II

(Ne teisėkūros procedūra priimami aktai)

SPRENDIMAI

KOMISIJOS SPRENDIMAS (ES) 2020/1411

2020 m. kovo 2 d.

dėl valstybės pagalbos Nr. C 64/99 (ex NN 68/99), kurią Italija suteikė laivybos bendrovėms „Adriatica“, „Caremar“, „Siremar“, „Saremar“ ir „Toremar“ („Tirrenia“ grupei)

(pranešta dokumentu Nr. C(2020) 1108)

(Tekstas autentiškas tik italų kalba)

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS KOMISIJA,

atsižvelgdama į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo, ypač į jos 108 straipsnio 2 dalies pirmą pastraipą,

atsižvelgdama į Europos ekonominės erdvės susitarimą, ypač į jo 62 straipsnio 1 dalies a punktą,

pakvietusi suinteresuotąsias šalis pateikti savo pastabas pagal minėtą (-as) nuostatą (-as) [1] ir atsižvelgdama į jų pastabas,

kadangi:

1. PROCEDŪRA

1.1. Komisijos sprendimas 2005/163/EB

(1) Gavusi daugybę skundų, 1999 m. Komisija nusprendė pradėti Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo (toliau – SESV) 108 straipsnio 2 dalyje nustatytą procedūrą dėl pagalbos, sumokėtos šešioms buvusios „Tirrenia“ grupės įmonėms, t. y. „Tirrenia di Navigazione S.p.A.“ (toliau – bendrovė „Tirrenia“), „Adriatica di Navigazione S.p.A.“ (toliau – bendrovė „Adriatica“), „Caremar – Campania Regionale Maritima S.p.A.“ (toliau – bendrovė „Caremar“), „Saremar – Sardegna Regionale Marittima S.p.A“ (toliau – bendrovė „Saremar“), „Toremar – Toscana Regionale Marittima S.p.A.“ (toliau – bendrovė „Toremar“) ir „Siremar – Sicilia Regionale Marittima S.p.A.“ (toliau – bendrovė „Siremar“). Tuo metu šias bendroves kontroliavo valstybės įmonė „Finmare“, valdanti bendrovės „Tirrenia“ akcinį kapitalą, o pastarajai savo ruožtu priklausė regioninės bendrovės „Adriatica“, „Caremar“, „Saremar“, „Siremar“ ir „Toremar“.

(2) Pagalba buvo teikiama kaip subsidijos, tiesiogiai mokamos kiekvienai iš grupės įmonių jūrų transporto paslaugoms, kurias šios įmonės teikė pagal šešis viešųjų paslaugų susitarimus, 1991 m. sudarytus su Italijos valstybe (toliau – pradiniai susitarimai), remti. Pradiniais susitarimais buvo siekiama užtikrinti jūrų transporto paslaugų teikimą, nes dauguma jų jungė žemyninę Italijos dalį su Sicilija, Sardinija ir kitomis, mažesnėmis, Italijos salomis.

(3) 1999 m. rugpjūčio 6 d. raštu Komisija informavo Italiją apie savo sprendimą pradėti oficialią tyrimo procedūrą (toliau – sprendimas pradėti procedūrą). 1999 m. rugsėjo 28 d. raštu Italijos valdžios institucijos pateikė savo pastabas dėl sprendimo pradėti procedūrą.

[1] OL C 306, 1999 10 23, p. 2.

(4) Paskelbus sprendimą pradėti procedūrą *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* ([2]), keli privatūs veiklos vykdytojai pateikė savo pastabas Komisijai. Šios pastabos buvo perduotos Italijos valdžios institucijoms, kad jos turėtų galimybę į jas atsakyti.

(5) 1999 m. spalio 18 d. Italija pateikė ieškinį Teisingumo Teismui dėl sprendimo pradėti procedūrą dalies, kurioje nurodyta, kad pagalba turi būti sustabdyta, panaikinimo. Byla buvo užregistruota numeriu C-400/99. Be to, 1999 m. spalio 19 d. bendrovės „Tirrenia“, „Adriatica“, „Caremar“, „Saremar“, „Siremar“ ir „Toremar“ pateikė ieškinį Bendrajam Teismui dėl viso sprendimo pradėti procedūrą panaikinimo pagal EB sutarties 230 straipsnio 4 dalį [dabar SESV 263 straipsnio 4 dalis]. Šis ieškinys buvo įregistruotas bylos numeriu T-246/99.

(6) 2005 m. gegužės 10 d. sprendimu byloje C-400/99 Teisingumo Teismas panaikino sprendimą pradėti procedūrą, „nes juo sustabdomas mokestinės tvarkos, taikomos „Tirrenia“ įmonių grupei aprūpinant savo laivus degalais ir tepimo alyva, įgyvendinimas“, kol Italijos valdžios institucijos bus informuotos apie sprendimą nutraukti procedūrą atitinkamos įmonės atžvilgiu ([3]). Kiti ieškinio reikalavimai buvo atmesti.

(7) 2007 m. birželio 20 d. sprendimu byloje T-246/99 ([4]) Bendrasis Teismas atmetė bendrovių „Tirrenia“ ir „Adriatica“, „Caremar“, „Saremar“, „Siremar“ ir „Toremar“ pateiktą prašymą panaikinti visą sprendimą pradėti procedūrą.

(8) Tyrimo etape Italijos valdžios institucijos paprašė padalyti „Tirrenia“ grupės bylą taip, kad pirmenybė būtų teikiama galutinio sprendimo dėl bendrovės „Tirrenia“ priėmimui. Šis prašymas buvo motyvuojamas Italijos valdžios institucijų noru privatizuoti grupę, pradedant bendrove „Tirrenia“, ir jų ketinimu paspartinti procesą šios bendrovės atžvilgiu.

(9) Atsižvelgdama į šį prašymą, Komisija pažymėjo, kad, nors bendrovė „Tirrenia“ buvo atsakinga už grupės finansinę ir komercinę strategiją, tuometinės šešios grupės įmonės buvo teisiškai nepriklausomos ir vykdė veiklą geografiškai atskiruose rinkos segmentuose, kuriuose buvo skirtinga tiek privačių Italijos veiklos vykdytojų, tiek kitų valstybių narių veiklos vykdytojų konkurencija. Komisija taip pat pažymėjo, kad Italijos valdžios institucijų mokamos subsidijos pagal 2 konstatuojamojoje dalyje nurodytus pradinius susitarimus buvo apskaičiuotos taip, kad padengtų grynuosius veiklos nuostolius, patirtus kiekvienos iš minėtų bendrovių eksploatuojamais maršrutais, ir buvo suteiktos tiesiogiai toms bendrovėms, o ne per bendrovę „Tirrenia“. Galiausiai kitos pagalbos priemonės, kurioms taikoma procedūra, t. y. investicinė pagalba ir mokestinio pobūdžio pagalba, turėjo būti atskirai analizuojamos kiekvienos grupės įmonės atžvilgiu. Atitinkamai Komisija nusprendė galinti patenkinti Italijos valdžios institucijų prašymą ir Sprendimu 2001/851/EB ([5]) užbaigė procedūrą, pradėtą dėl bendrovei „Tirrenia“ skirtos pagalbos (toliau – 2001 m. sprendimas).

(10) Procedūra buvo toliau vykdoma dėl pagalbos, kurią Italija suteikė likusioms penkioms „Tirrenia“ grupės įmonėms (t. y. „Adriatica“, „Caremar“, „Saremar“, „Siremar“ ir „Toremar“, toliau – regioninės įmonės). Per įvairius dvišalius susitikimus 2001–2003 m. Italijos valdžios institucijos pateikė informacijos apie kiekvieną šių bendrovių eksploatuojamą maršrutą, nurodydamos konkrečius nagrinėjamų rinkų ypatumus, eismo tendenciją, konkuruojančių privačių bendrovių buvimą, jeigu tokių buvo, ir kiekvienai įmonei suteikto viešojo finansavimo sumos pokyčius.

(11) Be to, 2003 m. sausio, vasario ir rugsėjo mėn. keletas skundo pateikėjų, ypač kai kurie privatūs veiklos vykdytojai, konkuruojantys su bendrove „Caremar“ Neapolio įlankoje, pateikė Komisijai papildomos informacijos, kurią sudarė nauji duomenys, į kuriuos reikia atsižvelgti atliekant tyrimą. Italijos valdžios institucijos buvo paragintos pateikti savo pastabas dėl šių papildomų klausimų. 2003 m. spalio 20 d. įvyko dvišalis susitikimas, po kurio Italijos valdžios institucijos prisiėmė tam tikrus įsipareigojimus dėl įvairių greitojo susisiekimo jungčių, kurias Neapolio įlankoje eksploatavo bendrovė „Caremar“. Šie įsipareigojimai buvo įforminti 2003 m. spalio 29 d. raštu, kurį Komisija gavo 2003 m. spalio 31 d. ir patvirtino 2004 m. vasario 17 d. raštu. Italijos valdžios institucijos pateikė Komisijai papildomos informacijos apie bendrovę „Adriatica“ 2004 m. vasario 23 d. faksimile.

([2]) Žr. 1 išnašą.

([3]) 2005 m. gegužės 10 d. Sprendimas *Italijos Respublika / Europos Bendrijų Komisija*, C-400/99, ECLI:EU:C:2005:275, 34 punktas.

([4]) 2007 m. birželio 20 d. Sprendimas *Tirrenia di Navigazione SpA ir kt. / Europos Bendrijų Komisija*, T-246/99, ECLI:EU:T:2007:186.

([5]) 2001 m. birželio 21 d. Komisijos sprendimas 2001/851/EB dėl valstybės pagalbos, kurią Italija suteikė laivybos bendrovei *Tirrenia di Navigazione* (OL L 318, 2001 12 4, p. 9).

(12) Galiausiai Sprendimu 2005/163/EB ([6]) (toliau – 2005 m. sprendimas) Komisija pripažino, kad kompensacija, kurią Italija skyrė regioninėms bendrovėms, yra iš dalies suderinama su vidaus rinka, iš dalies suderinama, jeigu Italijos valdžios institucijos vykdys tam tikrus įsipareigojimus, ir iš dalies nesuderinama su vidaus rinka. Komisija įpareigojo susigrąžinti tą pagalbos dalį, kuri buvo pripažinta nesuderinama su vidaus rinka.

(13) 2005 m. sprendimo 1, 2, 3, 4 ir 5 straipsniuose nustatyta:

— „1 straipsnis

Nepažeidžiant 2 dalies nuostatų, pagalba, kurią nuo 1992 m. sausio 1 d. Italija skyrė kompanijai *Adriatica* kaip kompensaciją už suteiktas viešąsias paslaugas, yra suderinama su bendrąja rinka pagal Sutarties 86 straipsnio 2 dalį.

Pagalba, kurią Italija skyrė kompanijai *Adriatica* už laikotarpį nuo 1992 m. sausio iki 1994 m. liepos, susijusią su maršrutu *Brindisi*/*Corfu*/*Igoumenitsa*/*Patras*, yra nesuderinama su bendrąja rinka.

Italija imasi visų būtinų priemonių, kad susigrąžintų iš kompanijos *Adriatica* pagalbą, nurodytą šio straipsnio 2 dalyje, kuri šiai kompanijai buvo suteikta neteisėtai.

Pagalba susigrąžinama nedelsiant pagal Italijos įstatymuose nustatytas procedūras, jeigu jos užtikrina neatidėliotiną ir veiksmingą šio sprendimo įgyvendinimą.

Už pagalbą, kuri turi būti susigrąžinta, skaičiuojamos palūkanos nuo jos išmokėjimo gavėjui iki susigrąžinimo dienos. Palūkanos skaičiuojamos pagal orientacinę palūkanų normą, kuri taikoma skaičiuojant panašią regioninės pagalbos subsidiją, sudėtinių palūkanų pagrindu, kaip nustatyta Komisijos komunikate dėl palūkanų normų, taikytinų neteisėtai išmokėtos pagalbos susigrąžinimui.

Nuo 2004 m. sausio 1 d. visą viešųjų paslaugų veiklą, kurią Italija pavedė vykdyti kompanijai *Adriatica* kiekviename iš susijusių maršrutų, būtina apskaityti atskirose sąskaitose.

— 2 straipsnis

Pagalba, kurią nuo 1992 m. sausio 1 d. Italija skyrė kompanijoms *Siremar, Saremar* ir *Toremar* kaip kompensaciją už viešųjų paslaugų teikimą, yra suderinama su bendrąja rinka pagal Sutarties 86 straipsnio 2 dalį.

Nuo 2004 m. sausio 1 d. visą viešųjų paslaugų veiklą, kurią Italija pavedė vykdyti kompanijoms *Siremar, Saremar* ir *Toremar* kiekviename iš susijusių maršrutų, būtina apskaityti atskirose sąskaitose.

— 3 straipsnis

Pagalba, kurią nuo 1992 m. sausio 1 d. Italija skyrė kompanijai *Caremar*, kaip kompensaciją už viešųjų paslaugų teikimą, yra suderinama su bendrąja rinka pagal Sutarties 86 straipsnio 2 dalį.

Italija įsipareigoja ne vėliau kaip iki 2004 m. rugsėjo 1 d.

a) atšaukti pagalbą, skirtą kompanijai *Caremar* už reguliarių greitojo keleivinio transporto paslaugų teikimą maršrutu Neapolis/Kapris;

b) mažinant reguliarių greitojo keleivinio transporto paslaugų pajėgumą maršrutu Neapolis/*Procida*/*Ischia*, siūlomų vietų skaičių žiemą sumažinti nuo 1 142 260 iki 633 200, o vasarą – nuo 683 200 iki 520 400;

c) apriboti pagalbą kompanijai *Caremar* už reguliarių greitojo keleivinio transporto paslaugų teikimą maršrutu Neapolis/*Procida*/*Ischia*, kuri skiriama grynajam šių paslaugų veiklos nuostoliui padengti;

d) visą viešųjų paslaugų veiklą, kurią Italija pavedė vykdyti kiekviename iš susijusių maršrutų, apskaityti atskirose sąskaitose.

— 4 straipsnis

3 straipsnyje apibūdinti įsipareigojimai sumažinti pajėgumą nurodomi tarpžinybiniame dekrete, kuriuo tvirtinamas regioninių kompanijų penkerių metų planas 2005–2008 m.

([6]) 2004 m. kovo 16 d. Komisijos sprendimas 2005/163/EB dėl valstybės pagalbos, kurią Italija išmokėjo laivybos kompanijoms *Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar* ir *Toremar* (*Tirrenia* grupė) (OL L 53, 2005 2 26, p. 29).

— 5 straipsnis

Komisija iš anksto informuojama apie kiekvieną ilgalaikį dalies arba visų paslaugų, kurias teikia kompanijos *Adriatica*, *Siremar*, *Saremar*, *Toremar* arba *Caremar* pasikeitimą, jeigu jis gali būti susijęs su pagalbos padidėjimu.“

1.2. **Bendrojo Teismo sprendimas panaikinti 2005 m. sprendimą**

(14) Tris ieškinius, kuriais ginčijamas 2005 m. sprendimas, Bendrajame Teisme pareiškė atitinkamai i) bendrovė „Tirrenia“, kuri 2004 m. įsigijo bendrovės „Adriatica“ vykdomą veiklą (byla T-265/04); ii) bendrovės „Caremar“, „Saremar“, „Siremar“ ir „Toremar“ (byla T-292/04) ir iii) konkuruojanti bendrovė „Navigazione Libera del Golfo S.p.A.“ (byla T-504/04).

(15) 2009 m. kovo 4 d. sprendimu sujungtose bylose T-265/04, T-292/04 ir T-504/04 ([7]) (toliau – 2009 m. Teismo sprendimas) Bendrasis Teismas panaikino 2005 m. sprendimą.

(16) Visų pirma, Bendrasis Teismas nusprendė, kad Komisija nepakankamai motyvavo pagalbos priskyrimą naujai, o ne esamai pagalbai, kaip teigė ieškovai. Jis nusprendė, kad Komisija nepakankamai pagrindė, kodėl, jos manymu, pagalba nebuvo suteikta anksčiau, nei Italijoje įsigaliojo EB sutartis, nes Italijos valdžios institucijos procedūros metu tvirtino, kad nagrinėjama pagalba buvo grindžiama 1936 m. Karaliaus dekretų nuostatomis. Be to, Bendrasis Teismas laikėsi nuomonės, kad Komisija nepakankamai atsižvelgė į oficialios tyrimo procedūros metu pareikštus Italijos valdžios institucijų teiginius, kad dėl vėlesnių atitinkamos teisinės sistemos pakeitimų buvo tik sumažinta bendra pagalbos suma ([8]).

(17) Antra, Bendrasis Teismas nusprendė, kad Komisija netaikė Tarybos reglamento (EEB) Nr. 3577/92 ([9]) (toliau – Jūrų kabotažo reglamentas) 4 straipsnio 3 dalies, kurioje nustatyta, kad galiojančios viešojo paslaugų pirkimo sutartys gali galioti iki jų galiojimo pabaigos. Bendrasis Teismas laikėsi nuomonės, kad pagal pradinius susitarimus „Tirrenia“ grupės regioninėms bendrovėms sumokėta kompensacija už kabotažo maršrutų eksploatavimą yra esama pagalba, nes Komisija jau priėjo prie išvados, kad tokia kompensacija neviršijo to, kas būtina viešųjų paslaugų įsipareigojimams finansuoti ([10]).

1.3. **Procedūra po 2005 m. sprendimo panaikinimo**

(18) 2010 m. balandžio 7 d. raštu Komisija paragino Italijos valdžios institucijas pateikti pastabas dėl 2005 m. sprendimo panaikinimo ir pateikti visą informaciją, reikalingą išsamiam nagrinėjamų priemonių vertinimui. Visų pirma, ji paprašė Italijos valdžios institucijų pateikti i) paaiškinimus, kaip bendrovės „Adriatica“ ir „Saremar“ eksploatuoja tarptautinius maršrutus, t. y. nurodyti eksploatavimo laikotarpį, teisės aktą, nustatantį su viešąja paslauga susijusius įsipareigojimus, ir šios paslaugos ypatybes: reguliarumą, pajėgumą, dažnumą, laivo tipą, taip pat bet kokius vėlesnius viešųjų paslaugų įsipareigojimų pakeitimus, ir ii) kompensacijos mechanizmo bei visų vėlesnių kompensacijos ir investuoto kapitalo grąžos apskaičiavimo metodo pakeitimų aprašymą, taip pat tokių pakeitimų poveikį kompensacijos dydžiui.

(19) Tą pačią dieną Komisija taip pat paprašė procedūros, kurią užbaigus buvo priimtas 2005 m. sprendimas, suinteresuotųjų šalių pateikti savo pastabas šiuo klausimu. Komisija gavo tik pagalbos pagal priemones, kurioms taikomas 2005 m. sprendimas, gavėjų pastabas. Šios pastabos buvo perduotos Italijos valdžios institucijoms, kad jos turėtų galimybę į jas atsakyti.

(20) Kadangi Italijos valdžios institucijos neatsakė į 2010 m. balandžio 7 d. raštą, 2010 m. birželio 22 d. raštu Komisija priminė Italijos valdžios institucijoms pateikti prašomą informaciją.

(21) 2010 m. liepos 27 d. raštu Italijos valdžios institucijos pateikė tam tikrus paaiškinimus dėl teisės aktų, taikomų viešųjų paslaugų teikimo tvarkai Italijos jūrų sektoriuje.

([7]) 2009 m. kovo 4 d. Sprendimas *Tirrenia di Navigazione SpA ir kt. / Europos Bendrijų Komisija*, T-265/04, ECLI:EU:T:2009:48.

([8]) 2009 m. Teismo sprendimo 97–134 punktai.

([9]) 1992 m. gruodžio 7 d. Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 3577/92, taikantis laisvės teikti paslaugas principą jūrų transportui valstybėse narėse (jūrų kabotažas) (OL L 364, 1992 12 12, p. 7).

([10]) 2009 m. Teismo sprendimo 140–148 punktai.

(22) 2010 m. gruodžio 22 d. raštu Komisija paprašė Italijos valdžios institucijų pateikti šią papildomą informaciją apie:

a) metinę kompensaciją, 2001–2008 m. skirtą bendrovėms „Adriatica“ / „Tirrenia“, „Saremar“, „Toremar“, „Siremar“ ir „Caremar“ (įskaitant kiekvienos bendrovės išlaidų, į kurias atsižvelgiama, paskirstymą);

b) 1992–2008 m. pelno dydį, skaičiavimo metodiką ir pagrindimą, kad šis dydis gali būti laikomas pagrįstu, atsižvelgiant į bendrovių riziką teikiant viešąsias paslaugas;

c) pagal bendrovių „Adriatica“, „Saremar“, „Toremar“, „Siremar“ ir „Caremar“ su Italijos valstybe 1991 m. sudarytus susitarimus, maršrutai ir uostai, kuriuos ketinama eksploatuoti, laivų, paskirtų nagrinėjamiems jūrų transporto maršrutams, tipas ir pajėgumas, paslaugų dažnumas ir mokėtinos bilietų kainos turėjo būti detalizuoti penkerių metų planuose. Italijos valdžios institucijų buvo paprašyta pateikti 2000–2004 ir 2005–2008 m. penkerių metų planus, kurie nebuvo pateikti Komisijai priimant 2005 m. sprendimą;

d) Italijos valdžios institucijų buvo paprašyta nurodyti, ar buvo laikomasi 2005 m. sprendime nustatytų sąlygų ([11]).

(23) 2011 m. birželio 29 d. raštu Komisija vėl paragino Italijos valdžios institucijas pateikti prašomą informaciją. Komisija aiškiai nurodė Italijos valdžios institucijoms, kad, jeigu reikalaujama informacija nebus pateikta iki šio termino, ji priims įsakymą pateikti informaciją pagal Tarybos reglamento (EB) Nr. 659/1999 ([12]) (toliau – Procedūrų reglamentas) 10 straipsnio 3 dalį.

(24) 2011 m. liepos 19 d. raštu Italijos valdžios institucijos pateikė tam tikrus paaiškinimus dėl 2010 m. gruodžio 22 d. Komisijos prašymo a, c ir d punktų. Visų pirma, jos nurodė metinę kompensaciją, skirtą bendrovei „Adriatica“ 2001–2004 m., ir bendrovėms „Saremar“, „Toremar“, „Siremar“ ir „Caremar“ 2001–2008 m., patvirtino, kad laikomasi 2005 m. sprendime nustatytų sąlygų, ir paaiškino, kad vietoje 2000–2004 m. ir 2005–2008 m. penkerių metų planų buvo patvirtintos *ad hoc* racionalizavimo priemonės siekiant, kad paslaugos labiau atitiktų vietos bendruomenių poreikius, tačiau viešųjų paslaugų sistema nebūtų keičiama iš esmės. Dėl pelno dydžio Italijos valdžios institucijos paaiškino, kad, atsižvelgiant į tai, jog nuo 2005 m. sprendimo priėmimo praėjo daug laiko, o ypač į prašomos informacijos pateikimo laiką ir sudėtingumą, jos negalėjo lengvai gauti šios informacijos iš ministerijos archyvų. Taigi išsamus atsakymas į 2010 m. gruodžio 22 d. Komisijos raštą nebuvo pateiktas.

(25) 2012 m. birželio mėn. įvyko susitikimas su Italijos valdžios institucijomis, siekiant surinkti išsamią bylos medžiagą ir sudaryti sąlygas Komisijai baigti nagrinėjamų priemonių vertinimą. Šiame susitikime Komisija paprašė išsamių duomenų, visų pirma siekdama nustatyti, ar atitinkamos bendrovės negavo per didelės kompensacijos.

(26) Kadangi po šio susitikimo Italijos valdžios institucijų pateikta informacija nebuvo pakankama, kad Komisija galėtų užbaigti vertinimą, 2012 m. lapkričio 7 d. Italijai buvo išsiųstas naujas prašymas pateikti informaciją apie:

a) bendrovėms „Adriatica“ / „Tirrenia“, „Saremar“, „Toremar“, „Siremar“ ir „Caremar“ skirtas kompensacijas ir jų pagrįstą pelną 1992–2008 m.;

b) tarptautinių maršrutų, kuriuos pagal pradinius susitarimus atitinkamai eksploatuoja bendrovės „Adriatica“ / „Tirrenia“ ir „Saremar“, sąrašą ir jų eksploatavimo trukmę;

c) veiksmingą 2005 m. sprendimo pagalbos susigrąžinimo nuostatų vykdymą;

([11]) Tai yra i) įpareigojimo nuo 2004 m. tvarkyti atskirą su kiekvienu viešųjų paslaugų maršrutu, eksploatuojamu bendrovių „Adriatica“, „Saremar“, „Toremar“, „Siremar“ ir „Caremar“, susijusią apskaitą; ii) panaikinti pagalbą bendrovei „Caremar“ už greitojo keleivinio transporto paslaugų teikimą maršrutu Neapolis–Kapris; iii) riboti pagalbą bendrovei „Caremar“ už greitojo keleivinio transporto paslaugų teikimą maršrutu Neapolis–Pročida–Iskija, kad būtų padengti tik grynieji maršruto veiklos nuostoliai; iv) sumažinti reguliarių greitojo keleivinio transporto paslaugų apimtis maršrutu Neapolis–Pročida–Iskija.

([12]) 1999 m. kovo 22 d. Tarybos reglamentas (EB) Nr. 659/1999, nustatantis išsamias EB sutarties 93 straipsnio taikymo taisykles (OL L 83, 1999 3 27, p. 1).

d) Komisijos sprendimo 2005/842/EB ([13]) (toliau – 2005 m. VESP sprendimas) 2 straipsnio 1 dalyje nustatytų sąlygų laikymąsi;

e) viešųjų paslaugų įsipareigojimus, nustatytus bendrovei „Adriatica“, eksploatuojančiai maršrutą Genuja–Termini Imeresė, konkurencinę padėtį maršrute ir bendrovės „Adriatica“ / „Tirrenia“ pagal viešųjų paslaugų teikimo tvarką maršruto eksploatavimo trukmę po 2004 m.;

f) ar kuri nors bendrovė turėjo sunkumų, kaip apibrėžta Bendrijos gairėse dėl valstybės pagalbos sunkumus patiriančioms įmonėms sanuoti ir restruktūrizuoti (toliau – Sanavimo ir restruktūrizavimo gairės) ([14]), ir kuriuo laikotarpiu.

(27) 2012 m. gruodžio 7 d. raštu Italijos valdžios institucijos pateikė neišsamius atsakymus į Komisijos iškeltus klausimus. Visų pirma, Italija atsakė į šiuos klausimus taip:

a) dėl 1992–2008 m. kompensacijos ir pagrįsto pelno Italijos valdžios institucijos nurodė:

i) kiekvienos įmonės su kiekvienu maršrutu susijusią 1999–2001 m. apskaitą;

ii) metinę pelno normą, taikytą bendrovei „Adriatica“ 1999–2003 m. ir kitoms regioninėms bendrovėms 1998–2003 m. 1999 m. bendrovės „Saremar“ pelno norma nebuvo nurodyta;

iii) nuostolių sumą, faktiškai kompensuotą kiekvienais 2004–2008 m. laikotarpio metais už bendrovių „Adriatica“ / „Tirrenia“ maršrutų eksploatavimą;

iv) kiekvienos bendrovės, išskyrus „Saremar“, 2004–2008 m. su kiekvienu maršrutu susijusią apskaitą. Buvo pateiktos tik 2005, 2006 ir 2007 m. bendrovės „Toremar“ ir 2006 m. bendrovės „Siremar“ su atskirais maršrutais susijusi apskaita. Nebuvo nurodyta nė vienos iš regioninių bendrovių 2004–2008 m. metinė pelno norma;

b) dėl bendrovių „Adriatica“ / „Tirrenia“ ir „Saremar“ pagal pradinius susitarimus eksploatuojamų tarptautinių maršrutų sąrašo ir jų eksploatavimo trukmės Italija nenurodė, iki kada numatoma eksploatuoti maršrutą Triestas–Duresis. Nebuvo pateikta jokių dokumentų, pagrindžiančių teiginį, kad maršrutas Santa Tereza di Galūra–Bonifačas pradėtas eksploatuoti dar iki 1989 m.;

c) dėl pagalbos, 2005 m. sprendimu pripažintos nesuderinama, susigrąžinimo Italija patvirtino, kad 2006 m. gruodžio 31 d. susigrąžintina nesuderinama pagalba, suteikta bendrovei „Adriatica“ nuo 1992 m. sausio mėn. iki 1994 m. liepos mėn. už maršruto Brindizis–Korfu–Igumenica–Patrai eksploatavimą, iš viso sudarė 8 651 600 EUR (3 207 810 EUR pagrindinė suma ir 5 443 790 EUR palūkanos nuo 1992 m. sausio 1 d.). Gavėjas grąžino pagalbą tik 2007 m. kovo 26 d. Nebuvo nurodytos jokios palūkanos, sumokėtos už laikotarpį nuo 2007 m. sausio 1 d. iki 2007 m. kovo 26 d.;

d) informacijos apie tai, kaip laikomasi 2005 m. VESP sprendimo 2 straipsnio 1 dalyje nustatytų sąlygų, nepateikta;

e) dėl maršruto Genuja–Termini Imeresė Italija patikslino, kad paslaugų teikimas šiuo maršrutu buvo sustabdytas 2005 m. ir jo atsisakyta 2006 m. Nebuvo pateikta informacijos apie konkurencinę padėtį maršrute;

f) dėl galimo bendrovių priskyrimo sunkumus patiriančioms įmonėms pagal Sanavimo ir restruktūrizavimo gaires Italija patvirtino, kad bendrovėms nebuvo suteikta sanavimo pagalba atitinkamu laikotarpiu, tačiau nepateikė aiškaus patvirtinimo, ar kuri nors iš bendrovių galėjo būti laikoma sunkumus patiriančia įmone bet kuriuo metu, kol galiojo pradiniai susitarimai.

