KOMISIJAS LĒMUMS (ES) 2022/1328

(2021. gada 30. septembris)

par pasākumiem SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN), ko īstenojusi Itālija un Lacio reģions *Laziomar* un tā ieguvēja *CLN* labā

(izziņots ar dokumenta numuru C(2021) 6989)

(Autentisks ir tikai teksts itāļu valodā)

(Dokuments attiecas uz EEZ)

SATURS

lappuse

1. Procedūra 158
2. Pamatinformācija un to pasākumu apraksts, uz kuriem attiecas izmeklēšana 158
   2.1. Vispārējs regulējums 158
      2.1.1. Sākotnējie līgumi 160
      2.1.2. Sākotnējo līgumu pagarināšana 7
      2.1.3. *Laziomar* privatizācija un jaunā pakalpojumu līguma noslēgšana 161
   2.2. Pasākumi, uz kuriem attiecas 2011. un 2012. gada lēmumu darbības joma 161
   2.3. Šajā lēmumā vērtēto pasākumu sīks apraksts 162
      2.3.1. Sākotnējā starp *Laziomar* un Itāliju noslēgtā līguma pagarināšana 162
         2.3.1.1. Sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākums 162
         2.3.1.2. Budžets un ilgums 11
      2.3.2. *Laziomar* privatizācija 165
         2.3.2.1. Pārdošanas procedūra un galīgā līguma slēgšanas tiesību piešķiršana 165
         2.3.2.2. Pārdošanas līgums 165
         2.3.2.3. Tiesvedība valsts līmenī 166
      2.3.3. Jaunais pakalpojumu līgums starp Lacio reģionu un *Laziomar* 166
         2.3.3.1. Atbalsta saņēmējs 166
         2.3.3.2. Maršruti 15
         2.3.3.3. Ilgums 166
         2.3.3.4. Sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākums 166
         2.3.3.5. Kompensācijas noteikumi un galīgā piešķiršana 16
      2.3.4. Pietauvošanās prioritāte 168
      2.3.5. Pasākumi, kas noteikti 2010. gada likumā 168
   2.4. Pārkāpuma procedūra Nr. 2007/4609 170
3. Procedūras sākšanas un paplašināšanas pamatojums 170

3.1. Sākotnējā starp *Laziomar* un Itāliju noslēgtā līguma pagarināšana ... 170
3.1.1. *Altmark* kritēriju ievērošana un atbalsta esība ... 171
3.1.2. Saderība ... 171
3.2. *Laziomar* privatizācija ... 172
3.3. Jaunais pakalpojumu līgums starp Lacio reģionu un *Laziomar* ... 172
3.3.1. *Altmark* kritēriju ievērošana, atbalsta esība un saderība ... 172
3.3.2. Saderība ... 172
3.4. Pietauvošanās prioritāte ... 173
3.5. Pasākumi, kas noteikti 2010. gada likumā ... 173
4. Itālijas piezīmes ... 173
4.1. Par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākumu un konkurences vidi ... 173
4.2. Par *Laziomar* privatizāciju ... 173
4.2.1. Par *Laziomar* pārdošanas cenu ... 174
4.2.2. Par procedūras pārredzamo un nediskriminējošo raksturu ... 174
4.3. Par sākotnējā līguma un jaunā sabiedrisko pakalpojumu līguma pagarinājuma atbilstību *Altmark* kritērijiem ... 175
4.4. Par pietauvošanās prioritāti ... 175
4.5. Par pasākumiem, kas noteikti 2010. gada likumā ... 175
4.6. Par noteikumiem kompensācijas aprēķināšanai laikposmā no 2011. līdz 2019. gadam un par *CIPE* direktīvā noteikto 6,5 % riska prēmiju no 2010. gada ... 27
4.7. Par jaunā sabiedrisko pakalpojumu līguma atbilstību 2011. gada VTNP lēmumam ... 176
4.8. Par jaunā sabiedrisko pakalpojumu līguma atbilstību 2011. gada VTNP nostādnēm ... 177
5. Novērtējums ... 177
5.1. Atbalsta esība LESD 107. panta 1. punkta nozīmē ... 177
5.1.1. Sākotnējā starp *Laziomar* un Itāliju noslēgtā līguma pagarināšana ... 177
5.1.1.1. Valsts līdzekļi ... 178
5.1.1.2. Selektivitāte ... 178
5.1.1.3. Ekonomiska priekšrocība ... 179
5.1.1.4. Ietekme uz konkurenci un tirdzniecību ... 179
5.1.1.5. Secinājums ... 180
5.1.1.6. Jauns vai pastāvošs atbalsts ... 180
5.1.2. Jaunā sabiedrisko pakalpojumu līguma piešķiršana apvienojumā ar *Laziomar* uzņēmējdarbību ... 180
5.1.2.1. Pirmais *Altmark* kritērijs ... 181
5.1.2.2. Otrais *Altmark* kritērijs ... 187
5.1.2.3. Trešais *Altmark* kritērijs ... 42
5.1.2.4. Ceturtais *Altmark* kritērijs ... 45
5.1.2.5. Secinājums ... 196
5.1.3. Pasākumi, kas noteikti 2010. gada likumā ... 196
5.1.3.1. Kuģu modernizācijai paredzēto līdzekļu iespējamā izmantošana likviditātes nolūkos ... 197

5.1.3.2. Fiskālie atbrīvojumi, kas saistīti ar privatizācijas procesu 197
5.1.3.3. Iespēja izmantot *FAS* līdzekļus, lai izpildītu likviditātes vajadzības 198
5.1.4. Secinājums par atbalsta esību 198
5.2. Atbalsta likumība 198
5.3. Atbalsta saderība 198
5.3.1. Piemērojamie noteikumi 200
5.3.2. Patiess vispārējas tautsaimnieciskas nozīmes pakalpojums, kā minēts LESD 106. pantā 58
5.3.3. Vajadzība pēc pilnvarojuma akta, kurā būtu precizēts sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākums un kompensācijas aprēķināšanas metodes 203
5.3.4. Pilnvarojuma termiņš 203
5.3.5. Atbilstība Direktīvai 2006/111/EK 204
5.3.6. Kompensācijas summa 63
5.3.7. Pietauvošanās prioritāte 206
5.3.8. Secinājums 206
6. Secinājums 207

EIROPAS KOMISIJA,

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

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

pēc tam, kad ieinteresētās personas tika aicinātas iesniegt piezīmes atbilstoši iepriekš minētajiem noteikumiem ([1]), un ņemot vērā iesniegtās piezīmes,

tā kā:

1. **PROCEDŪRA**

(1) Komisija 2009. gada 23. martā, 9. un 21. decembrī, 2010. gada 6. janvārī, 27. septembrī un 12. oktobrī saņēma sešas sūdzības par dažādiem atbalsta pasākumiem, ko veikusi Itālija bijušās *Tirrenia* grupas uzņēmumu labā ([2]). Sūdzības attiecās uz šiem uzņēmumiem piešķirto kompensāciju par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu pēc tam, kad beidzās sākotnējie sabiedrisko pakalpojumu līgumi, kas noslēgti ar Itāliju par laikposmu no 1989. gada janvāra līdz 2008. gada decembrim (turpmāk – "sākotnējie līgumi"), papildu atbalsta pasākumiem, kas noteikti valsts tiesību aktos saistībā ar uzņēmumu privatizācijas procesu, kā arī atsevišķiem jautājumiem, jo īpaši saistībā ar *Tirrenia di Navigazione S.p.A.* (turpmāk – "*Tirrenia*") un *Siremar – Sicilia Regionale Marittima S.p.A.* (turpmāk – "*Siremar*") privatizācijas procedūru.

(2) Itālija 2010. gada 29. jūlijā paziņoja Komisijai par kompensāciju, ko Itālija 2008., 2009. un 2010. gadā izmaksāja uzņēmumam *Caremar – Campania Regionale Maritima S.p.A.* (turpmāk – "*Caremar*"). Šis paziņojums tika atkārtoti iesniegts 2010. gada 1. decembrī par kompensāciju, kas tika izmaksāta *Caremar* 2009. un 2010. gadā. Kompensācija, kas tika izmaksāta *Caremar* 2008. gadā, tika aplūkota atsevišķā lēmumā (sk. 20. apsvērumu).

(3) Komisija 2011. gada 5. oktobrī sāka oficiālu izmeklēšanas procedūru attiecībā uz vairākiem Itālijas veiktiem pasākumiem par labu bijušās *Tirrenia* grupas uzņēmumiem (turpmāk – "2011. gada lēmums") ([3]). Izmeklēšana cita starpā attiecās uz kompensāciju, kas tika piešķirta *Caremar* par pakalpojumu sniegšanu vairākos jūras maršrutos kopš 2009. gada 1. janvāra, un uz vairākiem citiem šim uzņēmumam piešķirtiem pasākumiem (sk. 38. apsvērumu).

(4) Tajā laikā *Caremar* sniedza pakalpojumus jūras kabotāžas ([4]) maršrutos Neapoles līcī (Kampānijas reģions) un Poncas salu arhipelāgā [it. *arcipelago pontino*] (Lacio reģions). Pēc tam Kampānijas reģions atsevišķi nodeva Lacio reģionam maršrutus Poncas salu arhipelāgā, proti, uzņēmumam ar nosaukumu *Laziomar S.p.A.* (turpmāk – "*Laziomar*") ([5]). Šī nodošana tika oficiāli noformēta 2011. gada 1. jūnijā (sk. 32. un 33. apsvērumu).

(5) 2011. gada lēmumu publicēja *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*. Komisija aicināja ieinteresētās personas iesniegt savas piezīmes par izmeklēšanā aplūkotajiem pasākumiem.

(6) Itālija 2011. gada 28. septembra vēstulē apstiprināja savu nodomu privatizēt bijušās *Tirrenia* grupas reģionālos uzņēmumus, tostarp *Laziomar*. Komisija 2011. gada 26. oktobrī nosūtīja Itālijai informācijas pieprasījumu par privatizācijas procedūru. Itālija 2011. gada 30. novembrī iesniedza atbildi uz Komisijas 2011. gada 26. oktobra informācijas pieprasījumu.

([1]) OV C 28, 1.2.2012., 18. lpp., un OV C 84, 22.3.2013., 58. lpp.

([2]) Bijušo *Tirrenia* grupu veidoja uzņēmumi *Tirrenia di Navigazione S.p.A.*, *Adriatica S.p.A.*, *Caremar – Campania Regionale Maritima S.p.A.*, *Saremar – Sardegna Regionale Marittima S.p.A.*, *Siremar – Sicilia Regionale Marittima S.p.A.* un *Toremar – Toscana Regionale Marittima S.p.A.*

([3]) Valsts atbalsts – Itālijas Republika – Valsts atbalsts SA.32014 (11/C) (ex 11/NN), SA.32015 (11/C) (ex 11/NN), SA.32016 (11/C) (ex 11/NN) – Valsts atbalsts bijušās *Tirrenia* grupas uzņēmumiem – Uzaicinājums iesniegt piezīmes saskaņā ar LESD 108. panta 2. punktu (OV C 28, 1.2.2012., 18. lpp.).

([4]) Sk. Padomes Regulu (EEK) Nr. 3577/92 (1992. gada 7. decembris), ar ko piemēro principu, kurš paredz jūras transporta pakalpojumu sniegšanas brīvību dalībvalstīs (jūras kabotāža) (OV L 364, 12.12.1992., 7. lpp.) (turpmāk – "Jūras kabotāžas regula").

([5]) *Laziomar* tika izveidots 2010. gada 1. decembrī, un Lacio reģions bija tā vienīgais akcionārs.

(7) Itālija 2011. gada 15. novembrī iesniedza piezīmes par pasākumiem, uz kuriem attiecās 2011. gada lēmums.

(8) Komisija 2012. gada 25. aprīlī nosūtīja Itālijai vēl vienu informācijas pieprasījumu par privatizācijas procedūru. Itālija atbildēja 2012. gada 22. maija vēstulē.

(9) Komisija 2012. gada 7. novembrī paplašināja izmeklēšanas procedūru, cita starpā attiecinot to uz dažiem papildu atbalsta pasākumiem, kurus Lacio reģions piešķīra *Laziomar* saistībā ar kompensāciju par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu, kas piešķirta *Laziomar* saskaņā ar jauno sabiedrisko pakalpojumu līgumu. Komisija 2012. gada 19. decembrī pieņēma grozītu minētā lēmuma versiju (turpmāk – "2012. gada lēmums") ([6]).

(10) 2012. gada lēmumu publicēja *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*. Komisija aicināja ieinteresētās personas iesniegt savas piezīmes par izmeklēšanā aplūkotajiem pasākumiem.

(11) Itālija 2012. gada 11. decembrī iesniedza savas piezīmes.

(12) Komisija 2018. gada 25. janvārī, 29. martā, 31. augustā, 2019. gada 4. martā, 2020. gada 15. aprīlī, 2021. gada 9. un 26. februārī pieprasīja Itālijai papildu informāciju. Itālija šo informāciju sniedza 2018. gada 26. aprīlī, 8. un 31. maijā, 2. novembrī, 11. decembrī, 2019. gada 30. aprīlī, 2020. gada 22. jūnijā, 2021. gada 22. februārī un 17. martā.

(13) Šis lēmums attiecas tikai uz iespējamo atbalstu *Laziomar*, kā norādīts 2.3. iedaļā. Visi pārējie 2011. un 2012. gada lēmumos ietvertie pasākumi ir izmeklēti atsevišķi lietās SA.32014, SA.32015 un SA.32016, un tāpēc tie nav iekļauti šajā lēmumā. Minētie pārējie pasākumi jo īpaši attiecas uz citiem bijušās *Tirrenia* grupas uzņēmumiem.

2. PAMATINFORMĀCIJA UN TO PASĀKUMU APRAKSTS, UZ KURIEM ATTIECAS IZMEKLĒŠANA

2.1. **Vispārējs regulējums**

2.1.1. *Sākotnējie līgumi*

(14) *Tirrenia* grupa tradicionāli piederēja Itālijai ar uzņēmuma *Fintecna* ([7]) starpniecību, un sākotnēji tajā bija seši uzņēmumi, proti, *Tirrenia, Adriatica, Caremar, Saremar, Siremar* un *Toremar*. Šie uzņēmumi sniedza jūras transporta pakalpojumus saskaņā ar atsevišķiem sabiedrisko pakalpojumu līgumiem, kurus noslēdza ar Itāliju 1991. gadā un kuri bija spēkā divdesmit gadus no 1989. gada janvāra līdz 2008. gada decembrim ("sākotnējie līgumi"). *Fintecna* piederēja 100 % *Tirrenia* akciju kapitāla, kam savukārt pilnībā piederēja reģionālie uzņēmumi *Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar* un *Toremar*. *Adriatica*, kas sniedza pakalpojumus vairākos maršrutos starp Itāliju un attiecīgi Albāniju, Horvātiju, Grieķiju un Melnkalni, 2004. gadā tika apvienots ar *Tirrenia*.

(15) Šo sākotnējo līgumu mērķis bija garantēt jūras transporta pakalpojumu regularitāti un uzticamību, no kuriem lielākā daļa savieno Itālijas kontinentālo daļu ar Sicīliju, Sardīniju un citām mazākām Itālijas salām. Šajā nolūkā Itālija piešķīra finansiālu atbalstu subsīdiju veidā, ko izmaksāja tieši katram *Tirrenia* grupas uzņēmumam.

(16) *Laziomar* 2011. gada 1. jūnijā sāka sniegt pakalpojumus vairākos jūras kabotāžas maršrutos starp *Lacio* reģionu un mazākajām kaimiņu salām (sk. 33. apsvērumu). Konkrētie maršruti ir aprakstīti 43. apsvērumā.

([6]) Valsts atbalsts – Itālijas Republika – Valsts atbalsts SA.32014 (2011/C), SA.32015 (2011/C), SA.32016 (2011/C) – Valsts atbalsts bijušās *Tirrenia* grupas uzņēmumiem un to ieguvējiem – Uzaicinājums iesniegt piezīmes saskaņā ar LESD 108. panta 2. punktu (OV C 84, 22.3.2013., 58. lpp.).

([7]) *Fintecna* (*Finanziaria per i Settori Industriale e dei Servizi S.p.A.*) pilnībā pieder Ekonomikas un finanšu ministrijai un nodarbojas ar kapitāla daļu pārvaldību un privatizācijas procesiem, kā arī izstrādā tādu uzņēmumu racionalizācijas un pārstrukturēšanas projektus, kuri saskaras ar ražošanas, finansiālām vai organizatoriskām grūtībām.

(17) Komisija 1999. gada 6. augustā nolēma attiecībā uz atbalstu, ko, pamatojoties uz sākotnējiem līgumiem, izmaksāja sešiem uzņēmumiem, kuri tolaik veidoja *Tirrenia* grupu, sākt Līguma par Eiropas Savienības darbību (turpmāk – "LESD") 108. panta 2. punktā paredzēto procedūru.

(18) Izmeklēšanas posmā Itālija pieprasīja, lai *Tirrenia* grupas lieta tiktu sadalīta tā, lai prioritāti varētu piešķirt galīgā lēmuma pieņemšanai attiecībā uz *Tirrenia*. Šis pieprasījums tika pamatots ar Itālijas plānu privatizēt grupu, sākot ar *Tirrenia*, un tās nodomu paātrināt procesu attiecībā uz minēto uzņēmumu.

(19) Komisija nolēma, ka tā var izpildīt Itālijas lūgumu, un ar Lēmumu 2001/851/EK ([8]) (turpmāk – "2001. gada lēmums") tā izbeidza procedūru, kas bija sākta attiecībā uz uzņēmumam *Tirrenia* piešķirto atbalstu. Atbalsts tika atzīts par saderīgu ar nosacījumu, ka Itālija uzņemas konkrētas saistības.

(20) Ar Lēmumu 2005/163/EK ([9]) (turpmāk – "2004. gada lēmums") Komisija atzina, ka kompensācija, ko Itālija piešķīra *Tirrenia* grupas uzņēmumiem, izņemot *Tirrenia*, ir daļēji saderīga ar iekšējo tirgu, daļēji saderīga ar nosacījumu, ka Itālijas iestādes uzņemas vairākas saistības, un daļēji nesaderīga ar iekšējo tirgu. Lēmuma pamata bija dati par laikposmu no 1992. līdz 2001. gadam, un tajā bija ietverti konkrēti nosacījumi ar mērķi nodrošināt kompensācijas saderību visā sākotnējo līgumu darbības laikā.

(21) Vispārējā tiesa ar 2009. gada 4. marta spriedumu lietās T-265/04, T-292/04 un T-504/04 ([10]) (turpmāk – "2009. gada spriedums") atcēla 2004. gada lēmumu.

(22) Ar Lēmumu (ES) 2018/261 ([11]) (turpmāk – "2014. gada lēmums") Komisija izbeidza oficiālo izmeklēšanas procedūru attiecībā uz dažādiem pasākumiem, ko īstenojis Sardīnijas reģions par labu *Saremar*. Vispārējā tiesa 2017. gadā noraidīja *Saremar* un Sardīnijas reģiona apelācijas sūdzību par šo lēmumu ([12]).

(23) Ar Lēmumu (ES) 2020/1411 ([13]) (turpmāk – "2020. gada lēmums par *Tirrenia* grupu") Komisija pabeidza izmeklēšanu par *Tirrenia* grupas uzņēmumiem, izņemot *Tirrenia*, par laikposmu no 1992. līdz 2008. gadam. Komisija secināja, ka atbalsts, ko piešķīra, lai varētu sniegt jūras kabotāžas transporta pakalpojumus, ir pastāvošs atbalsts, savukārt lielākā daļa atbalsta, ko piešķīra, lai sniegtu starptautiskos jūras transporta pakalpojums, ir saderīga ar 2011. gada nostādnēm par pakalpojumiem ar vispārēju tautsaimniecisku nozīmi ("VTNP") ([14]) (turpmāk –"2011. gada VTNP nostādnes").

(24) Ar Lēmumu (ES) 2020/1412 ([15]) (turpmāk – "2020. gada lēmums par *Tirrenia*/*CIN*") Komisija izbeidza oficiālo izmeklēšanas procedūru attiecībā uz pasākumiem, ko laikposmā no 2009. līdz 2020. gadam piešķīra uzņēmumam *Tirrenia* un tā ieguvējam *CIN*.

(25) Ar Lēmumu (ES) 2021/4268 ([16]) un Lēmumu (ES) 2021/4271 ([17]) Komisija izbeidza oficiālo izmeklēšanas procedūru attiecībā uz pasākumiem, ko piešķīra uzņēmumiem *Siremar* un *Toremar* un to ieguvējiem laikposmā no 2009. gada.

([8]) Komisijas Lēmums 2001/851/EK (2001. gada 21. jūnijs) par valsts atbalstu, ko Itālija ir sniegusi kuģošanas sabiedrībai *Tirrenia di Navigazione* (OV L 318, 4.12.2001., 9. lpp.).

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

([10]) Apvienotās lietas T-265/04, T-292/04 un T-504/04 *Tirrenia di Navigazione* / Komisija, ECLI:EU:T:2009:48.

([11]) Komisijas Lēmums (ES) 2018/261 (2014. gada 22. janvāris) par pasākumiem SA.32014 (2011/C), SA.32015 (2011/C), SA.32016 (2011/C), ko īstenojis Sardīnijas reģions par labu *Saremar* (OV L 49, 22.2.2018., 22. lpp.).

([12]) Sk. 2017. gada 6. aprīļa spriedumu lietā T-219/14 *Regione autonoma della Sardegna* (Itālija) / Komisija, ECLI:EU:T:2017:266.

([13]) Komisijas Lēmums (ES) 2020/1411 (2020. gada 2. marts) par valsts atbalstu Nr. C 64/99 (ex NN 68/99), ko Itālija ir sniegusi kuģošanas sabiedrībām *Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar* un *Toremar* (*Tirrenia* grupa) (OV L 332, 12.10.2020., 1. lpp.).

([14]) Komisijas paziņojums "Eiropas Savienības nostādnes par valsts atbalstu, ko piešķir kā kompensāciju par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu" (OV C 8, 11.1.2012., 15. lpp.).

([15]) Komisijas Lēmums (ES) 2020/1412 (2020. gada 2. marts) par pasākumiem SA.32014, SA.32015, SA.32016 (11/C) (ex 11/NN), ko īstenojusi Itālija attiecībā uz *Tirrenia di Navigazione* un tā iegādātāju *Compagnia Italiana di Navigazione* (OV L 332, 12.10.2020., 45. lpp.).

([16]) Vēl nav publicēts *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.

([17]) Vēl nav publicēts *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.

2.1.2. *Sākotnējo līgumu pagarināšana*

(26) Ar 26. pantu 2008. gada 30. decembra Dekrētlikumā Nr. 207, kas pārveidots par 2009. gada 27. februāra Likumu Nr. 14, sākotnējo līgumu (tostarp līguma, kas attiecas uz *Laziomar*) termiņam, kas bija 2008. gada 31. decembris, tika noteikts pagarinājums par vienu gadu līdz 2009. gada 31. decembrim

(27) 19.*ter* pantā 2009. gada 25. septembra Dekrētlikumā Nr. 135, kas pārveidots par 2009. gada 20. novembra Likumu Nr. 166 (turpmāk – "2009. gada likums"), tika noteikts, ka, ņemot vērā *Tirrenia* grupas uzņēmumu privatizāciju, reģionālo uzņēmumu (izņemot *Siremar*) akcijas tiek nodotas no mātesuzņēmuma *Tirrenia* bez atlīdzības šādi:

a) no *Caremar* sākotnēji Kampānijas reģionam. Pēc tam Kampānijas reģions nodod Lacio reģionam uzņēmumu *Caremar*, kas ar nosaukumu "*Laziomar*" patstāvīgi nodrošina transporta savienojumus ar Poncas salu arhipelāgu;

b) no *Saremar* Sardīnijas reģionam; un

c) no *Toremar* Toskānas reģionam.

(28) 2009. gada likumā arī tika noteikts, ka Itālijai, *Tirrenia* un *Siremar* jāvienojas par jaunajiem līgumiem līdz 2009. gada 31. decembrim. Līdzīgi reģionālie pakalpojumi jāiekļauj sabiedrisko pakalpojumu līgumu projektos, par kuriem Sardīnijas un Toskānas reģioniem bija jāvienojas ar *Saremar* un *Toremar* attiecīgi līdz 2009. gada 31. decembrim, bet Kampānijas un Lacio reģioniem bija jāvienojas ar *Caremar* un *Laziomar* līdz 2010. gada 28. februārim. Par jauno līgumu / sabiedrisko pakalpojumu līgumu projektiem jāizsludina konkurss pašiem uzņēmumiem, un tad tie jāparaksta ar pircējiem, pabeidzot katra minētā uzņēmuma privatizāciju ([18]).

(29) Šajā nolūkā ar 2009. gada likumu sākotnējie līgumi (tostarp līgums, kas attiecas uz *Caremar*) tika vēl pagarināti, paredzot pagarinājumu no 2010. gada 1. janvāra līdz 2010. gada 30. septembrim.

(30) 2009. gada likumā arī tika noteikta maksimālā kompensācijas summa gadā par pakalpojumu sniegšanu no 2010. gada (saskaņā ar sākotnējo līgumu pagarinājumu, kā arī saskaņā ar jaunajiem līgumiem un sabiedrisko pakalpojumu līgumiem) par kopējo summu 184 942 251 EUR, un tā ir šāda:

1. tabula

Maksimālā kompensācijas summa no 2010. gada

Uzņēmums	Maksimālā kompensācijas summa gadā (EUR)
Tirrenia	72 685 642
Siremar	55 694 895
Saremar	13 686 441
Toremar	13 005 441
Caremar	29 869 832 EUR ([1])
([1]) No tiem 19 839 226 EUR no Kampānijas reģiona un 10 030 606 EUR no Lacio reģiona.	

(31) Ar 1. pantu 2010. gada 1. oktobra Likumā Nr. 163, ar ko pārveido 2010. gada 5. augusta Dekrētlikumu Nr. 125 (turpmāk – "2010. gada likums"), tika noteikts sākotnējo līgumu turpmāks pagarinājums no 2010. gada 1. oktobra līdz *Tirrenia* un *Siremar* privatizācijas procesu pabeigšanai, kas notika attiecīgi 2012. gada 19. jūlijā un 2012. gada 31. jūlijā.

([18]) 2009. gada likuma 19.*ter* panta 10. punkts.

(32) Ņemot vērā 2009. gada likuma 19.*ter* panta noteikumus, *Lacio* reģions 2010. gada 1. decembrī ar Reģionālo likumu Nr. 2/2010 izveidoja reģionālu jūras kabotāžas pakalpojumu akciju sabiedrību ar nosaukumu "*Laziomar*", lai iegādātos *Caremar* filiāli, kas sniedza pakalpojumus Poncas salu arhipelāga maršrutos, un pēc tam to privatizētu.

(33) *Caremar* 2011. gada 7. martā pārdeva *Laziomar* savu filiāli, kas attiecās uz Poncas salu arhipelāga maršrutiem. *Laziomar* sāka sniegt pakalpojumus šajos maršrutos 2011. gada 1. jūnijā.

(34) Saskaņā ar Lacio reģiona 2011. gada 28. oktobra Dekrētu Nr. 508 (turpmāk – "Lacio dekrēts") tika sniegtas pamatnostādnes attiecībā uz *Laziomar* privatizācijas procesu apvienojumā ar jaunā sabiedrisko pakalpojumu līguma noslēgšanu attiecībā uz Poncas salu arhipelāga maršrutiem.

(35) Turklāt saskaņā ar 2012. gada 24. decembra Likumu Nr. 228 Lacio reģions, pamatojoties uz "tilta" līgumu, ar tādiem pašiem nosacījumiem uzticēja *Laziomar* pienākumu nodrošināt Poncas salu arhipelāga maršrutu teritoriālo nepārtrauktību līdz tā privatizācijai. Šis līgums tika parakstīts 2013. gada 12. februārī un bija spēkā līdz *Laziomar* privatizācijai.

2.1.3. *Laziomar privatizācija un jaunā pakalpojumu līguma noslēgšana*

(36) 2012. gada februārī tika sākta konkursa procedūra (sk. 2.3.2. iedaļu), lai atrastu *Laziomar* pircēju un noslēgtu jaunu sabiedrisko pakalpojumu līgumu par jūras transporta pakalpojumu sniegšanu desmit gadu laikposmā apmaiņā pret kompensāciju par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu.

(37) Pamatojoties uz veiksmīgu piedāvājumu konkursa procedūrā, *Compagnia Laziale di Navigazione S.r.l.* (turpmāk – "*CLN*") kļuva par jauno *Laziomar* īpašnieku. Pārdošanas līgums starp Lacio reģionu un *CLN* tika parakstīts 2013. gada 30. decembrī. Lacio reģions un *Laziomar* 2014. gada 15. janvārī parakstīja jauno pakalpojumu līgumu par jūras transporta pakalpojumu sniegšanu Poncas salu arhipelāgā.

2.2. **Pasākumi, uz kuriem attiecas 2011. un 2012. gada lēmumu darbības joma**

(38) Ar 2011. un 2012. gada lēmumiem sāktajā oficiālajā izmeklēšanas procedūrā tika izvērtēti šādi pasākumi:

a) kompensācija par pakalpojumu ar vispārēju tautsaimniecisku nozīmi ("VTNP") sniegšanu atbilstoši sākotnējo līgumu pagarinājumam (*1. pasākums*);

b) *Tirrenia* un *Siremar* glābšanas atbalsta iespējama ļaunprātīga izmantošana (*2. pasākums*);

c) bijušās *Tirrenia* grupas uzņēmumu privatizācija ([19]) (*3. pasākums*);

d) kompensācija, kas samaksāta par VTNP sniegšanu saskaņā ar jaunajiem līgumiem / sabiedrisko pakalpojumu līgumiem (*4. pasākums*);

e) pietauvošanās prioritāte (*5. pasākums*);

f) pasākumi, kuri noteikti 2010. gada likumā, ar ko pārveido Dekrētlikumu Nr. 125/2010 (*6. pasākums*);

g) papildu pasākumi, ko noteicis Sardīnijas reģions par labu *Saremar* (*7. pasākums*).

(39) Ar 2014. gada lēmumu Komisija izbeidza oficiālo izmeklēšanas procedūru attiecībā uz pasākumiem, ko īstenojis Sardīnijas reģions par labu *Saremar* un kas minēti iepriekš 7. pasākumā, izņemot vienu pasākumu ([20]).

2.3. **Šajā lēmumā vērtēto pasākumu sīks apraksts**

(40) Šis lēmums attiecas tikai uz 1., 3., 4., 5. un 6. pasākumu, kas minēti 38. apsvērumā, ciktāl tajos ir iesaistīti *Laziomar* un *CLN*. Šie pasākumi ir sīkāk aprakstīti nākamajās iedaļās.

([19]) Tas ietver atlikto *CIN* pirkuma cenas daļas samaksu par tā veikto *Tirrenia* darbības daļas iegādi un vairākus iespējamus papildu atbalsta pasākumus saistībā ar *Siremar* darbības daļas privatizāciju (piemēram, valsts pretgarantija un kapitāla palielināšana par *CdI* – subjektu, kas sākotnēji iegādājās *Siremar* darbības daļu).

([20]) Proti, projekts "*Bonus Sardo – Vacanza*", kas ir daļa no 7. pasākuma, netika novērtēts 2014. gada lēmumā un arī netiks novērtēts šajā lēmumā.

2.3.1. *Sākotnējā starp Laziomar un Itāliju noslēgtā līguma pagarināšana*

2.3.1.1. Sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākums

(41) Ar *Caremar* noslēgtā sākotnējā līguma 1. pantā bija paredzēti piecgadu plāni, kuros sīki jāapraksta apkalpojamās ostas, izmantojamo kuģu veidi un tas, cik bieži jāsniedz *Caremar* uzticētais pakalpojums (kas vēlāk, kad 2011. gada 1. jūnijā Poncas salu arhipelāga maršruti tika nodoti Lacio reģionam, tika uzticēts *Laziomar*).

(42) Kā norādīja Itālija, pēdējais oficiāli apstiprinātais *Caremar* (tolaik) piecgadu plāns ir tas, kurš aptver laikposmu no 2000. līdz 2004. gadam, savukārt plāns laikposmam no 2005. līdz 2008. gadam tika sagatavots, bet kompetentās ministrijas to tā arī oficiāli neapstiprināja. Tā vietā valdība pieņēma *ad hoc* lēmumus, lai pakalpojumus vairāk pietuvinātu vietējo iedzīvotāju vajadzībām, tomēr neveicot būtiskas izmaiņas sabiedrisko pakalpojumu sistēmā.

