II

(Neleģislatīvi akti)

LĒMUMI

KOMISIJAS LĒMUMS (ES) 2020/1411

(2020. gada 2. marts)

par valsts atbalstu Nr. C 64/99 (ex NN 68/99), ko Itālija ir sniegusi kuģošanas sabiedrībām *Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar* un *Toremar* (*Tirrenia* grupa)

(izziņots ar dokumenta numuru C(2020) 1108)

(Autentisks ir tikai teksts itāļu valodā)

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS KOMISIJA,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā 108. panta 2. punkta pirmo daļu,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Ekonomikas zonu un jo īpaši tā 62. panta 1. punkta a) apakšpunktu,

pēc uzaicinājuma ieinteresētajām personām iesniegt piezīmes saskaņā ar iepriekš minētajiem noteikumiem ([1]) un ņemot vērā to piezīmes,

tā kā:

1. PROCEDŪRA

1.1. Komisijas Lēmums 2005/163/EK

(1) Pēc vairāku sūdzību saņemšanas Komisija 1999. gadā nolēma sākt Līguma par Eiropas Savienības darbību ("LESD") 108. panta 2. punktā noteikto procedūru attiecībā uz atbalstu, kas piešķirts sešām bijušās *Tirrenia* grupas sabiedrībām, proti, *Tirrenia di Navigazione S.p.A.* ("*Tirrenia*"), *Adriatica di Navigazione S.p.A.* ("*Adriatica*"), *Caremar – Campania Regionale Maritima S.p.A.* ("*Caremar*"), *Saremar – Sardegna Regionale Marittima S.p.A.* ("*Saremar*"), *Toremar – Toscana Regionale Marittima S.p.A.* ("*Toremar*") un *Siremar – Sicilia Regionale Marittima S.p.A.* ("*Siremar*"). Tajā laikā šīs sabiedrības kontrolēja valsts uzņēmums *Finmare*, kuram piederēja sabiedrības *Tirrenia* akciju kapitāls, kurai savukārt piederēja reģionālās sabiedrības *Adriatica*, *Caremar*, *Saremar*, *Siremar* un *Toremar*.

(2) Atbalsts tika piešķirts subsīdiju veidā, kas tika tiešā veidā piešķirtas katrai grupas sabiedrībai, lai atbalstītu jūras transporta pakalpojumus, kurus šīs sabiedrības sniedza saskaņā ar sešiem sabiedrisko pakalpojumu līgumiem, kas 1991. gadā tika noslēgti ar Itāliju ("sākotnējie līgumi"). Sākotnējo līgumu mērķis bija garantēt jūras transporta pakalpojumu sniegšanu, kuri lielākoties nodrošināja jūras satiksmi starp kontinentālo Itāliju un Sicīliju, Sardīniju un citām mazajām Itālijas salām.

(3) 1999. gada 6. augusta vēstulē Komisija informēja Itāliju par savu lēmumu sākt formālu izmeklēšanas procedūru ("lēmums par procedūras sākšanu"). Itālijas iestādes 1999. gada 28. septembra vēstulē iesniedza savas piezīmes par lēmumu par procedūras sākšanu.

([1]) OV C 306, 23.10.1999, 2. lpp.

(4) Pēc lēmuma par procedūras sākšanu publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* ([2]) vairāki privātie uzņēmēji iesniedza Komisijai savas piezīmes. Šīs piezīmes tika nodotas Itālijas iestādēm, lai dotu tām iespēju sniegt atbildi.

(5) 1999. gada 18. oktobrī Itālija iesniedza Tiesā prasību atcelt lēmumu par procedūras sākšanu daļā, kas paredz atbalsta sniegšanas apturēšanu. Lieta tika reģistrēta ar lietas numuru C-400/99. Turklāt 1999. gada 19. oktobrī *Tirrenia, Adriatica, Caremar, Saremar, Siremar* un *Toremar* iesniedza Vispārējā tiesā prasību atcelt lēmumu par procedūras sākšanu pilnā apmērā, atbilstīgi EK līguma 230. panta 4. punktam [tagad LESD 263. panta 4. punkts]. Šis prasības pieteikums tika reģistrēts ar lietas numuru T-246/99.

(6) Ar 2005. gada 10. maija spriedumu lietā C-400/99 Tiesa atcēla lēmumu par procedūras sākšanu, "ciktāl tas paredzēja apturēt nodokļu režīmu, kas piemērots degvielas un eļļas piegādei *Tirrenia* grupas kuģiem", līdz Itālijas iestādēm tika paziņots lēmums par procedūras izbeigšanu attiecībā uz attiecīgo uzņēmumu ([3]). Atlikušajā daļā prasības pieteikums tika noraidīts.

(7) Ar 2007. gada 20. jūnija spriedumu lietā T-246/99 ([4]) Vispārējā tiesa noraidīja *Tirrenia* un *Adriatica, Caremar, Saremar, Siremar* un *Toremar* prasības pieteikumu atcelt lēmumu par procedūras sākšanu pilnā apmērā.

(8) Izmeklēšanas laikā Itālijas iestādes lūdza *Tirrenia* grupas lietas izskatīšanu sadalīt pa daļām, lai prioritārā kārtā varētu nonākt pie galīgā lēmuma attiecībā uz *Tirrenia*. Šis lūgums bija motivēts ar Itālijas iestāžu vēlmi veikt grupas privatizāciju, sākot ar *Tirrenia*, un nodomu paātrināt minēto procesu attiecībā uz šo uzņēmumu.

(9) Attiecībā uz šo lūgumu Komisija atzīmēja, ka, lai gan grupas iekšienē *Tirrenia* bija uzņēmusies līdera lomu grupas finanšu un komerciālās stratēģijas jomā, toreizējās sešas grupas sabiedrības bija juridiski neatkarīgas un darbojās ģeogrāfiski nošķirtos tirgus segmentos, kas bija pakļauti mainīgas intensitātes konkurencei gan no privāto Itālijas uzņēmēju, gan citu dalībvalstu uzņēmēju puses. Komisija arī atzīmēja, ka subsīdijas, ko Itālijas iestādes bija piešķīrušas saskaņā ar 2. apsvērumā minētajiem sākotnējiem līgumiem, bija aprēķinātas tā, lai kompensētu tīros darbības zaudējumus līnijās, ko apkalpo katra no minētajām sabiedrībām, un ka tās tika piešķirtas tieši šīm sabiedrībām, neizmantojot *Tirrenia* starpniecību. Visbeidzot, pārējie atbalsta pasākumi, uz kuriem attiecas procedūra – ieguldījumu atbalsts un fiskāla rakstura atbalsts – bija jāanalizē par katru grupas sabiedrību atsevišķi. Līdz ar to Komisija nolēma, ka var piekrist Itālijas iestāžu lūgumam, un ar Komisijas Lēmumu 2001/851/EK ([5]) izbeidza procedūru, kas bija sākta attiecībā uz *Tirrenia* piešķirto atbalstu ("2001. gada lēmums") .

(10) Procedūra netika izbeigta attiecībā uz atbalstu, ko Itālija bija piešķīrusi atlikušajām piecām *Tirrenia* grupas sabiedrībām (t. i., *Adriatica, Caremar, Saremar, Siremar* un *Toremar*, "reģionālās sabiedrības"). Vairāku divpusējo sanāksmju laikā no 2001. līdz 2003. gadam, Itālijas iestādes sniedza informāciju par katru šo sabiedrību apkalpoto līniju, norādot konkrēto tirgu īpatnības, pārvadājumu attīstību laikā, konkurējošo privāto uzņēmumu klātbūtni, ja tādi ir, izmaiņas valsts finansējuma apjomā, kas piešķirts katrai sabiedrībai.

(11) Turklāt vairāki sūdzības iesniedzēji, jo īpaši daži privātie uzņēmēji, kuri darbojās Neapoles līcī, konkurējot ar *Caremar*, 2003. gada janvārī, februārī un septembrī iesniedza Komisijai papildu informāciju, sniedzot jaunas ziņas, kuras bija jāņem vērā izmeklēšanas procedūrā. Itālijas iestādes tika uzaicinātas iesniegt savas piezīmes par šiem papildu jautājumiem. 2003. gada 20. oktobrī notika divpusēja sanāksme, pēc kuras Itālijas iestādes uzņēmās noteiktas saistības attiecībā uz vairākām ātrgaitas pārvadājumu līnijām, ko *Caremar* apkalpoja Neapoles līcī. Šī apņemšanās tika noformēta oficiāli ar 2003. gada 29. oktobra vēstuli, ko Komisija saņēma 2003. gada 31. oktobrī, un apstiprināja ar 2004. gada 17. februāra vēstuli. Attiecībā uz *Adriatica* Itālijas iestādes 2004. gada 23. februārī nosūtīja Komisijai papildu informāciju pa faksu.

([2]) Skatīt 1. zemsvītras piezīmi.
([3]) 2005. gada 10. maija spriedums lietā Itālijas Republika/Eiropas Kopienu Komisija, C-400/99, ECLI:EU:C:2005:275, 34. punkts.
([4]) 2007. gada 20. jūnija spriedums lietā *Tirrenia di Navigazione SpA* un citi/Eiropas Kopienu Komisija, T-246/99, ECLI:EU:T:2007:186.
([5]) Komisijas Lēmums 2001/851/EK (2001. gada 21. jūnijs) par valsts atbalstu, ko Itālija sniegusi jūras uzņēmumam *Tirrenia di Navigazion* (OV L 318, 4.12.2001., 9. lpp.).

(12) Visbeidzot, ar Komisijas Lēmumu 2005/163/EK ([6]) ("2005. gada lēmums") Komisija paziņoja, ka kompensācija, ko Itālija piešķīrusi reģionālajām sabiedrībām, ir atzīta daļā par saderīgu ar iekšējo tirgu, daļā par saderīgu ar nosacījumu, ka Itālijas iestādes ievēro noteikto apņemšanos, un daļā par nesaderīgu. Komisija noteica pienākumu atgūt to atbalsta daļu, kura tika paziņota par nesaderīgu ar iekšējo tirgu.

(13) Jo īpaši 2005. gada lēmuma 1., 2., 3., 4. un 5. pants nosaka:

— "1. pants

Neskarot 2. punkta noteikumus, atbalsts, ko Itālija piešķīrusi *Adriatica* no 1992. gada 1. janvāra kā kompensāciju par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu, ir savietojams ar kopējo tirgu, ņemot vērā Līguma 86. panta 2. punktu.

Ar kopējo tirgu nav savietojams atbalsts, kas izsniegts sabiedrībai *Adriatica* par laika posmu no 1992. gada janvāra līdz 1994. gada jūlijam saistībā ar savienojumu *Brindizi/Korfu/Igumenica/Patras*.

Itālija veic visus vajadzīgos pasākumus, lai atgūtu no sabiedrības *Adriatica* atbalstu, kas minēts 2. punktā un kas tai izsniegts nelikumīgi.

Atgūšanu veic tūlīt, ievērojot valsts tiesību aktos paredzētās procedūras, ar nosacījumu, ka tās pieļauj tūlītēju un efektīvu šā lēmuma izpildi.

Atgūstamais atbalsts rada procentus, ko aprēķina no dienas, kad atbalsts bija pieejami saņēmējam, līdz atgūšanas dienai. Procentus aprēķina pēc standarta likmes, ko izmanto līdzvērtīgas subsīdijas aprēķināšanai reģionālo atbalstu jomā, aprēķinot to pēc salikto procentu principa, kā to paredz Komisijas paziņojums par procentu likmēm, kas jāpiemēro nelikumīgi piešķirtu atbalstu atgūšanas gadījumā.

No 2004. gada 1. janvāra visas darbības, ko Itālija sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas sakarā uzdevusi sabiedrībai *Adriatica*, jāiegrāmato par katru attiecīgo līniju atsevišķi.

— 2. pants

Atbalsts, ko Itālija no 1992. gada 1. janvāra piešķīrusi Siremar, Saremar un *Toremar* kā kompensāciju par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu, ir savietojams ar kopējo tirgu saskaņā ar Līguma 86. panta 2. punktu.

No 2004. gada 1. janvāra visas darbības, ko Itālija sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas sakarā uzdevusi sabiedrībām *Siremar*, *Saremar* un *Toremar*, jāiegrāmato par katru attiecīgo līniju atsevišķi.

— 3. pants

Atbalsts, kas izsniegts *Caremar* no 1992. gada 1. janvāra kā kompensācija par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu, ir savietojams ar kopējo tirgu saskaņā ar Līguma 86. panta 2. punktu.

Līdz 2004. gada 1. septembrim Itālija apņemas:

a) atcelt atbalstu, kas piešķirts *Caremar* par pasažieru ātrgaitas pārvadājumu regulāro pakalpojumu sniegšanu līnijā "Neapole–Kapri";

b) likt samazināt, vietu piedāvājuma ziņā, pasažieru ātrgaitas pārvadājumu regulāro pakalpojumu jaudu līnijā "Neapole–Pročida–Iskija" no 1 142 260 līdz 633 200 vietām ziemas periodā un no 683 200 līdz 520 400 vietām vasaras periodā;

c) ierobežot atbalstu, kas piešķirts *Caremar* par pasažieru ātrgaitas pārvadājumu regulāro pakalpojumu sniegšanu līnijā "Neapole–Pročida–Iskija" līdz pakalpojumu darbības tīro zaudējumu segumam;

d) likt iegrāmatot par katru no attiecīgajām līnijām atsevišķi visas darbības, ko Itālija kā sabiedrisko pakalpojumu uzdevusi *Caremar*.

— 4. pants

Saistības par jaudas samazināšanu, kas minētas 3. pantā, ir iekļautas starpministriju dekrētā par reģionālo sabiedrību piecgades plāna korekciju laikposmam no 2005. līdz 2008. gadam.

([6]) Komisijas Lēmums 2005/163/EK (2004. gada 16. marts) par valsts atbalstu, ko Itālija piešķir kuģošanas sabiedrībām *Adriatica*, *Caremar*, *Siremar*, *Saremar* un *Toremar* (*Tirrenia* grupa) (OV L 53, 26.2.2005., 29. lpp.).

— 5. pants

Komisijai laikus paziņo par visiem ilgstošiem, daļējiem vai pilnīgiem, grozījumiem *Adriatica*, *Siremar*, *Saremar*, *Toremar* un *Caremar* piedāvāto pakalpojumu līmenī, kas pēc savas specifikas var izraisīt atbalsta apjoma pieaugumu."

1.2. **Vispārējās tiesas spriedums, ar kuru atceļ 2005. gada lēmumu**

(14) Vispārējā tiesā tika iesniegtas trīs prasības, ar kurām tika apstrīdēts 2005. gada lēmums, attiecīgi i) *Tirrenia* prasība, kas 2004. gadā pārņēma *Adriatica* uzņēmējdarbību (lieta T-265/04), ii) *Caremar*, *Saremar*, *Siremar* un *Toremar* prasība (lieta T-292/04), un iii) konkurējošā uzņēmuma *Navigazione Libera del Golfo S.p.A.* prasība (lieta T-504/04).

(15) Ar 2009. gada 4. marta spriedumu apvienotajās lietās T-265/04, T-292/04 un T-504/04 ("2009. gada spriedums") ([7]) Vispārējā tiesa atcēla 2005. gada lēmumu.

(16) Jo īpaši Vispārējā tiesa nolēma, ka Komisija nav pietiekami pamatojusi, kāpēc atbalsts tiek kvalificēts kā jauns, nevis pastāvošs, kā to apgalvo prasītāji. Jo īpaši tiesa uzskatīja, ka Komisija nav pienācīgi pamatojusi, kāpēc tā uzskata, ka atbalsts nav ticis sniegts pirms EK līguma stāšanās spēkā Itālijā, jo Itālijas iestādes procedūras laikā apgalvoja, ka attiecīgais atbalsts tika balstīts uz 1936. gadā pieņemtā Karaļa dekrēta noteikumiem. Turklāt Tiesa uzskatīja, ka Komisija nav pietiekami pievērsusi uzmanību Itālijas iestāžu apgalvojumiem, kas tika izteikti formālās izmeklēšanas procedūras laikā, ka attiecīgā tiesiskā regulējuma turpmākie grozījumi izraisīja tikai kopējā atbalsta apjoma samazinājumu ([8]).

(17) Otrkārt, Vispārējā tiesa nolēma, ka Komisija nav piemērojusi Padomes Regulas (EEK) Nr. 3577/92 ([9]) 4. panta 3. punktu, kas nosaka, ka esošie sabiedrisko pakalpojumu līgumi var palikt spēkā līdz to termiņa beigām. Vispārējā tiesa uzskatīja, ka kompensācija, kas tika piešķirta *Tirrenia* grupas reģionālajām sabiedrībām saskaņā ar sākotnējiem līgumiem par kabotāžas līniju izmantošana, bija pastāvošs atbalsts, ciktāl Komisija jau bija secinājusi, ka šāda kompensācija nepārsniedz sabiedrisko pakalpojumu saistību finansēšanai nepieciešamo apjomu ([10]).

1.3. **Procedūra pēc 2005. gada lēmuma atcelšanas**

(18) Komisija savā 2010. gada 7. aprīļa vēstulē aicināja Itālijas iestādes iesniegt savas piezīmes par 2005. gada lēmuma atcelšanu un sniegt visu nepieciešamo informāciju, lai pilnībā novērtētu attiecīgos pasākumus. Jo īpaši tā lūdza Itālijas iestādes sniegt i) precizējumus par *Adriatica* un *Saremar* starptautisko līniju darbību, proti, darbības periodu, tiesību aktiem, kas nosaka sabiedrisko pakalpojumu saistības un pakalpojumu īpatnības – regularitāti, jaudu, biežumu, kuģa veidu, kā arī visas turpmākās sabiedrisko pakalpojumu saistību izmaiņas, un ii) kompensācijas mehānisma aprakstu un visu turpmāko izmaiņu aprakstu attiecībā uz kompensācijas un peļņas no ieguldītā kapitāla aprēķina metodi, kā arī aprakstu par šādu izmaiņu ietekmi uz kompensācijas līmeni.

(19) Tajā pašā dienā Komisija arī lūdza personas, kuras bija ieinteresētas procedūrā, kuras rezultātā tika pieņemts 2005. gada lēmums, sniegt piezīmes šajā sakarā. Komisija saņēma piezīmes tikai no tām personām, kuras bija ieguvējas no pasākumiem, uz kuriem attiecās 2005. gada lēmums. Šīs piezīmes tika nodotas Itālijas iestādēm, lai dotu tām iespēju sniegt atbildi.

(20) Tā kā Itālijas iestādes nesniedza atbildi uz 2010. gada 7. aprīļa vēstuli, Komisija 2010. gada 22. jūnija vēstulē nosūtīja Itālijas iestādēm atgādinājumu sniegt pieprasīto informāciju.

(21) Ar 2010. gada 27. jūlija vēstuli Itālijas iestādes sniedza dažus precizējumus par tiesību aktiem, kas piemērojami sabiedrisko pakalpojumu režīmiem Itālijas jūrniecības nozarē.

([7]) 2009. gada 4. marta spriedums lietā *Tirrenia di Navigazione SpA* un citi/Eiropas Kopienu Komisija, T-265/04, ECLI:EU:T:2009:48.

([8]) 2009. gada sprieduma 97. līdz 134. punkts.

([9]) Padomes Regula (EEK) Nr. 3577/92 (1992. gada 7. decembris), ar ko piemēro principu, kurš paredz jūras transporta pakalpojumu sniegšanas brīvību dalībvalstīs (jūras kabotāža) (OV L 364, 12.12.1992., 7. lpp.).

([10]) 2009. gada sprieduma 140. līdz 148. punkts.

(22) Ar 2010. gada 22. decembra vēstuli Komisija lūdz Itālijas iestādes sniegt šādu papildu informāciju:

a) ikgadējo kompensāciju, kas piešķirta *Adriatica/Tirrenia*, *Saremar*, *Toremar*, *Siremar* un *Caremar* laikposmā no 2001. līdz 2008. gadam (tostarp izmaksu sadalījumu, kas ņemts vērā attiecībā uz katru sabiedrību);

b) attiecībā uz laika posmu no 1992. līdz 2008. gadam peļņas līmeni, aprēķina metodiku un pamatojumu, ka šo līmeni var uzskatīt par pamatotu, ņemot vērā sabiedrību riskus sabiedrisko pakalpojumu sniegšanā;

c) saskaņā ar līgumiem, ko Itālija 1991. gadā noslēdza ar *Adriatica*, *Saremar*, *Toremar*, *Siremar* un *Caremar*, piecgades plānos bija sīki jānorāda apkalpojamās līnijas un ostas, attiecīgajiem jūras pārvadājumiem piešķirto kuģu veids un jauda, pārvadājumu biežums un maksa. Itālijas iestādes tika aicinātas iesniegt piecgades plānus, kuri attiecās uz laika posmu no 2000. līdz 2004. gadam un laika posmu no 2005. līdz 2008. gadam un kurus Komisija nebija saņēmusi līdz 2005. gada lēmuma pieņemšanas brīdim;

d) Itālijas iestādes tika aicinātas norādīt, vai ir ievēroti 2005. gada lēmumā paredzētie nosacījumi ([11]).

(23) Ar 2011. gada 29. jūnija vēstuli Komisija atkārtoti aicināja Itālijas iestādes sniegt pieprasīto informāciju. Komisija skaidri brīdināja Itālijas iestādes, ka, ja pieprasītā informācija netiks iesniegta noteiktajā termiņā, tā izdos rīkojumu sniegt informāciju saskaņā ar 10. panta 3. punktu Padomes Regulā (EK) Nr. 659/1999 ([12]) ("Procedūras regula").

(24) Ar 2011. gada 19. jūlija vēstuli Itālijas iestādes sniedza dažus precizējumus attiecībā uz Komisijas 2010. gada 22. decembra pieprasījuma a), c) un d) punktu. Proti, tās sniedza informāciju par ikgadējo kompensāciju, kas piešķirta *Adriatica* laikposmā no 2001. līdz 2004. gadam, un *Saremar*, *Toremar*, *Siremar* un *Caremar* laikposmā no 2001. līdz 2008. gadam, apstiprināja 2005. gada lēmumā noteikto nosacījumu ievērošanu un paskaidroja, ka tā vietā, lai pieņemtu piecgades plānus par laika posmu no 2000. līdz 2004. gadam un laika posmu no 2005. līdz 2008. gadam, ir veikti *ad hoc* racionalizācijas pasākumi, lai pakalpojumus pēc iespējas labāk saskaņotu ar vietējās sabiedrības vajadzībām, tomēr neveicot būtiskas izmaiņas sabiedrisko pakalpojumu sistēmā. Attiecībā uz peļņas līmeni Itālijas iestādes paskaidroja, ka, ņemot vērā kopš 2005. gada lēmuma pieņemšanas pagājušo ievērojamo laiku un jo īpaši laika posmu,par kuru jāsniedz pieprasītā informācija, un pieprasītās informācijas sarežģītību, tās nevarēja viegli iegūt šo informāciju no ministrijas arhīviem. Tādējādi uz Komisijas 2010. gada 22. decembra vēstuli netika sniegta pilnīga atbilde.

(25) 2012. gada jūnijā notika sanāksme ar Itālijas iestādēm, lai pabeigtu lietas izskatīšanu un ļautu Komisijai pabeigt attiecīgo pasākumu novērtēšanu. Šīs sanāksmes laikā Komisija pieprasīja detalizētu informāciju, jo īpaši, lai noteiktu, vai attiecīgās kuģošanas sabiedrības nav guvušas labumu no pārmērīgas kompensācijas.

(26) Ņemot vērā, ka informācija, ko Itālijas iestādes sniedza pēc šīs sanāksmes, nebija pietiekama, lai Komisija varētu pabeigt novērtējumu, 2012. gada 7. novembrī Itālijai tika nosūtīts jauns informācijas pieprasījums par:

a) *Adriatica/Tirrenia*, *Saremar*, *Toremar*, *Siremar* un *Caremar* piešķirto kompensāciju un saprātīgo peļņu no 1992. līdz 2008. gadam;

b) to starptautisko līniju sarakstu, kuras attiecīgi apkalpo *Adriatica/Tirrenia* un *Saremar* saskaņā ar sākotnējiem līgumiem, un to darbības ilgumu;

c) 2005. gada lēmumā paredzēto noteikumu par atbalsta atgūšanu efektīvu izpildi;

([11]) Proti, i) pienākums no 2004. gada atsevišķi iegrāmatot katru sabiedrisko pakalpojumu līniju, ko apkalpo *Adriatica/Tirrenia*, *Siremar*, *Saremar*, *Toremar* un *Caremar*; i) atbalsta atcelšana, kas piešķirts *Caremar* par pasažieru ātrgaitas pārvadājumu pakalpojumu sniegšanu līnijā "Neapole–Kapri"; iii) atbalsta ierobežošana, kas piešķirts *Caremar* par pasažieru ātrgaitas pārvadājumu pakalpojumu sniegšanu līnijā "Neapole–Pročida–Iskija", lai segtu līnijas darbības tīros zaudējumus; iv) pasažieru ātrgaitas pārvadājumu regulāro pakalpojumu jaudas samazināšana līnijā "Neapole–Pročida–Iskija".

([12]) Padomes Regula (EK) Nr. 659/1999 (1999. gada 22. marts), ar ko nosaka sīki izstrādātus noteikumus EK līguma 93. panta piemērošanai (OV L 83, 27.3.1999., 1. lpp.).

d) to nosacījumu ievērošanu, kas izklāstīti 2. panta 1. punktā Komisijas Lēmumā 2005/842/EK ([13]) ("2005. gada PVTN lēmums");

e) sabiedrisko pakalpojumu saistības, kas uzliktas *Adriatica* attiecībā uz līnijas "Dženova/Termini Imerēze" apkalpošanu, līnijas konkurences līmeni un *Adriatica/Tirrenia* darbības ilgumu attiecīgajā līnijā saskaņā ar sabiedrisko pakalpojumu režīmu pēc 2004. gada;

f) vai kāda no sabiedrībām bija nonākusi grūtībās Kopienas pamatnostādņu par valsts atbalstu grūtībās nonākušu uzņēmumu glābšanai un pārstrukturēšanai nozīmē ("GP pamatnostādnes") ([14]) un kādā laikposmā.

(27) Itālijas iestādes 2012. gada 7. decembra vēstulē sniedza nepilnīgas atbildes uz Komisijas uzdotajiem jautājumiem. Jo īpaši Itālija uz šiem jautājumiem atbildēja šādi:

a) attiecībā uz kompensāciju un saprātīgu peļņu laikposmā no 1992. līdz 2008. gadam Itālijas iestādes sniedza šādu informāciju:

i) pārskatus pa līnijām katrai sabiedrībai par laikposmu no 1999. līdz 2001. gadam;

ii) gada peļņas likmi, kas piešķirta *Adriatica* laikposmā no 1999. līdz 2003. gadam un pārējām reģionālajām sabiedrībām laikposmā no 1998. līdz 2003. gadam. Informācija par *Saremar* gada peļņas likmi 1999. gadā netika sniegta;

iii) zaudējumu apmērs, kas katru gadu faktiski tika kompensēts laikposmā no 2004. līdz 2008. gadam, par *Adriatica/Tirrenia* apkalpoto līniju apkalpošanu;

iv) pārskatus pa līnijām katrai sabiedrībai par laika posmu no 2004. līdz 2008. gadam, izņemot *Saremar*. Attiecībā uz *Toremar* tika sniegti tikai 2005., 2006. un 2007. gada pārskati pa līnijām, bet *Siremar* tikai 2006. gada pārskati. Informācija par gada peļņas likmi laikposmā no 2004. līdz 2008. gadam netika sniegta par nevienu no reģionālajām sabiedrībām;

b) attiecībā uz to starptautisko līniju sarakstu, kuras saskaņā ar sākotnējiem līgumiem apkalpoja *Adriatica/Tirrenia* un *Saremar*, un to darbības ilgumu Itālija nesniedza līnijas "Trieste/Durresi" darbības beigu datumus. Netika iesniegti dokumentāri pierādījumi, kas pamatotu apgalvojumu, ka līnijas "Santaterēza Gallura/Bonifačo" darbība tika uzsākta pirms 1989. gada;

c) attiecībā uz atbalsta atgūšanu, kas ar 2005. gada lēmumu tika pasludināts par nesaderīgu, Itālija 2006. gada 31. decembrī apstiprināja nesaderīgā atbalsta atgūšanu, kas no 1992. gada janvāra līdz 1994. gada jūlijam tika piešķirts *Adriatica* par savienojuma "Brindizi/Korfu/Igumenica/Patras" apkalpošanu, kura apjoms kopumā bija 8 651 600 EUR (3 207 810 EUR pamatsumma un 5 443 790 EUR procenti, sākot no 1992. gada 1. janvāra). Atbalsta saņēmējs šo atbalstu atmaksāja tikai 2007. gada 26. martā. Netika sniegta nekāda informācija par procentiem, kas tika samaksāti par laika posmu no 2007. gada 1. janvāra līdz 2007. gada 26. martam;

d) netika sniegta nekāda informācija par 2005. gada PVTN lēmuma 2. panta 1. punktā paredzēto nosacījumu ievērošanu;

e) attiecībā uz līniju "Dženova/Termini Imerēze" Itālija paskaidroja, ka šīs līnijas darbība tika apturēta 2005. gadā un 2006. gadā tā tika atcelta. Netika sniegta informācija par konkurences līmeni līnijā;

f) attiecībā uz sabiedrību iespējamo kvalificēšanos kā grūtībās nonākušiem uzņēmumiem saskaņā ar Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādnēm Itālija apstiprināja, ka sabiedrības attiecīgajā laikposmā nav guvušas labumu no glābšanas atbalsta, tomēr nesniedzot skaidru apstiprinājumu tam, vai kādu no sabiedrībām varētu uzskatīt par grūtībās nonākušu uzņēmumu jebkurā laikā sākotnējo līgumu laikā.

