KOMISIJOS SPRENDIMAS (ES) 2022/1328

2021 m. rugsėjo 30 d.

dėl priemonių SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN), kurias Italija ir Lacijaus regionas taikė bendrovei „Laziomar“ ir ją įsigijusiai bendrovei CLN

(pranešta dokumentu Nr. C(2021) 6989)

(Tekstas autentiškas tik italų kalba)

(Tekstas svarbus EEE)

TURINYS

Puslapis

1. Procedūra 157
2. Bendrosios aplinkybės ir nagrinėjamų priemonių apibūdinimas 158
   2.1. Bendrieji principai 158
      2.1.1. Pradiniai susitarimai 158
      2.1.2. Pradinių susitarimų pratęsimas 160
      2.1.3. Bendrovės „Laziomar“ privatizavimas ir naujos viešojo paslaugų pirkimo sutarties sudarymas 161
   2.2. Priemonės, kurioms taikomi 2011 ir 2012 m. sprendimai 161
   2.3. Išsamus priemonių, kurioms taikomas šis sprendimas, aprašymas 161
      2.3.1. Pradinio bendrovės „Laziomar“ ir Italijos susitarimo pratęsimas 162
         2.3.1.1. Viešųjų paslaugų įsipareigojimai 162
         2.3.1.2. Biudžetas ir trukmė 162
      2.3.2. Bendrovės „Laziomar“ privatizavimas 164
         2.3.2.1. Pardavimo procedūra ir galutinis sutarties sudarymas 165
         2.3.2.2. Pirkimo–pardavimo sutartis 165
         2.3.2.3. Bylos nacionaliniuose teismuose 165
      2.3.3. Nauja Lacijaus regiono ir bendrovės „Laziomar“ viešojo paslaugų pirkimo sutartis 166
         2.3.3.1. Pagalbos gavėjas 166
         2.3.3.2. Maršrutai 166
         2.3.3.3. Trukmė 166
         2.3.3.4. Viešųjų paslaugų įsipareigojimai 166
         2.3.3.5. Kompensacijos nuostatos ir galutinis sutarties sudarymas 166
      2.3.4. Švartavimosi pirmenybė 168
      2.3.5. 2010 m. įstatyme nustatytos priemonės 168
   2.4. Pažeidimo nagrinėjimo procedūra Nr. 2007/4609 168
3. Pagrindas pradėti ir pratęsti procedūrą 170

3.1. Pradinio bendrovės „Laziomar“ ir Italijos susitarimo pratęsimas ... 170
3.1.1. Sprendimo Altmark laikymasis ir pagalbos buvimas ... 170
3.1.2. Suderinamumas ... 171
3.2. Bendrovės „Laziomar“ privatizavimas ... 171
3.3. Nauja Lacijaus regiono ir bendrovės „Laziomar“ viešojo paslaugų pirkimo sutartis ... 172
3.3.1. Altmark sąlygų vykdymas, pagalbos buvimas ir suderinamumas ... 172
3.3.2. Suderinamumas ... 172
3.4. Švartavimosi pirmenybė ... 172
3.5. 2010 m. įstatyme nustatytos priemonės ... 173
4. Italijos pastabos ... 173
4.1. Dėl viešųjų paslaugų įsipareigojimų ir konkurencinės aplinkos ... 173
4.2. Dėl bendrovės „Laziomar“ privatizavimo ... 173
4.2.1. Dėl bendrovės „Laziomar“ pardavimo kainos ... 173
4.2.2. Dėl skaidraus ir nediskriminacinio procedūros pobūdžio ... 174
4.3. Dėl pradinio susitarimo pratęsimo ir naujos viešojo paslaugų pirkimo sutarties atitikties *Altmark* sąlygoms ... 174
4.4. Dėl švartavimosi pirmenybės ... 175
4.5. Dėl 2010 m. įstatyme nustatytų priemonių ... 175
4.6. Dėl kompensacijos už 2011–2019 m. apskaičiavimo taisyklių ir CIPE direktyvoje nustatyto 6,5 proc. rizikos priedo nuo 2010 m. ... 175
4.7. Dėl naujos viešojo paslaugų pirkimo sutarties atitikties 2011 m. VESP sprendimui ... 176
4.8. Dėl naujos viešojo paslaugų pirkimo sutarties atitikties 2011 m. VESP bendrosioms nuostatoms ... 176
5. Vertinimas ... 177
5.1. Pagalbos buvimas pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį ... 177
5.1.1. Pradinio bendrovės „Laziomar“ ir Italijos susitarimo pratęsimas ... 177
5.1.1.1. Valstybiniai ištekliai ... 177
5.1.1.2. Atrankumas ... 178
5.1.1.3. Ekonominis pranašumas ... 178
5.1.1.4. Poveikis konkurencijai ir prekybai ... 179
5.1.1.5. Išvada ... 179
5.1.1.6. Nauja arba esama pagalba ... 180
5.1.2. Naujos viešojo paslaugų pirkimo sutarties, susietos su bendrovės „Laziomar“ veikla, sudarymas ... 180
5.1.2.1. 1-asis *Altmark* kriterijus ... 180
5.1.2.2. 2-asis *Altmark* kriterijus ... 187
5.1.2.3. 3-iasis *Altmark* kriterijus ... 187
5.1.2.4. 4-asis *Altmark* kriterijus ... 190
5.1.2.5. Išvada ... 196
5.1.3. 2010 m. įstatyme nustatytos priemonės ... 196
5.1.3.1. Galimas lėšų laivams atnaujinti panaudojimas likvidumo tikslais ... 196