(28) 2013 m. sausio 28 d. Italijos valdžios institucijoms buvo išsiųstas dar vienas priminimas, kuriame prašoma nedelsiant pateikti visą anksčiau prašytą informaciją. Komisija vėl atkreipė Italijos valdžios institucijų dėmesį į tai, kad, jeigu iki šio termino nebus pateikta visa reikalaujama informacija, ji pagal Procedūrų reglamento 10 straipsnio 3 dalį priims įsakymą pateikti informaciją.

(29) 2013 m. kovo 11 d. Komisija nusprendė įpareigoti Italiją pateikti informaciją, kurios reikalaujama 2010 m. gruodžio 22 d. ir 2012 m. lapkričio 7 d. raštais, pagal Procedūrų reglamento 10 straipsnio 3 dalį.

([13]) 2005 m. lapkričio 28 d. Komisijos sprendimas 2005/842/EB dėl EB sutarties 86 straipsnio 2 dalies taikymo valstybės pagalbai kompensacijos už viešąją paslaugą forma skiriamai tam tikroms įmonėms, kurioms patikėta teikti bendros ekonominės svarbos paslaugas (OL L 312, 2005 11 29, p. 67).

([14]) OL C 244, 2004 10 1, p. 2.

(30) 2013 m. balandžio 10 d. Italija atsakė į įsakymą pateikti informaciją. Italija pateikė visų bendrovių veiklos išlaidas ir pajamas bei metinę subsidiją (kaip išlaidų ir pajamų skirtumą, veiklos vykdytojui netaikant maržos) po 2004 m. Italija neatsakė į likusius Komisijos sprendime dėl įsakymo pateiktus prašymus.

(31) 2015 m. spalio 16 d. Komisija paprašė Italijos pateikti papildomos informacijos apie bendrovių „Adriatica“ ir „Tirrenia“ susijungimą, būtent bendrovės „Adriatica“ turto pardavimą ir su susijungimu susijusias sąlygas. 2015 m. lapkričio 4 d. Italijos valdžios institucijos pateikė 2015 m. spalio 22 d. raštą, kuriame nurodė, kad 2004 m. kovo 18 d. sprendimu bendrovė „Tirrenia“ įsigijo savo patronuojamosios įmonės vykdomą veiklą, o susijungimas neturėjo įtakos veiklai, kurią bendrovė „Tirrenia“ vykdė pagal pradinius susitarimus, ar juose numatytoms kompensacijoms.

(32) 2018 m. spalio 18 d. Komisija paprašė Italijos pateikti paaiškinimus dėl kompensacijos, sumokėtos už maršrutą Baris–Duresis, ir nurodyti tikslią pagalbos sumą (pagrindinę sumą ir palūkanas), kurią Italijos valdžios institucijos susigrąžino už maršruto Brindizis–Korfu–Igumenica–Patrai eksploatavimą 1992–1994 m. Italija atsakė 2018 m. gruodžio 21 d., patikslindama, kad 2002–2008 m. už maršrutu Baris–Duresis suteiktas paslaugas nebuvo sumokėta jokia kompensacija, ir patvirtindama, kad į susigrąžinamą 8 651 600 EUR nesuderinamą pagalbos sumą, kuri bendrovei „Adriatica“ buvo skirta nuo 1992 m. sausio mėn. iki 1994 m. liepos mėn. už maršruto Brindizis–Korfu–Igumenica–Patrai eksploatavimą, nebuvo įskaičiuotos palūkanos už laikotarpį nuo 2007 m. sausio 1 d. iki 2007 m. kovo 26 d.

1.4. **Valstybės pagalbos bylos pasibaigus pradiniams susitarimams**

(33) Nuo 2009 m. sausio mėn. bendrovės „Tirrenia“, „Siremar“, „Saremar“, „Toremar“ ir „Caremar“ teikė jūrų transporto paslaugas pagal pradinius susitarimus, kurie buvo pratęsti taip:

a) 2008 m. gruodžio 30 d. Įstatyme dekrete Nr. 207, kurį pakeitė 2009 m. vasario 27 d. Įstatymas Nr. 14, buvo nustatyta, kad pradiniai susitarimai pratęsiami iki 2009 m. pabaigos;

b) 2009 m. rugsėjo 25 d. Įstatymo dekreto Nr. 135, kurį pakeitė 2009 m. lapkričio 20 d. Įstatymas Nr. 166 (toliau – 2009 m. įstatymas), 19b straipsnyje buvo nustatyta, kad pradiniai susitarimai pratęsiami iki 2010 m. rugsėjo 30 d., kai Italija ketino baigti „Tirrenia“ grupės įmonių privatizavimo procesą;

c) 2010 m. rugpjūčio 5 d. Įstatymą dekretą Nr. 125 pakeitusiame 2010 m. spalio 1 d. Įstatyme Nr. 163 buvo nustatyta, kad pradiniai susitarimai vėl pratęsiami iki privatizavimo proceso pabaigos.

(34) Remiantis 2009 m. įstatymu, su bendrovių pirkėjais turėjo būti sudaryti nauji susitarimai / viešojo paslaugų pirkimo sutartys.

(35) Gavusi kelis skundus, 2011 m. spalio 5 d. Komisija pradėjo oficialią tyrimo procedūrą dėl kelių Italijos valstybės priimtų priemonių buvusios „Tirrenia“ grupės įmonėms, įskaitant kompensacijas, sumokėtas bendrovėms pratęsus pradinius susitarimus, kaip nurodyta pirmiau, ir galimą pagalbą, susijusią su privatizavimu ([15]). 2012 m. gruodžio 19 d. oficiali tyrimo procedūra buvo pratęsta ([16]). Šių priemonių atskiras tyrimas atliekamas bylose SA.32014, SA.32015 ir SA.32016, todėl joms šis sprendimas nėra taikomas.

1.5. **Šio sprendimo taikymo sritis**

(36) Šis sprendimas taikomas tik toms subsidijoms, kurias regioninės bendrovės gavo 1992–2008 m., ir neturi poveikio kitoms nagrinėjamoms valstybės pagalbos byloms, įskaitant oficialią tyrimo procedūrą dėl kompensacijų už viešąsias paslaugas, sumokėtas toms bendrovėms nuo 2009 m. pratęsus pradinius susitarimus (žr. bylas SA.32014, SA.32015 ir SA.32016).

(37) Šis sprendimas susijęs tik su valstybės pagalbos aspektais ir nepažeidžia kitų Sutarties nuostatų, visų pirma susijusių su viešųjų pirkimų ir paslaugų koncesijų teisės aktais, taikymo.

([15]) OL C 28, 2012 2 1, p. 18.
([16]) OL C 84, 2013 3 22, p. 58.

2. IŠSAMUS PRIEMONĖS APRAŠYMAS

2.1. Pagalbos gavėjai ir rinkos, kuriose jie vykdo veiklą

2.1.1. *Bendrovė „Adriatica“*

(38) Bendrovė „Adriatica“ eksploatavo tarptautinius maršrutus tarp Italijos ir Graikijos, Albanijos ir buvusios Jugoslavijos, taip pat vietos kabotažo jungčių su Sicilija (tik krovinių vežimas) ir Tremičio salomis tinklą.

(39) Didžioji dalis bendrovės „Adriatica“ keleivių srautų buvo sutelkta tarptautinėmis jungtimis su Albanija ir kabotažo jungtimis su Tremičio salomis ([17]). Daugiau nei 90 % visos bendrovės „Adriatica“ vežamų krovinių apimties buvo vežama jungtimis su Sicilija ir tarptautinėmis jungtimis (pastarosios sudaro 67 % viso bendrovės krovinių srauto) ([18]).

(40) Bendrovė „Adriatica“ susidūrė su skirtinga konkurencija eksploatuodama įvairius maršrutus.

(41) Dėl tarptautinių jungčių:

— maršrutą Baris–Duresis (Albanija) visus metus eksploatavo bendrovė „Adriatica“ ir kiti veiklos vykdytojai, įskaitant vieną Sąjungos veiklos vykdytoją (bet tik sezono metu),

— maršrutą Ankona–Splitas (Kroatija) eksploatavo bendrovė „Adriatica“ ir dar trys veiklos vykdytojai, įskaitant vieną Sąjungos veiklos vykdytoją nuo 2001 m. (bet tik sezono metu),

— maršrutą Baris–Dubrovnikas (Kroatija) bendrovė „Adriatica“ eksploatavo tik 1997–1998 m. kartu su vienu ne Sąjungos veiklos vykdytoju,

— maršrutą Baris–Baras (Juodkalnija) bendrovė „Adriatica“ eksploatavo tik 1997–1998 m. kartu su dviem ne Sąjungos veiklos vykdytojais,

— maršrutą Brindizis–Korfu–Igumenica–Patrai (Graikija) iki 2004 m. eksploatavo bendrovė „Adriatica“ (tačiau jį nutraukė 2000–2004 m.) ([19]) kartu su kitais veiklos vykdytojais, įskaitant Sąjungos veiklos vykdytojus,

— maršrutais Ankona–Duresis (Albanija), Ankona–Baras (Juodkalnija) ir Triestas–Duresis (Albanija) bendrovė „Adriatica“ neturėjo konkurentų.

(42) Dėl kabotažo jungčių:

— daugeliu jungčių su Tremičio salomis bendrovė „Adriatica“ konkuravo su kitais Italijos veiklos vykdytojais, daugiausia sezono metu,

— krovinių vežimo maršrutais Genuja–Termini Imeresė ir Ravena–Katanija bendrovė „Adriatica“ konkuravo su kitais Italijos veiklos vykdytojais,

— krovinių vežimo maršrutais Venecija–Katanija ir Livornas–Katanija bendrovė „Adriatica“ konkurentų neturėjo.

2.1.2. *Bendrovė „Saremar“*

(43) Bendrovė „Saremar“ eksploatavo vietos kabotažo jungtis su salomis į šiaurės rytus ir pietvakarius nuo Sardinijos, taip pat tarptautinį maršrutą Santa Tereza di Galūra–Bonifačas tarp Sardinijos ir Korsikos.

(44) Šiais maršrutais bendrovės „Saremar“ veikla sudarė 64 % keleivių vežimo rinkos ir 70 % krovinių vežimo rinkos.

([17]) Iš 596 943 keleivių, kuriuos 2000 m. vežė bendrovė „Adriatica“, 397 146 keliavo vidurinės ir žemutinės Adrijos jūros maršrutais (iš jų 334 639 tarp Italijos ir Albanijos) ir 161 024 – jungtimis su Tremičio salomis.

([18]) Iš 2000 m. bendrovės „Adriatica“ vežtų 779 223 krovinių tiesinių metrų 306 124 buvo vežama vidurinės ir žemutinės Adrijos jūros maršrutais (iš jų 235 542 tarp Italijos ir Albanijos) ir 473 099 – jungtimis su Sicilija.

([19]) 1999 m. spalio mėn. bendrovė „Adriatica“ sustabdė veiklą šiuo maršrutu, gavusi Italijos transporto ministerijos prašymą. 2000–2004 m. bendrovė „Adriatica“ neteikė paslaugų šiuo maršrutu naudodama savo laivus ir jos veikla apsiribojo tik keleivių aptarnavimo užtikrinimu pagal sutartis su trečiosiomis šalimis, vadovaujantis 1970 m. vasario 7 d. Tarptautine konvencija dėl keleivių ir bagažo vežimo geležinkeliais (CIV), kurios narė buvo bendrovė „Adriatica“.

(45) Be maršruto Santa Tereza di Galūra–Bonifačas (kuris yra 10 jūrmylių), bendrovės „Saremar“ eksploatuojami maršrutai (La Madalena–Palau, Karlofortė–Kalazeta, Karlofortė–Portovezmė) buvo gana trumpi ir vidutiniškai sudarė penkias jūrmyles. Dėl to, kaip ir dėl kasdienių reisų dažnumo, šios jūrų jungtys buvo nepanašios į priemiesčių transporto sistemą, skirtą aprūpinti kaimyninių salų gyventojus transportu ir tiekimu ([20]). Ypatingą šios rinkos pobūdį taip pat lėmė vietos geografinės ir meteorologinės sąlygos jūroje, dėl kurių reikėjo naudoti tam tikro tipo laivus, netinkamus naudoti kitur kitoms laivybos rūšims.

(46) Trimis iš keturių eksploatuojamų maršrutų, įskaitant jungtis tarp Sardinijos ir Korsikos, bendrovė „Saremar“ konkuravo su kitais Italijos veiklos vykdytojais.

2.1.3. *Bendrovė „Toremar“*

(47) Bendrovė „Toremar“ eksploatavo jūrų kabotažo maršrutus tarp žemyninės šalies dalies ir Toskanos salų (Elbos, Gorgonos, Kaprajos, Pjanozos ir Džiljo). Iš esmės įmonė valdė vietos paslaugų tinklą, kurio dažnumas ir tvarkaraščiai buvo skirti salų gyventojų aprūpinimo ir judumo poreikiams tenkinti. Bendrovės „Toremar“ teikiamų paslaugų tinklas buvo panašus į priemiesčių vietos transporto paslaugų tinklą.

(48) Dviem iš šešių bendrovės „Toremar“ eksploatuojamų maršrutų paslaugas visus metus teikė ir kiti Italijos veiklos vykdytojai.

2.1.4. *Bendrovė „Siremar“*

(49) Bendrovė „Siremar“ eksploatavo vietos jungtis tarp Sicilijos uostų ir mažesniųjų salų aplink Siciliją (Eolijos salų, Pelagų salų, Egadų salų, Ustikos ir Pantelerijos).

(50) Jungtimis su Eolijos salomis į šiaurę nuo Sicilijos buvo vežama iki pusiasalio (Neapolio). Tai buvo visiškai vietos maršrutų tinklas. Apskritai trumpi reisai, paslaugų dažnumas ir tvarkaraštis buvo skirti salų gyventojų judumo poreikiams patenkinti. Bendrovė „Siremar“ vykdė penkis reisus iš Sicilijos Milaco uosto į Eolijos salas, kuriose yra 12 000 nuolatinių gyventojų, iš kurių 9 000 gyvena pagrindinėje Lipario saloje. Bendrovė „Siremar“ paslaugas visus metus teikė mišriais (keleiviniais / transporto priemonių) laivais ir greitaeigiais keleiviniais laivais. Vienas Italijos veiklos vykdytojas konkuravo su bendrove „Siremar“ keturiais iš penkių maršrutų, naudodamas mažo pajėgumo mišrius laivus, o kitas konkuravo plukdydamas greitaeigiais laivais trimis maršrutais ne sezono metu ir keturiais sezono metu.

(51) Užtikrindama susisiekimą su trimis Egadų salomis, bendrovė „Siremar“ visus metus reikdavo paslaugas iš Sicilijos Trapanio uosto, naudodama vieną mišrų (keleivinį / transporto priemonių) laivą ir du greitaeigius laivus. Šioje rinkoje veikė du privatūs Italijos veiklos vykdytojai: pirmasis teikė tik krovinių vežimo paslaugas, o antrasis – greitaeigių laivų paslaugas.

(52) Bendrovė „Siremar“ nekonkuravo su privačiais veiklos vykdytojais kitais maršrutais, kuriuos ji eksploatavo iš Palermo ir Agridžento uostų. Taigi bendrovė „Siremar“ buvo vienintelis vežėjas, tenkinantis šių salų gyventojų judumo poreikius.

2.1.5. *Bendrovė „Caremar“*

(53) Bendrovė „Caremar“ eksploatavo vietos jūros transporto jungčių tinklą tarp Neapolio įlankos žemyninės dalies uostų (Neapolio, Sorento ir Pocuolio) ir Partenopės salų (Kaprio, Iskijos, Pročidos) bei tarp žemyninės dalies Formijos ir Ancijaus (Lacijaus) uostų bei mažųjų Poncos ir Ventotenės salų. Jos teikiamos paslaugos iš esmės buvo skirtos vietos bendruomenių judumo poreikiams tenkinti ir buvo panašios į priemiesčių transporto tinklą pagal dažnumą ir tvarkaraštį, ypač Neapolio įlankoje.

(54) Neapolio įlankoje bendrovė „Caremar“ konkuravo su kitais privačiais Italijos veiklos vykdytojais maršrutais Kapris–Neapolis, Kapris–Sorentas, Iskija–Neapolis ir Pročida–Neapolis.

(55) Priešingai, bendrovė „Caremar“ neturėjo konkurentų eksploatuojamomis jungtimis su Poncos ir Ventotenės salomis, į kurias ji plukdė visus metus, naudodama mišrius keleivinius / transporto priemonių laivus. Tačiau ji konkuravo su privačiu veiklos vykdytoju dėl greitųjų laivų paslaugų, kurias ji teikė maršrutais Ponca–Formija ir Ventotenė–Formija.

([20]) Keturiais reguliariais bendrovės eksploatuojamais maršrutais nuo 6 iki 22 val. buvo vykdomas vidutiniškai vienas reisas per valandą.

2.2. **Kompensacijos už viešąsias paslaugas**

2.2.1. *Teisinis pagrindas*

(56) Tam, kad būtų laikomasi 2009 m. sprendimo reikalavimų, 57–93 konstatuojamosiose dalyse išsamiai aprašyta nacionaliniu lygmeniu taikoma teisinė sistema.

2.2.1.1. Teisės aktai, nenagrinėti 2005 m. sprendime

— 1936 m. gruodžio 7 d. Karaliaus dekretai Nr. 2081 ir 2082

(57) 1936 m. gruodžio 7 d. Karaliaus dekretais Nr. 2081 ir 2082 (toliau – 1936 m. dekretai) buvo sukurti keli nacionalinės svarbos maršrutai (it. *linee di interesse nazionale*) ir nustatytos nuostatos dėl finansinės intervencijos, reikalingos jiems eksploatuoti.

(58) Siekiant užtikrinti reikiamą paslaugų lygį nacionalinės svarbos maršrutais, 1936 m. gruodžio 7 d. Karaliaus dekretu Nr. 2081 (toliau – Dekretas Nr. 2081/1936) buvo įsteigtos keturios bendrovės: „Italia“ (įsikūrusi Genujoje), „Lloyd Triestino“ (įsikūrusi Trieste), „Tirrenia“ (įsikūrusi Neapolyje) ir „Adriatica“ (įsikūrusi Venecijoje). Pagal 1936 m. gruodžio 7 d. Karaliaus dekretą Nr. 2082 (toliau – Dekretas Nr. 2082/1936) naujai įsteigta valstybei priklausanti įmonė („Finmare“) valdytų šių bendrovių kontrolinius akcijų paketus.

(59) Nacionalinės svarbos maršrutai buvo suskirstyti į keturis sektorius pagal geografinį kriterijų. Nors kai kurie nacionalinės svarbos maršrutai buvo nacionalinės jungtys tarp žemyninės šalies dalies ir pagrindinių Italijos salų, dauguma jų buvo tarptautiniai maršrutai, jungiantys Italiją su Amerikos ir Afrikos žemynais. Dekreto Nr. 2081/1936 3 straipsnio 4 dalyje buvo nustatyta, kad keturioms naujai įsteigtoms bendrovėms dvidešimties metų laikotarpiui (nuo 1937 m. sausio 1 d.) pavedama teikti jūrų transporto paslaugas kiekviename iš šių keturių sektorių:

a) I sektorius (Amerika): bendrovei „Italija“;

b) II sektorius (Afrika už Sueco ir Gibraltaro kanalų, Azija už Sueco kanalo ir Australija): bendrovei „Lloyd Triestino“;

c) III sektorius (Tirėnų jūra ir Libija, Italijos periplas, vakarinė Vidužemio jūros dalis, Šiaurės Europa už Gibraltaro kanalo): bendrovei „Tirrenia“;

d) IV sektorius (Adrijos jūra ir rytinė Vidužemio jūros dalis): bendrovei „Adriatica“.

(60) Dekreto Nr. 2081/1936 6 straipsnyje buvo numatyta galimybė ministro dekretu vėliau išplėsti nacionalinės svarbos maršrutų sąrašą, jeigu koks nors naujas maršrutas būtų paskirtas 1936 m. dekretais įsteigtoms įmonėms.

(61) Tame pačiame straipsnyje buvo nustatyta, kad, prireikus teikti jūrų transporto paslaugas aptariamais maršrutais, nurodytoms bendrovėms gali būti skiriamas viešasis įnašas remiantis dvidešimties metų trukmės viešojo paslaugų pirkimo sutartimis. Todėl buvo nustatyta, kad viešųjų subsidijų dydis bus nustatomas dvidešimties metų trukmės viešojo paslaugų pirkimo sutartyse.

(62) Remiantis Dekreto Nr. 2081/1936 7 straipsniu, viešasis įnašas galėjo būti peržiūrimas kas ketverius metus, esant tam tikroms sąlygoms. Šia nuostata buvo siekiama užtikrinti, kad bendrovės eksploatuotų daugiau kaip 75 % joms pavestų maršrutų, o vidutinis jų veiklos pelningumas sudarytų 4–8 % 1936 m. dekretuose nebuvo nurodytas visas finansavimo sistemos biudžetas.

(63) 1938 m. gegužės 12 d. Karaliaus dekretu Nr. 781 buvo numatyta galimybė ministro dekretu iš dalies pakeisti Dekreto Nr. 2081/1936 (patvirtinto 1937 m. sausio 5 d. ministro dekretu) 2 straipsnyje pateiktą nacionalinės svarbos maršrutų sąrašą. 1938 m. gruodžio 20 d. ministro dekretu buvo padaryti tam tikri maršrutų sąrašo pakeitimai.

(64) Pagal Dekretą Nr. 2081/1936 sudarytos viešojo paslaugų pirkimo sutartys baigė galioti 1956 m. gruodžio 31 d. Vėliau Italijos įstatymų leidėjas pratęsė sutarčių galiojimą iki 1962 m. birželio 30 d. ([21])

— 1953 m. sausio 5 d. Įstatymas Nr. 34 ir 1959 m. kovo 26 d. Įstatymas Nr. 178

(65) 1953 m. sausio 5 d. Įstatymu Nr. 34 (toliau – Įstatymas Nr. 34/1953) ir 1959 m. kovo 26 d. Įstatymu Nr. 178 (toliau – Įstatymas Nr. 178/1959), reglamentuojančiais vietos pašto ir komercinės laivybos paslaugas, Prekybinės laivybos ministerija buvo įgaliota skelbti viešuosius konkursus dėl pašto ir pašto siuntų vežimo paslaugų patikėjimo privačioms bendrovėms ir visiškai vietos pobūdžio komercinių paslaugų teikimo.

(66) Įstatyme Nr. 34/1953 buvo nustatyti keturi subsidijuojami sektoriai, dėl kurių turi būti rengiami atskiri viešieji konkursai: a) Toskanos salynas; b) Partenopės ir Ponto salos; c) Eolijos salos; d) Egadų salos, Pelagų salos, Ustika ir Pantelerija. Įstatymu Nr. 178/1959 buvo papildomai nustatyti šie subsidijuojami sektoriai: e) vidurinė Adrijos jūros dalis; f) viršutinė Adrijos jūros dalis.

(67) Remiantis Įstatymo Nr. 34/1953 4 straipsniu, dėl valstybės teikiamų subsidijų už minėtų paslaugų teikimą turėjo būti sudaromos dvidešimties metų trukmės viešojo paslaugų pirkimo sutartys. Ta pati nuostata buvo taikoma ir maršrutams, kuriems taikomas Įstatymas Nr. 178/1959.

— 1962 m. birželio 2 d. Įstatymas Nr. 600

(68) 1962 m. birželio 2 d. Įstatymu Nr. 600 (toliau – Įstatymas Nr. 600/1962) buvo pertvarkyta jūrų transporto viešųjų paslaugų teikimo tvarka Italijoje.

(69) Įstatymo Nr. 600/1962 2 straipsnyje buvo nustatyta, kad naujos viešojo paslaugų pirkimo sutartys turi būti sudarytos tarp Prekybinės laivybos ministerijos ir bendrovių „Italia“, „Lloyd Triestino“, „Tirrenia“ ir „Adriatica“. Šios sutartys turėtų galioti dvidešimt metų ir jose būtų nustatyta: i) nacionalinės svarbos maršrutų sąrašas; ii) išsamūs viešųjų paslaugų įsipareigojimai, taikomi maršrutus eksploatuojančioms bendrovėms, ir iii) išsamios kompensacijos, kurią valstybė galėtų skirti už nagrinėjamų maršrutų eksploatavimą, taisyklės. Jos įsigaliotų 1962 m. liepos 1 d.

(70) Visa viešosios kompensacijos suma, kuri turi būti paskirta visiems veiklos vykdytojams, kuriems pavesta eksploatuoti, buvo nustatyta Įstatymo Nr. 600/1962 6 straipsnyje. Kiekvienam veiklos vykdytojui skiriama suma galėjo būti peržiūrima kas dvejus metus, pasikeitus veiklos vykdytojo pajamoms ir išlaidoms, atsižvelgiant į šio įstatymo 8 straipsnyje nurodytus kriterijus. Siekiant taikyti veiksmingumo paskatą, buvo numatyta, kad kompensacijos suma gali būti padidinta arba sumažinta, jeigu įstatyme nurodyti tam tikrų pajamų ir išlaidų straipsnių pokyčiai absoliučiąja verte viršytų 1 % bendrųjų pajamų. Galėjo būti tikslinama tik šios sumos perteklinė dalis.

2.2.1.2. Teisės aktai, nagrinėti 2005 m. sprendime

— Įstatymas Nr. 684/1974 ir Prezidento dekretas Nr. 501/1979

(71) 1974 m. gruodžio 20 d. Įstatymu Nr. 684 dėl didelės nacionalinės svarbos jūros transporto paslaugų restruktūrizavimo (toliau – Įstatymas Nr. 684/1974) buvo panaikintas Dekretas Nr. 2081/1936 ir Įstatymas Nr. 600/1962, taip pat visos prieštaraujančios ar nesuderinamos nuostatos ir numatytas susitarimų, sudarytų pagal Įstatymą Nr. 600/1962, nutraukimas 1974 m. gruodžio 31 d.

(72) Įstatymu Nr. 684/1974 buvo atskirti krovinių vežimo maršrutai (4 straipsnis), keleivių vežimo maršrutai (6 straipsnis) ir jungtys su didžiosiomis ir mažosiomis Italijos salomis (8 straipsnis).

(73) Dėl jūrų transporto jungčių su didžiosiomis ir mažosiomis Italijos salomis 8 straipsnyje reikalaujama laikytis reikalavimų, susijusių su atitinkamų regionų, visų pirma Pietų Italijos, ekonomine ir socialine plėtra. Tuo tikslu tame pačiame straipsnyje buvo numatyta, kad tuometinės „Finmare“ grupės įmonėms, kurioms pavesta teikti tokias paslaugas, buvo mokamos subsidijos pagal dvidešimties metų trukmės viešojo paslaugų pirkimo sutartis.