(28) Itālijas iestādēm 2013. gada 28. janvārī tika nosūtīts papildu atgādinājums, aicinot tās nekavējoties iesniegt visu iepriekš pieprasīto informāciju. Komisija vēlreiz paziņoja Itālijas iestādēm, ka gadījumā, ja visa pieprasītā informācija netiks iesniegta noteiktajā termiņā, tā izdos rīkojumu sniegt informāciju saskaņā ar Procedūras regulas 10. panta 3. punktu.

(29) Komisija 2013. gada 11. martā saskaņā ar Procedūras regulas 10. panta 3. punktu nolēma, ka Itālijai jāsniedz informācija, kas pieprasīta 2010. gada 22. decembra un 2012. gada 7. novembra vēstulē.

([13]) Komisijas Lēmums 2005/842/EK (2005. gada 28. novembris) par EK Līguma 86. panta 2. punkta piemērošanu valsts atbalstam attiecībā uz kompensāciju par sabiedriskajiem pakalpojumiem dažiem uzņēmumiem, kuriem uzticēts sniegt pakalpojumus ar vispārēju tautsaimniecisku nozīmi (OV L 312, 29.11.2005., 67. lpp.).

([14]) OV C 244, 1.10.2004., 2. lpp.

(30) Itālija 2013. gada 10. aprīlī atbildēja uz rīkojumu sniegt informāciju. Itālija sniedza informāciju par visu sabiedrību darbības izmaksām/ieņēmumiem un gada subsīdijām (kā starpību starp izmaksām un ieņēmumiem, bez uzņēmuma peļņas) pēc 2004. gada. Itālija nesniedza pārējo informāciju, kas tika pieprasīta Komisijas lēmumā par rīkojumu sniegt informāciju.

(31) Komisija 2015. gada 16. oktobrī lūdza Itāliju sniegt papildu informāciju par *Adriatica* apvienošanos ar *Tirrenia*, proti, detalizētu informāciju par *Adriatica* aktīvu pārdošanu un apvienošanās nosacījumiem. Ar 2015. gada 22. oktobra vēstuli Itālijas iestādes 2015. gada 4. novembrī atbildēja, ka *Tirrenia* pārņēma sava meitas uzņēmuma darbību ar 2004. gada 18. marta lēmumu un ka apvienošanās neietekmēja nevienu no darbībām, ko *Adriatica* veica saskaņā ar sākotnējiem līgumiem, kā arī nemainīja tajos paredzētās kompensācijas.

(32) 2018. gada 18. oktobrī Komisija lūdza Itāliju sniegt precizējumus par kompensāciju, kas izmaksāta par līniju "Bari/Duressi" un precīzu atbalsta summu (pamatsummu un procentiem), ko Itālijas iestādes atguvušas par līnijas "Brindizi/Korfu/Igumenica/Patras" apkalpošanu laikposmā no 1992. līdz 1994. gadam. Itālija sniedza atbildi 2018. gada 21. decembrī, precizējot, ka par pakalpojumiem, kas tika sniegti līnijā "Bari/Duressi" laikposmā no 2002. līdz 2008. gadam, netika izmaksāta kompensācija, un apstiprinot, ka atgūtais nesaderīgais atbalsts 8 651 600 EUR apmērā, kas laika posmā no 1992. gada janvāra līdz 1994. gada jūlijam tika piešķirts *Adriatica* par līnijas "Brindizi/Korfu/Igumenica/Patras" apkalpošanu, neietvēra procentus par laikposmu no 2007. gada 1. janvāra līdz 2007. gada 26. martam.

1.4. **Lietas par valsts atbalstu pēc sākotnējo līgumu beigu termiņa**

(33) No 2009. gada janvāra *Tirrenia, Siremar, Saremar, Toremar* un *Caremar* sniedza jūras transporta pakalpojumus saskaņā ar sākotnējiem līgumiem, kas tika pagarināti šādi:

a) 2008. gada 30. decembra Dekrētlikums Nr. 207, kļuvis par 2009. gada 27. februāra Likumu Nr. 14, paredzēja sākotnējo līgumu termiņa pagarināšanu līdz 2009. gada beigām;

b) 2009. gada 25. septembra Dekrētlikuma Nr. 135 19.*ter* pants, kas kļuvis par 2009. gada 20. novembra Likumu Nr. 166 ("2009. gada likums"), pagarināja sākotnējo līgumu termiņu līdz 2010. gada 30. septembrim, kad Itālija bija iecerējusi pabeigt *Tirrenia* grupas sabiedrību privatizācijas procesu;

c) 2010. gada 1. oktobra Likums Nr. 163, kļuvis par 2010. gada 5. augusta Dekrētlikumu Nr. 125, visbeidzot paredzēja pagarināt sākotnējo līgumu termiņu līdz pat privatizācijas procesa beigām.

(34) Saskaņā ar 2009. gada likumu sabiedrību ieguvējiem bija jāuztic jaunas konvencijas/sabiedrisko pakalpojumu līgumi.

(35) Komisija 2011. gada 5. oktobrī, saņēmusi vairākas sūdzības, sāka formālu izmeklēšanas procedūru attiecībā uz vairākiem pasākumiem, ko Itālijas valsts ir pieņēmusi par labu bijušās *Tirrenia* grupas sabiedrībām, tostarp kompensāciju, kas izmaksāta sabiedrībām saskaņā ar iepriekš minēto sākotnējo līgumu termiņa pagarināšanu, un iespējamo ar privatizāciju saistīto atbalstu ([15]). 2012. gada 19. decembrī formālā izmeklēšanas procedūra tika pagarināta ([16]). Šie pasākumi tiek izmeklēti atsevišķi kā lieta SA.32014, SA.32015 un SA.32016, un tāpēc šis lēmums uz tiem neattiecas.

1.5. **Šā lēmuma darbības joma**

(36) Šis lēmums attiecas tikai uz subsīdijām, ko reģionālās sabiedrības saņēma laikposmā no 1992. līdz 2008. gadam, un neskar citas lietas par valsts atbalstu, tostarp formālo izmeklēšanas procedūru attiecībā uz kompensāciju par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu, kas šiem uzņēmumiem tika izmaksāta no 2009. gada saskaņā ar sākotnējo līgumu termiņa pagarināšanu (skatīt lietu SA.32014, SA.32015 un SA.32016).

(37) Šis lēmums attiecas tikai uz aspektiem, kas saistīti ar valsts atbalstu, un neskar citu līguma noteikumu piemērošanu, jo īpaši valsts iepirkuma tiesību un pakalpojumu koncesiju jomā.

([15]) OV C 28, 1.2.2012., 18. lpp.
([16]) OV C 84, 22.3.2013., 58. lpp.

2. PASĀKUMU SĪKS APRAKSTS

2.1. Atbalsta saņēmēji un tirgi, kuros tie darbojas

2.1.1. *Adriatica*

(38) *Adriatica* apkalpoja starptautiskās līnijas starp Itāliju un Grieķiju, Albāniju un bijušo Dienvidslāviju, kā arī vietējo kabotāžas savienojumu tīklu ar Sicīliju (tikai kravas pārvadājumi) un Tremiti arhipelāga salām.

(39) Lielākā daļa *Adriatica* pasažieru pārvadājumu bija koncentrēti uz starptautiskajiem savienojumiem ar Albāniju un kabotāžas savienojumiem ar Tremiti arhipelāga salām ([17]). Kas attiecas uz kravas pārvadājumiem, vairāk nekā 90 % *Adriatica* kopējā apjoma attiecās uz kabotāžas savienojumiem ar Sicīliju un starptautiskajiem savienojumiem (67 % sabiedrības kopējo kravas pārvadājumu) ([18]).

(40) *Adriatica* saskārās ar atšķirīgu konkurences līmeni dažādās līnijās, kuras tā apkalpoja.

(41) Attiecībā uz starptautiskajiem savienojumiem:

— līniju "Bari/Durresi" (Albānija) visu gadu apkalpoja *Adriatica* un citi uzņēmumi, tostarp viens Savienības uzņēmums (bet tikai "karstajā" sezonā),

— līniju "Ankona/Spalato" (Horvātija) apkalpoja *Adriatica* un trīs citi uzņēmumi, tostarp kopš 2001. gada viens Savienības uzņēmums (bet tikai "karstajā" sezonā),

— līniju "Bari/Dubrovnika" (Horvātija) *Adriatica* apkalpoja tikai no 1997. līdz 1998. gadam kopā ar vienu uzņēmumu, kas nebija Savienības uzņēmums,

— līniju "Bari/Bara" (Melnkalne) *Adriatica* apkalpoja tikai no 1997. līdz 1998. gadam kopā ar diviem uzņēmumiem, kas nebija Savienības uzņēmumi,

— līniju "Brindizi/Korfu/Igumenica/Patras" (Grieķija) *Adriatica* apkalpoja līdz 2004. gadam (ar pārtraukumu no 2000. līdz 2004. gadam) ([19]) kopā ar citiem uzņēmumiem, tostarp Savienības uzņēmumiem,

— līnijās "Ankona/Durresi" (Albānija), "Ankona/Bara" (Melnkalne) un "Trieste/Durresi" (Albānija) *Adriatica* vispār nesaskārās ar konkurenci.

(42) Attiecībā uz kabotāžas savienojumiem:

— savienojumos ar vairākām Tremiti arhipelāga salām *Adriatica* saskārās ar ar citu Itālijas uzņēmēju konkurenci, galvenokārt tūrisma sezonas laikā,

— kravas pārvadājumu līnijās "Dženova/Termini Imerēze" un "Ravenna/Katānija" *Adriatica* konkurēja ar citiem Itālijas uzņēmējiem,

— kravas pārvadājumu līnijās "Venēcija/Katānija" un "Livorno/Katānija" *Adriatica* vispār nesaskārās ar konkurenci.

2.1.2. *Saremar*

(43) *Saremar* darbojās vietējos kabotāžas savienojumos ar salām, kas atrodas attiecīgi ziemeļaustrumos un dienvidrietumos no Sardīnijas, kā arī starptautiskajā līnijā "Santaterēza Gallura/Bonifačo", kura savieno Sardīniju ar Korsiku.

(44) Šajās līnijās *Saremar* darbība veidoja 64 % no pasažieru pārvadājumu tirgus un 70 % no kravu pārvadājumu tirgus.

([17]) No 596 943 pasažieriem, ko *Adriatica* pārvadāja 2000. gadā, 397 146 brauca līnijās Adrijas jūras baseina vidū un lejasdaļā, no kuriem 334 639 starp Itāliju un Albāniju, un 161 024 savienojumos ar Tremiti salu arhipelāgu.

([18]) No 779 223 lineārajiem kravas metriem, ko *Adriatica* pārvadāja 2000. gadā, 306 124 pārvadāja līnijās Adrijas jūras baseina vidū un lejasdaļā, no kuriem 235 542 starp Itāliju un Albāniju, un 473 099 savienojumos ar Sicīliju.

([19]) Pēc Itālijas Satiksmes ministrijas pieprasījuma *Adriatica* 1999. gada oktobrī pārtrauca darbību šajā līnijā. Laikposmā no 2000. līdz 2004. gadam *Adriatica* nesniedza pakalpojumus šajā līnijā ar saviem kuģiem, un tās darbība, noslēdzot līgumus ar trešajām personām, bija saistīta ar tādu pasažieru pārvadājumu nodrošināšanu, uz kuriem attiecas 1970. gada 7. februāra Starptautiskā konvencija par pasažieru un bagāžas dzelzceļa pārvadājumiem (*CIV*), kuras dalībniece bija arī *Adriatica*.

(45) *Saremar* apkalpotās līnijas ("Madalēna/Palau", "Karloforte/Kalaseta", "Karloforte/Portovesme"), izņemot līniju "Santaterēza Gallura/Bonifačo" (10 jūras jūdzes gara), bija diezgan īsas, vidēji piecas jūras jūdzes. Tas apvienojumā ar ikdienas braucienu biežumu piešķir tādiem jūras savienojumiem īpašības, kas ir visai līdzīgas priekšpilsētas transporta sistēmas īpašībām, un kā mērķis ir garantēt tuvējo salu iedzīvotājiem pārvietošanās iespējas un apgādi ([20]). Šā tirgus specifiskums bija atkarīgs arī no ģeogrāfiskajām īpašībām un vietējiem jūras un meteoroloģiskajiem apstākļiem, kas noteica zināmu kuģu tipoloģiju, kas nav piemēroti izmantošanai citur cita veida navigācijai.

(46) *Saremar* saskārās ar citu Itālijas uzņēmēju konkurencei trijās no četrām apkalpotajām līnijām, ieskaitot savienojumu starp Sardīniju un Korsiku.

2.1.3. *Toremar*

(47) *Toremar* apkalpoja jūras kabotāžas līnijas starp kontinentu un Toskānas salām (Elbu, Gorgonu, Kapraiju, Pjanozu un Džiļjo). Sabiedrība galvenokārt vadīja vietējo pakalpojumu tīklu, kura pakalpojumu biežums un grafiki bija paredzēti, lai atbilstu salu iedzīvotāju apgādes un pārvietošanās iespēju prasībām. *Toremar* sniegto pakalpojumu tīkla īpašības ļāva to salīdzināt ar vietējā priekšpilsētas transporta tīkla īpašībām.

(48) Divās no sešām *Toremar* apkalpotajām līnijām cauru gadu darbojās arī citi Itālijas uzņēmēji.

2.1.4. *Siremar*

(49) *Siremar* apkalpoja vietējos savienojumus starp Sicīlijas ostām un mazajām salām ap Sicīliju (Eolu salām, Peladžiju salām, Egadu salām, Ustiku un Pantelleriju).

(50) Savienojumi ar Eolu salu arhipelāgu, kas atrodas uz ziemeļiem no Sicīlijas, tika pagarināti līdz pussalai (Neapolei). Tas bija tikai vietējo līniju tīkls. Pārsvarā īsie braucieni, pakalpojumu biežums un grafiks bija paredzēti, lai atbilstu salu iedzīvotāju pārvietošanās iespēju prasībām. Eolu salas, kur dzīvo 12 000 pastāvīgo iedzīvotāju, no kuriem 9 000 ir apmetušies uz galvenās Lipāri salas, tolaik apkalpoja pieci savienojumi, ko nodrošināja *Siremar* no Sicīlijas ostas *Milaco*. *Siremar* sniedza pakalpojumus visu gadu, izmantojot jaukta tipa (pasažieru/transportlīdzekļu) kuģus un ātrgaitas kuģus, kas paredzēti pasažieru pārvadāšanai. Četrās no piecām līnijām ar *Siremar* konkurēja viens Itālijas uzņēmējs, izmantojot mazas jaudas jaukta tipa kuģus, kamēr kāds cits uzņēmējs konkurēja ar ātrgaitas pārvadājumu pakalpojumiem trīs līnijās ārpus sezonas un četrās līnijās tūrisma sezonā.

(51) Attiecībā uz Egadi salu arhipelāgu *Siremar* savienojumi ar Sicīliju un starp trīs arhipelāga salām notika no Sicīlijas ostas Trapāni visu gadu, izmantojot vienu jaukta tipa (pasažieru/transportlīdzekļu) kuģi un divus ātrgaitas kuģus. Šajā tirgū darbojās divi privātie Itālijas uzņēmēji: pirmais sniedza tikai kravu pārvadājumu pakalpojumus, bet otrais – ātrgaitas pārvadājumu pakalpojumus.

(52) Citās līnijās, ko *Siremar* apkalpoja no Palermo un Agridžento ostām, nebija privāto uzņēmēju konkurences. Tāpēc *Siremar* bija vienīgais pārvadātājs, kas nodrošināja attiecīgo salu iedzīvotāju pārvietošanās iespēju prasības.

2.1.5. *Caremar*

(53) *Caremar* darbojās vietējo jūras savienojumu tīklā starp Neapoles līča kontinentālajām ostām (Neapoli, Sorrento un Pocuoli) un Neapoles rajona salām (Kapri, Iskiju un Pročidu) un starp Formijas un Ancio (Lacio) kontinentālajām ostām un mazajām Poncas un Ventotenes salām. Pakalpojumi, ko tā sniedza, galvenokārt bija paredzēti, lai nodrošinātu vietējo kopienu pārvietošanās prasības, un tie bija salīdzināmi ar priekšpilsētas transporta tīklu biežuma un grafika ziņā, jo īpaši attiecībā uz Neapoles līci.

(54) Neapoles līcī *Caremar* darbojās, konkurējot ar citiem privātiem Itālijas uzņēmējiem līnijās "Kapri/Neapole", "Kapri/Sorrento", "Iskija/Neapole" un "Pročida/Neapole".

(55) Savukārt *Caremar* nesaskārās ar konkurenci savienojumos ar Poncas un Ventotenes salām, ko tā apkalpoja visu gadu, izmantojot jaukta tipa (pasažieru/transportlīdzekļu) kuģus. Tomēr tā konkurēja ar vienu privāto uzņēmēju par ātrgaitas pakalpojumiem, ko tā sniedza līnijā "Ponca/Formija" un "Ventotene/Formija".

([20]) Sabiedrības apkalpotajās četrās regulārajās līnijās reģistrēja vidēji vienu izbraukšanu stundā no plkst. 6.00 līdz plkst. 22.00.

2.2. **Kompensācija par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu**

2.2.1. *Tiesiskais regulējums*

(56) Lai izpildītu 2009. gada spriedumu, valsts līmenī piemērojamais tiesiskais regulējums ir sīki aprakstīts 57.-93. apsvērumā.

2.2.1.1. Tiesību akti, kas netika izskatīti 2005. gada lēmumā:

— Karaļa 1936. gada 7. decembra dekrēts Nr. 2081 un Nr. 2082.

(57) Ar Karaļa 1936. gada 7. decembra dekrētu Nr. 2081 un Nr. 2082 ("1936. gada dekrēti") izveidoja vairākas valsts nozīmes līnijas (*linee di interesse nazionale*) un pieņēma noteikumus par finansiālo atbalstu, kas nepieciešams to darbības īstenošanai.

(58) Lai nodrošinātu nepieciešamo pakalpojumu līmeni valsts nozīmes līnijās, ar Karaļa 1936. gada 7. decembra dekrētu Nr. 2081 ("Dekrēts 2081/1936") izveidoja četras sabiedrības: *Italia* (atradās Dženovā), *Lloyd Triestino* (atradās Triestē), *Tirrenia* (atradās Neapolē) un *Adriatica* (atradās Venēcijā). Saskaņā ar Karaļa 1936. gada 7. decembra dekrētu Nr. 2082 ("Dekrēts 2082/1936") vairākuma līdzdalība šajās sabiedrībās būtu jaunizveidotam valsts uzņēmumam (*Finmare*).

(59) Valsts nozīmes līnijas tika sagrupētas četros sektoros, pamatojoties uz ģeogrāfisko kritēriju. Lai gan dažas valsts nozīmes līnijas bija valsts mēroga savienojumi starp kontinentu un lielākajām Itālijas salām, lielākā daļa no tām bija starptautiskas līnijas, kas savienoja Itāliju ar Amerikas un Āfrikas kontinentiem. Saskaņā ar Dekrēta 2081/1936 3. panta 4. punktu jūras pakalpojumu sniegšana katrā no šiem četriem sektoriem tika uzticēta četriem jaunizveidotiem uzņēmumiem uz divdesmit gadiem (no 1937. gada 1. janvāra) šādi:

a) I sektors (Amerika) – *Italia*;

b) II sektors (Āfrika aiz Suecas kanāla un Gibraltāra kanāla, Āzija aiz Suecas kanāla un Austrālija) – *Lloyd Triestino*;

c) III sektors (Tirēnu jūra un Lībija, Itālijas periplus, Vidusjūras rietumdaļa, Ziemeļeiropa aiz Gibraltāra kanāla) – *Tirrenia*;

d) IV sektors (Adrijas jūra un Vidusjūras austrumu daļa) – *Adriatica*.

(60) Dekrēta 2081/1936 6. pants paredzēja iespēju pēc tam ar ministrijas dekrētu paplašināt valsts nozīmes līniju sarakstu, ja ar 1936. gada dekrētiem izveidotajām sabiedrībām tiktu piešķirta jauna līnija.

(61) Minētais pants arī noteica, ka, ja tas ir nepieciešams jūras pakalpojumu sniegšanai attiecīgajās līnijās, valsts ieguldījumu iepriekšminētajās sabiedrībās var veikt, pamatojoties uz sabiedrisko pakalpojumu līgumiem, kuru termiņš ir divdesmit gadi. Tāpēc tika noteikts, ka valsts subsīdiju apjoms tiks noteikts sabiedrisko pakalpojumu līgumos, kuru termiņš ir divdesmit gadi.

(62) Saskaņā ar Dekrēta 2081/1936 7. pantu valsts ieguldījumu var pārskatīt ik pēc četriem gadiem, ievērojot vairākus nosacījumus. Šā noteikuma mērķis bija nodrošināt, lai sabiedrības darbotos vairāk nekā 75 % no tām uzticētajām līnijām un lai to darbībai piešķirtā vidējā peļņas norma būtu no 4 % līdz 8 %. 1936. gada dekrēti nenorādīja finansēšanas shēmas kopējo budžetu.

(63) Karaļa 1938. gada 12. maija dekrēts Nr. 781 paredzēja iespēju ar ministrijas dekrētu grozīt valsts nozīmes līniju sarakstu, kas paredzēts Dekrēta 2081/1936 2. pantā (un apstiprināts ar Ministrijas 1937. gada 5. janvāra dekrētu). Līniju saraksts tika grozīts ar Ministrijas 1938. gada 20. decembra dekrētu.

(64) Sabiedrisko pakalpojumu līgumiem, kas noslēgti saskaņā ar Dekrētu 2081/1936, termiņš beidzās 1956. gada 31. decembrī. Itālijas likumdevējs vēlāk pagarināja līgumu termiņu līdz 1962. gada 30. jūnijam ([21]).

— 1953. gada 5. janvāra Likums Nr. 34 un 1959. gada 26. marta Likums Nr. 178.

(65) 1953. gada 5. janvāra Likums Nr. 34 ("Likums 34/1953") un 1959. gada 26. marta Likums Nr. 178 ("Likumu 178/1959"), ar ko regulē vietējos pasta un komercpārvadājumu pakalpojumus, atļāva Jūras tirdzniecības ministrijai izsludināt publiskus iepirkumus, lai uzticētu pasta un pasta paku pārvadājumu pakalpojumus un tīri vietēja rakstura komercpakalpojumu sniegšanu privātām sabiedrībām.

(66) Likums 34/1953 noteica četrus subsidētus sektorus, kuriem jāveic atsevišķi publiskie iepirkumi: a) Toskānas arhipelāgs; b) Neapoles rajona salas un Pontijas salas; c) Eolu salas; d) Egadu salas, Peladžiju salas, Ustika un Pantellerija. Ar Likumu 178/1959 tika pievienotas vēl šādi subsidētie sektori: e) Adrijas jūras baseina vidusdaļa; f) Adrijas jūras baseina augšdaļa.

(67) Saskaņā ar Likuma 34/1953 4. pantu valsts piešķirtās subsīdijas iepriekš minēto pakalpojumu sniegšanai bija jānosaka sabiedrisko pakalpojumu līgumos, kuru termiņš ir divdesmit gadi. Tas pats noteikums attiecās arī uz līnijām, uz kurām attiecās Likums 178/1959.

— 1962. gada 2. jūnija Likums Nr. 600.

(68) 1962. gada 2. jūnija Likums Nr. 600 ("Likums 600/1962") reorganizēja jūras sabiedrisko pakalpojumu režīmu Itālijā.

(69) Konkrētāk, Likuma 600/1962 2. pants noteica, ka Jūras tirdzniecības ministrijai un *Italia*, *Lloyd Triestino*, *Tirrenia* un *Adriatica* sabiedrībām ir jānoslēdz jauni sabiedrisko pakalpojumu līgumi. Šiem līgumiem būtu divdesmit gadu termiņš, un tie ietvertu: i) valsts nozīmes līniju sarakstu, ii) sīki izstrādātas sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības, kas uzliktas sabiedrībām, kuras apkalpo attiecīgās līnijas, un iii) sīki izstrādātus noteikumus par kompensāciju, ko valsts varētu piešķirt par attiecīgo līniju apkalpošanu. Tie stātos spēkā 1962. gada 1. jūlijā.

(70) Kopējā valsts kompensācijas summa, kas jāpiešķir visiem uzņēmējiem, kuriem uzticēta līniju apkalpošana, bija noteikta Likuma 600/1962 6. pantā. Katram uzņēmējam piešķiramo ieguldījumu var pārskatīt reizi divos gados, ja mainās uzņēmēja ienākumi un izmaksas, ņemot vērā minētā likuma 8. pantā norādītos kritērijus. Lai izveidotu efektīvus stimulus, bija paredzēts, ka ieguldījumu varētu pārskatīt, to palielinot vai samazinot, ar nosacījumu, ka dažu likumā noteiktu ieņēmumu un izdevumu posteņu izmaiņas pārsniedz absolūto vērtību 1 % no bruto ieņēmumiem. Pārskatīšana varētu ietekmēt tikai minētās summas pārpalikuma daļu.

2.2.1.2. Tiesību akti, kas tika izskatīti 2005. gada lēmumā:

— Likums Nr. 684/1974 un Prezidenta dekrēts Nr. 501/1979.

(71) 1974. gada 20. decembra Likums Nr. 684 par būtiskas valsts intereses jūras pakalpojumu pārstrukturēšanu ("Likums 684/1974") atcēla Dekrētu 2081/1936 un Likumu Nr. 600/1962, kā arī jebkādu pretēju vai nesaderīgu rīcību, un paredzēja, ka 1974. gada 31. decembrī tiek izbeigti līgumi, kas noslēgti saskaņā ar Likumu 600/1962.

(72) Likums 684/1974 nošķīra kravu pārvadājumu līnijas (4. pants), pasažieru pārvadājumu līnijas (6. pants) un savienojumus ar lielajām un mazajām Itālijas salām (8. pants).

(73) Atsaucoties uz jūras savienojumiem ar lielajām un mazajām Itālijas salām, 8. pants noteica atbilstību prasībām, kas saistītas ar attiecīgo reģionu, konkrēti Itālijas dienvidu, ekonomisko un sociālo attīstību. Šajā sakarā tas pats pants paredzēja, ka *Finmare* grupas sabiedrībām, kam uzticēts sniegt šādus pakalpojumus, piešķir subsīdijas saskaņā ar sabiedrisko pakalpojumu līgumiem, kuru termiņš ir divdesmit gadi.

([21]) Saskaņā ar 1956. gada 20. decembra Dekrētlikumu Nr. 1379, 1957. gada 25. jūnija Dekrētlikumu Nr. 444, 1959. gada 26. maija Likumu Nr. 351, 1961. gada 2. februāra Likumu Nr. 32 un 1962. gada 2. februāra Likumu Nr. 40.

(74) Saskaņā ar 9. pantu sabiedrisko pakalpojumu līgumos bija jāiekļauj apkalpojamo līniju saraksts, pakalpojumu sniegšanas biežums, katrā līnijā izmantojamo kuģu veids un publiskā ieguldījuma apmērs. Šo summu varētu pārskatīt katru gadu, ja vismaz vienā no izmaksu elementiem, kas ņemti vērā tās aprēķinā, reģistrētas izmaiņas, kas ir lielākas par 5 % salīdzinājumā ar iepriekšējo gadu.

(75) Attiecībā uz pasažieru pārvadājumu līnijām 6. pantā ir noteikts, ka trīs gadu laikā pēc likuma stāšanās spēkā tiek pārtraukti pasažieru pārvadājumi līnijās, ko apkalpo *Italia*, *Lloyd Triestino*, *Adriatica* un *Tirrenia* (šie jūras transporta pakalpojumi saskaņā ar likumu tika klasificēti kā *Gestione stralcio dei servizi passeggeri*). 7. pantā ir atzīta iespēja piešķirt kompensāciju, kas nodrošina šo četru sabiedrību ekonomisko līdzsvaru attiecībā uz minētajiem pakalpojumiem minēto trīs gadu laikā, pamatojoties uz ik gadu noslēgtajiem līgumiem.