5.1.3.2. Atleidimas nuo mokesčių, taikomų privatizavimo procesui 197
5.1.3.3. Galimybė naudoti FAS lėšas likvidumo poreikiams tenkinti 197
5.1.4. Išvada dėl pagalbos buvimo 198
5.2. Pagalbos teisėtumas 198
5.3. Pagalbos suderinamumas 198
5.3.1. Taikytinos taisyklės 198
5.3.2. Tikra visuotinės ekonominės svarbos paslauga, kaip nurodyta SESV 106 straipsnyje 200
5.3.3. Reikalavimas parengti pavedimą, kuriame nurodomi viešųjų paslaugų įsipareigojimai, ir kompensacijos apskaičiavimo metodus 202
5.3.4. Pavedimo laikotarpio trukmė 203
5.3.5. Atitiktis Direktyvai 2006/111/EB 203
5.3.6. Kompensacijos suma 204
5.3.7. Švartavimosi pirmenybė 206
5.3.8. Išvada 206
6. Išvada 206

EUROPOS KOMISIJA,

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

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

pagal pirmiau nurodytą (-as) nuostatą (-as) ([1]) paprašiusi suinteresuotąsias šalis pateikti pastabų ir atsižvelgdama į jų pastabas,

kadangi:

1. **PROCEDŪRA**

(1) 2009 m. kovo 23 d., 2009 m. gruodžio 9 d., 2009 m. gruodžio 21 d., 2010 m. sausio 6 d., 2010 m. rugsėjo 27 d. ir 2010 m. spalio 12 d. Komisija gavo šešis skundus dėl įvairių Italijos priimtų paramos priemonių, skirtų buvusios „Tirrenia“ grupės įmonėms ([2]). Skundai buvo pateikti dėl kompensacijos už viešąsias paslaugas, suteiktos šioms bendrovėms pasibaigus pradinėms viešojo paslaugų pirkimo sutartims, sudarytoms su Italija laikotarpiui nuo 1989 m. sausio mėn. iki 2008 m. gruodžio mėn. (toliau – pradiniai susitarimai), papildomų paramos priemonių, nustatytų nacionalinės teisės aktais, priimtais vykdant bendrovių privatizavimo procesą, taip pat tam tikrų klausimų, visų pirma susijusių su bendrovių „Tirrenia di Navigazione S.p.A.“ (toliau – bendrovė „Tirrenia“) ir „Siremar - Sicilia Regionale Marittima S.p.A.“ (toliau – bendrovė „Siremar“) privatizavimo procedūra.

(2) 2010 m. liepos 29 d. Italija pranešė Komisijai apie 2008 m., 2009 m. ir 2010 m. Italijos sumokėtą kompensaciją bendrovei „Caremar – Campania Regionale Maritima S.p.A.“ (toliau – bendrovė „Caremar“). 2010 m. gruodžio 1 d. šis pranešimas buvo pateiktas pakartotinai, nurodant 2009 m. ir 2010 m. bendrovei „Caremar“ sumokėtą kompensaciją. Dėl 2008 m. bendrovei „Caremar“ sumokėtos kompensacijos buvo priimtas atskiras sprendimas (žr. 20 konstatuojamąją dalį).

(3) 2011 m. spalio 5 d. Komisija pradėjo oficialią tyrimo procedūrą dėl kelių Italijos priimtų priemonių, skirtų buvusios „Tirrenia“ grupės įmonėms ([3]) (toliau – 2011 m. sprendimas). Tyrimas, *inter alia*, buvo susijęs su bendrovei „Caremar“ suteikta kompensacija už įvairių jūrų maršrutų eksploatavimą nuo 2009 m. sausio 1 d. ir kitomis šiai bendrovei skirtomis priemonėmis (žr. 38 konstatuojamąją dalį).

(4) Tuo metu bendrovė „Caremar“ eksploatavo jūrų kabotažo ([4]) maršrutus Neapolio įlankoje (Kampanijos regionas) ir Ponto salose (Lacijaus regionas). Vėliau Kampanijos regionas perdavė Ponto salų maršrutus Lacijaus regionui; juos pavesta savarankiškai eksploatuoti bendrovei „Laziomar S.p.A.“ (toliau – bendrovė „Laziomar“) ([5]). Šis perdavimas įformintas 2011 m. birželio 1 d. (žr. 32 ir 33 konstatuojamąsias dalis).