([21]) 1956 m. gruodžio 20 d. Įstatymu dekretu Nr. 1379, 1957 m. birželio 25 d. Įstatymu dekretu Nr. 444, 1959 m. gegužės 26 d. Įstatymu Nr. 351, 1961 m. vasario 2 d. Įstatymu Nr. 32 ir 1962 m. vasario 2 d. Įstatymu Nr. 40.

(74) Pagal 9 straipsnį viešojo paslaugų pirkimo sutartyse turėjo būti pateiktas eksploatuojamų maršrutų sąrašas, paslaugų teikimo dažnumas, kiekvienam maršrutui skirtų laivų tipas ir viešojo įnašo suma. Ši suma galėjo būti peržiūrima kasmet, jeigu bent vienas iš išlaidų elementų, į kuriuos buvo atsižvelgiama ją apskaičiuojant, pakisdavo daugiau nei 5 %, palyginti su ankstesniais metais.

(75) 6 straipsnyje buvo nustatyta, kad per trejus metus nuo įstatymo įsigaliojimo dienos bendrovių „Italia“, „Lloyd Triestino“, „Adriatica“ ir „Tirrenia“ eksploatuojami keleivių vežimo maršrutai turės būti nutraukti (šios jūrų transporto paslaugos įstatyme buvo vadinamos *Gestione stralcio dei servizi passeggeri*). 7 straipsnyje buvo pripažinta galimybė, remiantis metiniais susitarimais, skirti kompensaciją, užtikrinančią tų keturių bendrovių ekonominę pusiausvyrą, susijusią su tomis paslaugomis minėtu trejų metų laikotarpiu.

(76) Įstatymo Nr. 684/1974 4 straipsnyje buvo nustatytas įgaliojimas prekybinės laivybos ministrui skirti subsidijas „Finmare“ grupės įmonėms, kurios pradeda naujus jūrų transporto maršrutus (4 straipsnio a punktas) arba eksploatuoja esamus maršrutus (4 straipsnio b punktas), jeigu joms nepavyksta pasiekti ekonominės pusiausvyros. Abiejų rūšių subsidijos galėjo būti skiriamos ne ilgesniam kaip penkerių metų laikotarpiui, o subsidija esamiems maršrutams turėjo būti skiriama remiantis metiniais susitarimais.

(77) Įstatyme Nr. 684/1974 nebuvo numatytas bendras biudžeto paskirstymas įvairioms šiuo įstatymu nustatytoms finansavimo sistemoms.

(78) 1979 m. birželio 1 d. Prezidento dekrete Nr. 501, įgyvendinančiame Įstatymą Nr. 684/1974, su pakeitimais (toliau – Dekretas Nr. 501/1979 ([22])), buvo nustatytos išsamios Įstatymo Nr. 684/1974 taikymo taisyklės. Dekreto Nr. 501/1979 3 straipsnyje buvo paaiškinta, kad, norint skirti Įstatymo Nr. 684/1974 7 straipsnyje numatytą kompensaciją, reikėjo atsižvelgti į visus nacionalinius ir tarptautinius keleivių maršrutus, kuriuos eksploatavo bendrovės „Italia“, „Lloyd Triestino“, „Adriatica“ ir „Tirrenia“.

(79) Dekreto Nr. 501/1979 26 straipsnyje buvo nustatyta, kad metinė kompensacija keleivių vežimo maršrutams (*Gestione stralcio dei servizi passeggeri*) turėjo būti nustatyta remiantis numatomomis išlaidomis ir pajamomis. Pagal šio dekreto 35 straipsnį kompensacija už krovinių vežimo maršrutus galėjo būti peržiūrėta iki kiekvienų metų birželio 30 d., kad būtų užtikrinta kiekvieno maršruto ekonominė pusiausvyra. Dekreto Nr. 501/1979 9 straipsnyje buvo nurodyti įvairūs elementai, į kuriuos reikia atsižvelgti apskaičiuojant subsidijas, mokėtinas bendrovėms pagal Įstatymo Nr. 684/1974 4 straipsnio b punktą, 7 ir 8 straipsnius.

(80) Dekrete Nr. 501/1979 taip pat buvo nustatyta, kad kiekvieno iš bendrovių eksploatuojamų maršrutų išvykimo ir atvykimo laikai turi būti patvirtinti ministro dekretu, ir reikalaujama, kad bendrovės pakeistų senesnius nei 18 metų laivus, nebent ministerija aiškiai leistų nevykdyti šio įsipareigojimo. Be to, naudojami laivai turėjo būti atskirai priskiriami kiekvienam viešųjų paslaugų maršrutui. Šis suvaržymas, kuriuo bendrovės įpareigojamos periodiškai atnaujinti savo laivyną, buvo konkretus bendrovėms taikomas įpareigojimas.

(81) Be įprastų paslaugų, Dekreto Nr. 501/1979 40 straipsnyje buvo nustatyti prekybinės laivybos ministro įgaliojimai suderinti papildomų paslaugų teikimą, siekiant patenkinti ypatingus viešojo intereso poreikius arba atsižvelgti į padidėjusį srautą.

— 1975 m. gegužės 19 d. Įstatymas Nr. 169

(82) 1975 m. gegužės 19 d. Įstatymu Nr. 169 dėl vietos pašto ir komercinės laivybos paslaugų pertvarkymo (toliau – Įstatymas Nr. 169/1975) buvo pertvarkyta vietos pašto ir komercinių viešųjų paslaugų teikimo tvarka.

(83) Visų pirma, 1 straipsnyje buvo numatyta įsteigti tris regionines bendroves, būtent „Caremar“, „Siremar“ ir „Toremar“, ir joms pavesti viešųjų paslaugų įsipareigojimus, susijusius su pašto ir pašto siuntų vežimu, taip pat visiškai vietos pobūdžio komercinių paslaugų teikimu. 1 straipsnyje taip pat buvo nustatytas reikalavimas, kad bendrovė „Tirrenia“ valdytų ne mažiau kaip po 51 % kiekvienos iš šių bendrovių akcinio kapitalo. Įstatymo Nr. 169/1975 2 straipsnyje buvo nustatyti prekybinės laivybos ministro įgaliojimai skirti subsidijas regioninėms bendrovėms, kaip susitarta dvidešimties metų trukmės viešojo paslaugų pirkimo sutartyse.

([22]) 1977 m. birželio 23 d. Įstatymas Nr. 373 dėl didelės nacionalinės svarbos jūros transporto paslaugų restruktūrizavimo.

— 1986 m. gruodžio 5 d. Įstatymas Nr. 856

(84) 1986 m. gruodžio 5 d. Įstatyme Nr. 856 dėl viešojo laivyno pertvarkymo taisyklių („Finmare“ grupė) ir priemonių, susijusių su privačia laivyba (toliau – Įstatymas Nr. 856/1986), buvo nustatyti tam tikri jūrų transporto viešųjų paslaugų teikimo tvarkos pakeitimai.

(85) Visų pirma, 1 straipsnyje buvo nustatyta, kad nuostolingiems krovinių vežimo maršrutams, kurie yra būtini nacionalinei ekonomikai, turi būti parengta restruktūrizavimo ir valstybės finansinės paramos programa. 2 straipsnyje buvo numatyta pradinė subsidija šiems maršrutams, kuri galėjo būti skiriama ne ilgesniam kaip penkerių metų laikotarpiui (pradedant nuo 1985 m. sausio 1 d.). Įsigijus naują laivą, buvo suteikiama penkerių metų pradinė subsidija, kuri negalėjo būti didesnė nei investicijos suma (nusidėvėjimo išlaidos ir palūkanos).

(86) Dėl jungčių su didžiosiomis ir mažosiomis salomis jo 11 straipsniu iš dalies pakeisti subsidijos apskaičiavimo kriterijai. Visų pirma, tokia subsidija, reikalinga pusiausvyrai užtikrinti, turėjo būti apskaičiuojama remiantis pajamų ir išlaidų, patirtų teikiant paslaugą, skirtumu, nustatoma atsižvelgiant į vidutinius ir objektyvius parametrus ir turėjo apimti pagrįstą investuoto kapitalo grąžą. Viešojo paslaugų pirkimo sutartyse turėjo būti pateikiama konkreti informacija apie elementus, į kuriuos reikia atsižvelgti apskaičiuojant subsidiją, taip pat išsamus subsidijuojamų maršrutų sąrašas, dažnumas ir naudojami laivai. Subsidijas turėjo patvirtinti prekybinės laivybos, visuomenės dalyvavimo ir iždo ministrai. 7 punkte buvo nustatyta, kad, siekiant užtikrinti naudos gavėjų ekonominę pusiausvyrą, per pirmuosius penkerius metus gali būti skiriama papildoma subsidija.

(87) Remiantis 13 straipsniu, „Lloyd Triestino“ eksploatuotos jūrų transporto jungtys aukštosios Adrijos jūros regione su Istrijos pakrante turėjo būti perduotos bendrovei „Adriatica“. Be to, pagal to straipsnio 4 dalį 1986 m. sausio 1 d. buvusioms ir bendrovės „Adriatica“ eksploatuotoms mišrioms jungtims ([23]) pradėtos taikyti Įstatymo Nr. 684/1974 8 ir 9 straipsniuose nustatytos taisyklės ir vėlesni jų pakeitimai (susiję su jungtimis su didžiosiomis ir mažosiomis Italijos salomis). Todėl Įstatymo Nr. 856/1986 11 straipsnis taip pat buvo taikomas tarptautinėms jungtims, kurias eksploatuoja bendrovė „Adriatica“.

(88) Įstatymo Nr. 856/1986 15 straipsnyje buvo numatyta įsteigti valstybinę regioninę įmonę („Saremar“), kuriai būtų patikėta teikti pašto ir komercines paslaugas tarp Sardinijos, Korsikos ir kaimyninių mažųjų salų, kurias anksčiau teikė bendrovė „Tirrenia“.

(89) Įstatymo Nr. 856/1986 12 straipsnyje buvo nustatyta, kad paslaugų įkainiai pačių bendrovių teikimu turi būti nustatomi ministro dekretu. Gyventojams ir darbuotojams migrantams buvo taikomi lengvatiniai tarifai.

(90) Kaip ir Įstatyme Nr. 684/1974, Įstatyme Nr. 856/1986 nebuvo nustatytas bendro biudžeto paskirstymas atitinkamoms finansavimo sistemoms.

— 1989 m. kovo 4 d. Įstatymas dekretas Nr. 77, kurį pakeitė 1989 m. gegužės 5 d. Įstatymas Nr. 160

(91) Paskutinės pradiniams susitarimams taikytos teisinio pagrindo naujovės, susijusios tiek su keleivių, tiek su krovinių vežimu, buvo nustatytos 1989 m. kovo 4 d. Įstatymu dekretu Nr. 77 dėl skubių jūrų transporto ir koncesijų nuostatų (toliau – Įstatymas dekretas Nr. 77/1989), kurį pakeitė 1989 m. gegužės 5 d. Įstatymas Nr. 160.

(92) Visų pirma, Įstatymo dekreto Nr. 77/1989 9 straipsnyje buvo nustatyta, kad nuo 1990 m. sausio 1 d. maršrutams, kurie laikomi būtinais keleivių ir krovinių vežimui užtikrinti, gali būti skiriama subsidija, reikalinga pusiausvyrai užtikrinti. Eksploatuojamus maršrutus ir aptarnavimo dažnumą turėjo nustatyti valdžios institucijos, remdamosi bendrovių, kurioms patikėta teikti paslaugą, techniniais pasiūlymais, o bendrovės šiuo tikslu turėjo pateikti paslaugų planą kas penkerius metus.

(93) Dėl jungčių su salomis 9 straipsnio 3 dalyje taip pat nustatyta, kad subsidijos, reikalingos pusiausvyrai užtikrinti, suma turi būti nustatyta viešojo paslaugų pirkimo sutartyse, atsižvelgiant į vidutinius ir objektyvius parametrus, nustatomus pagal tarifus, kuriuos už lygiavertes paslaugas ir atstumus taiko nacionalinė geležinkelio įmonė (it. *Ferrovie dello Stato*).

([23]) Visų pirma jungtys tarp Triesto ir kitų Italijos Friulio-Venecijos Džulijos regiono uostų bei tarp vidurinės ir žemosios Adrijos jūros vakarinės ir rytinės pakrantės, taip pat tarp Jonijos jūros ir rytinės Vidužemio jūros regiono.

2.2.2. *Pradiniai susitarimai*

(94) Pradiniai susitarimai yra viešojo paslaugų pirkimo sutartys, kurias 1991 m. liepos mėn. Italijos valstybė sudarė su kiekviena iš penkių buvusios „Tirrenia“ grupės regioninių bendrovių. Šie susitarimai buvo identiški visoms buvusiai „Tirrenia“ grupei priklausančioms įmonėms, įskaitant bendrovę „Tirrenia“. 2 straipsnyje buvo nustatyta, kad pradiniai susitarimai taikomi atgaline data nuo 1989 m. sausio 1 d. ir baigia galioti 2008 m. gruodžio 31 d. Tačiau pradiniuose susitarimuose buvo numatyta, kad 1989, 1990 ir 1991 m. ekonominiai santykiai turi būti nustatyti pagal *ad hoc* priemones, kurioms šis sprendimas netaikomas.

(95) Remiantis pradinių susitarimų 3 straipsniu, metinės subsidijos suma buvo nustatyta remiantis paraiška, kurią gavėjas teikė kiekvienų finansinių metų vasario mėn. Dėl paraiškos buvo rengiamos ministerijų konsultacijos ir ji buvo tvirtinama gegužės mėn. ministro dekretu. Metinės subsidijos tikslas buvo padėti įmonei padengti nuostolius, patirtus dėl veiklos išlaidų ir pajamų skirtumo.

(96) Pradinių susitarimų 5 straipsnyje buvo išsamiai apibūdinti įvairūs pajamų ir išlaidų elementai, į kuriuos reikia atsižvelgti apskaičiuojant kompensaciją, taip pat investuoto kapitalo grąža pagal Įstatymo Nr. 856/1986 11 straipsnį.

2.2.3. *Penkerių metų planai*

(97) Pradinių susitarimų 1 straipsnyje buvo numatyti penkerių metų planai, kuriuose bus nurodyti maršrutai ir uostai, kuriais bus teikiamos paslaugos, laivų, priskirtų atitinkamoms jūrų transporto jungtims, rūšis ir pajėgumas, paslaugų dažnumas ir mokėtinos bilietų kainos, įskaitant subsidijuojamas kainas, visų pirma salų regionų gyventojams.

(98) Pirmas penkerių metų planas (1990–1994 m.) buvo patvirtintas 1990 m. gegužės 29 d. ministro dekretu ir taikomas atgaline data nuo 1990 m. sausio 1 d. Antru planu, apimančiu 1995–1999 m. ir patvirtintu 1996 m. gegužės 14 d. dekretu, maršrutai ir dažnumas iš esmės nebuvo pakeisti.

(99) Trečias planas (2000–2004 m.), kurį bendrovės Italijos valdžios institucijoms pateikė 1999 m. rugsėjo mėn., nebuvo patvirtintas priimant 2005 m. sprendimą. Laukiant šio plano patvirtinimo, 2000 m. kovo 8 d. dekretu „Tirrenia“ grupės įmonėms buvo suteikta teisė tęsti Įstatymo Nr. 160/1989 9 straipsnyje nurodytas paslaugas tokiomis sąlygomis, kurios buvo suderintos 1994–1999 m. penkerių metų plane, galiojusiame 1999 m.

(100) Panaikinus 2005 m. sprendimą, Italijos valdžios institucijos informavo Komisiją, kad, užuot oficialiai patvirtinusios 2000–2004 ir 2005–2008 m. penkerių metų planus, jos ėmėsi *ad hoc* racionalizavimo priemonių, siekdamos teikti paslaugas, kurios labiau atitiktų vietos bendruomenių poreikius, tačiau be esminių viešųjų paslaugų sistemos pakeitimų. Italijos valdžios institucijos paaiškino, kad ilgesnio laikotarpio planavimas nebebuvo įmanomas dėl biudžeto problemų.

2.2.4. *Metinė kompensacija*

2.2.4.1. Kompensacija, įvertinta pagal 2005 m. sprendimą

(101) Metinė subsidija atitiko grynuosius nuostolius, susijusius su penkerių metų plane nurodytų paslaugų teikimu, prie kurių pridedama kintama suma, atitinkanti investuoto kapitalo grąžą. Grynasis veiklos nuostolis susidarė iš per laikotarpį uždirbtų pajamų ir maršrutų eksploatavimo išlaidų.

(102) Pradiniuose susitarimuose buvo numatyta, kad metinė subsidija, reikalinga pusiausvyrai užtikrinti, turi būti mokama taip:

a) avansinis 70 % subsidijos sumos, suteiktos praėjusiais metais, mokėjimas kiekvienų metų kovo mėn.;

b) antra išmoka kiekvienų metų birželio mėn., sudaranti 20 % tos subsidijos;

c) sumokėtų sumų ir veiklos išlaidų bei pajamų trūkumo einamaisiais metais skirtumas sudarė likutį, kuris išmokamas metų pabaigoje. Kai įmonė gaudavo sumą, didesnę už teikiamų paslaugų grynąsias išlaidas (pajamos atėmus nuostolius), ji turėjo grąžinti skirtumą per 15 dienų nuo balanso patvirtinimo.

(103) Išlaidų elementai, į kuriuos buvo atsižvelgta apskaičiuojant metinę kompensaciją, buvo šie: atstovavimo komisiniai / įsigijimo išlaidos, uosto mokesčiai / uosto tranzito išlaidos ir kitos eismo išlaidos, veiklos išlaidos, nusidėvėjimas, grynieji finansiniai mokesčiai, administravimo išlaidos ir kitos išlaidos. Šie išlaidų elementai, kaip nurodyta pradinių susitarimų prieduose, visoms regioninėms įmonėms buvo vienodi.

(104) Į veiklos išlaidas buvo įtrauktos įgulos, remonto, draudimo, degalų ir alyvos išlaidos. Į „administravimo“ straipsnį iš esmės buvo įtrauktos krante dirbančio personalo ir administracinių patalpų išlaidos.

(105) Remiantis Italijos valdžios institucijų pateiktais duomenimis, regioninių bendrovių išlaidos (mln. ITL) ir subsidijos suma 1992–2001 m. ([24]) buvo tokios, kaip nurodyta toliau ([25]).

„Adriatica“

Išlaidų elementai	1992 m.	1993 m.	1994 m.	1995 m.	1996 m.	1997 m.	1998 m.	1999 m.	2000 m.	2001 m.
Atstovavimo komisiniai ir pan.	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
Uosto mokesčiai ir pan.	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
Veiklos išlaidos	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
Nusidėvėjimas	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
Grynosios finansinės išlaidos	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
Administravimas	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
Kitos išlaidos	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
Bendros išlaidos (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**
Veiklos pajamos (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
Grynasis pelnas (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**
Investuoto kapitalo grąža	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
Metinės subsidijos suma	**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“

Išlaidų elementai	1992 m.	1993 m.	1994 m.	1995 m.	1996 m.	1997 m.	1998 m.	1999 m.	2000 m.	2001 m.
Atstovavimo komisiniai ir pan.	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
Uosto mokesčiai ir pan.	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
Veiklos išlaidos	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
Nusidėvėjimas	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
Grynosios finansinės išlaidos	7,0	- 906,0	- 862,7	- 895,0	- 2 233,5	- 2 451,6	- 3 011,0	- 2 933,8	- 313,0	119,5
Administravimas	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
Kitos išlaidos	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
Bendros išlaidos (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**
Veiklos pajamos (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
Grynasis pelnas (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]) Italijos valdžios institucijos 2001 m. išlaidas nurodė tūkst. eurų tikslumu. Rengiant šias lenteles, jos buvo perskaičiuotos į ITL, atsižvelgiant į Europos Sąjungos Tarybos patvirtintus EUR konvertavimo kursus, kurie įsigaliojo 1999 m. sausio 1 d., t. y. 1 EUR = 1 936,27 ITL.

([25]) Duomenys, paimti iš bendrovės „PricewaterhouseCoopers“ tyrimo „Valutazione dei criteri di predisposizione dei conti economici gestionali per linea e stagionalitá relativi agli esercizi 1992–1999“, papildyti Italijos valdžios institucijų 2000 ir 2001 m. duomenimis. Tyrime pateikiama „Tirrenia“ grupės įmonių valdymo apskaita ir įvertinamos kiekvieno maršruto veiklos išlaidos ir pajamos.

Išlaidų elementai	1992 m.	1993 m.	1994 m.	1995 m.	1996 m.	1997 m.	1998 m.	1999 m.	2000 m.	2001 m.
Investuoto kapitalo grąža	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
Metinės subsidijos suma	**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“

Išlaidų elementai	1992 m.	1993 m.	1994 m.	1995 m.	1996 m.	1997 m.	1998 m.	1999 m.	2000 m.	2001 m.
Atstovavimo komisiniai ir pan.	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
Uosto mokesčiai ir pan.	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
Veiklos išlaidos	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
Nusidėvėjimas	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
Grynosios finansinės išlaidos	- 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
Administravimas	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
Kitos išlaidos	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
Bendros išlaidos (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**
Veiklos pajamos (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
Grynasis pelnas (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**
Investuoto kapitalo grąža	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
Metinės subsidijos suma	**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“

Išlaidų elementai	1992 m.	1993 m.	1994 m.	1995 m.	1996 m.	1997 m.	1998 m.	1999 m.	2000 m.	2001 m.
Atstovavimo komisiniai ir pan.	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
Uosto mokesčiai ir pan.	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
Veiklos išlaidos	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
Nusidėvėjimas	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
Grynosios finansinės išlaidos	- 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
Administravimas	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
Kitos išlaidos	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
Iš viso išlaidų	**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**
Veiklos pajamos (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
Grynasis pelnas (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**
Investuoto kapitalo grąža	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
Metinės subsidijos suma	**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“

Išlaidų elementai	1992 m.	1993 m.	1994 m.	1995 m.	1996 m.	1997 m.	1998 m.	1999 m.	2000 m.	2001 m.
Atstovavimo komisiniai ir pan.	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
Uosto mokesčiai ir pan.	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
Veiklos išlaidos	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
Nusidėvėjimas	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
Grynosios finansinės išlaidos	- 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
Administravimas	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
Kitos išlaidos	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
Iš viso išlaidų	**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**
Veiklos pajamos (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
Grynasis pelnas (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**
Investuoto kapitalo grąža	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
Metinės subsidijos suma	**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) Investuoto kapitalo grąžos absoliučios sumos yra žinomos už visą laikotarpį (1992–2001 m.). Be to, Italija pateikė Komisijai investuoto kapitalo grąžos normą, priimtą 1998–2001 m., iš kurios matyti, kad tais metais ji svyravo tame pačiame intervale, kaip infliacija ir palūkanų normos, t. y. nuo 1,6 iki 8 %.

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

(107) Be to, Italija pateikė kiekvienos bendrovės 1992–2001 m. kiekvieno maršruto apskaitą ir paaiškino veiksnius, kurie turėjo įtakos kiekvienos bendrovės išlaidų dydžiui, o dėl to ir kompensacijai.

(108) Bendrovės „Adriatica“ atveju dėl politinės padėties regione pokyčių keleivių srautai tarptautinėmis jungtimis su buvusia Jugoslavija ir Albanija gerokai skyrėsi kiekvienais metais. Didelius metinės subsidijos sumos pokyčius (paskutinė eilutė) Italijos valdžios institucijos pagrindė nurodydamos svyruojančias tarptautinių jungčių su Albanija ir buvusia Jugoslavija, kuriomis paslaugų teikimas buvo laikinai nutrauktas dėl politinės padėties Balkanuose, grynąsias veiklos išlaidas. Be to, veiklos išlaidos sumažėjo ir 2000 m. nutraukus jungčių su Graikija eksploatavimą. Priešingai, grynosios veiklos išlaidos ir metinės subsidijos už kabotažo jungtis su Tremičio salynu 1992–2001 m. iš esmės išliko stabilūs.

(109) Santykinį bendrovės „Saremar“ veiklos išlaidų stabilumą 1992–2001 m. lemia paslaugų, kurias teikė bendrovė (iš esmės kabotažo jungtys tarp Sardinijos ir kaimyninių salų), pobūdis, nes jos visų pirma atitiko vietos bendruomenių poreikius ir todėl joms nebuvo būdingi dideli pasiūlos ir paklausos pokyčiai. Bendrovės teikiamų

paslaugų dažnumas ir tvarkaraščiai beveik nepakito nuo pradinių susitarimų įsigaliojimo ([26]) ir praktiškai nesikeitė per metus. Tokia padėtis paaiškina palyginti stabilų bendrovės „Saremar“ gaunamos metinės subsidijos dydį.

(110) Bendrovė „Toremar“ eksploatavo vietos jungtis su Toskanos salyno salomis. Jų pasiūla ir paklausa mažai keitėsi, todėl ir išlaidos skyrėsi nedaug. Paslaugų, kurias 2000 m. teikė valstybės įmonė, dažnumas ir tvarkaraščiai buvo tokie pat, kaip ir 1992 m. ([27]), o paslaugos išliko beveik nepakitusios visus metus, neatsižvelgiant į sezoninius paklausos pokyčius. Metinės subsidijos dydis skirtingais metais buvo gana stabilus.

(111) Buvo laikoma, kad bendrovės „Siremar“ teikiamos paslaugos panašios į tas, kurias teikė bendrovės „Saremar“ ir „Toremar“: pasiūla išliko stabili įsigaliojus viešojo paslaugų pirkimo sutarčiai ir jai beveik neturėjo įtakos sezoniniai pokyčiai. Dideles bendrovės veiklos išlaidas, palyginti su jos pajamomis, paaiškina maršrutų (18 maršrutų pagal tvarkaraštį), vykdomų siekiant patenkinti 14 Sicilijos salų gyventojų judumo poreikius, skaičius.

(112) Bendrovės „Caremar“ teikiamos paslaugos beveik nepasikeitė nuo tada, kai įsigaliojo susitarimas su valstybe ([28]). Veiklos išlaidos tolygiai augo didėjant pajamoms iš eksploatuojamų maršrutų, todėl metinės subsidijos dydis išliko gana stabilus.

2.2.4.2. Kompensacija po 2005 m. sprendimo panaikinimo

(113) Panaikinus 2005 m. sprendimą, Italija papildė informaciją apie kompensacijas, kurias regioninės bendrovės gavo 2002–2008 m. Ji, visų pirma, nurodė: i) išlaidas, patirtas eksploatuojant viešųjų paslaugų maršrutus; ii) grynuosius nuostolius dėl paslaugų teikimo; iii) absoliučias investuoto kapitalo grąžos sumas; iv) įmonėms suteiktos metinės subsidijos dydį.

(114) 2012 m. birželio mėn. vykusiame susitikime su Komisija Italija taip pat patvirtino, kad išlaidų elementai, į kuriuos buvo atsižvelgiama apskaičiuojant kompensaciją, išliko nepakitę nuo 1991 m.

(115) Buvo pateikti tokie duomenys (tūkst. EUR):

„Adriatica“

Metai	A) Iš viso išlaidų	B) Veiklos pajamos	C) Grynasis pelnas (B–A)	Investuoto kapitalo grąža	Metinės subsidijos suma
2002 m.	100 412,0	76 199,0	- 24 213,0	2 533,0	26 746,0
2003 m.	107 741,0	81 396,0	- 26 345,0	1 958,0	28 303,0
2004 m. ([1])	69 465,0	57 198,0	- 12 267,0	nėra duomenų	nėra duomenų
2005 m.	66 261,0	56 959,0	- 9 302,0	nėra duomenų	nėra duomenų
2006 m.	53 040,0	55 405,0	2 365,0	nėra duomenų	nėra duomenų
2007 m.	55 489,0	59 626,0	4 137,0	nėra duomenų	nėra duomenų
2008 m.	62 751,0	61 069,0	- 1 682,0	nėra duomenų	nėra duomenų

([1]) Kadangi pagal 2004 m. kovo 18 d. sprendimą bendrovė „Tirrenia“ įsigijo bendrovės „Adriatica“ vykdomą veiklą, kai kurių bendrovės „Adriatica“ nėra nuo 2004 m.

([26]) 1992 m. bendrovė „Saremar“ iš viso įvykdė 18 000 reisų keturiais eksploatuojamais maršrutais. 2000 m. reisų skaičius buvo maždaug 20 000.