(76) Attiecībā uz kravu pārvadājumu līnijām Likuma 684/1974 4. pants atļāva Jūras tirdzniecības ministram piešķirt subsīdijas *Finmare* grupas sabiedrībām vai nu jaunu jūras līniju izveidei (4. panta a) punkts), vai esošo līniju apkalpošanai (4. panta b) punkts), ja pēdējais minētais nav spējīgs sasniegt ekonomisko stabilitāti. Abus subsīdiju veidus varēja piešķirt ilgākais uz pieciem gadiem, un subsīdijas attiecībā uz esošajām līnijām bija jāpiešķir, pamatojoties uz ik gadu noslēgtajiem līgumiem.

(77) Likums 684/1974 neparedzēja vispārēju budžeta piešķīrumu dažādām ar minēto likumu izveidotajām finansēšanas shēmām.

(78) Prezidenta 1979. gada 1. jūnija dekrēts Nr. 501, ar ko īsteno grozīto Likumu 684/1974 ("Dekrēts 501/1979") ([22]), paredzēja sīki izstrādātus noteikumus par Likuma 684/1974 piemērošanu. Dekrēta 501/1979 3. pants precizēja, ka, lai piešķirtu Likuma 684/1974 7. pantā paredzēto kompensāciju, ir jāņem vērā visi valsts un starptautiskie pasažieru pārvadājumi, ko veic *Italia*, *Lloyd Triestino*, *Tirrenia* un *Adriatica*.

(79) Dekrēta 501/1979 26. pants noteica, ka ikgadējā kompensācija par pasažieru pārvadājumu līniju apkalpošanu (*Gestione stralcio dei servizi passeggeri*) jānosaka, pamatojoties uz paredzamajām izmaksām un ieņēmumiem. Saskaņā ar minētā dekrēta 35. pantu kompensāciju par kravu pārvadājumu līniju apkalpošanu var pārskatīt līdz katra gada 30. jūnijam, lai nodrošinātu visu līniju ekonomisko stabilitāti. Dekrēta 501/1979 9. pantā ir precizēti dažādi elementi, kas jāņem vērā, aprēķinot sabiedrībām izmaksātās subsīdijas saskaņā ar Likuma 684/1974 4. panta b) punktu, 7. pantu un 8. pantu.

(80) Dekrēts 501/1979 arī noteica, ka izbraukšanas un ierašanās laiks katrā no sabiedrību apkalpotajām līnijām jāapstiprina ar ministrijas dekrētu, un pieprasīja, lai sabiedrības nomainītu savus kuģus, kas vecāki par 18 gadiem, ja vien ministrija skaidri neatceļ šo pienākumu. Turklāt izmantojamie kuģi bija atsevišķi jāiedala katrai sabiedrisko pakalpojumu līnijai. Šis ierobežojums, kas lika sabiedrībām regulāri atjaunot floti, radīja sabiedrībām īpašas saistības.

(81) Dekrēta 501/1979 40. pantā Jūras tirdzniecības ministram bija atļauts papildus parastajiem pakalpojumiem paredzēt papildpakalpojumu sniegšanu, kuru mērķis ir apmierināt ārkārtas prasības, kas saistītas ar valsts interesi vai lai atskaitītos par satiksmes pieaugumu.

— 1975. gada 19. maija Likums Nr. 169.

(82) 1975. gada 19. maija Likums Nr. 169 par vietējo pasta un komercpārvadājumu pakalpojumu reorganizāciju ("Likums 169/1975") reorganizēja vietējo pasta un komerciālo sabiedrisko pakalpojumu režīmu.

(83) Jo īpaši ar 1. pantu noteica trīs reģionālo sabiedrību izveidi, proti, *Caremar*, *Siremar* un *Toremar*, un tām uzticēja sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības attiecībā uz pasta un pasta paku pārvadāšanu, kā arī tikai vietēja rakstura komercpakalpojumu sniegšanu. Turklāt 1. pantā bija noteikts, ka *Tirrenia* saglabā vismaz 51 % līdzdalību katras šīs sabiedrības pamatkapitālā. Likuma 169/1975 2. pants atļāva Jūras tirdzniecības ministram piešķirt subsīdijas reģionālajām sabiedrībām saskaņā ar sabiedrisko pakalpojumu līgumiem, kuru termiņš ir divdesmit gadi.

([22]) Ar 1977. gada 23. jūnija Likumu Nr. 373 par būtiskas valsts intereses jūras pakalpojumu pārstrukturēšanu.

— 1986. gada 5. decembra Likums Nr. 856.

(84) 1986. gada 5. decembra Likums Nr. 856 par valsts flotes (*Finmare* grupas) pārstrukturēšanas normatīviem un pasākumiem, kas attiecas uz privāto kuģniecību ("Likums 856/1986") paredzēja noteiktas izmaiņas jūras sabiedrisko pakalpojumu režīmā.

(85) Jo īpaši 1. pants noteica, ka kravu pārvadājumu līnijām, kas rada zaudējumus un ir būtiskas valsts ekonomikai, ir jāpiemēro valsts pārstrukturēšanas un finansiālā atbalsta programma. 2. pants paredzēja piešķirt šīm līnijām subsīdijas darbības uzsākšanai uz laiku, kas nepārsniedz piecus gadus (sākot no 1985. gada 1. janvāra). Jauna kuģa iegādes gadījumā uz pieciem gadiem tika piešķirtas subsīdijas darbības uzsākšanai, kuras nevarēja pārsniegt ieguldījuma summu (amortizācijas izmaksas un procenti).

(86) Attiecībā uz savienojumu ar mazajām un lielajām salām ar 11. pantu tika grozīti kritēriji subsīdiju aprēķināšanai. Jo īpaši līdzsvara subsīdija bija jāaprēķina, pamatojoties uz starpību starp ieņēmumiem un pakalpojuma sniegšanas izmaksām, kas noteiktas, ņemot vērā vidējos un objektīvos parametrus, un tai bija jāietver saprātīga peļņa no ieguldītā kapitāla. Sabiedrisko pakalpojumu līgumos bija jāiekļauj konkrētas ziņas par elementiem, kas jāņem vērā subsīdijas aprēķinā, kā arī pilnīgs subsidēto līniju saraksts, grafiks un izmantojamie kuģi. Subsīdijas bija jāapstiprina Jūras tirdzniecības ministram, Valsts līdzdalības ministram un Valsts kases ministram. 7. punktā noteikts, ka pirmo piecu gadu laikā var piešķirt papildu subsīdiju, lai nodrošinātu atbalsta saņēmēju ekonomisko stabilitāti.

(87) Saskaņā ar 13. pantu *Loyd Triestino* apkalpotie jūras savienojumi Adrijas jūras baseina augšdaļā (Istrijas krasts) bija jānodod *Adriatica*. Turklāt saskaņā ar minētā panta 4. punktu uz jaukta tipa savienojumiem, kas pastāvēja 1986. gada 1. janvārī un ko apkalpoja *Adriatica* ([23]), attiecās Likuma 684/1974 8. un 9. panta noteikumi un turpmākie grozījumi (kas attiecas uz savienojumiem ar lielajām un mazajām Itālijas salām). Rezultātā Likuma 856/1986 11. pants kļuva piemērojams arī starptautiskajiem savienojumiem, ko apkalpoja *Adriatica*.

(88) Likuma 856/1986 15. pants paredzēja izveidot valsts reģionālo sabiedrību (*Saremar*), kurai tiktu uzticēta to pasta un komercpakalpojumu sniegšana starp Sardīniju, Korsiku un tuvējām mazajām salām, kurus agrāk sniedza *Tirrenia*.

(89) Likuma 856/1986 12. pants noteica, ka pakalpojumu tarifi jānosaka ar ministrijas dekrētu pēc pašu sabiedrību priekšlikuma. Iedzīvotājiem un viesstrādniekiem piemēroja atvieglotus sociālos tarifus.

(90) Tāpat kā Likums 684/1974 Likums 856/1986 neparedzēja vispārēju budžeta piešķīrumu attiecīgajām finansēšanas shēmām.

— 1989. gada 4. marta Dekrētlikums Nr. 77, kas pārveidots par likumu ar 1989. gada 5. maija Likumu Nr. 160.

(91) Ar 1989. gada 4. marta Dekrētu Nr. 77 par steidzamiem noteikumiem attiecībā uz jūras transportu un koncesijām ("Dekrētlikums 77/1989"), kas pārveidots par likumu ar 1989. gada 5. maija Likumu Nr. 160, tika ieviesti pēdējie jauninājumi tiesiskajā regulējumā, ko piemēro sākotnējiem līgumiem attiecībā uz pasažieru pārvadājumiem un kravu pārvadājumiem.

(92) Jo īpaši Dekrētlikuma 77/1989 9. pantā bija noteikts, ka no 1990. gada 1. janvāra līnijām, ko uzskata par būtiskām pasažieru un kravu pārvadājumu nodrošināšanai, var piešķirt līdzsvara subsīdijas. Apkalpojamās līnijas un pakalpojumu sniegšanas biežums bija jānosaka valsts iestādēm, pamatojoties uz to sabiedrību tehniskajiem priekšlikumiem, kurām bija uzticēta pakalpojuma sniegšana un kurām šajā nolūkā ik pēc pieciem gadiem bija jāiesniedz pakalpojumu sniegšanas plāns.

(93) Attiecībā uz savienojumiem ar salām 9. panta 3. punktā bija arī noteikts, ka līdzsvara subsīdijas summa bija jānosaka sabiedrisko pakalpojumu līgumos, izmantojot vidējos un objektīvus parametrus, kas izriet no valsts dzelzceļa uzņēmuma (*Ferrovie dello Stato*) piemērotajiem tarifiem par līdzvērtīgiem pakalpojumiem un attālumiem.

([23]) Proti, savienojumi starp Triesti un citām Itālijas reģiona Friuli-Venēcija Džūlija ostām un starp Adrijas jūras baseina vidusdaļas un lejasdaļas rietumu un austrumu krastiem, kā arī starp Jonijas jūru un Vidusjūras austrumdaļu.

2.2.2. *Sākotnējie līgumi*

(94) Sākotnējie līgumi ir sabiedrisko pakalpojumu līgumi, ko Itālija 1991. gada jūlijā ir noslēgusi ar katru no piecām bijušās *Tirrenia* grupas reģionālajām sabiedrībām. Šie līgumi bija vienādi visām bijušās *Tirrenia* grupas sabiedrībām, tostarp *Tirrenia*. Saskaņā ar 2. pantu sākotnējos līgumus piemēroja ar atpakaļejošu spēku, tiem stājoties spēkā no 1989. gada 1. janvāra, un to darbības termiņš bija līdz 2008. gada 31. decembrim. Sākotnējos līgumos tomēr bija paredzēts, ka ekonomiskās attiecības, kas attiecas uz 1989., 1990. un 1991. gadu, ir definētas kā *ad hoc* pasākumi, kas neveido šā lēmuma priekšmetu.

(95) Saskaņā ar sākotnējo līgumu 3. pantu gada subsīdijas apjoms tika noteikts, pamatojoties uz pieteikumu, ko atbalsta saņēmējs iesniedza katra finanšu gada februārī. Par pieteikumu notika starpministriju apspriedes, un pēc tam tas ar ministru dekrētu tika apstiprināts nākamā gada maijā. Ikgadējās subsīdijas mērķis bija sniegt sabiedrībai iespēju segt zaudējumus, kas tai radušies darbības izmaksu un ieņēmumu dēļ.

(96) Sākotnējo līgumu 5. pantā sīki izklāstīti dažādi ieņēmumu un izmaksu elementi, kas jāņem vērā, aprēķinot kompensāciju, kā arī peļņa no ieguldītā kapitāla saskaņā ar Likuma 856/1986 11. pantu.

2.2.3. *Piecgades plāni*

(97) Sākotnējo līgumu 1. pantā bija noteikts, ka piecgades plānos jānosaka apkalpojamās līnijas un ostas, konkrētajiem jūras savienojumiem pielāgoto kuģu tipoloģija un jauda, ievērojamie biežumi un tarifi, ieskaitot atvieglotos tarifus, jo īpaši salu reģionu iedzīvotājiem domātie.

(98) Pirmo piecgades plānu (periods no 1990. līdz 1994. gadam) apstiprināja ar Ministrijas 1990. gada 29. maija dekrētu un piemēroja ar atpakaļejošu spēku no 1990. gada 1. janvāra. Otrajā plānā, kas ietver 1995. līdz 1999. gadu un ko savukārt apstiprināja ar 1996. gada 14. maija dekrētu, līnijas un biežumi tika atstāti būtībā nemainīti.

(99) Trešais plāns (2000.–2004. gads), ko uzņēmumi iesniedza Itālijas iestādēm 1999. gada septembrī, netika apstiprināts 2005. gada lēmuma pieņemšanas laikā. Gaidot minētā plāna pieņemšanu, ar 2000. gada 8. marta dekrētu *Tirrenia* grupas uzņēmumiem tika piešķirtas tiesības saglabāt likuma Nr. 160/89 9. pantā paredzētos pakalpojumus saskaņā ar nosacījumiem, par kuriem vienojās 1994.–1999. gada piecgadu plānā, kas bija spēkā 1999. gadā.

(100) Pēc 2005. gada lēmuma atcelšanas Itālijas iestādes informēja Komisiju, ka tā vietā, lai oficiāli pieņemtu piecgadu plānus 2000.–2004. gadam un 2005.–2008. gadam, tās veica *ad hoc* racionalizācijas pasākumus, lai padarītu pakalpojumus saskaņotākus vietējo kopienu vajadzībām, tomēr neveicot būtiskas izmaiņas sabiedrisko pakalpojumu sistēmā. Itālijas iestādes paskaidroja, ka ilgtermiņa plānošana vairs nav bijusi iespējama budžeta apsvērumu dēļ.

2.2.4. *Ikgadējā kompensācija*

2.2.4.1. Kompensācija, kas novērtēta saskaņā ar 2005. gada lēmumu.

(101) Gada subsīdija atbilda tīrajiem zaudējumiem piecu gadu plānā minēto pakalpojumu darbībā, kam pievienoja mainīgu summu, kas atbilst ieguldītā kapitāla peļņai. Tīrais darbības zaudējums, kas radies no attiecīgajā periodā gūtajiem ieņēmumiem, un izmaksas, kas radušās, apkalpojot līnijas.

(102) Sākotnējie līgumi paredzēja ikgadējo līdzsvara subsīdiju izmaksāt šādi:

a) avansu 70 % apmērā no iepriekšējā gadā piešķirtās subsīdijas summas, kas maksājama katra gada martā;

b) otru maksājumu katra gada jūnijā, kas ir vienāds ar 20 % no šīs subsīdijas;

c) starpība, ko izmaksā gada beigās, atbilst starpībai starp iemaksātajām summām un iztrūkumu starp kārtējā gada darbības izmaksām un ieņēmumiem. Ja sabiedrība saņēma summu, kas ir lielāka par sniegto pakalpojumu tīrajām izmaksām (ieņēmumi mīnus zaudējumi), tad tās pienākums ir atmaksāt starpību piecpadsmit dienās pēc bilances apstiprināšanas.

(103) Izmaksu elementi, kas ņemti vērā, aprēķinot ikgadējo kompensāciju, bija šādi: aģentūras komisijas maksa/iegādes izmaksas, ostu nodokļi/ostu tranzīta izmaksas un citas satiksmes izmaksas, darbības izmaksas, amortizācija, neto finanšu izmaksas, administrācijas izmaksas un citas izmaksas. Šie izmaksu elementi, kas pievienoti sākotnējiem līgumiem, visām reģionālajam sabiedrībām bija vienādi.

(104) Darbības izmaksas ietvēra apkalpes, tehniskās apkopes, apdrošināšanas, degvielas un minerāleļļu izmaksas. Postenis "Administrācija" galvenokārt ietvēra uz sauszemes nodarbinātā personāla un vietējās administrācijas izmaksas.

(105) Saskaņā ar Itālijas iestāžu sniegtajiem datiem reģionālo sabiedrību izmaksas (miljonos ITL) un subsīdijas apjoms laikposmā no 1992. līdz 2001. gadam ([24]) bija šāds ([25]).

Adriatica

Izmaksu elementi	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Aģentūras komisijas maksas, utt.	9 750,0	11 940,0	12 432,0	13 915,0	14 224,0	13 949,0	16 307,0	16 376,0	12 702,0	17 451,6
Ostas nodokļi utt.	12 268,0	13 249,0	15 137,0	19 357,0	20 292,0	20 915,0	24 007,0	23 503,0	21 241,0	31 257,2
Darbības izmaksas	64 942,0	66 079,0	78 385,0	83 169,0	90 140,0	97 448,0	96 426,0	83 486,0	80 622,0	100 151,6
Amortizācija	15 086,0	17 502,0	22 761,0	23 706,0	23 719,0	23 727,0	23 463,0	23 286,0	23 351,0	29 053,7
Tīrais finanšu slogs	4 626,0	- 125,0	11 185,0	9 483,0	4 963,0	- 3 031,0	- 8 050,0	- 12 440,0	- 11 453,0	- 4 172,7
Administrācija	16 318,0	15 685,0	15 720,0	14 653,0	13 938,0	13 952,0	14 688,0	14 877,0	14 735,0	14 194,8
Citas izmaksas	4 028,0	- 139,0	2 913,0	2 051,0	2 819,0	7 371,0	8 968,0	2 021,0	- 3 942,0	- 4 116,5
Kopējās izmaksas (A)	**127 018,0**	**124 191,0**	**158 533,0**	**166 334,0**	**170 095,0**	**174 331,0**	**175 809,0**	**151 109,0**	**137 256,0**	**183 819,8**
Darbības ieņēmumi (B)	64 772,0	79 716,0	80 324,0	95 114,0	95 422,0	94 995,0	114 210,0	126 403,0	109 786,0	155 616,1
Tīrā peļņa (B – A)	**- 62 246,0**	**- 44 475,0**	**- 78 209,0**	**- 71 220,0**	**- 74 673,0**	**- 79 336,0**	**- 61 599,0**	**- 24 706,0**	**- 27 470,0**	**- 28 203,7**
Peļņa no ieguldītā kapitāla	8 258,0	10 615,0	7 819,0	9 304,0	7 935,0	5 788,0	5 271,0	3 646,0	4 377,0	6 147,7
Ikgadējo subsīdiju apjoms	**70 504,0**	**55 090,0**	**86 028,0**	**80 524,0**	**82 608,0**	**85 124,0**	**66 870,0**	**28 352,0**	**31 847,0**	**34 351,4**

Saremar

Izmaksu elementi	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Aģentūras komisijas maksas, utt.	697,0	1 108,0	1 386,7	1 672,9	1 566,7	1 624,0	1 233,0	1 786,4	1 405,8	1 319,0
Ostas nodokļi utt.	2 308,0	2 505,0	1 929,8	1 898,4	1 776,8	2 099,1	2 508,0	2 096,4	2 250,0	2 265,4
Darbības izmaksas	22 213,0	24 077,0	23 570,7	23 433,8	26 129,1	26 664,2	28 112,0	29 883,9	23 914,8	20 094,0
Amortizācija	3 099,0	3 733,0	3 976,8	3 959,8	3 611,8	3 300,5	3 352,0	3 400,4	3 369,0	3 559,1
Tīrais finanšu slogs	7,0	- 906,0	- 862,7	- 895,0	- 2 233,5	- 2 451,6	- 3 011,0	- 2 933,8	- 313,0	119,5
Administrācija	3 574,0	3 503,0	3 627,1	3 538,0	3 619,4	3 589,9	3 851,0	3 843,8	3 401,0	3 508,7
Citas izmaksas	1 621,0	1 918,0	1 666,8	997,8	502,9	1 827,3	3 557,0	2 141,7	2 272,0	239,9
Kopējās izmaksas (A)	**33 519,0**	**35 938,0**	**35 295,2**	**34 605,7**	**34 973,2**	**36 653,4**	**39 602,0**	**40 218,8**	**36 299,6**	**31 105,6**
Darbības ieņēmumi (B)	7 464,0	8 365,0	9 383,8	11 396,6	11 533,5	11 746,7	11 744,0	12 425,6	12 652,0	13 456,1
Tīrā peļņa (B – A)	**- 26 055,0**	**- 27 573,0**	**- 25 911,4**	**- 23 209,1**	**- 23 439,7**	**- 24 906,7**	**- 27 858,0**	**- 27 793,2**	**- 23 647,6**	**- 17 649,5**

([24]) Izmaksas 2001. gadā iesniedza Itālijas iestādes tūkstošos EUR. Šajās tabulās tās konvertēja ITL, ņemot vērā konvertācijas likmes EUR, ko 1999. gada 1. janvārī pieņēma Eiropas Savienības Padome, t. i., 1 EUR = 1 936,27 ITL.

([25]) Dati iegūti no Price Waterhouse Coopers pētījuma *Valutazione dei criteri di predisposizione dei conti economici gestionali per linea e stagionalitá relativi agli esercizi 1992–1999*, ko Itālijas iestādes papildinājušas par 2000. un 2001. gada datiem. Pētījumā ir atjaunoti *Tirrenia* grupas uzņēmumu analītiskie pārskati, par katru līniju novērtējot darbības izmaksas un ieņēmumus.

Izmaksu elementi	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Peļņa no ieguldītā kapitāla	1 342,0	2 641,0	1 606,2	1 781,6	1 560,4	1 172,8	973,0	738,8	828,0	1 075,6
Ikgadējo subsīdiju apjoms	**27 397,0**	**30 214,0**	**27 517,6**	**24 990,7**	**25 000,1**	**26 079,5**	**28 831,0**	**28 532,0**	**24 475,6**	**18 725,1**

Toremar

Izmaksu elementi	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Aģentūras komisijas maksas, utt.	3 743,0	4 651,0	4 897,0	4 767,7	4 932,8	5 356,3	3 687,0	2 433,0	3 660,0	1 808,7
Ostas nodokļi utt.	3 279,0	3 141,0	2 871,5	3 050,7	3 380,1	3 512,1	4 311,0	3 839,9	4 513,0	4 596,3
Darbības izmaksas	26 980,0	27 398,0	30 740,3	32 605,1	34 738,3	34 875,0	34 539,0	36 411,1	31 448,0	30 796,0
Amortizācija	5 218,0	5 210,0	5 171,1	5 164,7	5 176,0	5 180,8	5 151,0	5 158,3	5 169,0	5 634,4
Tīrais finanšu slogs	- 264,0	- 2 273,0	- 2 456,6	- 2 784,1	- 3 860,2	- 4 706,8	- 4 777,0	- 4 326,5	- 3 590,0	- 3 595,1
Administrācija	3 535,0	3 107,0	3 424,8	3 259,3	3 259,3	3 553,8	3 291,0	3 655,4	3 632,0	3 631,1
Citas izmaksas	1 020,0	3 673,0	3 048,5	1 923,9	2 889,8	1 133,9	4 599,0	668,9	843,0	2 031,7
Kopējās izmaksas (A)	**43 511,0**	**44 907,0**	**47 696,6**	**47 987,3**	**50 516,1**	**48 905,1**	**50 801,0**	**47 840,1**	**45 675,0**	**44 903,1**
Darbības ieņēmumi (B)	27 406,0	30 750,0	32 759,6	31 968,5	32 483,3	31 200,8	29 996,0	32 362,0	34 577,0	35 573,5
Tīrā peļņa (B – A)	**- 16 105,0**	**- 14 157,0**	**- 14 937,0**	**- 16 018,8**	**- 18 032,8**	**- 17 704,3**	**- 20 805,0**	**- 15 478,1**	**- 11 098,0**	**- 9 329,5**
Peļņa no ieguldītā kapitāla	1 367,0	2 145,0	1 312,1	1 408,0	1 285,0	936,5	718,0	588,1	1 993,0	3 033,6
Ikgadējo subsīdiju apjoms	**17 472,0**	**16 302,0**	**16 249,1**	**17 426,8**	**19 317,8**	**18 640,8**	**21 523,0**	**16 066,2**	**13 091,0**	**12 363,1**

Siremar

Izmaksu elementi	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Aģentūras komisijas maksas, utt.	3 180,0	3 786,0	3 398,9	3 224,1	3 146,6	3 501,1	3 691,5	4 799,0	4 065,7	3 604,4
Ostas nodokļi utt.	5 545,0	5 338,0	5 622,1	5 837,5	6 181,2	6 421,2	6 793,1	6 982,9	7 604,8	7 532,9
Darbības izmaksas	56 391,0	55 740,0	56 771,1	59 664,1	65 284,6	76 630,0	81 153,8	85 560,1	73 500,7	77 345,1
Amortizācija	10 174,0	11 203,0	10 767,7	10 991,8	10 968,5	10 918,0	11 008,6	12 494,6	13 734,1	14 419,6
Tīrais finanšu slogs	- 1 415,0	- 5 007,0	- 5 044,9	- 5 621,5	- 7 387,7	- 8 690,0	- 10 215,8	- 7 687,0	- 4 226,3	3 516,1
Administrācija	4 462,0	4 064,0	4 179,8	4 522,4	4 845,4	5 251,0	4 479,9	4 515,3	4 903,9	4 418,4
Citas izmaksas	1 206,0	721,0	2 855,0	2 329,1	2 896,0	3 505,6	9 652,0	3 946,2	3 298,2	3 270,4
Kopējās izmaksas	**79 543,0**	**75 845,0**	**78 549,7**	**80 947,5**	**85 934,6**	**97 536,9**	**106 563,1**	**110 611,1**	**102 881,1**	**114 106,7**
Darbības ieņēmumi (B)	26 903,0	30 444,0	32 845,7	33 847,0	32 724,0	35 203,5	37 244,8	40 274,2	43 335,0	47 314,3
Tīrā peļņa (B – A)	**- 52 640,0**	**- 45 401,0**	**- 45 704,0**	**- 47 100,5**	**- 53 210,6**	**- 62 333,4**	**- 69 318,3**	**- 70 336,9**	**- 59 546,1**	**- 66 792,4**
Peļņa no ieguldītā kapitāla	2 874,0	5 334,0	3 336,0	4 363,7	3 888,4	3 155,1	2 599,3	2 211,2	3 940,0	4 248,2
Ikgadējo subsīdiju apjoms	**55 514,0**	**50 735,0**	**49 040,0**	**51 464,2**	**57 099,0**	**65 488,5**	**71 917,6**	**72 548,1**	**63 486,1**	**71 040,6**

Caremar

Izmaksu elementi	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Aģentūras komisijas maksas, utt.	2 154,0	2 673,0	2 715,5	2 600,3	2 396,6	2 632,0	2 751,0	2 734,4	3 079,0	2 348,89
Ostas nodokļi utt.	4 528,0	4 349,0	4 215,1	4 084,4	4 162,3	4 447,0	4 329,0	4 706,1	4 700,0	5 084,26
Darbības izmaksas	43 883,0	47 402,0	48 865,1	52 137,0	53 544,6	56 343,0	57 042,0	59 544,8	50 765,0	50 419,89
Amortizācija	5 076,0	5 253,0	5 481,4	5 329,5	5 634,4	5 740,0	5 382,0	6 263,9	6 574,0	6 767,84
Tīrais finanšu slogs	- 1 664,0	- 5 562,0	- 1 045,2	- 1 485,8	- 3 480,7	- 4 335,0	- 3 024,0	- 3 973,2	- 2 422,0	- 2 218,77
Administrācija	4 205,0	4 415,0	5 829,9	5 650,2	5 385,4	5 121,0	5 885,0	5 036,0	4 628,0	5 514,30
Citas izmaksas	1 805,0	5 207,0	3 303,9	3 074,0	3 761,7	3 804,0	4 778,0	- 140,0	2 790,0	400,42
Kopējās izmaksas	**59 987,0**	**63 737,0**	**69 365,7**	**71 389,6**	**71 404,3**	**73 752,0**	**77 143,0**	**74 172,0**	**70 114,0**	**68 316,83**
Darbības ieņēmumi (B)	20 543,0	22 810,0	25 470,9	24 519,9	26 613,7	30 420,0	31 920,0	30 896,5	32 594,0	33 378,00
Tīrā peļņa (B – A)	**- 39 444,0**	**- 40 927,0**	**- 43 894,8**	**- 46 869,7**	**- 44 790,6**	**- 43 332,0**	**- 45 223,0**	**- 43 275,5**	**- 37 520,0**	**- 34 938,83**
Peļņa no ieguldītā kapitāla	26,0	1 538,0	1 690,0	2 173,2	1 867,4	1 516,9	1 287,0	986,6	2 291,0	3 463,41
Ikgadējo subsīdiju apjoms	**39 470,0**	**42 465,0**	**45 584,8**	**49 042,9**	**46 658,0**	**44 848,9**	**46 510,0**	**44 262,1**	**39 811,0**	**38 402,24**

(106) Attiecībā uz ieguldītā kapitāla atdevi ir pieejamas absolūtās summas visam periodam (1992.–2001. gadam). Turklāt Itālija iesniedza Komisijai ieguldītā kapitāla atdeves koeficientu, kas pieņemts no 1998. gada līdz 2001. gadam, kas liecina, ka šajos gados tas svārstījās no 1,6 % līdz 8 %.