(5) 2011 m. sprendimas paskelbtas *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*. Komisija paprašė suinteresuotųjų šalių pateikti pastabų dėl nagrinėjamų priemonių.

(6) 2011 m. rugsėjo 28 d. raštu Italija patvirtino ketinimą privatizuoti buvusios „Tirrenia“ grupės regionines bendroves, įskaitant bendrovę „Laziomar“. 2011 m. spalio 26 d. Komisija išsiuntė Italijai prašymą pateikti informaciją apie privatizavimo procedūrą. 2011 m. lapkričio 30 d. Italija pateikė atsakymą į Komisijos 2011 m. spalio 26 d. prašymą pateikti informaciją.

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

([2]) Buvusią „Tirrenia“ grupę sudarė bendrovės „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.“ ir „Toremar - Toscana Regionale Marittima S.p.A.“.

([3]) Valstybės pagalba – Italijos Respublika – Valstybės pagalba SA.32014 (11/C) (ex 11/NN), SA.32015 (11/C) (ex 11/NN), SA.32016 (11/C) (ex 11/NN) – Valstybės pagalba buvusios grupės „Tirrenia Group“ bendrovėms – Prašymas teikti pastabas pagal SESV 108 straipsnio 2 dalį (OL C 28, 2012 2 1, p. 18).

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

([5]) Bendrovė „Laziomar“, kurios vienintelis akcininkas yra Lacijaus regionas, įsteigta 2010 m. gruodžio 1 d.

(7) 2011 m. lapkričio 15 d. Italija pateikė pastabas dėl priemonių, kurioms taikomas 2011 m. sprendimas.

(8) 2012 m. balandžio 25 d. Komisija išsiuntė Italijai dar vieną prašymą pateikti informaciją apie privatizavimo procedūrą. Italija atsakė 2012 m. gegužės 22 d. raštu.

(9) 2012 m. lapkričio 7 d. Komisija pratęsė tyrimo procedūrą, *inter alia*, dėl tam tikrų papildomų paramos priemonių, kurias Lacijaus regionas suteikė bendrovei „Laziomar“ dėl kompensacijos už viešąją paslaugą, skiriamos bendrovei „Laziomar“ pagal naują viešojo paslaugų pirkimo sutartį. 2012 m. gruodžio 19 d. Komisija priėmė pataisytą to sprendimo versiją (toliau – 2012 m. sprendimas) ([6]).

(10) 2012 m. sprendimas paskelbtas *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*. Komisija paprašė suinteresuotųjų šalių pateikti pastabų dėl nagrinėjamų priemonių.

(11) Italija savo pastabas pateikė 2012 m. gruodžio 11 d.

(12) 2018 m. sausio 25 d., 2018 m. kovo 29 d., 2018 m. rugpjūčio 31 d., 2019 m. kovo 4 d., 2020 m. balandžio 15 d. ir 2021 m. vasario 26 d. Komisija paprašė Italijos pateikti papildomos informacijos. Italija šią informaciją pateikė 2018 m. balandžio 26 d., 2018 m. gegužės 8 ir 31 d., 2018 m. lapkričio 2 d., 2018 m. gruodžio 11 d., 2019 m. balandžio 30 d., 2020 m. birželio 22 d., 2021 m. vasario 22 d. ir 2021 m. kovo 17 d.

(13) Šis sprendimas susijęs tik su galima pagalba bendrovei „Laziomar“, kaip nurodyta 2.3 skirsnyje. Visų likusių priemonių, kurioms taikomi 2011 ir 2012 m. sprendimai, atskiras tyrimas atliekamas bylose Nr. SA.32014, SA.32015 ir SA.32016, todėl joms šis sprendimas nėra taikomas. Visų pirma, šios likusios priemonės yra susijusios su kitomis buvusios „Tirrenia“ grupės įmonėmis.

2. BENDROSIOS APLINKYBĖS IR NAGRINĖJAMŲ PRIEMONIŲ APIBŪDINIMAS

2.1. **Bendrieji principai**

2.1.1. *Pradiniai susitarimai*

(14) Tradiciškai „Tirrenia“ grupė priklausė Italijai, kuri ją valdė per bendrovę „Fintecna“ ([7]). Iš pradžių ją sudarė šešios bendrovės – „Tirrenia“, „Adriatica“, „Caremar“, „Saremar“, „Siremar“ ir „Toremar“. Šios bendrovės teikė jūrų transporto paslaugas pagal atskiras viešojo paslaugų pirkimo sutartis, sudarytas su Italija 1991 m. ir galiojusias dvidešimt metų nuo 1989 m. sausio mėn. iki 2008 m. gruodžio mėn. (toliau – pradiniai susitarimai). Bendrovė „Fintecna“ valdė 100 proc. bendrovės „Tirrenia“ įstatinio kapitalo, o pastarajai savo ruožtu visiškai priklausė regioninės bendrovės „Adriatica“, „Caremar“, „Siremar“, „Saremar“ ir „Toremar“. Bendrovė „Adriatica“, anksčiau teikusi paslaugas įvairiais maršrutais, atitinkamai jungiančiais Italiją su Albanija, Kroatija, Graikija ir Juodkalnija, 2004 m. buvo prijungta prie bendrovės „Tirrenia“.