([27]) 2000 m. bendrovė „Toremar“ iš viso įvykdė 9 097 reisus savo maršrutais, palyginti su 8 300 reisais 1992 m.

([28]) 2000 m. bendrovė „Caremar“ įvykdė 12 872 reisų savo maršrutais (1992 m. – 15 650 reisų).

„Saremar“

Metai	A) Iš viso sąnaudų	B) Veiklos pajamos	C) Grynasis pelnas (B–A)	Investuoto kapitalo grąža	Metinės subsidijos suma
2002 m.	20 393,0	7 026,0	- 13 367,0	604,0	13 971,0
2003 m.	20 292,0	6 992,0	- 13 300,0	649,0	13 949,0
2004 m.	21 387,0	6 910,0	- 14 477,0	709,0	15 186,0
2005 m.	22 146,0	7 290,0	- 14 856,0	679,0	15 535,0
2006 m.	22 663,0	8 161,0	- 14 502,0	801,0	15 303,0
2007 m.	21 240,0	8 078,0	- 13 162,0	893,0	14 055,0
2008 m.	21 526,0	8 138,0	- 13 388,0	855,0	14 243,0

„Toremar“

Metai	A) Iš viso sąnaudų	B) Veiklos pajamos	C) Grynasis pelnas (B–A)	Investuoto kapitalo grąža	Metinės subsidijos suma
2002 m.	27 774,0	18 164,0	- 9 610,0	1 448,0	11 058,0
2003 m.	30 571,0	18 559,0	- 12 012,0	1 399,0	13 411,0
2004 m.	32 920,0	18 277,0	- 14 643,0	1 300,0	15 943,0
2005 m.	34 889,0	17 583,0	- 17 306,0	1 261,0	18 567,0
2006 m.	37 355,0	21 364,0	- 15 991,0	1 597,0	17 588,0
2007 m.	36 880,0	22 621,0	- 14 259,0	1 691,0	15 950,0
2008 m.	35 981,0	24 280,0	- 11 701,0	1 699,0	13 400,0

„Siremar“

Metai	A) Iš viso išlaidų	B) Veiklos pajamos	C) Grynasis pelnas (B–A)	Investuoto kapitalo grąža	Metinės subsidijos suma
2002 m.	62 540,0	23 951,0	- 38 589,0	1 750,0	40 339,0
2003 m.	65 845,0	22 349,0	- 43 496,0	1 743,0	45 239,0
2004 m.	66 288,0	23 283,0	- 43 005,0	1 935,0	44 940,0
2005 m.	85 183,0	22 011,0	- 63 172,0	1 907,0	65 079,0
2006 m.	94 096,0	23 198,0	- 70 898,0	1 935,0	72 833,0
2007 m.	90 501,0	22 585,0	- 67 916,0	2 092,0	70 008,0
2008 m.	96 842,0	23 448,0	- 73 394,0	2 060,0	75 454,0

„Caremar“

Metai	A) Iš viso išlaidų	B) Veiklos pajamos	C) Grynasis pelnas (B–A)	Investuoto kapitalo grąža	Metinės subsidijos suma
2002 m.	41 931,0	17 850,0	- 24 081,0	1 654,0	25 735,0
2003 m.	47 568,0	21 257,0	- 26 311,0	1 556,0	27 867,0
2004 m.	49 847,0	20 178,0	- 29 669,0	1 438,0	31 107,0
2005 m.	55 910,0	21 380,0	- 34 530,0	1 391,0	35 921,0
2006 m.	59 859,0	25 600,0	- 34 259,0	1 863,0	36 122,0
2007 m.	59 618,0	26 565,0	- 33 053,0	1 895,0	34 948,0
2008 m.	61 481,0	28 065,0	- 33 416,0	1 874,0	35 290,0

(116) Italijos valdžios institucijų teigimu, atskirų regioninių įmonių išlaidų elementų pokyčius ilgainiui visų pirma lėmė išorės veiksniai, pavyzdžiui, infliacija ir palūkanų normų pokyčiai, kurie daro įtaką ne tik kainoms rinkoje, bet ir numatomai investuoto kapitalo grąžos normai. Apskaičiuojant minėtą normą, buvo atsižvelgiama į bankų palūkanų normas ir vidutines jūrų transporto paslaugas teikiančioms bendrovėms taikomas paskolų palūkanų normas.

(117) Italija pateikė Komisijai investuoto kapitalo grąžos normas, patvirtintas 2002–2003 m., tačiau negalėjo pateikti 2004–2008 m. normų.

Metai	„Adriatica“	„Saremar“	„Toremar“	„Siremar“	„Caremar“
2002 m.	1,80 %	5,80 %	6,10 %	3,90 %	5,70 %
2003 m.	1,70 %	12,20 %	6,80 %	3,40 %	6,00 %

(118) Italija taip pat pateikė Komisijai bendrovės „Tirrenia“ kiekvieno maršruto apskaitą nuo 2004 m., kad būtų galima nustatyti pastarosios išlaidas, patirtas eksploatuojant nacionalinius / tarptautinius maršrutus, kuriais anksčiau paslaugas teikė bendrovė „Adriatica“. Tačiau buvo pabrėžta, kad šios vertės turėtų būti laikomos tik faktiniu kiekvienu maršrutu patirtų išlaidų įvertinimu, nes tam tikrų išlaidų elementų, į kuriuos buvo atsižvelgta, nebuvo galima suskirstyti pagal maršrutus.

(119) Remiantis šia informacija, bendrovės „Tirrenia“ rezultatai (eurais) tarptautiniais maršrutais, kuriuos anksčiau eksploatavo bendrovė „Adriatica“, buvo tokie:

Metai	Ankona–Duresis	Ankona–Baras	Baris–Duresis	Ankona–Splitas
2004 m.	- 3 267 000	- 653 000	4 041 000	- 3 021 000
2005 m.	nėra duomenų	nėra duomenų	3 701 256	- 4 249 739
2006 m.	nėra duomenų	nėra duomenų	5 503 024	- 145 514
2007 m.	nėra duomenų	nėra duomenų	7 119 285	nėra duomenų
2008 m.	nėra duomenų	nėra duomenų	4 308 702	nėra duomenų

2.2.5. *Penkerių metų planuose ir verslo plane numatytos investicijos*

(120) Penkerių metų planuose nurodomi ne tik maršrutai, kuriais turi būti teikiamos paslaugos, ir būtinas dažnumas, bet ir investicijos, kurias pagalbos gavėjai ketino atlikti per tam tikrą laikotarpį, kad nagrinėjamais maršrutais būtų užtikrintas paslaugų teikimas. Atlikdama tyrimą, Komisija visų pirma siekė išsiaiškinti, kaip buvo atsižvelgiama į laivų įsigijimo ir nusidėvėjimo išlaidas apskaičiuojant metinę subsidiją.

(121) Komisija taip pat norėjo patikrinti, ar papildomos investicijos, numatytos buvusios „Tirrenia“ grupės regioninėms bendrovėms pagal 1999 m. kovo mėn. bendrovės „Tirrenia“ patvirtintą 1999–2002 m. verslo planą, apima kokį nors pagalbos elementą. Verslo plane buvo nustatyti šie pagrindiniai tikslai:

a) sudaryti bendrovėms sąlygas veikti pasikeitusiomis sąlygomis, kurias lėmė Italijos kabotažo rinkos liberalizavimas (1999 m. sausio 1 d.), ir parengti jas 2008 m. pasibaigsiančiam pradinių susitarimų su valstybe galiojimui;

b) sumažinti paslaugų, teikiamų pagal minėtus pradinius susitarimus, išlaidas;

c) remti grupės plėtrą ir kuo geriau panaudoti turimus išteklius;

d) sudaryti sąlygas bendrovių privatizavimui.

(122) Verslo plane buvo numatytos būtinos investicijos į pradiniuose susitarimuose numatytas paslaugas, kurios bus naudojamos senų laivų eksploatavimo nutraukimui, kitų laivų perkėlimui grupės viduje ir naujoms investicijoms, kurių bendra vertė – 700 mlrd. ITL (maždaug 361,5 mln. EUR ([29])).

2.3. **Lengvatinis apmokestinimas**

(123) 1995 m. spalio 26 d. Įstatymu dekretu Nr. 504 buvo nustatytos tam tikros mokesčių lengvatos alyvai, kuri naudojama kaip laivų degalai. Pagal šio dekreto 63 straipsnio 3 dalį buvo sumažinti akcizai laivuose naudojamiems tepalams.

(124) Sprendime pradėti procedūrą Komisija išreiškė tam tikrų abejonių dėl šios mokesčių lengvatos taikymo laivams, stovintiems Italijos uostuose priežiūros tikslais. Komisija norėjo įsitikinti, kad šia priemone nediskriminuojami kitų jūrų transporto paslaugų teikėjai, kurių laivai yra tokioje pačioje padėtyje.

3. **SUINTERESUOTŲJŲ ŠALIŲ PASTABOS**

3.1. **Pastabos, pateiktos iki 2005 m. sprendimo priėmimo**

3.1.1. *„Tirrenia“ grupės įmonių pastabos*

(125) „Tirrenia“ grupės įmonės pateikė savo pastabas dėl sprendimo pradėti procedūrą 1999 m. lapkričio 22 d. rašte. Visų pirma bendrovės nesutiko, kad kompensacija, mokama pagal pradinius susitarimus, yra nauja pagalba, todėl ginčijo sprendimo pradėti oficialią tyrimo procedūrą teisėtumą. Jos tvirtino, kad Komisija buvo iš anksto informuota apie kompensacijos už viešąsias paslaugas susitarimus ir niekada jiems nepriešTaravo. Jos taip pat tvirtino, kad metinės kompensacijos, mokamos valstybinėms bendrovėms, suma buvo griežtai proporcinga ir neviršijo papildomų grynųjų viešųjų paslaugų įsipareigojimų išlaidų. Todėl buvo laikoma, kad tokie mokėjimai netrukdo konkuruoti su kitais rinkos dalyviais.

(126) Tuo pat metu bendrovės „Tirrenia“, „Adriatica“, „Caremar“, „Saremar“, „Siremar“ ir „Toremar“ pareiškė ieškinį dėl panaikinimo Bendrajam Teismui pagal SESV 263 straipsnio 4 dalį (taip pat žr. 5 konstatuojamąją dalį).

3.1.2. *Privačių veiklos vykdytojų pastabos*

(127) Komisija gavo įvairių privačių veiklos vykdytojų, konkuruojančių daugeliu maršrutų, kuriuos eksploatuoja bendrovės „Caremar“, „Saremar“ ir „Toremar“, pastabų. Jas būtų galima apibendrinti taip:

a) „Tirrenia“ grupės įmonės vykdė agresyvią komercinę politiką maršrutais, kuriais konkuravo su privačiais veiklos vykdytojais, organizuodamos reisus dempingo kainomis, taikydamos nuolaidų ir atidėtųjų mokėjimų sistemas, o vienintelis pagrįstas pateisinimas buvo tas, kad jos gaudavo valstybės finansavimą;

([29]) Konvertavimo kursas: 1 EUR = 1 936,27 ITL.

b) viešosios paslaugos įsipareigojimai nebuvo skaidrūs, o „Tirrenia“ grupės įmonių galimybė keisti tokių įsipareigojimų apimtį, ypač eksploatuojamus maršrutus ir konkrečius tvarkaraščius bei dažnumą, turėtų būti laikoma prieštaraujančia pačiam viešųjų paslaugų įsipareigojimų pobūdžiui;

c) atsižvelgiant į tai, kad tam tikrais „Tirrenia“ grupės įmonių eksploatuojamais maršrutais paslaugas teikė privatūs veiklos vykdytojai, viešųjų paslaugų poreikis buvo labai diskutuotinas;

d) nuo 1995 m. atliktų arba verslo plane numatytų investicijų finansavimo susitarimuose buvo pagalbos elementų, įskaitant palankesnes galimybes „Tirrenia“ grupės įmonėms gauti privatų finansavimą;

e) „Tirrenia“ grupės įmonių laivuose, įplaukiančiuose į Italijos uostus, naudojama alyva buvo apmokestinama taikant lengvatinius tarifus.

3.2. **Pastabos panaikinus 2005 m. sprendimą**

(128) Bendrajam Teismui panaikinus 2005 m. sprendimą, Komisija paragino procedūros suinteresuotąsias šalis pateikti pastabas dėl minėto panaikinimo ir jo padarinių (taip pat žr. 1.3 skirsnį).

(129) Komisija gavo tik tiriamų priemonių gavėjų pastabas. Jie iš esmės pareiškė, kad Komisija turėtų atsižvelgti į visus susijusius faktinius ir teisinius elementus, įskaitant papildomus motyvus, kuriuos pareiškėjai pateikė bylą nagrinėjant teisme, ir todėl daro išvadą, kad nagrinėjamos priemonės:

a) nėra pagalba arba

b) yra esama pagalba tiek, kiek jūros transporto viešųjų paslaugų teikimo tvarka Italijoje i) buvo taikoma iki EB sutarties įsigaliojimo, ii) buvo gautas netiesioginis ar aiškus Europos Komisijos leidimas ([30]) ir iii) bet kuriuo atveju buvo taikoma iki Jūrų kabotažo reglamento įsigaliojimo.

4. **ITALIJOS VALDŽIOS INSTITUCIJŲ PASTABOS**

4.1. **Pastabos, pateiktos iki 2005 m. sprendimo priėmimo**

4.1.1. *Subsidijos, mokėtos už viešųjų paslaugų įsipareigojimus*

(130) 1999 m. rugsėjo 29 d. raštu Italijos valdžios institucijos pateikė savo pastabas dėl sprendimo pradėti oficialią tyrimo procedūrą. Jų nuomone, pagal Jūrų kabotažo reglamento 4 straipsnį pradiniai susitarimai, sudaryti su kiekviena „Tirrenia“ grupės įmone, galėjo visapusiškai galioti iki jų galiojimo pabaigos 2008 m. pabaigoje. Todėl sprendime pradėti procedūrą negalėjo būti pareikštos abejonės dėl viešųjų paslaugų įsipareigojimų sistemos, sukurtos pradiniais susitarimais.

(131) Italijos valdžios institucijos taip pat nesutiko, kad pagalba yra nauja pagalba pagal SESV 108 straipsnio 3 dalį ir kad ši pagalba galėjo turėti įtakos valstybių narių tarpusavio prekybai iki Italijos rinkos atvėrimo kabotažui 1999 m. sausio 1 d.

(132) Be šių bendrų pastabų, Italijos valdžios institucijos pabrėžė, kad privačių veiklos vykdytojų veikla „Tirrenia“ grupės įmonių eksploatuojamais maršrutais dažnai buvo nesenas ir riboto masto reiškinys, nes ta veikla buvo vykdoma vos keliais maršrutais ir daugiausia sezono metu. Be to, dėl metinės kompensacijos apskaičiavimo metodo, pagal kurį per vasarą sukauptas pelnas atimamas iš žiemą sukauptų nuostolių, kompensacijos suma buvo visiškai minimali.

(133) Taigi, pasak Italijos valdžios institucijų, kompensacija buvo būtina ir tiksliai proporcinga viešųjų paslaugų įsipareigojimams, kurių apibrėžimą valstybė narė nustato savo nuožiūra.

([30]) Italijos valdžios institucijos tvirtino, kad Komisijai apie subsidijas „Tirrenia“ grupės įmonėms buvo pranešta gerokai prieš pradedant oficialią tyrimo procedūrą. Be to, 1992 m. administraciniais tikslais Komisija pakeitė bylos, kurios numeris buvo E 5/1992, klasifikaciją. Iki 1995 m. visoje Komisijos ir Italijos korespondencijoje buvo nurodoma byla su E numeriu. 1995 m. Komisija grįžo prie NN numerio.

(134) Dėl bendrovės „Adriatica“ konkurencijos taisyklių pažeidimo eksploatuojant jungtis tarp Italijos ir Graikijos Italijos valdžios institucijos pabrėžė, kad Komisijos sprendimas dėl pažeidimo tuo metu nebuvo galutinis. Jos tvirtino, kad abi procedūros buvo visiškai nepriklausomos, pagalba bet kuriuo atveju nebuvo naudojama antikonkurenciniam elgesiui finansuoti, jos paskelbimas nesuderinama prilygtų papildomai sankcijai, o jos susigrąžinimas pakenktų tiek bendrovei „Adriatica“, tiek ir visam privatizavimo procesui.

4.1.2. *Verslo plane numatytos investicijos*

(135) Italijos valdžios institucijos pabrėžė, kad verslo plane numatytos investicijos buvo skirtos paslaugų sąnaudoms sumažinti išlaikant aukštą kokybę. Jos taip pat tvirtino, kad planuojamų investicijų finansavimo būdai neturėjo pagalbos elemento, nes minėtos investicijos būtų buvę iš dalies finansuojamos nuosavomis bendrovių lėšomis ir iš dalies banko paskolomis, dėl kurių buvo susitarta įprastomis rinkos sąlygomis.

4.1.3. *Lengvatinis apmokestinimas*

(136) Italijos valdžios institucijos pateikė išsamią informaciją apie teisinę bazę, reglamentuojančią alyvos, naudojamos laivybai kaip degalai, apmokestinimą. Iš Komisijai pateiktos informacijos matyti, kad, remiantis 1996 m. kovo 2 d. bendru sprendimu, priimtu pagal Įstatymą dekretą Nr. 504/1995, tame įstatyme dekrete numatytas lengvatinis apmokestinimas buvo taikomas degalams ir tepalams, naudojamiems bet kuriame laive, stovinčiame uoste remonto tikslais.

(137) Tuo pat metu, kaip nurodyta 5 konstatuojamojoje dalyje, Italija pateikė skundą Teisingumo Teismui dėl sprendimo pradėti procedūrą dalies, kurioje nurodoma sustabdyti neteisėtos pagalbos teikimą.

4.2. **Pastabos panaikinus 2005 m. sprendimą**

(138) 2010 m. balandžio mėn. Komisija paprašė Italijos valdžios institucijų pateikti savo pastabas dėl Bendrojo Teismo panaikinto 2005 m. sprendimo ir paaiškinti tam tikrus aspektus, susijusius su bendrovių „Adriatica“ ir „Saremar“ eksploatuojamais tarptautiniais maršrutais. Komisija taip pat paprašė pateikti išsamų kompensavimo už nagrinėjamų maršrutų eksploatavimą mechanizmo aprašymą, įskaitant visus vėlesnius kompensacijos ir investuoto kapitalo grąžos apskaičiavimo metodo pakeitimus.

(139) Italijos valdžios institucijos pakartojo, kad aptariamos priemonės turėtų būti laikomos esama pagalba, kaip jau buvo nurodžiusios ir įrodžiusios vykstant oficialiai tyrimo procedūrai. Jos teigė, kad tiek sutarties sudarymo kriterijai, tiek kompensacijos už viešųjų paslaugų įsipareigojimų vykdymą apskaičiavimo būdai buvo reglamentuoti Dekretu Nr. 2081/1936, kuris vėliau buvo panaikintas Įstatymu Nr. 684/1974, ir Dekretu Nr. 2082/1936. Iš tikrųjų Dekreto Nr. 2081/1936 2 straipsnyje buvo nustatyti nacionalinės svarbos maršrutai, o 6 straipsnyje buvo nurodyta, kad papildomas išlaidas, kurias bendrovės patiria eksploatuodamos šiuos maršrutus, padengs valstybė pagal dvidešimties metų susitarimus.

(140) Italijos valdžios institucijos tvirtino, kad vėlesniais teisinės sistemos, reglamentuojančios jūrų transporto viešųjų paslaugų teikimo tvarką, pakeitimais buvo tik sugriežtinti pagalbos gavėjams pavesti vykdyti viešųjų paslaugų įsipareigojimai ir atnaujinti kompensacijos apskaičiavimo mechanizmai, siekiant apriboti viešųjų finansų dalį.

(141) Iš tikrųjų Italijos valdžios institucijos pabrėžė, kad Įstatyme Nr. 856/1986 buvo numatyta metinė subsidija, skirta pusiausvyrai užtikrinti, apskaičiuojama kaip pajamų ir išlaidų, patirtų teikiant paslaugą, skirtumas, grindžiamas objektyviais parametrais, o ne istorinėmis išlaidomis, įskaitant pagrįstą grąžos normą. Italijos valdžios institucijos priėjo prie išvados, kad ši teisinės sistemos naujovė buvo ypač svarbi, nes ja bendrovės buvo skatinamos veikti efektyviai.

(142) Italijos valdžios institucijų teigimu, tie patys argumentai būtų taikomi ir kompensacijoms, skirtoms regioninėms bendrovėms. Visų pirma, Italijos valdžios institucijos patvirtino, kad pavedimas vykdyti viešųjų paslaugų įsipareigojimus buvo numatytas Įstatyme Nr. 34/1953, kuriame buvo nustatyti šie keturi subsidijuojami sektoriai:

a) Toskanos salynas (bendrovė „Toremar“);

b) Partenopės ir Ponto salos (bendrovė „Caremar“);

c) Eolijos salos (bendrovė „Siremar“);

d) Egadų salos, Pelagų salos, Ustika ir Pantelerija (bendrovė „Siremar“).

(143) Buvo tvirtinama, kad jungtis su mažosiomis Sardinijos salomis ir Korsika bendrovė „Tirrenia“ užtikrino pagal 1937 m. sausio 5 d. ministro dekretą, kuriuo į trečiąjį nacionalinės svarbos maršrutų sektorių buvo įtrauktos jungtys su La Madalena, Palau, Bonifaču, Karloforte, Kalazeta ir Portovezme). Iš tikrųjų tai buvo jungtys, kurias užtikrino bendrovė „Saremar“, įsteigta 1988 m. atskyrimo nuo bendrovės „Tirrenia“ būdu.

(144) Italijos valdžios institucijos taip pat pabrėžė, kad tuo pačiu dekretu bendrovės „Adriatica“ eksploatuojamos jungtys su Graikija, Albanija ir Tremičio salomis buvo įtrauktos į ketvirtąjį nacionalinės svarbos maršrutų sektorių (žr. 59 konstatuojamąją dalį).

(145) Remdamosi tuo, Italijos valdžios institucijos padarė išvadą, kad yra pakankamas viešųjų paslaugų teikimo tvarkos, kuriai taikomas 2005 m. sprendimas, ir jūrų transporto jungčių su salomis istorinės reguliavimo sistemos tęstinumas. Atsižvelgdamos į tai, kas išdėstyta, Italijos valdžios institucijos laikėsi nuomonės, kad viešųjų paslaugų teikimo tvarka buvo taikoma prieš įsigaliojant EB sutarčiai ir Jūrų kabotažo reglamentui.

5. **VERTINIMAS**

5.1. **Kompensacijos už viešąsias paslaugas**

5.1.1. *Valstybės pagalbos suteikimas*

(146) SESV 107 straipsnio 1 dalyje nustatyta, kad „valstybės narės arba iš jos valstybinių išteklių bet kokia forma suteikta pagalba, kuri, palaikydama tam tikras įmones arba tam tikrų prekių gamybą, iškraipo konkurenciją arba gali ją iškraipyti, yra nesuderinama su vidaus rinka, kai ji daro įtaką valstybių narių tarpusavio prekybai“.

(147) SESV 107 straipsnio 1 dalyje nustatyti kriterijai taikomi kartu. Todėl siekiant nustatyti, ar priemonės, apie kurias pranešta, yra valstybės pagalba pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį, turi būti tenkinamos visos minėtos sąlygos. Tai reiškia, kad finansinė parama turėtų būti:

a) suteikta valstybės narės arba iš valstybinių išteklių;

b) palaikanti tam tikras įmones arba tam tikrų prekių gamybą;

c) iškraipanti arba galinti iškraipyti konkurenciją;

d) daranti įtaką valstybių narių tarpusavio prekybai.

(148) *Valstybiniai ištekliai*: akivaizdu, kad nagrinėjamas subsidijas skiria valstybė iš valstybinių išteklių.

(149) *Ekonominis pranašumas*: siekdamas nuspręsti, ar kompensacija už viešosios paslaugos teikimą yra pranašumas pagal SESV 107 straipsnį, Teisingumo Teismas savo Sprendime *Altmark* ([31]) nustatė šiuos kriterijus:

1) kompensaciją gaunanti įmonė turi būti iš tikrųjų įpareigota vykdyti įpareigojimus teikti viešąją paslaugą, o pastarieji turi būti aiškiai apibrėžti (pirmasis *Altmark* kriterijus);

2) parametrai, kuriais remiantis skaičiuojama kompensacija, turi būti apibrėžti iš anksto, objektyviai ir skaidriai (antrasis *Altmark* kriterijus);

3) kompensacija negali viršyti visų ar dalies būtinų išlaidų, susidariusių dėl viešųjų paslaugų įsipareigojimų vykdymo, atsižvelgiant į šiuos įsipareigojimus vykdant gautas pajamas ir pagrįstą pelną (trečiasis *Altmark* kriterijus);

4) kai įmonė, vykdanti įsipareigojimus teikti viešąją paslaugą, kiekvienu konkrečiu atveju nėra pasirinkta vadovaujantis viešųjų pirkimų procedūra, kuri leistų pasirinkti dalyvį, galintį teikti šias paslaugas už mažiausią kainą bendruomenei, reikalingos kompensacijos suma turi būti nustatyta remiantis išlaidų, kurių tipinė įmonė, gerai valdoma ir turinti pakankamai transporto priemonių, kad galėtų atitikti būtinus viešosios paslaugos reikalavimus, būtų patyrusi vykdydama šiuos įsipareigojimus, analize, atsižvelgiant į atitinkamas pajamas ir pagrįstą pelną, gaunamą už minėtų įsipareigojimų įvykdymą (ketvirtasis *Altmark* kriterijus).

([31]) 2003 m. liepos 24 d. Sprendimas *Altmark Trans ir Regierungspräsidium Magdeburg*, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415.

(150) Laikoma, kad ketvirtasis *Altmark* kriterijus tenkinamas, jeigu kompensacijos už viešąsias paslaugas gavėjai buvo pasirinkti konkurso tvarka, sudarančia sąlygas atrinkti konkurso dalyvį, galintį reikiamą VESP bendruomenei teikti mažiausia kaina, arba, jeigu konkursas neįvyko, jeigu kompensacija apskaičiuota remiantis veiksmingai veikiančios įmonės išlaidomis.

(151) Šiuo atveju pagalbos gavėjai nebuvo pasirinkti viešo konkurso tvarka. Be to, Italija nepateikė jokių įrodymų, kad kompensacijos dydis buvo nustatytas remiantis analize išlaidų, kurių būtų patyrusi šiuos įsipareigojimus vykdanti tipinė gerai veikianti ir tinkamai transporto priemonėmis, reikalingomis būtiniems viešųjų paslaugų poreikiams patenkinti, aprūpinta įmonė, atsižvelgiant į susijusias pajamas ir deramą pelną, gaunamus už šių įsipareigojimų vykdymą.

(152) Kadangi turi būti vykdomi visi *Altmark* kriterijai, neatitikimo ketvirtajam kriterijui pakanka nustatyti, kad buvusios „Tirrenia“ grupės regioninėms bendrovėms buvo suteiktas ekonominis pranašumas.

(153) *Atrankumas*: nagrinėjamos subsidijos yra atrankiosios, nes skirtos tam tikroms įmonėms, teikiančioms jūrų transporto paslaugas.

(154) *Konkurencijos iškraipymas ir poveikis prekybai*: jeigu valstybės narės teikiama pagalba stiprinama įmonės padėtis, palyginti su kitomis įmonėmis, kurios konkuruoja Sąjungos vidaus prekybos srityje, tokia prekyba turi būti laikoma prekyba, kuriai pagalba daromas poveikis. Užtenka, kad konkurencijai atvirose rinkose pagalbos gavėjas konkuruotų su kitomis įmonėmis. Šiuo atveju pagalbos gavėjai veiklą vykdo konkuruodami su kitomis įmonėmis, kurios Sąjungoje teikia jūrų transporto paslaugas, ypač nuo tada, kai įsigaliojo Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 4055/86 ([32]) ir Jūrų kabotažo reglamentas, atitinkamai liberalizuojantys tarptautinio jūrų transporto rinką ir jūrų kabotažo rinką. Todėl nagrinėjama viešoji kompensacija gali daryti įtaką Sąjungos prekybai ir iškraipyti konkurenciją vidaus rinkoje.