(43) Pamatojoties uz pagarināto sākotnējo līgumu, ar turpmākiem tiesību aktiem, kuri minēti 26.–33. apsvērumā, *Laziomar* visu gadu sniedza pakalpojumus šādos maršrutos:

— maršrutā "Ponca–Formija" (**T1 līnija**) *Laziomar* sniedza pakalpojumus vienīgajā savienojumā ar šo līniju. Tas nodrošināja divus ikdienas savienojumus, sniedzot jauktu pārvadājumu pakalpojumus (pasažieri, transportlīdzekļi un preces). Kuģis, kas izbrauc no salas plkst. 5.30, nodrošināja iedzīvotājiem savienojumu ar kontinentālo daļu mācību un darba vajadzībām ar atgriešanos vēlākais plkst. 17.30;

— maršrutā "Ponca–Formija" (**A2 līnija**) *Laziomar* sniedza arī vienīgo pasažieru ātrgaitas pārvadājumu pakalpojumu ar vienu ikdienas savienojumu un turēja kuģi uz salas pa nakti;

— maršrutā "Ancio–Ponca" (**A1 līnija**) *Laziomar* katru dienu nodrošināja pasažieru ātrgaitas pārvadājumu pakalpojumu "karstajā" jeb aktīvajā sezonā no pirmdienas līdz sestdienai. Tomēr šā pakalpojuma biežums tika palielināts svētdienās un brīvdienās, un tas bija pamatots ar sociālās un ekonomiskās attīstības apsvērumiem (jo īpaši tāpēc, ka tūrisms būtībā ir vienīgais salas ienākumu avots). Viens konkurents – *Vetor* – arī sniedza pasažieru ātrgaitas pārvadājumu pakalpojumu tajā pašā līnijā aktīvajā sezonā;

— maršrutā "Ventotene–Formija" (**T2 līnija**) *Laziomar* sniedza pakalpojumus katru dienu visa gada garumā, izmantojot jaukta tipa kuģi. Jauktu pārvadājumu pakalpojums bija vienīgais regulārais pasažieru, transportlīdzekļu un preču pārvadājumu savienojums visa gada garumā;

— maršrutā "Ventotene–Formija" (**A3 līnija**) *Laziomar* sniedza pakalpojumus arī vienīgajā ātrgaitas savienojumā. Kuģis izbrauca plkst. 6.45, tādējādi ļaujot iedzīvotājiem doties uz kontinentālo daļu darba vai mācību vajadzībām, un pa nakti palika uz salas, lai nodrošinātu pastāvīgumu neatliekamas medicīniskās palīdzības gadījumā.

2.3.1.2. Budžets un ilgums

(44) 2. tabulā ir redzama ikgadējā kompensācija, ko Itālija izmaksāja *Laziomar* par laikposmu no 2011. līdz 2013. gadam.

2. tabula

Kompensācija, kas piešķirta par 2011.–2013. gadu (EUR)

Gads	Izmaksātā kompensācija (EUR)
2011. g.	8 601 187
2012. g.	13 780 506
2013. g.	12 696 006

(45) Sākotnējā līgumā ir paredzēts, ka ikgadējo kompensāciju par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu izmaksā šādi: sākotnējo avansa maksājumu, kas atbilst 70 % no iepriekšējā gadā izmaksātās kompensācijas, veic katra gada martā. Otrs maksājums, ko veic jūnijā, ir vienāds ar 20 % no kompensācijas. Starpību starp izmaksātajām summām un

negatīvo attiecību starp kārtējā gada pamatdarbības izmaksām un ieņēmumiem, kas veido bilanci, izmaksā līdz 30. novembrim. Ja izrādītos, ka *Laziomar* ir saņēmis summu, kas pārsniedz sniegto pakalpojumu neto izmaksas (ieņēmumi mīnus zaudējumi), sākotnējā līgumā ir paredzēts, ka *Laziomar* ir jāatmaksā starpība. ([21])

– 2011.–2013. gadā piešķirtā kompensācija

(46) Prezidenta 1979. gada 1. jūnija dekrētā Nr. 501 (turpmāk – "Dekrēts Nr. 501/79") ir noteikti dažādi elementi (ieņēmumi un izmaksas), ko ņem vērā, aprēķinot subsīdiju, kas maksājama jūras sabiedrisko pakalpojumu operatoriem. Turklāt 1986. gada 5. decembra Likumā Nr. 856 (turpmāk – "Likums Nr. 856/86") bija paredzētas konkrētas izmaiņas jūras sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākuma sistēmā Itālijā. Attiecībā uz savienojumiem ar mazām un lielām salām ar minētā likuma 11. pantu tika grozīti kompensācijas par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu aprēķināšanas kritēriji. Subsīdija bija jāaprēķina, pamatojoties uz starpību starp ieņēmumiem un pakalpojuma izmaksām, ko noteica, atsaucoties uz vidējiem un objektīviem parametriem, un tajā bija jāiekļauj ieguldītā kapitāla saprātīga atdeve. Likuma 11. pantā arī noteikts, ka sabiedrisko pakalpojumu līgumos ir jāiekļauj subsidēto maršrutu saraksts, reisu biežums un izmantojamo kuģu veidi. Subsīdijas bija jāapstiprina atbildīgajiem ministriem. Principi, kas noteikti Prezidenta dekrētā Nr. 501/79 un Likumā Nr. 856/86, bija atainoti sākotnējos līgumos.

(47) Kopš 2010. gada kompensācija par VTNP sniegšanu ir noteikta, piemērojot jaunu metodiku, kas paredzēta 2007. gada 9. novembra *CIPE* ([22]) direktīvā ar nosaukumu "*Kritēriji sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākuma un tarifu dinamikas noteikšanai vispārējas nozīmes jūras kabotāžas nozarē*" (turpmāk – "*CIPE* direktīva") ([23]). Saskaņā ar preambulu *CIPE* direktīva tika pieņemta, ņemot vērā to valsts uzņēmumu privatizāciju, kuri sniedz jūras transporta pakalpojumus saskaņā ar sabiedrisko pakalpojumu režīmu ([24]). *CIPE* direktīvas noteikumi tika piemēroti attiecībā uz pakalpojumiem, ko *Tirrenia* grupas uzņēmumi sniedza no 2010. gada, pat pirms attiecīgo jauno līgumu un sabiedrisko pakalpojumu līgumu stāšanās spēkā pēc attiecīgajām privatizācijām.

(48) *CIPE* direktīvā noteiktā metode ļauj uzņēmumiem, kas sniedz jūras sabiedriskos pakalpojumus, gūt atbilstošu kapitāla atdevi. Kapitāla atdeves koeficients tiek aprēķināts, pamatojoties uz vidējām svērtajām kapitāla izmaksām (turpmāk – "*WACC*").

(49) Vajadzīgo pašu kapitāla atdevi ([25]) aprēķina, izmantojot kapitāla aktīvu cenu noteikšanas modeli. Pamatojoties uz kapitāla aktīvu cenu noteikšanas modeli, pašu kapitāla izmaksas aprēķina kā i) bezriska likmes, ii) beta rādītāja (aplēses par uzņēmuma riska profilu attiecībā pret pašu kapitāla tirgu) un iii) pašu kapitāla tirgum piešķirtās pašu kapitāla riska prēmijas funkciju.

(50) Konkrēti, pašu kapitāla izmaksas tiek aprēķinātas, piemērojot bezriska darbību atdeves koeficientam prēmiju par papildu riska uzņemšanos. Šo prēmiju aprēķina kā tirgus riska prēmiju, to reizinot ar tās beta rādītāju, ar kuru mēra, cik riskanta ir konkrēta darbība attiecībā pret tirgu.

(51) Saskaņā ar *CIPE* direktīvu bezriska darbību atdeves koeficients atbilst vidējam bruto ienesīgumam no desmit gadu etalonobligācijām attiecībā pret iepriekšējiem 12 mēnešiem, par kuriem pastāv dati.

(52) *CIPE* direktīvā ir noteikta 4 % tirgus riska prēmija. Tomēr, ja pakalpojums tiek sniegts neekskluzīvi, domājami lielākais risks, ko uzņemas operators, tiek atlīdzināts, pieskaitot tirgus riska prēmijai vēl 2,5 %.

([21]) Pēc 2010. gada 25. novembra ar lēmumu, kurš pieņemts starpministriju konferencē par ikgadējās subsīdijas noteikšanu, kas izveidota saskaņā ar Likuma Nr. 856/1986 11. pantu starp Infrastruktūras un satiksmes ministriju, Ekonomikas un finanšu ministriju un Ekonomikas attīstības ministriju (turpmāk – "starpministriju konference"), jebkura pārmērīgas kompensācijas summa tiek atskaitīta no turpmākiem avansa maksājumiem.

([22]) Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica.

([23]) *Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana* (turpmāk – "*GURI*") Nr. 50, 2008. gada 28. februāris.

([24]) Saskaņā ar 2006. gada 27. decembra Likuma Nr. 296 1. panta 999. punktu un Dekrētlikuma Nr. 430/1997 1. panta e) punktu.

([25]) Vēlamais kapitāla atdeves koeficients kapitāla ieguldītājam, ņemot vērā uzņēmuma riska profilu un saistītās naudas plūsmas.

(53) Tomēr praksē kompensācijas summa, kas izmaksāta *Laziomar*, nevar pārsniegt maksimālo summu 10 030 606 EUR gadā, kas noteikta 2009. gada likumā (sk. 30. apsvērumu). Lai gan 2009. gada likums nosaka ikgadējās kompensācijas maksimālo summu visiem *Tirrenia* uzņēmumiem par jūras transporta pakalpojumu sniegšanu, ievērojot sabiedrisko pakalpojumu režīmu, *CIPE* direktīvā ir ietverti arī noteikti aizsardzības pasākumi, kas ļauj minētajiem operatoriem pietiekami segt to pamatdarbības izmaksas. Ņemot to vērā, kā redzams 2. tabulā, kompensācija, kas izmaksāta 2012. un 2013. gadā, ir palielināta, lai segtu visas sabiedrisko pakalpojumu izmaksas minētajos gados.

(54) Proti, saskaņā ar *CIPE* direktīvu pakalpojumu tvērums, maksimālie tarifi, kas noteikti jaunajā sabiedrisko pakalpojumu līgumā, un kompensācija, ko faktiski piešķir, jānosaka tā, lai nodrošinātu pakalpojumu sniedzējam segumu pilnīgi visām pieņemamajām izmaksām. Piemēro šādu formulu:

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

kur:

— *VA(RSP)* ir kompensācijas par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākuma izpildi diskontētā vērtība,

— *VA(AI(X))* ir citu ieņēmumu (tarifu ieņēmumu un citu) diskontētā vērtība,

— *VA(CA)* ir pieņemamo pamatdarbības izmaksu, parāda atmaksas un ieguldītā kapitāla atdeves diskontētā vērtība.

(55) Ja minētais vienādojums nav izmantojams, subsidēto darbību tvērumu var samazināt vai arī var pārskatīt pakalpojumu organizāciju (piemēram, kuģu veidi), vai mainīt tarifu ierobežojumus.

(56) Turklāt katram pakalpojumam piemērojamo tarifu robežvērtību, atskaitot nodokļus un ostas nodevas, koriģē katru gadu, pamatojoties uz cenas maksimālā ierobežojuma formulu šādi:

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

kur:

— ΔT ir tarifu robežvērtības ikgadējās procentuālās izmaiņas,

— ΔP ir inflācijas līmenis atsauces gadā,

— X ir reāla tarifu robežvērtības ikgadējās korekcijas likme, kas noteikta sabiedrisko pakalpojumu līgumā un kas paliek nemainīga visā līguma darbības laikā.

(57) *CIPE* direktīvā ir arī noteikts, ka tarifu robežvērtību var koriģēt, lai atainotu degvielas izmaksu izmaiņas, par atsauci izmantojot publiski pieejamās standarta cenas.

2.3.2. *Laziomar privatizācija*

(58) Lacio reģions 2013. gada 13. februārī savā tīmekļa vietnē publicēja uzaicinājumu iesniegt piedāvājumus *Laziomar* pārdošanai un kompensācijas piešķiršanai par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākuma izpildi jūras maršrutos, kas norādīti 43. apsvērumā ([26]). Šis paziņojums tika publicēts arī *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* ([27]), Itālijas Republikas Oficiālajā Vēstnesī ([28]) un četros Itālijas valsts un vietējos dienas laikrakstos.

(59) Itālija izvēlējās slēgtu konkursa procedūru, kas minēta Publisko līgumu kodeksa 55. panta 6. punktā – Likumdošanas dekrēts Nr. 163/2006 (*il Codice dei Contratti pubblici*). Līguma slēgšanas tiesību piešķiršanas kritērijs bija saimnieciski visizdevīgākais piedāvājums.

(60) Lai veicinātu pēc iespējas plašāku dalību procedūrā, uzaicinājums iesniegt piedāvājumus nepārprotami ļāva pretendentiem piedalīties kopā, izmantojot pretendentu, konsorciju vai Eiropas ekonomisko interešu grupu (turpmāk – "EEIG") pagaidu grupas.

([26]) www.regione.lazio.it
([27]) OV Nr. S/149, 2012. gada 4. augusts.
([28]) *GURI*, Nr. 91, 2012. gada 6. augusts.

2.3.2.1. Pārdošanas procedūra un galīgā līguma slēgšanas tiesību piešķiršana

(61) Pēc uzaicinājuma iesniegt piedāvājumus publicēšanas termiņa beigām astoņas personas pauda ieinteresētību piedalīties konkursa procedūrā (proti: *Navigazione Libera del Golfo S.r.l.*, *CarPoint Motorsport S.p.A.*, *Blu Navy Cruise & Tour S.r.l.*, *Traghetti Lines*, *CLN*, *Navigazione Generale Italiana S.p.A.*, *Vetor S.r.l.* un *Ustica Lines*, kas tagad darbojas ar nosaukumu *Liberty Lines*) un sniedza informāciju, kas nepieciešama kvalitatīvai atlasei procedūras pirmajā posmā. Septiņi no šiem dalībniekiem, izņemot *Blu Navy Cruise & Tour S.r.l.*, tika uzņemti nākamajā posmā un aicināti iesniegt piedāvājumu 2013. gada 16. maijā.

(62) Uzaicinājumā iesniegt piedāvājumu bija ietverts jaunais desmitgadu līguma projekts, kas jāparaksta starp uzvarētāju un Lacio reģionu, kā arī sīkāka informācija par konkursa procedūru. Jo īpaši uzaicinājuma vēstulē tika apstiprināts, ka pakalpojumu līguma slēgšanai tiks izvēlēts saimnieciski visizdevīgākais piedāvājums ar cenas vērtējumu 30 punkti un tehniskās kvalifikācijas vērtējumu 70 punkti. Attiecībā uz *Laziomar* pārdošanas cenu uzaicinājuma vēstulē bija minēta fiksēta summa 2 272 000 EUR apmērā, kas aprēķināta, pamatojoties uz neatkarīgu pētījumu, kurā tika novērtēta *Laziomar* aktīvu kopējā vērtība (sk. 66. un 67. apsvērumu). Šī cena nebija apspriežama, un tāpēc uz to neattiecās pretendentu finansiālais piedāvājums.

(63) Šā iemesla dēļ visi potenciālie pretendenti tika aicināti iekļaut finansiālajā piedāvājumā iepriekš minēto fiksēto *Laziomar* pārdošanas summu, savukārt Lacio reģions attiecībā uz visu piedāvājumu kopumā izvēlētos saimnieciski visizdevīgāko piedāvājumu, pamatojoties uz cenu un citiem, galvenokārt tehniskiem, kritērijiem, kas attiecas uz pakalpojumu, kā izklāstīts uzaicinājuma vēstulē (sk. 62. apsvērumu).

(64) Termiņa beigās *CLN* iesniedza savu piedāvājumu, kura specifikācijas tika pārbaudītas, un rezultāts bija pozitīvs. Citi piedāvājumi netika iesniegti.

(65) Tādējādi konkursā uzvarēja *CLN* gan attiecībā uz *Laziomar* uzņēmējdarbības privatizāciju, gan jūras transporta pakalpojumu sniegšanu (sk. 2.3.3. iedaļu).

2.3.2.2. Pārdošanas līgums

(66) Pārdošanas līgums tika noslēgts 2013. gada 30. decembrī, un tajā tika noteikts, ka *Laziomar* akcijas tiks nodotas *CLN* par fiksētu cenu 2 272 000 EUR apmērā, pamatojoties uz neatkarīga eksperta veiktu izvērtējumu, ko bija pasūtījis Lacio reģions.

(67) Šī summa galvenokārt ataino materiālo pamatlīdzekļu (proti, četru kuģu, kā arī rūpnieciskā un komerciālā aprīkojuma) vērtību un biļešu vērtību Ventotenes salai, kā norādīts uzņēmuma bilancē 2011. gada 1. jūnijā.

(68) Saskaņā ar pārdošanas līguma 4. pantu *CLN* ir pienākums paziņot Lacio reģionam par jebkādu turpmāku *Laziomar* akciju pārdošanu trešām personām, un tādā gadījumā *CLN* tomēr būtu solidāri atbildīga ar jauno *Laziomar* pircēju saistībā ar pakalpojumu līguma saistībām.

2.3.2.3. Tiesvedība valsts līmenī

(69) Tas, ka konkursa procedūrā tiesības slēgt līgumu par *Laziomar* uzņēmējdarbību un sabiedriskajiem pakalpojumiem tika piešķirtas *CLN*, tika apstrīdēts Lacio administratīvajā tiesā (turpmāk – "*TAR*").

(70) *Vetor S.r.l.* (turpmāk – "*Vetor*"), kas sniedz pakalpojumus arī maršrutā "Ancio-Ponca" ar kuģi, kam ir zemūdens spārni (A1 līnija), iesniedza *TAR* pieteikumu par pagaidu noregulējumu pret konkursa procedūras likumību, kas tika noraidīts ar Rīkojumu Nr. 2995/2013. Tā pati tiesa arī lēma par lietas būtību un noraidīja *Vetor* sūdzību ar Spriedumu Nr. 467/2014. Valsts padome apstiprināja minētos nolēmumus apelācijas tiesvedībā ar Spriedumu Nr. 5421/2018.

2.3.3. *Jaunais pakalpojumu līgums starp Lacio reģionu un Laziomar*

2.3.3.1. Atbalsta saņēmējs

(71) Kā minēts 64. apsvērumā, *CLN* iesniedza piedāvājumu par jauno sabiedrisko pakalpojumu līgumu. Pēc veiksmīgas dalības konkursā *Laziomar* (ko iegādājās *CLN*, bet kas saglabāja savu atsevišķo juridisko identitāti) 2014. gada 15. janvārī parakstīja jaunu sabiedrisko pakalpojumu līgumu ar Lacio reģionu par pakalpojumu sniegšanu jūras maršrutos.

2.3.3.2. Maršruti

(72) *Laziomar* sniedz pasažieru, jauktu pārvadājumu (pasažieru, transportlīdzekļu un kravu) un tikai kravu pārvadājumu (preču, tostarp īpašo preču) pakalpojumus saskaņā ar sabiedrisko pakalpojumu režīmu vairākos kabotāžas maršrutos šādi:

3. tabula

To maršrutu tīkls, kuros Laziomar sniedz pakalpojumus saskaņā ar jauno pakalpojumu līgumu

Formija–Ponca (prāmis – jaukti pārvadājumi) – **T1 līnija**
Formija–Ventotene (prāmis – jaukti pārvadājumi) – **T2 līnija**
Terračīna–Ponca (prāmis – jaukti un kravas ([1]) pārvadājumi) – **T3 līnija**
Terračīna–Ventotene (prāmis – kravas pārvadājumi) – **T4 līnija**
Ancio–Ponca (kuģis ar zemūdens spārniem – pasažieru pārvadājumi) – **A1 līnija**
Formija–Ponca (kuģis ar zemūdens spārniem – pasažieru pārvadājumi) – **A2 līnija**
Formija–Ventotene (kuģis ar zemūdens spārniem – pasažieru pārvadājumi) – **A3 līnija**
([1]) Daži jūras braucieni šajā līnijā ir tikai kravu pārvadājumi (sk. 9. tabulu).

2.3.3.3. Ilgums

(73) Jaunais pakalpojumu līgums starp Lacio reģionu un *Laziomar* ir spēkā desmit gadus (2014.–2024. gads).

2.3.3.4. Sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākums

(74) *Laziomar* uzliktais sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākums cita starpā attiecas uz apkalpotajām ostām, jūras maršrutos, kuros tiek sniegti pakalpojumi, piešķirto kuģu veidu un pārvadājumu jaudu, pakalpojumu biežumu un maksimālajiem tarifiem.

2.3.3.5. Kompensācijas noteikumi un galīgā piešķiršana

(75) Pamatojoties uz konkursa procedūru par kompensāciju saskaņā ar jauno līgumu par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākuma izpildi jūras maršrutos, kas noteikti 43. apsvērumā, Lacio reģions noteica ikgadējo pamatatlīdzību 14 300 550 EUR apmērā, to koriģējot uz leju. Galu galā šī summa tika noteikta 12 752 074 EUR apmērā (kopā 127 520 740 EUR desmitgadu līguma darbības laikā).

(76) Saskaņā ar līguma 6. pantu Lacio reģions var koriģēt kompensāciju, to palielinot vai samazinot, lai ņemtu vērā izmaiņas, kas saistītas ar katru gadu faktiski veiktajiem jūras braucieniem. Kompensācijas līmenis netiek ietekmēts, ja katru gadu veikto jūras braucienu skaits ir par 3 % lielāks vai mazāks par līgumā noteikto skaitu vai atšķirības nesasniedz 3 %. Ja izmaiņas uz augšu vai leju pārsniedz 3 %, kompensāciju attiecīgi koriģē, reizinot papildus veikto vai neveikto jūras braucienu skaitu ar vienības cenu, kas norādīta piedāvājumā. 2017. gadā pakalpojumu līgums tika grozīts, lai koriģētu kompensācijas līmeni līdz 13 524 536 EUR.

(77) Šī kompensācijas summa ir noteikta, pamatojoties uz metodiku, kas paredzēta *CIPE* direktīvā (sk. 47.–57. apsvērumu). *CIPE* direktīvā noteiktie aizsardzības pasākumi ir atainoti jaunajā pakalpojumu līgumā.

(78) Pakalpojumu līgumā paredzēta kompensācija, kas nepārsniedz summu, kura ir nepieciešama, lai segtu neto izmaksas, kas radušās, pildot sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākumu (ekonomiskais un finansiālais līdzsvars). Ja rodas novirzes no šā līgumiskā līdzsvara, pakalpojumu līguma 25. pantā ir paredzēts līdzsvara atjaunošanas mehānisms, ar ko izvērtē visus parametrus, kas saistīti ar kompensācijas izmaksu. Tāpēc, ja būtisku izmaiņu ([29]) dēļ ekonomiskajos parametros, uz kuriem balstīta kompensācijas summa, tā izrādās nepietiekama, lai segtu visas ar pakalpojuma sniegšanu saistītās izmaksas, jaunais pakalpojumu līgums ļauj pārskatīt kompensācijas galvenos parametrus, proti: i) tarifu sistēmu; ii) piedāvāto sabiedrisko pakalpojumu apmēru; iii) gada maksimālās cenas līmeni un iv) kapitāla dotācijas ieguldījumiem.

(79) Saskaņā ar pakalpojumu līguma 4. pantu (4.–6. punkts) operatoram izmaksāto kompensāciju samazina par 80 %, ja pakalpojumi tiek pārtraukti darbinieku streiku dēļ, un par 30 % citu neparedzētu notikumu gadījumā, savukārt par pakalpojumu nesniegšanu citos apstākļos, kas nav streiki vai neparedzēti notikumi, jāmaksā soda nauda saskaņā ar pakalpojumu līguma 9. pantu.

(80) Saskaņā ar pakalpojumu līguma 22. pantu operatoram ir jāievieš tehniskās, ekonomiskās un vadības uzraudzības sistēma, saskaņā ar kuru peļņas un zaudējumu gada pārskatu par pakalpojumu, kas sniegts, pamatojoties uz pakalpojumu līgumu, nosūta reģionālajai iestādei pārbaudei.

(81) Saskaņā ar pakalpojumu līguma 4. panta 2. punktu ikgadējā kompensācija, kas jāizmaksā uzņēmumam *Laziomar*, tika lēsta 12 752 074 EUR apmērā. Tomēr saskaņā ar pakalpojumu līguma 4. panta 3. punktu faktisko cenu, kas samaksāta *Laziomar*, nosaka kā faktiski veiktās darbības rezultātu (t. i., cenu par jūdzi katrā maršrutā), ņemot vērā attiecīgos riskus (komerciālos un rūpnieciskos), kā noteikts līgumā (piemēram, kompensācijas samazinājums gadījumā, ja uzņēmums neveic kuģošanu, sankcijas par pakalpojumu atvienošanu utt.).

(82) 4. tabulā ir norādīta kompensācija, kas noteikta, pamatojoties uz konkursa procedūru par visu līguma darbības laiku, un kompensācija, kas faktiski izmaksāta *Laziomar* par laikposmu no 2014. līdz 2019. gadam pēc grozījumiem attiecībā uz kuģošanas darbību saskaņā ar pakalpojumu līguma 6. pantu.

4. tabula

Kompensācija, kas noteikta un izmaksāta Laziomar saskaņā ar jauno pakalpojumu līgumu 2014.–2019. gadā

Gads	Noteiktā kompensācija(EUR)	Izmaksātā kompensācija (EUR)
2014. g.	12 752 074	13 374 589
2015. g.	12 752 074	13 376 167
2016. g.	12 752 074	13 330 304
2017. g.	12 752 074	13 370 070
2018. g.	12 752 074	13 356 282
2019. g.	12 752 074	13 366 510

([29]) 25. panta 2. punktā ir noteikts: "Pozitīvu vai negatīvu novirzi ekonomiskajā un finansiālajā līdzsvarā var izraisīt:
a) vadības neefektivitāte;
b) *Laziomar* nepareizs paziņojums par faktiski sniegtajiem pakalpojumiem gada cenas noteikšanas vajadzībām;
c) īpaši nelabvēlīgi tirgus apstākļi, kurus *Laziomar* nevar ietekmēt, kā rezultātā pasliktinās darbības apstākļi un tādējādi palielinās pamatdarbības izmaksas vai samazinās ieņēmumi no tarifiem, attiecīgi pakalpojumu sniegšanas rezultāts samazinās par vairāk nekā 10 %;
d) finansiāli izdevumi;
e) grozījumi normatīvajos un administratīvajos aktos, ar ko paredz jaunus nosacījumus attiecībā uz līgumā paredzētā pakalpojuma sniegšanu;
f) jauni ieguldījumi, kas reģionam jāveic, izmantojot 19. pantā paredzētos publiskos līdzekļus;
g) izmaiņas 3. pantā minētajā tarifu sistēmā;
h) īpaši labvēlīgi tirgus apstākļi, kas izraisa pakalpojumu sniegšanas rezultāta pieaugumu par vairāk nekā 10 %;
i) personāla vienības izmaksu pieaugums pienākuma dēļ saskaņā ar *CCNL* [valsts kolektīvu darba līgumu] un uzņēmumu papildu sarunām;
j) *Laziomar* īstenotā tirdzniecības politika līdz šā līguma G pielikumā noteiktajam maksimālajam līmenim" (Komisijas neoficiāls tulkojums).

2.3.4. *Pietauvošanās prioritāte*

(83) 2009. gada likuma 19.*ter* panta 21. punktā bija noteikts, ka, lai garantētu teritoriālo nepārtrauktību ar salām un ņemot vērā to sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākumu, bijušās *Tirrenia* grupas uzņēmumiem, tostarp *Laziomar*, jāpatur jau piešķirtā pietauvošanās un prioritāte jaunu laika nišu piešķiršanā atbilstoši procedūrām, ko noteikušas jūras iestādes, kuras izveidotas ar Itālijas Jūras kodeksa 1994. gada 28. janvāra Likumu Nr. 84.

2.3.5. *Pasākumi, kas noteikti 2010. gada likumā*

(84) 2010. gada likumā bija noteikta iespēja bijušās *Tirrenia* grupas uzņēmumiem īslaicīgi izmantot finanšu līdzekļus, kas jau atvēlēti ([30]) flotes atjaunošanai un modernizēšanai, lai izpildītu steidzamās likvidācijas vajadzības. Tomēr bijušās *Tirrenia* grupas uzņēmumiem, kas izmantoja šo iespēju, bija jāpapildina šie speciālie līdzekļi, lai tie joprojām varētu veikt kuģu nepieciešamo modernizāciju. Šāda modernizācija bija nepieciešama, lai izpildītu jaunus starptautiskus drošības standartus, ievērojot 1996. gada Stokholmas vienošanos ([31]).

(85) Proti, lai samaksātu par visas *Tirrenia* grupas modernizāciju, no diviem mehānismiem ([32]) tika atlikti 23 750 000 EUR. Tomēr *Laziomar* neizmantoja šos mehānismus (sk. 132. apsvērumu).

(86) Turklāt 2010. gada likuma 1. pants arī noteica, ka:

a) sākotnējie līgumi tiek pagarināti, paredzot pagarinājumu no 2010. gada 1. oktobra līdz *Tirrenia* un *Siremar* privatizācijas procesu pabeigšanai (sk. arī 31. apsvērumu);

b) 19.*ter* pants Dekrētlikumā Nr. 135/2009, kas ar grozījumiem pārveidots par 2009. gada likumu, tiek grozīts, tajā iekļaujot 24.*bis* punktu. Saskaņā ar minēto punktu visiem oficiālajiem aktiem un darbībām, ko veic, īstenojot 2009. gada likuma 1.–15. punkta noteikumus, piemēro fiskālu atbrīvojumu. Minētie punkti attiecas uz jūras kabotāžas nozares liberalizāciju, privatizējot *Tirrenia* grupu, ieskaitot sagatavošanas posmu, t. i., reģionālo uzņēmumu nodošanu attiecīgajiem reģioniem;

c) lai nodrošinātu sabiedrisko pakalpojumu nepārtrauktību un veicinātu bijušās *Tirrenia* grupas uzņēmumu privatizācijas procesu, attiecīgie reģioni var izmantot *Fondo Aree Sottoutilizzate* (turpmāk – "*FAS*") ([33]) līdzekļus atbilstoši 2009. gada 6. marta *CIPE* direktīvai Nr. 1/2009 ([34]).

2.4. **Pārkāpuma procedūra Nr. 2007/4609**

(87) Pēc iepriekšējas informācijas apmaiņas starp Komisijas dienestiem un Itālijas iestādēm Komisijas ģenerāldirektors, kurš atbild par enerģētiku un transportu, 2008. gada 19. decembrī nosūtīja Itālijai informācijas pieprasījumu. Minētais pieprasījums cita starpā attiecās uz pārskatu par toreizējiem sabiedrisko pakalpojumu maršrutiem un sabiedrisko pakalpojumu jomu, ko Itālija bija paredzējusi saskaņā ar ierosinātajiem jaunajiem līgumiem. Itālijai arī tika prasīts iesniegt sīkāku informāciju par privatizācijas plāniem attiecībā uz *Tirrenia* grupu.

(88) Itālija 2009. gada 28. aprīļa vēstulē sniedza sīki izklāstītu atbildi uz Komisijas 2008. gada 19. decembra pieprasījumu. Minētajā vēstulē Itālija cita starpā norādīja, ka:

1) sākotnējo līgumu pagarināšana līdz 2009. gada 31. decembrim bija nepieciešama, lai panāktu jūras kabotāžas nozares liberalizāciju Itālijā, privatizējot *Tirrenia* grupu,

([30]) Kā noteikts 19. panta 13.*bis* punktā Dekrētlikumā Nr. 78/2009, kas pārveidots par Likumu Nr. 102/2009 (turpmāk – "Likums Nr. 102/2009"), un 2009. gada likuma 19.*ter* panta 19. punktā.

([31]) Šie drošības standarti vēlāk tika sīki izklāstīti Padomes 1998. gada 17. marta Direktīvā 98/18/EK, kas transponēta ar 2000. gada 4. februāra Likumdošanas dekrētu Nr. 45, un Eiropas Parlamenta un Padomes 2003. gada 14. aprīļa Direktīvā 2003/24/EK, kas transponēta ar 2005. gada 8. marta Likumdošanas dekrētu Nr. 52, un Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2003/25/EK, kas transponēta ar 2005. gada 14. marta Likumdošanas dekrētu Nr. 65.

([32]) Visi līdzekļi (t. i., 7 000 000 EUR), kas paredzēti 2009. gada likuma 19.*ter* panta 19. punktā, un 16 750 000 EUR no līdzekļiem, kas paredzēti Likumā Nr. 102/2009.

([33]) Nepietiekami izmantoto apgabalu fonds (*Fondo Aree Sottoutilizzate*) ir valsts fonds, kas atbalsta Itālijas reģionālās politikas īstenošanu. Tā līdzekļi tiek galvenokārt paredzēti reģioniem, ko norādījušas Itālijas iestādes.

([34]) *Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana*, Nr. 137, 2009. gada 16. jūnijs.

2) kompensācija par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu, kas piešķirta *Tirrenia* grupai, bija nepieciešama, lai nodrošinātu teritoriālo nepārtrauktību ar salām, nodrošinot jūras savienojumus, ko nevarēja apmierinoši nodrošināt privātie operatori tirgū,

3) 2009. gada 10. martā tika pabeigts pamatīgs maršrutu racionalizācijas process. Šajā procesā tika ņemti vērā attiecīgie sociālie, nodarbinātības un ekonomiskie aspekti, kā arī vajadzība nodrošināt būtiskus savienojumus teritoriālajai nepārtrauktībai, un tā ietvaros notika apspriedes ar attiecīgajiem sešiem reģioniem. Racionalizācijas rezultātā sabiedrisko pakalpojumu neto izmaksas tika samazinātas par aptuveni 66 miljoniem EUR un tika atlaisti aptuveni 600 apkalpes locekļi visā *Tirrenia* grupā. Itālija arī atgādināja, ka 2009. gada racionalizācija papildināja agrākos centienus (kas īstenoti 2004., 2006. un 2008. gadā), lai samazinātu *Tirrenia* grupas sniegtos pakalpojumus,

4) racionalizācijas mērķi bija i) uzturēt savienojumus, kas nepieciešami teritoriālās nepārtrauktības nodrošināšanai ar un starp salām un kontinentālo daļu, un tiesības uz veselības aizsardzību, mācībām un mobilitāti, ii) racionalizēt savienojumus, kuros privātie operatori nodrošināja tādus pašus savienojumus tajā pašā laikposmā, ar līdzīgām kvalitātes un nepārtrauktības garantijām, un iii) racionalizēt vasaras un ātrgaitas savienojumus, kuros pārvadā tikai cilvēkus,

5) minētajā vēstulē Itālija sniedza pārskatu par maršrutiem, kuros *Tirrenia* grupas uzņēmumi sniedza pakalpojumus 2008. gadā, un samazināto maršrutu skaitu, kuros *Tirrenia* grupas uzņēmumi sniegs pakalpojumus 2009. gadā. Kā norādīja Itālija, pēdējie minētie maršruti veido pamatu jaunajiem līgumiem, kas jānoslēdz ar jaunajiem *Tirrenia* grupas uzņēmumu īpašniekiem.