(15) Šiais pradiniais susitarimais buvo siekiama užtikrinti jūrų transporto paslaugų reguliarumą ir patikimumą, nes teikiant daugumą iš jų žemyninė Italijos dalis buvo jungiama su Sicilija, Sardinija ir kitomis mažesnėmis Italijos salomis. Šiuo tikslu Italija teikė finansinę paramą skirdama subsidijas, tiesiogiai mokamas kiekvienai „Tirrenia“ grupės įmonei.

(16) 2011 m. birželio 1 d. bendrovė „Laziomar“ pradėjo eksploatuoti įvairius jūrų kabotažo maršrutus tarp Lacijaus regiono ir mažesnių kaimyninių salų (žr. 33 konstatuojamąją dalį). Konkretūs atitinkami maršrutai aprašyti 43 konstatuojamojoje dalyje.

([6]) Valstybės pagalba – Italijos Respublika – Valstybės pagalba SA.32014 (2011/C), SA.32015 (2011/C), SA.32016 (2011/C) – Valstybės pagalba buvusios grupės „Tirrenia Group“ bendrovėms ir jų pirkėjams – Prašymas teikti pastabas pagal SESV 108 straipsnio 2 dalį (OL C 84, 2013 3 22, p. 58).

([7]) Bendrovė „Fintecna“ („Finanziaria per i Settori Industriale e dei Servizi S.p.A.“), kuri visiškai priklauso Italijos ekonomikos ir finansų ministerijai, specializuojasi akcijų paketų valdymo ir privatizavimo procesų srityje, taip pat įgyvendina projektus, skirtus pramonės srities, finansinius ar organizacinius sunkumus patiriančioms įmonėms racionalizuoti ir restruktūrizuoti.

(17) 1999 m. rugpjūčio 6 d. Komisija nusprendė pradėti Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo (toliau – SESV) 108 straipsnio 2 dalyje nustatytą procedūrą dėl pagalbos, išmokėtos remiantis pradiniais susitarimais šešioms įmonėms, tuo metu sudariusioms „Tirrenia“ grupę.

(18) Tyrimo etape Italija paprašė padalyti „Tirrenia“ grupės bylą taip, kad pirmenybė būtų teikiama galutinio sprendimo dėl bendrovės „Tirrenia“ priėmimui. Šis prašymas buvo motyvuojamas Italijos planu privatizuoti grupę, pradedant bendrove „Tirrenia“, ir jos ketinimu paspartinti procesą šios bendrovės atžvilgiu.

(19) Komisija nusprendė galinti patenkinti Italijos prašymą ir savo Sprendimu 2001/851/EB ([8]) (toliau – 2001 m. sprendimas) užbaigė procedūrą, pradėtą dėl bendrovei „Tirrenia“ skirtos pagalbos. Pagalba buvo pripažinta suderinama su sąlyga, kad Italija įvykdys tam tikrus įsipareigojimus.

(20) Sprendimu 2005/163/EB ([9]) (toliau – 2004 m. sprendimas) Komisija pripažino, kad kompensacija, kurią Italija skyrė „Tirrenia“ grupės įmonėms, išskyrus bendrovę „Tirrenia“, yra iš dalies suderinama su vidaus rinka, t. y. iš dalies suderinama, jeigu Italijos valdžios institucijos įvykdys tam tikrus įsipareigojimus, ir iš dalies nesuderinama su vidaus rinka. Sprendimas buvo grindžiamas 1992–2001 m. apskaitos duomenimis ir jame buvo numatytos tam tikros sąlygos, kuriomis buvo siekiama užtikrinti, kad kompensacija būtų suderinama per visą pradinių susitarimų galiojimo laiką.

(21) 2009 m. kovo 4 d. sprendimu bylose T-265/04, T-292/04 ir T-504/04 ([10]) (toliau – 2009 m. teismo sprendimas) Bendrasis Teismas 2004 m. sprendimą panaikino.

(22) Sprendimu (ES) 2018/261 ([11]) (toliau – 2014 m. sprendimas) Komisija baigė oficialią tyrimo procedūrą dėl įvairių Sardinijos regiono priemonių, skirtų bendrovei „Saremar“. 2017 m. Bendrasis Teismas atmetė bendrovės „Saremar“ ir Sardinijos regiono skundą dėl to sprendimo ([12]).