(155) Remdamasi tuo, kas išdėstyta, Komisija mano, kad kompensacija, kurią Italijos valdžios institucijos mokėjo „Tirrenia“ grupės regioninėms bendrovėms už kabotažo ir tarptautinių jungčių eksploatavimą 1992–2008 m., yra valstybės pagalba pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį.

5.1.2. *Nagrinėjamos pagalbos pobūdis: esama ar nauja pagalba?*

(156) Nustačiusi, kad kompensacija, kurią Italijos valdžios institucijos mokėjo „Tirrenia“ grupės regioninėms bendrovėms už kabotažo ir tarptautinių jungčių eksploatavimą 1992–2008 m., yra valstybės pagalba pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį, Komisija turi įvertinti, ar ši valstybės pagalba yra esama, ar nauja pagalba.

(157) Šiuo tikslu reikia atskirti kabotažo ir tarptautines jungtis.

5.1.2.1. Kabotažo jungtys

(158) Kalbant apie kabotažo jungčių eksploatavimą, 2009 m. sprendimu Bendrasis Teismas iš dalies panaikino 2005 m. sprendimą motyvuodamas tuo, kad Komisija klaidingai taikė Jūrų kabotažo reglamento 4 straipsnio 3 dalį, kurioje nustatyta, kad „[e]samos visuomenės aptarnavimo [viešojo paslaugų pirkimo] sutartys gali galioti iki atitinkamos sutarties galiojimo termino pabaigos“.

(159) 2009 m. sprendime Bendrasis Teismas šį straipsnį aiškino kaip tipinę nuostatą dėl tęstinumo ([33]) ir padarė išvadą, kad kompensacija, kuri „būtina“ ([34]) viešųjų paslaugų įsipareigojimams finansuoti, yra esama pagalba pagal Jūrų kabotažo reglamento 4 straipsnio 3 dalį, todėl jos suderinamumo vertinti nereikia.

([32]) 1986 m. gruodžio 22 d. Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 4055/86 dėl laisvės teikti paslaugas principo taikymo jūrų transporto paslaugoms tarp valstybių narių bei valstybių narių ir trečiųjų šalių (OL L 378, 1986 12 31, p. 1).

([33]) T. y. nuostata, pagal kurią, siekiant teisinio stabilumo, naujų taisyklių neleidžiama taikyti tam tikriems tam tikru laikotarpiu besitęsiantiems teisiniams santykiams.

([34]) 2009 m. Teismo sprendimo 147–148 punktai.

(160) Bendrasis Teismas rėmėsi 2005 m. gegužės 10 d. Teisingumo Teismo sprendimo byloje C-400/99 ([35]) 60–66 punktais, kuriuose didžioji kolegija aiškiai nurodė, kad:

> „<...> Reglamento Nr. 3577/92 4 straipsnio <...> 3 dalyje nustatyta, kad 1993 m. sausio 1 d. galiojančios viešųjų paslaugų teikimo sutartys gali galioti iki jų termino pabaigos. Šio tipo sutartys paprastai apima finansines nuostatas, kurios yra būtinos užtikrinti jose įtvirtintų viešųjų paslaugų teikimo įpareigojimų įgyvendinimą Kadangi Reglamento Nr. 3577/92 4 straipsnio 3 dalyje kalbama apie nagrinėjamų sutarčių tolimesnį galiojimą ir ji nėra taikoma tik tam tikriems tokių sutarčių aspektams, jose esančioms finansinėms nuostatoms, kurios yra būtinos užtikrinti viešųjų paslaugų teikimo įpareigojimų įgyvendinimą, taikoma šio straipsnio 3 dalis. Taigi Komisija klysta teigdama, kad ši nuostata leidžia palikti galioti tik galimas iš tokių sutarčių išplaukiančias išimtines arba specialias teises. Be to, ginčijamame sprendime Komisijos pozicija nebuvo tokia griežta, nes ji jame pripažino, kad finansuojant tik viešųjų paslaugų teikimo įpareigojimų papildomas išlaidas, minėtų sutarčių finansavimo tvarka patenka į Reglamento Nr. 3577/92 4 straipsnio 3 dalies taikymo sritį (64 punktas)“

ir kad

> „jei <...> pagalba viršija tai, kas būtina nagrinėjamose sutartyse numatytiems viešųjų paslaugų teikimo įsipareigojimams užtikrinti, ji nepatenka į Reglamento Nr. 3577/92 4 straipsnio 3 dalies taikymo sritį kaip tik dėl to, kad ši pagalba nėra būtina šių viešųjų paslaugų teikimo sutarčių stabilumui bei egzistavimui užtikrinti. Todėl, remiantis šia nuostata, ji negali būti laikoma esama pagalba (65 punktas)“.

(161) Siekdama nustatyti, ar priemonė yra nauja, ar esama pagalba pagal Jūrų kabotažo reglamento 4 straipsnio 3 dalį, Komisija turi išaiškinti, ką minėtame teismo sprendime reiškia pagalba, kuri yra „būtina 1993 m. sausio 1 d. galiojusiose viešųjų paslaugų teikimo sutartyse numatytiems viešųjų paslaugų teikimo įsipareigojimams užtikrinti“. Komisija supranta, kad tokio būtinumo kriterijaus taikymo sritis turi būti platesnė už proporcingumo kriterijaus, kurį Komisija taiko vertindama pagalbos priemonės suderinamumą pagal SESV 106 straipsnio 2 dalį, taikymo sritį. Jeigu abiejų kriterijų taikymo sritis būtų tokia pati, nauja pagalba, neatitinkanti Jūrų kabotažo reglamento 4 straipsnio 3 dalies, niekada negalėtų būti pripažinta suderinama su vidaus rinka remiantis SESV 106 straipsnio 2 dalimi, nes ji automatiškai nebūtų proporcinga taikant pastarąją nuostatą. Todėl Komisija supranta, kad bet kokią pagalbą, kuri „buvo būtina siekiant padengti viešųjų paslaugų teikimo įsipareigojimus, numatytus 1993 m. sausio 1 d. galiojusiose viešųjų paslaugų teikimo sutartyse“, Teisingumo Teismas į šią sąvoką įtraukė bet kokią kompensaciją, tiesiogiai susijusią su viešųjų paslaugų įsipareigojimais, numatytais viešojo paslaugų pirkimo sutartyje. Pavyzdžiui, toks tiesioginis ryšys egzistuoja, kai sutartyje nustatoma kompensacijos suma ar jos apskaičiavimo metodika, arba kai bet kuriuo atveju akivaizdu, kad viešojo paslaugų pirkimo sutartis nebūtų buvusi sudaryta be kompensacijos.

(162) Todėl Komisija kaip naują pagalbą vertins tik kompensaciją už kabotažo jungčių eksploatavimą, kuris neturi teisinio pagrindo viešojo paslaugų pirkimo sutartyse, galiojusiose Jūrų kabotažo reglamento įsigaliojimo dieną.

(163) Šiuo atveju pradiniai susitarimai buvo sudaryti 1991 m. liepos mėn. iki Jūrų kabotažo reglamento įsigaliojimo ir buvo tiesioginis ryšys tarp kompensacijos ir juose numatytų viešųjų paslaugų įsipareigojimų.

(164) Pradiniuose susitarimuose nustatytos metinės subsidijos tikslas buvo padėti regioninėms bendrovėms padengti nuostolius, patirtus dėl veiklos išlaidų ir pajamų skirtumo. Kaip minėta 103 konstatuojamojoje dalyje, išlaidų elementai, susiję su kompensacija, kaip išsamiai aprašyta pradinių susitarimų 5 straipsnyje, buvo šios: įsigijimo, reklamos ir apgyvendinimo, pakrovimo, iškrovimo ir manevravimo išlaidos, kranto administracinio personalo išlaidos, laivo priežiūros išlaidos, administracinės išlaidos, draudimo išlaidos, nuomos ir išperkamosios nuomos išlaidos, degalai, mokesčiai ir nusidėvėjimo išlaidos. Visi šie išlaidų elementai buvo susiję su viešųjų paslaugų teikimu ir buvo apibrėžti valdžios institucijų, o bendrovės neturėjo veiksmų laisvės.

(165) Be to, pradiniai susitarimai, kuriuos sudarė Italijos valstybė ir kiekviena iš penkių regioninių bendrovių, buvo tapačios pradiniam susitarimui, kurį sudarė Italijos valstybė ir bendrovė „Tirrenia“ (žr. 94 konstatuojamąją dalį), ir juose buvo atsižvelgiama į tuos pačius išlaidų elementus. 2001 m. sprendime dėl bendrovės „Tirrenia“ Komisija pripažino, kad šie išlaidų elementai yra būtini teikiant viešąsias paslaugas, nes jie atspindėjo fiksuotas ir kintamas išlaidas, tiesiogiai susijusias su paslaugų, kurias valdžios institucijos vertino kaip bendros svarbos paslaugas, teikimu

([35]) 2005 m. gegužės 10 d. Sprendimas *Italijos Respublika prieš Europos Bendrijų Komisiją*, C-400/99, ECLI:EU:C:2005:275.

ir kurioms buvo taikomas pradinis susitarimas ([36]). Dėl laivų nusidėvėjimo Komisija laikėsi nuomonės, kad jis gali būti laikomas būtinu teikiant šias paslaugas, nes aptariami laivai buvo naudojami tik pradiniuose susitarimuose numatytoms paslaugoms teikti ([37]). Nurodyti argumentai taikomi *mutatis mutandis* regioninėms bendrovėms.

(166) Atsižvelgdama į kompensacijos ir pagal pradinius susitarimus regioninių bendrovių eksploatuojamų kabotažo maršrutų tiesioginį ryšį, Komisija daro išvadą, kad minėta kompensacija buvo būtina siekiant padengti papildomas viešųjų paslaugų įsipareigojimų, numatytų pradiniuose susitarimuose, išlaidas.

(167) Pirmiau pateikta išvada nepasikeistų, net jeigu Komisija būtų paraginta patikrinti, ar regioninėms bendrovėms sumokėtos metinės kompensacijos buvo minimalios, reikalingos viešosioms paslaugoms teikti. Iš i) kompensacijos apskaičiavimo mechanizmo, ii) bendrovių pajamų ir iii) papildomų išlaidų, patirtų eksploatuojant kabotažo jungtis pagal pradinius susitarimus, analizės matyti, kad šioms bendrovėms pagal pradinius susitarimus sumokėtos kompensacijos buvo visiškai proporcingos papildomoms išlaidoms, patirtomis vykdant pagalbos gavėjams pavestą viešųjų paslaugų užduotį.

(168) Pirma, metinės kompensacijos dydis buvo apskaičiuotas atsižvelgiant į kiekvienos regioninės bendrovės užregistruotą veiklos pelną maršrutais, kuriems taikomi pradiniai susitarimai, jį atėmus iš nuostolių, sukauptų visais maršrutais (pradinio susitarimo 3 straipsnis). Taikant šį skaičiavimo metodą, pagal kurį sezono metu uždirbto pelno sąskaita mažinami ne sezono metu sukaupti nuostoliai, buvo siekiama riboti valstybinėms įmonėms mokamų subsidijų sumą, taigi gaunamas metinis kompensacijos dydis buvo mažesnis, nei būtų tuo atveju, jeigu sukaupti nuostoliai būtų tiesiog sudedami pagal kiekvieną maršrutą.

(169) Antra, bendrovių pajamoms buvo taikomas dvigubas suvaržymas, susijęs su bilietų kainomis, t. y. lengvatiniai tarifai tam tikroms socialinėms kategorijoms ir būtinybė, kad bendrovė gautų valdžios institucijų pritarimą bet kokiems bilietų kainų pokyčiams. Iš Italijos valdžios institucijų pateiktos informacijos paaiškėjo, kad regioninės bendrovės negalėjo laisvai keisti bilietų kainų, kad visų pirma galėtų atsižvelgti į veiklos išlaidų pokyčius ([38]). 2001 m. sprendime Komisija jau pripažino, kad šis dvigubas suvaržymas, dėl kurio gerokai sumažėjo įmonių pajamos ir buvo daroma įtaka metinės kompensacijos dydžiui, neturėtų būti laikomas agresyvia prekybos politika, kuriai būdinga agresyvi kainodara.

(170) Trečia, Italijos valdžios institucijos pateikė Komisijai informaciją apie išlaidas, kurias regioninės bendrovės patyrė 1992–2008 m. eksploatuodamos viešųjų paslaugų maršrutus. Būtent dėl viešųjų paslaugų teikimo 1992–2008 m. Italija pateikė:

— visų regioninių bendrovių ([39]) 1992–2008 m. registruotas bendrąsias išlaidas, veiklos pajamas ir investuoto kapitalo grąžą bei atitinkamą metinės subsidijos sumą,

— kiekvienos įmonės kiekvieno maršruto 1992–2001 m. ir 2004–2008 m. apskaitą,

— investuoto kapitalo grąžos normą, taikytą bendrovei „Adriatica“ 1999–2003 m., bendrovei „Saremar“ 1998 ir 2000–2003 m. bei bendrovėms „Toremar“, „Siremar“ ir „Caremar“ 1998–2003 m. (nuo 1,6 iki 12,2 %).

(171) Iš pateiktų duomenų (žr. 115 konstatuojamosios dalies lenteles) matyti, kad 2002–2008 m. išlaidos iš esmės nesiekė vidutinių maršrutų eksploatavimo išlaidų ataskaitiniu laikotarpiu, įvertintu 2005 m. sprendime (1992–2001 m.).

([36]) Žr. 2001 m. sprendimo 33 konstatuojamąją dalį.

([37]) Ten pat.

([38]) Pagal Įstatymo Nr. 856/1986 12 straipsnį valstybė kasmet nustato keleivių ir krovinių vežimo tarifus. Nagrinėjamos bendrovės galėjo siūlyti valstybei bilietų kainų, kurias jos laiko būtinomis, pakeitimus. Dėl šių pasiūlymų ministerijos rengė tarpžinybines konsultacijas.

([39]) Dėl bendrovės „Adriatica“ rodiklių 2004–2008 m. (kai ją perėmė bendrovė „Tirrenia“) Italijos valdžios institucijos pateikė visas bendrovės „Tirrenia“ užregistruotas išlaidas ir veiklos pajamas (buvusiais bendrovės „Adriatica“ maršrutais).

(172) Dėl investuoto kapitalo grąžos įvairūs investuoto kapitalo elementai buvo išsamiai aprašyti pradiniuose susitarimuose, o grąžos normos buvo nustatytos remiantis rinkos normomis, kad būtų atspindėta tinkama kiekvieno elemento grąža. Nepaisant to, kad nebuvo duomenų apie 2004–2008 m. bendrovėms nustatytą investuoto kapitalo grąžos normą, Komisija pažymi, kad, be kelių išimčių, investuoto kapitalo grąžos norma nuosekliai mažėjo 2001–2003 m. (žr. 106 ir 117 konstatuojamųjų dalių lenteles). Atsižvelgiant į šią tendenciją ir bendrą investuoto kapitalo grąžos absoliučių sumų stabilumą 2001–2008 m. (žr. 105 ir 115 konstatuojamųjų dalių lenteles) ([40]), galima daryti pagrįstą prielaidą, kad bendrovėms sumokėta kompensacija už viešųjų paslaugų įsipareigojimų vykdymą išliko proporcinga visą pradinių susitarimų galiojimo laiką. Atsižvelgdama į tai, kas išdėstyta pirmiau, Komisija laikosi 2005 m. sprendime pateikto vertinimo, kad pagalbos gavėjams nustatyta grąžos norma buvo pagrįsto dydžio.

(173) Atsižvelgdama į sumokėtos kompensacijos ir pradiniuose susitarimuose įtvirtintų viešųjų paslaugų įsipareigojimų tiesioginį ryšį ir, be abejo, į kompensacijos proporcingumą, Komisija daro išvadą, kad kompensacija, suteikta už kabotažo jungtis iki 2008 m., yra esama pagalba pagal Jūrų kabotažo reglamento 4 straipsnio 3 dalį.

(174) Kadangi kompensacija už viešųjų paslaugų įsipareigojimų, susijusių su kabotažo jungtimis, vykdymą yra esama pagalba, o Bendrasis Teismas panaikino visą 2005 m. sprendimą, įskaitant jame nurodytas sąlygas, susijusias su bendrovės „Caremar“ eksploatuojamomis kabotažo jungtimis, Komisijai nereikia toliau įvertinti, ar pagalbos gavėjas galiausiai įvykdė šias sąlygas įgyvendindamas 2005 m. sprendimą ir ar jos visų pirma buvo būtinos. Kompensacija už viešųjų paslaugų įsipareigojimų, susijusių su kabotažo jungtimis, vykdymą yra esama pagalba, tačiau ji nebeteikiama. Todėl Komisijai nėra prasmės siūlyti Italijai tinkamų priemonių pagal SESV 108 straipsnio 1 dalį, nes tokios priemonės galėtų pakeisti pagalbos priemonę tik ateityje. Taigi Komisijai nėra prasmės nagrinėti tokios esamos pagalbos, kuri nebeteikiama, suderinamumo.

5.1.2.2. Tarptautinės jungtys

(175) Transporto paslaugų tarptautinėmis jūrų transporto jungtimis teikimui taikomas Reglamentas (EEB) Nr. 4055/86, kuriame nėra nustatytos tęstinumo sąlygos, panašios į Jūrų kabotažo reglamento 4 straipsnio 3 dalį.

(176) Tarybos reglamento (ES) 2015/1589 ([41]) (toliau – naujasis Procedūrų reglamentas) 1 straipsnio 1 dalies b punkte nustatyta, kad esama pagalba yra „<...> visa pagalba, kuri buvo iki SESV įsigaliojimo atitinkamose valstybėse narėse, t. y. pagalbos schemos ir individuali pagalba, kuri buvo skiriama iki SESV įsigaliojimo atitinkamose valstybėse narėse ir tebėra taikoma po jo“.

(177) Komisijos reglamento (EB) Nr. 794/2004 ([42]) (toliau – įgyvendinimo reglamentas) 4 straipsnio 1 dalyje nustatyta, kad esamos pagalbos pakeitimai yra „visi pakeitimai, išskyrus grynai formalaus ir administracinio pobūdžio pakeitimus, kurie negali turėti įtakos pagalbos priemonės atitikimui bendrosios rinkos reikalavimams. Tačiau taikomos pagalbos schemos pradinio biudžeto padidėjimas iki 20 % nelaikomas taikomos pagalbos pakeitimu“.

([40]) 2001 ir 2008 m. absoliučios investuoto kapitalo grąžos sumos buvo tokios: bendrovės „Saremar“ – 555 500 EUR 2001 m. ir 855 000 EUR 2008 m.; bendrovės „Toremar“ – 1 566 700 EUR 2001 m. ir 1 699 000 EUR 2008 m.; bendrovės „Siremar“ – 2 194 000 EUR 2001 m. ir 2 060 000 EUR 2008 m.; bendrovės „Caremar“ – 1 739 700 EUR 2001 m. ir 1 874 000 EUR 2008 m. Bendrovės „Adriatica“ duomenys žinomi tik iki 2004 m., kol ją įsigijo bendrovė „Tirrenia“.

([41]) 2015 m. liepos 13 d. Tarybos reglamentas (ES) 2015/1589, nustatantis išsamias Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 108 straipsnio taikymo taisykles (OL L 248, 2015 9 24, p. 9), kuriuo nuo 2015 m. spalio 14 d. pakeičiamas Procedūrų reglamentas.

([42]) 2004 m. balandžio 21 d. Komisijos reglamentas (EB) Nr. 794/2004, įgyvendinantis Tarybos reglamentą (EB) Nr. 659/1999, nustatantį išsamias EB sutarties 93 straipsnio taikymo taisykles (OL L 140, 2004 4 30, p. 1), su pakeitimais, padarytais Reglamentu (ES) 2015/2282.

(178) Remiantis nusistovėjusia teismų praktika ([43]), ne kiekvienas esamos pagalbos pakeitimas turėtų būti laikomas esamos pagalbos pakeitimu nauja pagalba, o pastaroji tampa nauja pagalba tik tais atvejais, kai pakeitimas turi įtakos faktinei pradinės pagalbos esmei. Šis vertinimas turi būti atliekamas atsižvelgiant į nuostatas, reglamentuojančias pagalbą, jos sąlygas ir ribas ([44]). Tačiau pagalbos priemonės pratęsimas yra nauja pagalba ([45]).

(179) 2009 m. sprendime Bendrasis Teismas priminė, kad pakeitimai nėra esminiai, jeigu jais nekeičiami teisės aktai, kuriais nustatyta pagalba, dėl pranašumų pobūdžio ar veiklos, kuriai taikomas toks pranašumas, esmės ([46]).

Viešųjų paslaugų teikimo tvarkos pakeitimai

(180) Iš penkių tuometinės „Tirrenia“ grupės regioninių bendrovių tik bendrovės „Adriatica“ ir „Saremar“ eksploatavo tarptautinius maršrutus pagal pradinius susitarimus.

(181) Komisija turi įvertinti, ar šioms bendrovėms suteiktos kompensacijos už tarptautinio jūrų transporto paslaugų teikimą yra nauja pagalba, ar esama pagalba pagal naujojo Procedūrų reglamento 1 straipsnį. Šiuo tikslu Komisija turi patikrinti, ar nuo Sutarties įsigaliojimo pagalbos nebuvo esminių priemonės pakeitimų, susijusių su pranašumo pobūdžiu, siekiamu tikslu, pagalbos gavėju ar finansavimo šaltiniu. Tokie pakeitimai reikštų naują pagalbą.

(182) Komisija pažymi, kad dėl viešųjų paslaugų įsipareigojimų, susijusių su tarptautinėmis jungtimis, finansavimo buvo padaryta keletas reikšmingų pakeitimų keliais aspektais, kaip išsamiau aprašyta toliau.

a) Pagalbą gaunantys subjektai

(183) 1936 m. dekretais keturioms bendrovėms („Italia“, „Lloyd Triestino“, „Tirrenia“ ir „Adriatica“) buvo pavesta vykdyti viešųjų paslaugų įsipareigojimus dėl nacionalinės svarbos maršrutų, kuriuos sudarė tiek nacionaliniai, tiek tarptautiniai keleivių ir krovinių vežimo maršrutai. Šiuose dekretuose buvo pateiktas išsamus įmonių, kurioms pavesta eksploatuoti nacionalinės svarbos maršrutus, sąrašas. Regioninės bendrovės buvo įsteigtos ir joms buvo pavesta teikti tik visiškai vietos pobūdžio pašto ir komercines paslaugas tik vėlesniame etape, būtent bendrovės „Caremar“, „Toremar“ ir „Siremar“ įsteigtos pagal Įstatymą Nr. 169/1975, o bendrovė „Saremar“ – pagal Įstatymą Nr. 856/1986, panaikinus Dekretą Nr. 2081/1936 (žr. 83 ir 88 konstatuojamąsias dalis).

b) Maršrutai

(184) Dauguma tarptautinių maršrutų, kuriems taikomas dabartinis vertinimas, buvo nustatyti pagal viešųjų paslaugų teikimo tvarką po to, kai įsigaliojo EB sutartis.

(185) Bendrovės „Adriatica“ atžvilgiu 1936 m. dekretuose buvo aiškiai nustatyta, kad ji eksploatuoja tik maršrutą Baris–Duresis. Tačiau tai buvo tik keleivių vežimo maršrutas, o dabar vertinamas maršrutas Baris–Duresis yra mišrus (keleivių ir krovinių vežimo) maršrutas.

(186) 1936 m. dekretais nebuvo nustatytas maršrutas iš Italijos Ankonos ar Bario uostų į Barą (Juodkalnija) ar Splitą (Kroatija). Italijos valdžios institucijų teigimu, bendrovė „Adriatica“ pradėjo eksploatuoti maršrutą Ankona–Splitas 1978 m., o Ankona–Baras – 1997 m.

(187) Jungtis Triestas–Duresis buvo nustatyta 1983 m. siekiant plėtoti Albanijos ir Vakarų Europos šalių prekybos ryšius. Maršrutų sąrašuose, patvirtintuose remiantis 1936 m. dekretais, nebuvo maršruto iš Triesto į Albaniją.

([43]) Žr. 1994 m. rugpjūčio 9 d. Sprendimo *Namur-Les Assurances du Crédit SA / Office National du Ducroire ir Belgijos valstybė*, C-44/93, ECLI:EU:C:1994:311, 13 ir 16 punktus ir 2002 m. balandžio 30 d. Sprendimo *Gibraltaras / Komisija*, sujungtos bylos T-195/01 ir T-207/01, ECLI:EU:T:2002:111, 111 punktą.

([44]) 1994 m. rugpjūčio 9 d. Sprendimas *Namur-Les Assurances du Crédit SA / Office National du Ducroire ir Belgijos valstybė*, C-44/93, ECLI:EU:C:1994:311, 28 punktas ir 2010 m. gruodžio 16 d. Sprendimas *Nyderlandai / Komisija*, sujungtos bylos T-231/06 ir T-237/06, ECLI:EU:T:2010:525, 180 punktas. Taip pat žr. 2011 m. rugpjūčio 22 d. ELPA teismo *Konkurrenten.no / ELPA priežiūros institucija*, E-14/10, 57 punktą.

([45]) Taip pat žr. 2009 m. kovo 25 d. Sprendimo *Alcoa Trasformazioni / Komisija*, T-332/06, ECLI:EU:T:2009:79, 132 punktą; 2009 m. birželio 11 d. Sprendimo *Italija / Komisija*, T-222/04, ECLI:EU:T:2009:194, 99–101 punktus; 2011 m. rugsėjo 20 d. Sprendimo *Regione autonoma della Sardegna ir o. / Komisija*, sujungtos T-394/08, T-408/08, T-453/08 ir T-454/08, ECLI:EU:T:2011:493, 176–179 punktus; 2012 m. kovo 22 d. Sprendimo *Italijos Respublika / Europos Komisija*, C-200/11 P, ECLI:EU:C:2012:165, 30–31 punktus.

([46]) 2009 m. Teismo sprendimo 123 ir 124 punktai.

(188) Tas pats pasakytina apie maršrutą Brindizis–Korfu–Igumenica–Patrai. Italijos valdžios institucijos negalėjo pateikti Komisijai dokumentų, patvirtinančių, kada buvo nustatytas maršrutas Brindizis–Korfu–Igumenica–Patrai. Italija teigia, kad maršrutas Brindizis–Korfu–Igumenica–Patrai patenka į 1936 m. dekretų taikymo sritį, nes tuo metu vienas iš Dekrete Nr. 2081/1936 nustatytų IV sektoriaus nacionalinės svarbos maršrutų buvo konkreti jungtis su Graikija (apimanti jungtis su Graikija, Albanija ir Tremičio salomis). Komisija negali sutikti su Italijos valdžios institucijų argumentais. Sąrašuose, patvirtintuose remiantis 1936 m. dekretais, nebuvo konkretaus maršruto iš Brindizio. Remiantis Italijos valdžios institucijų 2002 m. spalio 29 d. raštu, bendrovė „Adriatica“ maršrutą Brindizis–Korfu–Igumenica–Patrai nustatė tik 1978 m. Tame pačiame rašte Italijos valdžios institucijos paaiškino, kad bendrovė „Adriatica“ niekada neeksploatavo maršruto Baris–Graikija pagal viešųjų paslaugų teikimo tvarką ir eksploatavo jungtį su Graikija iš Brindizio. Taigi pačios Italijos valdžios institucijos šiuos du maršrutus laikė dviem atskiromis atitinkamomis rinkomis.

(189) Kalbant apie bendrovę „Saremar“, į nacionalinės svarbos maršrutų sąrašą, nustatytą 1936 m. dekretais, buvo įtrauktas keleivių vežimo maršrutas tarp Sardinijos ir Korsikos (La Madalena–Palau–Bonifačas), kurį iš pradžių eksploatavo bendrovė „Tirrenia“. Priešingai, maršrutas, kurį vėliau eksploatavo bendrovė „Saremar“ pagal Įstatymą Nr. 856/1986, buvo mišrus (keleivių ir krovinių vežimo) maršrutas. Šiame sprendime vertintas maršrutas Santa Tereza di Galūra–Bonifačas nebuvo įtrauktas į nacionalinės svarbos maršrutų sąrašą.