Gads	Adriatica	Saremar	Toremar	Siremar	Caremar
1998	-	7,1 %	1,90 %	2,70 %	3,30 %
1999	2,30 %	-	1,60 %	2,10 %	2,50 %
2000	2,20 %	6,10 %	5,90 %	4,90 %	3,90 %
2001	2,30 %	8,00 %	8,00 %	5,00 %	6,70 %

(107) Turklāt Itālija iesniedza pārskatus par katru sabiedrību par periodu no 1992. līdz 2001. gadam un precizēja faktorus, kas attiecībā uz katru sabiedrību ietekmēja izmaksu līmeni un rezultātā arī kompensāciju.

(108) Jo īpaši attiecībā uz *Adriatica* starptautiskie savienojumi ar bijušo Dienvidslāviju un Albāniju gadu gaitā ir pieredzējuši būtiskas satiksmes izmaiņas, ko izraisīja politiskā situācija reģionā. Ievērojamās izmaiņas gada subsīdijas apjomā (pēdējā kolonna) Itālijas iestādes pamatoja ar darbības tīro izmaksu svārstībām starptautiskajos savienojumos ar Albāniju un bijušo Dienvidslāviju, kuru dēļ pakalpojumi tika pārtraukti, ņemot vērā politisko situāciju Balkānos. Turklāt, 2000. gadā pārtraucot savienojumus ar Grieķiju, samazinājās darbības izmaksas. Savukārt darbības tīrās izmaksas un gada subsīdijas prasības par kabotāžas savienojumiem ar Tremiti arhipelāgu bija pilnīgi stabilas no 1992. līdz 2001. gadam.

(109) Attiecībā uz *Saremar*, relatīvā darbības izmaksu stabilitāte, kas reģistrēta no 1992. līdz 2001. gadam, bija atkarīga no kompānijas sniegto pakalpojumu – pārsvarā kabotāžas savienojumu starp Sardīniju un tuvējām salām – rakstura, kas atbilda galvenokārt vietējo iedzīvotāju vajadzībām un tāpēc nebija pakļauts spēcīgām pieprasījuma

un piedāvājuma izmaiņām. Sabiedrības piedāvātie pakalpojumi biežuma un grafika ziņā lielākoties palika nemainīgi, jo spēkā stājās sākotnējie līgumi, ([26]) un attiecīgajā gadā tie praktiski nemainījās. Šī situācija izskaidro *Saremar* saņemto gada subsīdiju relatīvi stabilo līmeni.

(110) *Toremar* apkalpoja vietējos savienojumus ar Toskānas arhipelāga salām, kas bija pakļautas nelielām piedāvājuma un pieprasījuma atšķirībām, pamatojot relatīvo izmaksu izmaiņu trūkumu. Valsts sabiedrības sniegtie pakalpojumi 2000. gadā biežuma un grafiku ziņā bija tādi paši kā tie, kas tika sniegti 1992. gadā ([27]), un nemainījās visu gadu neatkarīgi no pieprasījuma sezonālajām izmaiņām. Gada subsīdijas līmenis šajos gados bija diezgan stabils.

(111) *Siremar* sniegtie pakalpojumi tika uzskatīti par salīdzināmiem ar *Saremar* un *Toremar* sniegtajiem pakalpojumiem: kopš sabiedrisko pakalpojumu līguma stāšanās spēkā piedāvājums bija stabils, un sezonālās atšķirības to tik tikko ietekmēja. Sabiedrības augstās darbības izmaksas, salīdzinot ar ieņēmumiem, tika izskaidrotas ar līniju skaitu (18 regulārās līnijas), kas tika apkalpotas, lai izpildītu to 14 salu iedzīvotāju pārvietošanās iespēju prasības, kas atrodas netālu no Sicīlijas.

(112) Attiecībā uz *Caremar* sniegtie pakalpojumi lielākoties palika nemainīgi, jo līgums ar valsti bija stājies spēkā ([28]). Darbības izmaksu pieaugumu pavadīja ieņēmumu pieaugums no apkalpotajām līnijām, ļaujot gada subsīdijas saglabāt relatīvi stabilā līmenī.

2.2.4.2. Kompensācija pēc 2005. gada lēmuma atcelšanas

(113) Pēc 2005. gada lēmuma atcelšanas Itālija papildināja informāciju par kompensāciju, ko reģionālās sabiedrības saņēma laikposmā no 2002. līdz 2008. gadam. Tajā it īpaši bija paredzēts: i) sabiedrisko pakalpojumu līniju apkalpošanas izmaksas; ii) tīrie zaudējumi, sniedzot pakalpojumus; iii) ieguldītā kapitāla atdeves absolūtās summas; iv) sabiedrībām piešķirtās gada subsīdijas summa.

(114) Arī Itālija 2012. gada jūnijā, tiekoties ar Komisiju, apstiprināja, ka izmaksu posteņi, kas ņemti vērā, aprēķinot kompensāciju, kopš 1991. gada ir palikuši nemainīgi.

(115) Sniegtie dati (tūkstošos EUR) bija šādi:

Adriatica

Gads	A. Kopējās izmaksas	B. Darbības ieņēmumi	C. Tīrā peļņa (B–A)	Peļņa no ieguldītā kapitāla	Ikgadējo subsīdiju apjoms
2002	100 412,0	76 199,0	- 24 213,0	2 533,0	26 746,0
2003	107 741,0	81 396,0	- 26 345,0	1 958,0	28 303,0
2004 ([1])	69 465,0	57 198,0	- 12 267,0	NA	NA
2005	66 261,0	56 959,0	- 9 302,0	NA	NA
2006	53 040,0	55 405,0	2 365,0	NA	NA
2007	55 489,0	59 626,0	4 137,0	NA	NA
2008	62 751,0	61 069,0	- 1 682,0	NA	NA

([1]) Ņemot vērā, ka ar 2004. gada 18. marta lēmumu Tirrenia pārņēma Adriatica darbību, daži dati par Adriatica kopš 2004. gada vairs nav pieejami.

([26]) 1992. gadā *Saremar* veica kopumā 18 000 braucienus četrās sabiedrības apkalpotajās līnijās. 2000. gadā braucienu skaits bija aptuveni 20 000.

([27]) 2000. gadā *Toremar* savā līniju tīklā kopumā veica 9 097 braucienus, salīdzinot ar 8 300 braucieniem 1992. gadā.

([28]) 2000. gadā *Caremar* savās līnijās veica 12 872 braucienus (1992. gadā – 15 650).

Saremar

Gads	A. Kopējās izmaksas	B. Darbības ieņēmumi	C. Tīrā peļņa (B – A)	Peļņa no ieguldītā kapitāla	Ikgadējo subsīdiju apjoms
2002	20 393,0	7 026,0	- 13 367,0	604,0	13 971,0
2003	20 292,0	6 992,0	- 13 300,0	649,0	13 949,0
2004	21 387,0	6 910,0	- 14 477,0	709,0	15 186,0
2005	22 146,0	7 290,0	- 14 856,0	679,0	15 535,0
2006	22 663,0	8 161,0	- 14 502,0	801,0	15 303,0
2007	21 240,0	8 078,0	- 13 162,0	893,0	14 055,0
2008	21 526,0	8 138,0	- 13 388,0	855,0	14 243,0

Toremar

Gads	A. Kopējās izmaksas	B. Darbības ieņēmumi	C. Tīrā peļņa (B – A)	Peļņa no ieguldītā kapitāla	Ikgadējo subsīdiju apjoms
2002	27 774,0	18 164,0	- 9 610,0	1 448,0	11 058,0
2003	30 571,0	18 559,0	- 12 012,0	1 399,0	13 411,0
2004	32 920,0	18 277,0	- 14 643,0	1 300,0	15 943,0
2005	34 889,0	17 583,0	- 17 306,0	1 261,0	18 567,0
2006	37 355,0	21 364,0	- 15 991,0	1 597,0	17 588,0
2007	36 880,0	22 621,0	- 14 259,0	1 691,0	15 950,0
2008	35 981,0	24 280,0	- 11 701,0	1 699,0	13 400,0

Siremar

Gads	A. Kopējās izmaksas	B. Darbības ieņēmumi	C. Tīrā peļņa (B – A)	Peļņa no ieguldītā kapitāla	Ikgadējo subsīdiju apjoms
2002	62 540,0	23 951,0	- 38 589,0	1 750,0	40 339,0
2003	65 845,0	22 349,0	- 43 496,0	1 743,0	45 239,0
2004	66 288,0	23 283,0	- 43 005,0	1 935,0	44 940,0
2005	85 183,0	22 011,0	- 63 172,0	1 907,0	65 079,0
2006	94 096,0	23 198,0	- 70 898,0	1 935,0	72 833,0
2007	90 501,0	22 585,0	- 67 916,0	2 092,0	70 008,0
2008	96 842,0	23 448,0	- 73 394,0	2 060,0	75 454,0

Caremar

Gads	A. Kopējās izmaksas	B. Darbības ieņēmumi	C. Tīrā peļņa (B – A)	Peļņa no ieguldītā kapitāla	Ikgadējo subsīdiju apjoms
2002	41 931,0	17 850,0	- 24 081,0	1 654,0	25 735,0
2003	47 568,0	21 257,0	- 26 311,0	1 556,0	27 867,0
2004	49 847,0	20 178,0	- 29 669,0	1 438,0	31 107,0
2005	55 910,0	21 380,0	- 34 530,0	1 391,0	35 921,0
2006	59 859,0	25 600,0	- 34 259,0	1 863,0	36 122,0
2007	59 618,0	26 565,0	- 33 053,0	1 895,0	34 948,0
2008	61 481,0	28 065,0	- 33 416,0	1 874,0	35 290,0

(116) Saskaņā ar Itālijas iestāžu sniegto informāciju reģionālo sabiedrību individuālo izmaksu elementu laika gaitā izmaiņas galvenokārt bija saistītas ar ārējiem faktoriem, piemēram, inflāciju un procentu likmju izmaiņām, kas ietekmē ne tikai cenas tirgū, bet arī paredzamo ieguldītā kapitāla peļņas normu. Aprēķinot iepriekšminēto likmi, tika ņemtas vērā banku procentu likmes un vidējās aizņēmumu likmes flotes kredītiem.

(117) Attiecībā uz ieguldītā kapitāla atdeves likmi Itālija iesniedza Komisijai likmes, kas pieņemtas no 2002. līdz 2003. gadam, bet nevarēja nodrošināt šīs likmes 2004.–2008. gadam.

Gads	Adriatica	Saremar	Toremar	Siremar	Caremar
2002	1,80 %	5,80 %	6,10 %	3,90 %	5,70 %
2003	1,70 %	12,20 %	6,80 %	3,40 %	6,00 %

(118) Itālija no 2004. gada iesniedza Komisijai arī *Tirrenia* grāmatvedības pārskatus par katru līniju, lai noteiktu izmaksas, kas tai radušās, apkalpojot valsts/starptautiskās līnijas, kuras iepriekš apkalpoja *Adriatica*. Tomēr tika uzsvērts, ka šīs vērtības būtu jāuzskata tikai par katras pozīcijas faktisko izmaksu aplēsi, ņemot vērā to, ka konkrētus izmaksu elementus nevarēja sadalīt pa līnijām.

(119) Pamatojoties uz šo informāciju, *Tirrenia* rezultāti (EUR) starptautiskajās līnijās, ko iepriekš apkalpoja *Adriatica*, bija šādi:

Gads	Ankona/Durresi	Ankona/Bara	Bari/Durresi	Ankona/Spalato
2004	- 3 267 000	- 653 000	4 041 000	- 3 021 000
2005	NA	NA	3 701 256	- 4 249 739
2006	NA	NA	5 503 024	- 145 514
2007	NA	NA	7 119 285	NA
2008	NA	NA	4 308 702	NA

2.2.5. *Investīcijas, kas paredzētas piecgades plānos, un uzņēmējdarbības plāns*

(120) Papildus tam, ka bija jānorāda apkalpojamās līnijas un nepieciešamais biežums, piecgadu plānos bija arī norādīti ieguldījumi, ko saņēmēji bija iecerējuši veikt attiecīgajā periodā, lai garantētu pakalpojumu sniegšanu attiecīgajās līnijās. Izmeklēšanas laikā Komisija jo īpaši centās pārliecināties, kādā veidā gada subsīdijas aprēķina nolūkā tika iegrāmatotas iegādes izmaksas un kuģu amortizācija.

(121) Komisija grasījās pārbaudīt, vai papildu ieguldījumi, kas bija plānoti bijušās *Tirrenia* grupas reģionālajām sabiedrībām saskaņā ar uzņēmējdarbības plānu, ko *Tirrenia* pieņēma 1999. gada martā par laika posmu no 1999. līdz 2002. gadam, ietvēra jebkādu atbalsta elementu. Uzņēmējdarbības plāna galvenie mērķi bija šādi:

a) dot sabiedrībām iespēju tikt galā ar mainītajiem nosacījumiem, kas radušies sakarā ar Itālijas kabotāžas tirgus liberalizāciju (1999. gada 1. janvāris), un sagatavot tās ar valsti noslēgto sākotnējo līgumu termiņa beigām 2008. gadā;

b) samazināt izmaksas par pakalpojumiem, kas sniegti saskaņā ar iepriekšminētajiem sākotnējiem līgumiem;

c) atbalstīt grupas attīstību un pēc iespējas labāk izmantot pieejamos resursus;

d) radīt uzņēmumu privatizācijas nosacījumus.

(122) Uzņēmējdarbības plānā bija iekļautas izmaiņas nepieciešamajos ieguldījumos pakalpojumos, uz kuriem attiecas sākotnējie līgumi un kurus paredzēts izmantot veco kuģu ekspluatācijas pārtraukšanai, citu kuģu nodošanai grupā un jauniem ieguldījumiem kopumā 700 miljardu ITL apmērā (aptuveni 361,5 miljoni EUR) ([29]).

2.3. **Atvieglots fiskālais režīms**

(123) Ar 1995. gada 26. oktobra Dekrētu Nr. 504 tika noteikts atvieglots fiskālais režīms minerāleļļām, ko izmanto kā degvielu navigācijā. Saskaņā ar minētā dekrēta 63. panta 3. punktu akcīzes nodokļa samazināšanu piemēroja ziežeļļām, ko izmanto uz klāja.

(124) Lēmumā par procedūras sākšanu Komisija pauda šaubas par to, kā šis fiskālais atvieglojums tiek piemērots kuģiem, kas atrodas Itālijas ostās, lai veiktu tehnisko apkopi. Komisija gribēja pārliecināties, ka minētajam pasākumam nebūs diskriminējošas ietekmes attiecībā pret citiem jūrniecības uzņēmējiem, kuru kuģi atrastos tādā pašā situācijā.

3. **IEINTERESĒTO PERSONU PIEZĪMES**

3.1. **Piezīmes pirms 2005. gada lēmuma pieņemšanas**

3.1.1. *Tirrenia grupas sabiedrību piezīmes*

(125) Ar 1999. gada 22. novembra vēstuli *Tirrenia* grupas sabiedrības iesniedza savas piezīmes par lēmumu par procedūras sākšanu. Pirmkārt, uzņēmumi apstrīdēja jauno atbalsta kvalifikāciju kompensācijai, kas izmaksāta saskaņā ar sākotnējiem līgumiem, un tādējādi lēmuma par formālās izmeklēšanas procedūras uzsākšanu leģitimitāti. Ieinteresētās puses jo īpaši apgalvoja, ka Komisija jau sen bijusi informēta par sabiedrisko pakalpojumu kompensācijas režīma pastāvēšanu un ka tā nekad nebija pret to iebildusi. Tās arī apgalvoja, ka valsts sabiedrībām izmaksātās gada kompensācijas summa bija stingri proporcionāla sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību papildu neto izmaksām. Tāpēc tika uzskatīts, ka attiecībā pret pārējiem tirgū esošajiem uzņēmējiem tāds maksājums neveidoja konkurences šķērsli.

(126) Vienlaikus *Tirrenia, Adriatica, Caremar, Saremar, Siremar* un *Toremar* iesniedza Vispārējā tiesā prasību atcelt tiesību aktu saskaņā ar LESD 263. panta 4. punktu (sk. arī 5. apsvērumu).

3.1.2. *Privāto uzņēmēju piezīmes*

(127) Komisija saņēma piezīmes no vairākiem privātiem uzņēmējiem, kuri konkurē vairākās līnijās, ko apkalpo *Caremar, Saremar* un *Toremar*. Tās var apkopot, kā norādīts tālāk.

a) *Tirrenia* grupas uzņēmumi īstenoja agresīvu tirdzniecības politiku līnijās, kurās galvenā uzmanība tika pievērsta konkurencei ar privātajiem uzņēmējiem, izmantojot braucienus par dempinga cenām, atlaides un atlikto maksājumu sistēmas, un vienīgais saprātīgais pamatojums bija tas, ka tie saņēma valsts finansējumu;

([29]) Pārrēķina koeficients: 1 EUR = 1 936,27 ITL.

b) sabiedrisko pakalpojumu saistībām trūka pārredzamības, un *Tirrenia* grupas sabiedrību spēja mainīt šādu saistību apjomu, jo īpaši attiecībā uz apkalpotajām līnijām un īpašajiem grafikiem un biežumiem, būtu jāuzskata par pretēju sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību būtībai;

c) ņemot vērā pakalpojumus, ko dažās *Tirrenia* grupas kompāniju apkalpotajās līnijās sniedza privātie uzņēmēji, vajadzība sniegt sabiedriskos pakalpojumus šķita ļoti apstrīdama,

d) finansēšanas kārtība ieguldījumiem, kas veikti kopš 1995. gada vai paredzēti uzņēmējdarbības plānā, ietvēra atbalsta elementus, tostarp attiecībā uz izdevīgāku piekļuvi privātajam finansējumam, ko izmantoja *Tirrenia* grupas sabiedrības;

e) *Tirrenia* grupas sabiedrības guva labumu no atvieglota fiskālā režīma par minerāleļļām, ko to kuģi patērēja, iebraucot Itālijas ostās.

3.2. **Piezīmes pēc 2005. gada lēmuma atcelšanas**

(128) Pēc tam, kad Vispārējā tiesa atcēla 2005. gada lēmumu, Komisija aicināja ieinteresētās personas iesniegt piezīmes par iepriekš minēto atcelšanu un tās sekām (skatīt arī 1.3. iedaļu).

(129) Komisija saņēma piezīmes tikai no tiem saņēmējiem, kuri guva labumu no pasākumiem, uz kuriem attiecās izmeklēšana. Pēdējā norādīja, ka Komisijai ir jāņem vērā visi būtiskie faktiskie un tiesiskie elementi, ieskaitot papildu pamatojumu, ko prasītājas iesniedza saistībā ar Tiesas procesu, un tādējādi jāsecina, ka attiecīgie pasākumi:

a) neveido atbalstu vai

b) ir pastāvošs atbalsts, ciktāl jūras sabiedrisko pakalpojumu režīms Itālijā i) pastāvēja pirms EK līguma stāšanās spēkā, ii) bija pakļauts Eiropas Komisijas netiešai vai nepārprotamai atļaujai ([30]) un iii) jebkurā gadījumā pastāvēja pirms Jūras kabotāžas regulas stāšanās spēkā.

4. **ITĀLIJAS IESTĀŽU PIEZĪMES**

4.1. **Piezīmes pirms 2005. gada lēmuma pieņemšanas**

4.1.1. *Subsīdijas, kas piešķirtas sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību izpildei*

(130) Ar 1999. gada 29. septembra vēstuli Itālijas iestādes iesniedza savas piezīmes par lēmumu sākt formālu izmeklēšanas procedūru. Tās uzskata, ka Jūras kabotāžas regulas 4. pants ļāva sākotnējiem līgumiem, kas noslēgti ar katru *Tirrenia* grupas sabiedrību, pilnībā palikt spēkā līdz to termiņa beigām 2008. gada beigās. Līdz ar to, pieņemot lēmumu par procedūras uzsākšanu, nevar apšaubīt sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību sistēmu, kas izriet no sākotnējiem līgumiem.

(131) Itālijas iestādes apstrīdēja arī jaunā atbalsta kvalifikāciju LESD 108. panta 3. punkta nozīmē un to, ka šāds atbalsts varēja ietekmēt tirdzniecību starp dalībvalstīm, pirms Itālijas tirgus 1999. gada 1. janvārī tika atvērts kabotāžai.

(132) Papildus šīm vispārīgajām piezīmēm Itālijas iestādes uzsvēra, ka privāto uzņēmumu klātbūtne *Tirrenia* grupas sabiedrību apkalpotajās līnijās bieži bija nesens un ierobežots fenomens, kas bija ierobežots ar nelielu skaitu līniju un koncentrējās uz vasaras sezonu. Turklāt gada kompensācijas aprēķina metode, kurā no ziemas periodā uzkrātajiem zaudējumiem atskaita vasaras periodā gūtos ieņēmumus, arī ierobežoja kompensācijas apjomu līdz nepieciešamajam minimumam.

(133) Līdz ar to Itālijas iestādes uzskata, ka kompensācija bija nepieciešama un stingri samērīga attiecībā uz sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistībām, kuru definīcija ir dalībvalsts ziņā.

([30]) Itālijas iestādes apgalvoja, ka Komisija ir informēta par *Tirrenia* grupas sabiedrībām piešķirtajām subsīdijām jau ilgi pirms formālās izmeklēšanas procedūras sākšanas. Turklāt 1992. gadā Komisija administratīvajos nolūkos pārklasificēja lietu, piešķirot tai numuru E 5/1992. Līdz 1995. gadam visa sarakste starp Komisiju un Itāliju attiecās uz lietu ar E numuru. 1995. gadā Komisija atsaucās uz NN numuru.

(134) Attiecībā uz to, ka *Adriatica* ir pārkāpusi konkurences noteikumus par savienojumu starp Itāliju un Grieķiju, Itālijas iestādes uzsvēra, ka Komisijas lēmums par pārkāpumu tajā laikā nebija galīgs. Tās uzstāja, ka abas procedūras ir stingri neatkarīgas viena no otras, ka atbalsts nekādā gadījumā nav izmantots pret konkurenci vērstas rīcības finansēšanai, ka tas nav saderīgs ar papildu sankcijām un ka, lai to atgūtu, tiks apdraudēts gan *Adriatica*, gan vispārējais privatizācijas process.

4.1.2. *Ieguldījumi, kas paredzēti uzņēmējdarbības plānā*

(135) Itālijas iestādes pasvītroja, ka uzņēmējdarbības plānā paredzēto ieguldījumu mērķis ir samazināt pakalpojuma izmaksas, vienlaikus saglabājot augstu kvalitātes līmeni. Tās arī apgalvoja, ka plānoto ieguldījumu finansēšanas metodes neietver atbalsta elementus, jo minētie ieguldījumi daļēji tiktu finansēti no uzņēmumu pašu resursiem un daļēji ar banku aizdevumiem, par kuriem panākta vienošanās parastos tirgus apstākļos.

4.1.3. *Atvieglots fiskālais režīms*

(136) Itālijas iestādes sniedza sīku informāciju par tiesisko regulējumu, kas reglamentē nodokļu režīmu minerāleļļām, kuras izmanto kā degvielu navigācijā. Komisijai sniegtā informācija liecināja, ka ar 1996. gada 2. marta vispārīgo lēmumu, kas pieņemts saskaņā ar Dekrētlikumu Nr. 504/1995, dekrētlikumā paredzētais atvieglotais fiskālais režīms tika attiecināts arī uz degvielu un smērvielām, ko izmanto jebkurš kuģis, kurš atrodas ostā, lai veiktu apkopes darbības.

(137) Vienlaikus, kā minēts 5. apsvērumā, Itālija iesniedza Tiesā apelācijas sūdzību par lēmumu uzsākt procedūru attiecībā uz daļu, kas paredz, ka nelikumīga atbalsta piešķiršana tiek apturēta.

4.2. **Piezīmes pēc 2005. gada lēmuma atcelšanas**

(138) Komisija 2010. gada aprīlī lūdza Itālijas iestādes sniegt savas piezīmes par Vispārējās tiesas 2005. gada lēmuma atcelšanu un precizēt dažus aspektus attiecībā uz starptautiskajiem maršrutiem, ko ekspluatē *Adriatica* un *Saremar*. Komisija arī lūdza sniegt sīki izstrādātu aprakstu par kompensācijas mehānismu attiecīgo līniju darbībai, tostarp par visām turpmākajām izmaiņām, kas saistītas ar kompensācijas aprēķināšanas metodi un ieguldītā kapitāla atdevi.

(139) Itālijas iestādes atkārtoti uzsvēra, ka attiecīgie pasākumi ir kvalificējami kā pastāvošs atbalsts, kā jau norādīts un apliecināts formālās izmeklēšanas procedūras ietvaros. Tās apgalvoja, ka gan piešķiršanas kritērijus, gan kompensācijas aprēķināšanas līdzekļus par sabiedrisko pakalpojumu saistību izpildi reglamentēja Dekrēts 2081/1936, ko vēlāk atcēla ar Likumu 684/1974 un Dekrētu 2082/1936. Faktiski Dekrēta 2081/1936 2. pantā bija noteikti valsts intereses līnijas un 6. pantā bija noteikts, ka papildu izmaksas, kas sabiedrībām radušās attiecīgo līniju apkalpošanas dēļ, segs valsts saskaņā ar divdesmit gadu līgumiem.

(140) Itālijas iestādes apgalvoja, ka turpmākie grozījumi tiesiskajā regulējumā, kas reglamentē jūras sabiedrisko pakalpojumu režīmu, ir tikai nostiprinājuši atbalsta saņēmējiem uzticētās sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības, no vienas puses, un atjauninājuši kompensācijas aprēķināšanas mehānismus, lai ierobežotu valsts ieguldījumu, no otras puses.

(141) Patiesībā Itālijas iestādes uzsvēra, ka Likums 856/1986 ieviesa ikgadējo līdzsvara subsīdiju kā starpību starp ieņēmumiem un izmaksām, kas radušās pakalpojuma sniegšanas laikā, pamatojoties uz objektīviem parametriem, nevis vēsturiskām izmaksām, un ietverot saprātīgu peļņas normu. Itālijas iestādes secināja, ka šī inovācija tiesiskajā regulējumā ir īpaši svarīga, jo tā sabiedrībām nodrošina efektīvus stimulus.

(142) Saskaņā ar Itālijas iestāžu sniegto informāciju tādi paši apsvērumi būtu piemērojami attiecībā uz kompensāciju reģionālajām sabiedrībām. Jo īpaši Itālijas iestādes apstiprināja, ka sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības ir ieviestas ar Likumu 34/1953, nosakot šādus četrus subsidētos sektorus:

a) Toskānas arhipelāgs (*Toremar*);

b) Neapoles rajons un Pontijas salas (*Caremar*);

c) Eolijas salas (*Siremar*),

d) Egadu salas, Peladžiju salas, Ustika un Pantellerija (*Siremar*).

(143) Savienojumus ar mazajām Sardīnijas salām un Korsiku, iespējams, apkalpoja *Tirrenia* saskaņā ar Ministrijas 1937. gada 5. janvāra dekrētu, ar kuru trešajā satiksmes nozarē valsts intereses līnijās tika izveidoti savienojumi ar Madalēnu, Palau, Bonifačo, Karloforti, Kalasetu un Portovesmi. Tie faktiski bija savienojumi, ko izveidoja *Saremar* 1988. gadā, atdaloties no *Tirrenia*.

(144) Itālijas iestādes arī uzsvēra, ka tajā pašā dekrētā bija iekļauti *Adriatica* savienojumi ar Grieķiju, Albāniju un Tremiti salām valsts intereses līnijām IV sektorā (skatīt 59. apsvērumu).

(145) Pamatojoties uz to, Itālijas iestādes secināja, ka pastāv pietiekami daudz nepārtrauktības starp sabiedrisko pakalpojumu režīmu, uz ko attiecas 2005. gada lēmums, un vēsturiskajiem reglamentējošajiem noteikumiem attiecībā uz jūras savienojumiem ar salām. Ņemot vērā iepriekš minēto, Itālijas iestādes uzskatīja, ka sabiedrisko pakalpojumu režīms ir stājies spēkā pirms EK līguma stāšanās spēkā un Jūras kabotāžas regulas stāšanās spēkā.

5. **NOVĒRTĒJUMS**

5.1. **Kompensācija par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu**

5.1.1. *Valsts atbalsta pastāvēšana*

(146) Saskaņā ar LESD 107. panta 1. punktu "ar iekšējo tirgu nav saderīgs nekāds atbalsts, ko piešķir dalībvalstis vai ko jebkādā citā veidā piešķir no valsts līdzekļiem un kas rada vai draud radīt konkurences izkropļojumus, dodot priekšroku konkrētiem uzņēmumiem vai konkrētu preču ražošanai, ciktāl tāds atbalsts iespaido tirdzniecību starp dalībvalstīm".

(147) LESD 107. panta 1. punktā noteiktie kritēriji ir kumulatīvi. Tāpēc, lai konstatētu, vai paziņotie pasākumi veido valsts atbalstu LESD 107. panta 1. punkta nozīmē, ir jāizpilda visi iepriekš minētie nosacījumi. Proti:

a) finansiālais atbalsts jāpiešķir dalībvalstij vai no valsts līdzekļiem;

b) finansiālais atbalsts jāpiešķir atsevišķiem uzņēmumiem vai atsevišķu preču ražošanai;

c) finansiālajam atbalstam jārada konkurences izkropļojumi vai jārada šādi draudi;

d) ietekmē dalībvalstu tirdzniecības sakarus.