(89) Komisijas ģenerāldirektors, kurš atbild par enerģētiku un transportu, 2009. gada 21. decembrī nosūtīja Itālijas iestādēm vēstuli, kurā cita starpā norādīja, ka, ņemot vērā jūras kabotāžas nozares kraso pārveidošanu Itālijā un būtisko sociālo ietekmi, kāda būtu bijusi privatizācijai, ja konkursa procedūra tiktu rīkota uz vienkārša sabiedrisko pakalpojumu līguma pamata, konkursa rīkošana par kuģošanas sabiedrībām, kam ir šādi līgumi, ir pieņemama – principā un izņēmuma kārtā –, lai nodrošinātu atbilstību Padomes Regulā (EEK) Nr. 3577/92 ([35]) (turpmāk – "Jūras kabotāžas regula") noteiktajam Kopienas [Savienības] kuģu īpašnieku nediskriminācijas kritērijam. Komisija norāda, ka Jūras kabotāžas regulā dalībvalstīm nav noteikts pienākums privatizēt savas jūras transporta sabiedrības, bet tikai paredzēts pienākums liberalizēt šo konkrēto tirgu.

(90) Komisija 2010. gada 29. janvārī ([36]) nosūtīja oficiāla paziņojuma vēstuli par nepareizu Jūras kabotāžas regulas īstenošanu. Minētajā vēstulē Komisija atgādināja, ka regula nosaka, ka tad, ja dalībvalsts noslēdz sabiedrisko pakalpojumu līgumus vai uzliek pienākumu sniegt sabiedriskos pakalpojumus, to dara, nediskriminējot nevienu Kopienas [Savienības] kuģu īpašnieku. Minētās regulas 4. panta 3. punktā ir noteikts, ka sabiedrisko pakalpojumu līgumi var palikt spēkā līdz attiecīgā līguma termiņa beigām. Tomēr Komisija ievēroja, ka *Tirrenia* grupas uzņēmumi turpināja sniegt jūras transporta pakalpojumus pēc attiecīgo sabiedrisko pakalpojumu līgumu (sākotnējo līgumu) termiņa beigām. Proti, minēto līgumu termiņam bija jābeidzas 2008. gada beigās, bet Itālija tās atkārtoti pagarināja. Tāpēc Komisija aicināja Itāliju iesniegt savus apsvērumus.

(91) Komisijas ģenerāldirektors, kurš atbild par enerģētiku un transportu, atbildēja uz Itālijas 2010. gada 22. janvāra vēstuli arī 2010. gada 29. janvārī. Ģenerāldirektors uzsvēra, ka viņa atbilde attiecas tikai uz atbilstību Jūras kabotāžas regulai, nevis uz valsts atbalsta jautājumiem. Šajā saistībā ģenerāldirektors norādīja, ka pamatojumi, kas sniegti attiecībā uz atsevišķiem maršrutiem, ir pietiekami, lai kliedētu iepriekš paustās bažas. Ģenerāldirektors atgādināja, ka sabiedrisko pakalpojumu līgumi var attiekties tikai uz maršrutiem, attiecībā uz kuriem pastāv tirgus nepilnība.

(92) Itālija 2010. gada 29. martā atbildēja uz Komisijas 2010. gada 29. janvāra oficiālā paziņojuma vēstuli.

(93) Itālija 2010. gada 10. septembrī *ad hoc* sanāksmē informēja Komisiju par to, ka ir aizkavējusies arī konkursa procedūra attiecībā uz līgumu, kas cita starpā ietvēra Poncas salu arhipelāga maršrutus, kuros tajā laikā pakalpojumus sniedza *Caremar*. Vēlāk ar 2010. gada 1. oktobra Likumu Nr. 163 sākotnējie līgumi tika vēlreiz pagarināti līdz *Tirrenia* un *Siremar* privatizācijas procesu pabeigšanai (sk. arī 31. apsvērumu).

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

([36]) Oficiālā paziņojuma vēstule tika pieņemta 2010. gada 28. janvārī, taču Itālijai par to paziņoja tikai nākamajā dienā.

(94) Ņemot vērā šīs norises, Komisija 2010. gada 24. novembrī nosūtīja papildu oficiāla paziņojuma vēstuli. Minētajā vēstulē Komisija norādīja, ka:

a) sākotnējais līgums, cita starpā ar *Caremar*, tika pagarināts automātiski un bez konkursa procedūras,

b) attiecīgos sabiedrisko pakalpojumu līgumus turpina piemērot, tomēr nav pabeigta konkursa procedūra, cita starpā attiecībā uz *Caremar*,

c) tā patur tiesības nepieciešamības gadījumā izdot argumentētu atzinumu (ņemot vērā piezīmes, ko Itālija varētu iesniegt).

(95) Komisija 2012. gada 21. jūnijā pieņēma argumentētu atzinumu par bijušās *Tirrenia* grupas trīs uzņēmumu (*Caremar*, *Laziomar* un *Saremar*) privatizācijas kavēšanu. Tā kā pārējo trīs uzņēmumu (*Tirrenia*, *Toremar* un *Siremar*) konkursa procedūras bija pabeigtas 2011. gadā ([37]), argumentētais atzinums neattiecās uz šiem uzņēmumiem. Komisija norādīja, ka Itālija nebija rīkojusi konkursa procedūras sabiedrisko pakalpojumu līgumu slēgšanas tiesību piešķiršanai attiecībā uz jūras kabotāžu, ko nodrošināja cita starpā *Laziomar*, vairāk nekā trīs gadus pēc attiecīgo sākotnējo līgumu parastā termiņa beigām. Minētie līgumi tika pagarināti automātiski un uz nenoteiktu laiku, tādējādi liedzot citiem Savienības kuģu īpašniekiem konkurēt par šo līgumu slēgšanas tiesību piešķiršanu.

(96) Itālija 2012. gada 8. augustā atbildēja uz argumentēto atzinumu, norādot, ka paziņojumi par konkursa procedūrām to uzņēmumu nodošanai, kuriem ir jauni sabiedrisko pakalpojumu līgumi, tika vai tiks publicēti *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*. Proti, paziņojums par *Laziomar* tika nosūtīts publicēšanai 2012. gada 1. augustā.

(97) *CLN* 2014. gada 14. janvārī kļuva par *Laziomar* jauno īpašnieku un parakstīja desmitgadu sabiedrisko pakalpojumu līgumu par savienojumiem ar Poncas salu arhipelāgu.

(98) Itālija 2016. gada 15. jūlija vēstulē informēja Komisiju, ka ir pabeigta visu bijušās *Tirrenia* grupas uzņēmumu privatizācija. Komisija 2016. gada 8. decembrī nolēma izbeigt pārkāpuma procedūru.

3. PROCEDŪRAS SĀKŠANAS UN PAPLAŠINĀŠANAS PAMATOJUMS

3.1. Sākotnējā starp *Laziomar* un Itāliju noslēgtā līguma pagarināšana ([38])

3.1.1. *Altmark kritēriju ievērošana un atbalsta esība*

(99) Komisija 2011. gada lēmumā pauda sākotnējo viedokli, ka ar visiem bijušās *Tirrenia* grupas uzņēmumiem noslēgtajos sākotnējos līgumos iekļautā sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākuma definīcija nav pietiekami skaidra, tāpēc Komisija nevar izdarīt galīgu secinājumu par to, vai definīcijā ir acīmredzama kļūda. Konkrēti, Komisijai attiecīgajā posmā nebija pilnīga priekšstata par faktisko pienākumu, kas noteikts attiecībā uz pakalpojumu sniegšanu cita starpā Poncas salu arhipelāgā, salīdzinājumā ar pakalpojumiem, ko dažos no šiem maršrutiem piedāvāja konkurenti.

(100) Komisija pauda sākotnējo viedokli, ka *Altmark* sprieduma ([39]) otrais kritērijs ir izpildīts, jo parametri, uz kuru pamata tika aprēķināta kompensācija, bija noteikti iepriekš un atbilda pārredzamības prasībām. Komisija jo īpaši atzīmēja, ka minētie parametri ir aprakstīti sākotnējos līgumos (par kompensāciju attiecībā uz 2009. gadu) un *CIPE* direktīvā (par kompensāciju no 2010. gada).

([37]) Lai gan oficiāli *Tirrenia*, *Toremar* un *Siremar* īpašumtiesības tika nodotas tikai 2012. gadā.

([38]) 2011. gada lēmumā ir ietverts pamatojums procedūras sākšanai cita starpā attiecībā uz atbalstu, kas izmaksāts sešiem bijušās *Tirrenia* grupas uzņēmumiem, pamatojoties uz sākotnējiem līgumiem. Laikā, kad tika pieņemts 2011. gada lēmums (2011. gada 5. oktobris), *Caremar* tikko bija nodevis *Laziomar* jūras transporta pakalpojumus Poncas salu arhipelāga maršrutos (2011. gada 1. jūnijs). Lai gan 2011. gada lēmumā nav skaidras atsauces uz *Laziomar*, Komisijas sākotnējais novērtējums par sākotnējo līgumu, kas attiecas uz minētajiem maršrutiem, attiecas arī uz *Laziomar* kā uz šo maršrutu jauno operatoru.

([39]) Sk. 2003. gada 24. jūlija spriedumu lietā C-280/00, *Altmark Trans*, ECLI:EU:C:2003:415.

(101) Tomēr Komisija uzskatīja, ka trešais *Altmark* sprieduma kritērijs nav izpildīts un ka operatoriem var būt piešķirtas pārāk lielas kompensācijas par sabiedrisko pakalpojumu uzdevumu veikšanu. Komisija jo īpaši pauda šaubas par to, vai kompensācija, ko no 2009. gada izmaksāja bijušās *Tirrenia* grupas uzņēmumiem, ir samērīga, ņemot vērā to, ka nebija skaidri definēts šiem uzņēmumiem uzliktais pienākums. Komisija arī pauda šaubas par to, vai 6,5 % riska prēmija, kas piemērojama no 2010. gada, ataino atbilstošu riska līmeni, jo *prima facie* operatori neuzņēmās riskus, ko parasti uzņemas, sniedzot šādus pakalpojumus.

(102) Komisija arī pauda sākotnējo viedokli, ka ceturtais *Altmark* kritērijs nav izpildīts, ciktāl par sākotnējo līgumu pagarināšanu netika rīkots konkurss. Turklāt Komisija norādīja, ka tā nav saņēmusi pierādījumus, kas pamatotu argumentu, ka operatori faktiski sniedza attiecīgos pakalpojumus par sabiedrībai viszemāko cenu.

(103) Tāpēc Komisija 2011. gada lēmumā izdarīja sākotnējo secinājumu, ka kompensācija par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu, kas izmaksāta operatoriem sākotnējo līgumu pagarinājuma periodā, ir valsts atbalsts LESD 107. panta 1. punkta nozīmē. Komisija arī uzskatīja, ka minētais atbalsts būtu uzskatāms par jaunu atbalstu.

3.1.2. *Saderība*

(104) Komisija 2011. gada lēmumā sākotnēji uzskatīja, ka uz kompensāciju par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu 2009.–2011. gadā neattiecas ne 2005. gada VTNP lēmums ([40]), ne 2005. gada VTNP nostādnes ([41]). Tāpēc Komisija šo pasākumu novērtēja tieši saskaņā ar LESD 106. panta 2. punktu un konstatēja, ka tai ir šaubas par to, vai ir izpildīti piemērojamie saderības nosacījumi.

(105) Komisija 2012. gada lēmumā atzīmēja, ka 2012. gada 31. janvārī stājās spēkā jauns 2011. gada VTNP lēmums ([42]) un 2011. gada VTNP nostādnes ([43]). Tomēr Komisija sākotnēji uzskatīja, ka kompensāciju par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu sākotnējo līgumu pagarinājuma periodā nevar uzskatīt par saderīgu ar iekšējo tirgu un par tādu, uz kuru neattiecas paziņošanas prasība saskaņā ar 2011. gada VTNP lēmumu.

(106) 2010. gada likumā bija paredzēta sākotnējo līgumu pagarināšana no 2010. gada 30. septembra līdz privatizācijas procesa beigām. Attiecīgi kompensāciju, ko *Laziomar* saņēma no 2011. gada 1. jūnija līdz privatizācijai, varēja novērtēt, pamatojoties uz 2011. gada VTNP nostādnēm.

3.2. ***Laziomar* privatizācija**

(107) Komisija 2012. gada lēmumā pauda šaubas par konkursa procedūru *Laziomar* pārdošanai, norādot, ka tā nav bijusi pietiekami pārredzama un bez nosacījumiem, lai nodrošinātu, ka pārdošana notiek par tirgus cenu.

(108) Komisija uzskatīja, ka daži privatizācijas procesā piemērotie nosacījumi varētu būt ierobežojuši pretendentu skaitu un/vai ietekmējuši pārdošanas cenu. Komisija atkārtoja savu iedibināto praksi attiecībā uz valstij piederošu uzņēmumu aktīvu pārdošanu, ko veic valsts (vai šajā gadījumā, kas ir piedēvējama valstij): neekonomiski apsvērumi, kādus privāts pārdevējs neizmantotu, piemēram, bažas par sabiedrisko kārtību, nodarbinātības prasības vai reģionālā attīstība, liecina par valsts atbalsta esību, ja tie uzliek potenciālajam pircējam apgrūtinošus pienākumus un tādējādi var samazināt pārdošanas cenu.

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

([41]) Kopienas nostādnes valsts atbalstam attiecībā uz kompensāciju par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu (OV C 297, 29.11.2005., 4. lpp.).

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

([43]) Komisijas paziņojums "Eiropas Savienības nostādnes par valsts atbalstu, ko piešķir kā kompensāciju par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu".

(109) Komisija arī uzskatīja, ka tā dēvētās *finanšu prasības*, kas noteiktas *Laziomar* konkursā, faktiski traucēja konkursu, ierobežojot potenciālo pretendentu loku līdz esošajām jūrniecības sabiedrībām, ņemot vērā to, ka šajā gadījumā pats uzņēmums, kuram bija piešķirts sabiedrisko pakalpojumu līgums, tika pārdots ([44]).

(110) Komisija arī uzskatīja, ka *tehniskie piedāvājumi* tika novērtēti kā daudz svarīgāki nekā ekonomiskie piedāvājumi (sk. 62. apsvērumu), savukārt akciju cenu noteica valsts iestādes.

(111) Iepriekš minēto iemeslu dēļ Komisija sākotnēji secināja, ka *Laziomar* privatizācijas procedūra nav bijusi pietiekami pārredzama un bez nosacījumiem, lai pati par sevi nodrošinātu, ka pārdošana notiek par tirgus cenu un tiek iegūta augstākā akciju cena. Tāpēc Komisija attiecīgajā posmā nevarēja izslēgt, ka pircējam tika piešķirta ekonomiska priekšrocība.

(112) Pamatojoties uz informāciju, kas bija pieejama, pieņemot 2012. gada lēmumu, Komisija arī uzskatīja, ka jebkurš atbalsts, kas varētu būt radies privatizācijas procesā, būtu nesaderīgs.

3.3. **Jaunais pakalpojumu līgums starp Lacio reģionu un *Laziomar***

3.3.1. *Altmark kritēriju ievērošana, atbalsta esība un saderība*

(113) 2012. gada lēmumā Komisija pauda sākotnējo viedokli, ka uzņēmumam *Laziomar* izmaksātā kompensācija neatbilst *Altmark* spriedumā noteiktajiem kritērijiem un tādējādi ir atbalsts LESD 107. panta 1. punkta nozīmē. Komisija nonāca pie šā secinājuma, ņemot vērā, ka: i) konkurenti, kuri šķietami piedāvāja līdzīgus pakalpojumus, darbojās vismaz atsevišķos maršrutos, kuros *Laziomar* sniedza pakalpojumus, un nebija pieejama pietiekama informācija, kas ļautu Komisijai secināt, vai VTNP ataino reālo vajadzību pēc sabiedriskajiem pakalpojumiem, ko nevarēja apmierināt tikai tirgus spēki vien; ii) aprēķinot kompensāciju saskaņā ar *CIPE* direktīvu, operatoram tika piešķirta pārmērīga kompensācija par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu to pašu iemeslu dēļ, kas norādīti 2011. gada lēmumā; un iii) šķietami netika ievērots ceturtais *Altmark* sprieduma kritērijs, ņemot vērā to, ka konkurss par sabiedriskajiem pakalpojumiem tika izsludināts ar nosacījumu, ka uzvarētājs iegādāsies visu *Laziomar* uzņēmumu. Komisija uzskatīja, ka, ja konkurss par sabiedrisko pakalpojumu līgumu būtu izsludināts bez iepirkuma prasības, tas būtu varējis radīt zemāku cenu sabiedrībai.

3.3.2. *Saderība*

(114) Attiecībā uz *Laziomar* kompensācijas saderību Komisija norādīja, ka, pamatojoties uz Itālijas iestāžu sniegto informāciju, šķita, ka 2011. gada VTNP lēmums nav piemērojams. Katrā ziņā Komisija nevarēja izdarīt secinājumus par 2011. gada VTNP lēmuma piemērošanu, jo attiecīgajā posmā parakstītais līgums nebija iesniegts. Komisija nesaņēma nekādu informāciju (piemēram, par divos gados pirms minētā pilnvarojuma pārvadāto pasažieru skaitu), lai pārbaudītu atlikušos 2011. gada VTNP lēmumā minētos saderības nosacījumus. Pēc tam Komisija novērtēja atbalstu, pamatojoties uz 2011. gada VTNP nostādnēm, bet konstatēja, ka tai ir šaubas par to, vai ir izpildīti minēto nostādņu saderības nosacījumi, un aicināja Itāliju pierādīt, ka tas tā ir.

3.4. **Pietauvošanās prioritāte**

(115) 2011. gada lēmumā Komisija pauda sākotnējo viedokli, ka, ciktāl pietauvošanās prioritāte netiek atlīdzināta, pasākums ir normatīva priekšrocība, kas nav saistīta ar valsts līdzekļu nodošanu un tāpēc nav kvalificējama kā valsts atbalsts. Alternatīvi, ja pietauvošanās prioritāte tiktu atlīdzināta, Komisija uzskatīja, ka, ciktāl *Laziomar* sniedz patiesus VTNP un šī prioritāte tiek piešķirta vienīgi attiecībā uz maršrutiem, uz kuriem attiecas VTNP, tā neradītu papildu ekonomisku priekšrocību, jo būtu raksturīga VTNP sniegšanai. Tomēr Komisija aicināja Itāliju un trešās personas sniegt papildu informāciju par šo pasākumu.

([44]) Uzaicinājumā iesniegt piedāvājumu bija paredzēts, ka potenciālo pretendentu kopējais apgrozījums jūras transporta nozarē iepriekšējos trīs gados nevar būt mazāks par 60 miljoniem EUR.

(116) Tā kā tā bija paudusi šaubas par VTNP uzdevuma leģitimitāti, Komisija nevarēja izdarīt secinājumu par pasākuma saderību, ja tas būtu uzskatāms par atbalstu.

3.5. **Pasākumi, kas noteikti 2010. gada likumā**

(117) Komisija 2011. gada lēmumā pauda sākotnējo viedokli, ka visi 2010. gada likumā noteiktie pasākumi bija valsts atbalsts bijušās *Tirrenia* grupas uzņēmumiem, tostarp *Laziomar*. Šie pasākumi bija: 1) kuģu modernizācijai paredzēto līdzekļu iespējamā izmantošana likviditātes nolūkos; 2) fiskālie atbrīvojumi, kas saistīti ar privatizācijas procesu; 3) *FAS* līdzekļu iespējamā izmantošana. Komisija aicināja Itāliju precizēt, vai un kādā veidā katrs no šiem pasākumiem bija nepieciešams, lai sniegtu sabiedriskos pakalpojumus.

(118) Komisija arī pauda sākotnējo viedokli, ka minētie pasākumi, iespējams, bija darbības atbalsts, kas samazināja izmaksas, kuras *Laziomar* un pārējiem bijušās *Tirrenia* grupas uzņēmumiem citādi būtu jāsedz pašiem, un tādējādi šie pasākumi būtu uzskatāmi par nesaderīgiem ar iekšējo tirgu.

4. **ITĀLIJAS PIEZĪMES**

4.1. **Par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākumu un konkurences vidi**

(119) Itālija iesniedza to *Caremar* un pēc tam *Laziomar* izmantoto maršrutu sarakstu, uz kuriem attiecas sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākums, ieskaitot informāciju par sezonālo biežumu un grafikiem, konkurences vidi un iemesliem, kuru dēļ tika piemērots sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākums (šim sarakstam pievienojot atbilstīgo juridisko dokumentāciju).

(120) Attiecībā uz patiesu VTNP esību Itālija norādīja, ka iepriekš minētais sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākums tika noteikts, lai saglabātu teritoriālo nepārtrauktību un savienotu kontinentālo daļu ar salām, kā arī nodrošinātu preču piegādi, ieskaitot īpašo preču piegādi, kas nepieciešamas salu sabiedrisko un sociālo pakalpojumu pienācīgai sniegšanai. Šis pakalpojums sniedz ieguldījumu salu ekonomiskajā attīstībā, garantē salu iedzīvotājiem būtiskās mobilitātes vajadzības visa gada garumā un nodrošina, ka tiek ievērotas ar konstitūciju garantētās tiesības uz teritoriālo nepārtrauktību. ([45])

(121) Attiecībā uz konkurences vidi Itālija iesniedza informāciju, kas liecina, ka *Laziomar* ir vienīgais operators, kas kuģo pa līnijām visa gada garumā, bet dažos maršrutos konkurence pastāv tikai aktīvajā sezonā. Tomēr Itālija uzskata, ka *Laziomar* piedāvāto pakalpojumu nevar aizstāt un tikai tirgus spēki vien nevarētu garantēt teritoriālo nepārtrauktību.

4.2. **Par *Laziomar* privatizāciju**

4.2.1. *Par Laziomar pārdošanas cenu*

(122) Kā norādīja Itālija, *Laziomar* privatizācija ietvēra visa uzņēmuma akciju kapitāla nodošanu, izmantojot Lacio reģiona izsludinātu publiskā iepirkuma procedūru. Turklāt šī procedūra ietvēra vienlaicīgu jūras sabiedrisko pakalpojumu uzticēšanu Poncas salu arhipelāgā uz desmit gadiem, lai saglabātu teritoriālo nepārtrauktību.

(123) Lacio reģions pasūtīja neatkarīga eksperta veiktu izvērtējumu (sk. 66. un 67. apsvērumu), lai novērtētu *Laziomar* pārdošanas juridiskos un ekonomiskos aspektus. Kā norādīja Itālija, šajā izvērtējumā ir skaidri un kodolīgi izklāstītas procedūras, atbilstīgi kurām tika noteikta *Laziomar* akciju kapitāla tirgus vērtība.

([45]) Kā norādīja Itālija, teritoriālās nepārtrauktības nepieciešamība ir īpaši svarīga Poncas salai, kura atrodas aptuveni 27 jūras jūdzes no Terračīnas un 36 jūras jūdzes no Ancio un kurā ir mazāk nekā 3 400 iedzīvotāju. Tā uzskata, ka līdzīgi apsvērumi būtu jāattiecina arī uz Ventotenes salu, kurā ir mazāk nekā 800 iedzīvotāju.

4.2.2. *Par procedūras pārredzamo un nediskriminējošo raksturu*

(124) Itālija uzsver, ka procedūras tika veiktas saskaņā ar pārredzamības un nediskriminācijas juridiskajiem principiem. Tā aizstāvēja uzskatu, ka visām septiņām personām, kurām tika atļauts piedalīties nākamajā konkursa procedūras posmā, tika sniegta atbilstoša informācija, kas nepieciešama piedāvājuma iesniegšanai, tostarp "konkursa noteikumi" un pielikumi, "pakalpojumu līgums" un pielikumi, kā arī "līgums par akciju nodošanu" un pielikumi.

(125) Itālija arī apgalvo, ka Lacio reģions uzaicinājumā uz konkursu neiekļāva finansiālās atbilstības prasības, kas būtu ļāvušas piedalīties tikai kuģošanas sabiedrībām (sk. 109. apsvērumu). Lai veicinātu pēc iespējas plašāku dalību procedūrā, uzaicinājums uz konkursu arī nepārprotami ļāva pretendentiem piedalīties kopā, izmantojot pretendentu, konsorciju vai EEIG pagaidu grupas.

(126) Attiecībā uz Komisijas šaubām par to, ka tehniskajiem piedāvājumiem bija daudz lielāka nozīme nekā ekonomiskajiem piedāvājumiem (t. i., attiecīgi 70 un 30 punkti), Itālija atsaucas uz Valsts padomes 2017. gada 30. marta Spriedumu Nr. 782/2017 ([46]), kurā tika norādīts, ka līgumslēdzējai pusei, piemērojot šo kritēriju, būtu "*jāuzsver piedāvājuma kvalitatīvie elementi un jāizvēlas kritēriji, kas ļaus faktiski salīdzināt konkurējošos tehniskos profilus. Šajā nolūkā būtu jānosaka maksimālais punktu skaits, kas paredzēts ekonomiskajam piedāvājumam, lai nodrošinātu, ka šis elements negūst virsroku pār pārējiem*".

(127) Tādējādi, kā norāda Itālija, atšķirīgais nozīmīgums ļāva konsekventi novērtēt piedāvājuma kvalitatīvos elementus un atturēt no pārmērīgas cenu samazināšanas, ko būtu bijis grūti saglabāt, neupurējot sabiedrisko pakalpojumu kvalitāti. Turklāt tas arī ļāva Lacio reģionam panākt būtiskus izmaksu ietaupījumus, ņemot vērā to, ka par uzvarētāju atzītajam pretendentam tika piešķirtas līguma slēgšanas tiesības, pamatojoties uz ko tas sniegtu sabiedriskos pakalpojumus par kompensāciju, kuras apmērs bija noteikts par 10,8 % zemāks nekā pamatcena (sk. 75. apsvērumu).

4.3. **Par sākotnējā līguma un jaunā sabiedrisko pakalpojumu līguma pagarinājuma atbilstību *Altmark* kritērijiem**

(128) Itālija apgalvo, ka visi četri *Altmark* kritēriji ir izpildīti gan 2011.–2013. gadā, gan 2014.–2024. gadā šādu iemeslu dēļ:

— Komisija 2012. gada lēmumā neapstrīdēja pirmo un otro *Altmark* kritēriju;

— attiecībā uz trešo *Altmark* kritēriju un šaubām, ko Komisija pauda 2011. gada lēmumā par to, ka *CIPE* direktīvā noteiktā 6,5 % riska prēmija, šķiet, neataino atbilstošu riska pakāpi (206.–207. apsvērums), Itālija atsaucas uz Komisijas 2017. gada 13. jūnija lēmumu par ātru pasažieru jūras satiksmi Itālijā starp Mesīnu un Redžo di Kalabriju, kurā netika apstrīdēta aprēķina metode, izmantojot noteiktos 8 % kā paredzamo atlīdzības likmi ([47]). Jo īpaši pēdējā minētajā gadījumā Komisija piekrita, ka 8 % likmi veido *CIPE* direktīvā paredzētā 6,5 % riska prēmija, ņemot vērā to, ka līgums nebija saistīts ar ekskluzīvu tiesību piešķiršanu, kā arī papildu 1,5 % palielinājums, ņemot vērā līguma īso termiņu. Turklāt Itālija, atsaucoties uz jauno sabiedrisko pakalpojumu līgumu, apgalvo, ka pasākumus ekonomiskā un finansiālā līdzsvara atjaunošanai varētu izmantot tikai tad, ja neto ieņēmumi mainītos par vairāk nekā 3 %, savukārt samazinājumu zem 3 % atlīdzinātu *Laziomar*. Tādējādi netiek pieļauta iespējama pārmērīga kompensācija; un

— Itālija uzskata, ka arī ceturtais *Altmark* kritērijs ir izpildīts, ņemot vērā to, ka sabiedrisko pakalpojumu līguma slēgšanas tiesības tika piešķirtas pārredzamā konkursa procedūrā, kas ļāva izvēlēties pretendentu, kurš spēj sniegt pakalpojumus par viszemākajām iespējamajām izmaksām. Turklāt attiecībā uz jaunā pakalpojumu līguma apvienošanu ar *Laziomar* privatizāciju Itālija apgalvo, ka *Laziomar* pārdošanas konkursa summa ir tikai aptuveni 1,4 % no kopējās summas, kas noteikta par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu (t. i., no kopējās kompensācijas 127 520 740 EUR apmērā desmitgadu līguma darbības laikā). Tādējādi nešķiet, ka tas būtiski ietekmē pretendenta atlases rezultātu attiecībā uz pakalpojuma izmaksām.

([46]) Šis spriedums tika pieņemts pēc Infrastruktūras un satiksmes ministrijas pieprasījuma attiecībā uz likumdošanas dekrēta projektu "2016. gada 18. aprīļa Likumdošanas dekrēta Nr. 50 papildinošie un korektīvie noteikumi" (t. i., Publisko līgumu kodeksa korektīvais dekrēts).

([47]) SA.42710 VTNP – ātrs pasažieru jūras savienojums starp Mesīnu un Redžo di Kalabriju.

4.4. **Par pietauvošanās prioritāti**

(129) Attiecībā uz pietauvošanās prioritāti (sk. 83. apsvērumu) Itālija apgalvo, ka to pamato nepieciešamība sniegt sabiedriskos pakalpojumus un ka *Laziomar* nav piešķirta ekonomiska priekšrocība, kas nozīmētu arī valsts līdzekļu zaudējumu.

(130) Kā norādīja Itālija, visi prāmju operatori maksā regulāras maksas attiecīgajām ostu iestādēm par pietauvošanos. Itālija arī apgalvo, ka šī pietauvošanās prioritāte ir piemērojama tikai sabiedrisko pakalpojumu maršrutiem un ka *Laziomar* nav maksājis un nemaksā nekādu papildu maksu par šo pietauvošanās prioritāti, jo pat tad, ja tam nebūtu oficiālas pietauvošanās prioritātes, ostas tam ļautu izvēlēties pietauvošanās laika nišas pirmajam sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas uzdevuma dēļ.

4.5. **Par pasākumiem, kas noteikti 2010. gada likumā**

(131) Arī attiecībā uz pasākumiem, kas noteikti 2010. gada likumā (sk. 84., 85. un 86. apsvērumu), Itālija apgalvo, ka *Laziomar* nav piešķirti šie pasākumi un ka tas nav guvis un negūs labumu no šiem pasākumiem.

(132) Šajā saistībā Itālija apgalvo, ka *Caremar*, kas tajā laikā pats sniedza pakalpojumus jūras kabotāžas maršrutos Poncas salu arhipelāgā, tika piešķirti finanšu līdzekļi, kas jau bija paredzēti Likumā Nr. 102/2009, un *Caremar* tos faktiski izmantoja. Proti, *Caremar* tika piešķirti 1 410 000 EUR, lai modernizētu divus no kuģiem, kas vēlāk bez maksas tika nodoti *Laziomar* (*Quirino* un *Tetide*). Tiek arī apgalvots, ka šie līdzekļi nav izmantoti likviditātes nolūkos.

(133) Attiecībā uz fiskālajiem atbrīvojumiem, kas saistīti ar privatizācijas procesu, Itālija apgalvo, ka uzņēmumu ienākuma nodoklis pasākumam netika piemērots, jo *Caremar, Saremar* un *Toremar* nodošana reģioniem tika veikta bez maksas. Tāpēc, tā kā nebija nekādas atlīdzības, Konsolidētā ienākuma nodokļa likuma 86. panta 1. punkta a) apakšpunkts par kapitāla ieņēmumiem, nododot aktīvus pret samaksu, nav piemērojams. Attiecībā uz PVN Itālija atzīmēja, ka *Caremar, Saremar* un *Toremar* nodošana ir darījumi, kam nepiemēro PVN saskaņā ar Prezidenta 1972. gada 26. oktobra dekrēta Nr. 633 10. panta 1. punkta 4. apakšpunktu. Attiecībā uz netiešiem nodokļiem, kas nav PVN, Itālija uzsvēra, ka 2010. gada likumā paredzētais atbrīvojums tika noteikts administratīvās vienkāršošanas nolūkos. No nodokļu piemērošanas viedokļa tā ietekmi var uzskatīt par nenozīmīgu un ļoti mazu attiecībā uz nodokļiem, ko iekasē pēc vienotas likmes. Proti, tas attiecas uz reģistrācijas nodevu (168 EUR vienam dokumentam), nodevām par reģistrāciju zemesgrāmatā un hipotēku reģistrā (168 EUR par katru) un zīmognodevu (14,62 EUR par četrām pusēm).