(190) Be to, kas išdėstyta pirmiau, Komisija pažymi, kad po 1989 m. eksploatuojami maršrutai nebebuvo nustatomi teisės aktuose, nes pagal Įstatymą Nr. 160/1989 juos turėjo nustatyti valdžios institucijos, remdamosi bendrovių techniniais pasiūlymais.

c) Finansavimo sistemos trukmė

(191) Kaip jau minėta pirmiau, 1936 m. dekretuose buvo numatyta, kad keturioms naujai įsteigtoms bendrovėms („Italia“, „Lloyd Triestino“, „Tirrenia“, „Adriatica“) dvidešimčiai metų pavedama eksploatuoti tam tikrus nacionalinės svarbos maršrutus, taip pat galimybė skirti subsidiją veiklos vykdytojams tuo pačiu laikotarpiu pagal viešojo paslaugų pirkimo sutartis.

(192) 1936 m. dekretuose nebuvo numatyta galimybė pratęsti šias viešojo paslaugų pirkimo sutartis ar kompensaciją, kuri bus suteikiama veiklos vykdytojams už nagrinėjamų paslaugų teikimą, pasibaigus pradiniam dvidešimties metų laikotarpiui. Šios sutartys nustojo galioti 1956 m. gruodžio 31 d. ir buvo kelis kartus pratęstos, kol įsigaliojo Įstatymas Nr. 600/1962.

(193) Įstatyme Nr. 600/1962 buvo numatyta sudaryti dvidešimties metų trukmės naujas viešojo paslaugų pirkimo sutartis, nurodant nacionalinės svarbos maršrutus ir kompensacijas, kurios turi būti mokamos kiekvienai bendrovei už maršrutų eksploatavimą.

(194) Įstatyme Nr. 684/1974 buvo nustatyta kitokia trukmė, priklausomai nuo paslaugos rūšies: krovinių vežimo maršrutai galėtų būti finansuojami ne ilgiau kaip penkerius metus, o keleivių vežimo – ne ilgiau kaip trejus metus (kompensacija dar dvidešimt metų galėtų būti mokama tik už jungtis su Italijos salomis, tačiau ši nuostata nebuvo taikoma tarptautiniams maršrutams).

(195) Įstatymu Nr. 856/1986 buvo dar labiau pakeistos viešųjų paslaugų teikimo tvarkos ypatybės. Įstatymo Nr. 856/1986 13 straipsnio 4 dalyje buvo numatyta, kad Įstatymo Nr. 684/1974 8 ir 9 straipsniuose ir vėlesniuose pakeitimuose nustatytos taisyklės taikomos mišriems maršrutams tarp vakarinės ir rytinės vidurinės ir žemosios Adrijos jūros pakrantės, taip pat tarp Jonijos jūros ir rytinės Vidužemio jūros dalies, kurie 1986 m. sausio 1 d. buvo eksploatuojami bendrovės „Adriatica“. Todėl bendrovė „Adriatica“ galėjo gauti kompensaciją už tarptautinių jungčių eksploatavimą pagal dvidešimties metų trukmės viešojo paslaugų pirkimo sutartis. Įstatyme nebuvo paaiškintos taisyklės, taikomos bendrovės „Saremar“ eksploatuojamai tarptautinei jungčiai. Tačiau Komisija pažymi, kad pradiniame susitarime šio maršruto eksploatavimas buvo vertinamas kaip kabotažo jungtis ir jam buvo numatytas dvidešimties metų finansavimas, kaip ir bet kuriai kitai viešųjų paslaugų kabotažo jungčiai, pavestai bendrovei „Saremar“.

(196) Įstatyme Nr. 856/1986 buvo paaiškinta, kad nuostolingiems krovinių vežimo maršrutams valstybės finansinė parama gali būti skiriama tik penkerių metų laikotarpiui (pradedant nuo 1985 m. sausio 1 d. arba įsigijus naują laivą).

d) Biudžeto lėšos

(197) Kaip jau minėta, 1936 m. dekretuose nebuvo nurodytas visas finansavimo sistemos biudžetas.

(198) Priešingai, Įstatymo Nr. 600/1962 6 straipsnyje buvo nustatyti bendri biudžeto asignavimai, kuriems pagal 7 ir 8 straipsnius gali būti taikomi tam tikri koregavimai.

(199) Vėlesniuose įstatymuose nebuvo numatytas bendras biudžeto paskirstymas įvairioms jais nustatytoms finansavimo sistemoms.

e) Kompensacijos apskaičiavimas

(200) Subsidijų skaičiavimo sistema buvo kelis kartus tikslinta. Visų pirma, iš kompensacijos, apskaičiuojamos pagal numatomas išlaidas ir pajamas, suderintas viešojo paslaugų pirkimo sutartyse, kurios turi būti peržiūrimos kas ketverius metus (1936 m. dekretai), subsidija tapo fiksuotu įnašu, kuriam taikomi tam tikri pakeitimai pagal Įstatymo Nr. 600/1962 7 ir 8 straipsnius, siekiant skatinti bendroves veikti efektyviai.

(201) Vėliau Įstatymu Nr. 684/1974, kurį įgyvendino Dekretas Nr. 501/1979, buvo atskirti krovinių vežimo maršrutai (4 straipsnis), keleivių vežimo maršrutai (6 straipsnis) ir jungtys su didžiosiomis ir mažosiomis Italijos salomis (8 straipsnis). Tuo remiantis:

— kalbant apie jungtis su Italijos salomis, dvidešimties metų trukmės viešojo paslaugų pirkimo sutartyse nustatyta viešosios kompensacijos suma galėjo būti peržiūrima kasmet, jeigu bent vienas iš išlaidų elementų, į kuriuos buvo atsižvelgta apskaičiuojant kompensaciją, pasikeistų daugiau nei 5 %, palyginti su ankstesniais metais,

— kalbant apie keleivių vežimo maršrutus, bendrovės „Italia“, „Lloyd Triestino“, „Adriatica“ ir „Tirrenia“, remiantis metiniais susitarimais, galėjo gauti kompensaciją už jūrų transporto paslaugas, suteiktas per trejų metų laikotarpį, per kurį reikia nutraukti veiklą. Metinės kompensacijos turėjo būti nustatomos remiantis numatomomis išlaidomis ir pajamomis ir turėjo būti skirtos ekonominei bendrovių pusiausvyrai užtikrinti. Tuo tikslu kompensacija galėjo būti peržiūrėta metų pabaigoje,

— kalbant apie krovinių vežimo maršrutus, tuometinės „Finmare“ grupės įmonės, kurios arba pradėjo naujus jūrų transporto maršrutus, arba eksploatavo esamus maršrutus, ne ilgesniam kaip penkerių metų laikotarpiui galėjo gauti viešąją kompensaciją, skirtą ekonominei bendrovių pusiausvyrai užtikrinti. Taigi kompensacija turėjo būti peržiūrėta iki kiekvienų metų birželio 30 d. Kompensacija už esamų maršrutų eksploatavimą galėjo būti skiriama tik remiantis metiniais susitarimais.

(202) Apibendrinant, kalbant apie krovinių ir keleivių vežimo maršrutus, Įstatyme Nr. 684/1974 ir Dekrete Nr. 501/1979 nebuvo nustatytas nei efektyvumo skatinimo mechanizmas, nei galimybė veiklos vykdytojui suteikti pagrįstą pelną už suteiktas viešąsias paslaugas. Be to, Įstatymu Nr. 684/1974, kurį įgyvendino Dekretas Nr. 501/1979, pirmą kartą buvo atskirti krovinių ir keleivių vežimo maršrutai ir nustatytas skirtingas šių dviejų paslaugų rūšių kompensavimo mechanizmas. Minėtame teisės akte nebuvo paaiškinta, kuris mechanizmas bus taikomas mišriems (krovinių ir keleivių vežimo) maršrutams.

(203) Įstatymu Nr. 856/1986 buvo dar kartą pakeistas kompensavimo mechanizmas. Kalbant apie nacionalinei ekonomikai būtinus krovinių vežimo maršrutus, 2 straipsnyje buvo numatyta skirti pradinę subsidiją ne ilgesniam kaip penkerių metų laikotarpiui (nuo 1985 m. sausio 1 d.). Kalbant apie mišrias jungtis tarp vidurinės ir žemosios Adrijos jūros dalies vakarinės ir rytinės pakrantės, taip pat tarp Jonijos jūros ir rytinės Vidužemio jūros dalies, kurias 1986 m. sausio 1 d. eksploatavo bendrovė „Adriatica“, remiantis Įstatymo Nr. 856/1986 11 ir 13 straipsniais, subsidija, skirta pusiausvyrai užtikrinti, turėjo būti apskaičiuota remiantis pajamų ir išlaidų, patirtų teikiant paslaugą, skirtumu, nustatytu atsižvelgiant į vidutinius ir objektyvius parametrus, ir į ją turėjo būti įskaityta pagrįsta investuoto kapitalo grąža. Viešojo paslaugų pirkimo sutartyse turėjo būti pateikiama informacija apie elementus, į kuriuos reikia atsižvelgti apskaičiuojant subsidiją, taip pat išsamus subsidijuojamų maršrutų sąrašas, naudojami laivai ir dažnumas. Subsidijas turėjo patvirtinti prekybinės laivybos, visuomenės dalyvavimo ir iždo ministrai.

(204) Įstatyme Nr. 856/1986 nebuvo paaiškinta, koks kompensavimo mechanizmas bus taikomas jungčiai tarp Sardinijos ir Korsikos, kurią bendrovė „Tirrenia“ perdavė bendrovei „Saremar“. Tačiau pradiniame susitarime šis maršrutas buvo laikomas kabotažo jungtimi ir jo finansavimas buvo numatytas taikant tas pačias taisykles.

(205) Galiausiai Įstatymo dekreto Nr. 77/1989 9 straipsnio 1 dalyje buvo nustatyta, kad nuo 1990 m. sausio 1 d. subsidija, skirta pusiausvyrai užtikrinti, bus skiriama maršrutams, kurie laikomi būtinais keleivių ir krovinių vežimo paslaugoms užtikrinti ir kuriuos valstybė turėtų nustatyti suinteresuotų bendrovių teikimu. Dėl jungčių su salomis subsidijos, reikalingos pusiausvyrai užtikrinti, suma turi būti nustatyta viešojo paslaugų pirkimo sutartyse, atsižvelgiant į tarifus, kuriuos už lygiavertes paslaugas ir atstumus taiko nacionalinė geležinkelio įmonė.

f) Ankstesnių viešojo paslaugų pirkimo sutarčių nutraukimas ir teisės aktų panaikinimas

(206) Visos viešojo paslaugų pirkimo sutartys dėl keleivių ir krovinių vežimo, pasirašytos pagal 1936 m. dekretus ([47]), buvo nutrauktos 1962 m. ir pakeistos naujomis sutartimis, sudarytomis remiantis nauju teisiniu pagrindu.

Išvada dėl kompensacijos, suteiktos už tarptautines jungtis

(207) Komisija negali sutikti su Italijos valdžios institucijų argumentu, kad subsidijos, sumokėtos bendrovėms „Adriatica“ ir „Saremar“ už tarptautinių jungčių eksploatavimą, turėtų būti laikomos esama pagalba, remiantis tuo, kad viešųjų paslaugų teikimo tvarka buvo nustatyta iki EB sutarties ir Jūrų kabotažo reglamento įsigaliojimo.

(208) Nuoroda į jūrų kabotažo reglamentą nėra aktuali, nes šis reglamentas netaikomas tarptautiniams maršrutams.

(209) Be to, atsižvelgdama į pirmiau pateiktą informaciją (180–206 konstatuojamosios dalys), Komisija mano, kad buvo atlikti esminiai pradinės pagalbos schemos pakeitimai, kuriais buvo pakeistas jos pobūdis, todėl ji tapo visiškai nauja pagalbos schema. Tokie pakeitimai apima daugelį, jeigu ne visas, esmines pradinės teisinės sistemos, nustatytos 1936 m. dekretais, ypatybių, ir jais buvo visiškai pakeista ta sistema.

(210) Pirma, daugumos šiame sprendime nagrinėjamų tarptautinių maršrutų eksploatavimo pradžia nebuvo ankstesnė už EB sutarties įsigaliojimą. Vienintelė išimtis yra bendrovės „Tirrenia“ eksploatuojamas maršrutas Baris–Duresis. Tačiau Komisija pažymi, kad, nors maršrutas Baris–Duresis, kuriam taikomas šis vertinimas, yra mišrus (keleivių ir krovinių vežimo) maršrutas, į nacionalinės svarbos maršrutų sąrašą įtrauktas maršrutas buvo tik keleivių vežimo maršrutas. Be to, keleivių vežimo maršrutas, jungiantis Sardiniją su Korsika, nurodytas nacionalinės svarbos maršrutų sąraše, buvo La Madalena–Palau–Bonifačas, kurį iš pradžių eksploatavo bendrovė „Tirrenia“. Komisija pažymi, kad mišrūs maršrutai, kuriuos vėliau eksploatavo bendrovė „Saremar“ ir kurie buvo nustatyti pagal Įstatymo Nr. 856/1986 15 straipsnį, buvo du atskiri maršrutai, tai yra La Madalena–Palau ir Santa Tereza di Galūra–Bonifačas.

(211) Antra, teisinis pagrindas kompensuoti už tarptautinių maršrutų eksploatavimą buvo panaikintas įsigaliojus EB sutarčiai.

(212) Trečia, kompensacijos už maršrutų eksploatavimą pagal viešųjų paslaugų teikimo tvarką apskaičiavimo mechanizmas, įskaitant pelningumą, taip pat jo peržiūra buvo keletą kartų iš esmės pakeisti.

(213) Ketvirta, laikotarpis, per kurį buvo galima skirti kompensaciją, buvo pratęstas kelis kartus.

(214) Penkta, biudžeto ištekliai, skirti viešųjų paslaugų jungčių finansavimui, nebuvo nustatyti 1936 m. Pirmą kartą bendra suma buvo nustatyta 1962 m., bet vėliau 1974 m. jos buvo atsisakyta.

(215) Šešta, Įstatymo Nr. 684/1974 8 ir 9 straipsniuose numatytas kabotažo maršrutų kompensavimo mechanizmas pradėtas taikyti tarptautinėms jungtims, kurias eksploatavo bendrovė „Adriatica“, tik remiantis Įstatymo Nr. 856/1986 13 straipsnio 4 dalimi. Šiuo atžvilgiu Komisija pažymi, kad net ir atsižvelgiant į išlaidomis grindžiamą kompensaciją, kuri buvo skiriama pagal Įstatymą Nr. 684/1974 ir kuri buvo panaši į kompensaciją, grindžiamą 1936 m. dekretuose nustatytu metodu, to paties negalima pasakyti apie Įstatymu Nr. 600/1962 nustatytą pagrindą, pagal kurį suma nustatoma iš anksto bei kartu su efektyvumo paskatomis ir kuris galiojo beveik 13 metų.

(216) Italijos valdžios institucijos teigė, kad pakeitimais, padarytais įsigaliojus EB sutarčiai, buvo siekiama apriboti viešojo įnašo sumą. Tačiau iš 209–215 konstatuojamosiose dalyse nurodytų elementų matyti, kad šie pakeitimai ne tik nesumažino bendrovėms suteiktos kompensacijos, bet iš esmės pakeitė pagalbos priemonės pobūdį. Iš tiesų visi šie pakeitimai galėjo turėti įtakos kompensacijos suderinamumui su vidaus rinka, nes jais buvo pakeistas galimas jos poveikis konkurencijai. Apibendrinant galima pasakyti, kad užuot palikusi kompensavimo mechanizmą nepakeistą, Italija sukūrė keletą skirtingų kompensavimo už viešųjų paslaugų tarptautinius maršrutus sistemų po to, kai įsigaliojo EB sutartis.

([47]) Dekretas Nr. 2081/1936 buvo panaikintas 1974 m., o Dekretas Nr. 2082/1936 – 2008 m.

(217) Kalbant apie pagalbos gavėjų pateiktas pastabas atliekant tyrimą, Komisija pažymi, kad šios pastabos iš esmės sutampa su Italijos valdžios institucijų pastabomis. Pagalbos gavėjų teigimu, Komisija netiesiogiai leido taikyti nagrinėjamas priemones, atidėliodama oficialią tyrimo procedūrą ilgą laiką po to, kai jai buvo pranešta apie subsidijas „Tirrenia“ grupės įmonėms.

(218) Tačiau, nesant išankstinio pranešimo pagal SESV 108 straipsnio 3 dalį, galimas Komisijos susipažinimas su įvairiais teisės aktais, nustatančiais metines subsidijas už jūrų transporto paslaugų teikimą, ir pradiniais susitarimais nereiškia, kad buvo duotas netiesioginis leidimas. Tai, kad Komisija žino apie tam tikrą priemonę ir nesiima jokių veiksmų šiuo atžvilgiu, savaime neturi jokios įtakos nustatant, ar pagalba yra esama, ar nauja ([48]).

(219) Dėl to, kas išdėstyta pirmiau, Komisija mano, kad kompensacija už tarptautinių maršrutų eksploatavimą yra nauja pagalba pagal naujojo Procedūrų reglamento 1 straipsnį.

5.1.3. *Pagalbos suderinamumas*

5.1.3.1. Bendrieji principai

(220) SESV 106 straipsnio 2 dalyje nustatyta, kad „[į]monėms, kurioms yra patikėta teikti bendros ekonominės svarbos paslaugas, arba pajamų gaunančioms monopolinėms įmonėms Sutartyse nustatytos taisyklės, ypač konkurencijos taisyklės, yra taikomos, jei jų taikymas nei teisiškai, nei faktiškai netrukdo atlikti joms patikėtų specialių uždavinių. Prekybos plėtojimui neturi būti daroma tokio poveikio, kuris prieštarautų Sąjungos interesams“.

(221) Tame straipsnyje nustatyta nuostata, leidžianti nukrypti nuo SESV 107 straipsnyje numatyto draudimo teikti valstybės pagalbą, jeigu pagalba yra būtina ir proporcinga, o pagalbos nebuvimas trukdytų teikti visuotinės ekonominės svarbos paslaugas (toliau – VESP) esant priimtinoms ekonominėms sąlygoms. Pagal SESV 106 straipsnio 3 dalį Komisija turi užtikrinti šio straipsnio taikymą, be kita ko, nurodydama sąlygas, kuriomis ji laiko, kad pagalba atitinka būtinumo ir proporcingumo kriterijus.

(222) 2012 m. sausio 31 d. įsigaliojo Europos Sąjungos bendrosios nuostatos dėl valstybės pagalbos kompensacijos už viešąją paslaugą forma (2011 m.) (toliau – 2012 m. VESP bendrosios nuostatos) ir Komisijos sprendimas 2012/21/ES ([49]) (toliau – 2012 m. VESP sprendimas). Nuo tos dienos pagalbos, kuri teikiama kaip kompensacija už viešąsias paslaugas, suderinamumas turi būti nagrinėjamas atsižvelgiant į 2012 m. VESP sprendimą ir 2012 m. VESP bendrųjų nuostatų kriterijus.

(223) 2012 m. VESP bendrosios nuostatos taikomos bet kuriai neteisėtai pagalbai, suteiktai iki jų įsigaliojimo, dėl kurios Komisija priima sprendimą po 2012 m. sausio 31 d., išskyrus 14, 19, 20, 24, 39 ir 60 punktų nuostatas (žr. 2012 m. VESP bendrųjų nuostatų 69 punktą). Todėl kompensacijos, kuri regioninėms bendrovėms buvo teikiama iki pradinių susitarimų galiojimo pabaigos 2008 m. gruodžio 31 d., suderinamumas patenka į 2012 m. VESP bendrųjų nuostatų taikymo sritį ir turi būti vertinamas remiantis atitinkamomis jų nuostatomis, būtent:

a) pagalba turi būti skiriama už tikrą ir tinkamai apibrėžtą visuotinės ekonominės svarbos paslaugą, minimą SESV 106 straipsnio 2 dalyje;

b) atsakomybę už VESP teikimą įmonei reikia paskirti vienu ar keliais dokumentais. Tokiame (-uose) dokumente (-uose) turi būti nurodytas viešųjų paslaugų įsipareigojimų pobūdis ir trukmė; įmonė, kuriai pavesti šie įsipareigojimai ir, jei tinkama, teritoriją; bet kokių įmonei suteiktų išskirtinių ar ypatingų teisių pobūdis; kompensacijos mechanizmo aprašas ir jos apskaičiavimo, priežiūros ir peržiūros kriterijai ir kompensacijos permokos išvengimo ir grąžinimo tvarka;

([48]) 2009 m. rugsėjo 4 d. Sprendimas *Italija / Komisija*, T-211/05, ECLI:EU:T:2009:304, 76–78 punktai ir 2011 m. liepos 21 d. Sprendimas *Alcoa Trasformazioni*, C-194/09 P, ECLI:EU:C:2011:497, 127 punktas.

([49]) 2011 m. gruodžio 20 d. Komisijos sprendimas 2012/21/ES dėl Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 106 straipsnio 2 dalies taikymo valstybės pagalbai, kompensacijos už viešąją paslaugą forma skiriamai tam tikroms įmonėms, kurioms pavesta teikti visuotinės ekonominės svarbos paslaugas (OL L 7, 2012 1 11, p. 3).

c) kompensacijos suma turi neviršyti sumos, reikalingos su viešąja paslauga susijusių įsipareigojimų vykdymo grynosioms išlaidoms padengti, įskaitant nuosaikų pelną.

(224) Pradiniuose susitarimuose buvo numatyta, kad įpareigojimai dėl aptarnaujamų maršrutų ir uostų, laivų, paskirtų atitinkamoms jūrų transporto jungtims, pajėgumų, paslaugų dažnumo ir bilietų kainų bus išsamiai apibrėžti penkerių metų planuose, kuriuos pagalbos gavėjai teiks valdžios institucijoms patvirtinti. Tuo remdamasi Komisija nusprendžia, kad bendrovių viešųjų paslaugų įsipareigojimai tuo pat metu buvo nustatomi 1991 m. liepos mėn. su Italijos valstybe sudarytuose pradiniuose susitarimuose, aprašytos teisinės sistemos ir penkerių metų planų.

(225) Penkerių metų planuose buvo nustatyti uostai ir reisų dažnumas sezono ir ne sezono metu, taip pat kiekvienam maršrutui priskiriamas laivo tipas. Vis dėlto sukurtą paslaugų tinklą buvo galima keisti kiekvienų penkerių metų laikotarpį, atsižvelgiant į paklausos aptariamais maršrutais pokyčius. Iš Italijos valdžios institucijų pateiktos informacijos paaiškėjo, kad tik atitinkamos vietos bendruomenės galėjo keisti reisų dažnumą arba tvarkaraščius, pateikusios konkrečius prašymus Transporto ministerijai. Tuomet tokie prašymai buvo atskirai vertinami tarpžinybiniu lygmeniu, be kita ko, atsižvelgiant į jų finansinį poveikį atitinkamos bendrovės veiklos išlaidoms. Todėl bet kokie paslaugų tinklo pakeitimai per penkerių metų laikotarpį buvo nustatomi pagalbos gavėjams skirtame administraciniame sprendime.

(226) Kai buvo priimamas 2005 m. sprendimas, Italija pateikė Komisijai pirmuosius du penkerių metų planus, atitinkamai apimančius 1990–1994 m. ir 1995–1999 m. Trečias planas (2000–2004 m.) dar nebuvo patvirtintas priimant 2005 m. sprendimą. 2000 m. kovo 8 d. ministro dekretu bendrovėms buvo suteikta teisė tęsti viešųjų paslaugų teikimą tokiomis sąlygomis, dėl kurių susitarta 1994–1999 m. penkerių metų plane, galiojusiame 1999 m., kol bus patvirtintas 2000–2004 m. penkerių metų planas.

(227) Kaip jau minėta, panaikinus 2005 m. sprendimą 2009 m. Teismo sprendimu, Italija patvirtino, kad galiausiai nebuvo patvirtinti 2000–2004 m. ir 2005–2008 m. penkerių metų planai. Vietoje jų, Italijos valdžios institucijų teigimu, dėl veiklos vykdytojams nustatytų viešųjų paslaugų įsipareigojimų pakeitimų buvo tariamasi *ad hoc* pagrindu, kad paslaugos labiau atitiktų vietos bendruomenių poreikius, tačiau viešųjų paslaugų sistema nebūtų keičiama iš esmės.

(228) Todėl Komisija pažymi, kad, palyginti su 1994–1999 m. penkerių metų plane pateikta padėtimi, viešųjų paslaugų teikimo tvarka reikšmingai nepakito, todėl daroma prielaida, kad įmonės ir toliau teikė paslaugas iš esmės pagal tuos pačius viešųjų paslaugų įsipareigojimus, susijusius su tvarkaraščiu, dažnumu, laivais ar tarifais iki pradinių susitarimų galiojimo pabaigos.

5.1.3.2. Tikra ir teisingai apibrėžta VESP

(229) 2012 m. VESP bendrųjų nuostatų 12 ir 13 punktuose nustatyta, kad pagalba turi būti teikiama tikrai ir teisingai apibrėžtai VESP. Pirmiausia, valstybės narės negali priskirti konkrečių viešųjų paslaugų įsipareigojimų paslaugoms, kurias patenkinamai ir su valstybės apibrėžtu viešuoju interesu suderinamomis sąlygomis, pvz., susijusiomis su kaina, objektyviais kokybės reikalavimais, tęstinumu ir galimybe naudotis paslauga, jau teikia arba gali teikti įprastomis rinkos sąlygomis veikiančios įmonės.

(230) Kadangi nėra konkrečių Sąjungos taisyklių, apibrėžiančių VESP taikymo sritį, valstybės narės turi didelę veiksmų laisvę apibrėžti, kurias jos laiko VESP, todėl Komisija gali suabejoti tokių paslaugų apibrėžimu tik valstybei narei padarius akivaizdžią klaidą ([50]).

([50]) Žr. Komisijos komunikato dėl Europos Sąjungos valstybės pagalbos taisyklių taikymo kompensacijai už visuotinės ekonominės svarbos paslaugų teikimą (OL C 8, 2012 1 11, p. 4) 46 punktą.

(231) Reglamento (EEB) Nr. 4055/86 1 straipsnio 1 dalyje nustatyta, kad „[l]aisvės teikti jūrų transporto paslaugas tarp valstybių narių ir valstybių narių bei trečiųjų šalių principas taikomas valstybių narių nacionaliniams subjektams, įsisteigusiems kitoje, o ne toje valstybėje narėje, kuriai yra skirtos paslaugos“. Tačiau, kaip nei Jūrų kabotažo reglamente ([51]), Reglamente (EEB) Nr. 4055/86 nenumatytos galimos laisvės teikti tarptautinio jūrų transporto paslaugas principo išimtys.

(232) Komisija laikosi nuomonės, kad, nepaisant aiškios nuostatos, reglamentuojančios valstybių narių galimybę sudaryti viešojo paslaugų pirkimo sutartis dėl jūrų transporto paslaugų tarp valstybių narių arba tarp valstybių narių ir trečiųjų šalių, nebuvimo, Reglamentas (EEB) Nr. 4055/86 netrukdo valstybėms narėms imtis tokių veiksmų. Bendrijos gairių dėl valstybės pagalbos jūrų transportui (toliau – Jūrų transporto gairės) ([52]) 9 punkto antroje pastraipoje nustatyta, kad „Komisija sutinka, kad, jeigu tarptautinio transporto paslauga yra reikalinga, norint patenkinti būtinuosius viešojo transporto poreikius, viešosios paslaugos įsipareigojimas gali būti priskirtas arba pasirašyta viešosios paslaugos teikimo sutartis, su sąlyga, kad bet kokiai kompensacijai taikomos pirmiau minėtos Sutarties taisyklės ir procedūros [Sutarties taisyklės ir procedūros, reglamentuojančios valstybės pagalbą, kaip jas aiškina Teisingumo Teismas]“.

(233) Todėl Komisija vertins tik tai, ar Italija manė, kad bendrovių „Adriatica“ ir „Saremar“ eksploatuojamos tarptautinės transporto jungtys yra reikalingos, norint patenkinti būtinuosius viešojo transporto poreikius.

Tarptautiniai maršrutai, kuriuos eksploatavo bendrovė „Adriatica“

(234) Bendrovė „Adriatica“ eksploatavo tarptautinius maršrutus tarp Italijos ir atitinkamai Graikijos, Albanijos, Juodkalnijos ir Kroatijos.