(148) *Valsts līdzekļi.* Ir acīm redzams, ka konkrētās subsīdijas ir piešķīrusi valsts un no valsts resursiem.

(149) *Ekonomiskās priekšrocības.* Lai secinātu, vai kompensācija par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu ir priekšrocība LESD 107. panta nozīmē, Tiesa spriedumā *Altmark* ([31]) lietā noteica šādus kritērijus:

1) saņēmējam uzņēmumam ir jābūt faktiski uzticētām sabiedrisko pakalpojumu saistībām, un šīm saistībām jābūt skaidri definētām ("pirmais *Altmark* kritērijs");

2) kompensācijas aprēķināšanas parametriem jābūt iepriekš objektīvi un pārredzami noteiktiem ("otrais *Altmark* kritērijs");

3) kompensācija nedrīkst pārsniegt summu, kas vajadzīga, lai pilnībā vai daļēji segtu izmaksas, kuras radušās, pildot sabiedrisko pakalpojumu saistības, ņemot vērā attiecīgos ieņēmumus un saprātīgu peļņu, kas gūta, pildot šīs saistības ("trešais *Altmark* kritērijs");

4) ja uzņēmums, kuram ir jāveic sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākumi netiek atlasīts saskaņā ar valsts iepirkuma procedūru, kuras rezultātā būtu iespēja izvēlēties konkursa dalībnieku, kas spēj sniegt minētos pakalpojumus sabiedrībai par vismazāko cenu, tad vajadzīgās kompensācijas līmenis jānosaka, pamatojoties uz tādu izdevumu analīzi, kuri šo pienākumu izpildes laikā būtu radušies labi vadītam un pienācīgi ar sabiedrisko pakalpojumu prasībām atbilstošiem transportlīdzekļiem apgādātam uzņēmumam, ņemot vērā attiecīgos ieņēmumus un saprātīgu peļņu par šo pienākumu izpildi ("ceturtais *Altmark* kritērijs").

([31]) 2003. gada 24. jūlija spriedums lietā *Altmark Trans* un *Regierungspräsidium Magdeburg*, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415.

(150) Ceturto *Altmark* kritēriju uzskata par izpildītu, ja kompensācijas saņēmēji ir izraudzīti konkursa procedūrā, kas ļauj izvēlēties pretendentu, kas spēj sniegt pakalpojumus par viszemākajām izmaksām, vai, ja tā nav, tad kompensācija ir aprēķināta, pamatojoties uz efektīva uzņēmuma izmaksām.

(151) Šajā gadījumā atbalsta saņēmēji nav izraudzīti valsts iepirkuma procedūrā. Tāpat Itālija nav pierādījusi, ka kompensācijas līmenis ir noteikts, izmantojot par pamatu vidēja uzņēmuma, kas ir pareizi pārvaldīts un atbilstoši ekipēts, lai varētu izpildīt izvirzītās sabiedriskā pakalpojuma prasības, izmaksu, kas radušās saistībā ar šo pienākumu izpildi, analīzi, ņemot vērā ar to saistītos ieņēmumus, kā arī par šo saistību izpildi gūtu saprātīgu peļņu.

(152) Tā kā *Altmark* kritēriji ir kumulatīvi, ceturtā kritērija neizpilde ir pietiekama, lai konstatētu, ka bijušās *Tirrenia* grupas reģionālajām sabiedrībām ir piešķirta ekonomiska priekšrocība.

(153) *Selektivitāte*. Attiecīgās subsīdijas ir selektīvas, un tās ir vērstas uz konkrētiem uzņēmumiem, kas sniedz jūras transporta pakalpojumus.

(154) *Konkurences kropļojumi un ietekme uz tirdzniecību*. Ja dalībvalsts piešķirtais atbalsts pastiprina uzņēmuma pozīciju salīdzinājumā ar citiem uzņēmumiem, kuri konkurē Savienības tirdzniecībā, uzskatāms, ka šos uzņēmumus ir ietekmējis atbalsts. Pietiek ar to, ka atbalsta saņēmējs konkurē ar citiem uzņēmumiem tirgos, kuri ir atvērti konkurencei. Šajā gadījumā saņēmēji konkurē ar citiem uzņēmumiem, kas sniedz jūras transporta pakalpojumus Savienībā, jo īpaši pēc Padomes Regulas (EEK) Nr. 4055/86 ([32]) stāšanās spēkā un Jūras kabotāžas regulas stāšanās spēkā, attiecīgi liberalizējot starptautisko jūras transporta un jūras kabotāžas tirgu. Tāpēc pārbaudāmā valsts kompensācija var ietekmēt Savienības tirdzniecību un izkropļot konkurenci iekšējā tirgū.

(155) Pamatojoties uz iepriekš minēto, Komisija uzskata, ka kompensācija, ko Itālijas iestādes samaksājušas *Tirrenia* grupas reģionālajām sabiedrībām par kabotāžas un starptautisko savienojumu apkalpošanu laikposmā no 1992. līdz 2008. gadam, ir valsts atbalsts LESD 107. panta 1. punkta nozīmē.

5.1.2. *Attiecīgā atbalsta veids: pastāvošs vai jauns atbalsts*

(156) Konstatējot, ka kompensācija, ko Itālijas iestādes samaksājušas *Tirrenia* grupas reģionālajām sabiedrībām par kabotāžas un starptautisko savienojumu apkalpošanu laikposmā no 1992. līdz 2008. gadam, ir valsts atbalsts LESD 107. panta 1. punkta nozīmē, Komisijai jānovērtē, vai šis valsts atbalsts ir pastāvošs atbalsts vai jauns atbalsts.

(157) Šajā nolūkā ir jānošķir kabotāžas savienojumi no starptautiskiem savienojumiem.

5.1.2.1. Kabotāžas savienojumi

(158) Attiecībā uz kabotāžas savienojumu apkalpošanu Vispārējā tiesa 2009. gada spriedumā daļēji atcēla 2005. gada lēmumu, pamatojoties uz to, ka Komisija ir kļūdaini piemērojusi Jūras kabotāžas regulas 4. panta 3. punktu, kurā noteikts, ka "esošie sabiedrisko pakalpojumu līgumi var palikt spēkā līdz attiecīgā līguma termiņa beigām".

(159) 2009. gada spriedumā Vispārējā tiesa šo pantu interpretēja kā tipisku brīvības atņemšanas klauzulu ([33]) un secināja, ka kompensācija, kas ir "nepieciešama" ([34]) sabiedrisko pakalpojumu saistību finansēšanai, ir pastāvošs atbalsts saskaņā ar Jūras kabotāžas regulas 4. panta 3. punktu un ka uz to neattiecas saderības novērtējums.

([32]) Padomes Regula (EEK) Nr. 4055/86 (1986. gada 22. decembris), ar ko brīvas pakalpojumu sniegšanas principu piemēro jūras pārvadājumiem starp dalībvalstīm un starp dalībvalstīm un trešām valstīm (OV L 378, 31.12.1986., 1. lpp.).

([33]) T. i., klauzula, kas juridiskās stabilitātes dēļ izslēdz no jaunu noteikumu piemērošanas noteiktas pastāvīgas tiesiskās attiecības uz noteiktu laiku.

([34]) 2009. gada sprieduma 147.–148. punkts.

(160) Vispārējā tiesa atsaucās uz Tiesas 2005. gada 10. maija sprieduma lietā C-400/99 ([35]) 60.–66. punktu, kurā virspalāta norādīja, ka:

> "(..) Regulas Nr. 3577/92 4. pants, (..), tā 3. punktā nosaka, ka uz 1993. gada 1. janvāri esošie valsts pasūtījuma līgumi var palikt spēkā līdz tajā noteiktā termiņa beigām. Taču šāda veida līgumi pēc to dabas iekļauj finansiāla rakstura noteikumus, kas nepieciešami, lai nodrošinātu tajā paredzēto valsts pasūtījumu. Tiktāl, ciktāl Regulas Nr. 3577/92 4. panta 3. punkts paredz atstāt spēkā šos līgumus, neierobežojot šīs tiesību normas attiecināmību uz noteiktiem minēto līgumu aspektiem, uz finansiāla rakstura tiesību normām, kas nepieciešamas, lai nodrošinātu tajos paredzēto valsts pasūtījumu, attiecas minētā 4. panta 3. punkts. Tādējādi Komisija kļūdaini uzskata, ka šī tiesību norma atļauj tikai atstāt spēkā no šiem līgumiem izrietošās iespējamās ekskluzīvās vai īpašās tiesības. Turklāt apstrīdētajā lēmumā Komisija nepalika pie tik ierobežotas nostājas, jo tā tajā atzina, ka valsts pakalpojuma papildizmaksu robežās uz minēto līgumu finansēšanas mehānismiem attiecās Regulas Nr. 3577/92 4. panta 3. punkts (64. punkts)";

un ka

> "(..) iespējamais atbalsts, kas pārsniedz to, kas ir nepieciešams, lai nodrošinātu valsts pasūtījumu – minēto līgumu priekšmetu, nevar ietilpt Regulas Nr. 3577/92 4. panta 3. punkta piemērošanas jomā tieši tāpēc, ka šis atbalsts nav nepieciešams šādu līgumu sabalansēšanai un tādējādi to atstāšanai spēkā. Tādējādi, balstoties uz šo tiesību normu, šo atbalstu nevar uzskatīt par pastāvošu atbalstu (65. punkts)".

(161) Lai noteiktu, vai pasākums ir jauns vai pastāvošs atbalsts, pamatojoties uz Jūras kabotāžas regulas 4. panta 3. punktu, Komisijai ir jāinterpretē atbalsta apjoms, kas ir "nepieciešams, lai segtu sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības, kas noteiktas 1993. gada 1. janvāra sabiedrisko pakalpojumu līgumos" iepriekšminētā sprieduma nozīmē. Komisija saprot, ka šādas nepieciešamības pārbaudes tvērumam jābūt plašākam nekā samērīguma testam, ko Komisija veic, novērtējot atbalsta pasākuma saderību saskaņā ar LESD 106. panta 2. punktu. Ja abiem testiem būtu tāda pati darbības joma, jaunu atbalstu, kas neatbilst Jūras kabotāžas regulas 4. panta 3. punktam, nevarētu atzīt par saderīgu ar iekšējo tirgu, pamatojoties uz LESD 106. panta 2. punktu, jo tas automātiski nebūtu proporcionāls minētā noteikuma nozīmē. Tāpēc Komisija uzskata, ka attiecībā uz pastāvošu atbalstu jebkurš atbalsts, kas "bija nepieciešams, lai segtu sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības, kas bija noteiktas 1993. gada 1. janvāra sabiedrisko pakalpojumu līgumos", Tiesa šajā jēdzienā iekļāva visas kompensācijas, kas tieši saistītas ar sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistībām, kuras paredzētas valsts līgumā. Šāds tiešs savienojums pastāv, piemēram, ja līgumā ir noteikta kompensācijas summa vai tās aprēķināšanas metodika, vai jebkurā gadījumā, kad ir skaidrs, ka sabiedrisko pakalpojumu līgums nebūtu noslēgts bez kompensācijas.

(162) Tāpēc Komisija par jaunu atbalstu uzskatīs tikai kompensāciju par kabotāžas savienojumu apkalpošanu, kam nav juridiska pamata publiskajos līgumos, kas pastāv Jūras kabotāžas regulas spēkā stāšanās dienā.

(163) Šajā gadījumā sākotnējo līgumu termiņš beizdžas 1991. gada jūlijā, pirms stājās spēkā Jūras kabotāžas regula, un bija tieša saikne starp kompensāciju un tajā paredzētajām sabiedrisko pakalpojumu saistībām.

(164) Sākotnējos līgumos noteiktās ikgadējās subsīdijas mērķis bija dot iespēju reģionālajām sabiedrībām segt zaudējumus, kas radušies to darbības izmaksu un ieņēmumu trūkuma dēļ. Kā minēts 103. apsvērumā, izmaksu elementi, kas attiecas uz kompensāciju, kā izklāstīts sākotnējo līgumu 5. pantā, bija šādi: iegādes, reklāmas un izmitināšanas izmaksas, iekraušanas, izkraušanas un manevrēšanas izmaksas, krasta administratīvā personāla izmaksas, kuģu uzturēšanas izmaksas, administratīvās izmaksas, apdrošināšanas izmaksas, īres un nomas izmaksas, degvielas, nodokļu un amortizācijas izmaksas. Visi šie izmaksu elementi attiecās uz sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu, un tos definēja valsts iestādes, neatstājot sabiedrībām rīcības brīvību.

(165) Turklāt sākotnējie līgumi, kas noslēgti starp Itālijas valsti un katru no piecām reģionālajām sabiedrībām, bija identiskas sākotnējam līgumam, kas noslēgts starp Itāliju un Tirēnu (sk. 94. apsvērumu), un tajās tika ņemti vērā tie paši izmaksu elementi. Savā 2001. gada lēmumā par Tirrenia Komisija atzina, ka šie izmaksu elementi bija noteikti nepieciešami sabiedrisko pakalpojumu sniegšanai, jo tie atspoguļoja fiksētās un mainīgās izmaksas, kas bija tieši saistītas ar pakalpojumu sniegšanu, kurus valsts iestādes kvalificēja kā vispārējas nozīmes pakalpojumus un uz

([35]) 2005. gada 10. maija spriedums lietā Itālijas Republika/Eiropas Kopienu Komisija, C-400/99, ECLI:EU:C:2005:275.

kuriem attiecīgi attiecās sākotnējie līgumi ([36]). Īpaši attiecībā uz kuģu nolietojumu Komisija uzskatīja, ka to var uzskatīt par nepieciešamu šo pakalpojumu sniegšanai tiktāl, ciktāl attiecīgie kuģi tiek izmantoti vienīgi tiem pakalpojumiem, uz kuriem attiecas sākotnējie līgumi ([37]). Iepriekš minētie apsvērumi *mutatis mutandis* attiecas uz reģionālajām sabiedrībām.

(166) Ņemot vērā tiešo saikni starp kompensāciju un to kabotāžas līniju apkalpošanu, kuras saskaņā ar sākotnējām konvencijām apkalpo reģionālās sabiedrības, Komisija secina, ka minētā kompensācija bija vajadzīga, lai segtu papildu izmaksas par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistībām, kas paredzētas sākotnējos līgumos

(167) Iepriekš minētais secinājums nemainītos, pat ja Komisija būtu aicināta pārbaudīt, vai ikgadēja kompensācija, kas izmaksāta reģionālajām sabiedrībām, ir valsts pakalpojuma sniegšanai nepieciešamais minimums. Analīze par i) kompensācijas aprēķināšanas mehānismu, ii) uzņēmuma ieņēmumiem un iii) papildu izmaksām, kas radušās kabotāžas savienojumu nodrošināšanai saskaņā ar sākotnējiem līgumiem, liecina, ka kompensācijas, kas šīm sabiedrībām izmaksātas saskaņā ar sākotnējiem līgumiem, bija stingri proporcionālas papildu izmaksām, kas saistītas ar sabiedrisko pakalpojumu uzdevumu, kurš uzticēts saņēmējiem.

(168) Pirmkārt, ikgadējās kompensācijas apjoms tika aprēķināts, ņemot vērā darbības peļņu, ko katra reģionālā sabiedrība reģistrējusi līnijās, uz kurām attiecas sākotnējie līgumi, un kas tika atskaitīta no zaudējumiem, kas uzkrāti līnijās kopumā (sākotnējo līgumu 3. pants). Šī aprēķina metode, kas paredzēja peļņu, kas gūta tūrisma sezonā, lai samazinātu zaudējumus, kas uzkrāti visas sezonas laikā, bija paredzēta, lai ierobežotu valsts sabiedrībām izmaksāto subsīdiju apjomu, tādējādi gada kompensācijas apmērs kopumā bija mazāks nekā tad, ja uzkrātos zaudējumus vienkārši apvienotu pa līnijām.

(169) Otrkārt, sabiedrības ieņēmumi bija pakļauti dubultai tarifu saiknei, ko, no vienas puses, raksturo atviegloti tarifi dažām sociālajām kategorijām, un, no otras, pienākums saņemt valsts iestāžu atļauju par jebkuru tarifu grozījumu. No Itālijas iestāžu nosūtītās informācijas tik tiešām izrietēja, ka reģionālās sabiedrības nevarēja brīvi koriģēt savus tarifus, jo īpaši attiecībā uz darbības izmaksu attīstību ([38]). Komisija 2001. gada lēmumā jau atzina, ka šis dubultais ierobežojums, kas ievērojami samazināja sabiedrības ienākumus un ietekmēja gada kompensāciju, nav uzskatāms par agresīvu tirdzniecības politiku, kam raksturīga esamērīgi augstu cenu noteikšana.

(170) Treškārt, Itālijas iestādes sniedza Komisijai informāciju par izmaksām, kas reģionālajām sabiedrībām radušās laikā no 1992. līdz 2008. gadam sabiedrisko pakalpojumu līniju apkalpošanā. Proti, attiecībā uz sabiedriskā pakalpojuma sniegšanu 1992.–2008. gadā Itālija sniedza:

— kopējās izmaksas, pamatdarbības ieņēmumi un ienākums no ieguldītā kapitāla, ko reģistrējušas visas reģionālās sabiedrības ([39])laikposmā no 1992. līdz 2008. gadam, un attiecīgā gada subsīdijas summa,

— i) pārskatus pa līnijām katrai sabiedrībai par laikposmu no 1992. līdz 2001. gadam un no 2004. līdz 2008. gadam,

— ieguldītā kapitāla atdeves likme, kas piešķirta *Adriatica* 1999.–2003. gadam, *Saremar* 1998. gadam un 2000.-2003. gadam, un *Toremar*, *Siremar* un *Caremar* 1998.–2003. gadam (no 1,6 % līdz 12,2 %).

(171) Iesniegtie dati (skatīt tabulas 115. apsvērumā) liecina, ka izmaksas laikposmā no 2002. līdz 2008. gadam lielākoties bija zemākas par vidējām izmaksām, kas radās, apkalpojot līnijas 2005. gada lēmumā (1992.–2001. gads) novērtētajā pārskata periodā.

([36]) Skatīt 2001. gada lēmuma 33. apsvērumu.

([37]) Turpat.

([38]) Saskaņā ar Likuma 856/1986 12. pantu valsts noteica pasažieru un kravas pārvadājumu tarifus katru gadu. Attiecīgās sabiedrības varētu ierosināt valstij cenu izmaiņas, ko tās uzskata par vajadzīgām. Par šiem priekšlikumiem notika starpministriju apspriešanās.

([39]) Attiecībā uz *Adriatica* laikposmā no 2004. līdz 2008. gadam (kad sabiedrību pārņēma *Tirrenia*) Itālijas iestādes nodrošināja *Tirrenia* (agrākās *Adriatica* līnijas) reģistrētās kopējās izmaksas un darbības ieņēmumus.

(172) Attiecībā uz ieguldītā kapitāla atdevi, dažādie ieguldītā kapitāla elementi bija sīki izklāstīti sākotnējos līgumos, un atdeves likmes tika noteiktas, atsaucoties uz tirgus likmēm, lai atspoguļotu katra elementa pienācīgu atdevi. Neraugoties uz to, ka nav datu par ieguldītā kapitāla atdeves normu, kas tika piešķirta sabiedrībām laikposmā no 2004. līdz 2008. gadam, Komisija norāda, ka, izņemot dažus gadījumus, ieguldītā kapitāla atdeves līmenis laikposmā no 2001. līdz 2003. gadam ir pastāvīgi samazinājies (sk. 106. un 117. apsvērumu). Šī tendence apvienojumā ar ieguldītā kapitāla peļņas absolūto summu vispārējo stabilitāti 2001.–2008. gada periodā (sk. 105. un 115. apsvērumu tabulas) ([40]) ļauj pamatoti pieņemt, ka kompensācijas, kas tika izmaksātas sabiedrībām par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību izpildi, bija proporcionālas visu sākotnējo līgumu darbības laiku. Ņemot vērā iepriekš minēto, Komisija 2005. gada lēmumā saglabā novērtējumu, ka peļņa saņēmējiem tika noteikta saprātīgā līmenī.

(173) Ņemot vērā tiešo saikni starp izmaksāto kompensāciju un sabiedrisko pakalpojumu saistībām, kas paredzētas sākotnējās konvencijās, un, *ad abundantiam*, kompensācijas samērīgumu, Komisija secina, ka kompensācija, kas piešķirta par kabotāžas savienojumiem līdz 2008. gadam, ir pastāvošs atbalsts saskaņā ar Jūras kabotāžas regulas 4. panta 3. punktu.

(174) Tā kā kompensācija par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību izpildi kabotāžas savienojumos ir pastāvošs atbalsts un Vispārējā tiesa pilnībā atcēla 2005. gada lēmumu, tostarp tajā ietvertos nosacījumus par kabotāžas savienojumu apkalpošanu, ko veic *Caremar*, Komisijai nav sīkāk jānovērtē, vai saņēmējs ir ievērojis šos nosacījumus, īstenojot 2005. gada lēmumu, un vai tie vispār bija nepieciešami. Kompensācija par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību izpildi kabotāžas savienojumos ir pastāvošs atbalsts, bet tas vairs nav spēkā. Tāpēc Komisijai nav jēgas piedāvāt Itālijai piemērotus pasākumus saskaņā ar LESD 108. panta 1. punktu, jo šādi pasākumi varētu tikai grozīt atbalsta pasākumu nākotnē. No tā izriet, ka Komisijai nav jēgas pārbaudīt šāda esoša atbalsta saderību, kas vairs nav spēkā.

5.1.2.2. Starptautiskie savienojumi

(175) Transporta pakalpojumu sniegšana starptautiskajos jūras savienojumos ietilpst Regulas (EEK) Nr. 4055/86 darbības jomā, kurā nav nevienas iepriekš noteiktas klauzulas, kas būtu līdzīga Jūras kabotāžas regulas 4. panta 3. punktam.

(176) Saskaņā ar Padomes Regulas (ES) 2015/1589 ([41]) ("jaunā procedūras regula") 1. panta 1. punkta b) apakšpunktu pastāvošais atbalsts ir "(..), viss atbalsts, kas pastāvēja pirms LESD stāšanās spēkā attiecīgajās dalībvalstīs, tas ir, atbalsta shēmas un individuāls atbalsts, kas tika ieviests pirms LESD stāšanās spēkā attiecīgajās dalībvalstīs un joprojām ir piemērojams pēc tam".

(177) Komisijas Regulas (EK) Nr. 794/2004 ([42]) ("Īstenošanas regula") 4. panta 1. punktā pastāvoša atbalsta izmaiņas ir definētas kā "jebkādas pārmaiņas, izņemot pilnībā formāla vai administratīva rakstura izmaiņas, kas nevar ietekmēt novērtējumu par atbalsta pasākuma saderību ar kopējo tirgu. Tomēr esošas atbalsta shēmas sākotnējā budžeta palielinājumu par summu līdz 20 % apmērā neuzskata par esoša atbalsta izmaiņām".

([40]) 2001. un 2008. gadā ieguldītā kapitāla absolūtā atdeve bija šāda: Saremar – 555 500 EUR 2001. gadā un 855 000 EUR 2008. gadā; Toremar – 1 566 700 EUR 2001. gadā un 1 699 000 EUR 2008. gadā; Siremar – 2 194 000 EUR 2001. gadā un 2 060 000 EUR 2008. gadā; Caremar – 1 739 700 EUR 2001. gadā un 1 874 000 EUR 2008. gadā. Attiecībā uz Adriatica dati ir pieejami tikai līdz 2004. gadam, pirms Tirrenia tos ir ieguvusi.

([41]) Padomes Regula (ES) 2015/1589 (2015. gada 13. jūlijs), ar ko nosaka sīki izstrādātus noteikumus Līguma par Eiropas Savienības darbību 108. panta piemērošanai (OV L 248, 24.9.2015., 9. lpp.), ar kuru no 2015. gada 14. oktobra aizstāj Procedūras regulu.

([42]) Komisijas Regula (EK) Nr. 794/2004 (2004. gada 21. aprīlis), ar ko īsteno Padomes Regulu (EK) Nr. 659/1999, ar kuru nosaka sīki izstrādātus noteikumus EK Līguma 93. panta piemērošanai (OV L 140, 30.4.2004., 1. lpp.), kurā grozījumi izdarīti ar Regulu (ES) 2015/2282.

(178) Saskaņā ar iedibināto judikatūru ([43]) ne visas esošā atbalsta izmaiņas būtu jāuzskata par esošā atbalsta pārvēršanu jaunā atbalstā tikai tad, ja izmaiņas ietekmē sākotnējā atbalsta faktisko būtību, ka tas tiek pārveidots par jaunu atbalstu. Šis novērtējums jāveic, atsaucoties uz noteikumiem, kas reglamentē atbalstu, tā kārtību un ierobežojumus ([44]). Tomēr atbalsta pasākuma pagarināšana ir jauns atbalsts ([45]).

(179) Kā 2009. gada spriedumā atgādināja Vispārējā tiesa, izmaiņas neattiecas uz būtību, ja tās negroza tiesību aktus, ar kuriem tika noteikts atbalsts, attiecībā uz tās darbības priekšrocībām vai būtību, uz kuru attiecas priekšrocība ([46]).

Izmaiņas sabiedrisko pakalpojumu režīmā

(180) No piecām toreizējās *Tirrenia* grupas reģionālajām sabiedrībām tikai *Adriatica* un *Saremar* saskaņā ar sākotnējiem līgumiem apkalpoja starptautiskās līnijas.

(181) Komisijai jānovērtē, vai kompensācijas, kas piešķirtas šīm sabiedrībām par starptautisko jūras transporta pakalpojumu sniegšanu, ir jauns atbalsts vai pastāvošs atbalsts jaunās procedūras regulas 1. panta nozīmē. Šajā nolūkā Komisijai ir jāpārbauda, vai kopš Līguma stāšanās spēkā atbalsta pasākumu ir ietekmējušas būtiskas izmaiņas attiecībā uz priekšrocības veidu, mērķi, saņēmēju vai finansējuma avotu. Šīs izmaiņas būtu saistītas ar jaunu atbalstu.

(182) Komisija atzīmē, ka, finansējot sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības attiecībā uz starptautiskajiem savienojumiem, ir notikušas vairākas būtiskas izmaiņas vairākos aspektos, kā izklāstīts turpmāk.

a) Subjekti, kas saņem atbalstu

(183) 1936. gada dekrēti, ar kuriem četrām sabiedrībām (*Italia, Lloyd Triestino, Tirrenia un Adriatica*) uzticēja sabiedrisko pakalpojumu saistības attiecībā uz valsts nozīmes līnijām, kas ietvēra gan valsts, gan starptautiskos pasažieru un kravu pārvadājumu maršrutus. Šie dekrēti sniedza izsmeļošu sarakstu ar sabiedrībām, kurām uzticēts apkalpot valsts intereses līnijas. Reģionālās sabiedrības tika iekļautas un tām tika uzticēts sniegt tikai vietēja rakstura pasta un komercpakalpojumus tikai vēlākā posmā, proti, *Caremar, Toremar* un *Siremar* saskaņā ar Likumu Nr. 169/1975 un *Saremar* saskaņā ar Likumu 856/1986 pēc dekrēta 2081/1936 atcelšanas (skatīt 83. un 88. apsvērumu).

b) Līnijas

(184) Lielākā daļa starptautisko līniju, uz kurām attiecas pašreizējais novērtējums, tika izveidotas saskaņā ar sabiedrisko pakalpojumu režīmu pēc EK līguma stāšanās spēkā.

(185) Attiecībā uz *Adriatica* 1936. gada dekrēti skaidri noteica tikai līnijas "Bari/Durresi" apkalpošanu. Tomēr tā bija līnija, kurā tika veikti tikai pasažieru pārvadājumi, savukārt savienojums "Bari/Durresi", uz kuru attiecas šis novērtējums, ir jaukta tipa (pasažieru un kravu pārvadājumi) līnija.

(186) 1936. gada dekrētos netika noteikta neviena līnija no Itālijas ostas Ankonas vai Bari uz Baru (Melnkalne) vai Spalato (Horvātija). Saskaņā ar Itālijas iestāžu sniegto informāciju *Adriatica* 1978. gadā sāka apkalpot līniju "Ankona/Spalato" un 1997. gadā līniju "Ankona/Bara".

(187) Savienojums "Trieste/Durresi" tika izveidots 1983. gadā, lai attīstītu Albānijas un Rietumeiropas valstu tirdzniecības attiecības. Līniju sarakstos, kas tika pieņemti, pamatojoties uz 1936. gada dekrētiem, nebija līnijas no Triestes uz Albāniju.

([43]) Skatīt 1994. gada 9. augusta spriedumu lietā *Namur-Les Assurances du Crédit SA/Office National du Ducroire* un Beļģijas valsts, C-44/93, ECLI:EU:C:1994:311, 13. un 16. punkts, un 2002. gada 30. aprīļa spriedums lietā, Gibraltārs/Komisija, apvienotās lietas T-195/01 un T-207/01, ECLI:EU:T:2002:111, 111. punkts.

