstawie nowej umowy (zob. motyw 4), którą Komisja uznała za niestanowiącą pomocy państwa. Ponadto Włochy twierdziły, że rekompensata z tytułu świadczenia usług publicznych przyznana przedsiębiorstwu Tirrenia w ramach przedłużenia początkowej umowy jest zgodna z rynkiem wewnętrznym i zwolniona z wymogu zgłoszenia na podstawie decyzji w sprawie UOIG z 2005 r. Komisja oceni, czy rzeczywiście tak było, w sekcji 7.3.1.

- (435) W rezultacie zasady dotyczące stosowania decyzji w sprawie UOIG z 2011 r. i zasad ramowych UOIG z 2011 r. opisane powyżej oznaczają, że rekompensata z tytułu świadczenia usług publicznych przyznana przedsiębiorstwu Tirrenia w okresie przedłużenia można ocenić zgodnie z pakietem w sprawie UOIG z 2011 r. Jeżeli stosowne warunki określone w decyzji w sprawie UOIG z 2011 r. albo zasadach ramowych UOIG z 2011 r. zostały spełnione, ten środek pomocy jest zgodny z rynkiem wewnętrznym w odniesieniu do całego okresu od dnia 1 stycznia 2009 r. do dnia 18 lipca 2012 r. ⁽¹⁴⁹⁾.
- (436) Komisja zwraca uwagę, że zarówno decyzja w sprawie UOIG z 2005 r., które weszła w życie w dniu 19 grudnia 2005 r., jak i decyzja w sprawie UOIG z 2011 r. mają zastosowanie jedynie do pomocy państwa w formie rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych w zakresie połączeń morskich z wyspami, na których średnie roczne natężenie ruchu w okresie dwóch lat obrotowych poprzedzających rok, w którym nastąpiło powierzenie świadczenia UOIG, nie przekroczył 300 000 pasażerów. W latach 2007, 2008 i 2009 liczba pasażerów na trzech z dwunastu tras (tj. Neapol–Palermo, Civitavecchia–Olbia, Genua–Porto Torres) obsługiwanych przez przedsiębiorstwo Tirrenia na podstawie przedłużonej, początkowej umowy przekroczyła jednak próg 300 000 pasażerów każdego roku ⁽¹⁵⁰⁾. W związku z tym w odniesieniu do tych trzech tras Komisja nie może ocenić zgodności z rynkiem wewnętrznym rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych wypłaconej przedsiębiorstwu Tirrenia w ramach przedłużenia początkowej umowy do dnia 18 lipca 2012 r. ani na podstawie decyzji w sprawie UOIG z 2005 r., ani na podstawie decyzji w sprawie UOIG z 2011 r.
- (437) W związku z tym w odniesieniu do trzech tras obsługiwanych przez przedsiębiorstwo Tirrenia zgodność rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych z rynkiem wewnętrznym przyznanej przedsiębiorstwu Tirrenia od 2009 r. do zakończenia procesu prywatyzacji normalnie wchodziłaby w zakres stosowania zasad ramowych UOIG z 2011 r. Zgodnie z ust. 9 zasad ramowych UOIG z 2011 r. pomoc dla usługodawców świadczących UOIG znajdujących się w trudnej sytuacji należy jednak oceniać na podstawie wytycznych dotyczących ratowania i restrukturyzacji z 2004 r. Przedsiębiorstwo Tirrenia zostało dopuszczone do procedury zarządu nadzwyczajnego w dniu 5 sierpnia 2010 r., a uznane za niewypłacalne w dniu 12 sierpnia 2010 r. i tym samym w chwili przedłużenia określonego w ustawie z 2010 r. znajdowało się już w trudnej sytuacji w rozumieniu pkt 10 lit. c) wytycznych dotyczących ratowania i restrukturyzacji z 2004 r. W związku z tym było usługodawcą świadczącym UOIG znajdującym się w trudnej sytuacji co najmniej przez część okresu przedłużenia (od dnia 12 sierpnia 2010 r. do czasu jego sprzedaży w dniu 18 lipca 2012 r.).
- (438) Wytyczne dotyczące ratowania i restrukturyzacji z 2014 r. ⁽¹⁵¹⁾, które weszły w życie z dniem 1 sierpnia 2014 r., mają zastosowanie z mocą wsteczną do pomocy dla usługodawców świadczących UOIG. W wytycznych tych określono, że ocenę zgodności pomocy z rynkiem wewnętrznym przyznanej przed dniem 31 stycznia 2012 r. (datą wejścia w życie zasad ramowych UOIG z 2011 r.) usługodawcom świadczącym UOIG znajdującym się w trudnej sytuacji przeprowadza się na podstawie zasad ramowych UOIG z 2011 r., z wyjątkiem postanowień określonych w pkt 9, 14, 19, 20, 24, 39 i 60 ⁽¹⁵²⁾. Te same zasady mają zatem zastosowanie do całego okresu od dnia 1 stycznia 2009 r. do zakończenia prywatyzacji w dniu 18 lipca 2012 r.
- (439) Ponieważ trzy trasy obsługiwane przez przedsiębiorstwo Tirrenia objęte oceną nie wchodzi w zakres decyzji w sprawie UOIG z 2005 r. i 2011 r. oraz ze względów związku i skuteczności, Komisja w pierwszej kolejności oceni, czy rekompensata z tytułu świadczenia usług publicznych przyznana przedsiębiorstwu Tirrenia za obsługę wszystkich dwunastu tras transportu morskiego w okresie przedłużenia jest zgodna z warunkami określonymi w zasadach ramowych UOIG z 2011 r., z wyjątkiem warunków przewidzianych w pkt 9, 14, 19, 20, 24, 39 i 60. Dopiero po przeprowadzeniu tego pierwszego etapu Komisja oceni, czy ta sama rekompensata (jedynie w zakresie dziewięciu

⁽¹⁴⁹⁾ Celem uzupełnienia Komisja zauważa, że przepis przejściowy przewidziany w art. 10 lit. a) decyzji w sprawie UOIG z 2011 r., zgodnie z którym programy pomocy wprowadzone przed wejściem w życie tej decyzji (tj. przed dniem 31 stycznia 2012 r.), które były zgodne z rynkiem wewnętrznym i zwolnione z wymogu zgłoszenia zgodnie z decyzją w sprawie UOIG z 2005 r., są nadal zgodne z rynkiem wewnętrznym i zwolnione z wymogu zgłoszenia na kolejny okres dwóch lat (tj. do dnia 30 stycznia 2014 r. włącznie). Oznacza to, że pomoc, którą przyznano w ramach odnośnego programu w okresie od wejścia w życie decyzji w sprawie UOIG z 2005 r. w dniu 19 grudnia 2005 r. do wejścia w życie decyzji w sprawie UOIG z 2011 r. w dniu 31 stycznia 2012 r., zostanie uznana za zgodną z rynkiem wewnętrznym, ale tylko od dnia, w którym ją przyznano, do dnia 30 stycznia 2014 r. włącznie. W każdym razie, w przypadku pomocy przyznanej od dnia 31 stycznia 2012 r., przepis przejściowy określony w art. 10 lit. a) decyzji w sprawie UOIG z 2011 r. nie ma zastosowania, a oceny zgodności należy dokonywać na podstawie decyzji w sprawie UOIG z 2011 r.

⁽¹⁵⁰⁾ Komisja zauważa, że chociaż te trzy trasy były obsługiwane w ramach systemu świadczenia usług publicznych przez cały rok, obsługa ta była stopniowo ograniczana do okresu poza sezonem, przy czym w sezonie usługę świadczone na warunkach rynkowych (zob. motyw 34). Ponieważ jednak zarówno w decyzji w sprawie UOIG z 2005 r., jak i w decyzji w sprawie UOIG z 2011 r. odniesiono się do „rocznego natężenia ruchu”, Komisja nie może wykluczyć liczby pasażerów przewożonych w przypadku świadczenia usługi na warunkach rynkowych, jak zasugerowały Włochy.

⁽¹⁵¹⁾ Dz.U. C 249 z 31.7.2014, s. 1.

⁽¹⁵²⁾ Zob. pkt 140 wytycznych dotyczących ratowania i restrukturyzacji z 2014 r.

tras, na których nie przekroczono progu 300 000 pasażerów) była potencjalnie zgodna z rynkiem wewnętrznym i zwolniona z wymogu zgłoszenia na podstawie decyzji w sprawie UOIG z 2005 r., ponieważ dotyczy ona pomocy przyznanej w okresie od dnia 19 grudnia 2005 r. do dnia 31 stycznia 2012 r. (zob. motyw 432).

7.3.1.2. Usługa faktycznie świadczona w ogólnym interesie gospodarczym, o której mowa w art. 106 TFUE

- (440) Zgodnie z pkt 12 zasad ramowych UOIG z 2011 r. „[p]omoc musi być przyznana na faktyczną i prawidłowo zdefiniowaną usługę świadczoną w ogólnym interesie gospodarczym, o której mowa w art. 106 ust. 2 Traktatu”. W pkt 13 wyjaśniono, że „[p]aństwa członkowskie nie mogą zobowiązań do świadczenia określonych usług publicznych wiązać z usługami, które są już świadczone lub mogą być skutecznie świadczone na warunkach takich jak cena, obiektywne cechy jakościowe, ciągłość i dostęp do danej usługi, zgodnych z interesem publicznym określonym przez państwo, przez przedsiębiorstwa działające na zwykłych warunkach rynkowych. Jeżeli chodzi o kwestię tego, czy jakaś usługa może być zapewniona w ramach rynku, ocena Komisji ogranicza się do sprawdzenia, czy definicja przyjęta przez państwo członkowskie nie jest obciążona oczywistym błędem, chyba że w przepisach prawa Unii przewidziano surowszą normę”. Ponadto w pkt 56 zasad ramowych UOIG z 2011 r. jest mowa o „szerokim marginesie swobody, jaka przysługuje państwom członkowskim” w odniesieniu do charakteru usług, które można sklasyfikować jako usługi świadczone w ogólnym interesie gospodarczym.
- (441) Ocenę dotyczącą tego, czy usługi są faktycznie świadczone w ogólnym interesie gospodarczym, należy przeprowadzić w świetle komunikatu w sprawie UOIG (zob. motywy 325 i 342), rozporządzenia w sprawie kabotażu morskiego (zob. motywy 327–329) i orzecznictwa (zob. motywy 331–332). W związku z tym w przypadku okresu przedłużenia Komisja musi ocenić:
- 1) czy istniał **popyt wśród użytkowników**;
 - 2) czy uczestnicy rynku nie byli w stanie zaspokoić tego popytu bez nałożenia obowiązku przez organy publiczne (**istnienie niedoskonałości rynku**);
 - 3) czy samo odwołanie się do obowiązków świadczenia usługi publicznej było niewystarczające do uzupełnienia tego braku (**najmniej szkodliwe podejście**).
- (442) Komisja zwraca uwagę, że dwanaście tras objętych usługą publiczną obsługiwanych przez przedsiębiorstwo Tirrenia w okresie przedłużenia to te same trasy, których obsługę powierzono przedsiębiorstwu CIN na podstawie nowej umowy. Ponadto Komisja opisała już i oceniła sytuację w zakresie konkurencji, która występowała na tych trasach w okresie przedłużenia. W związku z powyższym poniższa ocena będzie opierać się i odnosić do stosownych części oceny dokonanej powyżej w przypadku nowej umowy (zob. sekcja 7.1.3.1).
- (443) W tym kontekście Komisja przypomina przede wszystkim (zob. motyw 152), że Włochy nałożyły obowiązki świadczenia usługi publicznej ustanowione w początkowej umowie głównie w celu (i) zapewnienia ciągłości terytorialnej między główną częścią terytorium a wyspami; oraz (ii) przyczynienia się do rozwoju gospodarczego przedmiotowych wysp poprzez regularne i niezawodne usługi transportu morskiego. Komisja stwierdziła już (zob. motyw 334), że w istocie są to uzasadnione cele leżące w interesie publicznym. Ponadto z powodów opisanych powyżej (zob. motywy 335–336) Komisja stwierdza, że Włochy nie popełniły oczywistego błędu przy określaniu usług obejmujących wyłącznie przewóz towarów jako UOIG.
- (444) Przedmiotowe trasy przez wiele lat, tj. co najmniej od wejścia w życie początkowej umowy, były obsługiwane w dużym stopniu bez zmian. Jedynymi zmianą w zakresie świadczenia usługi w okresie przedłużenia w porównaniu z sytuacją na koniec 2008 r. (kiedy początkowa umowa miała pierwotnie wygasnąć) były ograniczenia pod względem tras obsługiwanych w ramach systemu świadczenia usług publicznych. W szczególności:
- trasę objętą usługą publiczną Fiumicino–Arbatax zlikwidowano od 2009 r.,
 - trasę Fiumicino–Golfo Aranci (którą przedsiębiorstwo Tirrenia obsługiwało na warunkach rynkowych) zlikwidowano od 2009 r.,
 - począwszy od 2010 r., w sezonie trasa objęta usługą publiczną Neapol–Palermo musiała być obsługiwana na warunkach rynkowych, ponieważ rekompensata z tytułu świadczenia usług publicznych była przyznawana wyłącznie w odniesieniu do obsługi poza sezonem.