(23) Sprendimu (ES) 2020/ 1411 ([13]) (toliau – 2020 m. sprendimas dėl „Tirrenia“ grupės) Komisija baigė tyrimą dėl „Tirrenia“ grupės įmonių, išskyrus bendrovę „Tirrenia“, 1992–2008 m. laikotarpiu. Komisija padarė išvadą, kad jūrų kabotažo transporto paslaugoms teikti suteikta pagalba yra esama pagalba, o didžioji dalis tarptautinio jūrų transporto paslaugoms teikti suteiktos pagalbos atitinka 2011 m. visuotinės ekonominės svarbos paslaugų (toliau – VESP) bendrąsias nuostatas ([14]) (toliau – 2011 m. VESP bendrosios nuostatos).

(24) Sprendimu (ES) 2020/1412 ([15]) (toliau – 2020 m. sprendimas dėl bendrovių „Tirrenia“/ CIN) Komisija baigė oficialią tyrimo procedūrą dėl bendrovei „Tirrenia“ ir ją įgijusiai bendrovei CIN 2009–2020 m. taikytų priemonių.

(25) Komisijos sprendimu (ES) 2021/4268 ([16]) ir Komisijos sprendimu (ES) 2021/4271 ([17]) Komisija baigė oficialią tyrimo procedūrą dėl priemonių, nuo 2009 m. taikytų bendrovėms „Siremar“ ir „Toremar“ bei jas įgijusioms bendrovėms.

([8]) 2001 m. birželio 21 d. Komisijos sprendimas 2001/851/EB dėl valstybės pagalbos, kurią Italija skyrė „Tirrenia di Navigazione“ laivybos kompanijai (OL L 318, 2001 12 4, p. 9).

([9]) 2004 m. kovo 16 d. Komisijos sprendimas 2005/163/EB dėl valstybės pagalbos, kurią Italija išmokėjo laivybos kompanijoms „Adriatica“, „Caremar“, „Siremar“, „Saremar“ ir „Toremar“ (OL L 053, 2005 2 26, p. 29).

([10]) 2009 m. kovo 4 d. Sprendimas *Tirrenia di Navigazione / Komisija*, sujungtos bylos T-265/04, T-292/04 ir T-504/04, ECLI:EU:T:2009:48.

([11]) 2014 m. sausio 22 d. Komisijos sprendimas (ES) 2018/261 dėl pagalbos priemonių SA.32014 (2011/C), SA.32015 (2011/C), SA.32016 (2011/C), kurias Sardinijos regiono administracija taikė bendrovei „Saremar“ (OL L 49, 2018 2 22, p. 22).

([12]) Žr. 2017 m. balandžio 6 d. Sprendimą *Regione autonoma della Sardegna (Italija) / Komisija*, T-219/14, ECLI:EU:C:2017:266.

([13]) 2020 m. kovo 2 d. Komisijos sprendimas (ES) 2020/1411 dėl valstybės pagalbos Nr. C 64/99 (ex NN 68/99), kurią Italija suteikė laivybos bendrovėms „Adriatica“, „Caremar“, „Siremar“, „Saremar“ ir „Toremar“ („Tirrenia“ grupei) (OL L 332, 2020 10 12, p. 1).

([14]) Komisijos komunikatas „Europos bendrosios nuostatos dėl valstybės pagalbos kompensacijos už viešąją paslaugą forma“ (OL C 8, 2012 1 11, p. 15).

([15]) 2020 m. kovo 2 d. Komisijos sprendimas (ES) 2020/1412 dėl priemonių SA.32014, SA.32015, SA.32016 (11/C) (ex 11/NN), kurias Italija taikė bendrovei „Tirrenia di Navigazione“ ir ją įsigijusiai bendrovei „Compagnia Italiana di Navigazione“ (OL L 332, 2020 10 12, p. 45).

([16]) Dar nepaskelbta *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

([17]) Dar nepaskelbta *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

2.1.2. *Pradinių susitarimų pratęsimas*

(26) 2008 m. gruodžio 30 d. Dekreto įstatymo Nr. 207, kurį pakeitė 2009 m. vasario 27 d. Įstatymas Nr. 14, 26 straipsnyje buvo numatytas pradinių susitarimų (įskaitant bendrovei „Laziomar“ taikomą susitarimą), turėjusių galioti iki 2008 m. gruodžio 31 d., pratęsimas vieniems metams iki 2009 m. gruodžio 31 d.

(27) 2009 m. rugsėjo 25 d. Dekreto įstatymo Nr. 135, kurį pakeitė 2009 m. lapkričio 20 d. Įstatymas Nr. 166 (toliau – 2009 m. įstatymas), 19b straipsnyje buvo nustatyta, kad, atsižvelgiant į „Tirrenia“ grupės įmonių privatizavimą, regioninių bendrovių (išskyrus bendrovę „Siremar“) akcijos, kurias valdė patronuojančioji bendrovė „Tirrenia“, bus neatlygintinai perduotos tokia tvarka:

a) bendrovė „Caremar“ iš pradžių bus perduota Kampanijos regionui. Vėliau pastarasis perduos Lacijaus regionui „Caremar“ įmonę, kuri bus vadinama „Laziomar“ ir savarankiškai eksploatuos transporto jungtis su Ponto salomis;

b) bendrovė „Saremar“ – Sardinijos regionui ir

c) bendrovė „Toremar“ – Toskanos regionui.