(134) Attiecībā uz *FAS* līdzekļiem Itālija apgalvo, ka *Laziomar* nav guvis nekādu labumu no šiem līdzekļiem. Turklāt tā precizēja, *FAS* līdzekļi netika izmantoti, lai piešķirtu papildu kompensāciju bijušās *Tirrenia* grupas uzņēmumiem, tostarp *Laziomar*. Minētie līdzekļi tika darīti pieejami, lai papildinātu budžeta apropriācijas kompensāciju par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu izmaksai bijušās *Tirrenia* grupas uzņēmumiem gadījumā, ja budžeta apropriācijas izrādās nepietiekamas. Itālija atzīmē, ka Dekrētlikuma Nr. 125/2010 1. panta 5.*ter* punkts ļāva reģioniem izmantot *FAS* līdzekļus, lai finansētu regulāro kompensāciju par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu (tās daļu) un tādējādi nodrošinātu jūras sabiedrisko pakalpojumu nepārtrauktību. Turklāt Itālija paskaidroja, ka saskaņā ar Dekrētlikuma Nr. 185/2008 26. pantu *Tirrenia* grupai bija paredzēti 65 miljoni EUR gadā laikposmā no 2009. līdz 2011. gadam un 195 miljoni EUR attiecīgi tika ņemti no *FAS* līdzekļiem. Pēc tam šie līdzekļi tika pārskaitīti uz Satiksmes ministrijas kontu, kas bija paredzēts kompensācijas par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu izmaksai bijušās *Tirrenia* grupas uzņēmumiem (*Tirrenia, Siremar, Caremar* (tajā laikā), *Toremar* un *Saremar*). Tāpēc šis pasākums attiektos vienīgi uz līdzekļu piešķiršanu Itālijas budžetā kompensācijas par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu izmaksai.

4.6. **Par noteikumiem kompensācijas aprēķināšanai laikposmā no 2011. līdz 2019. gadam un par *CIPE* direktīvā noteikto 6,5 % riska prēmiju no 2010. gada**

(135) Itālija apgalvo, ka līdz 2014. gada 14. janvārim uzņēmumam *Laziomar* izmaksātās kompensācijas aprēķināšanai izmantotie parametri bija tie, kas noteikti *CIPE* direktīvā. No 2014. gada 15. janvāra kompensācija ir noteikta sabiedrisko pakalpojumu līgumā, pamatojoties uz *CIPE* direktīvā minēto metodiku un ņemot vērā arī ekonomisko piedāvājumu, ko *Laziomar* pircējs *CLN* iesniedza konkursa procedūrā.

(136) Itālija precizē, ka, tā kā kompensācijas summa ir ierobežota ar 2009. gada likumu, patiešām tika nolemts vienkāršot aprēķinu, piemērojot 6,5 % kā vienotu kapitāla atdeves likmi. Šī vienkāršotā pieeja bija piemērojama sākotnējā līguma pagarinājuma periodā un joprojām ir piemērojama saskaņā ar jauno sabiedrisko pakalpojumu līgumu ar *Laziomar*.

(137) Itālija arī uzskata, ka vienota kapitāla atdeves likme 6,5 % apmērā ir uzskatāma par piemērotu, ņemot vērā to, ka līguma 25. pantā noteiktais līdzsvara atjaunošanas mehānisms (sk. 78. apsvērumu) ir ļoti stingrs. Turklāt šādu mehānismu (piemēram, gada maksimālās cenas pārskatīšanu) nevarētu piemērot gadījumos, kad saņēmējs, piemēram, *Laziomar*, nesaņem pietiekamu kompensāciju.

(138) 5. tabulā Itālija ir sniegusi elementus, kas izmantoti, lai aprēķinātu *Laziomar* riska prēmiju laikposmā no 2011. līdz 2019. gadam.

5. tabula

Laziomar ROCI 2011.–2019. gadam

(EUR, trīs zīmes aiz komata)

	2011.g.	2012.g.	2013.g.	2014.g.	2015.g.	2016.g.	2017.g.	2018.g.	2019.g.
Materiālie un nemateriālie pamatlīdzekļi	[..]	[..]	[..]	[..]	[..]	[..]	[..]	[..]	[..]
Krājumi	[..]	[..]	[..]	[..]	[..]	[..]	[..]	[..]	[..]
Klientu kredīti un komerckredīti	[..]	[..]	[..]	[..]	[..]	[..]	[..]	[..]	[..]
Kreditoru parādi piegādātājiem	[..]	[..]	[..]	[..]	[..]	[..]	[..]	[..]	[..]
Neto ieguldītais kapitāls	[..]	[..]	[..]	[..]	[..]	[..]	[..]	[..]	[..]
Kapitāla atdeve (6,5 %)	[..]	[..]	[..]	[..]	[..]	[..]	[..]	[..]	[..]

4.7. **Par jaunā sabiedrisko pakalpojumu līguma atbilstību 2011. gada VTNP lēmumam**

(139) Pat ja Itālija uzskata, ka kompensācija par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu, kas izmaksāta *Laziomar* saskaņā ar jauno sabiedrisko pakalpojumu līgumu, nav uzskatāma par valsts atbalstu, tā arī argumentēja, kāpēc šis pasākums atbilstu 2011. gada VTNP lēmumam, ja tas būtu atbalsts.

(140) Savā atbildē Itālija apgalvo, ka ir piemērojams gan 2005. gada, gan 2011. gada VTNP lēmums, ņemot vērā to, ka sabiedrisko pakalpojumu līguma noslēgšana bija paredzēta 2009. gada likuma 19.*ter* pantā, kā arī Lacio dekrētā.

(141) Itālija ir iesniegusi datus par 2012. un 2013. gadu, kas liecina, ka vidējais pasažieru skaits gadā nav pārsniedzis 300 000 pasažieru robežvērtību, kas noteikta 2011. gada VTNP lēmuma 2. panta 1. punkta d) apakšpunktā, nevienā no attiecīgajiem jūras braucienu maršrutiem divos finanšu gados pirms gada, kad VTNP tika piešķirti *Laziomar* (t. i., 240 430 pasažieri 2012. gadā un 254 167 pasažieri 2013. gadā).

4.8. **Par jaunā sabiedrisko pakalpojumu līguma atbilstību 2011. gada VTNP nostādnēm**

(142) Itālija apgalvo, ka *Laziomar* uzticētie sabiedriskie pakalpojumi ir patiesi VTNP, pamatojoties uz pilnvarojuma aktu, t. i., pakalpojumu līgumu, kurā ietverts un izklāstīts sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākuma saturs un ilgums, attiecīgā teritorija, kompensācijas mehānisms un kompensācijas aprēķināšanas parametri.

(143) Itālija arī uzskata, ka kompensācija nepārsniedz to, kas ir nepieciešama, lai segtu izmaksas, kas radušās, pildot sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākumu, jo kompensācijas summa tika noteikta konkursa procedūrā, pamatojoties uz *CIPE* direktīvā paredzētajiem kritērijiem, savukārt līgumā ir paredzēta uzraudzības sistēma, lai izvairītos no pārmērīgas kompensācijas.

(144) Līdzīgi arī attiecībā uz atdeves koeficientu Itālija atsaucas uz Komisijas 2017. gada 13. jūnija lēmumu (lietā SA.42710) (sk. 128. apsvērumu), kurā Komisija neapstrīdēja atdeves koeficientu, kas pārsniedza 6,5 % (t. i., 8 %).

5. **NOVĒRTĒJUMS**

5.1. **Atbalsta esība LESD 107. panta 1. punkta nozīmē**

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

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

a) jābūt dalībvalsts piešķirtam vai piešķirtam no valsts līdzekļiem;

b) jādod priekšroka konkrētiem uzņēmumiem vai konkrētu preču ražošanai;

c) jārada konkurences izkropļojumi vai jādraud radīt konkurences izkropļojumus;

d) jāietekmē tirdzniecība starp dalībvalstīm.

(147) Komisija atzīmē, ka pietauvošanās prioritāte, kas attiecas tikai uz sabiedrisko pakalpojumu maršrutiem, nav nodalāma no VTNP, ko sniedz *Laziomar* un tā ieguvējs *CLN*. Tāpēc šis pasākums tiks novērtēts kopsakarā ar šiem uzņēmumiem piešķirto kompensāciju par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu (sk. 5.1.1. un 5.1.2. iedaļu).

(148) Turklāt Komisija norāda, ka jaunais sabiedrisko pakalpojumu līgums starp Itāliju un *Laziomar* būtu jāvērtē kopā ar *Laziomar* privatizāciju. Šāds vienots novērtējums ir atbilstošs, jo būtībā Itālija organizēja konkursu par jaunu sabiedrisko pakalpojumu līgumu, kurā par uzvarētāju atzītajam pretendentam bija jāiegādājas viss *Laziomar* akciju kapitāls, lai veiktu minētajā sabiedrisko pakalpojumu līgumā noteikto sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākumu.

5.1.1. *Sākotnējā starp Laziomar un Itāliju noslēgtā līguma pagarināšana*

5.1.1.1. Valsts līdzekļi

(149) Itālija uzticēja *Laziomar* pakalpojumu sniegšanu jūras maršrutos, kā sīki izklāstīts pagarinātajā sākotnējā līgumā. Sākotnējais līgums tika noslēgts ar valsti, un no tā izrietošo kompensāciju par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu valsts izmaksā *Laziomar* no sava budžeta. Tāpēc uzņēmumam *Laziomar* piešķirtā kompensācija par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu ir piedēvējama valstij un tiek piešķirta no valsts līdzekļiem.

(150) Komisija atzīmē, ka atbilstoši Itālijas sniegtajai informācijai visi prāmju operatori veic regulāru maksu attiecīgajām ostu iestādēm par pietauvošanos, bet *Laziomar* nemaksā nekādu papildu maksu par pietauvošanās prioritāti. Tomēr Komisija uzskata, ka principā Itālija varēja izvēlēties noteikt papildu maksu par pietauvošanās prioritāti un ka, to nedarot, valsts ir zaudējusi ieņēmumus. Turklāt, tā kā pietauvošanās prioritāte tiek piešķirta ar likumu (sk. 83. apsvērumu), tā ir piedēvējama valstij.

5.1.1.2. Selektivitāte

(151) Lai pasākumu kvalificētu par valsts atbalstu, tam jābūt selektīvam. Kompensācija par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu attiecībā uz konkrēto jūras transporta pakalpojumu sniegšanu ir piešķirta tikai *Laziomar*, tāpēc tā ir selektīva. Tā kā pietauvošanās prioritāte tika piešķirta tikai bijušās *Tirrenia* grupas uzņēmumiem, tostarp *Laziomar*, arī tā ir selektīva.

5.1.1.3. Ekonomiska priekšrocība

(152) Komisija atgādina, ka uzņēmumam piešķirtās kompensācijas par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu var neradīt ekonomisku priekšrocību, ja ir izpildīti stingri noteikti nosacījumi.

(153) Konkrēti, Tiesa savā *Altmark* spriedumā ([48]) nosprieda: ja valsts veiktais pasākums uzskatāms par kompensāciju, ko uzņēmums saņem, lai izpildītu sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākumu, jo šis uzņēmums faktisku finanšu labumu negūst un tādējādi pasākums nerada tam labvēlīgāku pozīciju konkurencē kā uzņēmumiem, kas konkurē ar šo uzņēmumu, uz šādu pasākumu LESD 107. panta 1. punkts neattiecas.

(154) Tomēr Tiesa arī skaidri noteica, ka, lai apskatāmajā lietā šādu kompensāciju par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu nekvalificētu par valsts atbalstu, jābūt izpildītiem četriem kumulatīviem kritērijiem (turpmāk – "*Altmark* kritēriji"), proti,

— saņēmējuzņēmumam ir faktiski jābūt uzliktam sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākumam jeb saistībām, un šim pienākumam ir jābūt skaidri definētam (pirmais *Altmark* kritērijs);

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

— kompensācija nedrīkst pārsniegt summu, kas nepieciešama, lai segtu visus izdevumus vai daļu izdevumu, kas radušies, pildot sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākumu, ņemot vērā atbilstošos ieņēmumus un saprātīgu peļņu saistībā ar šā pienākuma izpildi (trešais *Altmark* kritērijs);

— ja uzņēmums, kam ir jāpilda sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākums, konkrētajā gadījumā netiek izvēlēts saskaņā ar publiskā iepirkuma procedūru, kuras rezultātā būtu iespēja izvēlēties pretendentu, kas spēj sniegt minētos pakalpojumus par sabiedrībai viszemāko cenu, tad vajadzīgās kompensācijas līmenis jānosaka, pamatojoties uz to izmaksu analīzi, kuras šā pienākuma izpildē būtu radušās tipiskam, labi vadītam un pienācīgi ar sabiedrisko pakalpojumu prasībām atbilstošiem transportlīdzekļiem apgādātam uzņēmumam, ņemot vērā attiecīgos ieņēmumus un saprātīgu peļņu par šā pienākuma izpildi (ceturtais *Altmark* kritērijs).

(155) Komisija precizēja to, kā tā piemēro *Altmark* kritērijus savā paziņojumā par valsts atbalsta noteikumu piemērošanu kompensācijai, kas piešķirta par pakalpojumu ar vispārēju tautsaimniecisku nozīmi sniegšanu (turpmāk – "VTNP paziņojums") ([49]).

(156) Ņemot vērā, ka *Altmark* kritērijiem jābūt izpildītiem kumulatīvi, gadījumā, ja nebūs ievērots kaut viens no šiem kritērijiem, Komisija secinās, ka novērtējamais pasākums sniedz ekonomisku priekšrocību saņēmējam. Komisija vispirms novērtēs ceturtā *Altmark* kritērija ievērošanu.

(157) Ceturtais *Altmark* kritērijs nosaka, ka kompensācijai, lai to nekvalificētu par valsts atbalstu, ir jābūt ierobežotai līdz nepieciešamajam minimumam. Šo kritēriju uzskata par izpildītu, ja kompensācijas par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu saņēmējs ir izraudzīts konkursa procedūrā, kas ļauj atlasīt pretendentu, kurš spēj nodrošināt pakalpojumus par sabiedrībai viszemāko cenu, vai, ja tādas nav, ja kompensācija ir aprēķināta, atsaucoties uz efektīva uzņēmuma izmaksām.

([48]) Sk. 2003. gada 24. jūlija spriedumu lietā C-280/00, *Altmark Trans*, ECLI:EU:C:2003:415.

([49]) Komisijas paziņojums par Eiropas Savienības atbalsta noteikumu piemērošanu kompensācijai, kas piešķirta par vispārējas tautsaimnieciskas nozīmes pakalpojumu sniegšanu (OV C 8, 11.1.2012., 4. lpp.).

(158) Nevienā sākotnējā līguma pagarinājuma periodā no 2011. gada 1. jūnija līdz 2014. gada 14. janvārim *Laziomar* netika izvēlēts publiskā konkursa procedūrā. Itālija vienkārši pagarināja jau spēkā esošo sistēmu, tādējādi sniedzot tiesības iepriekš noteiktam operatoram turpināt saņemt kompensāciju par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākuma izpildi.

(159) Turklāt Itālija nav sniegusi Komisijai nekādu norādi par to, ka kompensācijas apmērs ir noteikts, pamatojoties uz to izmaksu analīzi, kuras šā pienākuma izpildē būtu radušās tipiskam, labi vadītam un pienācīgi ar sabiedrisko pakalpojumu prasībām atbilstošiem transportlīdzekļiem apgādātam uzņēmumam, ņemot vērā attiecīgos ieņēmumus un saprātīgu peļņu par šo saistību izpildi.

(160) Tāpēc Komisija secina, ka šajā gadījumā ceturtais *Altmark* kritērijs nav izpildīts.

(161) Ņemot vērā, ka šajā gadījumā attiecīgie četri *Altmark* kritēriji nav izpildīti kumulatīvi, Komisija secina, ka kompensācija par pakalpojumu sniegšanu jūras maršrutos atbilstoši sākotnējā līguma pagarinājumam sniedza *Laziomar* ekonomisku priekšrocību.

(162) Attiecībā uz pietauvošanās prioritāti Komisija vispirms atgādina, ka Itālijas konkurences iestāde *AGCM* vismaz divos gadījumos ir uzskatījusi, ka šim pasākumam ir ekonomiska vērtība ([50]). Tomēr *Laziomar* nemaksā nekādu maksu par pietauvošanās prioritāti (sk. 130. apsvērumu). Turklāt Komisija atzīmē, ka pietauvošanās prioritāte – vismaz teorētiski – var samazināt operatora izmaksas (jo, piemēram, garantēta pietauvošanās var saīsināt gaidīšanas laiku ostās un tādējādi samazinās arī degvielas izmaksas) vai palielināt tā ieņēmumus (jo, piemēram, pasažieriem ir lielāks pieprasījums pēc noteiktiem laikiem). Patiesi, ciktāl pietauvošanās prioritāte nodrošina ātrāku piestāšanas ostā procedūru, prāmju pakalpojumu lietotāji var dot priekšroku prāmja operatoram, kas gūst labumu no šā pasākuma. Pat ja šī ietekme īstenotos tikai ierobežotos apstākļos vai būtu salīdzinoši neliela, pietauvošanās prioritāte tik un tā varētu radīt ekonomisku priekšrocību *Laziomar*.

5.1.1.4. Ietekme uz konkurenci un tirdzniecību

(163) Ja dalībvalsts piešķirtais atbalsts pastiprina uzņēmuma pozīciju salīdzinājumā ar citiem uzņēmumiem, kuri konkurē Savienības tirdzniecībā, uzskatāms, ka šos uzņēmumus ir ietekmējis atbalsts ([51]). Pietiek ar to, ka atbalsta saņēmējs konkurē ar citiem uzņēmumiem tirgos, kas ir atvērti konkurencei ([52]).

(164) Šajā gadījumā atbalsta saņēmējs konkurē ar citiem uzņēmumiem, kas sniedz jūras transporta pakalpojumus Savienībā, jo īpaši kopš stājās spēkā Padomes Regula (EEK) Nr. 4055/86 ([53]) un Jūras kabotāžas regula, ar kurām liberalizē attiecīgi starptautiskā jūras transporta tirgu un jūras kabotāžas tirgu. Tas, ka dažos maršrutos *Laziomar* tolaik bija vienīgais operators, nenozīmē, ka citi (starptautiski) operatori nevarēja būt ieinteresēti piedāvāt līdzīgus jūras transporta pakalpojumus. Tāpēc kompensācija par pakalpojumu sniegšanu jūras maršrutos atbilstoši sākotnējā līguma pagarinājumam var ietekmēt tirdzniecību Savienībā un izkropļot konkurenci iekšējā tirgū. To pašu iemeslu dēļ minētais secinājums ir attiecināms arī uz pietauvošanās prioritāti.

5.1.1.5. Secinājums

(165) Tā kā ir izpildīti visi LESD 107. panta 1. punktā noteiktie kritēriji, Komisija secina, ka gan kompensācija par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu, kas izmaksāta, pamatojoties uz secīgiem sākotnējā līguma pagarinājumiem, gan pietauvošanās prioritāte attiecībā uz sabiedrisko pakalpojumu maršrutiem ir valsts atbalsts *Laziomar*.

([50]) Lēmums (ES) 2020/1412, 265. apsvērums.

([51]) Sk. jo īpaši lietu 730/79 *Philip Morris* / Komisija, ECLI:EU:C:1980:209, 11. punkts; lietu C-53/00 *Ferring*, ECLI:EU:C:2001:627, 21. punkts; lietu C-372/97 Itālija/Komisija, ECLI:EU:C:2004:234, 44. punkts.

([52]) Lieta T-214/95 *Het Vlaamse Gewest* / Komisija, ECLI:EU:T:1998:77.

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

5.1.1.6. Jauns vai pastāvošs atbalsts

(166) Komisija vispirms atzīmē, ka šajā lēmumā nav novērtēta kompensācija, kas izmaksāta *Caremar* (tajā laikā) par jūras sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākuma izpildi līdz 2008. gada beigām. Šīs kompensācijas novērtējums un tas, vai to var vai nevar kvalificēt kā pastāvošu atbalstu, pamatojoties uz Jūras kabotāžas regulas 4. panta 3. punktu, ir atsevišķa Komisijas lēmuma ([54]) priekšmets.

(167) Saskaņā ar Regulas (ES) 2015/1589 ([55]) 1. panta c) punktu jauns atbalsts ir "*jebkurš atbalsts, t. i., atbalsta shēmas un individuāls atbalsts, kas nav pastāvošs atbalsts, tostarp pastāvoša atbalsta grozījumi*." Turklāt LESD 108. panta 3. punktā ir noteikts, ka plāni piešķirt vai mainīt pastāvošu atbalstu ir jādara zināmi Komisijai laikus un ka tos nedrīkst īstenot, kamēr šī procedūra nav beigusies ar galīgo lēmumu ([56]). Saskaņā ar ES tiesu nostāju ([57]) Komisija uzskata, ka ar tādas atbalsta shēmas termiņa grozīšanu (t. i., pagarināšanu), kam ir bijis skaidri noteikts beigu datums (t. i., 2008. gada 31. decembris), ir pietiekami, lai attiecīgo atbalstu uzskatītu par jaunu atbalstu neatkarīgi no tā, vai ir mainītas citas attiecīgā pasākuma iezīmes.

(168) Iepriekš izklāstīto iemeslu dēļ Komisija uzskata, ka neatkarīgi no tā, vai kompensācija, kas piešķirta *Caremar* (tajā laikā) līdz 2008. gada beigām, būtu klasificējama par pastāvošu atbalstu ([58]), kompensācija par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu, kas izmaksāta *Laziomar*, pamatojoties uz secīgiem sākotnējā līguma pagarinājumiem, būtu uzskatāma par jaunu atbalstu. Šis secinājums attiecas arī uz pietauvošanās prioritāti.

5.1.2. *Jaunā sabiedrisko pakalpojumu līguma piešķiršana apvienojumā ar Laziomar uzņēmējdarbību*

(169) Lai izdarītu secinājumu par to, vai jaunā sabiedrisko pakalpojumu līguma piešķiršana apvienojumā ar *Laziomar* uzņēmējdarbību rada priekšrocību *Laziomar* un tā ieguvējam LESD 107. panta 1. punkta nozīmē, Komisijai jānovērtē *Altmark* kritēriju ievērošana (sk. 154. apsvērumu).

5.1.2.1. Pirmais *Altmark* kritērijs

(170) Komisija atgādina, ka Savienības tiesību aktos nav vienotas un precīzas tāda pakalpojuma definīcijas, kas var būt VTNP, vai nu pirmā *Altmark* kritērija nozīmē, vai LESD 106. panta 2. punkta nozīmē ([59]). Paziņojuma 46. punktā ir šāds formulējums:

"tā kā nav izstrādāti konkrēti Savienības noteikumi par to, kad pakalpojums ir VTNP, dalībvalstīm ir plaša rīcības brīvība, attiecīgo pakalpojumu definējot par VTNP un pakalpojuma sniedzējam piešķirot kompensāciju. Komisijas kompetence šajā saistībā aprobežojas tikai ar pārbaudīšanu, vai attiecīgā dalībvalsts ir pieļāvusi acīmredzamu kļūdu, konkrēto pakalpojumu definējot par VTNP, un izvērtējot valsts atbalstā iesaistīto kompensāciju. Ja ir īpaši Savienības noteikumi, tie attiecināmi uz dalībvalstu rīcības brīvību, neskarot Komisijas pienākumu izvērtēt, vai VTNP ir pareizi definēts valsts atbalsta kontroles nolūkā".

(171) Tāpēc valsts iestādēm ir tiesības uzskatīt, ka daži pakalpojumi ir vispārējās interesēs un ir jāsniedz, pildot sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākumu, lai nodrošinātu, ka sabiedrības intereses tiek aizsargātas, ja tirgus spēki nav pietiekami, lai garantētu, ka pakalpojumi tiek sniegti vajadzīgajā līmenī vai atbilstīgi nosacījumiem.

(172) Jūras kabotāžas jomā sīki izstrādāti Savienības noteikumi, kas reglamentē sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākumu, ir noteikti Jūras kabotāžas regulā un – lai pārbaudītu iespējamo valsts atbalstu jūrniecības sabiedrībām – Kopienas pamatnostādnēs par valsts atbalstu jūras transportam (turpmāk – "Jūras pamatnostādnes") ([60]).

([54]) Lēmums (ES) 2020/1411.
([55]) Padomes Regula (ES) 2015/1589 (2015. gada 13. jūlijs), ar ko nosaka sīki izstrādātus noteikumus Līguma par Eiropas Savienības darbību 108. panta piemērošanai (OV L 248, 24.9.2015., 9. lpp.).
([56]) Lieta C-590/14 P *DEI* un Komisija / *Alouminion tis Ellados*, ECLI:EU:C:2016:797, 45. punkts.
([57]) Apvienotās lietas T-127/99, T-129/99 un T-148/99 *Territorio Histórico de Álava – Diputación Foral de Álava* un citi / Komisija, ECLI:EU:T:2002:59, 175. punkts.
([58]) Lēmums (ES) 2020/1411.
([59]) Lieta T 289/03 *BUPA* un citi / Komisija [2008], *Recueil,* II 81. lpp., 96. punkts Sk. arī ģenerāladvokāta *Tizzano* secinājumus lietā C 53/00 *Ferring*, *Recueil*, I 9069. lpp., un ģenerāladvokāta *Jacobs* secinājumus lietā C 126/01, *GEMO* [2003], *Recueil*, I 13769. lpp.
([60]) Komisijas paziņojums C(2004) 43 – Kopienas Pamatnostādnes par valsts atbalstu jūras transportam (OV C 13, 17.1.2004., 3. lpp.).

(173) Jūras kabotāžas regulas 4. panta 1. punktā paredzēts:

> "Dalībvalsts var noslēgt valsts pasūtījuma [sabiedrisko pakalpojumu] līgumus ar kuģošanas sabiedrībām vai uzlikt valsts pasūtījuma nodrošināšanas pienākumu [sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākumu] kā nosacījumu kabotāžas pakalpojumu sniegšanai tām kuģošanas sabiedrībām, kuras piedalās regulāros reisos uz salām, no salām un starp salām. Ja dalībvalsts noslēdz valsts pasūtījuma [sabiedrisko pakalpojumu] līgumus vai uzliek valsts pasūtījuma nodrošināšanas pienākumu [sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākumu], to dara, nediskriminējot nevienu Kopienas kuģu īpašnieku".

(174) Jūras kabotāžas regulas 2. panta 3. punktā ir noteikts, ka valsts pasūtījuma līgums jeb sabiedrisko pakalpojumu līgums jo īpaši var attiekties uz: pārvadāšanas [transporta] pakalpojumiem, kas atbilst noteiktiem nepārtrauktības, sistemātiskuma [regularitātes], pārvadājumu jaudas un kvalitātes standartiem, papildu pārvadāšanas [transporta] pakalpojumiem, pārvadāšanas [transporta] pakalpojumiem par konkrētām likmēm, uz kuriem attiecas specifiski nosacījumi, jo īpaši attiecībā uz atsevišķām pasažieru kategorijām vai atsevišķiem maršrutiem, pakalpojumu pielāgojumu faktiskām prasībām.

(175) Saskaņā ar Jūras pamatnostādņu 9. iedaļu "sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākumu var noteikt vai sabiedrisko pakalpojumu līgumus (SPL) var noslēgt par pakalpojumiem, kas norādīti Regulas (EEK) Nr. 3577/92 4. pantā", t. i., regulāriem pakalpojumiem uz, no un starp salām.

(176) No iedibinātās judikatūras izriet, ka sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākumu var noteikt tikai tad, ja to var pamatot ar vajadzību nodrošināt atbilstošus regulārus jūras transporta pakalpojumus, ko nevar nodrošināt tikai tirgus spēki vien ([61]). Paziņojumā par Jūras kabotāžas regulas interpretāciju ([62]) ir apstiprināts: "*noteikt maršrutus, kuru apkalpošanai ir vajadzīgs sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākums, ir dalībvalstu (vajadzības gadījumā arī reģionālo un vietējo iestāžu), nevis kuģu īpašnieku uzdevums. Sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības attiecībā uz regulāriem salu kabotāžas pārvadājumiem jo īpaši var paredzēt tajos gadījumos, ja tirgus nenodrošina atbilstošus pakalpojumus*". Turklāt Jūras kabotāžas regulas 2. panta 4. punktā sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākums ir definēts kā pienākums, ko "*attiecīgais kuģu īpašnieks neuzņemtos vai neuzņemtos tādā pašā apjomā vai ar tādiem pašiem nosacījumiem, ja viņš ņemtu vērā savas komerciālās intereses*".

(177) Saskaņā ar judikatūru ([63]), lai pārbaudītu, vai pastāv reāla vajadzība pēc sabiedriskiem pakalpojumiem un vai pakalpojums bija nepieciešams un samērīgs, un attiecīgi – vai ir izpildīts pirmais *Altmark* kritērijs, Komisija novērtēs:

1) vai pastāvēja **lietotāju pieprasījums**;

2) vai tirgus dalībnieki nevarēja apmierināt pieprasījumu bez valsts iestāžu uzlikta pienākuma (**tirgus nepilnības esība);**

3) vai tikai ar sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākumu vien nebija pietiekami, lai novērstu attiecīgo tirgus nepilnību (**vismazāk kaitējošā pieeja**).

1) **Lietotāju pieprasījums**

(178) Šajā gadījumā *Laziomar* bija uzticēta pasažieru, jauktu pārvadājumu un kravas pārvadājumu pakalpojumu sniegšana vairākās līnijās, kas norādītas 9. tabulā. Sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākums, kas uzlikts *Laziomar*, attiecas uz apkalpotajām ostām, to kuģu veidu un jaudu, kas piešķirti attiecīgajiem jūras savienojumiem, kuros sniedz pakalpojumus saskaņā ar sabiedrisko pakalpojumu režīmu, pakalpojuma biežumu un maksimālajiem tarifiem, kas jāiekasē.

(179) Kā aprakstīts 120. apsvērumā, Itālija ir uzlikusi sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākumu, kas noteikts jaunajā līgumā, galvenokārt, lai i) nodrošinātu teritoriālo nepārtrauktību starp kontinentālo daļu un salām un ii) veicinātu attiecīgo salu ekonomisko attīstību, sniedzot regulārus un uzticamus jūras transporta pakalpojumus. Komisija uzskata, ka tie patiešām var būt leģitīmi sabiedrības interešu mērķi.

([61]) Sk. lietu C-205/99 *Asociación Profesional de Empresas Navieras de Líneas Regulares (Analir) and Others and Administración General del Estado*, ECLI:EU:C:2001:107.

([62]) Komisijas paziņojums Eiropas Parlamentam, Padomei, Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai par atjauninājumiem un labojumiem Paziņojumā par to, kā interpretēt Padomes Regulu (EEK) Nr. 3577/92, ar ko piemēro principu, kurš paredz jūras transporta pakalpojumu sniegšanas brīvību dalībvalstīs (jūras kabotāža), Brisele, COM(2014) 232 final, 22.4.2014.

([63]) Sk. lietu T-454/13 *SNCM* / Komisija, ECLI:EU:T:2017:134, 130. un 134. punkts.

(180) Vēsturiski Itālijas izvirzītie mērķi nav sasniegti ar tirgus spēku mijiedarbību vien. Faktiski šo pakalpojumu pietiekamību tradicionāli nodrošina sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākums, kas šajā nolūkā uzlikts bijušās *Tirrenia* grupas uzņēmumiem un nostiprināts sākotnējos līgumos. Patiesi, Komisija atzīmē, ka attiecīgajos maršrutos pakalpojumi tika sniegti – lielākoties nemainīti – daudzus gadus, t. i., vismaz kopš sākotnējā līguma stāšanās spēkā. Itālija un jo īpaši attiecīgās reģionālās iestādes uzskatīja, ka šie pakalpojumi bija (un turpināja būt) nepieciešami, lai apmierinātu lietotāju pieprasījumu.

(181) Attiecībā uz maršrutiem, kuros sniedz tikai kravu pārvadājumu pakalpojumus (t. i., T3 un T4 līnija), Komisija atgādina, ka Vispārējā tiesa jau ir noteikusi ([64]), ka, lai pakalpojumu varētu atzīt par pakalpojumu ar vispārēju tautsaimniecisku nozīmi, tam nav obligāti jābūt universālam pakalpojumam burtiskā nozīmē. Faktiski universālā pakalpojuma jēdziens nav saistīts ar to, ka attiecīgajam pakalpojumam ir jāatbilst vajadzībai, kas kopīga visiem iedzīvotājiem, vai tas ir jāsniedz visā teritorijā ([65]); tam drīzāk ir jākalpo visas sabiedrības interesēm. Turklāt Komisija uzskata, ka Savienības tiesību akti neliedz dalībvalstīm, tām īstenojot to rīcības brīvību, uzskatīt noteiktus jūras kravas pārvadājumu pakalpojumus uz attālām teritorijām un no tām par VTNP, ja vien ir ievēroti Jūras kabotāžas regulā noteiktie principi.