([44]) 1994. gada 9. augusta spriedums lietā *Namur-Les Assurances du Crédit SA/Office National du Ducroire* un Beļģijas valsts, C-44/93, ECLI:EU:C:1994:311, 28. punkts, un 2010. gada 16. decembra spriedums lietā Nīderlande/Komisija, apvienotās lietas T-231/06 un T-237/06, ECLI:EU:T:2010:525, 180. paragrāfs. Skatīt arī EBTA 2011. gada 22. augusta Tiesas spriedumu, *Konkurrenten.no*/EBTA Uzraudzības iestāde, E-14/10, 57. punkts.

([45]) Skatīt arī 2009. gada 25. marta spriedumu lietā *Alcoa Trasformazioni*/Komisija, T-332/06, ECLI:EU:T:2009:79, 132. punkts; 2009. gada 11. jūnija spriedums lietā Itālija/Komisija, spriedums lietā T-222/04, ECLI:EU:T:2009:194, 99.–101. punkts; 2011. gada 20. septembra spriedums lietā *Regione autonoma della Sardegna* un citi/Komisija, apvienotās lietas T-394/08, T-408/08, T-453/08 un T-454/08, ECLI:EU:T:2011:493, 176.-179. punkts; 2012. gada 22. marta spriedums lietā Itālijas Republika/Eiropas Komisija, C-200/11 P, ECLI:EU:C:2012:165, 30.–31. punkts.

([46]) 2009. gada sprieduma 123. un 124. punkts.

(188) Tas pats attiecas uz līniju "Brindizi/Korfu/Igumenica/Patras". Itālijas iestādes nevarēja iesniegt Komisijai dokumentārus pierādījumus, kas skaidri norādītu, kad tika izveidots savienojums "Brindizi/Korfu/Igumenica/Patras". Itālija apgalvo, ka līnija "Brindizi/Korfu/Igumenica/Patras" ietilpst 1936. gada dekrētu darbības joma, ņemot vērā to, ka tajā laikā starp Dekrētā 2081/1936 noteiktā IV sektora valsts intereses līnijām (kas ietver savienojumus ar Grieķiju, Albāniju un Tremiti salām) bija tikai viens īpašs savienojums ar Grieķiju. Komisija nevar piekrist Itālijas iestāžu argumentam. Sarakstos, kas tika pieņemti, pamatojoties uz 1936. gada dekrētiem, nebija konkrētas līnijas no Brindizi. Saskaņā ar Itālijas iestāžu 2002. gada 29. oktobra vēstuli līniju "Brindizi/Korfu/Igumenica/Patras" izveidoja *Adriatica* tikai 1978. gadā. Tajā pašā vēstulē Itālijas iestādes precizēja, ka saskaņā ar sabiedrisko pakalpojumu režīmu *Adriatica* nekad nav apkalpojusi līniju "Bari/Grieķija", bet drīzāk savienojumu ar Grieķiju no Brindizi. Tādējādi Itālijas iestādes pašas norādīja, ka uzskata abas līnijas par diviem atsevišķiem attiecīgajiem tirgiem.

(189) Attiecībā uz *Saremar* 1936. gada dekrētu izveidotajā valsts intereses līniju sarakstā bija iekļauts pasažieru pārvadājumu savienojums starp Sardīniju un Korsiku (Madalēna/Palau/Bonifačo), ko sākotnēji apkalpoja *Tirrenia*. Savukārt līnija, ko pēc tam apkalpoja *Saremar* saskaņā ar Likumu 856/1986, bija jaukta tipa līnija (pasažieru un kravu pārvadājumi). Savienojums "Santaterēza Gallura/Bonifačo", kas novērtēts šajā lēmumā, netika iekļauts valsts intereses līniju sarakstā.

(190) Papildus iepriekš minētajam Komisija atzīmē, ka pēc 1989. gada apkalpojamās līnijas vairs nebija norādītas likumā, jo saskaņā ar Likumu 160/1989 tās noteica valsts iestādes, pamatojoties uz sabiedrību tehniskajiem priekšlikumiem.

c) Finansēšanas shēmas ilgums

(191) Kā jau minēts iepriekš, 1936. gada dekrēti paredzēja divdesmit gadu pilnvaru piešķiršanu četrām jaundibinātām sabiedrībām (*Italia, Lloyd Triestino, Tirrenia, Adriatica*) par dažu valsts intereses līniju darbību, kā arī par iespēju piešķirt uzņēmējiem subsīdijas tajā pašā laikposmā, pamatojoties uz sabiedrisko pakalpojumu līgumiem.

(192) 1936. gada dekrēti neparedzēja iespēju pagarināt šos sabiedrisko pakalpojumu līgumus vai kompensāciju, kas piešķirama uzņēmumiem par attiecīgo pakalpojumu sniegšanu, pēc sākotnējā divdesmit gadu perioda. Šo līgumu termiņš beidzās 1956. gada 31. decembrī, un tie tika vairākkārt pagarināti līdz Likuma 600/1962 spēkā stāšanās brīdim.

(193) Likums 600/1962 paredzēja slēgt jaunus sabiedrisko pakalpojumu līgumus, kuru termiņš ir divdesmit gadi, uzskaitot izmantojamās valsts intereses līnijas un katrai sabiedrībai piešķiramās kompensācijas par līniju apkalpošanu.

(194) Ar Likumu 684/1974 tika ieviests citāds ilgums atkarībā no attiecīgā pakalpojuma veida: kravu pārvadājumu līnijas varētu finansēt ne ilgāk kā piecus gadus, bet pasažieru pārvadājumu līnijas varētu finansēt ne ilgāk kā trīs gadus (kompensācijas varētu saņemt tikai savienojumi ar Itālijas salām vēl divdesmit gadu laikā, taču tas neattiecas uz starptautiskajiem savienojumiem).

(195) Likums 856/1986 vēl vairāk mainīja sabiedrisko pakalpojumu režīma iezīmes. Ar Likuma 856/1986 13. panta 4. punktu tika pieņemti Likuma 684/1974 8. un 9. pantā ietvertie noteikumi un turpmākie grozījumi, kas piemērojami jaukta tipa līnijām starp Adrijas jūras baseina vidusdaļas un lejasdaļas rietumu un austrumu piekrasti, kā arī starp Jonijas jūru un Vidusjūras austrumu daļu, kas pastāvēja 1986. gada 1. janvārī un ko apkalpoja *Adriatica*. Tādējādi *Adriatica* varētu saņemt kompensāciju par starptautisko savienojumu apkalpošanu, pamatojoties uz sabiedrisko pakalpojumu līgumiem, kuru termiņš ir divdesmit gadi. Likumā nav precizēti noteikumi, kas piemērojami *Saremar* apkalpotajai starptautiskajai līnijai. Tomēr Komisija atzīmē, ka sākotnējā līgumā šīs līnijas apkalpošana tiek uzskatīta par kabotāžas savienojumu un tajā tiek paredzēts, ka tas tiks finansēts divdesmit gadus, kā jebkurš cits sabiedrisko pakalpojumu kabotāžas savienojums, ko apkalpo *Saremar*.

(196) Likumā 856/1986 ir precizēts, ka kravu pārvadājumu līnijas, kas rada zaudējumus, var saņemt valsts finansiālu atbalstu tikai uz pieciem gadiem (sākot no 1985. gada 1. janvāra vai jauna kuģa iegādes).

d) Budžeta piešķīrums

(197) Kā jau minēts iepriekš 1936. gada dekrēti nenorādīja finansēšanas shēmas kopējo budžetu.

(198) Savukārt Likuma 600/1962 6. pants paredzēja vispārēju budžeta piešķīrumu, veicot ierobežotas korekcijas saskaņā ar 7. un 8. pantu.

(199) Turpmākajos tiesību aktos nebija paredzēts vispārējs budžeta piešķīrums dažādām finansēšanas shēmām, ko tie izskatīja.

e) Kompensācijas aprēķināšana

(200) Subsīdiju aprēķināšanas sistēma tika vairākkārt pārskatīta. Jo īpaši pēc kompensācijas, kas aprēķināta, ņemot vērā paredzamās izmaksas un ieņēmumus, par kuriem panākta vienošanās sabiedrisko pakalpojumu līgumos, kurus pārskata ik pēc četriem gadiem (1936. gada dekrēti), subsīdija pārveidojās par fiksētu ieguldījumu, kam piemēro ierobežotas korekcijas saskaņā ar Likuma Nr. 600/1962 7. un 8. pantu, lai sabiedrībai nodrošinātu efektīvu stimulu.

(201) Pēc tam Likums 684/1974, ko īstenoja ar Dekrētu 501/1979, nošķīra kravu pārvadājumu līnijas (4. pants), pasažieru pārvadājumu līnijas (6. pants) un savienojumus ar lielajām un mazajām Itālijas salām (8. pants). Pamatojoties uz to:

— attiecībā uz savienojumiem ar Itālijas salām valsts kompensācijas apmēru, kas noteikts sabiedrisko pakalpojumu līgumos, kuru termiņš ir divdesmit gadi, varētu ik gadu pārskatīt, ja vismaz viens no izmaksu elementiem, kas ņemti vērā to aprēķinot, uzrādītu izmaiņas, kas ir lielākas par 5 % salīdzinājumā ar iepriekšējo gadu,

— attiecībā uz pasažieru pārvadājumu līnijām sabiedrības *Italia, Lloyd Triestino, Adriatica* un *Tirrenia*, pamatojoties uz katru gadu noslēgtajiem līgumiem, varēja saņemt kompensāciju par jūras pārvadājumu pakalpojumiem, kas sniegti trīs gadu laikposmā, kurš tika noteikts darbības izbeigšanai. Ikgadējās kompensācijas bija jānosaka, pamatojoties uz paredzamajām izmaksām un ieņēmumiem, un to mērķis bija nodrošināt sabiedrību ekonomisko stabilitāti. Šajā nolūkā kompensāciju varētu pārskatīt gada beigās,

— attiecībā uz kravu pārvadājumu līnijām *Finmare* grupas sabiedrības, kuras vai nu izveidoja jaunas jūras pārvadājumu līnijas vai apkalpoja jau pastāvošās līnijas, bet ne ilgāk kā piecus gadus varēja saņemt valsts kompensāciju, kuras mērķis bija nodrošināt sabiedrību ekonomisko līdzsvaru. Šīs kompensācijas bija jāpārskata līdz katra gada 30. jūnijam. Kompensāciju par pastāvošu līniju apkalpošanu varja piešķirt, tikai pamatojoties uz katru gadu noslēgtajiem līgumiem.

(202) Kopumā attiecībā uz kravas un pasažieru pārvadājumu līnijām Likums 684/1974 un Dekrēta 501/1979 neparedzēja ne efektivitātes veicināšanas mehānismu, ne iespēju piešķirt operatoram saprātīgu peļņu par sniegtajiem sabiedriskajiem pakalpojumiem. Turklāt Likums 684/1974, ko īstenoja ar Dekrēta 501/1979, pirmo reizi ieviesa atšķirību starp kravas un pasažieru pārvadājumu līnijām un izveidoja atšķirīgu kompensācijas mehānismu abiem pakalpojumu veidiem. Minētajā tiesību aktā nav precizēts, kādu mehānismu piemērot jauktajām līnijām (kravas un pasažieru pārvadājumiem).

(203) Ar Likumu 856/1986 turpmāk tika grozīts kompensācijas mehānisms. Attiecībā uz kravu pārvadājumu līnijām, kas ir būtiskas valsts ekonomikai, 2. pants paredzēja darbības uzsākšanas subsīdijas piešķiršanu ilgākais uz pieciem gadiem (no 1985. gada 1. janvāra). Attiecībā uz jauktajiem savienojumiem starp vidējas un zemas Adrijas jūras rietumu un austrumu piekrasti, kā arī starp Jonijas jūru un Vidusjūras austrumdaļu, kas pastāvēja 1986. gada 1. janvārī un ko ekspluatēja *Adriatica*, saskaņā ar Likuma 856/1986 11. un 13. pantu, balansēšanas subsīdija bija jāaprēķina, pamatojoties uz starpību starp ieņēmumiem un izmaksām, kas radušās, sniedzot pakalpojumu, un kas noteikta, ņemot vērā vidējos un objektīvos rādītājus, un tai bija jāietver ieguldītais kapitāls. Sabiedrisko pakalpojumu līgumos bija jāiekļauj informācija par elementiem, kas jāņem vērā subsīdijas aprēķinā, kā arī pilnīgs subsidēto līniju sarakst, grafiks un izmantojamie kuģi. Subsīdijas bija jāapstiprina Jūras tirdzniecības ministram, Valsts līdzdalības ministram un Valsts kases ministram.

(204) Ar Likumu 856/1986 netika precizēts, kāds kompensācijas mehānisms tiks piemērots attiecībā uz savienojumu starp Sardīniju un Korsiku, ko *Tirrenia* nodeva *Saremar*. Tomēr sākotnējā līgumā šī līnija tika uzskatīta par kabotāžas savienojumu, un tas paredzēja tās finansēšanu saskaņā ar tiem pašiem noteikumiem.

(205) Visbeidzot, Dekrēta likuma 77/1989 9. panta 1. punktā bija noteikts, ka no 1990. gada 1. janvāra līdzsvarojošās subsīdijas priekšrocības būs tām līnijām, kuras uzskata par būtiskām, lai nodrošinātu pasažieru un kravu pārvadājumu pakalpojumus, un kuras valsts varētu noteikt pēc ieinteresēto uzņēmumu ierosinājuma. Attiecībā uz savienojumiem ar salām balansēšanas subsīdijas summa bija jānosaka sabiedrisko pakalpojumu līgumos, ņemot vērā tarifus, ko valsts dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums piemēro līdzvērtīgiem pakalpojumiem un attālumiem.

f) Iepriekšējo sabiedrisko pakalpojumu līgumu atsaukšana un tiesību aktu atcelšana

(206) Visi sabiedrisko pakalpojumu līgumi par pasažieru un kravu pārvadājumiem, kas noslēgti saskaņā ar 1936. gada dekrētiem ([47]), tika atsaukti 1962. gadā un aizstāti ar jauniem līgumiem, kuru pamatā ir jaunais tiesiskais regulējums.

Secinājums par kompensāciju, kas piešķirta starptautiskajiem savienojumiem

(207) Komisija nevar pieņemt Itālijas iestāžu argumentu, ka subsīdijas, kas *Adriatica* un *Saremar* izmaksātas par starptautisko savienojumu darbību, būtu jākvalificē kā pastāvošs atbalsts, pamatojoties uz to, ka sabiedrisko pakalpojumu režīms pirms EK Līguma stāšanās spēkā ir stājies spēkā, un ar Jūrlietu un jūras spēku regulu.

(208) Atsauce uz Jūras kabotāžas regulu nav būtiska, jo šī regula neattiecas uz starptautiskajām līnijām.

(209) Turklāt, ņemot vērā iepriekš minētos elementus (180.–206. apsvērums), Komisija uzskata, ka sākotnējā atbalsta shēma būtiski izmainīja tās būtību un tādēļ kļuva par pilnīgi jaunu atbalsta shēmu. Šādas izmaiņas attiecas uz daudzām, ja ne visām, sākotnējā tiesiskā regulējuma, kas izveidots ar 1936. gada dekrētiem, būtiskajām iezīmēm, un tās pilnībā pārveido šo sistēmu.

(210) Pirmkārt, lielākā daļa starptautisko līniju, kas tika pārbaudītas šajā lēmumā, sāka darboties tikai tad, kad stājās spēkā EK līgums. Vienīgais izņēmums ir līnija "Bari/Durresi", ko apkalpo *Tirrenia*. Tomēr Komisija atzīmē, ka, lai gan savienojums "Bari/Durresi", uz kuru attiecas šis novērtējums, ir jaukta tipa (pasažieru un kravu pārvadājumu) līnija, valsts intereses līniju sarakstā iekļautā līnija bija tikai pasažieru pārvadājumu līnija. Turklāt pasažieru pārvadājumu līnija, kas savieno Sardīniju ar Korsiku un kas noteikta valsts intereses līniju sarakstā, bija līnija "Madalēna/Palau/Bonifačo", un sākotnēji to apkalpoja *Tirreni*a. Komisija norāda, ka jaukta tipa līnijas, kuras pēc tam apkalpojaa *Saremar*, kas tika izveidota saskaņā ar Likuma 856/1986 15. pantu, bija divas atsevišķas līnijas, proti, līnija "LMadalēna/Palau" un līnija "Santaterēza Gallura/Bonifačo".

(211) Otrkārt, juridiskais pamats kompensācijas piešķiršanai par starptautisko līniju darbību tika atcelts pēc EK līguma stāšanās spēkā.

(212) Treškārt, vairākas reizes tika būtiski mainīts mehānisms, ar ko aprēķina kompensācijas summu par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas režīma izmantošanu, ieskaitot peļņas normu, kā arī tā pārskatīšanu.

(213) Ceturtkārt, termiņš, par kuru varēja piešķirt kompensāciju, tika vairākkārt pagarināts.

(214) Piektkārt, 1936. gadā netika noteikti valsts pārvaldes savienojumu finansēšanai piešķirtie budžeta līdzekļi. Globālu summu pirmo reizi ieviesa 1962. gadā, bet pēc tam pameta 1974. gadā.

(215) Sestkārt, kompensācijas mehānisms kabotāžas līnijām, kas paredzēts Likuma Nr. 684/1974 8. un 9. pantā, kļuva piemērojams starptautiskajām līnijām, ko ekspluatē *Adriatica*, tikai saskaņā ar Likuma 856/1986 13. panta 4. punktu. Šajā sakarā Komisija norāda, ka, pat ņemot vērā saskaņā ar Likumu Nr. 684/1974 piešķirto uz izmaksām balstīto kompensāciju, kas ir līdzīga kompensācijai, kuras pamatā ir 1936. gada dekrētu paredzētā metode, to pašu nevar apgalvot par regulējumu, ko ieviesa ar Likumu 600/1962, kas noteica noteiktas ex ante summas piešķiršanu un ietvēra efektivitātes stimulus, un kas bija spēkā gandrīz 13 gadus.

(216) Itālijas iestādes apgalvoja, ka pēc EK līguma stāšanās spēkā ieviesto grozījumu mērķis bija ierobežot valsts ieguldījuma apjomu. Tomēr iepriekš 209.–215. apsvērumā minētie elementi liecina, ka šie grozījumi ne tikai samazināja uzņēmumiem piešķirto kompensāciju, bet būtiski mainīja atbalsta pasākuma būtību. Faktiski visas šīs izmaiņas varēja ietekmēt kompensācijas saderību ar iekšējo tirgu, jo tās mainīja tā iespējamo ietekmi uz konkurenci. Kopumā, tā vietā lai saglabātu nemainītu kompensācijas mehānismu, Itālija pēc EK līguma stāšanās spēkā izveidoja vairākas atšķirīgas kompensācijas sistēmas sabiedrisko pakalpojumu starptautiskajām līnijām.

([47]) Dekrēts 2081/1936 tika atcelts 1974. gadā, bet Dekrēts Nr. 2082/1936 tika atcelts 2008. gadā.

(217) Attiecībā uz piezīmēm, ko atbalsta saņēmēji iesniedza izmeklēšanā, Komisija norāda, ka šīs piezīmes lielā mērā pārklājas ar Itālijas iestāžu piezīmēm. Saskaņā ar atbalsta saņēmēju sniegto informāciju Komisija nekavējoties atļāva attiecīgos pasākumus, aizkavējot formālās izmeklēšanas procedūras uzsākšanu ilgu laiku pēc tam, kad tā bija informēta par subsīdijām *Tirrenia* grupas sabiedrībām.

(218) Tomēr, ja nav iepriekšēja paziņojuma LESD 108. panta 3. punkta nozīmē, Komisijas iespējamās zināšanas par dažādajiem tiesību aktiem, ar kuriem nosaka gada subsīdijas jūras pārvadājumu pakalpojumu darbībai, un par sākotnējām konvencijām nenozīmē, ka atļauja ir piešķirta klusuciešot. Tas, ka Komisija ir informēta par konkrētu pasākumu un šajā sakarā neveic nekādas darbības, pats par sevi nevar ietekmēt atbalsta klasificēšanu par esošu vai jaunu ([48]).

(219) Ņemot vērā iepriekš minēto, Komisija uzskata, ka kompensācija, kas piešķirta starptautisko maršrutu darbībai, ir jauns atbalsts jaunās procedūras regulas 1. panta nozīmē.

5.1.3. *Atbalsta saderība*

5.1.3.1. Vispārējs ietvars

(220) LESD 106. panta 2. punkts paredz, ka "uz uzņēmumiem, kam uzticēti sabiedriski pakalpojumi vai kas darbojas kā dalībvalstu fiskāli monopoli, attiecas Līgumos ietvertie noteikumi un jo īpaši noteikumi par konkurenci, ja šo noteikumu piemērojums *de iure* vai *de facto* netraucē veikt tiem uzticētos konkrētos uzdevumus. Tie nedrīkst ietekmēt tirdzniecības attīstību tiktāl, lai kaitētu Savienības interesēm."

(221) Minētais pants paredz atkāpi no valsts atbalsta aizlieguma, kas ietverts LESD 107. pantā, ciktāl atbalsts ir nepieciešams un proporcionāls, jo atbalsta trūkums kavētu pakalpojumu ar vispārēju tautsaimniecisku nozīmi ("PVTN") sniegšanu pieņemamos ekonomiskajos apstākļos. Saskaņā ar LESD 106. panta 3. punktu Komisijai jānodrošina šā panta piemērošana, tostarp precizējot nosacījumus, saskaņā ar kuriem tā uzskata, ka ir izpildīti nepieciešamības un proporcionalitātes kritēriji.

(222) 2012. gada 31. janvārī stājās spēkā Eiropas Savienības noteikumi par valsts atbalstu sabiedrisko pakalpojumu kompensācijas veidā (2011. gads) ("2012. gada VTNP nostādnes") un Komisijas Lēmums 2012/21/ES ([49]) ("2012. gada PVTN lēmums"). Sākot no minētā datuma, kompensācijas veidā par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu saņemta atbalsta saderība ir jāpārbauda saskaņā ar 2012. gada PVTN lēmumu un 2012. gada PVTN pamatkritērijiem.

(223) 2012. gada PVT pamatnostādnes attiecas uz jebkuru nelikumīgu atbalstu, kas piešķirts pirms tā stāšanās spēkā un par kuru Komisija pieņem lēmumu pēc 2012. gada 31. janvāra, izņemot 14., 19., 20., 24., 39. un 60. punkta noteikumus (skatīt 2012. gada PTN pamatnostādņu 69. punktu). Līdz ar to uz reģionālo uzņēmumu kompensācijas atbilstību, kas piešķirta līdz sākotnējo konvenciju termiņa beigām 2008. gada 31. decembrī, attiecas 2012. gada PVTN pamatnostādnes, un tā ir jāizvērtē, pamatojoties uz attiecīgajiem noteikumiem, proti:

a) atbalsts būtu jāpiešķir par patiesu un pareizi definētu vispārējas tautsaimnieciskas nozīmes pakalpojumu, kā minēts LESD 106. panta 2. punktā;

b) PVTN darbība jāuztic attiecīgajam uzņēmumam, izmantojot vienu vai vairākus tiesību aktus. Šādā(-os) aktā(-os) būtu jānorāda sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību saturs un ilgums; uzņēmums, kuram uzdoti šie pienākumi, un vajadzības gadījumā – attiecīgā teritorija; jebkādu ekskluzīvu vai speciālu tiesību piešķiršanas raksturu; kompensācijas mehānisma apraksts un kompensācijas aprēķināšanas, uzraudzības un pārskatīšanas parametri; kā arī kārtība, kādā atmaksāt un novērst jebkādu kompensācijas pārmaksu.

([48]) 2009. gada 4. septembra spriedums lietā Itālija/Komisija, spriedums T-211/05, ECLI:EU:T:2009:304, 76.–78. punkts, un 2011. gada 21. jūlija spriedums lietā *Alcoa Trasformazioni*, C-194/09 P, ECLI:EU:C:2011:497, 127. punkts.

([49]) Komisijas Lēmums 2012/21/ES (2011. gada 20. decembris) par Līguma par Eiropas Savienības darbību 106. panta 2. punkta piemērošanu valsts atbalstam attiecībā uz kompensāciju par sabiedriskajiem pakalpojumiem dažiem uzņēmumiem, kuriem uzticēts sniegt pakalpojumus ar vispārēju tautsaimniecisku nozīmi (OV L 7, 11.1.2012., 3. lpp.).

c) kompensācijas summa nedrīkst pārsniegt summu, kas bija vajadzīga, lai segtu sabiedrisko pakalpojumu saistību izpildes neto izmaksas, ieskaitot saprātīgu peļņu.

(224) Sākotnējās konvencijās bija paredzēts, ka saistības attiecībā uz apkalpojamajām līnijām un ostām, uz attiecīgajiem jūras savienojumiem norīkoto kuģu jaudu, pakalpojumu biežumu un braukšanas maksu sīki nosaka piecgades plānos, ko atbalsta saņēmēji iesniedz apstiprināšanai valsts iestādēm. Pamatojoties uz to, Komisija konstatē, ka sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības, kas uzliktas sabiedrībām, izriet no sākotnējiem līgumiem, kas tika noslēgti ar Itāliju 1991. gada jūlijā, iepriekš izklāstītā tiesiskā regulējuma un piecgades plāniem.

(225) Piecgades plānos bija noteiktas ostas un biežumi, ko apkalpos tūrisma sezonā un ārpus tās, kā arī katrai līnijai piešķiramā kuģa tips. Tādējādi izveidoto pakalpojumu tīklu katrā piecu gadu periodā tomēr varētu pielāgot, ņemot vērā pieprasījuma izmaiņas attiecīgajās līnijās. Itālijas iestāžu sniegtā informācija liecināja, ka tikai attiecīgās vietējās kopienas pēc īpašu pieprasījumu nosūtīšanas Satiksmes ministrijai varēja veikt pielāgojumus biežumos vai grafikos. Šādi pieprasījumi tika atsevišķi izvērtēti starpministriju līmenī, cita starpā atsaucoties uz to finansiālo ietekmi uz attiecīgās sabiedrības darbības izmaksām. Līdz ar to visas izmaiņas pakalpojumu tīklā piecu gadu laikposmā tika noteiktas administratīvā līmumā, kas adresēts atbalsta saņēmējiem.

(226) 2005. gada lēmuma pieņemšanas laikā Itālija bija iesniegusi Komisijai pirmos divus piecgades plānus, kas attiecīgi attiecas uz 1990. gada-1994 un 1995.–1999. gada periodiem. Trešais plāns (2000.–2004. gadā) vēl nebija apstiprināts 2005. gada lēmuma pieņemšanas laikā. Ministru 2000. gada 8. marta Dekrēts, ar ko uzņēmumiem dod tiesības turpināt sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu saskaņā ar nosacījumiem, par kuriem vienojās 1994.–1999. gada piecgades plānā, kas bija spēkā 1999. gadā, līdz 2000.–2004. gada piecgades plāna pieņemšanai.

(227) Kā minēts iepriekš, pēc 2005. gada lēmuma atcelšanas ar 2009. gada spriedumu Itālija apstiprināja, ka beidzot nav pieņemts piecgades plāns 2000.–2004. gadam un 2005.-2008. gadam. Tā vietā saskaņā ar Itālijas iestāžu sniegto informāciju tika panākta vienošanās par uzņēmumiem uzlikto sabiedrisko pakalpojumu saistību grozīšanu *ad hoc* veidā, lai padarītu pakalpojumus saskaņotākus vietējo kopienu vajadzībām, tomēr neveicot būtiskas izmaiņas sabiedrisko pakalpojumu sistēmā.

(228) Līdz ar to Komisija atzīmē, ka salīdzinājumā ar 1994.–1999. gada piecgades plānā minēto situāciju sabiedrisko pakalpojumu režīmā nav notikušas būtiskas izmaiņas, un tādējādi pieņem, ka sabiedrības turpināja sniegt pakalpojumus lielā mērā saskaņā ar tām pašām sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistībām attiecībā uz grafiku, biežumu, kuģiem vai tarifiem līdz sākotnējo līgumu termiņa beigām.

5.1.3.2. Autentisks un pareizi definēts PVTN

(229) Saskaņā ar 2012. gada PVTN nostādņu 12. un 13. punktu atbalsts jāpiešķir par īstu un pareizi definētu PVTN. Konkrēti, dalībvalstis nevar sabiedriskā pakalpojuma sniegšanas pienākumu noteikt pakalpojumiem, ko uzņēmumi, kas darbojas normālos tirgus apstākļos, jau sniedz vai var sniegt apmierinošā līmenī un ievērojot valsts noteiktus, sabiedrības interesēm atbilstošus nosacījumus, piemēram attiecībā uz cenu, objektīviem kvalitātes raksturlielumiem, nepārtrauktību un piekļuvi pakalpojumam.

(230) Tā kā nav īpašu Savienības noteikumu, kas noteiktu PVTN esības jomu, dalībvalstīm ir plaša rīcības brīvība noteikt, ko tās uzskata par PVTN, un līdz ar to dalībvalsts šādu pakalpojumu definīciju Komisija var apšaubīt tikai acīmredzamas kļūdas gadījumā ([50]).