(28) 2009 m. įstatyme taip pat buvo nustatyta, kad iki 2009 m. gruodžio 31 d. Italija sudarys naujus susitarimus su bendrovėmis „Tirrenia“ ir „Siremar“. Analogiškai regioninės paslaugos bus įtvirtintos naujose viešojo paslaugų pirkimo sutartyse, kurias iki 2009 m. gruodžio 31 d. Sardinijos ir Toskanos regionai atitinkamai suderins su bendrovėmis „Saremar“ ir „Toremar“, o iki 2010 m. vasario 28 d. Kampanijos ir Lacijaus regionai – atitinkamai su bendrovėmis „Caremar“ ir „Laziomar“. Bus skelbiami konkursai dėl naujų susitarimų ir (arba) viešojo paslaugų pirkimo sutarčių projektų su pačiomis bendrovėmis ir tie susitarimai ir (arba) sutartys bus pasirašomi su pirkėjais užbaigus kiekvienos iš šių bendrovių privatizavimą ([18]).

(29) Tuo tikslu pradinių susitarimų (įskaitant bendrovei „Caremar“ taikomą susitarimą) galiojimas buvo pratęstas 2009 m. įstatymu nuo 2010 m. sausio 1 d. iki 2010 m. rugsėjo 30 d.

(30) 2009 m. įstatyme taip pat buvo nustatytos metinės kompensacijos už teikiamas paslaugas viršutinės ribos, taikomos nuo 2010 m. (pratęsus pradinius susitarimus, taip pat pagal naujus susitarimus ir viešojo paslaugų pirkimo sutartis); jų bendra suma sudarė 184 942 251 EUR:

1 lentelė

Kompensacijų viršutinės ribos nuo 2010 m.

Bendrovė	**Didžiausia metinė kompensacija** (EUR)
„Tirrenia“	72 685 642
„Siremar“	55 694 895
„Saremar“	13 686 441
„Toremar“	13 005 441
„Caremar“	29 869 832 ([1])
([1]) Iš jų 19 839 226 EUR iš Kampanijos regiono ir 10 030 606 EUR iš Lacijaus regiono.	

(31) 2010 m. spalio 1 d. Įstatyme Nr. 163, kuriuo pakeistas 2010 m. rugpjūčio 5 d. Dekretas įstatymas Nr. 125 (toliau – 2010 m. įstatymas), 1 straipsnyje buvo nustatytas tolesnis pradinių susitarimų pratęsimas nuo 2010 m. spalio 1 d. iki bendrovių „Tirrenia“ ir „Siremar“ privatizavimo procesų užbaigimo, kuris įvyko atitinkamai 2012 m. liepos 19 d. ir 2012 m. liepos 31 d.

([18]) 2009 m. įstatymo 19b straipsnio 10 dalis.

(32) Atsižvelgdamas į 2009 m. įstatymo 19b straipsnio nuostatas, 2010 m. gruodžio 1 d. Lacijaus regionas Regioniniu įstatymu Nr. 2/2010 įsteigė regioninių jūrų kabotažo paslaugų akcinę bendrovę „Laziomar“, turėjusią įsigyti bendrovės „Caremar“ filialą, kuris eksploatavo Ponto salų maršrutus ir vėliau turėjo būti privatizuotas.

(33) 2011 m. kovo 7 d. bendrovė „Caremar“ pardavė bendrovei „Laziomar“ savo filialą, eksploatavusį Ponto salų maršrutus. Pastaroji šiuos maršrutus pradėjo eksploatuoti 2011 m. birželio 1 d.

(34) 2011 m. spalio 28 d. Lacijaus regiono dekrete Nr. 508 (toliau – Lacijaus dekretas) buvo pateiktos gairės dėl bendrovės „Laziomar“ privatizavimo proceso, susieto su naujos viešojo paslaugų pirkimo sutarties dėl Ponto salų maršrutų sudarymu.

(35) Be to, pagal 2012 m. gruodžio 24 d. Įstatymą Nr. 228 Lacijaus regionas, remdamasis tarpine sutartimi, pavedė bendrovei „Laziomar“ tomis pačiomis sąlygomis užtikrinti Ponto salų maršrutų teritorinį tęstinumą iki jos privatizavimo. Ši sutartis buvo pasirašyta 2013 m. vasario 12 d. ir galiojo iki bendrovės „Laziomar“ privatizavimo.

2.1.3. *Bendrovės „Laziomar“ privatizavimas ir naujos viešojo paslaugų pirkimo sutarties sudarymas*

(36) 2012 m. vasario mėn. buvo pradėta konkurso procedūra (žr. 2.3.2 skirsnį), siekiant surasti bendrovės „Laziomar“, parduodamos kartu su nauja viešojo paslaugų pirkimo sutartimi dėl jūrų transporto paslaugų teikimo 10 metų mainais už kompensaciją už viešąją paslaugą, pirkėją.