(182) Itālija ir paskaidrojusi, ka sabiedrisko pakalpojumu vajadzības ir saistītas ar Poncas salu arhipelāga salu īpašajām ģeogrāfiskajām un sociālekonomiskajām iezīmēm. Pakalpojumu līguma 1. pantā ir noteikts, ka uzņēmumam *Laziomar* piešķirtie pakalpojumi "*[..] ir vajadzīgi, lai saglabātu teritoriālo nepārtrauktību, tādējādi nodrošinot tādu preču, tostarp īpašo preču, piegādi, kas nepieciešamas sabiedrisko un sociālo pakalpojumu pienācīgai darbībai Poncas salās [..]*". Poncas salas gadījumā teritoriālā nepārtrauktība, kā arī preču, tostarp īpašo preču, piegāde ir nepieciešama, ņemot vērā tās attālumu no kontinentālās daļas (aptuveni 27 jūras jūdzes no Terračīnas) un nelielo iedzīvotāju skaitu (aptuveni 3 500 iedzīvotāju). Līdzīgi apsvērumi attiecas uz Ventotenes salu (aptuveni 31 jūras jūdze no Terračīnas un aptuveni 800 iedzīvotājiem). Šo kravu pārvadājumu regulārais biežums visu gadu nodrošina to, ka arī klusajā sezonā, kad tūristu pieprasījums ir mazāks, šo salu iedzīvotāji un uzņēmumi joprojām ir pienācīgi apgādāti. Turklāt šie pakalpojumi veicina abu salu ekonomisko attīstību, transportējot preces, tostarp īpašās preces (piemēram, bīstamas preces, cietos sadzīves atkritumus utt.) no kontinentālās daļas un uz to.

(183) Attiecībā uz pasažieru pārvadājumu un jauktu pārvadājumu pakalpojumiem, lai uzskatāmi parādītu patieso pieprasījumu, Itālija iesniedza apkopotus statistikas datus, kas liecina, ka 2012. gadā attiecīgajos laikposmos, uz kuriem attiecas sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākums, *Laziomar* sabiedrisko pakalpojumu maršrutos kopā pārvadāja 240 430 pasažierus un 13 228 transportlīdzekļus. 2013. gadā šis skaits bija lielāks (t. i., 254 167 pasažieri un 16 927 transportlīdzekļi). Tas liecina, ka divu gadu laikā, pirms *Laziomar* tika uzticēts sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākums, attiecīgajos maršrutos bija ievērojams kopējais pieprasījums pēc jūras transporta pakalpojumiem (sk. 291. apsvērumā sīki izklāstītu statistiku pa maršrutiem par 2011.–2013. gadu).

(184) Lai vēl vairāk pierādītu, ka lietotāju pieprasījums saglabājās, kad *Laziomar* sāka sniegt pakalpojumus visos maršrutos, pamatojoties uz jauno sabiedrisko pakalpojumu līgumu, Itālija iesniedza arī apkopotus statistikas datus par laikposmu līdz 2019. gada beigām (sk. 6.–8. tabulu). Tie apstiprina, ka lietotāju pieprasījums aizvien pastāvēja, ar nelielām izmaiņām uz augšu vai leju. Jebkurā gadījumā katra maršruta statistikas analīze par katru gadu līdz 2019. gada beigām nesniedza nekādas norādes par to, ka lietotāju pieprasījums konkrētos maršrutos būtu zudis.

6. tabula

Pasažieru statistika par 2014.–2019. gadu

Gads	T1 līnija	T2 līnija	T3 līnija	T4 līnija	A1 līnija	A2 līnija	A3 līnija	Kopējais pasažieru skaits
2014. g.	125 720	63 376	30 812	1 509	36 474	58 680	40 000	356 571
2015. g.	131 453	65 822	40 211	165	37 442	69 327	46 847	391 267
2016. g.	141 720	81 572	45 006	308	42 209	60 263	37 981	409 959

([64]) Sk. lietu T-289/03 *BUPA* un citi / Komisija, ECLI:EU:T:2008:29, 186. punkts.
([65]) Sk. lietu 66/86 *Ahmed Saeed Flugreisen*, ECLI:EU:C:1989:140, 55. punkts; lietu C-266/96 *Corsica Ferries France*, ECLI:EU:C:1998:306, 45. punkts; lietu T-17/02 *Fred Olsen* / Komisija, ECLI:EU:T:2005:218, 186. un turpmākie punkti.

2017. g.	154 948	86 832	57 165	360	48 985	68 573	39 482	456 345
2018. g.	160 304	85 310	59 642	168	58 013	68 405	37 226	447 581
2019. g.	170 636	88 728	55 047	177	52 569	48 198	32 226	442 409

7. tabula

Transportlīdzekļu statistika par 2014.–2019. gadu

Gads	T1 līnija	T2 līnija	T3 līnija	T4 līnija	A1 līnija	A2 līnija	A3 līnija	Kopējais transportlīdzekļu skaits [1]
2014. g.	12 822	2 587	3 482	35				18 926
2015. g.	12 874	2 819	3 212	390				19 295
2016. g.	12 942	3 245	3 590	784				20 561
2017. g.	13 796	3 331	3 772	324				21 223
2018. g.	14 165	3 171	3 846	152				21 334
2019. g.	14 011	3 242	3 316	172				20 741

[1] Kuģi, ko izmanto T4, A1, A2 un A3 līnijā, nevar pārvadāt transportlīdzekļus.

8. tabula

Pārvadātās kravas lineārajos metros 2014.–2019. gadā [66]

Gads	T3 līnija	T4 līnija	Kopējais lineāro metru skaits
2014. g.	206 514	16 367	222 881
2015. g.	259 112	22 659	281 771
2016. g.	281 229	23 230	304 459
2017. g.	294 442	27 623	322 065
2018. g.	310 736	14 256	324 992
2019. g.	302 631	15 228	317 859

(185) Komisija uzskata, ka iepriekš sniegtā statistika nepārprotami liecina, ka katrā no attiecīgajiem sabiedrisko pakalpojumu maršrutiem ir patiess pieprasījums pēc pasažieru pārvadājumu, jauktu pārvadājumu un kravu pārvadājumu pakalpojumiem. Tāpēc var secināt, ka, sniedzot šos pakalpojumus, tiek ņemtas vērā reālas sabiedrības vajadzības un apmierināts patiess lietotāju pieprasījums.

2) **Tirgus nepilnības esība**

(186) Saskaņā ar VTNP paziņojuma 48. punktu "nebūtu lietderīgi noteikt īpašu sabiedriskā pakalpojuma sniegšanas pienākumu darbībai, ko uzņēmumi, kas darbojas normālos tirgus apstākļos, jau sniedz vai var sniegt apmierinošā līmenī un ievērojot valsts noteiktus, sabiedrības interesēm atbilstošus nosacījumus, piemēram, attiecībā uz cenu, objektīviem kvalitātes raksturlielumiem, nepārtrauktību un piekļuvi attiecīgajam pakalpojumam" [67]. Tāpēc Komisijai ir jāizvērtē, vai attiecīgais pakalpojums būtu nepietiekams, ja tā sniegšanu atstātu tikai tirgus spēku ziņā,

[66] Lai gan kravas tiek pārvadātas lielākajā daļā līniju, šajā lēmumā ir sniegta sīka informācija par kravu pārvadājumiem vienīgi T3 un T4 līnijā, jo sabiedrisko pakalpojumu līgumā abas līnijas ir definētas kā kravu pārvadājumu maršruti preču un īpašo preču pārvadāšanai.

[67] Sk. lietu C-205/99 *Analir* un citi, ECLI:EU:C:2001:107, 71. punkts.

ņemot vērā sabiedrisko pakalpojumu prasības, ko dalībvalsts noteica atbilstoši jaunajam sabiedrisko pakalpojumu līgumam. Šajā ziņā VTNP paziņojuma 48. punktā ir noteikts, ka "Komisijas vērtējums aprobežojas ar to, ka tiek pārbaudīts, vai attiecīgā dalībvalsts ir pieļāvusi acīmredzamu kļūdu."

(187) Komisija atzīmē, ka laikposmā līdz jaunā sabiedrisko pakalpojumu līguma parakstīšanai ar *Laziomar* citi operatori piedāvāja prāmju pakalpojumus dažos maršrutos, uz kuriem attiecas jaunais sabiedrisko pakalpojumu līgums, lai gan ne vienmēr visu gadu, ar tādu pašu biežumu un tāda paša veida pakalpojumiem. Pamatojoties uz konkurences situāciju līdz pilnvarojuma piešķiršanai 2014. gada 15. janvārī, attiecībā uz katru no attiecīgajiem maršrutiem Komisija izvērtēs, vai citu operatoru sniegtie pakalpojumi bija līdzvērtīgi tiem, kas *Laziomar* bija jāsniedz saskaņā ar jauno sabiedrisko pakalpojumu līgumu.

(188) 9. tabulā ir redzama konkurences situācija pilnvarojuma akta pieņemšanas brīdī katrā no maršrutiem, kuros *Laziomar* sniedza pakalpojumus.

9. tabula

Konkurences situācija maršrutos, kuros pakalpojumus sniedz Laziomar

Maršruts	*Laziomar* (jūras braucieni visa gada garumā)	Konkurenti
Formija–Ponca (**T1 līnija**)	Jauktu pārvadājumu pakalpojumi (pasažieri, transportlīdzekļi un preces)	Nav
Formija–Ventotene (**T2 līnija**)	Jauktu pārvadājumu pakalpojumi (pasažieri, transportlīdzekļi un preces)	Nav
Terračīna–Ponca (**T3 līnija**) – jauns maršruts	Kravu pārvadājumu un jauktu pārvadājumu pakalpojumi, vidēji: — no janvāra līdz martam un no oktobra līdz decembrim četri jūras braucieni (nedēļā) – tikai kravu pārvadājumi — aprīlī un septembrī četri jūras braucieni (nedēļā) – tikai kravu pārvadājumi un četri jūras braucieni (nedēļā) – jauktu pārvadājumu pakalpojumi — no maija līdz augustam pieci jūras braucieni (nedēļā) – tikai kravu pārvadājumi un pieci jūras braucieni (nedēļā) – jauktu pārvadājumu pakalpojumi	*Navigazione Libera del Golfo* (turpmāk – "**NLG**"), tikai pasažieru pārvadājumi, vidēji: — no aprīļa līdz maijam un no septembra līdz oktobrim trīs jūras braucieni (nedēļā) — no jūnija līdz augustam viens līdz divi jūras braucieni (dienā)
Terračīna–Ventotene (**T4 līnija**) – jauns maršruts	Kravu pārvadājumu pakalpojumi, vidēji: — no janvāra līdz martam un no oktobra līdz decembrim viens jūras brauciens (nedēļā) — aprīlī un septembrī – divi jūras braucieni (nedēļā) — no maija līdz augustam pieci jūras braucieni (nedēļā)	**NLG** tikai pasažieru pārvadājumi (kā **T3 līnijas** pagarinājums) ar tikai vienu jūras braucienu nedēļā laikposmā no jūlija līdz augustam
Ancio–Ponca (**A1 līnija**)	Pasažieru pārvadājumi (ar kuģi, kam ir zemūdens spārni) no jūnija līdz septembrim ar vienu jūras braucienu dienā un diviem jūras braucieniem piektdienās, nedēļas nogalēs un svētku dienās	**Vetor**, pasažieru pārvadājumi, vidēji: — no jūnija līdz jūlijam – divi līdz trīs jūras braucieni darba dienās un četri līdz pieci jūras braucieni nedēļas nogalēs (dienā – sk. 192. apsvērumu) — augustā trīs līdz četri jūras braucieni darba dienās un četri līdz pieci jūras braucieni nedēļas nogalēs (dienā) — septembris – viens jūras brauciens (dienā – sk. 192. apsvērumu)

Formija–Ponca (**A2 līnija**)	Pasažieru pārvadājumi (ar kuģi, kam ir zemūdens spārni)	Nav
Formija–Ventotene (**A3 līnija**)	Pasažieru pārvadājumi (ar kuģi, kam ir zemūdens spārni)	Nav

(189) Komisija uzskata: kā skaidri redzams 9. tabulā, *Laziomar* piedāvātie pakalpojumi nav aizstājami ar citu konkurentu piedāvātajiem pakalpojumiem, jo tie nepilda vai pilnībā nepilda sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākumu, kas noteikts jaunajā sabiedrisko pakalpojumu līgumā ar *Laziomar*. Četros no septiņiem maršrutiem nav neviena cita operatora, izņemot *Laziomar* (T1, T2, A2 un A3 līnija). Attiecīgi sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākums, kas noteikts līgumā ar *Laziomar* par pakalpojumu sniegšanu šajos maršrutos, ir pamatots ar patiesu sabiedrības vajadzību nodrošināt teritoriālo nepārtrauktību, jo to nevar izpildīt tikai tirgus dalībnieki vien.

(190) Attiecībā uz maršrutiem, kuros pakalpojumus piedāvā arī citi operatori (T3, T4 un A1 līnija), Komisija uzskata, ka turpmākajos punktos izklāstīto iemeslu dēļ pastāv būtiskas piedāvāto pakalpojumu veidu, regularitātes, jaudas un cenu atšķirības.

(191) T3 un T4 līnijā *Laziomar* nepārtraukti veic jūras braucienus visa gada garumā, savukārt otrs operators – *NLG* – nepiedāvā šo nepārtraukto pakalpojumu visu gadu un to neveic tik bieži kā *Laziomar*. Turklāt *Laziomar* piedāvā jauktus kravu pārvadājumus (T3 līnija) un kravu pārvadājumu (T4 līnija) pakalpojumus, izmantojot kuģi, kas var pārvadāt kravas, transportlīdzekļus un līdz 400 pasažieru, savukārt *NLG* izmanto ātrgaitas kuģi tikai pasažieru pārvadāšanai. Visbeidzot, starp abiem operatoriem pastāv būtiska cenu atšķirība. T3 līnijā, kurā abi operatori pārvadā pasažierus (pretstatā T4 līnijai, kur *Laziomar* sniedz kravu pārvadājumu pakalpojumus), *NLG* piedāvātā cena ir vērsta uz tūrisma nozari (piemēram, vienvirziena biļetes cena pieaugušajiem no 24 līdz 26 EUR un bērniem līdz 12 gadu vecumam no 13 līdz 15 EUR). No otras puses, uz *Laziomar* pakalpojumu attiecas sabiedrisko pakalpojumu tarifu noteikšanas pienākums (piemēram, vienvirziena biļetes cena pieaugušajiem ir 10 EUR un bērniem līdz 12 gadu vecumam – 5 EUR), savukārt uz iedzīvotājiem un regulārajiem pasažieriem attiecas sociālie tarifi (vienvirziena biļetes cena ir aptuveni 3,50 EUR). Attiecīgi, ja nebūtu *Laziomar* pakalpojuma šajos konkrētajos maršrutos, sabiedrisko pakalpojumu nepieciešamība nodrošināt regulāru šīs salas savienojumu ar kontinentālo daļu netiktu izpildīta, jo *NLG* nevarētu sniegt tādus pašus pakalpojumus un ar tādiem pašiem nosacījumiem kā *Laziomar* visā līguma darbības laikā.

(192) A1 līnijā gan *Laziomar*, gan tā konkurents *Vetor* sniedz pasažieru pārvadājumu pakalpojumus tikai vasaras sezonā (no jūnija līdz septembrim). Tomēr Itālija sniedza informāciju, kas liecina, ka *Vetor* pakalpojums galvenokārt ir vērsts uz tūrisma nozari un tiek sniegts atbilstoši tirgus apstākļiem. Lai gan saskaņā ar 2013. gada grafiku (t. i., gadu pirms pilnvarojuma akta pieņemšanas ar *Laziomar*), kā redzams 9. tabulā, *Vetor*, šķiet, veica jūras braucienus biežāk nekā *Laziomar*, Komisija norāda, ka pakalpojums faktiski netika sniegts nepārtraukti katru dienu. Konkrētāk, pakalpojums netika sniegts 2013. gada 4., 5., 11. un 12. jūnijā, kā arī 2013. gada 10.–12. un 16.–20. septembrī. Itālijas iesniegtā informācija liecina, ka turpmākajos pilnvarojuma perioda gados *Vetor* sniegtais pakalpojums arī nenodrošināja ikdienas savienojamību šajā maršrutā. Piemēram, 2018. gadā *Vetor* nesniedza pakalpojumu 5. un 6. jūnijā un 17.–20. septembrī. Tāpēc kopumā *Vetor* pakalpojumu biežums atšķiras atkarībā no mēneša.

(193) Turklāt saskaņā ar pakalpojumu līgumu *Laziomar* ir jāpilda sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākums nepārtraukti un kvalitatīvi. Tomēr gadījumā, ja *Laziomar* neveic jūras braucienus bez pietiekami pamatota iemesla, tam tiek piemērots atbilstošs maksas samazinājums un sodi. Turklāt kvalitātes ievērošanas pienākums nozīmē, ka *Laziomar* ir jāievēro precīzi minimālie standarti, tostarp attiecībā uz ceļojuma uzticamību, higiēniskajiem apstākļiem un komfortu. Savukārt *Vetor*, uz kuru neattiecas sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākums, sniedzot pakalpojumu, var neievērot augstus kvalitātes standartus. Turklāt attiecībā uz transportlīdzekļu jaudu – *Laziomar* kuģis var uzņemt ne vairāk kā 300 pasažierus salīdzinājumā ar aptuveni 150 pasažieriem, kurus var pārvadāt ar *Vetor* kuģi, kam ir zemūdens spārni.

(194) Visbeidzot, starp abiem operatoriem pastāv būtiska cenu atšķirība. *Vetor* piedāvātā cena ir vērsta galvenokārt uz tūrisma nozari (piemēram, vienvirziena biļetes cena pieaugušajiem maksā 36 EUR, bet nedēļas nogalē tā tiek palielināta līdz 46 EUR, savukārt biļete bērniem līdz 12 gadu vecumam maksā 18 EUR), un tas piedāvā iedzīvotāju tarifu 23 EUR apmērā. *Vetor* var arī brīvi noteikt savu biļešu cenu un attiecīgi to koriģēt, pamatojoties vienīgi uz komerciāliem apsvērumiem. Savukārt, uz *Laziomar* pakalpojumu attiecas sabiedrisko pakalpojumu tarifu noteikšanas pienākums (piemēram, vienvirziena biļete maksā 23,40 EUR, bet bērniem līdz 12 gadu vecumam – 11,70 EUR), savukārt uz iedzīvotājiem un regulārajiem pasažieriem attiecas sociālie tarifi (vienvirziena biļetes cena

ir tikai 7 EUR). Attiecīgi, ja nebūtu *Laziomar* pakalpojuma šajā konkrētajā maršrutā, sabiedrisko pakalpojumu nepieciešamība nodrošināt regulāru šīs salas savienojumu ar kontinentālo daļu par pieņemamām cenām netiktu apmierināta, jo *Vetor* nevarētu sniegt tādus pašus pakalpojumus un ar tādiem pašiem nosacījumiem kā *Laziomar* visā līguma darbības laikā.

(195) Ņemot vērā iepriekš minēto, Komisija secina, ka laikā, kad pilnvarojums tika piešķirts *Laziomar*, tikai tirgus spēki vien nebija pietiekami, lai izpildītu sabiedrisko pakalpojumu vajadzības. Faktiski vairākos maršrutos *Laziomar* bija vienīgais operators, bet citos maršrutos konkurentu sniegtie pakalpojumi Poncas salu arhipelāgā nebija līdzvērtīgi nepārtrauktības, regularitātes, jaudas un cenas ziņā un tādējādi pilnībā neizpildīja sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākumu, kas noteikts jaunajā pakalpojumu līgumā ar *Laziomar*.

3) **Vismazāk kaitējošā pieeja**

(196) Komisija atzīmē, ka Itālijas iestādes ir izvēlējušās noslēgt sabiedrisko pakalpojumu līgumu ar vienu operatoru (*Laziomar*), nevis uzlikt sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākumu visiem operatoriem, kas bija ieinteresēti sniegt pakalpojumus konkrētajos maršrutus. Pamatojoties uz Itālijas sniegto informāciju, Komisija piekrīt, ka lietotāju pieprasījumu nebūtu bijis iespējams izpildīt, uzliekot sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākumu (sk. 180. apsvērumu). Konkrētāk, vairākos maršrutos *Laziomar* ir vienīgais operators, un maršrutos, kuros tas nav vienīgais operators, pārējo operatoru piedāvājums neatbilst (visām) prasībām attiecībā uz regularitāti, nepārtrauktību, jaudu un cenu. Turklāt pakalpojumu sniegšana lielākajā daļā maršrutu, jo īpaši klusajā sezonā, izraisa zaudējumus, tāpēc, ja nebūtu kompensācijas par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu, tajos pakalpojumi netiktu sniegti vispār. Turklāt Komisija ņem vērā Itālijas argumentu, ka sabiedrisko pakalpojumu līguma izvēle bija nepieciešama arī, ņemot vērā *Laziomar* privatizāciju. Proti, Itālija argumentē, ka konkursa rīkošana par *Laziomar* apvienojumā ar jaunu sabiedrisko pakalpojumu līgumu ļāva i) nodrošināt jūras sabiedrisko pakalpojumu nepārtrauktību un ii) maksimāli palielināt vērtību par labu valstij. Šo iemeslu dēļ Komisija piekrita (sk. 89. apsvērumu), ka Itālija rīko konkursu par *Laziomar* uzņēmējdarbību apvienojumā ar jaunu sabiedrisko pakalpojumu līgumu. Tādējādi Komisija arī atzina – un atkārto šajā lēmumā –, ka Itālija nevarēja paļauties uz sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākumu, kas ir attiecināms uz visiem operatoriem, bet varēja noslēgt sabiedrisko pakalpojumu līgumu tikai ar *Laziomar*.

Secinājums

(197) Pamatojoties uz iepriekš izklāstīto novērtējumu, Komisija secina, ka Itālija nav pieļāvusi acīmredzamu kļūdu, definējot *Laziomar* uzticētos pakalpojumus kā VTNP. Attiecīgi šaubas, ko Komisija pauda 2012. gada lēmumā, ir kliedētas.

(198) Lai secinātu, ka ir izpildīts pirmais *Altmark* kritērijs, Komisijai vēl ir jāpārbauda, vai *Laziomar* tika uzticēts sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākums, kas bija skaidri definēts. Šajā saistībā Komisija atzīmē, ka sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākums ir skaidri aprakstīts jaunajā sabiedrisko pakalpojumu līgumā un tā pielikumos (kuros ir ietvertas, piemēram, kuģu specifikācijas katrā maršrutā). Tāpat noteikumi, kas reglamentē kompensāciju, ir sīki izklāstīti jaunajā sabiedrisko pakalpojumu līgumā, 2009. gada likumā un *CIPE* direktīvā. Jaunajam sabiedrisko pakalpojumu līgumam ir arī skaidri noteikts termiņš (desmit gadi), tajā *Laziomar* ir identificēts kā sabiedrisko pakalpojumu operators un tajā ir noteikti pasākumi, lai nepieļautu pārmērīgu kompensāciju un nodrošinātu šādas pārmērīgas kompensācijas atmaksu (sk. arī 215. apsvērumu). Tāpēc Komisija secina, ka pirmais *Altmark* kritērijs ir ievērots.

Pietauvošanās prioritāte

(199) 2009. gada likuma 19.*ter* panta 21. punktā ir skaidri noteikts, ka pietauvošanās prioritāte ir nepieciešama, lai garantētu teritoriālo nepārtrauktību ar salām, arī ņemot vērā bijušās *Tirrenia* grupas, tostarp *Laziomar*, uzņēmumu sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākumu. Patiesi, ja uzņēmumiem, kam uzticēts sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākums, nebūtu pietauvošanās prioritātes, tiem (dažreiz) varētu nākties gaidīt savu kārtu pirms piestāšanas ostā, tādējādi izraisot kavējumus, kas grautu mērķi nodrošināt uzticamu un ērtu savienojamību visiem iedzīvotājiem. Regulārs grafiks ir nepieciešams, lai apmierinātu salu iedzīvotāju mobilitātes vajadzības un sniegtu ieguldījumu attiecīgo salu ekonomiskajā attīstībā. Turklāt, tā kā jaunajā sabiedrisko pakalpojumu līgumā ir noteikti konkrēti laika grafika plānošanas pienākumi attiecībā uz izbraukšanu sabiedrisko pakalpojumu maršrutos, pietauvošanās prioritāte palīdz nodrošināt, ka visas ostas piešķir pietauvošanās vietas un pietauvošanās laikus tā, lai sabiedrisko pakalpojumu operators varētu izpildīt savu sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākumu. Ņemot vērā šos apstākļus, Komisija uzskata, ka šis pasākums ir piešķirts, lai *Laziomar* varētu pildīt savu sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākumu, kas ir patiesi VTNP (sk. 197. apsvērumu). Turklāt Itālijas iestādes ir apstiprinājušas, ka pietauvošanās prioritāte ir attiecināma tikai uz pakalpojumiem, ko sniedz saskaņā ar sabiedrisko pakalpojumu režīmu. Tāpēc arī pietauvošanās prioritāte atbilst pirmajam *Altmark* sprieduma kritērijam.

5.1.2.2. Otrais *Altmark* kritērijs

(200) Komisija atgādina, ka 2012. gada lēmumā (sk. tā 205. apsvērumu) tā bija paudusi sākotnējo viedokli, ka otrais *Altmark* sprieduma kritērijs ir ievērots.

(201) Ņemot vērā šos apstākļus, Komisija atzīmē, ka parametri, uz kuru pamata kompensācija aprēķināta, tika noteikti iepriekš un atbilst pārredzamības prasībām atbilstoši otrajam *Altmark* sprieduma kritērijam.

(202) Konkrētāk, parametri, uz kuru pamata tika aprēķināta kompensācija, ir sīki izskaidroti *CIPE* direktīvā un izmantoti jaunajā sabiedrisko pakalpojumu līgumā (un tā pielikumos), savukārt maksimālās kompensācijas summas ir noteiktas 2009. gada likumā. Kompensācijas aprēķina metode, arī, piemēram, vērā ņemtie izmaksu elementi, ir sīki izklāstīti *CIPE* direktīvā. Tā kā pietauvošanās prioritāte neietver finansiālu kompensāciju *Laziomar*, Komisija uzskata, ka šis pasākums atbilst otrajam *Altmark* kritērijam.

(203) Tāpēc Komisija secina, ka otrais *Altmark* sprieduma kritērijs ir ievērots.

5.1.2.3. Trešais *Altmark* kritērijs

(204) Saskaņā ar trešo *Altmark* kritēriju kompensācija, ko saņem par VTNP sniegšanu, nedrīkst pārsniegt summu, kas nepieciešama, lai segtu visus izdevumus vai daļu izdevumu, kas radušies, pildot sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākumu, ņemot vērā atbilstošos ieņēmumus un saprātīgu peļņu saistībā ar šā pienākuma izpildi.

(205) Tomēr *Altmark* nolēmumā nav sniegta precīza saprātīgas peļņas definīcija. Kā norādīts VTNP paziņojumā, ar saprātīgu peļņu jāsaprot kapitāla rentabilitātes jeb atdeves koeficients, kāds visu pilnvarojuma periodu būtu vajadzīgs tipiskam uzņēmumam, kas apsver iespēju sniegt pakalpojumu ar vispārēju tautsaimniecisku nozīmi, ņemot vērā riska pakāpi. Riska pakāpe ir atkarīga no attiecīgās nozares, pakalpojuma veida un kompensācijas mehānisma raksturīgajām iezīmēm.

(206) Komisija 2012. gada lēmumā pauda šaubas par to, vai kompensācija, kas izmaksāta bijušās *Laziomar* grupas uzņēmumiem, tostarp *Laziomar*, kopš 2014. gada, ir samērīga. Proti, attiecībā uz kompensāciju, ko izmaksāja no 2010. gada, Komisija sākotnēji uzskatīja, ka 6,5 % riska prēmija neataino atbilstošu riska pakāpi, jo *prima facie* *Laziomar* neuzņēmās riskus, ko parasti uzņemas šādu pakalpojumu sniegšanā. Konkrētāk, izmaksu elementi, kas ņemti vērā kompensācijas aprēķināšanā, ietver visas izmaksas, kas saistītas ar pakalpojuma sniegšanu, un ir ņemtas vērā, piemēram, degvielas izmaksu izmaiņas. Tāpēc Komisija attiecīgajā posmā uzskatīja, ka, iespējams, *Laziomar* ir piešķirta pārmērīga kompensācija.

(207) Komisija atzīmē, ka daži jaunajā sabiedrisko pakalpojumu līgumā noteiktās kompensācijas metodes aspekti, šķiet, patiešām samazina komercrisku, kas rodas *Laziomar*. Proti, maksimālie tarifi, ko *Laziomar* var iekasēt, tiek koriģēti katru gadu, lai ņemtu vērā inflāciju un atainotu degvielas izmaksu izmaiņas. Turklāt jaunajā sabiedrisko pakalpojumu līgumā ir ietvertas konkrētas klauzulas (sk. 78. apsvērumu), kuru mērķis ir saglabāt sabiedrisko pakalpojumu ekonomisko un finansiālo līdzsvaru. Jo īpaši, ja kompensācija par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu nebūtu pietiekama, lai segtu ar jauno sabiedrisko pakalpojumu līgumu uzticēto pakalpojumu izmaksas, šīs klauzulas ļauj pārskatīt i) tarifu sistēmu, ii) piedāvāto sabiedrisko pakalpojumu apmēru, iii) gada maksimālās cenas līmeni un iv) kapitāla dotācijas ieguldījumiem.

(208) Saskaņā ar līguma 25. pantu, ja pastāv novirzes ekonomiskajā un finansiālajā līdzsvarā, *Laziomar* var pieprasīt līdzsvara atjaunošanu, iesniedzot priekšlikumu Lacio reģionam. Pēc tam šo priekšlikumu iesniedz Tehniskajai komitejai, kas atbild par līguma pārvaldību.

(209) Lai gan šķiet, ka šie aizsardzības pasākumi samazina *Laziomar* komercrisku, Komisija uzskata, ka uzņēmums joprojām ir pakļauts riskam, ka kompensācija var nebūt pietiekama, lai segtu pakalpojuma sniegšanas izmaksas. Līdzsvara atjaunošanas priekšlikumu var arī nepieņemt, jo Lacio reģions lemj par lietas būtību un pieņem lēmumu pēc Tehniskās komitejas atzinuma saņemšanas 90 dienu laikā pēc tam, kad *Laziomar* ir iesniedzis savu lūgumu. Līdz lēmuma pieņemšanai *Laziomar* ir jāturpina sniegt sabiedriskos pakalpojumus bez izmaiņām. Kā apgalvo Itālija, piemērot šo mehānismu ir grūti, un tas jādara ļoti stingri, tāpēc *Laziomar* līdz šim nav izmantojis šo iespēju.

(210) Turklāt Komisija norāda, ka ne uz visām izmaksu kategorijām attiecas līdzsvarojošais ieguldījums. Proti, saskaņā ar sabiedrisko pakalpojumu līguma 25. pantu izmaksas, kas saistītas ar vadības neefektivitāti, finansiāliem izdevumiem, iespējamo personāla vienības izmaksu pieaugumu, lai izpildītu darba tiesiskās prasības, un visas izmaksas, kas saistītas ar uzņēmumam *Laziomar* piemēroto tirdzniecības politiku, jāsedz pašam *Laziomar*. Tāpēc *Laziomar* aizvien ir stimuls darboties efektīvi un par sabiedrībai viszemāko cenu.

(211) Kā minēts 48.–52. apsvērumā, *CIPE* direktīva paredz, ka, lai noteiktu kapitāla atdevi, izmantojot *WACC* formulu, izmanto 6,5 % riska prēmiju. Tomēr praksē 6,5 % likme tika piemērota kā vienota kapitāla atdeves likme (sk. arī 136. apsvērumu).

(212) Šajā saistībā neatkarīgi no kompensācijas summas, kuru *Laziomar* būtu tiesības saņemt, ņemot vērā 6,5 % riska prēmiju, *Laziomar* nekad nevar saņemt vairāk par maksimālo summu, kas noteikta sabiedrisko pakalpojumu līgumā (sk. 76. apsvērumu). Saskaņā ar 2011. gada VTNP nostādņu 47. punktu Komisija novērtē, vai visā līguma termiņa laikā tika piešķirta pārmērīga kompensācija. Kā redzams 10. tabulā, 2014.–2019. gada rādītāji liecina, ka faktiski saņemtā kompensācija par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu (izņemot summas par 2016. un 2018. gadu, kas aizvien bija mazākas par līgumā noteikto maksimālo summu, t. i., 13 524 536 EUR) bija nepietiekama, lai segtu pakalpojuma neto izmaksas (t. i., 80 173 862 EUR, kas samaksātas par neto izmaksām 80 397 000 EUR apmērā), pat pirms tika ņemta vērā 6,5 % riska prēmija (t. i., 1 928 000 EUR). Būtībā laikposmā no 2014. līdz 2019. gadam *Laziomar* saņēma par aptuveni 2 150 000 EUR mazāk nekā attiecināmā summa (t. i., 82 325 000 EUR (attiecināmā kompensācija) mīnus 80 173 862 EUR (faktiskā kompensācija), kas aprēķināta, izmantojot metodiku, kurā iekļauta kapitāla atdeve 6,5 % apmērā. Tas nozīmē, ka praksē *Laziomar* nesaņēma summu, kas aprēķināta kā kapitāla atdeve. Faktiski *Laziomar* kapitāla atdeve visā periodā (līdz 2019. gadam) bija nulle, nevis 6,5 %, ko Itālija sākotnēji bija paredzējusi ([68]). Šie rādītāji apstiprina, ka līguma 25. panta noteikumi par līdzsvarošanu nepasargā *Laziomar* no visiem riskiem, kas saistīti ar sabiedriskā pakalpojuma sniegšanu.