(235) Komisija turi įvertinti, ar šiais maršrutais buvo konkuruojančių veiklos vykdytojų, siūlančių panašias į viešojo veiklos vykdytojo teikiamas paslaugas, kurios atitiktų valdžios institucijų nustatytus reikalavimus. Italijos valdžios institucijos nepranešė Komisijai apie jokius esminius viešųjų paslaugų įsipareigojimų pakeitimus ar konkurencinę padėtį šiuose maršrutuose panaikinus 2005 m. sprendimą.

(236) Kaip išsamiau aprašyta toliau, bendrovei „Adriatica“ buvo pavesta vykdyti visuotinės svarbos užduotį, dėl kurių ji patyrė išlaidų, kurių nebūtų, jeigu ji veiktų atsižvelgdama į savo komercinius interesus.

— Italija / Graikija

(237) Jūrų transporto jungtis Brindizis–Korfu–Igumenica–Patrai, jungusi centrinius Europos Sąjungos regionus su vienu iš jos nutolusių regionų, buvo gyvybiškai svarbi prekybos ir turizmo srautams, ypač atsižvelgiant į politinį nestabilumą, dėl kurio buvo sutrikdytos alternatyvios sausumos jungtys.

(238) 1977 m. bendru Italijos ir Graikijos valdžios institucijų prašymu ši jūrų transporto jungtis buvo įtraukta į geležinkelio maršrutų ir variklinių transporto priemonių bei laivybos paslaugų sąrašą, kuriam taikoma 1970 m. vasario 7 d. Tarptautinė konvencija dėl keleivių ir bagažo vežimo geležinkeliais (CIV). Kad galėtų teikti jūrų transporto paslaugas šiuo maršrutu, bendrovė „Adriatica“ tapo EURAIL bendruomenės nare.

(239) Iš 2001 m. spalio 26 d. susitikime Komisijai pateiktos informacijos matyti, kad 1992–1999 m. bendrovė „Adriatica“ šiuo maršrutu vykdė vidutiniškai 265 reisus per metus, per metus vidutiniškai veždama 161 440 keleivių, 24 376 transporto priemones ir 104 437 tiesinių metrų krovinių. Kaip Italijos valdžios institucijos nurodė 2004 m. vasario 17 d. rašte, 1996–1999 m. bendrovės „Adriatica“ konkurentai neteikė paslaugų, kurioms būtų taikomos tokios pat garantijos dėl naudojamų laivų kokybės ir, be kita ko, paslaugų reguliarumo ir dažnumo.

([51]) Jūrų kabotažo reglamento 4 straipsnyje numatyta galimybė valstybėms narėms sudaryti viešojo paslaugų pirkimo sutartis su laivybos įmonėmis, teikiančiomis reguliarias paslaugas į salas, iš salų ir tarp jų, arba nustatyti joms viešųjų paslaugų įsipareigojimus kaip kabotažo paslaugų teikimo sąlygą. To paties reglamento 4 straipsnio 2 dalyje taip pat nurodyta, kad, nustatydamos viešųjų paslaugų įsipareigojimus, valstybės narės turi atsižvelgti į reikalavimus, susijusius su aptarnaujamais uostais, reguliarumu, tęstinumu, dažnumu, pajėgumu teikti paslaugą, taikomais įkainiais ir įgula, ir kad, kai taikoma, bet kokia kompensacija už viešųjų paslaugų įsipareigojimus turi būti prieinama visiems Sąjungos laivų savininkams.

([52]) Komisijos komunikatas C(2004) 43 „Bendrijos gairės dėl valstybės pagalbos jūrų transportui“ (OL C 13, 2004 1 17, p. 3).

(240) Bendrovė „Adriatica“ šį maršrutą eksploatavo 1999 m. pabaigos. Pasibaigus 1995–1999 m. penkerių metų planui, bendrovė „Adriatica“ sustabdė veiklą, kurią maršrutu Brindizis–Korfu–Igumenica–Patrai vykdė savo laivais, ir nebegavo valstybės subsidijų už šio maršruto eksploatavimą. Siekdama užtikrinti keleivių vežimo tarp Brindizio ir Patrų paslaugas, kurioms taikoma CIV konvencija, 2000–2004 m. bendrovė „Adriatica“ sudarė sutartimi įformintus susitarimus su kitais jūrų transporto veiklos vykdytojais.

(241) Komisija mano, kad Italijos valdžios institucijos turėjo teisę padengti veiklos nuostolius, susijusius su reguliariomis paslaugomis uostuose, aptarnaujančiuose atokius Sąjungos regionus, kur rinkos jėgų veikimas neužtikrintų pakankamo paslaugų lygio. Remdamasi tuo, kas išdėstyta, Komisija mano, kad viešųjų subsidijų skyrimas šio maršruto eksploatavimui iš esmės gali būti pateisinamas.

(242) Komisija daro išvadą, kad bendrovės „Adriatica“ jūrų transporto jungčių tarp Italijos ir Graikijos eksploatavimas buvo tikra VESP.

— Italija / Albanija

(243) Jungtys su Albanija buvo nustatytos 1983 m., kai, remiantis dvišaliu 1983 m. Italijos ir Albanijos susitarimu ([53]), bendrovė „Adriatica“ pradėjo eksploatuoti mišrų keleivių ir krovinių vežimo maršrutą Triestas–Duresis. 1991–1998 m. eismo srautai tarp Italijos ir Albanijos augo eksponentiškai: nuo 20 096 keleivių 1991 m. iki 357 078 keleivių 1999 m. Bendrovės „Adriatica“ eksploatuojamos jungtys (Triestas–Duresis, Ankona–Duresis ir Baris–Duresis) buvo reikalingos, kad būtų patenkinti vietos gyventojų, ypač mažesnes pajamas gaunančių grupių, transporto poreikiai ir palaikomi geri kaimyniniai santykiai su Albanija. Italijos susidomėjimą šia šalimi gali paaiškinti stiprūs dviejų šalių istoriniai, politiniai ir ekonominiai ryšiai, keli šimtai tūkstančių albanų, kurie XX a. imigravo į Italiją, ir keletas Italijos kolonistų, gyvenusių Albanijoje iki 1992 m. Be to, praėjusio amžiaus dešimtajame dešimtmetyje bendrovės „Adriatica“ keltai vaidino svarbų vaidmenį Italijai teikiant logistinę ir humanitarinę paramą Albanijai per šalyje kilusią politinę krizę, kuri prasidėjo po šalies režimo žlugimo.

(244) Bendrovei „Adriatica“ buvo taikomi apribojimai, susiję su eksploatuojamais maršrutais, jų dažnumu ir taikomais tarifais (kuriuos *ex ante* nustatė Italija) bei naudojamais laivais/keltais, kuriuos turėjo patvirtinti Italijos valdžios institucijos.

(245) Maršrutu Triestas–Duresis (25 valandų kelionė) bendrovė „Adriatica“ neturėjo jokių konkurentų. 1995–1998 m. bendrovė „Adriatica“ visus metus vykdė reisus šiuo maršrutu du kartus per savaitę keltais, vežančiais keleivius ir krovinius. Didžiausias siūlomas keleivių vietų skaičius buvo 800 keleivių per reisą. 1999 m., atlikus 1995–1999 m. penkerių metų plano, patvirtinto 1998 m. liepos 17 d. ministro dekretu, pakeitimą, bendrovė „Adriatica“ šiuo maršrutu teikė tik krovininio transporto paslaugas. Nuo 2000 m. (t. y. parengus antrą penkerių metų planą) Italija nusprendė nutraukti paslaugas šiuo maršrutą, nes paklausa pradėjo mažėti ir buvo akivaizdu, kad į rinką ateinantys privatūs veiklos vykdytojai teiks pakankamas paslaugas šiuo maršrutu.

(246) Maršrutu Ankona–Duresis (18–19 valandų kelionė) bendrovė „Adriatica“ taip pat neturėjo jokių konkurentų. Pagal 1995–1999 m. planą bendrovė „Adriatica“ turėjo vykdyti du reisus per savaitę šiuo maršrutu. 2001 m. bendrovė „Adriatica“ vykdė keturis reisus per savaitę šiuo maršrutu, naudodama penkis keltus keleiviams ir kroviniams vežti. Didžiausias siūlomas keleivių vietų skaičius (atsižvelgiant į keltų tipą) buvo 800–1 080 keleivių per reisą. Maršrutas buvo eksploatuojamas iki 2004 m., kai bendrovė „Adria Ferries“ įžengė į rinką, turėdama pakankamai pajėgumų rinkos paklausai patenkinti (naudojo keltą, kuriuo gali plukdyti 800 keleivių ir 25 sunkvežimius).

(247) Maršrute Baris–Duresis (8 valandų kelionė) bendrovė „Adriatica“ konkuravo su kitais (ES ir ne ES) veiklos vykdytojais, kurie vis dėlto naudojo senus laivus ir teikė paslaugas, kurios neužtikrino reguliarumo ir patikimumo, reikalingo gyventojų poreikiams patenkinti. Pagal 1995–1999 m. planą bendrovė „Adriatica“ turėjo vykdyti keturis reisus savaitę šiuo maršrutu. 1998 m., atlikus ministerijos patvirtintą planą pakeitimą, bendrovė „Adriatica“ šį maršrutą eksploatavo tris kartus per savaitę. Iš viso siūlomas keleivių vietų skaičius buvo 1 080 keleivių per reisą visus metus. Iš 2001 m. paklausos duomenų matyti, kad bendrovė „Adriatica“ buvo vienintelė maršrutą eksploatuojanti įmonė, kuri visus metus būtų galėjusi patenkinti visą paklausą (t. y. 530 keleivių per dieną ne sezono metu ir 1 050 keleivių per dieną sezono metu). Be to, bendrovės „Adriatica“ kainos nebuvo žemesnės už konkurentų išlaidas. Iš Italijos valdžios institucijų pateiktos informacijos matyti, kad, Bendrajam Teismui panaikinus 2005 m. sprendimą, maršruto Baris–Duresis rezultatai 2004–2008 m. buvo teigiami. Nors Italijos valdžios institucijos negalėjo pateikti duomenų apie šį maršrutą 2002–2003 m., 2018 m. gruodžio 21 d. atsakyme jos patvirtino, kad bendrovė „Adriatica“ negavo jokios kompensacijos už maršruto eksploatavimą 2002–2008 m.

([53]) Protokolo 5 straipsniu bendrovei „Adriatica“ ir Albanijos bendrovei „Transship“ buvo pavesta organizuoti paslaugas šiuo maršrutu.

(248) Komisija daro išvadą, kad „Adriatica“ buvo vienintelė bendrovė, užtikrinanti reguliarias ir patikimas keleivių ir krovinių vežimo keltais paslaugas maršrutais Triestas–Duresis (iki 2000 m.), Ankona–Duresis (iki 2004 m.) ir Baris–Duresis (iki 2001 m. pabaigos), o jūrų transporto paslaugos, kurias bendrovė „Adriatica“ teikė šiais maršrutais, buvo tikros VESP. Paslaugų, kurias bendrovė „Adriatica“ teikė maršrutu Baris–Duresis 2002–2008 m., atveju nereikia vertinti, ar tuo laikotarpiu tai buvo tikros VESP, nes bendrovei „Adriatica“ nebuvo suteikta pagalba kompensacijos forma už šių paslaugų teikimą.

— Italija / Juodkalnija

(249) Italijos ir Juodkalnijos jungtimi bendrovė „Adriatica“ eksploatavo maršrutus Ankona–Baras ir Baris–Baras. Abi jungtis bendrovė „Adriatica“ nustatė 1997 m., remdamasi Juodkalnijos valdžios institucijų prašymu užtikrinti reguliarų susisiekimą jūra tarp šalies komercinio uosto ir Italijos uostų šalies šiaurėje ir pietuose. Jų eksploatavimas buvo sustabdytas 1999 m. dėl karo Kosove. Tuo metu Italija buvo suinteresuota užtikrinti reguliarias jungtis su Juodkalnija ir iš jos, kad sustiprintų regioninį bendradarbiavimą ir palaikytų Jugoslavijos Federacinės Respublikos valstybių (t. y. Serbijos ir Juodkalnijos) demokratizacijos proce0ą. Baras buvo vienintelė Jugoslavijos Federacinės Respublikos prieiga prie jūros.

(250) Jūrų transporto jungtis Ankona–Baras buvo atnaujinta 2000 m., Juodkalnijos valdžios institucijų prašymu, kurios 2001 m. netgi paprašė padidinti bendrovės „Adriatica“ teikiamų paslaugų dažnumą. Šiuo maršrutu, kuris buvo eksploatuojamas iki 2004 m., bendrovė „Adriatica“ niekada neturėjo kokių konkurentų.

(251) Jūrų transporto jungtį Baris–Baras bendrovė „Adriatica“ eksploatavo tik 1997 ir 1998 m. Šiuo maršrutu bendrovė „Adriatica“ konkuravo su dviem veiklos vykdytojais (Juodkalnijos valstybine keltų bendrove ir vienu Slovėnijos veiklos vykdytoju), kurie neteikė tokių pat garantijų dėl laivų kokybės.

(252) Atsižvelgdama į tai, Komisija daro išvadą, kad bendrovės „Adriatica“ teiktos jūrų transporto paslaugos tarp Italijos ir Juodkalnijos buvo tikros VESP, nes „Adriatica“ buvo vienintelė bendrovė, užtikrinanti reguliarias ir patikimas keleivių ir krovinių vežimo keltais paslaugas šiais maršrutais.

— Italija / Kroatija

(253) Italijos ir Kroatijos jungtimi bendrovė „Adriatica“ eksploatavo maršrutus Ankona–Splitas ir Baris–Dubrovnikas.

(254) Jūrų transporto jungties Ankona–Splitas tarp Italijos ir Kroatijos eksploatavimas, kuris 1960 m. buvo pavestas privatiems veiklos vykdytojams, buvo perduotas bendrovei „Adriatica“ 1978 m. vasario 27 d. Įstatymu Nr. 42. Iš Italijos valdžios institucijų pateiktos informacijos paaiškėjo, kad paslaugos buvo nutrauktos 1991 m., o vėliau atnaujintos 1994 m., gavus aiškų Kroatijos Respublikos Vyriausybės prašymą. Be to, Italija buvo suinteresuota užtikrinti nuolatinį susisiekimą su Kroatija (ypač su Dalmatijos regionu), atsižvelgiant į didelį italų ir italų kilmės žmonių, gyvenančių šiame regione, skaičių. Nepaisant svyravimų dėl Kosovo krizės, eismas sparčiai vystėsi nuo 1994 m. Bendrovė „Adriatica“ naudojo mišrų laivą ir vykdė du reisus per savaitę visus metus, o kiti veiklos vykdytojai (po vieną Kroatijos, Liberijos ir Europos Sąjungos veiklos vykdytoją) iš esmės paslaugas teikė tik vasarą ir neatitiko visų Italijos valdžios institucijų nustatytų paslaugos reikalavimų. Paslaugos šiuo maršrutu nebeteikiamos nuo 2006 m.

(255) Jūrų transporto jungtį Baris–Dubrovnikas bendrovė „Adriatica“ eksploatavo tik 1997 ir 1998 m. Vienintelis konkurentas šiuo maršrutu buvo Kroatijos valstybinė keltų bendrovė.

(256) Atsižvelgdama į tai, Komisija daro išvadą, kad bendrovės „Adriatica“ teiktos jūrų transporto paslaugos tarp Italijos ir Kroatijos buvo tikros VESP, nes „Adriatica“ buvo vienintelė bendrovė, užtikrinanti reguliarias ir patikimas keleivių ir krovinių vežimo keltais paslaugas šiais maršrutais.

Tarptautinis maršrutas, kurį eksploatavo bendrovė „Saremar“

(257) Bendrovė „Saremar“ eksploatavo tarptautinį maršrutą Santa Tereza di Galūra–Bonifačas tarp Sardinijos ir Korsikos.

(258) Komisija mano, kad bendrovės „Saremar“ eksploatuojamu maršrutu Sardinija–Korsika (Santa Tereza di Galūra–Bonifačas) tenkinamas tikras poreikis, kurio negalėjo patenkinti rinka.

(259) Visų pirma šiuo maršrutu bendrovė „Saremar“ visus metus vykdė du reisus pirmyn ir atgal per dieną, naudodama mišrų laivą, kurio bendra talpa buvo 560 keleivių ir 51 variklinė transporto priemonė. Italijos valdžios institucijų pateikta informacija parodė, kad tai yra tarpvalstybinė trumpa (10 jūrmylių) jungtis, daugiausia tenkinanti vietos gyventojų – Sardinijos bendruomenių ir kaimyninės Korsikos bendruomenių – poreikius. Pagrindinis reguliarios jungties Santa Tereza di Galūra–Bonifačas tikslas buvo užtikrinti pasienio darbuotojų judumą tarp pietinės Korsikos ir šiaurinės Sardinijos. Italijos valdžios institucijų pateikta informacija parodė, kad šios jungties aiškiai paprašė vietos Sardinijos ir Korsikos bendruomenės.

(260) Konkurento teikiama paslauga neatitiko Italijos valdžios institucijų nustatytų reguliarumo ir dažnumo reikalavimų. Be to, minėtas veiklos vykdytojas neteikdavo paslaugų ne sezono metu.

(261) Atsižvelgdama į tai, kas išdėstyta pirmiau, Komisija mano, kad, leidus laisvai veikti vien rinkos jėgoms, nebūtų pasiektas tikslas, kuris yra teisėtas viešasis poreikis, išreikštas atitinkamų vietos ir regioninių valdžios institucijų, visus metus teikti reguliarias paslaugas tarp dviejų salų regionų. Taigi tarptautinis maršrutas, kurį eksploatavo bendrovė „Saremar“, buvo tikra VESP.

5.1.3.3. Tinkamas pavedimas

(262) Kaip nustatyta 2012 m. VESP bendrųjų nuostatų 15 ir 16 punktuose, pagalbos gavėjams buvo aiškiai pavesta teikti vertinamas paslaugas pagal pradinius susitarimus, o atitinkamais laikotarpiais – pagal penkerių metų planus, kuriuose buvo aiškiai nurodytas viešųjų paslaugų įsipareigojimų turinys ir trukmė, pagalbos gavėjai ir kompensavimo mechanizmas.

(263) Pradiniai susitarimai yra viešojo paslaugų pirkimo sutartys, kurias Italijos valstybė sudarė su kiekviena iš penkių buvusios „Tirrenia“ grupės regioninių bendrovių. Šiomis sutartimis bendrovės buvo įpareigotos teikti paslaugas (nustatant maršrutus, dažnumą, laivų tipą ir bilietų kainas, žr. 97 konstatuojamąją dalį), išdėstytas penkerių metų planuose, ir nustatytos pagrindinės kompensavimo mechanizmo, taikomo penkerių metų plane, taisyklės. Kaip nurodyta 95 ir 96 konstatuojamosiose dalyse, pradiniuose susitarimuose buvo numatyta, kad metinės subsidijos suma turi būti nustatoma remiantis pagalbos gavėjo pateiktu ir ministerijos patvirtintu prašymu. Pradiniuose susitarimuose buvo išsamiai apibūdinti įvairūs pajamų ir išlaidų elementai, į kuriuos reikia atsižvelgti apskaičiuojant kompensaciją, ir investuoto kapitalo grąža. Pradinių susitarimų 3 straipsnyje taip pat buvo nustatyta kompensacijos permokos vengimo ir susigrąžinimo tvarka. Viena vertus, regioninės bendrovės buvo įpareigotos nedelsdamos pranešti ministerijai apie visus svarbius pateiktame prašyme numatytų rezultatų pasikeitimus, kad būtų galima operatyviai pakoreguoti kompensaciją. Kita vertus, taip pat buvo vykdoma kompensacijos permokos *ex post* kontrolė, o regioninės bendrovės buvo įpareigotos grąžinti valstybei visas gautas perteklines sumas.

(264) Šie argumentai vienodai taikomi visoms regioninėms bendrovėms.

5.1.3.4. Kompensacijos proporcingumas

(265) Remiantis Italijos pateikta informacija, bendrovėms „Adriatica“ ir „Saremar“ suteikta kompensacija už tarptautinių maršrutų eksploatavimą atitiko maršrutų grynuosius nuostolius.

(266) Dėl kompensacijos pagrįstumo, remdamasi 168 ir 163–172 konstatuojamosiose dalyse pateiktais argumentais, Komisija mano, kad kompensacija neviršijo grynųjų išlaidų, patirtų teikiant paslaugas, o veiklos vykdytojo gaunama grąža buvo pagrįsta, atsižvelgiant į 2012 m. VESP bendrųjų nuostatų 21 ir 22 punktus. Be to, bent jau nuo 2004 m. sausio 1 d. regioninės bendrovės tvarkė Italijos nustatytos viešųjų paslaugų veiklos, vykdomos kiekvienu maršrutu, atskirą apskaitą. Todėl galima daryti išvadą, kad regioninės bendrovės laikėsi skaidrumo įsipareigojimo, nustatyto Komisijos direktyvoje 2006/111/EB ([54]) (žr. 2012 m. VESP bendrųjų nuostatų 18 punktą).

(267) Konkrečiai dėl penkerių metų planuose numatytų investicijų Komisija sprendime pradėti procedūrą išreiškė abejonių dėl investicijų, reikalingų teikti paslaugas, subsidijuojamas pagal pradinius susitarimus, finansavimo tvarkos. Visų pirma, Komisija norėjo įvertinti, kaip buvo atsižvelgiama į laivų įsigijimo ir nusidėvėjimo išlaidas, kai buvo apskaičiuojama metinė kompensacija. Be to, tai, kad regioninėms bendrovėms buvo užtikrinta subsidija, į kurią buvo įtrauktos jų laivyno nusidėvėjimo išlaidos iki 2008 m., galėjo būti laikoma netiesiogine Italijos valstybės garantija, leidžiančia viešajam paslaugų teikėjui neprisiimti bet kokioms investicijoms būdingos ekonominės rizikos.

([54]) 2006 m. lapkričio 16 d. Komisijos direktyva 2006/111/EB dėl finansinių santykių tarp valstybių narių ir valstybės įmonių skaidrumo ir dėl finansinio skaidrumo tam tikrose įmonėse (OL L 318, 2006 11 17, p. 17).

(268) Pradiniuose susitarimuose buvo nustatytas reikalavimas, kad regioninės bendrovės subsidijuojamais maršrutais naudotų ne senesnius kaip dvidešimties metų senumo laivus ir valdytų šiuos laivus nuosavybės teise (nebent valdžios institucijos būtų aiškiai leidusios taikyti išimtį). Šis įsipareigojimas, kuris yra viešųjų paslaugų įsipareigojimas, skatino regioninės bendroves atnaujinti didelę savo laivyno dalį per pradinių susitarimų galiojimo laiką, atsižvelgiant į laivų, naudojamų maršrutams, kuriems taikomas pirmas penkerių metų planas (1990–1994 m.), amžių. Be to, laivo, kuris turi būti naudojamas kiekvienu iš bendrovių aptarnaujamų maršrutų, tipas buvo nustatytas ministro dekretu, kuriuo buvo patvirtinamas arba iš dalies keičiamas kiekvienas penkerių metų planas. Leidimas įsigyti naują laivą, taip pat perduoti arba nutraukti seniausių laivų eksploataciją, buvo suteikiamas tik ministro dekretu, kuriame taip pat buvo nurodoma paslauga, kuriai laivas turėjo būti paskirtas. Regioninių įmonių investicijos taip pat turėjo atitikti per penkerių metų ataskaitinį laikotarpį teikiamų paslaugų plėtros strategiją, kaip nustatyta valdžios institucijų patvirtintame penkerių metų plane.

(269) Atsižvelgdama į šias specialias taisykles, Komisija nagrinėjo, ar 1990–1994 ir 1995–1999 m. penkerių metų laikotarpiais laivų, kuriuos regioninės bendrovės naudojo viešųjų paslaugų maršrutais, įsigijimo ir nusidėvėjimo išlaidos atitiko Italijos valdžios institucijų nustatytus reikalavimus ir ar į jas buvo proporcingai atsižvelgiama apskaičiuojant metinę kompensaciją. Iš Italijos valdžios institucijų pateiktos informacijos paaiškėjo, kad, pradėjus eksploatuoti naujus laivus, tuo pat metu buvo nutraukiamas senesnių laivų eksploatavimas, todėl dėl regioninių bendrovių laivyno atnaujinimo bendri pajėgumai nedidėjo.

(270) Dėl naujų laivų įsigijimo išlaidų iš tos pačios informacijos matyti, kad: i) šie pirkimai buvo atliekami iš dalies nuosavomis įmonės lėšomis ir iš dalies bako paskolų lėšomis; ii) dalyvaujančių kredito įstaigų taikytos palūkanų normos atitiko palūkanų normas, kurios tuo pat laikotarpiu buvo taikomos panašaus dydžio ir apyvartos bendrovėms, veikiančioms kituose ekonomikos sektoriuose ([55]); iii) regioninėms bendrovėms nebuvo suteikta tiesioginė Italijos valdžios institucijų garantija dėl šių paskolų grąžinimo. Komisija pripažįsta, kad vien susitarimo su valstybe buvimas užtikrino investuotojus, kad jų įsipareigojimai bus įvykdyti, ir leido regioninėms bendrovėms modernizuoti savo laivyną neprisiimant ekonominės rizikos, kurią būtų tekę prisiimti komerciniam veiklos vykdytojui. Tačiau šis pranašumas buvo būdingas priemonėms, nustatytoms pradiniuose susitarimuose, kurie buvo sudaryti dvidešimties metų laikotarpiui iki Jūrų kabotažo reglamento ir Jūrų transporto gairių įsigaliojimo. Be to, kaip jau buvo pažymėta, nauji laivai, kuriuos regioninės bendrovės įsigijo pagal pradinius susitarimus, buvo skirti tik reguliarioms paslaugoms, nurodytoms penkerių metų planuose. Taigi šis pranašumas buvo neatsiejama pradinių susitarimų dalis.

(271) Dėl laivų, kuriuos regioninės bendrovės naudojo maršrutams, kuriems buvo taikomi penkerių metų planai, nusidėvėjimo sąnaudų Komisija pažymi, kad tai yra dalis išlaidų elementų, kurie pagal pradinių susitarimų 5 straipsnį buvo įtraukiami į metinės subsidijos apskaičiavimą. Pagal pradiniuose susitarimuose nustatytus kriterijus, nusidėvėjimas buvo apskaičiuojamas tiesiškai per dvidešimties metų laikotarpį, išskyrus ypač greitaeigius laivus, kurių trukmė buvo ne daugiau kaip penkiolika metų. Kadangi nagrinėjant šių maršrutų valdymo apskaitą nebuvo nustatyta jokių kompensacijos permokų, Komisija teigia, kad pradiniais susitarimais nustatytas mechanizmas, pagal kurį į laivų nusidėvėjimą atsižvelgiama apskaičiuojant metinę kompensaciją, gali būti leidžiamas pagal SESV 106 straipsnio 2 dalį.

(272) VESP teikimas reiškia, kad reikia naudoti valdžios institucijų iš anksto nustatyto tipo ir pajėgumų laivus, į kurių nusidėvėjimą gali būti atsižvelgiama apskaičiuojant metinę kompensaciją, su sąlyga, kad aptariamus laivus bendrovė įsigijo įprastomis rinkos sąlygomis ir siekdama atlikti jai pavestas užduotis ir juos naudoja tik reguliarioms transporto paslaugoms teikti maršrutais, kuriems taikomas susitarimas.

(273) Regioninių bendrovių atveju Komisija pažymi, kad visi aptariami laivai buvo naudojami tik viešosioms paslaugoms teikti ir todėl į jų nusidėvėjimą galima visiškai atsižvelgti apskaičiuojant metinę subsidiją. Tas pats pasakytina apie investicijas, reikalingas Italijos valdžios institucijų nustatytoms paslaugoms teikti 2000–2004 m. penkerių metų laikotarpį, kurios savo pobūdžiu ir pajėgumais atitinka šių institucijų prisiimtus įsipareigojimus dėl paslaugų lygio.

([55]) Pavyzdžiui, dviejų greitaeigių laivų įsigijimas buvo finansuotas 160 mlrd. ITL paskola, kurią 1999 m. suteikė bankas „Banco di Napoli“, taikydamas kintamą palūkanų normą, lygią šešių mėnesių „Euribor“ normai, pridėjus 0,40 %, ir grąžintina per 10 metų. Iš Italijos valdžios institucijų pateiktos informacijos matyti, kad ta pati kredito įstaiga tuo pat metu teikė paskolas kitoms didelėms įmonėms iš esmės tapačiomis sąlygomis.