- (445) Aby zilustrować rzeczywisty popyt użytkowników na te usługi, władze włoskie przedstawiły szczegółowe dane statystyczne, z których wynika, że w 2009 r., pierwszym roku przedłużenia, przedsiębiorstwo Tirrenia przewiozło 1 181 768 pasażerów, 276 391 samochodów i niemal 3 mln metrów bieżących ładunku na dwunastu trasach usług mieszanych łącznie w odpowiednich okresach objętych obowiązkiem świadczenia usługi publicznej (tj. w przypadku dwóch tras poza sezonem). W 2010 r. te dane liczbowe były nieco niższe (zob. motyw 338), ale różnica wynika głównie z faktu, że począwszy od 2010 r. trasa Neapol–Palermo nie wchodziła już w zakres misji publicznej w sezonie. Przy korygowaniu tej różnicy liczby dotyczące 2011 r. były zbliżone do liczb z 2009 r., co wskazuje, że zagregowany popyt użytkowników był znaczny i stosunkowo stabilny.
- (446) Jak wskazano powyżej (zob. motyw 339), władze włoskie przedstawiły również szczegółowe dane statystyczne na poziomie poszczególnych tras z lat 2007–2018. Komisja wykazała już (zob. tabela 4), że w 2010 r. istniał znaczny popyt użytkowników zarówno na usługi mieszane, jak i usługi przewozu towarowego na każdej z dwunastu przedmiotowych tras. Ta sama analiza dotycząca lat 2009 i 2011⁽¹⁵³⁾ nie dostarczyła żadnych wskazówek, że zniknąłby popyt użytkowników na usługi promowe na przedmiotowych trasach.
- (447) Komisja uważa, że z powyższych danych statystycznych wyraźnie wynika, że istnieje faktyczny popyt na usługi przewozu pasażerskiego i towarowego na każdej z dwunastu przedmiotowych tras objętych usługą publiczną. Można zatem stwierdzić, że usługi te zaspokajają faktyczny popyt użytkowników i tym samym odpowiadają na faktyczne zapotrzebowanie publiczne.
- (448) Jak wyjaśniono powyżej (zob. motyw 342), Komisja musi zbadać również, czy usługa byłaby nieodpowiednia, gdyby jej świadczenie pozostawiono wyłącznie mechanizmom rynkowym w świetle obowiązków świadczenia usługi publicznej nałożonych przez państwo członkowskie na mocy przedłużenia początkowej umowy. W tym względzie w pkt 48 komunikatu w sprawie UOIG zauważono, że „ocena Komisji ogranicza się do sprawdzenia, czy państwo członkowskie nie popełniło oczywistego błędu”.
- (449) Komisja zauważa, że w okresie od dnia 1 stycznia 2009 r. do dnia 18 lipca 2012 r. na niektórych trasach, które musiało obsługiwać przedsiębiorstwo Tirrenia na podstawie przedłużenia początkowej umowy, inni operatorzy oferowali usługi promowe, choć niekoniecznie przez cały rok i z tą samą częstotliwością. Powyżej Komisja dokonała już oceny (zob. motywy 343–348) w odniesieniu do każdej z przedmiotowych tras, czy usługi świadczone przez innych operatorów były równoważne z tymi, które przedsiębiorstwo CIN musi świadczyć na podstawie nowej umowy. Komisja przypomina, że ocena ta opierała się na sytuacji w zakresie konkurencji, która występowała na tych trasach w okresie od dnia 1 stycznia 2009 r. do dnia 18 lipca 2012 r. Ponieważ usługi, które musi świadczyć przedsiębiorstwo CIN, są niemal identyczne pod względem obsługiwanych tras, częstotliwości i wymogów technicznych jak usługi, które musiało świadczyć przedsiębiorstwo Tirrenia w okresie przedłużenia, stwierdzenie Komisji (zob. motyw 348), że same mechanizmy rynkowe były niewystarczające do zaspokojenia zapotrzebowania na usługę publiczną, jest prawdziwe w przypadku przedsiębiorstwa Tirrenia również w odniesieniu do całego okresu przedłużenia. Na szeregu tras przedsiębiorstwo Tirrenia rzeczywiście było jedynym operatorem, podczas gdy na pozostałych trasach usługi świadczone przez innych operatorów nie były równoważne w zakresie ciągłości, regularności, wydajności i jakości i w związku z tym nie zaspokajały w pełni zapotrzebowania na usługę publiczną, którego zaspokajanie narzucono przedsiębiorstwu Tirrenia na mocy (przedłużonej) początkowej umowy.
- (450) Ponadto, w świetle planowanej prywatyzacji i w celu zapewnienia ciągłości świadczenia usług publicznych dostarczanych na podstawie początkowej umowy, Włochy postanowiły przedłużyć umowę w niezmienionej formie (poza nielicznymi wyjątkami opisanymi w motywie 444 i z zastrzeżeniem zmiany metodyki określania rekompensaty mającej zastosowanie od 2010 r.). Komisja uznaje, że popytu użytkowników (o którym mowa powyżej, zob. motywy 445–446) nie można było zaspokoić przez nałożenie obowiązków świadczenia usług publicznych mających zastosowanie do wszystkich operatorów obsługujących przedmiotowe trasy. W szczególności na kilku trasach przedsiębiorstwo Tirrenia było jedynym operatorem (zob. np. motyw 345), a na pozostałych trasach oferta pozostałych operatorów nie spełniała (wszystkich) wymogów w zakresie regularności, ciągłości i jakości. Ponadto obsługa większości (jeśli nie wszystkich) tras, szczególnie poza sezonem, przynosi straty, co sprawia, że bez rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych prawdopodobnie nie byłyby one w ogóle obsługiwane. Przedsiębiorstwo Ecorys wyciągnęło podobny wniosek w swoim sprawozdaniu (zob. motyw 98). Ponadto Komisja przyznaje, że ze względu na proces prywatyzacji Tirrenii przedłużenie istniejącej umowy o świadczenie usług publicznych było jedynym sposobem zagwarantowania ciągłości świadczenia usług publicznych do czasu zakończenia tej prywatyzacji.
- (451) W związku z powyższym Komisja stwierdza, że Włochy nie popełniły oczywistego błędu przy określaniu usług powierzonych przedsiębiorstwu Tirrenia jako UOIG. Obawy wyrażone przez Komisję w decyzjach z 2011 r. i 2012 r. zostały zatem rozwiane.

⁽¹⁵³⁾ Ze względu na zwięzłość Komisja nie zamieszcza szczegółowych danych liczbowych w niniejszej decyzji.

7.3.1.3. Potrzeba istnienia aktu powierzenia określającego obowiązki świadczenia usług publicznych oraz metody obliczania rekompensaty

- (452) Zgodnie z sekcją 2.3 zasad ramowych UOIG z 2011 r. pojęcie usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym w rozumieniu art. 106 TFUE oznacza, że wykonywanie UOIG musi być powierzone odnośnemu przedsiębiorstwu na mocy jednego aktu lub większej liczby aktów urzędowych.
- (453) Akty te muszą określać w szczególności:
- a) dokładny charakter i czas trwania obowiązku świadczenia usługi publicznej;
 - b) przedsiębiorstwo i odnośne terytorium;
 - c) charakter praw wyłącznych;
 - d) parametry służące do obliczania, kontrolowania i przeglądu kwot rekompensaty;
 - e) ustalenia dotyczące unikania i odzyskiwania nadwyżek rekompensat.
- (454) W decyzjach z lat 2011 i 2012 Komisja wyraziła wątpliwości, czy w akcie powierzenia zawarto kompleksowy opis charakteru obowiązków świadczenia usług publicznych przez przedsiębiorstwo Tirrenia w okresie przedłużenia. Ponadto Komisja podkreśliła, że nie przyjęto żadnego planu pięcioletniego na lata 2005–2008, ustanowionego na mocy początkowej umowy. Komisja przypomniała również, że różne elementy powierzenia usług można umieścić w kilku aktach prawnych bez podawania w wątpliwość stosowności definicji tych obowiązków. W okresie przedłużenia akt powierzenia przedsiębiorstwu Tirrenia obejmował początkową umowę (z czasem zmienioną i przedłużoną), plany pięcioletnie, szereg decyzji *ad hoc* podjętych przez władze włoskie, dyrektywę CIPE oraz ustawę z 2009 r.
- (455) W tym kontekście Komisja zauważa przede wszystkim, że początkowa umowa (z czasem zmieniona), która stanowi istotę aktu powierzenia przedsiębiorstwu Tirrenia, miała pełne zastosowanie do czasu zakończenia prywatyzacji na podstawie szeregu dekretów z mocą ustawy (zob. motyw 432). W dokumentach tych sprecyzowano, że przedsiębiorstwu Tirrenia powierzono obowiązki świadczenia usług publicznych do czasu zakończenia jego prywatyzacji.
- (456) Zgodnie z początkową umową w planach pięcioletnich określono połączenia i porty, które będą stanowiły przedmiot obsługi, rodzaj oraz zdolność przewozową jednostek pływających przeznaczonych do obsługi przedmiotowych połączeń morskich, częstotliwość przewozów oraz obowiązujące stawki opłat, z uwzględnieniem stawek ulgowych, w szczególności dla stałych mieszkańców regionów wyspiarskich. Podczas gdy plan na lata 2005–2008 nie został formalnie przyjęty, plan na lata 2000–2004 (zatwierdzony dekretem ministerialnym z dnia 20 września 2001 r.) nadal stosowano z zastrzeżeniem szeregu zmian *ad hoc* (zob. motyw 33), o których decyduje rząd (zazwyczaj minister lub konferencja międzyministerialna ⁽¹⁵⁴⁾). Zmiany te polegały przede wszystkim na ograniczeniu z czasem zakresu obowiązków świadczenia usług publicznych (np. zlikwidowano niektóre trasy; inne zmiany opisano w motywie 444), chociaż większość obowiązków zawartych w planie na lata 2000–2004 (który w pełni odzwierciedla zobowiązania podjęte przez Włochy w kontekście decyzji z 2001 r.) pozostała niezmieniona. W związku z tym, o ile nie podjęto decyzji o zmianie konkretnego elementu planu na lata 2000–2004 (np. trasy, częstotliwości, rodzaju statku), postanowienia tego planu obowiązywały nadal w pełni w okresie od dnia 1 stycznia 2009 r. do dnia 18 lipca 2012 r. Przed 2009 r. pierwotny system taryf przewidziany w początkowej umowie zmieniono szeregiem późniejszych aktów prawnych. W całym okresie przedłużenia nie wydano żadnych dekretów międzyresortowych mających na celu dalszą zmianę taryf stosowanych przez przedsiębiorstwa należące do byłej grupy Tirrenia, w tym przez przedsiębiorstwo Tirrenia. Na tej podstawie Komisja stwierdza, że obowiązki świadczenia usług publicznych, z których przedsiębiorstwo Tirrenia musiało wywiązać się w okresie przedłużenia, określono w wystarczająco jasny sposób.
- (457) Komisja zauważyła już w motywach 239 i 240 decyzji z 2011 r., że parametry niezbędne do obliczenia kwoty rekompensaty zostały ustalone z wyprzedzeniem i są wyraźnie opisane. W szczególności w odniesieniu do 2009 r. początkowa umowa (zob. motywy 38–40) zawiera wyczerpujący i precyzyjny wykaz elementów kosztów, które należy uwzględnić, a także metodę obliczania zwrotu z zainwestowanego kapitału dla operatora. W odniesieniu do okresu od dnia 1 stycznia 2010 r. do dnia 18 lipca 2012 r. odpowiednią metodę określono w dyrektywie CIPE (zob. motyw 41 i nast.). Ścisłej rzecz biorąc, dyrektywa CIPE zawiera szczegółowe informacje na temat uwzględnionych elementów kosztów oraz zwrotu z zainwestowanego kapitału. Ponadto ustawa z 2009 r. określa maksymalną kwotę rekompensaty w wysokości 72 685 642 EUR, która obowiązuje od 2010 r. Ponadto początkowa umowa

⁽¹⁵⁴⁾ W odniesieniu do decyzji objętych oceną w skład konferencji wchodzi: ministerstwo infrastruktury i transportu, ministerstwo gospodarki i finansów oraz ministerstwo rozwoju gospodarczego.

przewidywała, że rekompensata będzie wypłacana w ratach, oraz gwarantowała, że będzie się opierała na faktycznych kosztach i dochodach poniesionych w związku ze świadczeniem usługi publicznej. W ten sposób można było wykryć nadwyżkę rekompensaty i łatwo jej uniknąć. W stosownych przypadkach państwo mogło następnie odzyskać nadwyżkę rekompensaty od przedsiębiorstwa Tirrenia.

- (458) Na tej podstawie Komisja uważa, że w odniesieniu do okresu przedłużenia obowiązywania początkowej umowy w aktach powierzenia określono jasną definicję obowiązków świadczenia usług publicznych, okres obowiązywania, przedsiębiorstwo i terytorium, parametry obliczania, kontrolowania i przeglądu rekompensaty oraz ustalenia dotyczące unikania i odzyskiwania ewentualnej nadwyżki rekompensaty zgodnie z zasadami ramowymi UOIG z 2011 r.

7.3.1.4. Czas trwania okresu powierzenia

- (459) Zgodnie z pkt 17 zasad ramowych UOIG z 2011 r. „czas trwania okresu powierzenia powinien być uzasadniony obiektywnymi kryteriami, np. potrzebą zamortyzowania niepodlegających przekazaniu środków trwałych. Zasadniczo okres powierzenia nie powinien przekraczać okresu koniecznego do amortyzacji najbardziej istotnych aktywów niezbędnych do oferowania danej UOIG”.
- (460) Włochy stwierdziły, że okres przedłużenia jest zgodny z okresem koniecznym do amortyzacji najbardziej istotnych aktywów wykorzystywanych do świadczenia danej UOIG. W szczególności całkowity okres obowiązywania przedłużonej, początkowej umowy wynosi nieco ponad 23,5 roku. Okres użytkowania⁽¹⁵⁵⁾ statków wykorzystywanych przez przedsiębiorstwo Tirrenia do świadczenia usług publicznych wynosi 30 lat (w przypadku promów silnikowych) i 20 lat (w przypadku szybkich jednostek pasażerskich) i obejmuje ich amortyzację. Ponadto Włochy przypomniały, że przedłużenie umowy na okres od dnia 1 stycznia 2009 r. do dnia 18 lipca 2012 r. było konieczne w celu zapewnienia ciągłości świadczenia usługi publicznej do czasu zakończenia prywatyzacji.
- (461) Na podstawie powyższego Komisja stwierdza, że okres powierzenia jest wystarczająco uzasadniony, w związku z czym zapewniono zgodność z pkt 17 zasad ramowych UOIG z 2011 r.

7.3.1.5. Zgodność z dyrektywą Komisji 2006/111/WE⁽¹⁵⁶⁾

- (462) Zgodnie z pkt 18 zasad ramowych UOIG z 2011 r. „pomoc zostanie uznana za zgodną z rynkiem wewnętrznym na podstawie art. 106 ust. 2 Traktatu, jedynie jeśli przedsiębiorstwo przestrzega, w stosownych przypadkach, przepisów dyrektywy 2006/111/WE”.
- (463) Ponadto zgodnie z pkt 44 zasad ramowych UOIG z 2011 r.: „W przypadku gdy przedsiębiorstwo prowadzi zarówno działalność wchodzącą w zakres UOIG, jak i działalność wykraczającą poza ten zakres, w wewnętrznych księgach rachunkowych przedsiębiorstwa należy wykazać osobno koszty i przychody związane z UOIG oraz koszty i przychody związane z innymi usługami zgodnie z zasadami określonymi w pkt 31”.
- (464) Włochy przypomniały, że w art. 4 decyzji z 2001 r. wymaga się, aby przedsiębiorstwo Tirrenia począwszy od dnia 1 stycznia 2001 r. zaczęło prowadzić rozdzielną rachunkowość dla każdej trasy. Podobnie w art. 1 ust. 4 decyzji z 2004 r. wymaga się, aby przedsiębiorstwo Adriatica (które w 2004 r. połączyło się z przedsiębiorstwem Tirrenia) prowadziło rozdzielną rachunkowość dla każdej trasy począwszy od dnia 1 stycznia 2004 r. W ramach decyzji z 2001 r. oraz na wniosek Komisji spółka PriceWaterhouseCoopers („PWC”) przygotowała opracowanie odtwarzające księgi analityczne Tirrenii za okres 1992–1999. W tym kontekście PWC wydało opinię potwierdzającą, że metoda wykorzystana do przygotowania tych ksiąg jest odpowiednia i zgodna z obowiązującymi praktykami księgowymi. Zdaniem władz włoskich przedsiębiorstwa Tirrenia i Adriatica nadal sporządzają na tej podstawie swoje księgi analityczne i w związku z tym spełniły wymogi określone w decyzjach z lat 2001 i 2004. W odniesieniu do okresu objętego oceną Włochy przedstawiły również jako dowód księgi dotyczące poszczególnych tras Tirrenii za lata 2009, 2010 i 2011.