10. tabula

Laziomar sniegtā sabiedriskā pakalpojuma neto izmaksas laikposmā no 2014. līdz 2019. gadam

(EUR)

***Laziomar* sabiedriskā pakalpojuma pasūtījums**	**2014. g.**	**2015. g.**	**2016. g.**	**2017. g.**	**2018. g.**	**2019. g.**	**Pavisam kopā**
Ieņēmumi kopā	[..]	[..]	[..]	[..]	[..]	[..]	[..]
- Kopējās izmaksas	[..]	[..]	[..]	[..]	[..]	[..]	[..]
- Amortizācija	[..]	[..]	[..]	[..]	[..]	[..]	[..]

([68]) Kopējā kompensācijas summa, ko *Laziomar* saņēma laikposmā no 2014. līdz 2019. gadam, bija mazāka par neto izmaksām, kas radušās, sniedzot sabiedrisko pakalpojumu, neņemot vērā kapitāla atdevi.

= Sabiedriskā pakalpojuma neto izmaksas	[..]	[..]	[..]	[..]	[..]	[..]	[..]
+ Kapitāla atdeve (6,5 %)	[..]	[..]	[..]	[..]	[..]	[..]	[..]
= Tiesības saņemt kompensāciju	[..]	[..]	[..]	[..]	[..]	[..]	[..]
+ Faktiskā kompensācija	13 375 000-000 €	13 376 000-000 €	13 330 000-000 €	13 370 07-070 €	13 356 28-282 €	13 366 51-510 €	80 173 86-862 €
= Pārmērīga/ nepietiekama kompensācija	[..]	[..]	[..]	[..]	[..]	[..]	- 2 151 13-138 €

(213) Attiecībā uz saprātīgas peļņas apmēru oficiālās izmeklēšanas laikā (sk. 136. apsvērumu) Itālija paskaidroja, ka ar 2009. gada likumu kompensācijai ir noteikts maksimālais ierobežojums, tāpēc tika pieņemts lēmums vienkāršot aprēķinu, piemērojot 6,5 % likmi kā vienotu kapitāla atdeves likmi. Itālija uzskata, ka tās vienkāršotā pieeja ir konservatīva un nepieļauj lielāku kompensāciju *Laziomar* par to, kas noteikta *CIPE* direktīvā.

(214) Ņemot vērā iepriekš izklāstītos apstākļus, Komisija ir salīdzinājusi izmantoto 6,5 % kapitāla atdeves likmi, kas piemērota *Laziomar*, ar vidējo kapitāla atdeves likmi, ko 2013. gadā (gadā pirms *Laziomar* pilnvarojuma) radījusi etalonu grupa. Etalonu grupa sastāv no izvēlētiem prāmju operatoriem, kas piedāvāja pakalpojumus jūras savienojumos Itālijā vai starp Itāliju un citām dalībvalstīm ([69]). Analīze liecina, ka kapitāla atdeve, kas piemērota *Laziomar*, ir līdzīga vidējai atdevei, ko radījuši etalonu grupas uzņēmumi. Šis salīdzinājums apliecina, ka gadā pirms *Laziomar* pilnvarojuma 6,5 % kapitāla atdeves likme nebija nepamatota.

(215) Komisija arī pozitīvi vērtē to, ka jaunais sabiedrisko pakalpojumu līgums nosaka *Laziomar* pienākumu katru gadu nosūtīt Infrastruktūras un satiksmes ministrijai tā vadības pārskatus (sadalījumā pa maršrutiem; neatkarīga revidenta apstiprinātus), lai ministrija varētu pārbaudīt, vai ir piešķirta pārmērīga kompensācija. Tas ir papildu aizsardzības pasākums, kas garantē, ka *Laziomar* nevar gūt labumu no pārmērīgas kompensācijas. Itālija arī iesniedza minētos vadības pārskatus par 2014.–2019. gadu, lai Komisija varētu veikt aprēķinus 10. tabulā.

(216) Ņemot vērā iepriekš izklāstīto, Komisija secina, ka kompensācija par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu, kas piešķirta *Laziomar*, nepārsniedz summu, kas ir nepieciešama, lai segtu izmaksas, kuras tam rodas, pildot sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākumu, ņemot vērā atbilstošos ieņēmumus un saprātīgu peļņu. Konkrētāk, Komisija uzskata, ka *CIPE* direktīvā paredzētā 6,5 % riska prēmija ir jānovērtē kopsakarā ar maksimālo kompensācijas summu, kas noteikta sabiedrisko pakalpojumu līgumā. To paturot prātā, kapitāla atdeve, ko *Laziomar* varēja gaidīt *ex ante*, bija atbilstoša riskiem, kādi tam radās, sniedzot sabiedriskos pakalpojumus saskaņā ar jauno sabiedrisko pakalpojumu līgumu. Tāpēc Komisijas šaubas par atbilstību trešajam *Altmark* sprieduma kritērijam ir kliedētas.

(217) Attiecībā uz pietauvošanās prioritāti un jebkādu iespējamu pārmērīgu kompensāciju, kas varētu no tās izrietēt, Komisija atzīmē, ka, ciktāl šis pasākums samazinātu sabiedrisko pakalpojumu operatora pamatdarbības izmaksas vai palielinātu ieņēmumus, šī ietekme tiktu pilnībā atainota operatora iekšējā grāmatvedībā. Komisijas analīze (sk. 212. apsvērumu) apstiprināja, ka laikposmā no 2014. līdz 2019. gadam *Laziomar* nesaņēma pārmērīgu kompensāciju. Tāpēc Komisija secina, ka arī pietauvošanās prioritāte atbilst trešajam *Altmark* kritērijam.

([69]) Tas jo īpaši attiecas uz *Minoan Lines Shipping*, *La Méridionale*, *Moby*, *Grandi Navi Veloci*, *Libertylines*, *Grimaldi Group*, *Corsica Ferries*, *SNAV* un *Caronte & Tourist*. Citi bijušās *Tirrenia* grupas uzņēmumi (piemēram, *Caremar*, *CIN*, *Siremar*) ir izslēgti no etalonu grupas.

5.1.2.4. Ceturtais *Altmark* kritērijs

(218) Ceturtais *Altmark* kritērijs ir izpildīts, ja operators, kas saņem kompensāciju par VTNP sniegšanu, ir izraudzīts konkursa procedūrā, kas ļauj atlasīt pretendentu, kurš spēj nodrošināt VTNP par sabiedrībai viszemāko cenu, vai, ja tādas nav, ja kompensācija ir aprēķināta, atsaucoties uz efektīva uzņēmuma izmaksām.

(219) Saskaņā ar VTNP paziņojuma 63. punktu vienkāršākais veids, kā valsts iestādes var izpildīt ceturto *Altmark* kritēriju, ir īstenot atklātu, pārredzamu un nediskriminējošu publiskā iepirkuma procedūru saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2004/17/EK ([70]) un Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2004/18/EK ([71]).

(220) Komisija norāda, ka šajā gadījumā konkursa procedūra notika, pirms stājās spēkā Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2014/24/ES ([72]) (kas attiecas uz publiskajiem līgumiem jūras transporta pakalpojumu sniegšanai) un Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2014/25/ES ([73]). Tolaik bija piemērojama Direktīva 2004/17/EK un Direktīva 2004/18/EK. Tomēr Direktīva 2004/17/EK neattiecas uz jūras transporta pakalpojumiem, kādus sniedz *Laziomar*. Patiešām, Direktīvas 2004/17/EK 5. pantā ir noteikts, ka tās darbības joma attiecas tikai uz dzelzceļa, automatizēto sistēmu, tramvaju, trolejbusu, autobusu vai trošu transporta pakalpojumiem.

(221) Uz publiskajiem līgumiem, kuru slēgšanas tiesības līgumslēdzējas iestādes piešķir sakarā ar pakalpojumiem jūras, piekrastes vai upju transporta jomā, attiecas Direktīvas 2004/18/EK darbības joma, pamatojoties uz tās 20. apsvērumu. Tomēr minētās direktīvas II pielikuma B punktā ir uzskaitīti arī ūdens transporta pakalpojumi ([74]), un tas nozīmē, ka uz tiem attiecas tikai direktīvas 23. pants un 35. panta 4. punkts. Tas nozīmē, ka saskaņā ar Direktīvu 2004/18/EK uz publiskiem jūras transporta pakalpojumu līgumiem attiecas tikai pienākumi par tehniskajām specifikācijām (23. pants) un pienākums publicēt paziņojumu par līguma slēgšanas tiesību piešķiršanu (pēc līguma slēgšanas tiesību piešķiršanas, tātad līguma slēgšanas tiesību piešķiršanas procedūras beigās, nevis sākumā – 35. panta 4. punkts). Visi pārējie Direktīvas 2004/18/EK noteikumi, tostarp noteikumi par publicējamo paziņojumu saturu (36. panta 1. punkts) un noteikumi par atlases kritērijiem (45.–52. pants) nav attiecināmi uz publiskiem jūras transporta pakalpojumu līgumiem.

(222) Turklāt Direktīva 2004/18/EK jebkurā gadījumā neattiecas uz pakalpojumu koncesijām, kas definētas tās 1. panta 4. punktā ([75]). Komisija atzīmē, ka uz pakalpojumu koncesijām (un publiskiem līgumiem), kam ir konkrēti pārrobežu elementi, tomēr attiecas vispārējie Līguma principi par pārredzamību, nediskrimināciju un vienlīdzīgu attieksmi.

(223) Pamatojoties uz iepriekš izklāstīto, Komisija secina, ka Direktīvu 2004/18/EK var piemērot tikai valsts jeb publiska līguma gadījumā, bet ne tad, ja runa ir par pakalpojumu koncesiju. Turklāt, tā kā šis gadījums attiecas uz ūdens transporta pakalpojumiem, uz ko attiecas sabiedrisko pakalpojumu līgums, piemērojamas ir tikai dažas no minētās direktīvas prasībām. Ņemot vērā šos apstākļus, Komisija uzskata, ka tā nevar paļauties tikai uz atbilstību publiskā iepirkuma direktīvām, lai pierādītu atbilstību ceturtajam *Altmark* kritērijam. Šā iemesla dēļ Komisija turpmāk tekstā

([70]) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2004/17/EK (2004. gada 31. marts), ar ko koordinē iepirkuma procedūras, kuras piemēro subjekti, kas darbojas ūdensapgādes, enerģētikas, transporta un pasta pakalpojumu nozarēs (OV L 134, 30.4.2004., 1. lpp.).

([71]) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2004/18/EK (2004. gada 31. marts) par to, kā koordinēt būvdarbu valsts līgumu, piegādes valsts līgumu un pakalpojumu valsts līgumu slēgšanas tiesību piešķiršanas procedūru (OV L 134, 30.4.2004., 114. lpp).

([72]) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2014/24/ES (2014. gada 26. februāris) par publisko iepirkumu un ar ko atceļ Direktīvu 2004/18/EK (OV L 94, 28.3.2014., 65. lpp.).

([73]) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2014/25/ES (2014. gada 26. februāris) par iepirkumu, ko īsteno subjekti, kuri darbojas ūdensapgādes, enerģētikas, transporta un pasta pakalpojumu nozarēs, un ar ko atceļ Direktīvu 2004/17/EK (OV L 94, 28.3.2014., 243. lpp.).

([74]) Saskaņā ar Direktīvas 2004/18/EK 21. pantu.

([75]) Direktīvas 2004/18/EK 1. panta 4. punktā ir noteikts: ""Pakalpojumu koncesija" ir tāda paša veida līgums kā pakalpojumu valsts līgums, izņemot to, ka atlīdzība par pakalpojumu sniegšanu ir vai nu konkrētā pakalpojuma izmantošanas tiesības, vai arī šīs tiesības un samaksa."

novērtē, vai Itālijas izmantotā konkursa procedūra bija konkurenci nodrošinoša, pārredzama, nediskriminējoša un bez nosacījumiem. Lai veiktu šo novērtējumu, Komisija paļausies uz attiecīgajiem norādījumiem, kas izklāstīti tās paziņojumā par atbalsta jēdzienu ([76]) (jo īpaši tā 89. un turpmākajos punktos) un VTNP paziņojumā (jo īpaši tā 63. un turpmākajos punktos).

Konkurenci nodrošinoša un pārredzama konkursa procedūra

(224) Paziņojuma par atbalsta jēdzienu 90. punktā ir norādīts, ka konkursa procedūrai ir jābūt konkurenci nodrošinošai ([77]), lai procesā varētu piedalīties visi ieinteresētie un nosacījumiem atbilstīgie pretendenti. Turklāt saskaņā ar minētā paziņojuma 91. punktu procedūrai ir jābūt pārredzamai, lai nodrošinātu, ka visi ieinteresētie pretendenti katrā konkursa procedūras posmā ir vienādi un pienācīgi informēti. Minētajā punktā ir arī uzsvērts, ka pārredzamas atlases procedūras būtiski elementi ir informācijas pieejamība, pietiekami ilga laika došana ieinteresētajiem pretendentiem un atlases un līgumslēgšanas kritēriju skaidrība, un ir norādīts, ka konkursam jābūt pietiekami plaši publiskotam, lai par to varētu uzzināt visi potenciālie piedāvājumu iesniedzēji.

(225) Šajā gadījumā uzaicinājums izteikt ieinteresētību tika publicēts *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*, Itālijas Republikas Oficiālajā Vēstnesī, četros Itālijas valsts un vietējos dienas laikrakstos, kā arī Lacio reģiona tīmekļa vietnē (sk. 58. apsvērumu). Minētajā uzaicinājumā ikviens, kurš var "*garantēt jūras transporta pakalpojumu nepārtrauktību*", tika aicināts izteikt ieinteresētību un netika piemēroti nekādi papildu nosacījumi. Potenciālajiem pretendentiem arī tika atvēlēts pietiekami ilgs laiks intereses paušanai, lai sagatavotos dalībai turpmākā procesā. Tāpēc Komisija uzskata, ka Lacio reģiona nodoms pārdot *Laziomar* un piešķirt sabiedrisko pakalpojumu līguma slēgšanas tiesības bija plaši zināms visiem potenciālajiem pretendentiem.

(226) Turklāt pretendentiem ir jāsniedz visi dokumenti un informācija, kas nepieciešama dalībai konkursa procedūrā, lai varētu pienācīgi novērtēt pārdošanai nodoto uzņēmumu. Šādai informācijai jābūt pieejamai potenciālajiem pretendentiem pārredzamā un nediskriminējošā veidā, visiem ieinteresētajiem dalībniekiem nodrošinot vienlīdzīgu piekļuvi attiecīgajai informācijai.

(227) Pirmkārt, uzaicinājumā izteikt ieinteresētību bija minēts, ka pretendentiem ir jāspēj "*garantēt jūras transporta pakalpojumu nepārtrauktību*". Tas bija vienīgais atlases kritērijs, ko Itālija piemēroja, lai noteiktu, vai ieinteresētajām personām ir ļauts piedalīties konkursa procedūrā. Lai gan uzaicinājumā nebija precizēts, kā pretendenti var pierādīt, ka viņi atbilst šai prasībai, pēc noklusējuma tas nozīmē, ka var izmantot jebkādus atbilstošus pierādīšanas līdzekļus ([78]). Komisija uzskata, ka šis atlases kritērijs bija skaidri saprotams visiem ieinteresētajiem pretendentiem un arī bija pamatots, ņemot vērā izvirzīto mērķi.

(228) Otrkārt, 2009. gada likumā ieinteresētajām personām tika skaidri noteikts, ka pēc konkursa procedūras pabeigšanas tiks noslēgts jauns līgums / sabiedrisko pakalpojumu līgums un ka kompensācijas par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu ikgadējā summa ir noteikta ne lielāka kā 10 030 606 EUR miljoni gadā. Turklāt uzaicinājumā izteikt ieinteresētību bija norādīts, ka mērķis bija pārdot *Laziomar* uzņēmējdarbību par fiksētu cenu 2 272 000 EUR. Turklāt, kā apstiprinājusi Itālija, visa attiecīgā informācija par pārdošanas apjomu, tostarp projekts sabiedrisko pakalpojumu līgumam, kas jānoslēdz starp pircēju un Itāliju, tika darīta pieejama septiņām personām, kurām tika atļauts piedalīties nākamajā konkursa procedūras posmā. Tādējādi minētajām personām bija iespēja izlemt, vai pretendēt konkursā un cik daudz solīt. Pamatojoties uz to, Komisija uzskata, ka no uzaicinājuma izteikt ieinteresētību bija pietiekami skaidrs, ka pārdošana attiecās uz *Laziomar* uzņēmējdarbību apvienojumā ar jaunu sabiedrisko pakalpojumu līgumu. Pēc tam, kad attiecīgās personas bija izteikušas ieinteresētību, tām tika piešķirta piekļuve visai nepieciešamajai informācijai, lai izlemtu par iespējamu dalību.

([76]) Komisijas paziņojums par Līguma par Eiropas Savienības darbību 107. panta 1. punktā minēto valsts atbalsta jēdzienu (OV C 262, 19.7.2016., 1. lpp.).

([77]) Paziņojumā par atbalsta jēdzienu Komisija norāda, ka Savienības tiesas valsts atbalsta kontekstā bieži runā par "atklātu" konkursa procedūru. Tomēr vārda "atklāta" izmantošana neattiecas uz konkrētu procedūru saskaņā ar publiskā iepirkuma direktīvām. Tāpēc Komisija uzskata, ka vārdkopa "konkurenci nodrošinoša" ir piemērotāka. Šajā paziņojumā Komisija arī norāda, ka tas nav paredzēts, lai novirzītos no judikatūrā izklāstītajiem būtiskajiem nosacījumiem.

([78]) Turklāt, kā paskaidrots iepriekš (sk. 221. apsvērumu), uz šo konkursu neattiecās Direktīvas 2004/18/EK 36. panta 1. punkts. Tāpēc Itālijai faktiski nebija pienākuma norādīt uzaicinājumā atlases kritērijus.

(229) Treškārt, Komisija uzskata, ka uzaicinājums izteikt ieinteresētību piesaistīja ievērojamu skaitu potenciālo pretendentu. Visi septiņi uzņēmumi, kas tika uzaicināti uz konkursa procedūras nākamo posmu, saņēma no Lacio reģiona sīku informāciju par šo procesu. Turklāt saskaņā ar Direktīvas 2004/18/EK noteikumiem šķiet, ka Itālijai nebija pienākuma uzaicinājumā sniegt papildu informāciju par piešķiramo līgumu, izņemot vienkāršu norādi par sabiedriskā pakalpojuma sniegšanas turpināšanu un atsauci uz tiesību normām, kas reglamentē šo pakalpojumu (sk. 221. apsvērumu).

(230) Ceturtkārt, uzaicinājumā bija ietverta minimāla obligātā informācija, kas nepieciešama, lai paustu ieinteresētību (t. i., sabiedriskā pakalpojuma turpināšana), un tas nebūtu varējis izraisīt citādi ieinteresēto jūras transporta operatoru izslēgšanu. Plānošanas iestāžu lēmums bija nodrošināt sabiedrisko pakalpojumu nepārtrauktību un Poncas salu arhipelāga savienojamību ar kontinentālo daļu. Kā paskaidrots iepriekš, šis nosacījums tika iepriekš darīts zināms visiem potenciālajiem operatoriem, kuri pauda interesi piedalīties konkursa procedūrā. Tāpēc Komisija uzskata, ka Itālijai attiecīgajā posmā nebija nekādas kontroles pār potenciālajiem pretendentiem, kas pierāda, ka plānošanas iestādēm nebija nodoma, iekļaujot obligāto prasību turpināt sabiedriskā pakalpojuma sniegšanu, selektīvi dot priekšroku jebkuram potenciālajam pretendentam, kam tiktu piešķirtas tiesības slēgt līgumu par sabiedriskā pakalpojuma sniegšanu un *Laziomar* uzņēmējdarbības īpašumtiesībām. Komisija arī atzīmē, ka visa būtiskā informācija par atlases kritērijiem un procedūras turpmāko norisi tika sniegta uzaicinājuma vēstulē, kas tika nosūtīta visām septiņām personām, kurām tika atļauts piedalīties piedāvājumu iesniegšanas posmā.

(231) Komisija 2012. gada lēmumā pauda šaubas par dažām piedāvājuma *finanšu prasībām* (sk. 109. apsvērumu), kas pretendentiem noteiktas saskaņā ar sabiedrisko pakalpojumu līgumu, papildus standarta kvalitātes nosacījumiem, kas jebkurā gadījumā ir jāpilda, pildot sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākumu. Turklāt Komisija apšaubīja, ka šādas prasības varēja pieņemt tādā situācijā, kāda ir šajā gadījumā, kad tiek pārdots viss uzņēmums.

(232) Tomēr izmeklēšanas gaitā Komisija saņēma informāciju, kas mazināja tās bažas. Proti, Itālija no uzaicinājuma uz konkursu svītroja finanšu prasības (t. i., iepriekš noteiktus apgrozījuma apjomus jūras transporta nozarē), kas būtu ļāvušas konkursa procedūrā piedalīties tikai kuģošanas sabiedrībām (sk. 125. apsvērumu). Faktiski Komisija norāda, ka *CarPoint Motorsport S.p.A.*, kas saskaņā ar publiski pieejamo informāciju ir uzņēmums, kurš darbojas transportlīdzekļu mazumtirdzniecības un vairumtirdzniecības nozarē, bija to uzņēmumu vidū, kuri pauda interesi piedalīties konkursā (sk. 61. apsvērumu).

(233) Komisija arī atzinīgi vērtē Lacio reģiona iniciatīvu veicināt pēc iespējas plašāku dalību procedūrā, ļaujot pretendentiem piedalīties kopā, izmantojot pretendentu, konsorciju vai EEIG pagaidu grupas (sk. 60. apsvērumu).

(234) Pamatojoties uz iepriekš minēto, Komisija uzskata, ka kopumā konkursa procedūra bija konkurenci nodrošinoša un pārredzama. Proti, Lacio reģiona nodoms atsavināt *Laziomar* uzņēmējdarbību un noslēgt jaunu sabiedrisko pakalpojumu līgumu uz desmit gadiem ar uzvarējušo pretendentu tika plaši darīts zināms visiem potenciālajiem pretendentiem attiecīgajā reģionālajā vai starptautiskajā tirgū. Turklāt Komisija ņem vērā, ka potenciālie pretendenti varēja vienkārši izteikt ieinteresētību, un viņiem nebija jāuzņemas nekādas citas saistības attiecīgajā posmā. Ja tie varēja pierādīt, ka ir izpildījuši vienīgo atlases kritēriju, proti, nodrošināt pakalpojuma nepārtrauktību, šiem dalībniekiem tika sniegta visa nepieciešamā informācija un laiks, lai tie varētu izlemt, vai un kā tie vēlas iesniegt piedāvājumu par *Laziomar* uzņēmējdarbību. Minēto iemeslu dēļ Komisija uzskata, ka ir kliedētas tās šaubas, ka konkursa procedūra nebija pietiekami pārredzama uzaicinājuma izteikt ieinteresētību iespējamo trūkumu dēļ.

Piedāvājuma nediskriminējošais raksturs

(235) Paziņojuma par atbalsta jēdzienu 92. punktā ir uzsvērts, ka, lai nodrošinātu, ka darījums atbilst tirgus nosacījumiem, nepieciešamie priekšnosacījumi ir nediskriminējoša attieksme pret visiem piedāvājumu iesniedzējiem jeb pretendentiem visos procedūras posmos un objektīvu atlases un līgumslēgšanas kritēriju noteikšana pirms procedūras. Turklāt minētajā punktā ir arī noteikts, ka, lai garantētu vienlīdzīgu attieksmi, līgumslēgšanas kritērijiem vajadzētu būt tādiem, kas dod iespēju objektīvi salīdzināt un novērtēt piedāvājumus.

(236) Kā norādīts iepriekš (sk. 227. apsvērumu), uzaicinājumā izteikt ieinteresētību bija ietverts vienīgais nosacījums, ka pretendentiem jāspēj "*garantēt jūras transporta pakalpojumu nepārtrauktību*". Visi astoņi dalībnieki, kas atbildēja uz uzaicinājumu un pauda interesi, zināja par šo pienākumu. Komisija uzskata, ka šis nosacījums bija objektīvs un bija pietiekami skaidrs visām ieinteresētajām personām uzaicinājumā izteikt ieinteresētību.

(237) Septiņi no astoņiem ieinteresētajiem pretendentiem, kuriem tika atļauts piedalīties konkursa procedūras nākamajā posmā, tika aicināti iesniegt piedāvājumu pēc tam, kad visi bija saņēmuši to pašu informāciju (sk. 61. apsvērumu).

(238) Tāpēc Komisijas šaubas 2011. gada lēmumā par to, ka uzaicinājums izteikt ieinteresētību, iespējams, nav bijis pietiekami nediskriminējošs, ir kliedētas. Visas personas tika korekti un vienādi informētas visos konkursa procedūras posmos, lai tās varētu iesniegt piedāvājumu, pilnībā pārzinot procedūru un prasības. Komisija arī uzskata, ka piešķiršanas kritēriji ļāva objektīvi salīdzināt un novērtēt piedāvājumus.

Pasākumi, lai nodrošinātu, ka pakalpojumi tiek sniegti par sabiedrībai viszemāko cenu

(239) VTNP paziņojuma 65. punktā ir noteikts, ka saskaņā ar Tiesas judikatūru publiskā iepirkuma procedūra izslēdz valsts atbalsta esību tikai tad, kad, pateicoties tai, ir iespējams izvēlēties pretendentu, kas pakalpojumu var sniegt par "viszemākajām izmaksām sabiedrībai" jeb par sabiedrībai viszemāko cenu.

(240) Šajā gadījumā tika izsludināts konkurss par jaunu sabiedrisko pakalpojumu līgumu apvienojumā ar *Laziomar* uzņēmējdarbību, nevis tikai par pašu sabiedrisko pakalpojumu līgumu. Itālija nolēma, ka *Laziomar* uzņēmējdarbības pārdošanas cena bija noteikta (pamatojoties uz neatkarīga eksperta veikto izvērtējumu) un nebija apspriežama, savukārt attiecībā uz pakalpojumu līgumu Itālija izvēlējās saimnieciski visizdevīgāko piedāvājumu ar cenas vērtējumu 30 punkti un tehnisko kritēriju vērtējumu 70 punkti (sk. 62. apsvērumu).

(241) Attiecībā uz saimnieciski visizdevīgākā piedāvājuma izmantošanu VTNP paziņojuma 67. punktā ir norādīts, ka "saimnieciski visizdevīgākais piedāvājums" ir uzskatāms par pietiekamu (papildus "zemākajai cenai"), lai izpildītu ceturto *Altmark* kritēriju, "*ar nosacījumu, ka piešķiršanas kritēriji [..] ir cieši saistīti ar sniegto pakalpojumu un, pateicoties tiem, saimnieciski visizdevīgāko piedāvājumu ir iespējams pieskaņot tirgus vērtībai*" ([79]).

(242) Komisija atzīmē, ka Itālija uzsvēra tāda operatora izvēli, kas sniegtu pakalpojumu saskaņā ar augstiem tehniskajiem un kvalitātes standartiem, ņemot vērā konkrētas prasības. Attiecībā uz maksimālā punktu skaita sadalījumu starp tehnisko piedāvājumu (70 punkti) un ekonomisko piedāvājumu (30 punkti), piešķirot līguma slēgšanas tiesības saskaņā ar saimnieciski visizdevīgākā piedāvājuma kritēriju, Itālija, atsaucoties uz Itālijas Valsts padomes sniegto atzinumu (sk. 126. apsvērumu), norāda, ka piedāvājuma kvalitatīvie elementi ir svarīgi, lai izvairītos no pārmērīgas cenu samazināšanas, ko būtu bijis grūti nodrošināt, nezaudējot sniegto sabiedrisko pakalpojumu kvalitāti. Vienlaikus Itālija apgalvo, ka šis dalījums ļāva panākt labāku pakalpojuma cenu (sk. 127. apsvērumu).

(243) Uzaicinājuma vēstulē bija iekļauta visa nepieciešamā informācija, lai aizpildītu finansiālos un tehniskos piedāvājumus. Jo īpaši attiecībā uz tehnisko piedāvājumu septiņiem jūras transporta operatoriem, kuri bija uzaicināti iesniegt piedāvājumu, bija jāsniedz sīka informācija, aprakstot pārvaldības pasākumus un nosacījumus, ko tie ievēros visā pilnvarojuma periodā. Konkrēti, operatoriem bija jāpierāda: i) mērķorientētas pārvaldības uzlabošanas iniciatīvas (piemēram, pakalpojumu fraktēšana, tirgvedības un komunikācijas politika, tīmekļa tirgvedības plāns, cilvēkresursu un kuģu optimizācija – 10 punkti); ii) pasākumi flotes atjaunošanai (piemēram, flotes vidējā vecuma paaugstināšana, atbilstība minimālajiem kuģa funkcionālajiem raksturlielumiem, piemēram, izmēriem, komfortam, ātrumam, drošības sistēmai utt. – 40 punkti); un iii) kuģu piešķiršana, lai papildinātu esošo floti (t. i., tehnisko parametru nodrošināšana katram kuģim (tostarp līnijai), ko operators plāno izmantot pakalpojumu sniegšanai – 20 punkti). Šīs prasības acīmredzami ir cieši saistītas ar jūras transporta pakalpojumu sniegšanu un piešķir tai pievienoto vērtību. Tāpēc Komisija uzskata, ka saimnieciski visizdevīgākā piedāvājuma izmantošana attiecīgajam pakalpojumam apvienojumā ar *Laziomar* uzņēmējdarbības pārdošanu ļāva Itālijai radīt efektīvu konkurenci un saņemt pakalpojumu ar visaugstāko iespējamo vērtību par sabiedrībai viszemāko cenu. Šajā

([79]) Sk. arī paziņojuma par atbalsta jēdzienu 96. punktu.

saistībā Komisija ņem vērā to, ka ikgadējā atlīdzība, kas tika piešķirta *CLN* par jūras transporta pakalpojumu sniegšanu, bija daudz mazāka par maksimālo gada kompensācijas summu, ko Lacio reģions ierosināja konkursa sākumā (sk. 75. apsvērumu).

(244) Attiecībā uz pakalpojuma apvienošanu ar *Laziomar* uzņēmējdarbības pārdošanu Komisija 2012. gada lēmumā sākotnēji uzskatīja, ka konkurss par jaunu sabiedrisko pakalpojumu līgumu bez pienākuma pārņemt *Laziomar* kuģus, kas nepieciešami sabiedrisko pakalpojumu sniegšanai, būtu radījis zemāku cenu sabiedrībai.

(245) Komisija jau iepriekš secināja, ka konkursa procedūra bija pietiekami pārredzama un nediskriminējoša, lai tajā varētu piedalīties pēc iespējas vairāk potenciālo pretendentu. Pēc tam, kad tika plaši publicēts uzaicinājums izteikt ieinteresētību, astoņi jūras transporta operatori atbildēja apstiprinoši, un septiņiem tika atļauts piedalīties piedāvājumu iesniegšanas posmā. Visa attiecīgā informācija par konkursa procedūru tika sniegta šiem septiņiem operatoriem nosūtītajā uzaicinājuma vēstulē.

(246) Pēc ieinteresētības izteikšanas posma tika iesniegts viens konkurētspējīgs pieteikums (*CLN*), ko Lacio reģions izvērtēja, ņemot vērā tā tehnisko un finansiālo piedāvājumu.

(247) Obligātais nosacījums garantēt sabiedrisko pakalpojumu nepārtrauktību un aktīvu apvienošana ar sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākumu ir savstarpēji saistīti. Proti, apvienojot *Laziomar* pārdošanu ar jaunu sabiedrisko pakalpojumu līgumu, ieguvējam – *CLN* – automātiski tiek uzlikts pienākums nodrošināt sabiedrisko pakalpojumu nepārtrauktību un piešķirta pietauvošanās prioritāte. Komisija uzskata, ka *Laziomar* uzņēmējdarbības apvienošana ar jauno sabiedrisko pakalpojumu līgumu un pietauvošanās prioritātes piešķiršana nerada zemāku cenu nekā tad, ja aktīvi un šis līgums tiktu pārdoti atsevišķi, turpmāk minēto iemeslu dēļ.

(248) *Laziomar* uzņēmējdarbība ir saistīta vienīgi ar sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu un teritoriālās nepārtrauktības nodrošināšanu. Tas nozīmē, ka visi *Laziomar* kuģi ir izmantoti un pašlaik tiek izmantoti sabiedrisko pakalpojumu vajadzībām. Tādējādi nevar apgalvot, ka privāts operators būtu ieguvis augstāku cenu, ja šie kuģi vai daži no tiem būtu pārdoti bez minētā nosacījuma. Saskaņā ar Itālijas sniegto informāciju un neatkarīga eksperta veikto izvērtējumu, ko pasūtīja Lacio reģions (sk. 66. un 67. apsvērumu), *Laziomar* kuģu vecums ir liels (no 22 līdz 32 gadiem) un dzinēju un citu materiālu (piemēram, korpusa konstrukcijas materiālu) stāvokļa dēļ ir nepieciešama modernizācija un apkope pēc tik daudzām ekspluatācijas stundām ekspluatācijas gados. Tāpēc kuģu komerciālais pieprasījums būtu zemāks, ja vien īsā laikā tos neiegādātos ieguldījumu, atjaunošanas un modernizācijas nolūkā. Tomēr šķiet maz ticams, ka kuģus varētu pārdot citiem mērķiem, nevis tiem, kas ietver nosacījumu turpināt sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu, par augstāku cenu, nekā bija paredzēts budžetā.