(274) Atsižvelgdama į tai, kas išdėstyta pirmiau, Komisija taip pat pažymi, kad poreikis amortizuoti investicijas, kurių reikia paslaugoms teikti, pateisino gana ilgą pavedimo laikotarpio trukmę (žr. 2012 m. VESP bendrųjų nuostatų 17 punktą).

(275) Dėl papildomų investicijų, numatytų 1999–2002 m. verslo plane, šio plano įgyvendinimas buvo sustabdytas pradėjus oficialią tyrimo procedūrą ir nebuvo atnaujintas.

5.1.3.5. Konkurencijos iškraipymas, neatitinkantis Sąjungos interesų

(276) Taikant SESV 108 straipsnyje numatytą procedūrą negali būti gautas rezultatas, prieštaraujantis konkrečioms Sutarties nuostatoms ([56]). Todėl Komisija negali paskelbti, kad valstybės pagalba, kurios tam tikros sąlygos prieštarauja kitoms Sutarties nuostatoms, yra suderinama su vidaus rinka. Komisijos pareiga užtikrinti, kad SESV 107 ir 108 straipsniai būtų taikomi nuosekliai su kitomis Sutarties nuostatomis, yra ypač reikalinga, kai tomis kitomis nuostatomis taip pat siekiama, kaip nagrinėjamu atveju, neiškraipyti konkurencijos vidaus rinkoje ([57]).

(277) Atitikties pirmiau įvertintiems 2012 m. VESP bendrųjų nuostatų reikalavimams paprastai pakanka užtikrinti, kad pagalba konkurencija nebūtų iškraipoma taip, kad prieštarautų Sąjungos interesams (žr. 2012 m. VESP bendrųjų nuostatų 51 punktą).

(278) Tačiau dėl bendrovės „Adriatica“ Komisija pažymi, kad nuo 1990 m. spalio 30 d. iki 1994 m. liepos mėn. bendrovė „Adriatica“ dalyvavo kainų nustatymo kartelyje ir, pažeisdama SESV 101 straipsnį ([58]), nustatydavo tarifus komercinėms transporto priemonėms maršrutu Brindizis–Korfu–Igumenica–Patrai ir gaudavo pagalbą tam maršrutui eksploatuoti. Priėmus 2005 m. sprendimą, Teisingumo Teismas patvirtino šį vertinimą ([59]).

(279) Kompensacija už viešąsias paslaugas, sumokėta už maršruto Brindizis–Korfu–Igumenica–Patrai eksploatavimą nuo 1992 m. sausio mėn. iki 1994 m. liepos mėn., kai pagalbos gavėjas dalyvavo kainų nustatymo kartelyje, kuris draudžiamas pagal SESV 101 straipsnį, negali būti laikoma suderinama su vidaus rinka. Kompensacijos už viešąsias paslaugas tikslas buvo būtent palengvinti prekių ir keleivių vežimą maršrutu Brindizis–Korfu–Igumenica–Patrai, tačiau pagalbos gavėjas dalyvavo kainų nustatymo kartelyje, kuris trukdė vežti prekes tuo pat maršrutu. Todėl bendrovės „Adriatica“ dalyvavimas kartelyje tiesiogiai prieštaravo VESP pagalbos, kuri buvo suteikta bendrovei „Adriatica“, siekiant palengvinti jūrų transportą šiuo maršrutu, tikslui.

(280) Taigi pagalbos pripažinimas nesuderinama ir atitinkamas nurodymas susigrąžinti šią pagalbą nebūtų nauja nuobauda, kaip tvirtina Italija. Tokį nesuderinamumą lemia tik pagalbos gavėjo dalyvavimas kartelyje, apimančiame paslaugas, kurias pagalbos gavėjas turėjo padaryti prieinamesnes vartotojams, o ne sudaryti dėl jų kartelį, kuris nenaudingas vartotojams. Atsižvelgiant į tai, kokia paslauga buvo teikiama gaunant viešąją kompensaciją, kuri tuo pat metu buvo skirta komercinėms transporto priemonėms, keleiviams ir kroviniams, pagalbos gavėjo dalyvavimas kartelyje, skirtame komercinių transporto priemonių vežimo kainoms nustatyti, leidžia daryti išvadas dėl visos jungties. Kartelis buvo sudarytas dėl to paties komercinių transporto priemonių eismo, kuriam Italijos valdžios institucijos norėjo sudaryti palankesnes sąlygas suteikdamos subsidiją.

(281) Be to, dėl kartelio buvo labai iškraipoma konkurencija atitinkamoje rinkoje, t. y. maršrutu Brindizis–Korfu–Igumenica–Patrai, o tam pačiam maršrutui VESP pagalba turėjo būti suteikta taip, kad būtų kuo mažiau iškraipyta konkurencija. Pagalbos gavėjo dalyvavimas kainų nustatymo kartelyje šiuo maršrutu sustiprino iškreipiamąjį pagalbos poveikį ir padarė didelį neigiamą poveikį kitoms valstybėms narėms ir vidaus rinkos veikimui. Be to, tikėtina, kad be valstybės subsidijų bendrovė „Adriatica“ nebūtų turėjusi ekonominės galios dalyvauti kartelyje.

(282) Galiausiai tuo metu bendrovė „Adriatica“ buvo visiškai kontroliuojama valstybės įmonės. Todėl ta Italijos valdžios institucijų dalis žinojo apie kartelį ir jo žalingą poveikį vartotojams, o kita Italijos valdžios institucijų dalis ir toliau teikė VESP pagalbą, kuri turėjo padėti vartotojams naudotis tuo pat maršrutu su kuo mažesniais konkurencijos iškraipymais.

([56]) Žr. 1980 m. gegužės 21 d. Sprendimo *Komisija / Italija*, C-73/79, ECLI:EU:C:1980:129, 11 punktą; 1993 m. birželio 15 d. Sprendimo *Matra SA / Komisija*, C-225/91, ECLI:EU:C:1993:239, 41 punktą ir 2000 m. rugsėjo 19 d. Sprendimo *Vokietija / Komisija*, C-156/98, ECLI:EU:C:2000:467, 78 punktą.

([57]) 1993 m. birželio 15 d. Sprendimas *Matra SA / Komisija*, C-225/91, ECLI:EU:C:1993:239, 42 ir 43 punktai.

([58]) 1998 m. gruodžio 9 d. Komisijos sprendimas 1999/271/EB dėl procedūros pagal EB sutarties 85 straipsnį (IV/34466 – Graikijos keltai) (OL L 109, 1999 4 27, p. 24), šiuo klausimu patvirtintas 2003 m. gruodžio 11 d. Sprendimu *Adriatica di Navigazione / Komisija*, T-61/99, ECLI:EU:T:2003:335.

([59]) 2006 m. vasario 16 d. Nutartis *Adriatica di Navigazione / Komisija*, C-111/04P, ECLI:EU:C:2006:105.

(283) Atsižvelgdama į tai, kas išdėstyta pirmiau, Komisija daro išvadą, kad pagalba, suteikta kaip kompensacija už viešąsias paslaugas bendrovei „Adriatica“ už maršruto Brindizis–Korfu–Igumenica–Patrai eksploatavimą nuo 1992 m. sausio mėn. iki 1994 m. liepos mėn., yra nesuderinama su vidaus rinka.

5.2. **Lengvatinis apmokestinimas**

(284) 1996–2008 m. „Tirrenia“ grupės laivams buvo taikomas lengvatinis apmokestinimas tiekiant degalus ir tepamąją alyvą, naudojamą kaip laivybos degalai.

(285) 1995 m. spalio 26 d. Įstatymu dekretu Nr. 504 Italija nustatė šį lengvatinį apmokestinimą ir 1996 m. kovo 2 d. sprendime nurodė, kad jis taikomas visiems laivams, stovintiems uoste remonto darbams atlikti.

(286) 2005 m. gegužės 10 d. sprendime byloje C-400/99 Teisingumo Teismas padarė išvadą, kad tokia apmokestinimo tvarka neturėjo būti panaikinta kaip neteisėta pagalba, atsižvelgiant į tai, kad 1996 m. Italijos valdžios institucijos šią apmokestinimo tvarką pradėjo taikyti visiems laivams, prisišvartuojantiems uoste remonto darbams atlikti.

(287) Nepaisant klausimo, ar tokia priemonė buvo valstybės pagalba, Komisija pažymi, kad, priėmus 2005 m. sprendimą, nei Komisija, nei Italija, veikdama Komisijos prašymu, nesiėmė jokių veiksmų dėl šios priemonės. Todėl bet koks Komisijos sprendimas šiuo klausimu būtų priimtas pasibaigus 10 metų senaties terminui ([60]).

(288) Atsižvelgdama į tai, kas išdėstyta pirmiau, Komisija daro išvadą, kad lengvatinis apmokestinimas yra laikomas esama pagalba pagal naujojo Procedūrų reglamento 17 straipsnį.

6. **IŠVADOS**

(289) Buvusios „Tirrenia“ grupės regioninėms bendrovėms sumokėta kompensacija už *kabotažo* maršrutų eksploatavimą iki 2008 m. pabaigos yra esama pagalba pagal 1992 m. Jūrų kabotažo reglamento 4 straipsnio 3 dalį.

(290) Kompensacija už viešąsias paslaugas, suteikta bendrovėms „Saremar“ ir „Adriatica“ už *tarptautinių* maršrutų eksploatavimą pagal pradinius susitarimus iki 2008 m. pabaigos, yra nauja pagalba. Tokia pagalba yra suderinama su vidaus rinka, išskyrus pagalbą, kuri buvo suteikta bendrovei „Adriatica“ nuo 1992 m. sausio mėn. iki 1994 m. liepos mėn., siekiant sudaryti sąlygas eksploatuoti jungtį Brindizis–Korfu–Igumenica–Patrai, ir kuri yra nesuderinama su vidaus rinka, nes buvo glaudžiai susijusi su karteliu, draudžiamu pagal SESV 101 straipsnį.

(291) „Tirrenia“ grupės laivams 1995–2008 m. taikytas lengvatinis degalų ir tepamosios alyvos tiekimo apmokestinimas yra esama pagalba pagal naujojo Procedūrų reglamento 17 straipsnį.

7. **SUSIGRĄŽINIMAS**

(292) Vadovaujantis Sutartimi dėl Europos Sąjungos veikimo ir nusistovėjusia Sąjungos teismų praktika, Komisija yra kompetentinga nuspręsti, kad konkreti valstybė narė turi pakeisti arba panaikinti pagalbą, kai nustatoma, kad ji nesuderinama su vidaus rinka ([61]). Sąjungos teismai taip pat nuosekliai laikėsi nuomonės, kad valstybės narės prievolė nutraukti pagalbą, kurią Komisija laiko nesuderinama su vidaus rinka, nustatyta siekiant atkurti anksčiau buvusią padėtį ([62]).

(293) Šiuo atžvilgiu Sąjungos teismai yra nustatę, kad šis tikslas būna pasiektas, kai gavėjas grąžina sumas, jau suteiktas kaip neteisėta pagalba, taip netekdamas vidaus rinkoje turėto pranašumo prieš savo konkurentus, ir yra atkuriama iki pagalbos suteikimo buvusi padėtis ([63]).

(294) Pagal teismo praktiką Reglamento (ES) 2015/1589 16 straipsnio 1 dalyje nustatyta, kad „[j]eigu esant neteisėtai pagalbai priimami neigiami sprendimai, Komisija nusprendžia, kad suinteresuotoji valstybė narė turi imtis visų priemonių, kurios būtinos, kad pagalba būtų išieškota iš gavėjo“.

([60]) Kadangi 2005 m. sprendimas (priimtas 2004 m. kovo 16 d.) buvo nagrinėjamas Teisingumo Teisme nuo 2004 m. birželio 24 d. iki 2009 m. kovo 4 d., 10 metų senaties terminas, prasidėjęs po paskutinių Komisijos veiksmų, susijusių su nagrinėjama priemone, ir sustabdytas teismo proceso metu, pasibaigė 2018 m. lapkričio mėn. pabaigoje (2018 m. lapkričio 26 d.).

([61]) 1973 m. liepos 12 d. Sprendimas *Komisija / Vokietija*, C-70/72, ECLI:EU:C:1973:87, 13 punktas.

([62]) 1990 m. kovo 21 d. Sprendimas *Belgija / Komisija*, C-142/87, ECLI:EU:C:1990:125, 66 punktas.

([63]) 1999 m. birželio 17 d. Sprendimas *Belgija / Komisija*, C-75/97, ECLI:EU:C:1999:311, 64 ir 65 punktai.

(295) Taigi, kadangi 290 konstatuojamojoje dalyje nurodyta priemonė bendrovei „Adriatica“ buvo suteikta pažeidžiant SESV 108 straipsnio 3 dalį ir laikytina neteisėta ir nesuderinama pagalba, pagalbos sumą reikia susigrąžinti, kad būtų atkurta vidaus rinkoje iki pagalbos suteikimo buvusi padėtis. Į susigrąžintiną sumą įskaičiuojamos palūkanos, susidariusios iki faktinio susigrąžinimo dienos.

(296) 2004 m. liepos 22 d. bendrovės „Adriatica“ ir „Tirrenia“ sudarė susijungimo sandorį, kuris įsigaliojo 2004 m. rugsėjo 1 d., ir pastarojo bendrovė perėmė bendrovės „Adriatica“ eksploatuotus maršrutus. Bendrovė „Tirrenia“, kuri buvo vienintelis po susijungimo išlikęs subjektas, perėmė visą turtą, įsipareigojimus ir galiojančias sutartis.

(297) Priėmus 2005 m. sprendimą, Italija nurodė, kad turi būti susigrąžinta pagalba, suteikta bendrovei „Adriatica“ nuo 1992 m. sausio mėn. iki 1994 m. liepos mėn. už maršruto Brindizis–Korfu–Igumenica–Patrai eksploatavimą, kurios dydis, Italijos valdžios institucijų vertinimu, 2006 m. gruodžio 31 d. sudarė 8 651 600 EUR (3 207 810 EUR pagrindinė suma ir 5 443 790 EUR palūkanų) ([64]). 2007 m. vasario 28 d. vykdomajame rašte, skirtame bendrovei „Tirrenia“, Italija nurodė, kad pastaroji bendrovė turėjo sumokėti papildomą sumą už laikotarpį nuo 2007 m. sausio 1 d. iki minėtos sumos faktinio sumokėjimo dienos. 2007 m. kovo 26 d. bendrovė „Tirrenia“ grąžino 8 651 600 EUR. 2018 m. gruodžio 21 d. rašte Italija patvirtino, kad po 2009 m. Teismo sprendimo, panaikinusio 2005 m. sprendimą, ji negrąžino susigrąžintų sumų pagalbos gavėjui. Tačiau, remiantis Komisijos turima informacija, atrodo, kad bendrovei „Tirrenia“ nebuvo nurodyta grąžinti jokių papildomų lėšų už palūkanas, susikaupusias nuo 2006 m. gruodžio 31 d. iki 2007 m. kovo 26 d.

(298) Todėl Komisija pažymi, kad Italijos valdžios institucijos turės perskaičiuoti visą mokėtinų palūkanų sumą, susikaupusią už pagrindinę pagalbos sumą, kuri sudaro 3 207 810 EUR, nuo tos dienos, kai pagalba buvo sumokėta gavėjui, iki visos sumos grąžinimo dienos. Tada Italijos valdžios institucijos iš šio skaičiavimo rezultato turės atimti palūkanų sumą, kurią pagalbos gavėjas jau sumokėjo 2007 m. vasario 28 d.

(299) Komisija pažymi, kad Italija 2007 m. manė, o 2018 m. gruodžio mėn. vis dar manė, kad bendrovė „Tirrenia“ turi grąžinti bendrovei „Adriatica“ suteiktą pagalbą, kaip aprašyta 297 konstatuojamojoje dalyje. Be to, bendrovė „Tirrenia“ sutiko su šia išvada, grąžindama iš bendrovės „Adriatica“ išieškotiną pagalbą, kaip aprašyta 297 konstatuojamojoje dalyje. Tačiau Komisija dabar taip pat atskirai išanalizuos galimą ekonominio tęstinumo tarp bendrovių „Adriatica“ ir „Tirrenia“ buvimą, kad nustatytų, kuri bendrovė turi grąžinti pagalbą.

8. **EKONOMINIS TĘSTINUMAS**

(300) Kai vėliau parduodamas arba perduodamas neteisėtos ir nesuderinamos valstybės pagalbos gavėjas, pareiga grąžinti pagalbą gali būti taikoma ir kitoms įmonėms, kurioms buvo perduotos pagalbos gavėjo akcijos arba verslas (perimanti įmonė) ([65]). Bet kuri įmonė, tęsianti pirmosios įmonės veiklą, turėtų būti laikoma valstybės pagalbos gavėja, jeigu buvo tam tikrų perdavimo aspektų, iš kurių matyti, kad veikla iš tikrųjų buvo tęsiama. Be to, susijungimų ar kitų verslo reorganizavimo formų atveju pareiga grąžinti pagalbą gali būti perduota veiklą tęsiančiam subjektui ([66]). Jeigu, atvirkščiai, galima įrodyti, kad neteisėtos pagalbos nauda išlieka pradiniam gavėjui (nepaisant tam tikro jo turto perdavimo), grąžinimo pareiga liks pradiniam pagalbos gavėjui.

(301) Pagal 2003 m. gegužės 8 d. Teisingumo Teismo sprendimą *Italija ir SIM 2 / Komisija* ([67]), kuriuo Komisija grindė savo sprendimus dėl bendrovių „Olympic Airlines“, „Alitalia“ ir SERNAM ([68]), ekonominio tęstinumo tarp pagalbos gavėjo

([64]) Šią sumą apskaičiavo darbo grupė, sudaryta pagal 2004 m. gruodžio 3 d. priimtą tarpžinybinį dekretą.

([65]) 1991 m. kovo 21 d. Sprendimas *Italija / Komisija*, C-303/88, ECLI:EU:C:1991:136, 57 punktas. Grąžindamas pagalbą jos gavėjas turi netekti pranašumo, anksčiau turėto rinkoje, ir turi būti atkurta iki suteikiant pagalbą buvusi padėtis.

([66]) 2018 m. kovo 7 d. Teisingumo Teismo sprendimas *SNCF Mobilités / Komisija*, C-127/16 P, ECLI:EU:C:2018:165, 113 punktas.

([67]) 2003 m. gegužės 8 d. Teisingumo Teismo sprendimas *Italijos Respublika ir SIM 2 Multimedia SpA / Komisija*, sujungtos bylos C-328/99 ir C-399/00, ECLI:EU:C:2003:252.

([68]) 2008 m. rugsėjo 17 d. Komisijos sprendimas dėl valstybės pagalbos N 321/2008, N 322/2008 ir N 323/2008 – Graikija – *Olympic Airways Services / Olympic Airlines*; 2008 m. lapkričio 12 d. Komisijos sprendimas dėl valstybės pagalbos N 510/2008 – Italija – *Alitalia* turto pardavimas; 2012 m. balandžio 4 d. Komisijos sprendimas dėl valstybės pagalbos Nr. SA.34547 – Prancūzija – Grupės SERNAM turto perėmimas dėl jos bankroto.

ir įmonės, kuriai buvo perduotas jo turtas, vertinimas atliekamas pasinaudojant rodiklių rinkiniu. Gali būti atsižvelgiama į šiuos veiksnius, tačiau nebūtina į juos visus atsižvelgti kartu, norint nustatyti ekonominį tęstinumą tarp dviejų bendrovių ([69]):

— ar pardavimo kaina atitinka rinkos kainą,

— perdavimo dalyką (turtas ir įsipareigojimai, darbo jėga, funkcinių turto paketų buvimas),

— pirkėjo (-jų) tapatybę,

— pardavimo momentą (po išankstinio vertinimo inicijavimo, oficialios tyrimo procedūros ar galutinio sprendimo),

— veiksmo ekonominę logiką ir tikslą.

(302) Bendrovė „Adriatica“ visiškai priklausė bendrovei „Tirrenia“. Be to, galutiniai bendrovės „Tirrenia“ savininkai buvo tie patys, kaip ir bendrovės „Adriatica“ (t. y. valstybės įmonė „Fintecna – Finanziaria per i Settori Industriale e dei Servizi SpA“, kuri nuo 2004 m. sausio 30 d. buvo vienintelė bendrovės „Tirrenia“ akcininkė). Tai yra aiškūs ekonominio tęstinumo tarp dviejų bendrovių požymiai, palyginti su kitokiu scenarijumi, kai savininkai buvo nesusiję subjektai.

(303) Bendrovės „Adriatica“ pardavimas bendrovei „Tirrenia“ iš esmės buvo paprasčiausias perleidimas tarp patronuojamosios įmonės ir jos savininko, kai nebuvo organizuojamas joks konkursas ir nebuvo sumokėta jokia kaina.

(304) Kalbant apie sandorio mastą, bendrovė „Adriatica“ buvo parduota kaip veikianti įmonė, o bendrovė „Tirrenia“ perėmė visus jos įsipareigojimus pagal pradinį susitarimą, sudarytą tarp bendrovės „Adriatica“ ir Italijos valstybės. Komisija neturi duomenų, kad bendrovė „Tirrenia“ keitė bendrovės „Adriatica“ prekybos, personalo ar gamybos politiką po to, kai ji tiesiogiai perėmė jos veiklą. Kuo didesnė pirminio verslo dalis perleidžiama naujam subjektui, tuo didesnė tikimybė, kad su šiuo turtu susijusi ekonominė veikla yra tik ankstesnės veiklos tęsinys ir toliau yra gaunama nesuderinama pagalba. Šiuo atveju bendrovė „Tirrenia“ perėmė visą bendrovės „Adriatica“ turto, įsipareigojimų ir sutartinių santykių rinkinį.

(305) Dėl sandorio tikslo Komisija pažymi, kad, nors ji neturi tiesioginių įrodymų, jog sandorio tikslas buvo apeiti sprendimą dėl susigrąžinimo ir tokiu būdu išvengti jo pasekmių, bendrovė „Tirrenia“ nusprendė perimti bendrovę „Adriatica“ praėjus dviem dienoms po to, kai Komisija priėmė 2005 m. sprendimą. Taigi iš laiko terminų galima spręsti, kad abi bendrovės žinojo apie Komisijos vykdomą tyrimą ir galėjo į tai atsižvelgti priimdamos sprendimą sujungti savo veiklą ir ją perduoti bendrovei „Tirrenia“. Be to, akivaizdu, kad ekonominė sandorio logika buvo tęsti tą pačią bendrovės „Adriatica“ veiklą bendrovės „Tirrenia“ pavadinimu.

(306) Todėl Komisija daro išvadą, kad tarp bendrovių „Tirrenia“ ir „Adriatica“ yra ekonominis tęstinumas ir kad pagal šį sprendimą iš bendrovės „Adriatica“ susigrąžinama suma turi būti susigrąžinta iš bendrovės „Tirrenia“. Iš tiesų, tęsdama veiklą rinkoje, bendrovė „Tirrenia“ toliau naudojosi valstybės pagalba, kuri buvo suteikta bendrovės „Adriatica“ ekonominei veiklai ir kuria toliau buvo iškraipoma rinka.

(307) Atitinkamai, atlikdama 298 konstatuojamojoje dalyje nurodytą perskaičiavimą, Italija gali atsižvelgti į visą 2007 m. kovo 26 d. bendrovės „Tirrenia“ grąžintą 5 443 790 EUR sumą, jeigu šios lėšos vėliau nebuvo grąžintos bendrovei „Tirrenia“,

PRIĖMĖ ŠĮ SPRENDIMĄ:

1 straipsnis

1. Pagalba, suteikta bendrovėms „Adriatica“, „Caremar“, „Siremar“, „Saremar“ ir „Toremar“ nuo 1992 m. sausio 1 d. iki 2008 m. gruodžio 31 d. kaip kompensacija už nacionalinių maršrutų eksploatavimą, yra esama pagalba.

2. Nepažeidžiant 3 dalies nuostatų, pagalba, kurią Italija suteikė bendrovėms „Adriatica“ ir „Saremar“ nuo 1992 m. sausio 1 d. iki 2008 m. gruodžio 31 d. kaip kompensaciją už tarptautinių maršrutų eksploatavimą, yra suderinama su vidaus rinka pagal SESV 106 straipsnio 2 dalį.

([69]) Šį rodiklių rinkinį patvirtino Bendrasis Teismas savo 2012 m. kovo 28 d. sprendime *Ryanair / Komisija,* T-123/09, ECLI:EU:T:2012:164, kuriuo buvo patvirtintas sprendimas dėl bendrovės „Alitalia“.

3. Pagalba, kuri pažeidžiant SESV 108 straipsnio 3 dalį buvo neteisėtai suteikta bendrovei „Adriatica“ už laikotarpį nuo 1992 m. sausio mėn. iki 1994 m. liepos mėn., susijusi su maršrutu Brindizis–Korfu–Igumenica–Patrai, yra nesuderinama su vidaus rinka.

4. Alyvos, naudojamos kaip laivybos degalai, apmokestinimo tvarka laikoma esama pagalba, nes nei Komisija, nei Italija, veikdama Komisijos prašymu, nesiėmė jokių veiksmų dėl šios priemonės prieš pasibaigiant pagalbos susigrąžinimo senaties terminui, nustatytam Reglamento (ES) 2015/1589 17 straipsnyje.

2 straipsnis

1. Italija susigrąžina 1 straipsnio 3 dalyje nurodytą pagalbą iš jos gavėjo.

2. Susigrąžinamoms sumoms taikomos palūkanos, skaičiuojamos nuo sumų išmokėjimo pagalbos gavėjui dienos iki jų faktinio susigrąžinimo dienos.

3. Palūkanos skaičiuojamos nuo pagrindinės sumos ir nuo susikaupusių palūkanų pagal Reglamento (EB) Nr. 794/2004 V skyrių ir Reglamentą (EB) Nr. 271/2008 ([70]), kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (EB) Nr. 794/2004.

4. Remdamasi turima informacija, Komisija patvirtina, kad Italija jau susigrąžino iš gavėjo pagrindinę pagalbos sumą ir dalį mokėtinų susigrąžinimo palūkanų.

3 straipsnis

1. 2 straipsnyje nurodyta pagalba turi būti susigrąžinta nedelsiant ir veiksmingai.

2. Italija užtikrina, kad šis sprendimas būtų įgyvendintas per keturis mėnesius nuo pranešimo apie jį dienos.

4 straipsnis

1. Per du mėnesius nuo pranešimo apie šį sprendimą dienos Italija pateikia Komisijai tokią informaciją:

a) visą iš pagalbos gavėjo susigrąžintiną sumą (pagrindinę sumą ir susigrąžinimo palūkanas);

b) išsamų priemonių, kurių ėmėsi ar ketina imtis šiam sprendimui įvykdyti, apibūdinimą;

c) dokumentus, kuriais įrodoma, kad pagalbos gavėjams nurodyta grąžinti pagalbą.

2. Italija informuoja Komisiją apie nacionalinių priemonių, kurių ji ėmėsi šiam sprendimui įgyvendinti, taikymo eigą tol, kol bus susigrąžinta 1 straipsnio 3 dalyje nurodyta pagalba. Komisijos paprašyta, ji nedelsdama pateikia informaciją apie priemones, kurių jau imtasi ir kurių planuojama imtis, kad būtų įvykdytas šis sprendimas. Ji taip pat teikia išsamią informaciją apie pagalbos ir susigrąžinimo palūkanų sumas, jau susigrąžintas iš pagalbos gavėjų.

5 straipsnis

Šis sprendimas skirtas Italijos Respublikai.

Komisija, nepažeisdama Reglamento (ES) 2015/1589 30 straipsnio, gali paskelbti taikant šį sprendimą susigrąžintas pagalbos ir susigrąžinimo palūkanų sumas.

Priimta Briuselyje 2020 m. kovo 2 d.

Komisijos vardu
Margrethe VESTAGER
Vykdomoji pirmininko pavaduotoja

([70]) 2008 m. sausio 30 d. Komisijos reglamentas (EB) Nr. 271/2008, iš dalies keičiantis Reglamentą (EB) Nr. 794/2004, įgyvendinantį Tarybos reglamentą (EB) Nr. 659/1999, nustatantį išsamias EB sutarties 93 straipsnio taikymo taisykles (OL L 82, 2008 3 25, p. 1).