⁽¹⁵⁵⁾ Zob. decyzja z dnia 30 grudnia 2004 r. podjęta przez konferencję międzyministerialną. Na mocy tej decyzji przedłużono pierwotnie przewidziany okres amortyzacji z 20 do 30 lat dla promów silnikowych oraz z 15 do 20 lat dla szybkich jednostek pasażerskich.

⁽¹⁵⁶⁾ Dyrektywa Komisji 2006/111/WE z dnia 16 listopada 2006 r. w sprawie przejrzystości stosunków finansowych między państwami członkowskimi a przedsiębiorstwami publicznymi, a także w sprawie przejrzystości finansowej wewnątrz określonych przedsiębiorstw (Dz.U. L 318 z 17.11.2006, s. 17).

- (465) W odniesieniu do 2012 r. księgi dotyczące poszczególnych tras zostały sporządzone przez przedsiębiorstwo CIN od chwili rozpoczęcia świadczenia usługi (zgodnie z zobowiązaniami wynikającymi z nowej umowy). Komisarz nadzwyczajny nie przygotował takich ksiąg za okres od dnia 1 stycznia 2012 r. do dnia 18 lipca 2012 r., ponieważ prywatyzacja miała się wkrótce zakończyć. Komisarz nadzwyczajny przedkładał jednak ministerstwu rozwoju gospodarczego całościowe kwartalne sprawozdania finansowe przez cały 2012 r. Władze włoskie przedstawiły te sprawozdania jako dowód. Komisja uważa, że sprawozdania te są wystarczające do wykazania, że rekompensata z tytułu świadczenia usług publicznych przyznana przedsiębiorstwu Tirrenia pod zarządem nadzwyczajnym nie pokrywała w pełni kosztów netto świadczenia usług publicznych, a zatem wykluczała również ewentualne subsydiowanie skróśne (zob. również motyw 472). Komisja zauważa, że w związku z tym dwa główne cele rozdziału rachunkowości, tj. uniknięcie nadwyżki rekompensaty i subsydiowania skróśnego, zostały osiągnięte.
- (466) W związku z powyższym i biorąc pod uwagę szczególne okoliczności prywatyzacji, Komisja stwierdza, że spełniono wymogi określone w pkt 18 i 44 zasad ramowych UOIG z 2011 r.

7.3.1.6. Kwota rekompensaty

- (467) Pkt 21 zasad ramowych UOIG z 2011 r. stanowi, że „kwota rekompensaty nie może przekraczać kwoty niezbędnej do pokrycia kosztów netto wywiązywania się ze zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych wraz z rozsądnym zyskiem”.
- (468) W przedmiotowej sprawie, ponieważ przynajmniej część rekompensaty stanowi pomoc niezgodną z prawem przyznaną przed wejściem w życie zasad ramowych UOIG z 2011 r. ⁽¹⁵⁷⁾, pkt 69 tych zasad stanowi w szczególności, że do celów oceny pomocy państwa nie jest wymagane stosowanie metody nieponiesionych kosztów netto. Zamiast tego można stosować alternatywne metody obliczania kosztów netto niezbędnych do wypełniania obowiązków świadczenia usług publicznych, takie jak metoda oparta na podziale kosztów. Zgodnie z tą ostatnią metodą koszt netto byłby obliczany jako różnica między kosztami a przychodami z tytułu wypełniania obowiązków świadczenia usług publicznych, określonymi i oszacowanymi w akcie powierzenia. W pkt 28–38 zasad ramowych UOIG z 2011 r. określono bardziej szczegółowo sposób stosowania tej metody.
- (469) W decyzjach z lat 2011 i 2012 Komisja nie mogła stwierdzić, czy kwota rekompensaty była proporcjonalna, ponieważ nadal miała wątpliwości odnośnie do zakwalifikowania niektórych usług publicznych powierzonych Tirrenii jako faktyczne UOIG. Wątpliwości te omówiono w sekcji 7.3.1.2. Komisja wyraziła jednak również wątpliwości odnośnie do premii z tytułu ryzyka w wysokości 6,5 %, która obowiązywała od 2010 r. W szczególności Komisja podała w wątpliwość, czy premia ta odzwierciedla odpowiedni poziom ryzyka, biorąc pod uwagę fakt, że wydaje się, iż prima facie przedsiębiorstwo Tirrenia nie podjęło ryzyka zwykle ponoszonego przy świadczeniu takich usług.
- (470) W tym kontekście Komisja przypomina, że w decyzji z 2011 r. przyjęła wstępne stanowisko, zgodnie z którym przedsiębiorstwo Tirrenia mogło otrzymać nadwyżkę rekompensaty jedynie z tytułu wykonywania zadań świadczenia usługi publicznej, począwszy od 2010 r. Nawet jeżeli Komisja nie wyraziła takich wątpliwości w odniesieniu do 2009 r., władze włoskie przedstawiły wyliczenie kwoty rekompensaty za 2009 r. (tj. 80 mln EUR), którą ustalono na podstawie metody określonej w początkowej umowie. Warto podkreślić, że przedsiębiorstwo Tirrenia wniosło o około 93,1 mln EUR, ale władze włoskie odrzuciły część kosztów, ponieważ nie były one kwalifikowalne w ramach tej metody. Na tej podstawie Komisja stwierdza, że w 2009 r. przedsiębiorstwo Tirrenia nie otrzymało nadwyżki rekompensaty z tytułu wypełniania obowiązków świadczenia usług publicznych.
- (471) Począwszy od 2010 r., zasadniczo stosowano by premię z tytułu ryzyka w wysokości 6,5 % w celu określenia zwrotu z kapitału z zastosowaniem wzoru służącego do obliczenia wartości WACC. Jak już wskazano powyżej (zob. motyw 362), władze włoskie wyjaśniły jednak, że ponieważ wysokość rekompensaty ogranicza ustawa z 2009 r., podjęto decyzję o uproszczeniu obliczeń i zastosowaniu premii wynoszącej 6,5 % jako zryczałtowanej stopy zwrotu z kapitału. Ponadto Włochy wskazały, że ze względu na swoją trudną sytuację finansową przedsiębiorstwo Tirrenia musiało zostać objęte procedurą zarządu nadzwyczajnego w dniu 5 sierpnia 2010 r. Zdaniem Włoch nie było możliwe całkowite pokrycie kosztów netto (tj. kosztów pomniejszonych o dochody) świadczenia usługi publicznej przy maksymalnej kwocie rekompensaty określonej w ustawie z 2009 r. W związku z tym w okresie od dnia 1 stycznia 2010 r. do dnia 18 lipca 2012 r. przedsiębiorstwo Tirrenia nie uzyskałoby żadnego zwrotu z kapitału.

⁽¹⁵⁷⁾ Jak ustalono w motywie 436. Pomoc niezgodna z prawem przyznana w odniesieniu do pozostałych tras będzie przedmiotem dalszej analizy w sekcji 7.3.1.8.

- (472) Na podstawie przedstawionych przez władze włoskie ksiąg dotyczących poszczególnych tras Komisja mogła sprawdzić, czy zarówno w 2010 r., jak i w 2011 r. koszty netto usług publicznych (bez uwzględnienia jakiegokolwiek zwrotu z kapitału) świadczonych przez przedsiębiorstwo Tirrenia przekroczyły maksymalną kwotę rekompensaty w wysokości 72 685 642 EUR. W związku z tym przedsiębiorstwo Tirrenia faktycznie nie uzyskało w tych latach żadnego zwrotu z kapitału. W odniesieniu do pierwszego półrocza 2012 r. z kwartalnych sprawozdań finansowych przygotowanych przez komisarza nadzwyczajnego jasno wynika, że nawet po uwzględnieniu proporcjonalnej części maksymalnej kwoty rekompensaty określonej w ustawie z 2009 r. wynik operacyjny Tirrenii ⁽¹⁵⁸⁾ (tj. przed kosztami nadzwyczajnymi) był ujemny. Można zatem stwierdzić, że również w okresie od dnia 1 stycznia 2010 r. do dnia 18 lipca 2012 r. przedsiębiorstwo Tirrenia nie uzyskało żadnego zwrotu z kapitału. Ogólnie rzecz biorąc, Komisja stwierdza, że przedsiębiorstwo Tirrenia nie otrzymało żadnej nadwyżki rekompensaty w okresie przedłużenia obowiązywania początkowej umowy.
- (473) Zgodnie z pkt 49 zasad ramowych UOIG z 2011 r. państwa członkowskie mają obowiązek dopilnować, by rekompensata przyznana na wykonywanie UOIG nie skutkowałą przyznaniem przedsiębiorstwom nadwyżki rekompensaty (zgodnie z pkt 47 tych zasad ramowych). Państwa członkowskie mają m.in. obowiązek przekazać stosowne dokumenty na żądanie Komisji. Ponadto są one zobowiązane przeprowadzać regularne kontrole lub zadbać o przeprowadzanie takich kontroli pod koniec okresu powierzenia, a w każdym razie co najmniej co trzy lata. W tym zakresie Komisja zauważa, że władze włoskie przedstawiły niezbędne dowody opisane powyżej (zob. motywy 464–465). Każdego roku przedsiębiorstwo Tirrenia istotnie przedkładało ministerstwu nadzoru swoje księgi dotyczące poszczególnych tras, dzięki czemu ministerstwo mogło dokonać dokładnego przeglądu kwoty rekompensaty. Ponadto Komisja przypomina, że rekompensata jest wypłacana w ratach (zob. motyw 36) oraz że ostatecznej wypłaty dokonuje się na podstawie faktycznych kosztów i przychodów w danym roku. Gwarantuje to, że kwota rekompensaty nie przekroczy kosztów netto usługi (do których zasadniczo dodaje się zwrot z kapitału, nawet jeśli w praktyce nie miało to miejsca w okresie objętym oceną). Tytułem uzupełnienia Komisja zauważa, że od dnia 5 sierpnia 2010 r. obecność komisarza nadzwyczajnego powołanego przez państwo włoskie stanowiła kolejne zabezpieczenie przed nadwyżką rekompensaty. Komisja uważa, że środki te są wystarczające do uniknięcia i wykrycia ewentualnej nadwyżki rekompensaty.
- (474) Na podstawie elementów opisanych powyżej (zob. motywy 467–473) Komisja stwierdza, że obowiązujące wymogi określone w sekcji 2.8 (Kwota rekompensaty) zasad ramowych UOIG z 2011 r. są spełnione.

7.3.1.7. Pierwszeństwo przybijania do nabrzeża

- (475) W art. 19-*ter* ust. 21 ustawy z 2009 r. jasno określono, że pierwszeństwo przybijania do nabrzeża jest konieczne do zagwarantowania ciągłości terytorialnej z wyspami oraz w świetle obowiązków świadczenia usług publicznych przez przedsiębiorstwa należące do byłej grupy Tirrenia, w tym przedsiębiorstwo Tirrenia. Jeżeli przedsiębiorstwa, którym powierzono obowiązki świadczenia usług publicznych, nie miałyby pierwszeństwa przybijania do nabrzeża, przedsiębiorstwa te istotnie mogłyby być (niekiedy) zmuszone do oczekiwania na swoją kolej przed zadokowaniem i tym samym notować opóźnienia, co byłoby sprzeczne z celem zapewnienia mieszkańcom niezawodnej i dogodnej komunikacji. Regularny harmonogram jest rzeczywiście niezbędny, aby zaspokoić potrzeby ludności wysp w zakresie mobilności i przyczynić się do rozwoju gospodarczego tych wysp. Ponadto ponieważ w (przedłużonej) początkowej umowie przewidziano szczególne zobowiązania dotyczące harmonogramu rozpoczęcia obsługi tras objętych usługą publiczną, pierwszeństwo przybijania do nabrzeża pomaga zagwarantować, że porty będą przydzielały swoje miejsca i czas postoju w taki sposób, aby umożliwić operatorowi świadczącemu usługi publiczne wywiązanie się z obowiązków w tym zakresie.
- (476) W tym kontekście Komisja uważa, że środek ten przyznano, aby umożliwić przedsiębiorstwu Tirrenia wywiązanie się z obowiązków świadczenia usług publicznych, które stanowią faktyczne UOIG (zob. motyw 449). Ponadto władze włoskie potwierdziły, że pierwszeństwo przybijania do nabrzeża ma zastosowanie jedynie do usług świadczonych w ramach systemu świadczenia usług publicznych (a np. nie wtedy, gdy przedsiębiorstwo Tirrenia obsługuje trasy na warunkach rynkowych w sezonie). Komisja dokonała już szczegółowej oceny (zob. motywy 440–474) zgodności UOIG i powiązanej rekompensaty dla przedsiębiorstwa Tirrenia w okresie przedłużenia początkowej umowy. Komisja uważa zatem, że dokonana przez nią ocena zgodności pierwszeństwa przybijania do nabrzeża może ograniczać się do ustalenia, czy środek ten może prowadzić do nadwyżki rekompensaty.

⁽¹⁵⁸⁾ Ta część wyniku jest niemal w całości rezultatem świadczenia usług publicznych, ponieważ w okresie od dnia 1 stycznia do dnia 30 czerwca 2012 r. przedsiębiorstwo Tirrenia nie prowadziło niemal żadnej działalności komercyjnej. Również wszelkie zyski lub straty z tytułu np. sprzedaży aktywów niezwiązanych ze świadczeniem usługi publicznej zostały ujęte w wynikach nadzwyczajnych.