(37) Pateikusi konkursą laimėjusį pasiūlymą, bendrovė „Compagnia Laziale di Navigazione S.r.l.“ (toliau – bendrovė CLN) tapo naująja bendrovės „Laziomar“ savininke. Lacijaus regiono ir bendrovės CLN pirkimo–pardavimo sutartis pasirašyta 2013 m. gruodžio 30 d. 2014 m. sausio 15 d. Lacijaus regionas ir bendrovė „Laziomar“ pasirašė naują viešojo paslaugų pirkimo sutartį dėl jūrų transporto paslaugų teikimo Ponto salose.

2.2. **Priemonės, kurioms taikomi 2011 ir 2012 m. sprendimai**

(38) Atliekant oficialią tyrimo procedūrą, pradėtą pagal 2011 ir 2012 m. sprendimus, buvo vertinamos šios priemonės:

a) kompensacijos, sumokėtos už visuotinės ekonominės svarbos paslaugų (toliau – VESP) teikimą pratęsus pradinius susitarimus (toliau – *1 priemonė*);

b) galimas netinkamas sanavimo pagalbos bendrovėms „Tirrenia“ ir „Siremar“ panaudojimas (toliau – *2 priemonė*);

c) buvusios „Tirrenia“ grupės įmonių privatizavimas ([19]) (toliau – *3 priemonė*);

d) kompensacijos už VESP teikimą pagal naujus susitarimus ir (arba) viešojo paslaugų pirkimo sutartis (toliau – *4 priemonė*);

e) švartavimosi pirmenybė (toliau – *5 priemonė*);

f) priemonės, nustatytos Įstatyme Nr. 2010, kuriuo pakeistas Dekretas įstatymas Nr. 125/2010 (toliau – *6 priemonė*);

g) papildomos priemonės, kurias Sardinijos regionas skyrė bendrovei „Saremar“ (toliau – *7 priemonė*).

(39) 2014 m. sprendimu Komisija baigė oficialią tyrimo procedūrą dėl Sardinijos regiono patvirtintų priemonių, skirtų bendrovei „Saremar“, kurios pirmiau nurodytos kaip 7 priemonė, išskyrus vieną priemonę ([20]).

2.3. **Išsamus priemonių, kurioms taikomas šis sprendimas, aprašymas**

(40) Šiame sprendime nagrinėjamos tik 1, 3, 4, 5 ir 6 priemonės, išvardytos 38 konstatuojamojoje dalyje, tiek, kiek jos susijusios su bendrovėmis „Laziomar“ ir CLN. Išsamesnis priemonių aprašymas pateikiamas tolesniuose skirsniuose.

([19]) Jį sudaro atidėtasis bendrovės CIN mokėtinos pirkimo kainos dalies už bendrovės „Tirrenia“ verslo padalinio įsigijimą mokėjimas ir keletas įtariamų papildomų pagalbos priemonių, susijusių su bendrovės „Siremar“ verslo padalinio privatizavimu (pvz., priešpriešinė garantija ir valstybės įnašas didinant bendrovės CdI, kuri iš pradžių įsigijo bendrovės „Siremar“ verslo padalinį, kapitalą).

([20]) Projektas „Bonus Sardo–Vacanza“, kuris yra 7 priemonės dalis, nebuvo įvertintas 2014 m. sprendime, taip pat nebus vertinamas šiame sprendime.

2.3.1. *Pradinio bendrovės „Laziomar“ ir Italijos susitarimo pratęsimas*

2.3.1.1. Viešųjų paslaugų įsipareigojimai

(41) Pradinio susitarimo su bendrove „Caremar“ 1 straipsnyje buvo numatyti penkerių metų planai, kuriuose nurodyti aptarnautini uostai, naudotinų laivų tipai ir bendrovei „Caremar“ (o vėliau bendrovei „Laziomar“ po to, kai 2011 m. birželio 1 d. Lacijaus regionui buvo perduoti Ponto maršrutai) patikėtų paslaugų reikalingas dažnumas.

(42) Italijos teigimu, paskutinis oficialiai patvirtintas bendrovės „Caremar“ (tuo metu) penkerių metų planas apima 2000–2004 m. laikotarpį, o 2005–2008 m. planas buvo parengtas, tačiau kompetentingos ministerijos jo oficialiai nepatvirtino. Vietoj to, vyriausybė priėmė *ad hoc* sprendimus, siekdama, kad paslaugos labiau atitiktų vietos bendruomenių poreikius, tačiau viešųjų paslaugų sistema nebūtų keičiama iš esmės.