(249) Turklāt Komisija uzskata, ka, ja *Laziomar* būtu pārdots atsevišķi, būtu maz ticams, ka potenciālajiem pretendentiem varētu būt tik lieli resursi (četri kuģi, kā arī rūpnieciskais un komerciālais aprīkojums), kas būtu pieejami pārdalei, lai izpildītu jaunajā sabiedrisko pakalpojumu līgumā noteikto sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākumu. Tas jo īpaši attiecas uz to, ka jaunajā līgumā ir ietvertas īpašas prasības attiecībā uz kuģiem, kas izmantojami dažādos sabiedrisko pakalpojumu maršrutos (sk. 243. apsvērumu). Ikviens operators, kuram būtu vajadzīgie resursi, visticamāk, jau būtu tos izmantojis citos maršrutos, un to pārdale saskaņā ar jauno sabiedrisko pakalpojumu līgumu neizbēgami būtu izraisījusi ieņēmumu zaudēšanu no to iepriekšējās izmantošanas.

(250) Tāpēc Komisija uzskata, ka minēto kuģu sasaiste ar sabiedrisko pakalpojumu līgumu ļāva iegūt augstāku cenu par *Laziomar* kuģiem, jo kā atlīdzību par kuģu ekspluatāciju sabiedrisko pakalpojumu maršrutos to ieguvējs saņēma kompensāciju par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu desmit gadus. Turklāt jebkurš tirgus ekonomikas dalībnieks būtu nolēmis pārdot *Laziomar* kopā ar jaunu sabiedrisko pakalpojumu līgumu, lai iegūtu augstāko cenu. Pamatojoties uz minēto, Komisija secina, ka Itālija nav paredzējusi nosacījumus, kas varēja samazināt cenu vai ko privāts pārdevējs nebūtu pieprasījis.

(251) Komisija secina, ka tās šaubas par to, vai konkursa izsludināšana par jauno sabiedrisko pakalpojumu līgumu apvienojumā ar *Laziomar* uzņēmējdarbību nevarētu radīt zemāku cenu sabiedrībai, ir kliedētas.

(252) Ņemot vērā iepriekš minēto, Komisija uzskata, ka saimnieciski visizdevīgākā piedāvājuma izmantošana attiecībā uz jauno sabiedrisko pakalpojumu līgumu apvienojumā ar *Laziomar* uzņēmējdarbību radīja patiesu konkurenci līdz konkursa procedūras beigām.

Spēcīgi aizsardzības pasākumi procedūras izstrādē, ja tiek iesniegts tikai viens piedāvājums

(253) Pamatojoties uz iepriekš izklāstīto novērtējumu (sk. 224.–252. apsvērumu), Komisija secina, ka konkursa procedūra bija atklāta, pārredzama un nediskriminējoša saskaņā ar publiskā iepirkuma noteikumiem. Tomēr VTNP paziņojuma 68. punktā ir noteikts, ka "*procedūras, kur iesniegts tikai viens piedāvājums, nevar uzskatīt par pietiekamām, lai nodrošinātu, ka procedūra nodrošinās viszemākās izmaksas sabiedrībai [viszemāko cenu sabiedrībai]*".

(254) Attiecīgi, ņemot vērā, ka tikai *CLN* iesniedza piedāvājumu konkursa procedūrā par *Laziomar* (kas ietvēra jauno sabiedrisko pakalpojumu līgumu), šāds konkurss parasti nebūtu pietiekams, lai nodrošinātu priekšrocības neesību konkursa uzvarētājam.

(255) Tomēr Komisija VTNP paziņojuma 68. punktā pausto nostāju ir ar minimālām izmaiņām pārformulējusi savā VTNP rokasgrāmatā ([80]), nosakot, ka "*tas nenozīmē, ka nevar būt gadījumi, kad, pateicoties īpaši spēcīgiem aizsardzības mehānismiem izstrādātajā procedūrā, pakalpojuma sniegšanai par zemākajām izmaksām sabiedrībai [par sabiedrībai viszemāko cenu] var būt pietiekama arī tāda procedūra, kurā iesniegts viens pieteikums*".

(256) Komisija uzskata, ka gadījumā, kas tiek novērtēts, šādi aizsardzības pasākumi jeb mehānismi bija nodrošināti. Konkrētāk:

1) konkursa procedūra tika organizēta tā, lai maksimāli palielinātu potenciālo pretendentu interesi. Turklāt minētajiem potenciālajiem pretendentiem nebija jāievēro apgrūtinošas procedūras un tiem neradās ievērojamas izmaksas saistībā ar to ieinteresētības izteikšanu. Rezultātā ieinteresētību izteica astoņi uzņēmumi, un septiņi no tiem tika uzaicināti iesniegt piedāvājumu (sk. 237. apsvērumu);

2) Itālija izvēlējās slēgtu konkursa procedūru, lai piešķirtu pakalpojumu līguma slēgšanas tiesības (sk. 59. apsvērumu), kas ir divu posmu process, kurā piedāvājumus var iesniegt tikai tie operatori, kuri ir uzaicināti uz piedāvājumu iesniegšanas posmu. Saskaņā ar VTNP paziņojuma 66. punktu "*[..] slēgta procedūra var apmierināt ceturto Altmark kritēriju, ja vien ieinteresētajiem uzņēmumiem bez pamatota iemesla nav liegts iesniegt piedāvājumu*". Faktiski šajā konkursā septiņi potenciālie pretendenti (no astoņiem, kas sākotnēji bija izteikuši ieinteresētību) palika piedāvājumu iesniegšanas posmā (sk. 61. apsvērumu), kas liecina, ka patiesa konkurence bija iespējama līdz konkursa procedūras beigām. Slēgta procedūra parasti dod potenciālajiem pretendentiem vairāk laika, lai izvērtētu savu piedāvājumu pirms iesniegšanas. Komisija uzskata, ka, pamatojoties uz to raksturojumu, vismaz pieci no atlikušajiem potenciālajiem pretendentiem (t. i., *NLG*, *Traghetti Lines*, *Navigazione Generale Italiana S.p.A.*, *Vetor* un *Ustica Lines*, kas tagad darbojas ar nosaukumu *Liberty Lines*) varēja (ņemot vērā to pieredzi un finanšu līdzekļus) iesniegt piedāvājumus vai tiem bija iemesls būt patiesi ieinteresētiem iesniegt piedāvājumu (piemēram, *NLG* un *Vetor* jau darbojas dažos maršrutos, kuros arī *Laziomar* veic jūras braucienus (sk. 9. tabulu), savukārt citi uzņēmumi ir seni jūras pakalpojumu operatori, kuri veic valsts un starptautiska mēroga darbības);

3) uzaicinājumā uz konkursu, kas tika nosūtīts septiņiem operatoriem, kuri bija izteikuši sākotnējo ieinteresētību, bija fiksēta cena par visām *Laziomar* akcijām 2 272 000 EUR apmērā, kas netika pārskatīta, ņemot vērā kādu no piedāvājumiem (sk. 62. apsvērumu). Komisija norāda, ka *Laziomar* pārdošanas cenu noteica neatkarīgs eksperts, pamatojoties uz attiecīgajiem ekonomikas un tirgus apstākļiem tajā laikā, un konkursa procedūrā tā bija fiksēta cena. Tādējādi dalībnieki zināja par šo cenu un neizvirzīja nekādas sūdzības par tās apmēru un līmeni. Turklāt uzaicinājumā uz konkursu bija noteikta maksimālā ikgadējā atlīdzība par sabiedrisko pakalpojumu, ko Lacio reģions noteica 14 300 550 EUR apmērā gadā, atskaitot PVN, kas maksājama par desmit gadiem. Visi dalībnieki tika aicināti iesniegt labākus piedāvājumus attiecībā uz šo ikgadējo atlīdzību par sabiedrisko pakalpojumu,

([80]) Konkrētāk, sk. Komisijas atbildi uz 68. jautājumu tās 2013. gada 29. aprīļa dienestu darba dokumentā "Rokasgrāmata par Eiropas Savienības valsts atbalsta, publiskā iepirkuma un iekšējā tirgus noteikumu piemērošanu vispārējas tautsaimnieciskas nozīmes pakalpojumiem" (sk. http://ec.europa.eu/competition/state_aid/overview/new_guide_eu_rules_procurement_lv.pdf).

pamatojoties uz noteiktiem tehniskiem kritērijiem. Tas ir īpaši spēcīgs aizsardzības pasākums, lai nodrošinātu ne tikai to, ka tiek saņemts viszemākais iespējamais piedāvājums attiecībā uz ikgadējo atlīdzību par sabiedrisko pakalpojumu (un attiecīgi arī viszemākā cena sabiedrībai), bet arī to, ka pretendenti netiek atturēti no piedāvājuma iesniegšanas.

(257) Komisija uzskata, ka, ņemot vērā iepriekš minētos aizsardzības pasākumus, konkursa procedūra bija pietiekama, lai nodrošinātu pakalpojuma sniegšanu par sabiedrībai viszemāko cenu pat tad, ja tiek iesniegts tikai viens piedāvājums ([81]).

(258) Pamatojoties uz iepriekš izklāstīto, Komisija secina, ka ceturtais *Altmark* kritērijs šajā gadījumā ir izpildīts.

(259) Ņemot vērā, ka visi četri nosacījumi, ko Tiesa noteikusi *Altmark* lietā, ir kumulatīvi izpildīti, Komisija secina, ka jauna sabiedrisko pakalpojumu līguma slēgšanas tiesību piešķiršana apvienojumā ar *Laziomar* uzņēmējdarbību un pietauvošanās prioritātes piešķiršanu *Laziomar* nerada ekonomisku priekšrocību *Laziomar* un tā ieguvējam *CLN*.

5.1.2.5. Secinājums

(260) Tā kā nav izpildīti visi LESD 107. panta 1. punktā noteiktie kritēriji, Komisija secina, ka sabiedrisko pakalpojumu līguma slēgšanas tiesību piešķiršana apvienojumā ar *Laziomar* uzņēmējdarbību un pietauvošanās prioritātes piešķiršanu *Laziomar* un tā ieguvējam *CLN* nav valsts atbalsts LESD 107. panta 1. punkta nozīmē.

5.1.3. *Pasākumi, kas noteikti 2010. gada likumā*

(261) Komisija 2011. gada lēmumā pauda sākotnējo viedokli, ka visi pasākumi, kas noteikti Dekrētlikumā Nr. 125/2010, kurš ar grozījumiem pārveidots par 2010. gada likumu, ir valsts atbalsts par labu bijušās *Tirrenia* grupas uzņēmumiem, ciktāl attiecīgie atbalsta saņēmēji varēja izmantot minētos pasākumus, lai izpildītu likviditātes vajadzības un tādējādi uzlabotu savu vispārējo finanšu stāvokli.

(262) Pamatojoties uz informāciju, kas saņemta oficiālajā izmeklēšanā, Komisija secina, ka visi trīs pasākumi būtu jānovērtē atsevišķi.

5.1.3.1. Kuģu modernizācijai paredzēto līdzekļu iespējamā izmantošana likviditātes nolūkos

(263) Valsts līdzekļi. Attiecīgos līdzekļus piešķīra valsts no sava budžeta (sk. 84. apsvērumu), un to izmantošana likviditātes nolūkos tika atļauta ar 2010. gada likumu. Tāpēc attiecīgais pasākums ir piedēvējams valstij un ir piešķirts no valsts līdzekļiem.

(264) Selektivitāte. Šis pasākums tika piešķirts tikai bijušās *Tirrenia* grupas uzņēmumiem, tostarp *Laziomar*, un tāpēc tas ir selektīvs. Pilnīguma labad Komisija norāda, ka šis pasākums netika piešķirts *CLN*.

(265) Ekonomiska priekšrocība. Kā norādīja Itālija, *Caremar* (tajā laikā) guva labumu no attiecīgajiem līdzekļiem Poncas salu arhipelāgā izmantotās flotes modernizācijai, lai padarītu to atbilstošu starptautiskajiem drošības standartiem. Daži darbi tika veikti attiecībā uz divām *Caremar* flotes vienībām, kuras pēc tam bez maksas tika nodotas *Laziomar* (sk. 132. apsvērumu). Tādējādi šie līdzekļi nekad netika izmantoti likviditātes nolūkos (sk. 132. apsvērumu), un Komisija neieguva pierādījumus, kas liecinātu par pretējo.

(266) Tā kā *Laziomar* neizmantoja šos līdzekļus likviditātes nolūkos, lai izvairītos no izmaksām, kas tam parasti būtu jāsedz pašam ar saviem finanšu līdzekļiem, 2011. gada lēmumā paustās šaubas ir kliedētas, un Komisija uzskata, ka tādējādi *Laziomar* nav piešķirta ekonomiska priekšrocība, izmantojot minētos līdzekļus.

(267) Secinājums. Tā kā nav izpildīti visi LESD 107. panta 1. punktā noteiktie kritēriji, Komisija secina, ka pasākums nav valsts atbalsts LESD 107. panta 1. punkta nozīmē.

([81]) Pilnīguma labad Komisija atzīmē, ka pašreizējais gadījums atšķiras no citiem gadījumiem, kuros tika iesniegts tikai viens piedāvājums. Šajā saistībā īpašu pamatojumu sk. Lēmumā (ES) 2020/1412 (404. un 405. apsvērums).

5.1.3.2. Fiskālie atbrīvojumi, kas saistīti ar privatizācijas procesu

(268) Kā izklāstīts 86. apsvērumā, saskaņā ar 2010. gada likuma 1. pantu dažas darbības un operācijas, kas veiktas, lai privatizētu *Tirrenia* grupu, un aprakstītas 19.*ter* panta 1.–15. punktā Dekrētlikumā Nr. 135/2009, kurš ar grozījumiem pārveidots par 2009. gada likumu, ir atbrīvotas no nodokļiem, kas parasti maksājami par šādām darbībām un operācijām.

(269) Komisija vispirms norāda, ka ir jānovērtē trīs atsevišķi nodošanas darbību kopumi: 1) *Tirrenia* bijušo meitasuzņēmumu *Caremar, Saremar* un *Toremar* nodošana no *Tirrenia* Kampānijas, Sardīnijas un Toskānas reģioniem, 2) *Laziomar* uzņemējdarbības nodošana no Kampānijas Lacio reģionam, un 3) *Laziomar* uzņemējdarbības nodošana no Lacio reģiona *CLN*. Nodokļi, ko nepiemēro, ir reģistrācijas nodeva, nodevas par reģistrāciju zemesgrāmatā un hipotēku reģistrā, zīmognodeva (visi kopā dēvēti par "netiešajiem nodokļiem"), PVN un uzņēmumu ienākuma nodoklis. Šā atbalsta pasākuma labuma guvēji ir pārdevējs, pircējs vai abi. Šajā lēmumā tiks izvērtēts tikai otrais un trešais nodošanas darbību kopums ([82]).

(270) Vispirms Komisija piekrīt, ka *Laziomar* uzņēmējdarbības nodošanai no Kampānijas reģiona Lacio reģionam nebija piemērojams uzņēmumu ienākuma nodoklis (jo netika maksāta atlīdzība) un PVN (to nepiemēro šādiem darījumiem saskaņā ar valsts tiesību aktiem). Attiecībā uz netiešajiem nodokļiem jānorāda, ka tie nodokļi, kuru maksātāji saskaņā ar valsts tiesību aktiem ir tikai ieguvēji, no sava budžeta bija jāmaksā Lacio reģionam, kas šajā gadījumā rīkojās sabiedrisko pakalpojumu ietvaros, t. i., kā valsts struktūra. Kā tāds tas nav kvalificējams par uzņēmumu. Tāpēc neviens no minētajiem nodokļu atbrīvojumiem netiks plašāk novērtēts šajā lēmumā.

(271) Attiecībā uz trešo nodošanu Komisija vispirms atzīmē, ka saskaņā ar Prezidenta 1972. gada 26. oktobra dekrētu Nr. 633 darbību turpinošu uzņēmumu vai uzņēmējdarbības vienību nodošanu citam uzņēmumam neuzskata par preču piegādi un tāpēc tai nepiemēro PVN. Tāpēc, tā kā tādiem darījumiem kā *Laziomar* uzņēmējdarbības pārdošana *CLN* nepiemēro PVN, atbrīvojums no nodokļa nevarēja radīt *Laziomar* priekšrocību attiecībā uz PVN. Turklāt Komisija atzīmē, ka *Laziomar* uzņēmējdarbības pārdošanas līgumā ir skaidri noteikts, ka pircējam, t. i., *CLN*, ir jāsedz visas ar pārdošanu saistītās izmaksas (t. i., reģistrācijas maksa, notāra izmaksas, nodevas par reģistrāciju zemesgrāmatā u. c.), neatsaucoties uz uzņēmumam *CLN* piešķirto atbrīvojumu no šīm izmaksām. Attiecībā uz atbrīvojumu no uzņēmumu ienākuma nodokļa Komisija uzskata, ka šāds nodoklis attiektos vienīgi uz ieņēmumiem no pārdošanas. Tomēr šajā gadījumā *CLN* iegādājās *Laziomar* no Lacio reģiona, kas nozīmē, ka šis darījums radīja izdevumus *CLN* un tāpēc uzņēmumu ienākuma nodoklis nebija jāmaksā. Tāpēc šis pasākums neattiecas uz *CLN*. Ņemot vērā iepriekš minēto, Komisija secina, ka ne *Laziomar*, ne *CLN* nav izmantojuši šos fiskālos atbrīvojumus.

(272) Minēto iemeslu dēļ neviens no iepriekš izklāstītajiem nodokļu atbrīvojumiem nav valsts atbalsts LESD 107. panta 1. punkta nozīmē.

5.1.3.3. Iespēja izmantot *FAS* līdzekļus, lai izpildītu likviditātes vajadzības

(273) Komisija 2011. un 2012. gada lēmumos minēja iespēju (bijušās) *Tirrenia* grupas uzņēmumiem izmantot *FAS* līdzekļus, lai izpildītu kārtējās likviditātes vajadzības. Tomēr oficiālās izmeklēšanas procedūras gaitā Itālijas iestādes precizēja, ka *FAS* līdzekļi nav paredzēti kā papildu kompensācija *Laziomar* vai *CLN* (vai jebkuram citam bijušās *Tirrenia* grupas uzņēmumam vai to attiecīgajiem ieguvējiem). Tā vietā minētie līdzekļi tika darīti pieejami, lai papildinātu budžeta apropriācijas kompensāciju par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu izmaksai bijušās *Tirrenia* grupas uzņēmumiem gadījumā, ja tās izrādās nepietiekamas. Patiesi, 2010. gada likuma 1. panta 5.*ter* punkts ļāva reģioniem izmantot *FAS* līdzekļus, lai finansētu regulāro kompensāciju par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu un tādējādi nodrošinātu jūras sabiedrisko pakalpojumu nepārtrauktību. Citiem vārdiem sakot, šis pasākums ir saistīts tikai ar līdzekļu piešķiršanu Itālijas budžetā kompensāciju par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu izmaksai.

(274) Ņemot vērā iepriekš izklāstīto, Komisija secina, ka *FAS* līdzekļi ir tikai finansējuma avots, lai valsts varētu samaksāt kompensācijas par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu (ko piešķir, pamatojoties uz pagarināto sākotnējo līgumu), un tie nav pasākums, no kura *Laziomar* var gūt labumu papildus šīm kompensācijām par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu. Tāpēc *FAS* līdzekļu iespējamā izmantošana nav valsts atbalsts LESD 107. panta 1. punkta nozīmē.

([82]) Pirmais nodošanas darbību kopums tika novērtēts Lēmumā (ES) 2020/1412 (sk. 418. apsvērumu).

5.1.4. *Secinājums par atbalsta esību*

(275) Pamatojoties uz iepriekš izklāstīto novērtējumu, Komisija konstatē, ka:

— kompensācija *Laziomar* par pakalpojumu sniegšanu jūras maršrutos laikposmā no 2011. gada 1. jūnija līdz 2014. gada 14. janvārim ir valsts atbalsts LESD 107. panta 1. punkta nozīmē;

— jauna sabiedrisko pakalpojumu līguma slēgšanas tiesību piešķiršana *Laziomar* un tā ieguvējam *CLN* laikposmam no 2014. gada 15. janvāra līdz 2024. gada 14. janvārim apvienojumā ar *Laziomar* uzņēmējdarbību un pietauvošanās prioritāti atbilst četriem *Altmark* kritērijiem un tādējādi nav valsts atbalsts LESD 107. panta 1. punkta nozīmē;

— tā kā *Laziomar* neizmantoja līdzekļus kuģu modernizācijai likviditātes nolūkos, kā tas bija paredzēts 2010. gada likumā, šis pasākums nav valsts atbalsts *Laziomar* LESD 107. panta 1. punkta nozīmē; un

— fiskālie atbrīvojumi, kas saistīti ar *Laziomar* privatizācijas procesu, un iespēja izmantot *FAS* līdzekļus likviditātes vajadzību izpildei, kā noteikts 2010. gada likumā, nav valsts atbalsts uzņēmumam *Laziomar* LESD 107. panta 1. punkta nozīmē.

5.2. **Atbalsta likumība**

(276) Visi atbalsta pasākumi, uz kuriem atteicas šis lēmums, tika ieviesti, pirms tos oficiāli apstiprināja Komisija. Tāpēc, ciktāl šie atbalsta pasākumi nebija atbrīvoti no paziņošanas prasības saskaņā ar 2005. gada VTNP lēmumu vai 2011. gada VTNP lēmumu, Itālija tos piešķīra, pārkāpjot LESD 108. panta 3. punktu ([83]).

5.3. **Atbalsta saderība**

(277) Saskaņā ar sākotnējā līguma pagarinājumu *Laziomar* piešķirtās kompensācijas par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu saderība ir jāizvērtē, ņemot vērā LESD 106. panta 2. punktu.

5.3.1. *Piemērojamie noteikumi*

(278) Kā jau minēts iepriekš, sākotnējā līguma pagarināšana pēc 2008. gada beigām tika veikta, pamatojoties uz turpmākiem tiesību aktiem, šādi:

a) ar 2008. gada 30. decembra Dekrētlikumu Nr. 207, kas pārveidots par 2009. gada 27. februāra Likumu Nr. 14, tika noteikta sākotnējo līgumu pagarināšana no 2009. gada 1. janvāra līdz 2009. gada 31. decembrim;

b) ar 2009. gada 25. septembra Dekrētlikumu Nr. 135, kas pārveidots par 2009. gada likumu, cita starpā tika noteikta sākotnējo līgumu pagarināšana no 2010. gada 1. janvāra līdz 2010. gada 30. septembrim,

c) ar 2010. gada 5. augusta Dekrētlikumu Nr. 125, kas pārveidots par 2010. gada likumu, tika noteikta sākotnējo līgumu turpmāka pagarināšana no 2010. gada 1. oktobra līdz *Tirrenia* un *Siremar* privatizācijas procesu beigām;

d) ar Lacio reģiona 2012. gada 24. decembra Likumu Nr. 228 tika apstiprināts Lacio pienākums nodrošināt Poncas salu arhipelāga maršrutu teritoriālo nepārtrauktību līdz privatizācijai.

(279) Ņemot vērā šos apstākļus, Komisija atzīmē, ka kompensācijas par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu piešķiršana saskaņā ar sākotnējā līguma pagarinājumu ir datējama ar laiku pirms 2011. gada VTNP lēmuma un 2011. gada VTNP nostādņu stāšanās spēkā, pretstatā pirmajiem trim pagarinājumiem, kas notika pirms šā tiesiskā regulējuma stāšanās spēkā. Tomēr, ņemot vērā minēto, 2011. gada VTNP aktu kopums paredz – 2011. gada VTNP lēmuma 10. pantā un 2011. gada VTNP nostādņu 69. punktā – noteikumus par tā piemērošanu arī atbalstam, kas piešķirts pirms 2011. gada aktu kopuma stāšanās spēkā 2012. gada 31. janvārī. Konkrēti, 2011. gada VTNP lēmuma 10. panta b) punkts paredz:

([83]) Komisija 5.3.1. iedaļā novērtēs, vai tas tā patiešām bija.

"viss atbalsts, kas ieviests pirms šā lēmuma stāšanās spēkā [t. i., 2012. gada 31. janvāra] un kas nebija saderīgs ar iekšējo tirgu un atbrīvots no paziņošanas prasības saskaņā ar Lēmumu 2005/842/EK, bet kas atbilst šajā lēmumā paredzētajiem nosacījumiem, ir saderīgs ar iekšējo tirgu un atbrīvots no iepriekšējas paziņošanas prasības".

(280) Attiecībā uz 2011. gada VTNP nostādnēm – to 68. un 69. punktā ir norādīts, ka Komisija piemēro šajās nostādnēs minētos principus visiem atbalsta projektiem, kas tai paziņoti, neatkarīgi no tā, vai paziņošana ir notikusi pirms vai pēc šo nostādņu piemērošanas sākuma, proti, 2012. gada 31. janvāra, kā arī visam nelikumīgajam atbalstam, par ko lēmums pieņemts pēc 2012. gada 31. janvāra, pat ja šis atbalsts ir piešķirts pirms 2012. gada 31. janvāra. Pēdējā minētajā gadījumā 2011. gada VTNP nostādņu 14., 19., 20., 24., 39. un 60. punkts nav piemērojams.

(281) Tādējādi noteikumi par 2011. gada VTNP lēmuma un 2011. gada VTNP nostādņu piemērošanu, kā aprakstīts iepriekš, nozīmē, ka kompensāciju par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu, kas piešķirta *Laziomar* pagarinājuma periodā, var novērtēt atbilstoši 2011. gada VTNP aktu kopumam. Ja ir izpildīti attiecīgie 2011. gada VTNP lēmuma vai 2011. gada VTNP nostādņu nosacījumi, šis atbalsta pasākums ir saderīgs ar iekšējo tirgu par visu laikposmu no 2011. gada 1. jūnija līdz 2014. gada 14. janvārim ([84]).

(282) Komisija vispirms izvērtēs, vai kompensācija par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu, kas piešķirta *Laziomar* pagarinājuma periodā, atbilst 2011. gada VTNP lēmuma nosacījumiem.

(283) Komisija atzīmē, ka 2011. gada VTNP lēmums ir piemērojams tikai valsts atbalstam, ko piešķir kā kompensāciju par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu jūras savienojumos ar salām, kuros vidējais gada satiksmes apjoms divos finanšu gados pirms VTNP piešķiršanas nepārsniedz 300 000 pasažieru (2. panta 1. punkta d) apakšpunkts). Kā izklāstīts 141. apsvērumā, Itālija ir iesniegusi rādītājus, kas liecina, ka nevienā *Laziomar* maršrutā šī robežvērtība nav pārsniegta. Tāpēc Komisija secina, ka 2011. gada VTNP lēmuma 2. panta 1. punkta d) apakšpunkta nosacījums ir izpildīts.

(284) Turklāt saskaņā ar VTNP lēmuma 4. pantu pilnvarojuma aktā cita starpā jāiekļauj atsauce uz minētā lēmuma piemērošanu. Komisija atzīmē, ka šāda atsauce nav iekļauta ne sabiedrisko pakalpojumu līgumā starp Lacio reģionu un *Laziomar*, ne tam pievienotajos dokumentos. Tādējādi Komisija secina, ka 4. pants nav ievērots un uzņēmumam *Laziomar* pagarinājuma periodā piešķirtās kompensācijas par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu saderību nevar novērtēt saskaņā ar 2011. gada VTNP lēmumu.

(285) Attiecīgi jautājums par to, vai kompensācija par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu, kas piešķirta *Laziomar* no 2011. gada un līdz privatizācijas procesa pabeigšanai, ir saderīga, parasti būtu 2011. gada VTNP nostādņu piemērošanas jomā.

(286) Tomēr šajā kontekstā, ņemot vērā, ka VTNP lēmuma 2. panta 1. punkta d) apakšpunktā paredzētie nosacījumi ir izpildīti, piemēro 2011. gada VTNP nostādņu 61. punktu. Pamatojoties uz to, Komisija novērtēs, vai kompensācija par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu, kas piešķirta *Laziomar* visā pagarinājuma periodā, atbilst 2011. gada VTNP nostādņu nosacījumiem, izņemot 14., 19., 20., 24., 39. un 60. punktā minētos nosacījumus.

([84]) Pilnīguma labad Komisija norāda uz pārejas noteikumu, kurš ietverts 2011. gada VTNP lēmuma 10. panta a) punktā un saskaņā ar kuru atbalsta shēma, kas ieviesta pirms šā lēmuma stāšanās spēkā (t. i., pirms 2012. gada 31. janvāra) un kas bija saderīga ar iekšējo tirgu un atbrīvota no paziņošanas prasības saskaņā ar 2005. gada VTNP lēmumu, turpina būt saderīga ar iekšējo tirgu un atbrīvota no paziņošanas prasības vēl divus gadus (t. i., līdz 2014. gada 30. janvārim ieskaitot). Tas nozīmē, ka atbalsts, kas piešķirts saskaņā ar šādu shēmu laikā no 2005. gada VTNP lēmuma stāšanās spēkā, proti, no 2005. gada 19. decembra, līdz 2011. gada VTNP lēmuma spēkā stāšanās dienai, proti, līdz 2012. gada 31. janvārim, jāuzskata par saderīgu ar iekšējo tirgu, bet vienīgi no dienas, kad tas tika piešķirts, līdz 2014. gada 30. janvārim ieskaitot. Jebkurā gadījumā atbalstam, kas piešķirts no 2012. gada 31. janvāra, nepiemēro pārejas noteikumu, kas iekļauts 2011. gada VTNP lēmuma 10. panta a) punktā, un tā saderības novērtējums jāveic, pamatojoties uz 2011. gada VTNP lēmumu.

5.3.2. *Patiess vispārējas tautsaimnieciskas nozīmes pakalpojums, kā minēts LESD 106. pantā*

(287) Saskaņā ar 2011. gada VTNP nostādņu 12. punktu "atbalsts jāpiešķir tāda pakalpojuma sniegšanai, kam patiesi ir vispārēja tautsaimnieciska nozīme un kas ietilpst Līguma 106. panta 2. punkta darbības jomā". 13. punktā ir precizēts, ka "dalībvalstis nevar sabiedriskā pakalpojuma sniegšanas pienākumu noteikt pakalpojumiem, ko uzņēmumi, kas darbojas normālos tirgus apstākļos, jau sniedz vai var sniegt apmierinošā līmenī un ievērojot valsts noteiktus, sabiedrības interesēm atbilstošus nosacījumus, piemēram, attiecībā uz cenu, objektīviem kvalitātes raksturlielumiem, nepārtrauktību un piekļuvi pakalpojumam. Attiecībā uz jautājumu par to, vai tirgus var sniegt pakalpojumu, Komisijas vērtējums aprobežojas ar pārbaudi, vai attiecīgās dalībvalsts definīcijā nav pieļauta acīmredzama kļūda, ja vien Savienības tiesībās nav paredzētas stingrākas normas". Visbeidzot, 2011. gada VTNP nostādņu 56. punktā ir atsauce uz "dalībvalsts plašo izvēli" attiecībā uz to pakalpojumu raksturu, kurus var klasificēt par pakalpojumiem ar vispārēju tautsaimniecisku nozīmi.

(288) Novērtējums par to, vai VTNP ir patiesi, ir arī jāveic, ņemot vērā VTNP paziņojumu (sk. 170. un 186. apsvērumu), Jūras kabotāžas regulu (sk. 173., 174. un 175. apsvērumu) un judikatūru (sk. 176. un 177. apsvērumu). Tāpēc Komisijai attiecībā uz pagarinājuma periodu ir jānovērtē:

1) vai pastāvēja **lietotāju pieprasījums**;

2) vai tirgus dalībnieki nevarēja apmierināt pieprasījumu bez valsts iestāžu uzlikta pienākuma (**tirgus nepilnības esība)**; un

3) vai tikai ar sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākumu vien nebija pietiekami, lai novērstu attiecīgo tirgus nepilnību (**vismazāk kaitējošā pieeja**).

(289) Komisija norāda, ka sabiedrisko pakalpojumu maršruti, kuros *Laziomar* sniedza pakalpojumus pagarinājuma periodā, ir tie paši, kas tam uzticēti saskaņā ar jauno sabiedrisko pakalpojumu līgumu, izņemot to, ka pagarinājuma periodā maršruti bija tikai pieci (sk. 43. apsvērumu), savukārt saskaņā ar jauno sabiedrisko pakalpojumu līgumu tika pievienoti vēl divi maršruti, kas savieno Terračīnu ar Poncu (T3 līnija) un Ventoteni (T4 līnija) (sk. 72. apsvērumu). Turklāt Komisija jau ir aprakstījusi un novērtējusi konkurences situāciju šajos maršrutos pagarinājuma periodā. Ņemot vērā šos apstākļus, turpmākais novērtējums būs balstīts uz tā novērtējuma attiecīgajām daļām, kas veikts iepriekš attiecībā uz jauno sabiedrisko pakalpojumu līgumu (sk. 5.1.2.1. iedaļu).