- (477) Komisja przyjmuje do wiadomości argumenty przedstawione przez Włochy, zgodnie z którymi ewentualna korzyść pieniężna wynikająca z pierwszeństwa przybijania do nabrzeża byłaby ograniczona (zob. motyw 191). W rezultacie również ryzyko nadmiernej rekompensaty wynikające z tego środka byłoby ograniczone. Ponadto w zakresie, w jakim środek ten ograniczałby koszty operacyjne lub zwiększał przychody operatora usługi publicznej, skutki te byłyby w pełni odzwierciedlone w wewnętrznych księgach rachunkowych operatora. Dlatego też w trakcie kontroli pod kątem nadwyżki rekompensaty, które zastosowano w odniesieniu do przedsiębiorstwa Tirrenia, jak opisano powyżej (zob. sekcja 7.3.1.6), możliwe jest również wykrycie każdej ewentualnej nadwyżki rekompensaty wynikającej z pierwszeństwa przybijania do nabrzeża.
- (478) W związku z tym Komisja stwierdza, że pierwszeństwo przybijania do nabrzeża, które jest nierozzerwalnie związane z UOIG świadczonymi przez przedsiębiorstwo Tirrenia, jest również zgodne z rynkiem wewnętrznym na podstawie art. 106 ust. 2 TFUE i zasadami ramowymi UOIG z 2011 r.

7.3.1.8. Zgodność z decyzją w sprawie UOIG z 2005 r.

- (479) Jak wyjaśniono powyżej (zob. motywy 436), średnie roczne natężenie ruchu w okresie dwóch lat obrotowych poprzedzających rok, w którym nastąpiło powierzenie świadczenia UOIG, przekroczyło 300 000 pasażerów na trasach Neapol–Palermo, Civitavecchia–Olbia i Genua–Porto Torres. W przypadku pozostałych dziewięciu tras⁽¹⁵⁹⁾ obsługiwanych przez przedsiębiorstwo Tirrenia na mocy (przedłużonej) początkowej umowy próg ten nie został przekroczony. W związku z tym w przypadku tych dziewięciu tras spełniony jest wymóg określony w art. 2 ust. 1 lit. c) decyzji w sprawie UOIG z 2005 r. Ponadto Komisja uważa, że art. 2 ust. 2 decyzji w sprawie UOIG z 2005 r., w którym wymaga się zgodności z rozporządzeniem w sprawie kabotażu morskiego, jest również spełniony⁽¹⁶⁰⁾. Na tej podstawie Komisja stwierdza, że pozostałe dziewięć tras można ocenić na podstawie decyzji w sprawie UOIG z 2005 r.
- (480) Komisja ustaliła już powyżej (zob. sekcja 7.3.1.3), że w odniesieniu do okresu przedłużenia obowiązywania początkowej umowy w aktach powierzenia określono jasną definicję obowiązków świadczenia usług publicznych, okres obowiązywania, przedsiębiorstwo i terytorium, parametry obliczania, kontrolowania i przeglądu rekompensaty oraz także ustalenia dotyczące unikania i odzyskania ewentualnej nadwyżki rekompensaty. W związku z tym w przypadku pozostałych dziewięciu tras zapewniono zgodność z art. 4 (Zobowiązanie do świadczenia usług) decyzji w sprawie UOIG z 2005 r.
- (481) Ponadto Komisja stwierdziła (zob. sekcja 7.3.1.6), że przedsiębiorstwo Tirrenia nie otrzymało żadnej nadwyżki rekompensaty w okresie obowiązywania przedłużenia początkowej umowy oraz że władze włoskie przeprowadzały regularne kontrole w celu uniknięcia sytuacji, w której przedsiębiorstwo Tirrenia otrzymałoby nadwyżkę rekompensaty. Na tej podstawie Komisja stwierdza, że również w przypadku pozostałych dziewięciu tras zapewniono zgodność z art. 5 (Rekompensata) i art. 6 (Kontrola nadwyżek rekompensaty) decyzji w sprawie UOIG z 2005 r.
- (482) Biorąc pod uwagę nierozzerwalny związek ze świadczeniem usługi publicznej oraz w świetle powyższej oceny (zob. sekcja 7.3.1.7), również pierwszeństwo przybijania do nabrzeża na dziewięciu pozostałych trasach jest zgodne z decyzją w sprawie UOIG z 2005 r.

7.3.1.9. Podsumowanie

- (483) Na podstawie oceny zawartej w motywach 432–474 Komisja stwierdza, że rekompensata przyznana przedsiębiorstwu Tirrenia za świadczenie usług transportu morskiego z zastrzeżeniem przedłużenia początkowej umowy w okresie od dnia 1 stycznia 2009 r. do dnia 18 lipca 2012 r., jest zgodna z obowiązującymi warunkami zasad ramowych UOIG z 2011 r., a zatem jest zgodna z rynkiem wewnętrznym na podstawie art. 106 TFUE.

⁽¹⁵⁹⁾ Dla jasności dotyczy to tras mieszanych Genua–Olbia–Arbatax, Civitavecchia–Cagliari–Arbatax, Neapol–Cagliari, Palermo–Cagliari, Trapani–Cagliari, Termoli–Wyspy Tremiti oraz tras towarowych Livorno–Cagliari, Neapol–Cagliari i Rawenna–Katania.

⁽¹⁶⁰⁾ Komisja przypomina w tym kontekście, że te dziewięć tras uznano za stanowiące faktyczne UOIG (zob. sekcja 7.3.1.2) i że spełniają one wymogi dotyczące obowiązków świadczenia usług publicznych określone w rozporządzeniu w sprawie kabotażu morskiego. Ponadto Komisja zaakceptowała przedłużenie obowiązywania początkowej umowy z przedsiębiorstwem Tirrenia w świetle procesu prywatyzacji tego przedsiębiorstwa, w związku z czym jej uzasadniona opinia z dnia 21 czerwca 2012 r. nie dotyczyła przedsiębiorstwa Tirrenia (zob. motyw 121).

- (484) Ponadto na podstawie oceny zawartej w motywach 479–481 rekompensata przyznana przedsiębiorstwu Tirrenia oraz pierwszeństwo przybijania do nabrzeża na dziewięciu trasach ⁽¹⁶¹⁾ w okresie przedłużenia są również zgodne z rynkiem wewnętrznym i zwolnione z obowiązku zgłoszenia zgodnie z decyzją w sprawie UOIG z 2005 r.

7.3.2. Niezgodne z prawem przedłużenie pomocy na ratowanie przedsiębiorstwa Tirrenia

- (485) Na podstawie decyzji z 2010 r. pomoc na ratowanie przedsiębiorstwa Tirrenia, w zakresie, w jakim ogranicza się ona do okresu sześciu miesięcy, który upłynął w dniu 28 sierpnia 2011 r., była zgodna z rynkiem wewnętrznym. Zgodnie z wytycznymi dotyczącymi ratowania i restrukturyzacji z 2004 r. Włochy były jednak zobowiązane do przekazania Komisji w terminie sześciu miesięcy (i) dokumentów potwierdzających, że pożyczka została w całości spłacona lub że gwarancja wygasła; albo (ii) planu restrukturyzacji (lub likwidacji).
- (486) Gwarancję uruchomiono w dniu 11 lipca 2011 r., a przedsiębiorstwo Tirrenia zwróciło pełną kwotę należną państwu dopiero w dniu 18 września 2012 r. (zob. motyw 59). W związku z tym Włochy nie były w stanie przedstawić dokumentów potwierdzających, że pożyczka została w pełni spłacona lub że gwarancja wygasła w okresie sześciu miesięcy, który upłynął w dniu 28 sierpnia 2011 r.
- (487) Zgodnie z informacjami przekazanymi przez Włochy (zob. sekcja 4.2) w trakcie formalnego postępowania wyjaśniającego plan likwidacji przedsiębiorstwa Tirrenia był dostępny na stronie internetowej przedsiębiorstwa Tirrenia pod zarządem nadzwyczajnym przed upływem sześciomiesięcznego terminu przewidzianego w wytycznych dotyczących ratowania i restrukturyzacji z 2004 r. Ponadto Włochy twierdzą, że przez cały czas na bieżąco informowały Komisję o postępach w procesie prywatyzacji oddziału przedsiębiorstwa Tirrenia.
- (488) Informacje zawarte w aktach sprawy Komisji potwierdzają, że władze włoskie istotnie informowały Komisję o trwającej wówczas prywatyzacji oddziału przedsiębiorstwa Tirrenia. Ponadto Włochy potwierdziły również, że przedsiębiorstwo Tirrenia zamierza zwrócić kwotę otrzymaną w ramach pomocy na ratowanie przed upływem sześciomiesięcznego terminu, wykorzystując wpływy z tej prywatyzacji. Władze włoskie nie przedłożyły jednak Komisji formalnie planu restrukturyzacji lub likwidacji. Komisja nie wiedziała wówczas, że na stronie internetowej przedsiębiorstwa Tirrenia pod zarządem nadzwyczajnym opublikowany został plan likwidacji. Ponadto fakt, że Komisja została poinformowana o procesie prywatyzacji oddziału przedsiębiorstwa Tirrenia, nie może zastąpić formalnego przedłożenia planu likwidacji. W szczególności Komisja musi mieć możliwość oceny, czy plan likwidacji jest zgodny z wytycznymi dotyczącymi ratowania i restrukturyzacji z 2004 r., a zatem powinien być zostać formalnie przedłożony przez Włochy.
- (489) Ponadto Komisja zauważa, że w dniu 5 października 2011 r. wystosowała pismo, w którym zwróciła się do Włoch o potwierdzenie, że spełniły one wymogi określone w wytycznych dotyczących ratowania i restrukturyzacji z 2004 r. oraz w decyzji z 2010 r. W dniu 28 listopada 2011 r. Komisja wysłała do Włoch monit, a w dniu 12 grudnia 2011 r. otrzymała odpowiedź od władz włoskich. W związku z tym, jeżeli chodzi o Komisję, do tej ostatniej daty (a więc po upływie sześciomiesięcznego okresu) Włochy nie przedłożyły ani (i) dokumentów potwierdzających, że pożyczka została w całości spłacona lub że gwarancja wygasła; ani (ii) planu restrukturyzacji (lub likwidacji).
- (490) W odpowiedzi na pismo Komisji z dnia 5 października 2011 r. Włochy potwierdziły, że zamierzały dokonać spłaty przed dniem 28 sierpnia 2011 r., ale proces prywatyzacji opóźnił się ze względu na konieczność uzyskania od Komisji zgody na połączenie przedsiębiorstw. Ponieważ wpływy z prywatyzacji były niezbędne do spłaty zadłużenia wobec państwa, spłaty tej nie można było zatem dokonać przed upływem terminu wyznaczonego na dzień 28 sierpnia 2011 r. Komisja przypomina, że w swoim piśmie z dnia 12 grudnia 2011 r. władze włoskie w ogóle nie odniosły się do planu likwidacji przedsiębiorstwa Tirrenia, który zgodnie z ich późniejszymi uwagami został udostępniony publicznie już przed dniem 28 sierpnia 2011 r. Zamiast tego Włochy próbowały jedynie wyjaśnić, dlaczego spłata nie mogła zostać dokonana przed upływem sześciomiesięcznego okresu. Gdyby jednak władze włoskie przedłożyły Komisji plan restrukturyzacji lub likwidacji przed dniem 28 sierpnia 2011 r., nie musiałyby udzielać takich wyjaśnień. Komisja uznaje to za kolejny dowód na to, że Włochy nie przedłożyły planu restrukturyzacji lub likwidacji w wymaganym terminie sześciu miesięcy.

⁽¹⁶¹⁾ Zob. przypis 159 zawierający informacje na temat dokładnych tras.

- (491) W związku z powyższym, nawet jeżeli Komisja wiedziała o procesie prywatyzacji, ale nie dysponowała szczegółowym planem likwidacji, Włochy nie wywiązały się ze swojego zobowiązania zawartego w decyzji z 2010 r. do przekazania Komisji planu restrukturyzacji (lub likwidacji) w terminie sześciu miesięcy od zatwierdzenia pomocy na ratowanie. W związku z tym, począwszy od upływu sześciomiesięcznego okresu w dniu 28 sierpnia 2011 r., pomoc na ratowanie musi zostać uznana za pomoc niezgodną z prawem i z rynkiem wewnętrznym. Komisja uważa, że przedłużonej bezprawnie pomocy na ratowanie nie można uznać za zgodną z rynkiem wewnętrznym z innych powodów, ponieważ nie jest ona zgodna ani z odpowiednimi warunkami określonymi w wytycznych dotyczących ratowania i restrukturyzacji, ani z warunkami określonymi w zasadach ramowych UOIG z 2011 r. ⁽¹⁶²⁾.
- (492) W przedmiotowym przypadku Komisja zauważa, że przedłużonej niezgodnie z prawem pomocy na ratowanie nie przyznano na faktyczną i prawidłowo zdefiniowaną usługę świadczoną w ogólnym interesie gospodarczym, jak wymaga tego pkt 12 zasad ramowych UOIG z 2011 r. Przedsiębiorstwo Tirrenia otrzymało już rekompensatę za świadczenie usług publicznych na podstawie (przedłużonej) początkowej umowy, natomiast pomoc na ratowanie została zgłoszona i zatwierdzona jako tymczasowy środek pomocy na ratowanie, a nie jako rekompensata za świadczenie UOIG. W związku z tym nie można go uznać za zgodny z rynkiem wewnętrznym na podstawie zasad ramowych UOIG z 2011 r.
- (493) W związku z powyższym Komisja z zadowoleniem odnotowuje, że w dniu 18 września 2012 r. przedsiębiorstwo Tirrenia pod zarządem nadzwyczajnym zwróciło już kwotę 25 852 548,93 EUR. Płatność ta przekroczyła kwotę 25 203 063,89 EUR należną państwu na dzień 11 lipca 2011 r. Ponieważ jednak bezprawnie przedłużona pomoc na ratowanie została uznana za niezgodną z rynkiem wewnętrznym, spłata musi obejmować co najmniej kwotę równą mającym zastosowanie odsetkom od zwracanej pomocy. Gdyby odsetki zapłacone przez przedsiębiorstwo Tirrenia pod zarządem nadzwyczajnym były niewystarczające, konieczne byłoby odzyskanie jeszcze pozostałej kwoty odsetek.