([50]) Skatīt 46. punktu Komisijas Paziņojumā par Eiropas Savienības atbalsta noteikumu piemērošanu kompensācijai, kas piešķirta par vispārējas tautsaimnieciskas nozīmes pakalpojumu sniegšanu (OV C 8, 11.1.2012., 4. lpp.).

(231) Saskaņā ar Regulas (EEK) Nr. 4055/86 1. panta 1. punktu "jūras pārvadājumu pakalpojumu brīvu sniegšanu starp dalībvalstīm un starp dalībvalstīm un trešām valstīm piemēro attiecībā uz dalībvalstu pilsoņiem, kas veic uzņēmējdarbību dalībvalstī, kura nav to personu valsts, kam minētie pakalpojumi paredzēti". Tomēr atšķirībā nav Jūras kabotāžas regulas ([51]) Regula (EEK) Nr. 4055/86 neparedz iespējamos izņēmumus attiecībā uz brīvības principu sniegt starptautiskus jūras transporta pakalpojumus.

(232) Komisija uzskata, ka, neatkarīgi no tā, ka nav skaidru noteikumu, kas reglamentētu dalībvalstu iespēju slēgt sabiedrisko pakalpojumu līgumus attiecībā uz jūras pārvadājumu pakalpojumiem starp dalībvalstīm vai starp dalībvalstīm un trešām valstīm, Regula (EEK) Nr. 4055/86 neliedz dalībvalstīm veikt šādas darbības. Saskaņā ar 9. punkta otro daļu Kopienas pamatnostādnēs par valsts atbalstu jūras transportam ("Jūras transporta pamatnostādnes") ([52]) "Komisija piekrīt, ka gadījumos, kad starptautisks transporta pakalpojums ir vajadzīgs, lai apmierinātu sabiedriskā transporta vajadzības, var uzlikt sabiedrisko pakalpojumu saistības vai slēgt sabiedrisko pakalpojumu līgumus, ja uz jebkuru kompensāciju attiecas iepriekš minētie Līguma noteikumi un procedūras [Līguma noteikumi un procedūras, kas reglamentē valsts atbalstu, kā to interpretē Tiesa]".

(233) Tāpēc Komisija savu novērtējumu ierobežos ar jautājumu, vai Itālija uzskatīja, ka starptautiskie transporta savienojumi, ko ekspluatē *Adriatica* un *Saremar*, ir nepieciešami, lai apmierinātu sabiedriskās transporta vajadzības.

***Adriatica* apkalpotās starptautiskās līnijas**

(234) *Adriatica* apkalpoja starptautiskās līnijas starp Itāliju un attiecīgi Grieķiju, Albāniju, Melnkalni un Horvātiju.

(235) Komisijai jānovērtē, vai šajās līnijās bija konkurējoši uzņēmēji, kas piedāvāja pakalpojumus, kas ir līdzīgi vai salīdzināmi ar tiem, ko piedāvā valsts uzņēmums, un kas atbilstu valsts iestāžu noteiktajām prasībām. Itālijas iestādes nav informējušas Komisiju par jebkādām būtiskām izmaiņām sabiedrisko pakalpojumu pienākumos vai konkurences situācijā šajās līnijās pēc 2005. gada lēmuma atcelšanas.

(236) Kā sīkāk izklāstīts turpmāk, *Adriatica* uzdevums bija veikt vispārējas nozīmes uzdevumu, kas radītu izmaksas, kuras uzņēmums nebūtu radījis, ja tas būtu rīkojies saskaņā ar savām komerciālajām interesēm.

— Itālija/Grieķija

(237) Jūras savienojums "Brindizi/Korfu/Igumenica/Patras", kas savienoja Eiropas Savienības centrālos reģionus ar vienu no tās nomaļajiem reģioniem, bija ļoti svarīgs komerciālajai un tūristu satiksmei, jo īpaši ņemot vērā politisko nestabilitāti, kas bija radījusi traucējumus alternatīvajos sauszemes savienojumos.

(238) 1977. gadā pēc Itālijas un Grieķijas iestāžu kopīga pieprasījuma minēto jūras savienojumu iekļāva to dzelzceļa līniju un automašīnu vai navigācijas pakalpojumu sarakstā, kam piemēro starptautisko 1970. gada 7. februāra konvenciju par ceļotāju un bagāžas pārvadājumiem pa dzelzceļu (*CIV*). Lai varētu sniegt šajā līnijā piedāvātos jūras pakalpojumus, *Adriatica* iestājās *EURAIL* kopienā.

(239) Informācija, ko Komisijai sniedza 2001. gada 26. oktobra sanāksmē, liecināja, ka laikposmā no 1992. līdz 1999. gadam *Adriatica* šajā līnijā veica vidēji 265 braucienus gadā, vidēji gadā pārvadājot 161 440 pasažierus, 24 376 transportlīdzekļus un 104 437 lineāros metrus kravas. Kā Itālijas iestādes norādīja 2004. gada 17. februāra vēstulē, laikposmā no 1996. gada līdz 1999. gadam *Adriatica* konkurenti nesniedza pakalpojumus, kas sniegtu tādas pašas garantijas attiecībā uz izmantoto kuģu kvalitāti un, cita starpā, pakalpojumu regularitāti un biežumu.

([51]) Jūras kabotāžas regulas 4. pants paredz iespēju dalībvalstīm slēgt sabiedrisko pakalpojumu līgumus ar kuģošanas sabiedrībām, kas regulāri sniedz pakalpojumus uz, no un starp salām, vai piemērot tām *PSO*, kā nosacījumu, lai sniegtu kabotāžas pakalpojumus. Minētās regulas 4. panta 2. punktā ir arī noteikts, ka, nosakot *PSO*, dalībvalstīm jāievēro prasības saistībā ar apkalpojamajām ostām, regularitāti, nepārtrauktību, biežumu, spēju sniegt pakalpojumu, maksu un apkalpi, un kan visiem Savienības kuģu īpašniekiem vajadzības gadījumā jābūt pieejamām kompensācijām.

([52]) Komisijas paziņojums C(2004) 43 – Kopienas pamatnostādnes par valsts atbalstu jūras transportam (OV C 13, 17.1.2004., 3. lpp.).

(240) *Adriatica* šo līniju izmantoja līdz 1999. gada beigām. 1995.-1999. gada piecgades plāna beigās *Adriatica* apturēja darbības, ko veica ar saviem kuģiem savienojumā "Brindizi/Korfu/Igumenica/Patras", un pārtrauca saņemt valsts subsīdijas par šīs līnijas apkalpošanu. Lai garantētu pasažieru pārvadājumus starp Brindizi un Patras, uz kuriem attiecas *CIV* konvencija, no 2000. līdz 2004. gadam *Adriatica* noslēdza līgumu ar citiem jūras pakalpojumu uzņēmumiem.

(241) Komisija uzskata, ka Itālijas iestādēm bija tiesības segt darbības zaudējumus saistībā ar regulāro pakalpojumu sniegšanu uz ostām, kas apkalpo attālus Savienības reģionus, ja tirgus spēku ekspluatācija nenodrošinātu pietiekamu pakalpojumu līmeni. Pamatojoties uz iepriekš minēto, Komisija uzskata, ka valsts subsīdiju piešķiršana par šīs līnijas apkalpošanu principā var būt pamatota.

(242) Komisija secina, ka *Adriatica* darbība jūras savienojumos starp Itāliju un Grieķiju bija patiess PVTN.

— Itālija/Albānija

(243) Savienojumi ar Albāniju tika izveidoti 1983. gadā, kad, pamatojoties uz 1983. gada divpusēju Itālijas un Albānijas nolīgumu, ([53]) *Adriatica* sāka apkalpot jaukta tipa pasažieru un kravu pārvadājumu līniju "Trieste/Durresi". No 1991. līdz 1998. gadam satiksme starp Itāliju un Albāniju palielinājās eksponenciāli: no 20 096 pasažieriem 1991. gadā līdz 357 078 pasažieriem 1999. gadā. Savienojumi, ko nodrošināja *Adriatica* ("Trieste/Durresi", "Ankona/Durresi" un "Bari/Durresi"), bija nepieciešami, lai apmierinātu vietējo iedzīvotāju, jo īpaši grupu ar zemākiem ienākumiem, transporta vajadzības un saglabātu labas kaimiņattiecības ar Albāniju. Itālijas interese par pēdējo ir izskaidrojama ar spēcīgajām vēsturiskajām, politiskajām un ekonomiskajām saitēm starp abām valstīm, vairākiem simtiem tūkstošu albāņu, kas 20. gadsimtā imigrēja uz Itāliju, un nedaudzajiem Itālijas kolonistiem, kas līdz 1992. gadam dzīvoja Albānijā. Turklāt deviņdesmitajos gados *Adriatica* prāmjiem bija būtiska loma loģistikas un humānā atbalsta sniegšanā, ko Itālija sniedza Albānijai Albānijas politiskās krīzes laikā, kas sekoja valsts režīma sabrukumam.

(244) Uz *Adriatica* attiecās ierobežojumi attiecībā uz apkalpojamajām līnijām, to biežumu un piemērojamajiem tarifiem (ko Itālija bija noteikusi *ex ante*), kā arī attiecībā uz izmantojamajiem kuģiem/prāmjiem, kas bija jāapstiprina Itālijas administrācijai.

(245) Līnijā "Trieste/Durresi" (25 stundas ilgs brauciena) *Adriatica* nebija konkurences. Laikposmā no 1995. līdz 1998. gadam *Adriatica* katru nedēļu divas reizes nedēļā veica līniju ar prāmjiem, kas pārvadā pasažierus un kravu. Piedāvātā maksimālā jauda bija 800 pasažieri uz izbraukšanas reizi. Pēc 1995.–1999. gada piecgades plāna grozījumiem, kas apstiprināti ar Ministru kabineta 1998. gada 17. jūlija dekrētu, 1999. gadā *Adriatica* šajā līnijāā veica tikai kravu pārvadājumu pakalpojumus. Sākot no 2000. gada (t. i., pēc otrā piecgades plāna pabeigšanas) Itālija nolēma pārtraukt līniju, jo satiksmes pieprasījums šajā līnijā sāka samazināties un bija skaidrs, ka privātie uzņēmēji, kas ienāk tirgū, sniegs pietiekamus pakalpojumus šajā līnijā.

(246) Arī līnijā "Ankona/Durresi" (18–19 stundas garš brauciens) *Adriatica* nebija konkurences. Saskaņā ar 1995.–1999. gada plānu *Adriatica* bija jāapkalpo šī līnija divas reizes nedēļā. 2001. gadā *Adriatica* apkalpoja šo līniju četras reizes nedēļā ar pieciem prāmjiem, kas pārvadāja pasažierus un kravu. Piedāvātā maksimālā jauda bija 800–1 080 pasažieri (atkarībā no prāmja tipa) uz vienu izbraukšanas reizi. Līnija tika izmantota līdz 2004. gadam, kad tirgū ienāca *Adria Ferries* ar pietiekamu jaudu, lai apmierinātu tirgus pieprasījumu (izmantojot prāmi ar ietilpību 800 pasažieri un 25 kravas automašīnas).

(247) Līnijā "Bari/Durresi" (8 stundas ilgs brauciens) *Adriatica* konkurēja ar citiem (ES un ārpus ES) uzņēmējiem, kuri tomēr izmantoja vecos kuģus un sniedza pakalpojumus, kas negarantēja iedzīvotāju vajadzību apmierināšanai nepieciešamo regularitāti un uzticamību. Saskaņā ar 1995.–1999. gada plānu *Adriatica* bija jāapkalpo šī līnija četras reizes nedēļā. 1998. gadā pēc ministrijas apstiprinātā plāna grozījuma *Adriatica* apkalpoja šo līniju trīs reizes nedēļā. Kopējā piedāvātā jauda bija 1 080 pasažieri uz izbraukšanu visa gada garumā. Dati par pieprasījumu 2001. gadā liecina, ka *Adriatica* bija vienīgais uzņēmums, kas apkalpoja līniju, kura visu gadu būtu spējis apmierināt pieprasījumu kopumā (t. i., 530 pasažieri dienā zemā sezonā un 1 050 pasažieri dienā tūristu sezonā). Turklāt *Adriatica* cenas nebija zemākas par konkurentu izmaksām. Informācija, ko Itālijas iestādes iesniedza pēc tam, kad Vispārējā tiesa atcēla 2005. gada lēmumu, liecina, ka līnijas "Bari/Durresi" rezultāti bija pozitīvi laikposmā no 2004. līdz 2008. gadam. Lai gan Itālijas iestādes nevarēja sniegt datus par katru līniju 2002.–2003. gadā, savā 2018. gada 21. decembra atbildē tās apstiprināja, ka *Adriatica* nesaņēma kompensāciju par līnijas apkalpošanu laikposmā no 2002. līdz 2008. gadam.

([53]) Protokola 5. pantā *Adriatica* un Albānijas uzņēmumam *Transship* uzticēts organizēt pakalpojumu kārtību šajā līnijā.

(248) Komisija secina, ka *Adriatica* bija vienīgā sabiedrība, kas nodrošināja regulārus un uzticamus prāmju pasažieru un kravu pārvadājumu pakalpojumus līnijās "Trieste/Durresi" (līdz 2000. gadam), "Ankona/Durresi" (līdz 2004. gadam) un "Bari/Durresi" (līdz 2001. gada beigām) un ka jūras pārvadājumu pakalpojumi, ko *Adriatica* sniedza šajos maršrutos, bija patiesi PVTN. Attiecībā uz pakalpojumiem, ko *Adriatica* sniedza līnijā "Bari/Durresi" laikposmā no 2002. līdz 2008. gadam, nav vajadzības novērtēt patiesu PVTN esamību šajā periodā, jo *Adriatica* netika piešķirts atbalsts kā kompensācija par šo pakalpojumu sniegšanu.

— Itālija/Melnkalne

(249) Savienojumā starp Itāliju un Melnkalni *Adriatica* apkalpoja līnijas "Ankona/Bara" un "Bari/Bara", Abus savienojumus 1997. gadā izveidoja *Adriatica*, pamatojoties uz Melnkalnes iestāžu lūgumu izveidot regulāru jūras savienojumu starp valsts tirdzniecības ostu un Itālijas ziemeļu un dienvidu ostām, un tie tika apturēti 1999. gadā sakarā ar karu Kosovā. Tajā laikā Itālija bija ieinteresēta nodrošināt regulārus savienojumus ar Melnkalni un no tās, lai stiprinātu reģionālo sadarbību un atbalstītu Dienvidslāvijas Federatīvās Republikas (t.i., Serbijas un Melnkalnes) valstu demokratizācijas procesu. Bara bija Dienvidslāvijas Federatīvās Republikas vienīgā piekļuve jūrai.

(250) Jūras savienojums "Ankona/Bara" tika atkārtoti aktivizēts 2000. gadā pēc Melnkalnes iestāžu pieprasījuma, kuras 2001. gadā pat lūdza palielināt *Adriatica* sniegto pakalpojumu biežumu. Šajā līnijā, kas darbojās līdz 2004. gadam, *Adriatica* nekad nesaskārās ar konkurenci.

(251) Jūras savienojumu "Bari/Bara" *Adriatica* apkalpoja tikai 1997. un 1998. gadā. Šajā līnijā *Adriatica* konkurēja ar diviem uzņēmējiem (Melnkalnes valstij piederošo prāmju sabiedrību un vienu Slovēnijas uzņēmēju), kuri nepiedāvāja tādas pašas garantijas attiecībā uz kuģu kvalitāti.

(252) Ņemot vērā iepriekš minēto, Komisija secina, ka *Adriatica* sniegtie jūras transporta pakalpojumi starp Itāliju un Melnkalni bija patiesi PVTN, jo *Adriatica* bija vienīgais uzņēmums, kas nodrošināja regulārus un uzticamus prāmju pasažieru un kravu pārvadājumu pakalpojumus šajās līnijās.

— Itālija/Horvātija

(253) Savienojumā starp Itāliju un Horvātiju *Adriatica* apkalpoja līnijas "Ankona/Spalato" un "Bari/Dubrovnika".

(254) Jūras savienojuma "Ankona/Spalato" darbība starp Itāliju un Horvātiju, kas 1960. gadā tika piešķirta privātiem uzņēmējiem, ar 1978. gada 27. februāra Likumu Nr. 42 tika nodota *Adriatica*. No Itālijas iestāžu nosūtītās informācijas varēja secināt, ka pakalpojumi, ko pārtrauca 1991. gadā, tika atsākti 1994. gadā pēc Horvātijas Republikas valdības izteikta pieprasījuma. Turklāt Itālija bija ieinteresēta nodrošināt regulārus savienojumus ar Horvātiju (un jo īpaši ar Dalmatas reģionu), ņemot vērā to, ka reģionā dzīvo ievērojams skaits Itālijas izcelsmes itāļu un cilvēku. Neskatoties uz Kosovas krīzes radītajām svārstībām, satiksme ievērojami attīstījās no 1994. gada. *Adriatica* izmantoja jaukta tipa kuģi, lai katru gadu veiktu divus braucienus nedēļā, bet pārējie uzņēmēji (viens Horvātijas, viens Libērijas un viens Eiropas Savienības uzņēmējs) būtībā darbojās tikai tūrisma sezonā un neatbilda visām pakalpojumu prasībām, ko Itālijas iestādes noteica līgumā. Līnija tika slēgta 2006. gadā.

(255) Jūras savienojumu "Bari/Dubrovnika" *Adriatica* apkalpoja tikai 1997. un 1998. gadā. Vienīgais konkurents šajā līnijā bija valstij piederošā Horvātijas prāmju sabiedrība.

(256) Ņemot vērā iepriekš minēto, Komisija secina, ka *Adriatica* sniegtie jūras transporta pakalpojumi starp Itāliju un Horvātiju bija patiesi PVTN, jo *Adriatica* bija vienīgais uzņēmums, kas nodrošināja regulārus un uzticamus prāmju pasažieru un kravu pārvadājumu pakalpojumus šajās līnijās.

***Saremar* apkalpotā starptautiskā līnija**

(257) *Saremar* apkalpoja starptautiskolīniju "Santaterēza Gallura/Bonifačo" starp Sardīniju un Korsiku.

(258) Komisija uzskata, ka Sardīnijas/Korsikas ("Santaterēza Gallura/Bonifačo") līnijā *Saremar* darbība atbilst patiesai vajadzībai, ko tirgus nevarētu apmierināt viens pats.

(259) Jo īpaši šajā līnijāā *Saremar* katru dienu visu gadu veica divus braucienus turp un atpakaļ, izmantojot jaukta tipa kuģi, kura kopējā ietilpība bija 560 pasažieri un 51 transportlīdzeklis. No Itālijas iestāžu nosūtītās informācijas varēja secināt, ka runa ir par īsas distances (10 jūras jūdzes) un galvenokārt vietējas intereses pārrobežas savienojumu, gan Sardīnijas kopienām, gan tuvējām Korsikas kopienām. Plānotais savienojums starp Santaterēzu un Bonifačo galvenokārt kalpoja, lai nodrošinātu pārrobežu strādnieku pārvietošanos starp Dienvidkorsiku un Sardīnijas ziemeļiem. Itālijas iestāžu nosūtītā informācija liecināja, ka tādu savienojumu bija izteikti pieprasījušas Sardīnijas un Korsikas vietējās kopienas.

(260) Konkurenta sniegtais pakalpojums neatbilst Itālijas iestāžu noteiktajām regularitātes un biežuma prasībām. Turklāt, konkrētais uzņēmējs nedarbojās visu laiku ārpus sezonas.

(261) Ņemot vērā iepriekš minēto, Komisija uzskata, ka mērķi, kas ir attiecīgo vietējo un reģionālo iestāžu likumīgas sabiedrības vajadzības izpausme, nodrošināt regulārus pakalpojumus starp diviem salu reģioniem katru gadu, nevar sasniegt, izmantojot brīvu tirgus spēku darbību. Tādējādi starptautiskā līnija, ko apkalpoja *Saremar*, bija patiesa PVTN.

5.1.3.3. Atbilstošs pilnvarojuma akts

(262) Saskaņā ar 2012. gada PVTN pamatnostādņu 15. un 16. punktu atbalsta saņēmējiem tika skaidri uzticēta attiecīgo pakalpojumu sniegšana, izmantojot sākotnējās konvencijas un – attiecībā uz piemērojamajiem laikposmiem – piecgades plānus, kuros skaidri norādīts sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību saturs un ilgums, saņēmēji un kompensācijas mehānisms.

(263) Sākotnējās konvencijas ir sabiedrisko pakalpojumu līgumi, ko Itālijas valsts noslēgusi ar katru no piecām bijušās *Tirrenia* grupas reģionālajām sabiedrībām. Šie līgumi noteica uzņēmumiem pienākumu sniegt pakalpojumus (līniju, frekvenču, kuģu veidu un biļešu cenu ziņā, sk. 97. apsvērumu), kas izklāstīti piecgades plānos, un noteica galvenos noteikumus, kas ir pamatā kompensācijas mehānismam, ko piemēro piecgades plānos. Kā minēts 95. un 96. apsvērumā, sākotnējās konvencijas noteica, ka gada subsīdijas summu nosaka, pamatojoties uz pieteikumu, ko iesniedzis saņēmējs un apstiprinājusi ministrija. Sākotnējos līgumos ir sīki izklāstīti dažādi ieņēmumu un izmaksu elementi, kas jāņem vērā, aprēķinot kompensāciju, kā arī peļņa no ieguldītā kapitāla. Sākotnējo līgumu 3. pantā ir paredzēti arī pasākumi pārmērīgas kompensācijas novēršanai un atgūšanai. No vienas puses, reģionālo sabiedrību pienākums bija nekavējoties ziņot ministrijai par visām attiecīgajām izmaiņām iesniegtajā pieteikumā paredzētajos rezultātos, lai kompensāciju varētu ātri koriģēt. No otras puses, pārmērīgas kompensācijas neesība tika kontrolēta arī *ex post*, un reģionālajām sabiedrībām bija pienākums atdot atpakaļ valstij jebkuru summu, kas tika saņemta papildus.

(264) Šie apsvērumi vienādi attiecas uz visām reģionālajām sabiedrībām.

5.1.3.4. Kompensācijas samērīgums

(265) Saskaņā ar Itālijas sniegto informāciju *Adriatica* un *Saremar* piešķirtā kompensācija par starptautisko līniju apkalpošanu atbilda neto zaudējumiem, kas bija reģistrēti šajā līnijā.

(266) Attiecībā uz kompensācijas pamatotību, pamatojoties uz 168. un 163.–172. apsvērumā minētajiem apsvērumiem, Komisija uzskata, ka kompensācija attiecās tikai uz neto izmaksām, kas radās, sniedzot pakalpojumus, un ienākums, kas bija atļauts uzņēmējam, bija pamatots saskaņā ar 2012. gada PVTN nostādņu 21. un 22. punktu. Turklāt vismaz no 2004. gada 1. janvāra visiem sabiedriskajiem pakalpojumiem, ko Itālija piemēroja reģionālajām sabiedrībām, tika veikta atsevišķa uzskaite pa rindām. Tāpēc var secināt, ka reģionālās sabiedrības ir ievērojušas pārskatāmības pienākumu, kas ieviests ar Komisijas Direktīvu 2006/111/EK ([54]) (skatīt 2012. gada PVTN pamatnostādņu 18. punktu).

(267) Attiecībā uz ieguldījumiem, kas īpaši paredzēti piecgadu plānos, Komisija lēmumā par procedūras sākšanu pauda šaubas par finansēšanas kārtību ieguldījumiem, kas vajadzīgi, lai sniegtu pakalpojumus, kuri subsidēti saskaņā ar sākotnējiem līgumiem. Jo īpaši Komisija vēlējās novērtēt, cik lielā mērā kuģu iegādes un amortizācijas izmaksas nonāca ikgadējās kompensācijas aprēķinā. Turklāt to, ka reģionālajām sabiedrībām tika garantēta subsīdija, kas ietvēra to flotes amortizācijas izmaksas līdz 2008. gadam, varēja uzskatīt par netiešu garantiju no Itālijas valsts puses, ļaujot valsts sabiedrībai neuzņemties ar investīcijām saistīto ekonomisko risku.

([54]) Komisijas Direktīva 2006/111/EK (2006. gada 16. novembris) par dalībvalstu un publisku uzņēmumu finansiālo attiecību pārredzamību, kā arī par dažu uzņēmumu finanšu pārredzamību (OV L 318, 17.11.2006., 17. lpp.).

(268) Sākotnējos līgumos bija noteikts, ka reģionālās sabiedrības subsidētajās līnijās izmanto kuģus, kas ir jaunāki par divdesmit gadiem, un patur šos kuģus (ja vien valsts iestādes nav skaidri piešķīrušas atbrīvojumu). Šis pienākums, kas ir sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākums, lika reģionālajām sabiedrībām atjaunot būtisku savas flotes daļu sākotnējo līgumu darbības laikā, ņemot vērā to kuģu vecumu, kurus izmanto līnijās, uz kurām attiecas pirmais piecgades plāns (1990.–1994. gads). Turklāt katrā no sabiedrību apkalpotajām līnijām izmantojamā kuģa veids tika noteikts ministrijas dekrētā, ar ko apstiprina vai groza katru piecgades plānu. Jebkura jauna kuģa iegāde, tāpat kā vecāko kuģu nodošana vai ekspluatācijas pārtraukšana, bija jāapstiprina ar ministrijas dekrētu, kurā bija noteikts arī pakalpojumu veids, kuram kuģis bija jānorīko. Reģionālo sabiedrību ieguldījumiem arī bija jāatbilst piecgades pārskata periodā sniegto pakalpojumu attīstības stratēģijai, kas formulēta valsts iestādes apstiprinātajā piecgades plānā.

(269) Ņemot vērā šos īpašos noteikumus, Komisija pārbaudīja, vai laikposmā no 1990. gada līdz 1994. gadam un no 1995. gada līdz 1999. gadam piecu gadu laikā iegādes izmaksas un kuģu, kurus izmanto reģionālās sabiedrības sabiedrisko pakalpojumu līnijās, amortizācijas izmaksas atbilda Itālijas iestāžu noteiktajām prasībām un tika ņemtas vērā samērīgi, aprēķinot gada kompensāciju. Itālijas iestāžu sniegtā informācija liecināja, ka, ieviešot jaunus kuģus, vienlaikus tika pārtraukta gados vecāku kuģu ekspluatācija, kā rezultātā nebija vispārējas jaudas palielināšanas saistībā ar reģionālo sabiedrību flotes atjaunošanu.

(270) Attiecībā uz jaunu kuģu iegādes izmaksām tā pati informācija liecināja, ka: i) šie pirkumi veikti daļēji ar uzņēmuma pašu resursiem un daļēji ar banku aizdevumiem; ii) iesaistīto kredītiestāžu noteiktās procentu likmes bija saskaņā ar likmēm, ko tajā pašā laikposmā izmantoja līdzīga lieluma uzņēmumi un apgrozījums citās tautsaimniecības nozarēs ([55]); iii) reģionālās sabiedrības nesaņēma nekādu tiešu garantiju no Itālijas iestādēm par šo aizdevumu atmaksu. Komisija atzīst, ka jau tad, kad ir noslēgts nolīgums ar valsti, ieguldītāji ir pārliecināti, ka to saistības tiks izpildītas un ka reģionālās sabiedrības varēs modernizēt savas flotes, neradot ekonomiskus riskus, kas būtu jāuzņemas komerciālam uzņēmējam. Tomēr šī priekšrocība bija raksturīga pasākumiem, kas tika ieviesti ar sākotnējiem līgumiem, kuri tika noslēgti divdesmit gadus pirms Jūras kabotāžas regulas un Jūras transporta pamatnostādņu stāšanās spēkā. Turklāt, kā jau tika norādīts, jaunie kuģi, ko reģionālās sabiedrības iegādājās saskaņā ar sākotnējiem līgumiem, tika piešķirti tikai tiem regulārajiem pārvadājumiem, kas norādīti piecgades plānos. Līdz ar to šī priekšrocība bija sākotnējo līgumu neatņemama sastāvdaļa.

(271) Attiecībā uz reģionālo uzņēmumu izmantoto kuģu amortizācijas izmaksām līnijās, uz kurām attiecas piecgades plāni, Komisija atzīmē, ka tie ir daļa no izmaksu elementiem, kas saskaņā ar sākotnējo līgumu 5. panta noteikumiem iekļauti gada subsīdijas aprēķinā. Saskaņā ar sākotnējās konvencijās noteiktajiem kritērijiem amortizācija tika aprēķināta lineāri divdesmit gadu laikā, izņemot īpaši ātrgaitas kuģus, kuru ilgums bija ierobežots līdz piecpadsmit gadiem. Tā kā šo līniju analītisko pārskatu pārbaudē netika konstatēts neviens pārmērīgas kompensācijas elements, Komisija apgalvo, ka saskaņā ar LESD 106. panta 2. punktu var atļaut mehānismu, kas ieviests ar sākotnējiem līgumiem, lai, aprēķinot ikgadējo kompensāciju, ņemtu vērā kuģu amortizāciju.