(290) Komisija vispirms atgādina (sk. 120. apsvērumu), ka Itālija ir uzlikusi sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākumu, kas noteikts sākotnējā līgumā, galvenokārt, lai i) nodrošinātu teritoriālo nepārtrauktību starp kontinentālo daļu un salām un ii) veicinātu attiecīgo salu ekonomisko attīstību, sniedzot regulārus un uzticamus jūras transporta pakalpojumus. Komisija jau secināja (sk. 179. apsvērumu), ka tie patiešām ir leģitīmi sabiedrības interešu mērķi.

(291) Lai ilustrētu lietotāju patieso pieprasījumu pēc attiecīgajiem jūras transporta pakalpojumiem, Itālija iesniedza (sk. 11. un 12. tabulu) sīku statistiku, kas liecina, ka 2011. gadā *Laziomar* pārvadāja kopumā 270 457 pasažierus, 17 717 transportlīdzekļus piecos sabiedrisko pakalpojumu maršrutos attiecīgajos laikposmos, kurus aptver sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākums. Šie rādītāji par 2012. gadu bija 240 430 pasažieri un 13 228 transportlīdzekļi, bet par 2013. gadu – 254 167 pasažieri un 16 927 transportlīdzekļi. ([85])

([85]) Itālija iesniedza arī datus vienīgi par pasažieriem 2009. un 2010. gadā. Jāatgādina, ka šajā laikposmā līdz 2011. gada maija beigām noteiktos maršrutos pakalpojumus sniedza *Caremar*. 2009. gadā tie bija 287 639 pasažieri (157 055 T1 un A2 līnijā, 99 087 pasažieri T2 un A3 līnijā un 31 494 pasažieri A1 līnijā), un 253 638 pasažieri 2010. gadā (141 300 T1 un A2 līnijā, 86 031 T2 un A3 līnijā un 26 307 A1 līnijā).

11. tabula

Pasažieru statistika par 2011.–2013. gadu

Gads	T1 līnija	T2 līnija	A1 līnija	A2 līnija	A3 līnija	Kopējais pasažieru skaits
2011. g.	57 374	53 461	15 374	106 588	37 660	270 457
2012. g.	36 446	61 978	16 372	96 125	29 509	240 430
2013. g.	26 492	61 678	19 655	117 085	29 257	254 167

12. tabula

Transportlīdzekļu statistika par 2011.–2013. gadu

Gads	T1 līnija	T2 līnija	A1 līnija	A2 līnija	A3 līnija	Kopējais transportlīdzekļu skaits[1] [1]
2011. g.	13 203	2 880	1 634[1] [2]			17 717
2012. g.	10 614	2 614				13 228
2013. g.	14 177	2 750				16 927

[1] A1, A2 un A3 līnijā izmantotie kuģi netransportēja transportlīdzekļus (izņemot A1 līniju 2011. gadā).
[2] No 2012. gada šajā maršrutā tika pārvadāti vienīgi pasažieri.

(292) Kopumā rādītāji liecina, ka lietotāju pieprasījums pēc jūras transporta pakalpojumiem katrā no attiecīgajiem maršrutiem bija būtisks un diezgan stabils, un analīze par 2011.–2013. gadu nesniedza nekādas norādes par to, ka tas būtu zudis. Komisija jau ir pierādījusi, ka arī laikposmā no 2014. gada lietotāju pieprasījums pēc jūras transporta pakalpojumiem bija būtisks (sk. 184. apsvērumu).

(293) Tāpēc var secināt, ka šie pakalpojumi atbilda patiesam lietotāju pieprasījumam un tādējādi reālām sabiedrības vajadzībām.

(294) Kā paskaidrots 186. apsvērumā, Komisijai ir arī jāizvērtē, vai attiecīgais pakalpojums būtu nepietiekams, ja tā sniegšanu atstātu tikai tirgus spēku ziņā, ņemot vērā sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākumu, ko dalībvalsts noteica atbilstoši sākotnējā līguma pagarinājumam. Šajā ziņā VTNP paziņojuma 48. punktā ir noteikts, ka "*Komisijas vērtējums aprobežojas ar to, ka tiek pārbaudīts, vai attiecīgā dalībvalsts ir pieļāvusi acīmredzamu kļūdu*".

(295) Komisija atzīmē, ka laikposmā no 2011. gada 1. jūnija līdz 2014. gada 14. janvārim vienā maršrutā, kurā *Laziomar* sniedza pakalpojumus atbilstoši sākotnējā līguma pagarinājumam (A3 līnija), cits operators – *Vetor* – piedāvāja pasažieru pārvadājumu pakalpojumus, lai arī ne nepārtraukti, ne tikpat bieži un ne par tādu pašu cenu. Komisija 195. apsvērumā jau ir izvērtējusi konkurences situāciju A3 līnijā un to, vai *Vetor* sniegtie pakalpojumi bija līdzvērtīgi tiem, kas bija jāsniedz *Laziomar* saskaņā ar jauno sabiedrisko pakalpojumu līgumu. Komisija atgādina, ka šā novērtējuma pamatā bija konkurences situācija šajā maršrutā laikposmā no 2011. gada 1. jūnija līdz 2014. gada 14. janvārim. Tā kā pakalpojumi, kas kopumā jāsniedz *Laziomar*, apkalpoto maršrutu, reisu biežuma un tehnisko prasību ziņā ir gandrīz identiski tiem, kas tam bija jāsniedz pagarinājuma periodā, Komisijas secinājums (sk. 195. apsvērumu), ka tikai ar tirgus spēkiem vien nepietiktu, lai apmierinātu sabiedrisko pakalpojumu vajadzības, ir attiecināms arī uz *Laziomar* visā pagarinājuma periodā. Patiesi, lielākajā daļā maršrutu *Laziomar* bija vienīgais operators, savukārt tikai vienā maršrutā (A3 līnija) *Vetor* sniegtie pakalpojumi nebija līdzvērtīgi nepārtrauktības, regularitātes, jaudas un cenas ziņā, un tāpēc tie pilnībā neapmierināja sabiedrisko pakalpojumu vajadzības, kas *Laziomar* bija noteiktas saskaņā ar sākotnējo līgumu (pagarinājumu).

(296) Visbeidzot, ņemot vērā plānoto privatizāciju un lai nodrošinātu atbilstoši sākotnējam līgumam sniegto sabiedrisko pakalpojumu nepārtrauktību, Itālija nolēma pagarināt šo līgumu bez izmaiņām un mainot kompensācijas metodiku, kas piemērojama no 2010. gada. Komisija piekrīt, ka lietotāju pieprasījumu (kā aprakstīts 291., 292. un 293. apsvērumā) nevarēja apmierināt, uzliekot sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākumu, kas ir piemērojams visiem operatoriem, kuri sniedza pakalpojumus attiecīgajos maršrutos. Proti, lielākajā daļā maršrutu *Laziomar* bija vienīgais operators (sk., piemēram, 188. apsvērumu), un maršrutos, kuros tas nebija vienīgais operators, cita operatora piedāvājums neatbilda prasībām attiecībā uz regularitāti, nepārtrauktību, jaudu un pieejamību cenas ziņā. Turklāt pakalpojumu sniegšana lielākajā daļā maršrutu (ja ne visos maršrutos) klusajā sezonā ir zaudējumus nesoša, tāpēc, ja nebūtu kompensācijas par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu, tajos, visticamāk, pakalpojumi netiktu sniegti vispār. Turklāt Komisija piekrīt, ka, ņemot vērā *Laziomar* privatizācijas procesu, esošā sabiedrisko pakalpojumu līguma pagarināšana bija vienīgais veids, kā garantēt sabiedrisko pakalpojumu nepārtrauktību līdz privatizācijas pabeigšanai.

(297) Tāpēc Komisija secina, ka Itālija nav pieļāvusi acīmredzamu kļūdu, definējot *Laziomar* uzticētos pakalpojumus kā VTNP. Līdz ar to šaubas, ko Komisija paudusi 2011. un 2012. gada lēmumos, ir kliedētas.

5.3.3. *Vajadzība pēc pilnvarojuma akta, kurā būtu precizēts sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākums un kompensācijas aprēķināšanas metodes*

(298) Kā norādīts 2011. gada VTNP nostādņu 2.3. iedaļā, pakalpojuma ar vispārēju tautsaimniecisku nozīmi jēdziens LESD 106. panta izpratnē nozīmē, ka attiecīgajam uzņēmumam ar vienu vai vairākiem oficiāliem aktiem ir uzticēta pakalpojuma ar vispārēju tautsaimniecisku nozīmi sniegšana.

(299) Šajos aktos jo īpaši jānosaka:

— precīzs sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākuma veids un termiņš;

— uzņēmums un attiecīgā teritorija;

— ekskluzīvo tiesību veids;

— kompensācijas aprēķināšanas, kontroles un pārskatīšanas parametri;

— pasākumi, lai izvairītos no pārmērīgas kompensācijas piešķiršanas un atmaksātu to.

(300) Komisija savos 2011. un 2012. gada lēmumos pauda šaubas, vai pilnvarojuma aktā ir sniegts visaptverošs apraksts par *Laziomar* sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākuma veidu pagarinājuma periodā. Tomēr Komisija arī atgādināja, ka dažādi pilnvarojuma elementi var būt ietverti vairākos aktos, neliekot apšaubīt pienākuma definīcijas atbilstību. Pagarinājuma periodā *Laziomar* pilnvarojuma aktā bija ietverts sākotnējais līgums (kas laika gaitā grozīts un pagarināts), piecgadu plāni 2000.–2004. gadam un 2005.–2008. gadam, vairāki Itālijas *ad hoc* lēmumi, *CIPE* direktīva un 2009. gada likums.

(301) Ņemot vērā šos apstākļus, Komisija vispirms atzīmē, ka sākotnējais līgums (kas laika gaitā grozīts), kas veido *Laziomar* pilnvarojuma akta pamatu, palika pilnībā piemērojams līdz privatizācijas pabeigšanai, pamatojoties uz vairākiem dekrētlikumiem (sk. 278. apsvērumu). Minētajos dokumentos ir norādīts, ka *Laziomar* tika uzticēts sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākums līdz tā privatizācijas pabeigšanai.

(302) Saskaņā ar sākotnējo līgumu piecgadu plānos jānosaka apkalpojamie maršruti un ostas, konkrētajiem jūras savienojumiem izmantoto kuģu veids un jauda, pakalpojumu biežums un tarifi, ieskaitot atvieglotos tarifus, jo īpaši salu reģionu iedzīvotājiem paredzētie. Tā kā plāni 2005.–2008. gadam oficiāli netika pieņemti, turpināja piemērot plānu 2000.–2004. gadam bez jebkādām izmaiņām sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākuma tvērumā. Tādējādi minētā plāna noteikumi tika pilnībā piemēroti laikposmā no 2011. gada 1. jūnija līdz 2014. gada 14. janvārim. Pirms 2011. gada sākotnējā tarifu shēma, kas bija paredzēta sākotnējā līgumā, tika mainīta ar vairākiem vēlākiem aktiem. Tomēr visā pagarinājuma periodā netika izdots neviens starpministriju dekrēts, lai grozītu tarifus, kas jāiekasē bijušās *Tirrenia* grupas uzņēmumiem, tostarp *Laziomar*. Pamatojoties uz minēto, Komisija secina, ka sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākums, kas *Laziomar* bija jāpilda pagarinājuma periodā, bija definēts pietiekami skaidri.

(303) Komisija 2011. gada lēmuma 239. un 240. apsvērumā jau atzīmēja, ka kompensācijas summas aprēķināšanai nepieciešamie parametri bija noteikti iepriekš un ir skaidri raksturoti. Jo īpaši attiecībā uz 2011.–2013. gadu sākotnējā līgumā (sk. 46. apsvērumu) ir ietverts izsmeļošs un precīzs vērā ņemamo izmaksu elementu saraksts, kā arī metodika, kas izmantojama, lai aprēķinātu operatora ieguldītā kapitāla atdevi. Attiecīgā metodika ir izklāstīta *CIPE* direktīvā (sk. 47.–57. apsvērumu). Konkrētāk, *CIPE* direktīvā ir sīki noteikti vērā ņemtie izmaksu elementi un ieguldītā kapitāla atdeve. Visbeidzot, 2009. gada likumā ir iekļauta maksimālā kompensācijas summa 10 030 606 EUR miljonu apmērā gadā, kas piemērojama no 2010. gada. Turklāt sākotnējā līgumā bija noteikts, ka kompensācija tiks izmaksāta pa daļām, un tā nodrošināja, ka kompensācija ir balstīta uz faktiskajām izmaksām un ieņēmumiem, kas rodas saistībā ar sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu. Tādējādi varētu atklāt un viegli novērst pārmērīgu kompensāciju. Attiecīgā gadījumā valsts tad varētu atgūt pārmērīgo kompensāciju no *Laziomar*.

(304) Pamatojoties uz minēto, Komisija uzskata, ka attiecībā uz sākotnējā līguma pagarinājuma periodu pilnvarojuma aktos bija noteikta skaidra sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākuma definīcija, ilgums, uzņēmums un attiecīgā teritorija, kompensācijas aprēķināšanas, kontroles un pārskatīšanas parametri un pasākumi, lai nepieļautu pārmērīgu kompensāciju un nodrošinātu šādas pārmērīgas kompensācijas atmaksu, kā noteikts 2011. gada VTNP nostādnēs.

5.3.4. *Pilnvarojuma termiņš*

(305) Kā norādīts 2011. gada VTNP nostādņu 17. punktā, "[..] pilnvarojuma termiņš jāpamato ar objektīviem kritērijiem, piemēram, vajadzību amortizēt pamatlīdzekļus, kas nav pārnesami. Principā pilnvarojuma termiņš nedrīkst pārsniegt periodu, kāds vajadzīgs to līdzekļu amortizācijai, kuri VTNP sniegšanas nolūkā ir visbūtiskākie".

(306) Itālija norādīja, ka pagarinājuma ilgums ir noteikts, atsaucoties uz laikposmu, kas nepieciešams VTNP sniegšanā izmantoto aktīvu amortizācijai. Konkrētāk, pagarinātā sākotnējā līguma kopējais ilgums nedaudz pārsniedz 24 gadus. Kuģi ir visbūtiskākie aktīvi, kas vajadzīgi, lai sniegtu sabiedrisko pakalpojumu. Prāmju satiksmē izmantoto kuģu amortizācijas periods parasti ir ilgs un var pārsniegt 25 gadus.

(307) Itālija ir iesniegusi Komisijai *Laziomar* kuģu amortizācijas vērtību laikposmā no 2011. līdz 2013. gadam. Komisija atzīmē, ka laikā, kad saskaņā ar sākotnējā līguma pagarinājumu 2011. gada 1. jūnijā *Laziomar* sāka sniegt pakalpojumus Poncas salu arhipelāga maršrutos, tās četru kuģu vidējais vecums bija 24 gadi.

(308) Komisija atzīmē, ka termiņš bija jāpagarina par divarpus gadiem, lai nodrošinātu sabiedrisko pakalpojumu nepārtrauktību līdz privatizācijas procesa pabeigšanai. Turklāt, ņemot vērā kuģu vidējo vecumu, prāmju pakalpojumu sniegšanā parasti izmantoto kuģu amortizācijas vidējo ilgumu, modernizācijas iniciatīvas, kas paredzētas saskaņā ar pakalpojumu līguma noteikumiem, un jaunu kuģu izmantošanu (sk. 243. apsvērumu), Komisija secina, ka pilnvarojuma akta ilgums ir pietiekami pamatots un ir ievērots VTNP nostādņu 17. punkts.

5.3.5. *Atbilstība Komisijas Direktīvai 2006/111/EK* ([86])

(309) Saskaņā ar 2011. gada VTNP nostādņu 18. punktu "[..] atbalsts tiks uzskatīts par saderīgu ar iekšējo tirgu, balstoties uz Līguma 106. panta 2. punktu, vienīgi tad, ja attiecīgais uzņēmums vajadzības gadījumā ievēro Direktīvu 2006/111/EK par dalībvalstu un publisku uzņēmumu finansiālo attiecību pārredzamību, kā arī par dažu uzņēmumu finanšu pārredzamību".

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

(310) Turklāt 2011. gada VTNP nostādņu 44. punktā ir noteikts: "ja uzņēmums vienlaicīgi sniedz VTNP un veic arī citas darbības, kas nav VTNP, iekšējā grāmatvedībā ar VTNP saistītās izmaksas un ieņēmumi un ar citām darbībām saistītās izmaksas un ieņēmumi jānorāda atsevišķi saskaņā ar 31. punktā noteiktajiem principiem".

(311) Itālija ir apstiprinājusi, ka *Laziomar* ir nodarbojies vienīgi ar sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu saskaņā ar sākotnējo līgumu.

(312) Tāpēc Komisija uzskata, ka 2011. gada VTNP nostādņu 18. punkts nav piemērojams.

5.3.6. *Kompensācijas summa*

(313) 2011. gada VTNP nostādņu 21. punktā norādīts, ka "kompensācija nedrīkst pārsniegt summu, kas ir vajadzīga, lai segtu sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākuma izpildes neto izmaksas, ieskaitot saprātīgu peļņu.".

(314) Šajā gadījumā, tā kā kompensācija ir nelikumīgs atbalsts, kas piešķirts pirms tās stāšanās spēkā, 2011. gada VTNP nostādņu 69. punktā ir īpaši noteikts, ka, lai novērtētu valsts atbalstu, nav jāizmanto novērsto neto izmaksu metode. Tās vietā neto izmaksu aprēķināšanai saistībā ar sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākuma izpildi var izmantot citas metodes, piemēram, izmaksu sadales metodi. Saskaņā ar pēdējo minēto metodi neto izmaksas tiek aprēķinātas kā starpība starp pilnvarojuma aktā noteiktajām un aplēstajām izmaksām un ieņēmumiem, kādi izvēlētajam pakalpojumu sniedzējam rodas saistībā ar sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākuma izpildi. 2011. gada VTNP nostādņu 28.–38. punktā ir sīkāk izklāstīts, kā šī metode būtu jāpiemēro.

(315) Komisija 2011. un 2012. gada lēmumos pauda šaubas par riska prēmiju 6,5 % apmērā, ko piemēroja no 2010. gada. Jo īpaši Komisija apšaubīja, vai šī prēmija ataino atbilstošu riska pakāpi, ņemot vērā to, ka *prima facie Toremar*, šķiet, neuzņēmās riskus, ko parasti uzņemas, sniedzot šādus pakalpojumus.

(316) Lai noteiktu kapitāla atdevi, izmantojot *WACC* formulu, būtu bijis jāpiemēro 6,5 % riska prēmija. Tomēr, kā jau paskaidrots iepriekš 136., 137. un 138. apsvērumā, Itālija ir precizējusi, ka, tā kā ar 2009. gada likumu kompensācijai tika noteikts maksimālais ierobežojums, tika nolemts vienkāršot aprēķinu, piemērojot 6,5 % likmi kā vienotu kapitāla atdeves likmi.

(317) Šajā kontekstā, pamatojoties uz Itālijas iesniegtajiem pārskatiem par katru maršrutu un 13. tabulā apkopotajiem datiem, Komisija varēja pārbaudīt, vai 2011., 2012. un 2013. gadā kompensācija par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu bija par 70 650 EUR lielāka nekā pakalpojuma neto izmaksas (neietverot kapitāla atdevi).

13. tabula

***Laziomar* sniegtā sabiedriskā pakalpojuma neto izmaksas laikposmā no 2011. līdz 2013. gadam**

(EUR)

Laziomar sabiedriskā pakalpojuma pasūtījums	2011. g.	2012. g.	2013. g.	Pavisam kopā
Ieņēmumi kopā	2 845 238 €	3 441 567 €	3 569 149 €	9 855 942 €
- Kopējās izmaksas	11 182 105 €	17 140 076 €	15 799 712 €	44 121 893 €
- Amortizācija	114 836 €	274 044 €	352 229 €	741 109 €
= Sabiedriskā pakalpojuma neto izmaksas	- 8 451 703 €	- 13 972 553 €	- 12 582 792 €	- 35 007 048 €
+ Kapitāla atdeve (6,5 %)	0 €	0 €	0 €	0 €

= Tiesības saņemt kompensāciju	- 8 451 703 €	- 13 972 553 €	- 12 582 792 €	- 35 007 048 €
+ Faktiskā kompensācija	8 601 187 €	13 780 506 €	12 696 005 €	35 077 698 €
= Pārmērīga/ nepietiekama kompensācija	149 484 €	- 192 047 €	113 213 €	70 650 €

(318) Komisija ņem vērā to, ka *Laziomar* sāka sniegt pakalpojumus Poncas salu arhipelāga maršrutos 2011. gada 1. jūnijā, tūlīt pēc tam, kad šie maršruti no Kampānijas reģiona un *Caremar* tika nodoti Lacio reģionam un *Laziomar* (sk. 4., 32. un 33. apsvērumu). Tāpēc 2011. gadā veikto komercdarbību, kas uzrāda pozitīvu starpību 149 484 EUR apmērā, nevar pilnībā attiecināt uz *Laziomar*, un tā neataino *Laziomar* faktiskos rezultātus. Faktiski 2012. un 2013. finanšu gadā, ko var pilnībā attiecināt uz *Laziomar*, kopējā starpība starp attiecināmo un faktisko kompensāciju ir negatīva (– 78 834 EUR).

(319) Komisija pārbaudīja arī Itālijas iesniegtos aprēķinus par ieguldītā kapitāla atdevi, pamatojoties uz vienoto likmi 6,5 % apmērā. Ņemot vērā to, ka laikposmā no 2011. līdz 2013. gadam ieņēmumi bija negatīvi (sk. 138. apsvērumu), sabiedrisko pakalpojumu neto izmaksu aprēķināšanas nolūkā tie 13. tabulā ir uzrādīti kā "nulle". Tāpēc, ņemot vērā šos negatīvos rezultātus, Komisija norāda, ka trīs gadu komercdarbības gadījumā pozitīvo starpību 70 650 EUR apmērā, kas ir tikai 0,2 % no faktiskās uzņēmumam *Laziomar* izmaksātās kompensācijas, aptver vienotā likme 6,5 % apmērā, un tā nerada pārmērīgu kompensāciju. Turklāt atdeves koeficients 0,2 % (jeb 20 bāzes punktu) apmērā nepārsniedz attiecīgo mijmaiņas darījumu likmi, kam pieskaitīta prēmija 100 bāzes punktu apmērā, kas saskaņā ar 2011. gada VTNP nostādņu 36. punktu jebkurā gadījumā ir uzskatāma par saprātīgu.

(320) 2011. gada VTNP nostādņu 49. punktā ir noteikts, ka dalībvalstīm jāpārliecinās, vai kompensācija, ko piešķir saistībā ar VTNP sniegšanu, nerada situāciju, ka uzņēmumi saņem pārmērīgu kompensāciju (kā definēts nostādņu 47. punktā). Dalībvalstīm cita starpā pēc Komisijas pieprasījuma jāiesniedz pierādījumi. Turklāt pilnvarojuma perioda beigās tām jāveic regulāras pārbaudes vai jānodrošina šādu pārbaužu veikšana, un jebkurā gadījumā šādas pārbaudes jāveic vismaz reizi trīs gados.

(321) Komisija saskaņā ar trešo *Altmark* kritēriju jau ir novērtējusi, ka vienota kapitāla atdeves likme 6,5 % apmērā, ko *Laziomar* varēja sagaidīt *ex ante*, atbilda riskiem, kas pastāvēja, sniedzot sabiedriskos pakalpojumus saskaņā ar sabiedrisko pakalpojumu līgumu (sk. 211.–216. apsvērumu). Turklāt Komisija atkārtoti uzsver, ka Itālija ir izmantojusi vienotu kapitāla atdeves likmi, lai vienkāršotu aprēķinu.

(322) Komisija norāda, ka iesniegtajā *CIPE* direktīvā ir ņemtas vērā noteiktas tirgus vērtības, kas piemērojamas jūras kabotāžas nozarē. Tajā ir noteiktas attiecināmās izmaksas, kas rodas, pildot sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākumu, kā arī kapitāla atdeves koeficienta aprēķināšanas principi, pamatojoties uz informāciju, nosacījumiem un riskiem, kas attiecas uz šo konkrēto nozari.

(323) Turklāt, kā jau paskaidrots 214. apsvērumā, novērtējot jauno sabiedrisko pakalpojumu līgumu saskaņā ar trešo *Altmark* kritēriju, Komisija konstatēja, ka 2013. gadā (kā arī visā laikposmā no 2011. līdz 2013. gadam) vidējā kapitāla atdeve, ko radīja etalonu grupa ar izvēlētiem prāmju operatoriem, kuri piedāvā jūras savienojumus Itālijā vai starp Itāliju un citām dalībvalstīm, kopumā bija līdzīga *Laziomar* kapitāla atdevei 6,5 % apmērā.

(324) Ņemot vērā iepriekš izklāstīto, Komisija uzskata, ka kapitāla atdeve 6,5 % apmērā joprojām ir saprātīga.

(325) Visbeidzot, Itālija ir sniegusi vajadzīgos pierādījumus, kas liecina, ka ir veiktas visas regulārās pārbaudes, lai nodrošinātu, ka kompensācijas summa nepārsniedz pakalpojuma neto izmaksas. Turklāt Komisija atgādina, ka kompensācija tiek izmaksāta pa daļām (sk. 45. apsvērumu) un galīgā izmaksa tiek veikta, pamatojoties uz gada faktiskajām izmaksām un ieņēmumiem. Tas nodrošina, ka kompensācijas summa nepārsniedz pakalpojuma neto izmaksas.

(326) Ņemot vērā iepriekš izklāstīto, Komisija secina, ka kompensācijas summa, kas piešķirta *Laziomar* sākotnējā līguma pagarinājuma periodā, nav izraisījusi pārmērīgu kompensāciju un ir ievērotas piemērojamās VTNP nostādņu 2.8. iedaļas prasības.

5.3.7. *Pietauvošanās prioritāte*

(327) 2009. gada likuma 19.*ter* panta 21. punktā ir skaidri noteikts, ka pietauvošanās prioritāte bija nepieciešama, lai garantētu teritoriālo nepārtrauktību ar salām, arī ņemot vērā bijušās *Tirrenia* grupas, tostarp *Laziomar*, uzņēmumu sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākumu. Patiesi, ja uzņēmumiem, kam uzticēts sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākums, nebūtu pietauvošanās prioritātes, tiem varētu nākties gaidīt savu kārtu pirms piestāšanas ostā, tādējādi izraisot kavējumus, kas grautu mērķi nodrošināt uzticamu un ērtu savienojamību visiem patērētājiem. Regulārs grafiks ir nepieciešams, lai apmierinātu salu iedzīvotāju mobilitātes vajadzības un sniegtu ieguldījumu attiecīgo salu ekonomiskajā attīstībā. Turklāt, tā kā līgumā ir noteikti izbraukšanas laiki sabiedrisko pakalpojumu maršrutos, pietauvošanās prioritāte ir vajadzīga, lai nodrošinātu, ka visas ostas piešķir pietauvošanās vietas un pietauvošanās laikus tā, lai sabiedrisko pakalpojumu operators varētu izpildīt savu sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākumu.

(328) Ņemot vērā šos apstākļus, Komisija uzskata, ka šis pasākums ir piešķirts, lai *Laziomar* varētu pildīt tā sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākumu, kas ir patiesi VTNP (sk. 5.3.2. iedaļu). Turklāt Itālijas iestādes ir apstiprinājušas, ka pietauvošanās prioritāte ir attiecināma tikai uz pakalpojumiem, ko sniedz saskaņā ar sabiedrisko pakalpojumu režīmu.

(329) Komisija jau ir sīki novērtējusi (sk. 5.3.2.–5.3.6. iedaļu) VTNP saderību un saistīto kompensāciju, kas piešķirta *Laziomar* sākotnējā līguma pagarinājuma periodā. Tāpēc Komisija uzskata, ka, novērtējot pietauvošanās prioritātes saderību, tā var tikai noteikt, vai šis pasākums var izraisīt pārmērīgu kompensāciju.

(330) Komisija uzskata, ka jebkāda iespējamā monetārā priekšrocība no pietauvošanās prioritātes ir ierobežota (sk. 162. apsvērumu). Attiecīgi arī no šā pasākuma izrietošais pārmērīgas kompensācijas risks ir ierobežots. Turklāt, ciktāl šis pasākums samazinātu sabiedrisko pakalpojumu operatora pamatdarbības izmaksas vai palielinātu ieņēmumus, šī ietekme tiktu pilnībā atainota operatora iekšējā grāmatvedībā. Tāpēc pārmērīgas kompensācijas pārbaudes, kas attiecinātas uz *Laziomar*, kā izklāstīts 5.3.6. iedaļā, ir arī piemērotas, lai atklātu jebkādu iespējamu pārmērīgu kompensāciju, kas izriet no pietauvošanās prioritātes.

(331) Tāpēc Komisija secina, ka pietauvošanās prioritāte, kas ir cieši saistīta ar *Laziomar* sniegtajiem sabiedriskajiem pakalpojumiem, ir saderīga ar iekšējo tirgu, pamatojoties uz LESD 106. panta 2. punktu un 2011. gada VTNP nostādnēm.

5.3.8. *Secinājums*

(332) Pamatojoties uz novērtējumu, kas veikts 278.–331. apsvērumā, Komisija secina, ka kompensācija, kas piešķirta *Laziomar* par jūras transporta pakalpojumu sniegšanu atbilstoši sākotnējā līguma pagarinājumam laikposmā no 2011. gada 1. jūnija līdz 2014. gada 14. janvārim, un pietauvošanās prioritāte atbilst piemērojamajiem 2011. gada VTNP nostādņu nosacījumiem un tāpēc ir saderīga ar iekšējo tirgu atbilstoši LESD 106. pantam.

6. **SECINĀJUMS**

(333) Komisija konstatē, ka Itālija ir nelikumīgi īstenojusi novērtētos atbalsta pasākumus, pārkāpjot LESD 108. panta 3. punktu. Pamatojoties uz iepriekš izklāstīto novērtējumu, Komisija ir nolēmusi, ka kompensācija par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu, kas piešķirta *Laziomar* saskaņā ar sākotnējā līguma pagarinājumu, ir saderīga ar iekšējo tirgu atbilstoši LESD 106. pantam. Turklāt, tā kā pietauvošanās prioritāte ir cieši saistīta ar *Laziomar* sniegtajiem VTNP, arī šis pasākums ir saderīgs ar iekšējo tirgu atbilstoši LESD 106. pantam.

(334) Komisija arī konstatē, ka turpmāk minētie pasākumi nav valsts atbalsts LESD 107. panta 1. punkta nozīmē:

a) kompensācija, kas piešķirta *Laziomar* par jūras transporta pakalpojumu sniegšanu saskaņā ar jauno pakalpojumu līgumu laikposmā no 2014. gada 15. janvāra līdz 2024. gada 14. janvārim apvienojumā ar *Laziomar* uzņēmējdarbību un *Laziomar* pietauvošanās prioritāti, jo tā atbilst četriem *Altmark* kritērijiem;

b) *Laziomar* kuģu modernizācijai paredzēto līdzekļu iespējamā izmantošana likviditātes nolūkos, jo *Laziomar* neizmantoja šos līdzekļus tiem paredzētajiem mērķiem;

c) fiskālie atbrīvojumi, kas saistīti ar *Laziomar* privatizācijas procesu, un iespēja izmantot *FAS* līdzekļus likviditātes vajadzību izpildei, kā noteikts 2010. gada likumā,

IR PIEŅĒMUSI ŠO LĒMUMU.

1. pants

Kompensācija, kas piešķirta *Laziomar*, un pietauvošanās prioritāte, kas piešķirta jūras transporta pakalpojumu sniegšanai saskaņā ar sākotnējā līguma pagarinājumu laikposmā no 2011. gada 1. jūnija līdz 2014. gada 14. janvārim, ir valsts atbalsts LESD 107. panta 1. punkta nozīmē. Itālija ir īstenojusi atbalstu uzņēmumam *Laziomar*, pārkāpjot LESD 108. panta 3. punktu. Šis atbalsts ir saderīgs ar iekšējo tirgu.

2. pants

Jauna sabiedrisko pakalpojumu līguma slēgšanas tiesību piešķiršana laikposmam no 2014. gada 15. janvāra līdz 2024. gada 14. janvārim apvienojumā ar *Laziomar* uzņēmējdarbību un pietauvošanās prioritāti, kas piešķirta *Laziomar*, nav valsts atbalsts LESD 107. panta 1. punkta nozīmē.

3. pants

2010. gada likumā paredzētā iespēja īslaicīgi izmantot finanšu līdzekļus, kas jau atvēlēti flotes atjaunošanai un modernizācijai, lai izpildītu steidzamās likviditātes vajadzības, netika izmantota, ciktāl tas attiecas uz *Laziomar*. Tāpēc tas nav uzskatāms par valsts atbalstu uzņēmumam *Laziomar* LESD 107. panta 1. punkta nozīmē.

4. pants

2010. gada likumā paredzētie fiskālie atbrīvojumi, kas saistīti ar *Laziomar* privatizācijas procesu, nav uzskatāmi par valsts atbalstu uzņēmumam *Laziomar* LESD 107. panta 1. punkta nozīmē.

5. pants

2010. gada likumā paredzētā iespēja izmantot *Fondo Aree Sottoutilizzate* līdzekļus likviditātes vajadzību izpildei nav valsts atbalsts LESD 107. panta 1. punkta izpratnē.

6. pants

Šis lēmums ir adresēts Itālijas Republikai.

Briselē, 2021. gada 30. septembrī

Komisijas vārdā –
Komisijas locekle
Margrethe VESTAGER