7.3.3. Potencjalne wykorzystanie środków finansowych przeznaczonych na modernizację statków do celów związanych z płynnością

- (494) Biorąc pod uwagę, że ewentualne wykorzystanie środków finansowych przeznaczonych na modernizację statków do celów związanych z płynnością stanowi pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE, jego zgodność należy ocenić w świetle wyjątków określonych w ust. 2 i 3 tego artykułu oraz art. 106 ust. 2 TFUE.
- (495) Komisja zauważa, że przedsiębiorstwo Tirrenia kwalifikowało się jako przedsiębiorstwo znajdujące się w trudnej sytuacji co najmniej od dnia 5 sierpnia 2010 r., tj. od dnia, w którym zostało dopuszczone do objęcia procedurą zarządu nadzwyczajnego. W tym samym dniu przyjęto dekret z mocą ustawy umożliwiający korzystanie z tego środka. Zgodnie z wiedzą Komisji środki te po raz pierwszy wykorzystano w celu zapewnienia płynności w dniu 12 sierpnia 2010 r., kiedy to Banca Carige wykorzystała 4 657 005,35 EUR tytułem potrącenia z dwoma zobowiązaniami przedsiębiorstwa Tirrenia (zob. motyw 110). W związku z tym środek ten należy zasadniczo oceniać na podstawie wytycznych dotyczących ratowania i restrukturyzacji.
- (496) Nawet jeżeli środek ten został przyznany przed wejściem w życie wytycznych dotyczących ratowania i restrukturyzacji w dniu 1 sierpnia 2014 r., zgodnie z pkt 139 tych wytycznych, przy badaniu pomocy dla podmiotów świadczących usługi w ogólnym interesie gospodarczym, takich jak przedsiębiorstwo Tirrenia, Komisja stosuje przepisy określone w rozdziale 5 wytycznych dotyczących ratowania i restrukturyzacji z 2014 r., niezależnie od daty przyznania pomocy.
- (497) Komisja zauważa, że potencjalne wykorzystanie środków finansowych przeznaczonych na modernizację statków do celów związanych z płynnością nigdy nie zostało zgłoszone przez Włochy, w przeciwieństwie do środka pomocy na ratowanie zatwierdzonego w decyzji z 2010 r. Ponadto przedsiębiorstwo Tirrenia w żadnym przypadku nie zwróciło państwu środków finansowych przeznaczonych na modernizację statków, wykorzystanych do celów związanych z płynnością, w okresie sześciu miesięcy określonych w wytycznych dotyczących ratowania i restrukturyzacji z 2014 r. Ponadto, jak wyjaśniono powyżej (zob. sekcja 7.3.2), Włochy nie przedłożyły Komisji planu restrukturyzacji ani planu likwidacji przedsiębiorstwa Tirrenia. Komisja stwierdza zatem, że wykorzystania środków finansowych przeznaczonych na modernizację statków do celów związanych z płynnością nie można uznać za zgodną z rynkiem wewnętrznym pomoc na restrukturyzację na podstawie wytycznych dotyczących ratowania i restrukturyzacji z 2014 r.

⁽¹⁶²⁾ Nawet jeżeli pomoc ta została przyznana przed wejściem w życie wytycznych dotyczących ratowania i restrukturyzacji z 2014 r., zgodnie z pkt 139 tych wytycznych, przy badaniu pomocy dla podmiotów świadczących usługi w ogólnym interesie gospodarczym, takich jak przedsiębiorstwo Tirrenia, Komisja musi stosować przepisy określone w wytycznych dotyczących ratowania i restrukturyzacji z 2014 r., niezależnie od daty przyznania pomocy. Przy ocenie przez Komisję zgodności pomocy przyznanej podmiotom świadczącym UOIG znajdującym się w trudnej sytuacji przed dniem 31 stycznia 2012 r. na podstawie wytycznych dotyczących ratowania i restrukturyzacji z 2014 r., pomoc taka zostanie uznana za zgodną z rynkiem wewnętrznym, jeżeli jest zgodna z przepisami określonymi w zasadach ramowych UOIG z 2011 r., z wyjątkiem pkt 9, 14, 19, 20, 24, 39 i 60.

- (498) W przypadku gdy zgodnie z pkt 9 zasad ramowych UOIG Komisja ocenia zgodności pomocy przyznanej podmiotom świadczącym UOIG znajdującym się w trudnej sytuacji przed dniem 31 stycznia 2012 r., tj. dniem wejścia w życie zasad ramowych UOIG z 2011 r., na podstawie wytycznych dotyczących ratowania i restrukturyzacji z 2014 r., pomoc taka zostanie uznana za zgodną z rynkiem wewnętrznym, jeżeli jest zgodna z przepisami określonymi w zasadach ramowych UOIG, z wyjątkiem pkt 9, 14, 19, 20, 24, 39 i 60 ⁽¹⁶³⁾.
- (499) W niniejszej sprawie Komisja zauważa, że w ramach przedmiotowego środka przedsiębiorstwo Tirrenia mogło jedynie tymczasowo wykorzystać środki finansowe na pokrycie swoich potrzeb w zakresie płynności. Przedsiębiorstwo Tirrenia musiało bowiem uzupełnić te środki o innym przeznaczeniu, tak aby można je było wykorzystać do pierwotnego celu, tj. na pokrycie kosztów niezbędnych modernizacji statków tego przedsiębiorstwa. Modernizacje były konieczne, aby spełnić nowe międzynarodowe normy bezpieczeństwa, a tym samym miały decydujące znaczenie dla dostępności statków przedsiębiorstwa Tirrenia do celów wypełnienia obowiązków świadczenia usług publicznych. W praktyce przedsiębiorstwo Tirrenia nie przestrzegało jednak powyższego wymogu i zapłaciło jedynie za modernizację statku Clodia. W związku z tym modernizacja pozostałych statków musiała zostać opłacona przez przedsiębiorstwo CIN z jego własnych środków. A zatem, nawet gdyby środek ten stanowił rekompensatę z tytułu świadczenia usług publicznych, czego Włochy nie wykazały ani przez uzupełnienie środków na modernizację statków ⁽¹⁶⁴⁾, ani przez ich zwrot państwu, przedsiębiorstwo Tirrenia faktycznie skorzystało z niezgodnej z rynkiem wewnętrznym nadwyżki rekompensaty. Komisja uważa zatem, że nie można uznać tego środka za zgodny z rynkiem wewnętrznym na podstawie zasad ramowych UOIG z 2011 r.
- (500) Tytułem uzupełnienia Komisja zauważa, że wyjątki określone w art. 107 ust. 3 lit. a), b), d) i e) TFUE również nie mają zastosowania do tego środka.
- (501) Komisja stwierdza zatem, że kwota 11 421 300 EUR ⁽¹⁶⁵⁾, której nie wykorzystano na modernizację statków ani nie zwrócono państwu, stanowi pomoc operacyjną zmniejszającą koszty, które przedsiębiorstwo Tirrenia musiałyby ponieść z własnych środków, a zatem jest niezgodna z rynkiem wewnętrznym ⁽¹⁶⁶⁾. Komisja zauważa, że pomoc ta faktycznie pozostawała do dyspozycji beneficjenta od dnia wejścia w życie ustawy z 2010 r., tj. od dnia 6 października 2010 r.

7.3.4. Zwolnienia podatkowe związane z procesem prywatyzacji

- (502) Komisja stwierdziła powyżej (zob. motywy 416–426), że zwolnienia z (i) podatków pośrednich od czynności i działań związanych z przeniesieniem przedsiębiorstw Caremar, Saremar, Toremar i oddziału przedsiębiorstwa Tirrenia na odnośnych nabywców; oraz z (ii) podatku od osób prawnych z tytułu wpływów ze sprzedaży oddziału przedsiębiorstwa Tirrenia przedsiębiorstwu CIN, które zostały przyznane na mocy ustawy z 2010 r., stanowią pomoc państwa na rzecz przedsiębiorstwa Tirrenia.
- (503) W obu przypadkach pomoc jest równa podatkowi zwykle należnemu z tytułu tego rodzaju transakcji. Zgodność tej pomocy państwa należy zatem ocenić w świetle wyjątków przewidzianych w art. 107 ust. 2 i 3 TFUE i art. 106 ust. 2 TFUE.
- (504) Komisja uważa, że żadnego z tych wyjątków nie można uznać za zgodny z rynkiem wewnętrznym na podstawie któregokolwiek z odstępstw przewidzianych w art. 107 ust. 2 i 3 TFUE.
- (505) Ponadto w związku z przeniesieniem oddziału przedsiębiorstwa Tirrenia do przedsiębiorstwa CIN Komisja zauważa, że w chwili przyjęcia niniejszej decyzji przedsiębiorstwo Tirrenia pod zarządem nadzwyczajnym nie świadczyło już UOIG. W związku z tym nie można również powołać się na podstawy stwierdzenia zgodności określone w art. 106 ust. 2 TFUE.
- (506) Jeżeli chodzi o przeniesienia na rzecz regionów, Komisja zauważa, że pomoc wypłacona za pośrednictwem tego zwolnienia od podatku jest środkiem jednorazowym dotyczącym przeniesienia aktywów w związku z reorganizacją, a następnie prywatyzacją grupy Tirrenia. W związku z tym Komisja uważa, że pomoc nie jest nierozzerwalnie związana z usługami świadczonymi przez przedsiębiorstwo Tirrenia w ogólnym interesie gospodarczym, a zatem nie powinna być oceniana na tej samej podstawie pozwalającej uznać środki za zgodne z rynkiem wewnętrznym. Zwolnienie takie nie jest bowiem związane ze świadczeniem UOIG określonych w początkowej umowie, obowiązującej w chwili dokonywania przeniesień (listopad 2009 r.). W związku z tym również w przypadku tych przeniesień nie można powołać się na podstawy stwierdzenia zgodności określone w art. 106 ust. 2 TFUE.

⁽¹⁶³⁾ Zob. pkt 140 wytycznych dotyczących ratowania i restrukturyzacji z 2014 r.

⁽¹⁶⁴⁾ Z wyjątkiem modernizacji statku Clodia, która została opłacona przez przedsiębiorstwo Tirrenia.

⁽¹⁶⁵⁾ Jak wyjaśniono w motywie 192, z kwoty 12 051 900 EUR przyznanej na modernizację statków niezbędną do spełnienia międzynarodowych norm bezpieczeństwa, przedsiębiorstwo Tirrenia faktycznie skorzystało jedynie 630 600 EUR na opłacenie modernizacji statku Clodia.

⁽¹⁶⁶⁾ Sprawa C-301/87, Francja/Komisja, ECLI:EU:C:1990:67, pkt 41.

(507) Komisja stwierdza zatem, że zwolnienia podatkowe przyznane przedsiębiorstwu Tirrenia stanowią pomoc operacyjną zmniejszającą koszty, które przedsiębiorstwo Tirrenia pod zarządem nadzwyczajnym musiałyby ponieść z własnych środków, a zatem jest niezgodna z rynkiem wewnętrznym ⁽¹⁶⁷⁾.

7.3.5. Wniosek dotyczący zgodności pomocy z rynkiem wewnętrznym

(508) Na podstawie powyższej oceny Komisja stwierdza, co następuje:

- rekompensata przyznana przedsiębiorstwu Tirrenia oraz pierwszeństwo przybijania do nabrzeża w odniesieniu do obsługi tras morskich w okresie od dnia 1 stycznia 2009 r. do dnia 18 lipca 2012 r. są zgodne z rynkiem wewnętrznym na podstawie art. 106 TFUE, zasad ramowych UOIG z 2011 r., a w przypadku dziewięciu ⁽¹⁶⁸⁾ z dwunastu tras również na podstawie decyzji w sprawie UOIG z 2005 r.,
- pomoc na ratowanie przedsiębiorstwa Tirrenia została niezgodnie z prawem przedłużona w okresie od dnia 11 lipca 2011 r. do dnia 18 września 2012 r. (kiedy to została zwrócona) i jest niezgodna z rynkiem wewnętrznym,
- wykorzystanie środków finansowych przeznaczonych na modernizację statków do celów związanych z płynnością stanowi pomoc operacyjną na rzecz przedsiębiorstwa Tirrenia. Pomoc ta jest niezgodna z rynkiem wewnętrznym,
- zwolnienie przedsiębiorstwa Tirrenia z podatków pośrednich od czynności i działań związanych z przeniesieniem przedsiębiorstw Caremar, Saremar, Toremar i oddziału przedsiębiorstwa Tirrenia na odnośnych nabywców stanowi pomoc operacyjną na rzecz przedsiębiorstwa Tirrenia niezgodną z rynkiem wewnętrznym. Zwolnienie przedsiębiorstwa Tirrenia z podatku od osób prawnych z tytułu wpływów ze sprzedaży oddziału przedsiębiorstwa Tirrenia przedsiębiorstwu CIN stanowi także pomoc operacyjną na rzecz przedsiębiorstwa Tirrenia niezgodną z rynkiem wewnętrznym.

7.4. Odpowiedź na uwagi przedsiębiorstwa Grimaldi

(509) Jak opisano powyżej (zob. sekcja 6), przedsiębiorstwo Grimaldi przedstawiło Komisji i władzom włoskim szereg uwag. Uwagi te przedstawiono po upływie terminów zgłaszania uwag przez zainteresowane strony trzecie do decyzji z lat 2011 i 2012. Ponadto, chociaż przedsiębiorstwo Grimaldi wskazało, że jest konkurentem przedsiębiorstwa CIN i w związku z tym może kwalifikować się jako zainteresowana strona, nie wypełniło ono obowiązkowego formularza skargi, o którym mowa w art. 24 ust. 2 rozporządzenia (UE) 2015/1589. Ponadto Komisja zwraca uwagę, że niektórych z zarzutów przedsiębiorstwa Grimaldi nie można uwzględnić w niniejszej decyzji, ponieważ nie zostały one objęte zakresem formalnego postępowania wyjaśniającego.

(510) Niezależnie od powyższego, Komisja odnotowuje następujące kwestie w odniesieniu do zarzutów przedstawionych przez przedsiębiorstwo Grimaldi w jego uwagach:

- zarzuty dotyczące nadużywania pozycji dominującej na podstawie art. 102 lit. b) TFUE zostały zbadane przez krajowy organ ochrony konkurencji AGCM i początkowo uwzględnione w jego decyzji nr 27053 z dnia 28 marca 2018 r. (na dzień przyjęcia niniejszej decyzji sprawa pozostaje otwarta po częściowym unieważnieniu tej decyzji przez regionalny sąd administracyjny – zob. motyw 279),
- Komisja stwierdziła, że rekompensata z tytułu świadczenia usług publicznych przyznana przedsiębiorstwu CIN na podstawie nowej umowy nie stanowi pomocy państwa, ponieważ spełnia wszystkie cztery kryteria określone w wyroku w sprawie Altmark. Ocena Komisji wykazała, że każda z tras obsługiwanych przez przedsiębiorstwo CIN w ramach systemu świadczenia usług publicznych kwalifikuje się jako faktyczna UOIG ⁽¹⁶⁹⁾ (zob. motyw 348) oraz że przedsiębiorstwo CIN nie otrzymało nadwyżki rekompensaty (zob. motyw 366),
- na podstawie nowej umowy przedsiębiorstwo CIN ma obowiązek każdego roku przedłożyć rachunki z zarządzania ministerstwu transportu w celu przeglądu. Rachunki te są podzielone na poszczególne trasy i poświadczane przez niezależnego audytora oraz zapewniają rozdział kosztów i przychodów związanych ze świadczeniem usług publicznych od kosztów i przychodów związanych z działalnością komercyjną. Komisja otrzymała kopię tych rachunków,

⁽¹⁶⁷⁾ Zob. przypis 166.