(272) PVTN sniegšana paredz tāda tipa un jaudas kuģu izmantošanu, ko iepriekš noteikušas valsts iestādes, kuru amortizāciju tādējādi var ņemt vērā, aprēķinot gada kompensāciju, ar nosacījumu, ka attiecīgie kuģi uzņēmumā ir iegādāti parastos tirgus apstākļos un lai veiktu tam uzticētos uzdevumus, un ka tos izmanto tikai regulāriem transporta pakalpojumiem līnijās, uz kuriem attiecas nolīgums.

(273) Attiecībā uz reģionālajām sabiedrībām Komisija norāda, ka visi attiecīgie kuģi tika izmantoti tikai sabiedriskajiem pakalpojumiem un ka tādēļ to nolietojumu var pilnībā ņemt vērā, aprēķinot ikgadējo subsīdiju. Analogi apsvērumi attiecas uz investīcijām, kas vajadzīgas to pakalpojumu sniegšanai, ko Itālijas iestādes paredzējušas piecgadei no 2000. līdz 2004. gadam, kas tipa un jaudas ziņā atbilst saistībām, ko tās pašas iestādes uzņēmušās attiecībā uz tādu pakalpojumu līmeni.

([55]) Piemēram, neseno divu ātrgaitas kuģu iegādi 1999. gadā finansēja *Banco di Napoli* ar aizdevumu 160 miljardi ITL ar mainīgu likmi, kas vienāda ar sešu mēnešu *Euribor*, ko palielina par 0,40 %, kas atmaksājams desmit gados. No Itālijas iestāžu nosūtītās informācijas izriet, ka tas pats finanšu orgāns tajā pašā laikā ir ļāvis atvērt kredītus vairākiem citiem lieliem uzņēmumiem uz praktiski identiskiem nosacījumiem.

(274) Ņemot vērā iepriekš minēto, Komisija arī norāda, ka nepieciešamība amortizēt ieguldījumus, kas nepieciešami pakalpojuma sniegšanai, attaisnoja salīdzinoši ilgo pilnvarojuma perioda ilgumu (sk. 2012. gada PVTN pamatnostādņu 17. punktu).

(275) Attiecībā uz papildu ieguldījumiem, kas paredzēti uzņēmējdarbības plānā laika posmam no 1999. līdz 2002. gadam, šā plāna īstenošana tika apturēta pēc formālās izmeklēšanas procedūras sākšanas, un tas netika atsākts.

5.1.3.5. Konkurences izkropļojumi, kas ir pretrunā Savienības interesēm

(276) Procedūra saskaņā ar LESD 108. pantu nedrīkst radīt rezultātu, kas ir pretrunā Līguma īpašajiem noteikumiem ([56]). Tāpēc Komisija nevar pasludināt par saderīgu ar iekšējo tirgu tādu valsts atbalstu, kas, ņemot vērā zināmus tā noteikumus, ir pretrunā citiem Līguma noteikumiem. Komisijas pienākums nodrošināt, ka LESD 107. un 108. pants tiek piemērots saskaņā ar citiem Līguma noteikumiem, ir vēl jo vairāk nepieciešams, ja šie citi noteikumi, tāpat kā šajā gadījumā, attiecas arī uz neizkropļotas konkurences mērķi iekšējā tirgū ([57]).

(277) Atbilstība 2012. gada PVTN nostādnēm, kā novērtēts iepriekš, parasti ir pietiekama, lai nodrošinātu, ka atbalsts nekropļo konkurenci tādā veidā, kas ir pretrunā Savienības interesēm (sk. 2012. gada PVTN pamatnostādņu 51. punktu).

(278) Tomēr attiecībā uz *Adriatica* Komisija norāda, ka laikposmā no 1990. gada 30. oktobra līdz 1994. gada jūlijam *Adriatica* bija iesaistīts cenu noteikšanas kartelī par tarifiem komerctransportlīdzekļiem līnijā "Brindizi/Korfu/Igumenica/Patras", pārkāpjot LESD 101. pantu, ([58]) bet saņēma atbalstu šīs līnijas apkalpošanai. Pēc 2005. gada lēmuma pieņemšanas Tiesa šo novērtējumu apstiprināja ([59]).

(279) Sabiedrisko pakalpojumu kompensāciju, kas izmaksāta par līnijas "Brindizi/Korfu/Igumenica/Patras" apkalpošanu no 1992. gada janvāra līdz 1994. gada jūlijam, kad atbalsta saņēmējs bija iesaistīts ar LESD 101. pantu aizliegtajā cenu noteikšanas kartelī, nevar uzskatīt par saderīgu ar iekšējo tirgu. Lai gan sabiedrisko pakalpojumu kompensācijas mērķis bija tieši atvieglot preču un pasažieru pārvadājumus līnijā "Brindizi/Korfu/Igumenica/Patras", atbalsta saņēmējs piedalījās cenu noteikšanas kartelī, kas kavēja preču pārvadāšanu tajā pašā līnijā Tāpēc *Adriatica* dalība kartelī bija tiešā pretrunā ar *Adriatica* piešķirtā PVTN atbalsta mērķi, lai atvieglotu jūras transportu šajā līnijā.

(280) No tā izriet, ka nesaderīga atbalsta konstatēšana un līdz ar to minētā atbalsta atgūšanas pasūtīšana nebūtu jauns sods, kā to apgalvo Itālija. Šāda nesaderība izriet tikai no atbalsta saņēmēja līdzdalības kartelī, kas aptver pakalpojumus, kuri saņēmējam bija jāpadara pieejamāki patērētājiem, nevis kartelim, kaitējot patērētājiem. Ņemot vērā to pakalpojumu veidu, kas tiek sniegti ar publisku kompensāciju un kas vienlaikus attiecas uz komerciāliem transportlīdzekļiem, pasažieriem un kravām, saņēmēja iesaistīšanās kartelī, kura mērķis ir noteikt cenas kravas automobiļu pārvadāšanai, ļauj izdarīt secinājumus par savienojumu kopumā. Kartelis bija paredzēts tieši komerciālai transportlīdzekļu satiksmei, ko Itālijas iestādes vēlējās veicināt ar subsīdiju palīdzību.

(281) Turklāt kartelis būtiski izkropļoja konkurenci attiecīgajā tirgū, t. i., līnijā "Brindizi/Korfu/Igumenica/Patras", savukārt PVTN atbalsts šajā pašā līnijā bija jāpiešķir tādā veidā, kas ierobežotu konkurences izkropļojumus līdz minimumam. Saņēmēja līdzdalība cenu noteikšanas kartelī šajā līnijā pastiprināja atbalsta kropļojošo ietekmi un radīja tam būtisku negatīvu ietekmi uz citām dalībvalstīm un iekšējā tirgus darbību. Turklāt ir ticams, ka bez valsts subsīdijām *Adriatica* nebūtu ekonomiskā spēka piedalīties kartelī.

(282) Visbeidzot, tajā laikā *Adriatica* pilnībā kontrolēja valsts uzņēmums. Tāpēc daļa Itālijas iestāžu zināja par karteli un tā nelabvēlīgo ietekmi uz patērētājiem, savukārt cita Itālijas iestāžu daļa turpināja piešķirt PVTN atbalstu, kas bija paredzēts, lai palīdzētu patērētājiem tajā pašā līnijā ar iespējami ierobežotiem konkurences traucējumiem.

([56]) Skatīt 1980. gada 21. maija spriedumu lietā Komisija/Itālija, C-73/79, ECLI:EU:C:1980:129, 11. punkts; 1993. gada 15. jūnija spriedumu lietā *Matra SA*/Komisija, C-225/91, ECLI:EU:C:1993:239, 41. punkts; 2000. gada 19. septembra spriedumu lietā Vācija/Komisija, C-156/98, ECLI:EU:C:2000:467, 78. punkts.

([57]) 1993. gada 15. jūnija spriedums lietā *Matra SA*/Komisija, C-225/91, ECLI:EU:C:1993:239, 42. un 43. punkts.

([58]) Komisijas Lēmums 1999/271/EK (1998. gada 9. decembris) par procedūru saskaņā ar EK Līguma 85. pantu (IV/34466 – Grieķijas prāmji) (OV L 109, 27.4.1999., 24. lpp.), kas šajā punktā apstiprināts ar 2003. gada 11. decembra spriedumu lietā *Adriatica di Navigazione*/Komisija, T-61/99, ECLI:EU:T:2003:335.

([59]) 2006. gada 16. februāra nolēmums lietā *Adriatica di Navigazione*/Komisija, C-111/04P, ECLI:EU:C:2006:105.

(283) Ņemot vērā iepriekš minētos apsvērumus, Komisija secina, ka atbalsts sabiedrisko pakalpojumu kompensācijas veidā uzņēmumam *Adriatica* par līnijas "Brindizi/Korfu/Igumenica/Patras" apkalpošanu laikposmā no 1992. gada janvāra līdz 1994. gada jūlijam nav saderīgs ar iekšējo tirgu.

5.2. **Atvieglots fiskālais režīms**

(284) Laikposmā no 1996. līdz 2008. gadam *Tirrenia* grupas kuģiem bija atvieglots fiskālais režīms attiecībā uz to degvielas un smēreļļu piegādi, ko izmanto kā degvielu kuģošanai.

(285) Itālija ar 1995. gada 26. oktobra Dekrētu Nr. 504 ieviesa šo atviegloto režīmu un pēc 1996. gada 2. marta lēmuma to attiecināja uz visiem kuģiem, kas atradās ostā tehniskās apkopes darbībām.

(286) Tiesa 2005. gada 10. maija spriedumā lietā C-400/99 secināja, ka fiskālo režīmu nevajadzēja apturēt kā nelikumīgu atbalstu, ņemot vērā to, ka 1996. gadā Itālijas iestādes bija attiecinājušas šo režīmu uz visiem kuģiem, kas pietauvojušies ostā tehniskās apkopes darbībām.

(287) Neatkarīgi no jautājuma par to, vai šāds pasākums ir valsts atbalsts, Komisija norāda, ka pēc 2005. gada lēmuma ne Komisija, ne Itālija pēc Komisijas pieprasījuma nav rīkojusies attiecībā uz šo pasākumu. Tāpēc jebkurš Komisijas pieņemtais lēmums par šo jautājumu tiktu pieņemts pēc 10 gadu noilguma termiņa beigām ([60]).

(288) Ņemot vērā iepriekš minēto, Komisija secina, ka atviegloto fiskālo režīmu uzskata par pastāvošu atbalstu saskaņā ar jaunās procedūras regulas 17. pantu.

6. **SECINĀJUMI**

(289) Kompensācija par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu, kas piešķirta bijušās *Tirrenia* grupas reģionālajām sabiedrībām par *kabotāžas* līniju apkalpošanu līdz 2008. gada beigām, ir pastāvošs atbalsts saskaņā ar 1992. gada Jūras kabotāžas regulas 4. panta 3. punktu.

(290) Kompensācija par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu, kas piešķirta *Saremar* un *Adriatica* par *starptautisko* līniju izmantošanu saskaņā ar sākotnējiem līgumiem līdz 2008. gada beigām, ir jauns atbalsts. Šāds atbalsts ir saderīgs ar iekšējo tirgu, izņemot atbalstu, kas piešķirts *Adriatica* laikposmā no 1992. gada janvāra līdz 1994. gada jūlijam savienojuma "Brindizi/Korfu/Igumenica/Patras" apkalpošanai, un tas nav saderīgs ar iekšējo tirgu, jo tas bija cieši saistīts ar karteli, kas ir aizliegta ar LESD 101. pantu.

(291) Atvieglotais nodokļu režīms attiecībā uz degvielas un smēreļļas piegādi, ko *Tirrenia* grupas kuģiem piemēroja laikposmā no 1995. līdz 2008. gadam, ir pastāvošs atbalsts saskaņā ar jaunās procedūras regulas 17. pantu.

7. **LĪDZEKĻU ATGŪŠANA**

(292) Saskaņā ar Līgumu par Eiropas Savienības darbību un Savienības tiesu iedibināto judikatūru Komisija ir kompetenta pieņemt lēmumu, ka attiecīgā dalībvalsts maina vai atceļ atbalstu, ja tā ir konstatējusi, ka tas nav saderīgs ar iekšējo tirgu ([61]). Savienības tiesas ir arī konsekventi nolēmušas, ka dalībvalsts pienākums atcelt atbalstu, ko Komisija uzskata par nesaderīgu ar iekšējo tirgu, ir paredzēts, lai atjaunotu iepriekšējo situāciju ([62]).

(293) Šajā saistībā Savienības tiesas ir noteikušas, ka minētais mērķis ir sasniegts, ja saņēmējs ir atmaksājis nelikumīgā atbalsta summas un tādējādi zaudējis priekšrocību, kas tam bijusi iekšējā tirgū attiecībā pret konkurentiem, un ir atjaunots stāvoklis, kāds bijis pirms atbalsta piešķiršanas ([63]).

(294) Saskaņā ar judikatūru Regulas (ES) 2015/1589 16. panta 1. punktā ir noteikts, ka tad, "[k]ad nelikumīga atbalsta gadījumos tiek pieņemti negatīvi lēmumi, Komisija izlemj, ka attiecīgā dalībvalsts veic visus vajadzīgos pasākumus, lai atgūtu atbalstu no saņēmēja (..)".

([60]) Tā kā 2005. gada lēmums (2004. gada 16. marts) tika pārsūdzēts Tiesā laikposmā no 2004. gada 24. jūnija līdz 2009. gada 4. martam, 10 gadu noilguma termiņš, kas sākās pēc Komisijas pēdējās darbības par attiecīgo pasākumu un tika apturēts Tiesas procesa laikā, beidzās 2018. gada novembra beigās (2018. gada 26. novembrī).

([61]) 1973. gada 12. jūlija spriedums lietā Komisija/Vācija, C-70/72, ECLI:EU:C:1973:87, 13. punkts.

([62]) 1990. gada 21. marta spriedums lietā Beļģija/Komisija, C-142/87, ECLI:EU:C:1990:125, 66. punkts.

([63]) 1999. gada 17. jūnija spriedums lietā Beļģija/Komisija, C-75/97, ECLI:EU:C:1999:311, 64. un 65. punkts.

(295) Tādējādi, ņemot vērā to, ka 290. apsvērumā minētais *Adriatica* piešķirtais pasākums tika īstenots, pārkāpjot LESD 108. panta 3. punktu, un ir uzskatāms par nelikumīgu un nesaderīgu atbalstu, to atgūst, lai atjaunotu situāciju, kas pastāvēja iekšējā tirgū pirms tā piešķiršanas. Atgūstamajai summai piemēro procentus līdz faktiskai atgūšanai.

(296) 2004. gada 22. jūlijā, sākot ar 2004. gada 1. septembri, *Adriatica* apvienojās ar *Tirrenia*, un tā pārņēma *Adriatica* apkalpotās līnijas. Visus aktīvus, saistības un pastāvīgos līgumus pārņēma *Tirrenia*, kas bija vienīgais uzņēmums, kurš turpināja pastāvēt pēc apvienošanās.

(297) Pēc 2005. gada lēmuma pieņemšanas Itālija lika atgūt atbalstu, kas no 1992. gada janvāra līdz 1994. gada jūlijam tika piešķirts *Adriatica* par savienojuma "Brindizi/Korfu/Igumenica/Patras" apkalpošanu, ko Itālijas iestādes 2006. gada 31. decembrī aprēķināja 8 651 600 EUR apmērā (3 207 810 EUR pamatsumma un 5 443 790 EUR procenti) ([64]). Ar 2007. gada 28. februāra piedziņas rīkojumu Itālija *Tirrenia* paziņoja, ka tai ir jāatmaksā papildu summa par laika posmu no 2007. gada 1. janvāra līdz iepriekšminētās summas faktiskās izmaksas dienai. *Tirrenia* 2007. gada 26. martā atmaksāja 8 651 600 EUR. Itālija savā 2018. gada 21. decembra vēstulē apstiprināja, ka pēc 2009. gada sprieduma, ar kuru tika atcelts 2005. gada lēmums, tā nav atdevusi atgūtās summas atbalsta saņēmējam. Tomēr, pamatojoties uz Komisijas rīcībā esošo informāciju, šķiet, ka *Tirrenia* netika lūgta atmaksāt papildu līdzekļus par procentiem, kas uzkrāti laikposmā no 2006. gada 31. decembra līdz 2007. gada 26. martam.

(298) Tāpēc Komisija norāda, ka Itālijas iestādēm būs jāpārrēķina kopējā maksājamā procentu summa, kas uzkrāta no atbalsta pamatsummas, kura noteikta 3 207 810 EUR apmērā, no dienas, kad atbalsts nodots saņēmēja rīcībā, līdz pilnīgas atmaksas dienai. Tad Itālijas iestādes no šā aprēķina rezultāta atskaita procentu summu, ko saņēmējs jau samaksājis 2007. gada 28. februārī.

(299) Komisija atzīmē, ka Itālija 2007. gadā uzskatīja un joprojām uzskata, ka no 2018. gada decembra *Tirrenia* bija pienākums atmaksāt *Adriatica* piešķirto atbalstu, kā aprakstīts 297. apsvērumā. Turklāt *Tirrenia* pieņēma šo secinājumu, atmaksājot *Adriatica* piešķirto atbalstu, kā aprakstīts 297. apsvērumā. Tomēr Komisija tagad arī patstāvīgi analizēs iespējamo saimniecisko pēctecību starp *Adriatica* un *Tirrenia*, lai noteiktu, kurš uzņēmums var atmaksāt atbalstu.

8. **SAIMNIECISKĀ PĒCTECĪBA**

(300) Ja ir notikusi nelikumīga un nesaderīga valsts atbalsta saņēmēja turpmāka pārdošana vai nodošana, atmaksāšanas pienākumu var attiecināt uz citiem uzņēmumiem, kuriem ir nodotas saņēmēja akcijas vai uzņēmums (pārņēmējs uzņēmums) ([65]). Jebkurš uzņēmums, kas turpina sākotnējā uzņēmuma darbību, būtu jāuzskata par valsts atbalsta saņēmēju ar noteikumu, ka bija nodošanas aspekti, kas liecināja, ka uzņēmums faktiski tika turpināts. Turklāt apvienošanās vai cita veida uzņēmējdarbības reorganizācijas gadījumos pienākums atmaksāt atbalstu var tikt nodots tam uzņēmumam, kurš turpina pastāvēt pēc apvienošanās ([66]). Ja, gluži pretēji, var pierādīt, ka nelikumīgā atbalsta ieguvums paliek sākotnējā saņēmēja ziņā (neraugoties uz dažu tā aktīvu nodošanu), atmaksas pienākums paliek sākotnējā atbalsta saņēmēja ziņā.

(301) Saskaņā ar Tiesas 2003. gada 8. maija lēmumu lietā Itālija un *SIM 2* pret Komisiju ([67]), ar kuru Komisija pamatoja savus lēmumus par *Olympic Airlines*, *Alitalia* un *SERNAM* ([68]), saimnieciskās pēctecības novērtējums starp atbalsta saņēmēju un uzņēmumu, kuram tika nodoti tā aktīvi, ir noteikts, izmantojot rādītāju kopumu. Lai izveidotu

([64]) Šo summu aprēķināja darba grupa, kas izveidota ar 2004. gada 3. decembra starpministriju dekrētu.

([65]) 1991. gada 21. marta spriedums lietā Itālija/Komisija, C-303/88, ECLI:EU:C:1991:136, 57. punkts. Atmaksājot atbalstu, saņēmējam ir jāzaudē priekšrocības, ko tas iepriekš izmantoja tirgū, un tiek atjaunota situācija pirms atbalsta piešķiršanas.

([66]) Tiesas 2018. gada 7. marta spriedums lietā *SNCF Mobilités*/Komisija, C-127/16 P, ECLI:EU:C:2018:165, 113. punkts.

([67]) 2003. gada 8. maija Tiesas spriedums lietā Itālijas Republika un *SIM 2 Multimedia SpA*/Komisija, apvienotās lietas C-328/99 un C-399/00, ECLI:EU:C:2003:252.

([68]) Komisijas 2008. gada 17. septembra lēmums, valsts atbalsts N 321/2008, N 322/2008 un N 323/2008 – Grieķija – *Vente de certains actifs d'Olympic Airlines*/*Olympic Airways Services;* Komisijas 2008. gada 12. novembra lēmumu par valsts atbalstu N 510/2008 – Itālija – *Alitalia* aktīvu pārdošana; Komisijas 2012. gada 4. aprīļa lēmumu SA.34547 – Francija – *Reprise des actifs du groupe SERNAM dans le cadre de son redressement judiciaire*.

saimniecisko pēctecību starp divām sabiedrībām, var ņemt vērā šādus faktorus, bet tie nav jāņem vērā kumulatīvi ([69]):

— vai pārdošanas cena atbilst tirgus cenai vai ne,

— nodošanas darbības joma (aktīvi un saistības, darbaspēks, aktīvu funkcionālo kopumu esamība),

— pircēja(-u) identitāte,

— nodošanas brīdis (pēc sākotnējā novērtējuma sākšanas, formālās izmeklēšanas procedūras vai galīgā lēmuma pieņemšanas),

— darbības ekonomiskā pamatotība un mērķis.

(302) *Adriatica* pilnībā piederēja *Tirrenia*. Turklāt *Tirrenia* un *Adriatica* bija vieni un tie paši gala īpašnieki (t. i., valsts uzņēmums *Fintecna – Finanziaria per i Settori Industriale e dei Servizi SpA*, kas 2004. gada 30. janvārī bija vienīgais *Tirrenia* akcionārs). Tās ir spēcīgas norādes par saimniecisko pēctecību starp abām sabiedrībām, salīdzinot ar citu scenāriju, ja īpašnieki būtu savstarpēji nesaistīti uzņēmumi.

(303) *Adriatica* pārdošana *Tirrenia* būtībā bija tikai nodošana starp meitasuzņēmumu un tā īpašnieku, kur netika rīkots konkurss un netika maksāta cena.

(304) Attiecībā uz darījuma darbības jomu *Adriatica* tika pārdota pēc darbības turpināšanas principa, un *Tirrenia* pārņēma visas tās saistības saskaņā ar sākotnējo līgumu, kas tika noslēgts starp *Adriatica* un Itāliju. Komisijai nav informācijas, ka *Tirrenia* būtu ieviesusi izmaiņas *Adriatica* komerciālajā, personāla vai ražošanas politikā pēc tam, kad tā tiešā veidā pārņēma tās uzņēmējdarbību. Jo lielāka sākotnējā uzņēmējdarbības daļa tiek nodota jaunam uzņēmumam, jo lielāka ir varbūtība, ka ar šiem aktīviem saistītā saimnieciskā darbība ir tikai iepriekšējās uzņēmējdarbības turpinājums, kas joprojām gūst labumu no nesaderīgā atbalsta. Šajā gadījumā *Tirrenia* pārņēma visu *Adriatica* aktīvu, saistību un līgumisko attiecību kopumu.

(305) Attiecībā uz darījuma mērķi Komisija norāda, ka, lai gan tam nav tiešu pierādījumu tam, ka darījuma nolūks bija apiet atgūšanas lēmumu un tādējādi izvairīties no tā ietekmes, *Tirrenia* nolēma pārņemt *Adriatica* divas dienas pēc tam, kad Komisija bija pieņēmusi 2005. gada lēmumu. Tādējādi šis termiņš ļauj nojaust, ka abas sabiedrības bija informētas par Komisijas veikto izmeklēšanu, un, iespējams, tas ir ņemts vērā, pieņemot lēmumu apvienot to darbību zem nosaukuma *Tirrenia*. Turklāt darījuma ekonomiskā pamatotība nepārprotami bija turpināt to pašu *Adriatica* darbību zem *Tirrenia* nosaukuma.

(306) Tāpēc Komisija secina, ka starp *Tirrenia* un *Adriatica* pastāv saimnieciskā pēctecība un ka saskaņā ar šo lēmumu līdzekļu atgūšana no *Adriatica* ir jāpaplašina, attiecinot to arī uz *Tirrenia*. Tā kā *Tirrenia* pastāvīgi darbojās tirgū, tā turpināja gūt labumu no valsts atbalsta, ko *Adriatica* saņēma saimnieciskajā darbībā un kas turpināja kropļot tirgu.

(307) Attiecīgi, veicot 298. apsvērumā minēto pārrēķinu, Itālija var pilnībā ņemt vērā *Tirrenia* 2007. gada 26. martā veikto atmaksu 5 443 790 EUR apmērā, ciktāl šie līdzekļi vēlāk netika atmaksāti *Tirrenia*,

IR PIEŅĒMUSI ŠO LĒMUMU.

1. pants

1. Atbalsts, kas piešķirts *Adriatica*, *Caremar, Siremar, Saremar* un *Toremar* laikposmā no 1992. gada 1. janvāra līdz 2008. gada 31. decembrim kā kompensācija par iekšzemes līniju apkalpošanu, ir pastāvošs atbalsts.

2. Neskarot 3. punkta noteikumus, atbalsts, ko Itālija piešķīrusi *Adriatica* un *Saremar* laikposmā no 1992. gada 1. janvāra līdz 2008. gada 31. decembrim kā kompensāciju par starptautisko līniju apkalpošanu, ir saderīgs ar iekšējo tirgu saskaņā ar LESD 106. panta 2. punktu.

([69]) Šo rādītāju kopumu ir apstiprinājusi Vispārējā tiesa savā 2012. gada 28. marta lēmumā *Ryanair* pret Komisiju, lieta T-123/09, EU:T:2012:164, ar kuru tika apstiprināts *Alitalia* lēmums.

3. Ar iekšējo tirgu nav saderīgs atbalsts, kas, pārkāpjot LESD 108. panta 3. punktu, nelikumīgi tika izsniegts *Adriatica* par laikposmu no 1992. gada janvāra līdz 1994. gada jūlijam saistībā ar savienojumu Brindizi/Korfu/Igumenica/Patras.

4. Minerāleļļu, ko izmanto kā degvielu navigācijā, fiskālo režīmu uzskata par pastāvošu atbalstu, ņemot vērā, ka ne Komisija, ne Itālija, rīkojoties pēc Komisijas pieprasījuma, attiecībā uz šo pasākumu nav veikusi nekādas darbības pirms iztecēja noilguma termiņš attiecībā uz atbalsta atgūšanu, kas paredzēts Regulas (ES) 2015/1589 17. pantā.

2. pants

1. Itālija atgūst 1. panta 3. punktā minēto atbalstu no tā saņēmēja.

2. Par atgūstamajām summām tiek maksāti procenti no datuma, kurā tās tika nodotas saņēmēja rīcībā, līdz to faktiskajai atgūšanai.

3. Procentus aprēķina pēc salikto procentu formulas saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 794/2004 V nodaļu un atbilstoši Komisijas Regulai (EK) Nr. 271/2008 ([70]), ar kuru groza Regulu (EK) Nr. 794/2004.

4. Pamatojoties uz tās rīcībā esošo informāciju, Komisija atzīst, ka Itālija no atbalsta saņēmēja jau ir atguvusi atbalsta pamatsummu un daļu no atgūšanas procentiem.

3. pants

1. Šā lēmuma 2. pantā minētā atbalsta atgūšana stājas spēkā uzreiz, un tā jāveic nekavējoties.

2. Itālija nodrošina šā lēmuma īstenošanu četru mēnešu laikā pēc lēmuma paziņošanas.

4. pants

1. Divos mēnešos pēc šā lēmuma paziņošanas dienas Itālija iesniedz šādu informāciju:

a) kopējā no atbalsta saņēmēja atgūstamā summa (sākotnējā summa ar procentiem);

b) sīku aprakstu par pasākumiem, kas jau veikti un ko plānots veikt, lai izpildītu šo lēmumu;

c) dokumentus, kas apliecina, ka atbalsta saņēmējiem pieprasīts atmaksāt atbalstu.

2. Itālija informē Komisiju par to valsts pasākumu norisi, kas ir pieņemti šā lēmuma īstenošanai, līdz 1. panta 3. punktā minētā atbalsta atgūšana ir pabeigta. Pēc Komisijas vienkārša pieprasījuma tā tūlīt sniedz informāciju par jau veiktajiem un plānotajiem šā lēmuma izpildes pasākumiem. Tā sniedz arī sīku informāciju par atbalsta summām un atgūšanas procentiem, kas jau ir atgūti no atbalsta saņēmējiem.

5. pants

Šis lēmums ir adresēts Itālijas Republikai.

Komisija var publicēt atbalsta summu un atgūšanas procentu summu, kas atgūta, piemērojot šo lēmumu, neskarot Regulas (ES) 2015/1589 30. pantu.

Briselē, 2020. gada 2. martā

Komisijas vārdā –
priekšsēdētāja vietniece
Margrethe VESTAGER

([70]) Komisijas Regula (EK) Nr. 271/2008 (2008. gada 30. janvāris), ar kuru groza Regulu (EK) Nr. 794/2004, ar ko īsteno Padomes Regulu (EK) Nr. 659/1999, ar kuru nosaka sīki izstrādātus noteikumus EK līguma 93. panta piemērošanai (OV L 82, 25.3.2008., 1. lpp.).