⁽¹⁶⁸⁾ Zob. przypis 159 zawierający informacje na temat dokładnych tras.

⁽¹⁶⁹⁾ Twierdzenia przedsiębiorstwa Grimaldi, że inni operatorzy świadczyli usługi uznawane za równoważne z usługami świadczonymi przez przedsiębiorstwo CIN na mocy nowej umowy, nie można uznać z kilku powodów. W szczególności przedsiębiorstwo Grimaldi nie dokonało oceny sytuacji w zakresie konkurencji w chwili powierzenia usług przedsiębiorstwu CIN, lecz odwołuje się do decyzji AGCM, która dotyczy głównie sytuacji od 2015 r. Ponadto nawet w zakresie, w jakim inny operator mógł być obecny w chwili powierzenia usług przedsiębiorstwu CIN, przedsiębiorstwo Grimaldi nie wykazało, że dotyczy to usług równoważnych z usługami świadczonymi przez CIN. Usługi oferowane przez tych innych operatorów mogą być bowiem świadczone jedynie w sezonie, mogą mieć inną częstotliwość lub mogą nie łączyć dokładnie tych samych portów. Nie wykazano zatem, że usługi świadczone przez innych operatorów są wystarczające, aby zaspokoić zapotrzebowanie na usługę publiczną określoną w nowej umowie.

- opóźnienie w zapłacie części ceny odroczonej za oddział przedsiębiorstwa Tirrenia jest przedmiotem postępowania przed sądem krajowym wszczętego przez przedsiębiorstwo Tirrenia pod zarządem nadzwyczajnym,
- wydaje się, że proponowane połączenie przedsiębiorstw CIN i Moby nie wiąże się z żadną pomocą państwa, ponieważ powstała w jego wyniku spółka może nadal prowadzić rozdzielną rachunkowość swojej działalności w zakresie usług publicznych i działalności komercyjnej,
- nowa umowa przewiduje kary za naruszenie przez przedsiębiorstwo CIN jego obowiązków wynikających z tej umowy, a zatem wszelkie domniemane naruszenia (np. podwyżki cen) są kwestią, która podlega organom krajowym.

8. PODSUMOWANIE

- (511) Komisja stwierdza, że Włochy niezgodnie z prawem wdrożyły niektóre z ocenianych środków pomocy, z naruszeniem art. 108 ust. 3 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej. Na podstawie powyższej oceny Komisja podjęła decyzję, że rekompensata z tytułu świadczenia usług publicznych przyznana przedsiębiorstwu Tirrenia w ramach przedłużenia początkowej umowy jest zgodna z rynkiem wewnętrznym na podstawie art. 106 TFUE. Ponadto z uwagi na fakt, że pierwszeństwo przybijania do nabrzeża jest nierozzerwalnie związane z usługami świadczonymi przez przedsiębiorstwo Tirrenia w ogólnym interesie gospodarczym, środek ten jest również zgodny z rynkiem wewnętrznym na podstawie art. 106 TFUE. W odniesieniu do dziewięciu z dwunastu tras objętych usługą publiczną Włochy zostały zwolnione z obowiązku uprzedniego zgłoszenia, o którym mowa w art. 108 ust. 3 TFUE, ponieważ rekompensata z tytułu świadczenia usług publicznych przyznana przedsiębiorstwu Tirrenia i pierwszeństwo przybijania do nabrzeża na tych dziewięciu trasach były zgodne z decyzją w sprawie UOIG z 2005 r.
- (512) Pomoc na ratowanie przedsiębiorstwa Tirrenia, która została niezgodnie z prawem przedłużona w okresie od dnia 11 lipca 2011 r. do dnia 18 września 2012 r., jest jednak niezgodna z rynkiem wewnętrznym. Ponadto wykorzystanie środków finansowych przeznaczonych na modernizację statków do celów związanych z płynnością stanowi pomoc operacyjną na rzecz przedsiębiorstwa Tirrenia, która jest niezgodna z rynkiem wewnętrznym. Co więcej, zwolnienia z podatków pośrednich od czynności i działań związanych z przeniesieniem przedsiębiorstw Caremar, Saremar, Toremar i oddziału przedsiębiorstwa Tirrenia na odnośnych nabywców oraz z podatku od osób prawnych z tytułu wpływów ze sprzedaży oddziału przedsiębiorstwa Tirrenia przedsiębiorstwu CIN również stanowią pomoc operacyjną na rzecz przedsiębiorstwa Tirrenia, która jest niezgodna z rynkiem wewnętrznym.
- (513) Niniejsza decyzja nie dotyczy ani nie przesądza o żadnej innej kwestii objętej decyzjami z lat 2011 i 2012 ⁽¹⁷⁰⁾ lub na którą zainteresowane strony zwróciły uwagę Komisji w trakcie postępowania wszczętego na mocy tych decyzji.

9. ODZYSKIWANIE ŚRODKÓW

- (514) Zgodnie z Traktatem o funkcjonowaniu Unii Europejskiej i z utrwalonym orzecznictwem sądów unijnych w przypadku stwierdzenia niezgodności pomocy państwa z rynkiem wewnętrznym Komisja jest uprawniona do podjęcia decyzji o zmianie formy lub wycofaniu pomocy przez państwo członkowskie ⁽¹⁷¹⁾. Z utrwalonego orzecznictwa sądów unijnych wynika również, że nałożenie na państwo członkowskie obowiązku wycofania pomocy uznanej przez Komisję za niezgodną z rynkiem wewnętrznym służy przywróceniu stanu pierwotnego ⁽¹⁷²⁾.
- (515) W tym kontekście sądy unijne ustaliły, że cel ten uznaje się za osiągnięty, jeżeli beneficjent pomocy niezgodnej z prawem dokonał jej zwrotu i utracił korzyść posiadaną względem konkurentów na rynku wewnętrznym, a ponadto została przywrócona sytuacja sprzed wypłaty pomocy ⁽¹⁷³⁾.
- (516) Zgodnie z orzecznictwem w art. 16 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2015/1589 stwierdzono, że „[w] przypadku gdy podjęte zostały decyzje negatywne w sprawach pomocy niezgodnej z prawem, Komisja podejmuje decyzję, że zainteresowane państwo członkowskie podejmie wszelkie konieczne środki w celu windykacji pomocy od beneficjenta [...]”.
- (517) Zatem biorąc pod uwagę fakt, że środki będące przedmiotem postępowania zostały wprowadzone z naruszeniem art. 108 ust. 3 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej i że należy je uznać za pomoc niezgodną z prawem i z rynkiem wewnętrznym, pomoc ta musi zostać odzyskana w celu przywrócenia sytuacji istniejącej na rynku wewnętrznym przed przyznaniem pomocy. Proces odzyskiwania obejmuje czas od dnia przekazania pomocy beneficjentowi do dnia jej skutecznego odzyskania. Do kwot podlegających zwrotowi dolicza się odsetki do chwili skutecznego odzyskania środków.

⁽¹⁷⁰⁾ Zob. motywy 1 i 5 niniejszej decyzji.

⁽¹⁷¹⁾ Wyrok Sądu z dnia 12 lipca 1973 r., Komisja/Niemcy, C-70/72, ECLI:EU:C:1973:87, pkt 13.

⁽¹⁷²⁾ Wyrok Sądu z dnia 21 marca 1990 r., Belgia/Komisja, C-142/87, ECLI:EU:C:1990:125, pkt 66.

⁽¹⁷³⁾ Wyrok Sądu z dnia 17 czerwca 1999 r., Belgia/Komisja, C-75/97, ECLI:EU:C:1999:311, pkt 64 i 65.

- (518) W przedmiotowej sprawie beneficjent pomocy, przedsiębiorstwo Tirrenia pod zarządem nadzwyczajnym, jest już objęty postępowaniem upadłościowym. Dlatego też skuteczne odzyskanie można osiągnąć przez wpisanie do wykazu zobowiązań roszczenia związanego z pomocą, która ma zostać odzyskana ⁽¹⁷⁴⁾. W takim przypadku po wpisaniu roszczenia musi nastąpić (i) odzyskanie pełnej kwoty podlegającej odzyskaniu lub, jeżeli jest to niemożliwe; (ii) likwidacja przedsiębiorstwa i ostateczne zaprzestanie przez nie prowadzonej działalności.
- (519) Pomoc państwa niezgodna z rynkiem wewnętrznym, o której mowa w motywie 508, przyznana na rzecz Tirrenii, musi zostać zwrócona Włochom w zakresie, w jakim została wypłacona. W szczególności wysokość pomocy podlegającej zwrotowi ustala się w następujący sposób:
- kwota główna pomocy na ratowanie, tj. 25 203 063,89 EUR, powiększona o odsetki od zwracanej pomocy narosłe od dnia płatności dwóch transz pożyczki i od dnia, w którym BIRS uruchomił gwarancję państwową (tj. od dnia 28 lutego 2011 r. w przypadku pierwszej transzy w wysokości 20 000 000 EUR, od dnia 23 marca 2011 r. w przypadku drugiej transzy w wysokości 5 000 000 EUR i od dnia 11 lipca 2011 r. w przypadku kwoty 203 063,89 EUR), do dnia pełnego odzyskania pomocy. Komisja przyjmuje do wiadomości, że kwota główna pomocy oraz część odsetek od zwracanej pomocy zostały już spłacone przez beneficjenta;
 - środki finansowe przeznaczone na modernizację statków, które wykorzystano do celów związanych z płynnością, tj. 11 421 300 EUR, powiększone o odsetki od zwracanej pomocy, narosłe od dnia wejścia w życie ustawy z 2010 r., tj. 6 października 2010 r., do dnia pełnego odzyskania pomocy;
 - w zakresie, w jakim podatki pośrednie od czynności i działań związanych z przeniesieniem przedsiębiorstw Caremar, Saremar i Toremar odpowiednio na regiony Kampania, Sardynia i Toskania oraz z przeniesieniem oddziału przedsiębiorstwa Tirrenia na przedsiębiorstwo CIN uiszcza sprzedający, kwota główna pomocy jest równa podatkowi zwykle należnym z tytułu tego rodzaju transakcji. Włochy powinny dostarczyć wykaz wszystkich dokumentów, na podstawie których faktycznie dokonano zwolnień z podatku, oraz obliczyć zwykle należne podatki. Do tych kwot dolicza się odsetki od zwracanej pomocy, naliczane od daty (dat) dokumentów urzędowych, w odniesieniu do których dokonano zwolnienia z podatku, do chwili odzyskania pełnej kwoty.
- (520) Ponadto Włochy nie powinny zwalniać wpływów ze sprzedaży oddziału przedsiębiorstwa Tirrenia przedsiębiorstwu CIN z podatku od osób prawnych, który ma zapłacić przedsiębiorstwo Tirrenia pod zarządem nadzwyczajnym.

10. CIĄGŁOŚĆ GOSPODARCZA

- (521) W przypadku sprzedaży lub przekazania beneficjentowi pomocy państwa niezgodnej z prawem i z rynkiem wewnętrznym obowiązek zwrotu może zostać rozszerzony na inne przedsiębiorstwa, na które przeniesiono udziały lub działalność beneficjenta ⁽¹⁷⁵⁾. W przypadku transakcji sprzedaży udziałów, gdy beneficjent nadal istnieje i działa na rynku, a zmienili się tylko jego właściciele, obowiązek zwrotu pomocy pozostaje po stronie beneficjenta. W przypadku transakcji na aktywach, gdy inne przedsiębiorstwo kontynuuje działalność z zastosowaniem niektórych lub wszystkich aktywów pierwotnego beneficjenta, takie inne przedsiębiorstwo należy uznać za beneficjenta pomocy państwa, pod warunkiem że struktura przeniesienia lub sprzedaży prowadzi do wniosku, że istnieje ciągłość gospodarcza między obydwoma przedsiębiorstwami.
- (522) Natomiast w przypadku gdy można wykazać, że niezależnie od przeniesienia części lub całości aktywów, korzyść z pomocy niezgodnej z prawem pozostaje po stronie pierwotnego beneficjenta, a przedsiębiorstwo nabywające wykonuje zasadniczo inną działalność, zobowiązanie do spłaty pozostaje po stronie pierwotnego beneficjenta pomocy. Zgodnie z orzecznictwem, aby ocenić, czy istnieje ciągłość gospodarcza, można wziąć pod uwagę następujące czynniki: zakres przeniesienia (aktywa i zobowiązania, utrzymanie siły roboczej, aktywa połączone w pakiet), cenę za przeniesienie, tożsamość właścicieli przedsiębiorstwa przejmującego i pierwotnego przedsiębiorstwa, moment dokonania przeniesienia (po rozpoczęciu postępowania wyjaśniającego, wszczęciu postępowania lub ogłoszeniu ostatecznej decyzji) oraz ekonomiczną logikę transakcji ⁽¹⁷⁶⁾.

⁽¹⁷⁴⁾ Prawo krajowe reguluje kolejność roszczenia z tytułu pomocy państwa w wykazie zobowiązań, pod warunkiem że kolejność ta jest zgodna z zasadami skuteczności i równorzędności. Zob. pkt 64 zawiadomienia Komisji w sprawie odzyskiwania pomocy państwa niezgodnej z prawem i z rynkiem wewnętrznym, C 247/1, z dnia 23 lipca 2019 r. Roszczenie z tytułu pomocy państwa nie może być w każdym razie sklasyfikowane niżej niż zwykle roszczenia niezabezpieczone. Ostateczny wpis roszczenia z tytułu pomocy państwa wstrzymuje również naliczanie dodatkowych odsetek od zwracanej pomocy.

⁽¹⁷⁵⁾ Sprawa C-303/88, Włochy/Komisja, ECLI:EU:C:1991:136.

⁽¹⁷⁶⁾ Sprawa T-121/15, Fortischem a.s./Komisja, ECLI:EU:T:2019:684, pkt 208.

- (523) Zgodnie z tym samym orzecznictwem wymienione powyżej czynniki można uwzględnić w różnym stopniu w zależności od szczególnych cech rozpatrywanej sprawy. Wynika z tego, że Komisja nie ma obowiązku uwzględnienia wszystkich tych czynników, na co wskazuje zastosowanie wyrażenia „można uwzględnić”⁽¹⁷⁷⁾ oraz brak hierarchii pomiędzy tymi czynnikami. W przedmiotowej sprawie Komisja uważa w szczególności, że ocena ciągłości gospodarczej powinna uwzględniać szczególnie charakter transakcji między przedsiębiorstwem Tirrenia pod zarządem nadzwyczajnym a przedsiębiorstwem CIN, która dotyczyła prywatyzacji części przedsiębiorstwa publicznego w drodze postępowania o udzielenie na osiem lat zamówienia publicznego na usługi w połączeniu z aktywami niezbędnymi do świadczenia usług w ogólnym interesie gospodarczym określonych w tym zamówieniu.
- (524) W celu stwierdzenia, czy między przedsiębiorstwem Tirrenia pod zarządem nadzwyczajnym a przedsiębiorstwem CIN istnieje ciągłość gospodarcza, a tym samym w celu ustalenia, czy to ostatnie przedsiębiorstwo powinno odpowiadać za spłatę niezgodnej z rynkiem wewnętrznym pomocy przyznanej przedsiębiorstwu Tirrenia pod zarządem nadzwyczajnym, Komisja zastosowała wspomniane powyżej wskaźniki do szczególnych okoliczności rozpatrywanej sprawy.

10.1. Zakres przeniesienia

- (525) Wskaźnik ten dotyczy zakresu przeniesienia istniejących aktywów i zobowiązań, w tym stosunków umownych z pracownikami i dostawcami, z przedsiębiorstwa Tirrenia di Navigazione (później przedsiębiorstwa Tirrenia pod zarządem nadzwyczajnym) na przedsiębiorstwo CIN. Na wstępie należy zauważyć, że żadne z istniejących zobowiązań nie zostało przeniesione: pozostały one w całości w przedsiębiorstwie Tirrenia pod zarządem nadzwyczajnym i nadal pozostają w nim w chwili przyjęcia niniejszej decyzji. Przeniesienie wiązało się z całkowitym odpisaniem wszelkich roszczeń dotyczących przenoszonych aktywów, takich jak hipoteki, zajęcia i zastrzeżenia pierwszeństwa.
- (526) Ponadto, jeżeli chodzi o aktywa, Komisja zauważa przede wszystkim, że procedurę sprzedaży oddziału przedsiębiorstwa Tirrenia przeprowadzono po nieudanej próbie prywatyzacji przedsiębiorstwa Tirrenia di Navigazione w całości, wraz ze wszystkimi jego aktywami i zobowiązaniami, w tym z jego spółką zależną Siremar. Druga, udana próba prywatyzacji dotyczyła jedynie aktywów uznanych za niezbędne do wywiązania się z obowiązków świadczenia usług publicznych oraz związanych z nimi stosunków umownych z dostawcami, a jej zakres był inny i węższy w porównaniu z pierwszą próbą (około 45 % pod względem liczby statków). Aktywa, których nie uznano za niezbędne do wywiązania się z obowiązków świadczenia usług publicznych, mianowicie sześć statków, nieruchomości we Włoszech i za granicą oraz kolekcję dzieł sztuki, sprzedano oddzielnie w drodze różnych, niepowiązanych ze sobą przetargów. Ponadto spółkę zależną przedsiębiorstwa Tirrenia, tj. Siremar, sprzedano w ramach oddzielnego postępowania o udzielenie zamówienia. W związku z tym, że spółka Siremar obsługiwała kilka tras łączących Sycylię z innymi mniejszymi wyspami, dysponując dużym personelem i kilkoma statkami, ten podział jeszcze bardziej ogranicza zakres działalności oddziału przedsiębiorstwa Tirrenia w porównaniu z pierwotnym przedsiębiorstwem Tirrenia di Navigazione.
- (527) Z drugiej strony Komisja zauważa, że przeniesienie obejmowało markę Tirrenia, a jej wartość uwzględniono w cenie rynkowej płaconej przez przedsiębiorstwo CIN.
- (528) Ponadto Komisja zauważa również, że jeżeli chodzi o siłę roboczą, nie doszło do przeniesienia umów o pracę z przedsiębiorstwa Tirrenia pod zarządem nadzwyczajnym na przedsiębiorstwo CIN. W rzeczywistości w art. 2112 włoskiego kodeksu cywilnego wymaga się, aby w przypadku przeniesienia przedsiębiorstwa istniejące umowy o pracę pozostały w mocy z nabywcą, a każdy pracownik zachował wszystkie wynikające z nich prawa. Jednak zgodnie z dekretem z mocą ustawy 270/1999 wspomniane przepisy nadzwyczajne nie mają zastosowania w przypadku przeniesienia oddziału przedsiębiorstwa podlegającego procedurze zarządu nadzwyczajnego i świadczącego najważniejsze usługi publiczne. Wręcz przeciwnie, nowy właściciel jest zobowiązany do przejścia personelu niezbędnego do świadczenia usługi i powstrzymania się od zwolnień grupowych przez dwa lata (zob. motyw 160). Komisja zauważa, że chociaż ogólna zasada zapewniałaby wyraźną ciągłość zatrudnienia między przedsiębiorstwem Tirrenia pod zarządem nadzwyczajnym i przedsiębiorstwem CIN, wyjątek ten faktycznie umożliwił przedsiębiorstwu Tirrenia pod zarządem nadzwyczajnym rozwiązanie wszystkich umów z jego pracownikami. Następnie przedsiębiorstwo CIN wynegocjowało ze związkami zawodowymi nowe warunki umowne i zaproponowało nowe umowy tylko tym pracownikom, którzy faktycznie pracowali przy wykonywaniu obowiązków świadczenia usług publicznych, w pełnym poszanowaniu obowiązujących przepisów prawa pracy.
- (529) Obowiązek utrzymania liczby pracowników jest określony w ustawie ogólnej (zob. motyw 528), a zatem władze włoskie musiały go przestrzegać, przygotowując sprzedaż. Nawet bez tego obowiązku prawnego Komisja zauważa, że działalność żegluga wymaga jednak obowiązkowej minimalnej liczby pracowników, którzy muszą posiadać

⁽¹⁷⁷⁾ Sprawa T-123/09, Ryanair/Komisja, ECLI:EU:T:2012:164, pkt 156.

bardzo szczególny zestaw umiejętności, jak określono w tabelach obsady flot (zob. motyw 175). W przedmiotowej sprawie, po zawarciu nowej umowy na świadczenie usług, przedsiębiorstwo CIN musiałyby w krótkim czasie zatrudnić ponad 1 200 pracowników, aby wywiązać się ze swoich zobowiązań. Jest zatem bardzo prawdopodobne, że przedsiębiorstwo CIN zatrudniłoby większość pracowników przedsiębiorstwa Tirrenia pod zarządem nadzwyczajnym, nawet gdyby nie było zobowiązane do oferowania umów o pracę, ze względów praktycznych i w celu zmniejszenia kosztów rekrutacji.

- (530) W związku z powyższym Komisja stwierdza, że o ile istniała faktyczna ciągłość zatrudnienia, o tyle wynikała ona z okoliczności faktycznych sprawy (tj. ze skali przeniesienia) oraz z obowiązujących przepisów prawa pracy. Z drugiej strony na przedsiębiorstwo CIN przeniesiono tylko część aktywów przedsiębiorstwa Tirrenia pod zarządem nadzwyczajnym; nie przeniesiono natomiast żadnych zobowiązań.

10.2. Cena za przeniesienie

- (531) Zgodnie z utrwalonym orzecznictwem przeniesienie aktywów po cenie niższej niż cena rynkowa również stanowiłoby przesłankę świadczącą o zachowaniu ciągłości gospodarczej między likwidowaną spółką, zobowiązaną do zwrotu pomocy państwa a nowo utworzoną spółką. W przedmiotowej sprawie Komisja zauważa, że aktywa przeniesiono w wyniku postępowania o udzielenie zamówienia, które było wystarczająco otwarte, przejrzyste i niedyskryminujące, aby uzyskać cenę rynkową, jak opisano w sekcji 7.1.3.4 powyżej. Nie ma dowodów na to, że wspólne postępowanie dotyczące aktywów i zamówienia publicznego na usługi miało negatywny wpływ na uzyskany wynik. Wręcz przeciwnie, Włochy wykazały, że gdy organizowano oddzielne przetargi na niektóre z pozostałych statków przedsiębiorstw Tirrenia i Siremar, mogły one być sprzedawane jedynie po cenie złomu. Warunki nałożone na sprzedaż, takie jak wymóg utrzymania poziomu zatrudnienia przez dwa lata, nie obniżyły w praktyce ceny, jak wynika ze sprawozdania opracowanego przez Ecorys⁽¹⁷⁸⁾. Ponadto, nawet jeśli ostatecznie zapłacona cena była niższa od ceny określonej w ocenie niezależnego biegłego przygotowanej przez Banca Profilo ze względu na odroczenie części płatności, odroczenie takie stanowiło integralną część dynamiki postępowania o udzielenie zamówienia, w kontekście którego wszyscy pozostali oferenci mieli możliwość złożenia ofert dorównujących ofercie przedsiębiorstwa CIN pod względem warunków płatności⁽¹⁷⁹⁾. Zgodnie z utrwalonym orzecznictwem wynik otwartego i przejrzystego postępowania jest bowiem nawet dokładniejszy niż jakakolwiek wycena przygotowana przez biegłego⁽¹⁸⁰⁾.
- (532) W związku z powyższym Komisja stwierdza, że okoliczności przeniesienia wykluczają jakiegokolwiek przeniesienie na przedsiębiorstwo CIN wszelkich korzyści gospodarczych uzyskanych przez przedsiębiorstwo Tirrenia pod zarządem nadzwyczajnym.

10.3. Tożsamość właścicieli

- (533) W przypadku gdy przeniesienie aktywów następuje pomiędzy dwoma powiązаныmi podmiotami, jest to wyraźny sygnał, że celem przeniesienia może równie dobrze być obejście obowiązku zwrotu pomocy uznanej w decyzji Komisji za niezgodną z prawem i rynkiem wewnętrznym. W przedmiotowej sprawie Komisja zauważa, że przedsiębiorstwo Tirrenia pod zarządem nadzwyczajnym i przedsiębiorstwo CIN nie miały i nie mają żadnych powiązań. Pierwsze z nich było przedsiębiorstwem publicznym, należącym ostatecznie w pełni do Ministerstwa Finansów i Ekonomii⁽¹⁸¹⁾. Drugie stanowiło pierwotnie konsorcjum sektora prywatnego, obejmujące istniejącego operatora promów (przedsiębiorstwo Moby) i trzy fundusze. Wszystkie strony tego konsorcjum były podmiotami sektora prywatnego⁽¹⁸²⁾. Komisja zauważa zatem, że żadne z przedsiębiorstw – ani Tirrenia, ani CIN – nie mogło sprawować kontroli nad drugim.

10.4. Czas przeniesienia aktywów

- (534) W przypadku gdy przeniesienie aktywów nastąpiło po przyjęciu przez Komisję decyzji zawierającej wątpliwości wobec zgodności z rynkiem wewnętrznym pomocy, która została już przyznana, jest to kolejna przesłanka wskazująca, że celem przeniesienia mogło być obejście nakazu odzyskania środków. W przedmiotowej sprawie Komisja zauważa, że zaproszenie do wyrażenia zainteresowania opublikowano w dniu 15 września 2010 r., natomiast umowę sprzedaży zawarto z przedsiębiorstwem CIN w dniu 25 lipca 2011 r. Z kolei decyzja Komisji o wszczęciu

⁽¹⁷⁸⁾ Zob. motyw 99.

⁽¹⁷⁹⁾ Zob. motyw 384.

⁽¹⁸⁰⁾ Zob. motyw 391.

⁽¹⁸¹⁾ Zob. motyw 13.

⁽¹⁸²⁾ Powyższego nie zmienia fakt, że przedsiębiorstwo Onorato Partecipazioni nabyło następnie pełną własność przedsiębiorstw Moby i CIN oraz przejęło kontrolę nad nimi (zob. również motyw 82).

formalnego postępowania wyjaśniającego została przyjęta w dniu 5 października 2011 r. Decyzja ta dotyczyła między innymi prywatyzacji oddziału przedsiębiorstwa Tirrenia. Ponadto Komisja rozszerzyła zakres formalnego postępowania wyjaśniającego między innymi na nową umowę podpisaną przez przedsiębiorstwo CIN w dniu 7 listopada 2012 r. ⁽¹⁸³⁾ Nawet jeżeli przeniesienie sfinalizowano dopiero w dniu 19 lipca 2012 r., było to spowodowane koniecznością uzyskania zatwierdzenia połączenia przez Komisję. Komisja zauważa jednak, że w dniu 25 lipca 2011 r. umowa sprzedaży była już ważna i wiążąca, nawet jeżeli później zmieniono tożsamość jednej ze stron, aby rozwiązać wątpliwości, które powstały w trakcie procedury połączenia. Nie można kwestionować faktu, że w chwili zawarcia umowy strony nie wiedziały, że nastąpi wszczęcie formalnego postępowania wyjaśniającego przez Komisję kilka miesięcy później, nie mówiąc już o tym, że nie mogły znać jego zakresu, określić ryzyka, jakie się z nim wiązało dla którejkolwiek ze stron, ani zdecydować o przeniesieniu aktywów, aby pozbawić takie postępowanie jakiegokolwiek celu. Dotyczy to środków opisanych w decyzji z 2011 r., a nawet w jeszcze większym zakresie środków opisanych w decyzji z 2012 r., którą przyjęto po zawarciu transakcji sprzedaży oraz po powierzeniu usług przedsiębiorstwu CIN na podstawie nowej umowy.

- (535) Ponadto Komisja zauważa, że Włochy powiadomiły ją o zamiarze sprzedaży oddziału przedsiębiorstwa Tirrenia w pakiecie z nową umową z dużym wyprzedzeniem, w kontekście rozmów z Komisją dotyczących wdrożenia rozporządzenia w sprawie kabotażu morskiego (zob. również sekcja 2.4). Co więcej, Włochy przekazały także – ze względów związanych z pewnością prawa – projekt nowej umowy ⁽¹⁸⁴⁾. Jest to kolejna wyraźna przesłanka wskazująca, że Włochy nie zamierzały obchodzić ewentualnego przyszłego nakazu odzyskania środków przez zorganizowanie przeniesienia oddziału przedsiębiorstwa i powierzenie wykonywania nowej umowy w sposób opisany i oceniony w sekcji 7.1.3.

10.5. Ekonomiczna logika przeniesienia aktywów

- (536) Przesłanka ta dotyczy zarówno zamiaru przeniesienia aktywów przez strony, jak i uzasadnienia ekonomicznego tej transakcji w świetle przyszłej działalności przedsiębiorstwa, które będzie eksploatowało te aktywa. W tym zakresie Komisja zauważa po pierwsze, że z jednej strony władze włoskie miały zamiar wypełnić obowiązek liberalizacji sektora transportu morskiego określony w rozporządzeniu w sprawie kabotażu morskiego w drodze prywatyzacji jego głównego operatora publicznego, tj. grupy Tirrenia, w tym przedsiębiorstwa Tirrenia pod zarządem nadzwyczajnym, oraz w drodze powierzenia obowiązku świadczenia usługi publicznej przedsiębiorstwu nabywającemu. Choć nie jest to wymagane przez wspomniane rozporządzenie, przeniesienie zarówno aktywów, jak i rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych istotnie było jedną z możliwości (zob. również motyw 114) wdrożenia tej liberalizacji przez Włochy, a w tych okolicznościach było również optymalne pod względem ceny sprzedaży aktywów w porównaniu z zastosowaniem dwóch odrębnych procedur ⁽¹⁸⁵⁾. Z drugiej strony przedsiębiorstwo CIN miało zamiar obsługiwać trasy objęte obowiązkiem świadczenia usługi publicznej w sposób bardziej efektywny niż jego poprzednik – Tirrenia di Navigazione (później pod zarządem nadzwyczajnym) i w ten sposób osiągnąć zysk (uwzględniając również trasy i okresy obsługiwanie połączeń na wolnym rynku).
- (537) Jeżeli chodzi o przyszłą działalność przedsiębiorstwa, Komisja zauważa, że chociaż prawdą jest, iż CIN oferuje takie same lub bardzo podobne trasy i częstotliwości jak Tirrenia, jest to jedynie logiczną konsekwencją ciągłego zapotrzebowania na usługi faktycznie świadczone w ogólnym interesie gospodarczym, jak określono w nowej umowie. Innymi słowy, nie należy mylić ani łączyć ciągłości świadczenia usługi publicznej z ciągłością gospodarczą w ramach zasad pomocy państwa. Komisja uważa bowiem, że aby osiągnąć sam cel nowej umowy, tj. (i) zapewnić ciągłość terytorialną między główną częścią terytorium a wyspami; oraz (ii) przyczynić się do rozwoju gospodarczego odnośnych wysp, Włochy były zobowiązane do modelowania zakresu geograficznego nowej umowy w podobny sposób, jak w przypadku początkowej umowy.
- (538) Ponadto Komisja zauważa, że warunki codziennego wypełniania obowiązków świadczenia usług publicznych przez CIN są całkowicie odmienne. Wysokość rekompensaty ustala się za pomocą zupełnie innego mechanizmu, który wymaga od operatora efektywnego działania, i istotnie przedsiębiorstwo CIN miało na celu: zwiększenie wydajności floty pod względem konserwacji, ubezpieczenia, kosztów paliwa i zarządzania załogą; poprawę sprzedaży przez internet; poprawę jakości i oferty usług na pokładzie; zwiększenie liczby pasażerów i ilości przewożonych towarów. W praktyce, ponieważ nie ma gwarancji pełnego pokrycia kosztów i ponieważ kwota nominalnej rekompensaty jest ustalona na kilka lat (tzn. maleje w ujęciu realnym), przedsiębiorstwo CIN nie miało innego wyboru niż przeprowadzić całkowitą zmianę strategii biznesowej realizowanej przez przedsiębiorstwo Tirrenia di Navigazione. Przedsiębiorstwo to, w ciągu swojej długiej historii w ramach grupy Tirrenia, zawsze i konsekwentnie świadczyło usługi publiczne, nie realizując żadnej strategii zmierzającej do osiągnięcia trwałej rentowności, podczas gdy przedsiębiorstwo Tirrenia pod zarządem nadzwyczajnym miało na celu jedynie przeprowadzenie kontrolowanej likwidacji przedsiębiorstwa przy jednoczesnym zapewnieniu ciągłości świadczenia usługi publicznej do chwili przeniesienia własności na przedsiębiorstwo CIN w następstwie postępowania o udzielenie zamówienia.

⁽¹⁸³⁾ Komisja przyjęła zmienioną wersję tej decyzji w dniu 19 grudnia 2012 r. (zob. motyw 5).

⁽¹⁸⁴⁾ Zob. motyw 4.

⁽¹⁸⁵⁾ Zob. motyw 398.

- (539) W związku z tym przedsiębiorstwo CIN wypełniało spoczywające na nim obowiązki świadczenia usług publicznych oraz realizowało swoją pozostałą działalność w zupełnie innych warunkach operacyjnych niż przedsiębiorstwo Tirrenia pod zarządem nadzwyczajnym i na podstawie własnej strategii. Władze włoskie nie wymagały od przedsiębiorstwa CIN stosowania żadnego konkretnego modelu biznesowego ani utrzymania określonego zakresu działalności, który wykraczałby poza zakres określony w nowej umowie, ani też przejmowania żadnych konkretnych aktywów lub pracowników niepowiązanych nierozzerwalnie z wypełnianiem obowiązków świadczenia usług publicznych określonych w nowej umowie. W tym zakresie przedsiębiorstwo CIN miało (i nadal ma) swobodę wprowadzania wszelkich zmian w sposobie prowadzenia działalności, jakie uzna za stosowne.
- (540) Komisja zauważa, że o ile obowiązki świadczenia usług publicznych jako takie są nieuchronnie podobne do siebie pod względem tras i częstotliwości, ponieważ odpowiadają na podobne zapotrzebowanie na usługi publiczne, o tyle warunki ich wypełniania i stojąca za nimi strategia biznesowa są różne. To faktyczne podobieństwo realizowanej działalności wynikało z bardzo szczególnych okoliczności sprawy i zostało zniwelowane przez różne ograniczenia finansowe dotyczące działalności przedsiębiorstwa CIN.

10.6. Wniosek dotyczący ciągłości gospodarczej między przedsiębiorstwem Tirrenia pod zarządem nadzwyczajnym a przedsiębiorstwem CIN

- (541) Na podstawie powyższego Komisja zauważa, że cena za przeniesienie, tożsamość właścicieli oraz termin przeprowadzenia transakcji nie stanowią przesłanek świadczących o ciągłości gospodarczej. Nawet jeśli zakres transakcji i jej logika ekonomiczna zawierają pewne elementy, które sugerują, że może istnieć ciągłość ekonomiczna, w przypadku dwóch ostatnich kryteriów Komisja zauważa, że każdy element potencjalnej ciągłości jest podyktowany bardzo szczególnymi okolicznościami tej transakcji, tj. połączeniem przeniesienia aktywów i zamówienia publicznego na usługi w jedną procedurę, wielkością transakcji oraz mającymi ogólne zastosowanie przepisami prawa pracy. W szczególności nie ma przesłanek wskazujących na próbę obejścia obowiązku odzyskania środków. Uwzględniając powyższe, Komisja stwierdza, że nie ma ciągłości gospodarczej między przedsiębiorstwem Tirrenia a przedsiębiorstwem CIN. Oznacza to również, że obowiązkowi zwrotu niezgodnej z prawem i ze wspólnym rynkiem pomocy państwa przyznanej na rzecz przedsiębiorstwa Tirrenia nie należy rozszerzać na przedsiębiorstwo CIN,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

1. Rekompensata przyznana Tirrenii oraz pierwszeństwo przybijania do nabrzeża przyznane za świadczenie usług transportu morskiego na dwunastu trasach na mocy początkowej umowy, przedłużonej w okresie od dnia 1 stycznia 2009 r. do dnia 18 lipca 2012 r., stanowi pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE. Pomoc państwa na obsługę trzech tras Neapol–Palermo, Civitavecchia–Olbia i Genua–Porto Torres została niezgodnie z prawem wdrożona przez Włochy z naruszeniem art. 108 ust. 3 TFUE.
2. Pomoc państwa, o której mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, jest zgodna z rynkiem wewnętrznym.

Artykuł 2

1. Przedłużenie terminu spłaty pomocy na ratowanie z dnia 11 lipca 2011 r. do dnia 18 września 2012 r. stanowi pomoc na rzecz przedsiębiorstwa Tirrenia w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE. Pomoc państwa została niezgodnie z prawem wdrożona przez Włochy z naruszeniem art. 108 ust. 3 TFUE.
2. Pomoc państwa, o której mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, w wysokości 25 203 063,89 EUR jest niezgodna z rynkiem wewnętrznym.

Artykuł 3

1. Zwolnienie z podatków pośrednich od przeniesienia przedsiębiorstw Caremar, Saremar, Toremar odpowiednio do regionów Kampania, Sardynia i Toskania oraz oddziału przedsiębiorstwa Tirrenia do przedsiębiorstwa CIN stanowi pomoc państwa na rzecz przedsiębiorstwa Tirrenia w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE. Pomoc państwa została niezgodnie z prawem wdrożona przez Włochy z naruszeniem art. 108 ust. 3 TFUE.
2. Zwolnienie z podatku od osób prawnych z tytułu wpływów ze sprzedaży oddziału przedsiębiorstwa Tirrenia przedsiębiorstwu CIN stanowi pomoc państwa na rzecz przedsiębiorstwa Tirrenia w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE. Pomoc państwa została niezgodnie z prawem wdrożona przez Włochy z naruszeniem art. 108 ust. 3 TFUE.
3. Pomoc państwa, o której mowa w ust. 1 i 2 niniejszego artykułu, jest niezgodna z rynkiem wewnętrznym.

4. W chwili przyjęcia niniejszej decyzji Włochy nie wypłaciły jeszcze pomocy, o której mowa w ust. 2 niniejszego artykułu.

Artykuł 4

1. Wykorzystanie środków finansowych przeznaczonych na modernizację statków do celów związanych z płynnością stanowi pomoc państwa na rzecz przedsiębiorstwa Tirrenia w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE. Pomoc państwa została niezgodnie z prawem wdrożona przez Włochy z naruszeniem art. 108 ust. 3 TFUE.

2. Pomoc państwa, o której mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, w wysokości 11 421 300 EUR, jest niezgodna z rynkiem wewnętrznym.

Artykuł 5

1. Udzielenie zamówienia przedsiębiorstwu CIN na podstawie nowej umowy na okres od dnia 18 lipca 2012 r. do dnia 18 lipca 2020 r. w pakiecie z oddziałem przedsiębiorstwa Tirrenia i przyznanie mu pierwszeństwa przybijania do nabrzeża, w tym odroczenie płatności części ceny zakupu przez to przedsiębiorstwo, nie stanowi pomocy państwa na rzecz przedsiębiorstwa CIN w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE.

2. Możliwość wykorzystania środków z Fondo Aree Sottoutilizzate na zaspokojenie potrzeb związanych z płynnością, jak określono w ustawie z 2010 r., nie stanowi pomocy państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE.

Artykuł 6

1. Włochy muszą odzyskać od beneficjentów pomoc niezgodną z rynkiem wewnętrznym, o której mowa w art. 2, 3 i 4, w zakresie, w jakim została dotychczas wypłacona.

2. Do kwot podlegających zwrotowi dolicza się odsetki za cały okres poczynszy od dnia, w którym pomoc została przekazana do dyspozycji beneficjenta, do dnia jej faktycznego odzyskania.

3. Odsetki nalicza się narastająco zgodnie z przepisami rozdziału V rozporządzenia Komisji (WE) nr 794/2004 ⁽¹⁸⁶⁾ oraz rozporządzenia Komisji (WE) nr 271/2008 ⁽¹⁸⁷⁾ zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 794/2004.

4. Na podstawie dostępnych informacji Komisja stwierdza, że beneficjent spłacił już kwotę główną pomocy, o której mowa w art. 2.

5. Włochy anulują wszystkie dotychczas niezrealizowane wypłaty pomocy, o której mowa w art. 3 ust. 2, ze skutkiem od daty przyjęcia niniejszej decyzji.

Artykuł 7

1. Odzyskanie pomocy, o której mowa w art. 6, odbywa się w sposób bezzwłoczny i skuteczny.

2. Włochy zapewniają wykonanie niniejszej decyzji w terminie czterech miesięcy od daty jej notyfikacji.

Artykuł 8

1. W terminie dwóch miesięcy od daty notyfikacji niniejszej decyzji Włochy przekazują Komisji następujące informacje:

- łączną kwotę (kwota główna i odsetki od zwracanej pomocy) do odzyskania od beneficjenta,
- szczegółowy opis środków już wprowadzonych oraz środków planowanych w celu wykonania niniejszej decyzji,
- dokumenty potwierdzające, że beneficjentowi nakazano zwrot pomocy.

⁽¹⁸⁶⁾ Rozporządzenie Komisji (WE) nr 794/2004 z dnia 21 kwietnia 2004 r. w sprawie wykonania rozporządzenia Rady (WE) nr 659/1999 ustanawiającego szczegółowe zasady stosowania art. 93 Traktatu WE (Dz.U. L 140 z 30.4.2004, s. 1).

⁽¹⁸⁷⁾ Rozporządzenie Komisji (WE) nr 271/2008 z dnia 30 stycznia 2008 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 794/2004 w sprawie wykonania rozporządzenia Rady (WE) nr 659/1999 ustanawiającego szczegółowe zasady stosowania art. 93 Traktatu WE (Dz.U. L 82 z 25.3.2008, s. 1).

2. Do momentu całkowitego odzyskania pomocy, o której mowa w art. 6, Włochy na bieżąco informują Komisję o kolejnych środkach podejmowanych na szczeblu krajowym w celu wykonania niniejszej decyzji. Na wniosek Komisji Włochy bezzwłocznie przedstawiają informacje o środkach już wprowadzonych oraz środkach planowanych w celu wykonania niniejszej decyzji. Włochy dostarczają również szczegółowe informacje o kwocie pomocy oraz odsetkach już odzyskanych od beneficjenta.

Artykuł 9

Niniejsza decyzja skierowana jest do Republiki Włoskiej.

Komisja może opublikować kwoty pomocy i odsetek od zwracanej pomocy odzyskane w zastosowaniu niniejszej decyzji, nie naruszając przepisów art. 30 rozporządzenia (UE) 2015/1589.

Sporządzono w Brukseli dnia 2 marca 2020 r.

W imieniu Komisji
Margrethe VESTAGER
Wiceprzewodnicząca wykonawcza