(43) Remdamasi pradiniu susitarimu, pratęstu 26–33 konstatuojamosiose dalyse nurodytais vėlesniais teisės aktais, bendrovė „Laziomar“ visus metus eksploatavo šiuos maršrutus:

— maršrutu Ponca–Formija (**T1 linija**) bendrovė „Laziomar“ užtikrino vienintelį susisiekimą šia linija. Ji kasdien vykdė po du mišrius (keleivių, transporto priemonių ir krovinių) reisus. Laivas, išplaukdavęs iš salos 5.30 val. ir grįždavęs 17.30 val., užtikrino gyventojams susisiekimą su žemynine dalimi mokymosi ir darbo reikalais;

— maršrutu Ponca–Formija (**T2 linija**) bendrovė „Laziomar“ teikė tik keleivių vežimo greitaeigiais laivais paslaugą, vykdydama vieną reisą per dieną ir laivą per naktį palikdama saloje;

— maršrutu Ancijus–Ponca (**A1 linija**) sezono metu nuo pirmadienio iki šeštadienio bendrovė „Laziomar“ kasdien teikė keleivių vežimo greitaeigiais laivais paslaugą. Tačiau paslauga buvo teikiama dažniau sekmadieniais ir švenčių dienomis, o tai buvo pateisinama socialinės ir ekonominės plėtros motyvais (ypač dėl to, kad turizmas iš esmės yra vienintelis salos pajamų šaltinis). Vienas konkurentas – bendrovė „Vetor“ – ta pačia linija sezono metu taip pat teikė keleivių vežimo greitaeigiais laivais paslaugą;

— maršrutu Ventotenė–Formija (**T2 linija**) bendrovė „Laziomar“ visus metus teikė kasdienę paslaugą, kuriai naudojo mišrios paskirties laivą. Mišrios paslaugos buvo vienintelė reguliari keleivių, transporto priemonių ir prekių vežimo jungtis ištisus metus;

— maršrutu Ventotenė–Formija (**A3 linija**) bendrovė „Laziomar“ taip pat užtikrino vienintelę susisiekimo greitaeigiu laivu jungtį. Jis išplaukdavo 06.45 val., todėl gyventojai galėjo vykti į žemyninę dalį darbo ar mokymosi tikslais, o per naktį likdavo saloje, kad būtų užtikrintas susisiekimas prireikus skubios medicininės pagalbos.

2.3.1.2. Biudžetas ir trukmė

(44) 2 lentelėje pateikiama metinė kompensacija, kurią Italija sumokėjo bendrovei „Laziomar“ 2011–2013 m.

2 lentelė

Kompensacija, suteikta už 2011–2013 m.

Metai	Sumokėta kompensacija (EUR)
2011 m.	8 601 187
2012 m.	13 780 506
2013 m.	12 696 006

(45) Pradiniame susitarime numatyta, kad kasmetinė kompensacija už viešąją paslaugą bus mokama tokia tvarka: kiekvienų metų kovo mėn. sumokamas pradinis avansas, lygus 70 proc. praėjusiais metais išmokėtos kompensacijos. Antroji išmoka atliekama birželio mėn. ir sudaro 20 proc. kompensacijos. Sumokėtų sumų ir veiklos išlaidų bei pajamų trūkumo einamaisiais metais skirtumas sudaro likutį, kuris išmokamas iki lapkričio 30 d.

Pradiniame sutarime numatyta, kad paaiškėjus, jog bendrovė „Laziomar“ gavo sumą, didesnę nei grynosios teikiamų paslaugų sąnaudos (pajamos atėmus nuostolius), bendrovė „Laziomar“ turi kompensuoti skirtumą. ([21])

— 2011–2013 m. skirta kompensacija

(46) 1979 m. birželio 1 d. Prezidento dekrete Nr. 501 (toliau – Dekretas Nr. 501/79) nurodyti įvairūs elementai (pajamos ir išlaidos), į kuriuos atsižvelgiama apskaičiuojant jūrų transporto viešųjų paslaugų teikėjams mokėtinas subsidijas Be to, 1986 m. gruodžio 5 d. Įstatyme Nr. 856 (toliau – Įstatymas Nr. 856/86) buvo numatyti tam tikri Italijos jūrų viešųjų paslaugų įsipareigojimų sistemos pakeitimai. Dėl jungčių su mažosiomis ir didžiosiomis salomis jo 11 straipsniu iš dalies pakeisti kompensacijos už viešąsias paslaugas apskaičiavimo kriterijai. Iš tikrųjų subsidija turėjo būti apskaičiuota remiantis pajamų ir paslaugos sąnaudų skirtumu, nustatytu atsižvelgiant į vidutinius ir objektyvius parametrus, ir turėjo apimti nuosaikią investuoto kapitalo grąžą. 11 straipsnyje taip pat nustatyta, kad viešojo paslaugų pirkimo sutartyse turėjo būti pateiktas subsidijuojamų maršrutų sąrašas, dažnumas ir naudojamų laivų tipai. Subsidijas turėjo patvirtinti atsakingi ministrai. Prezidento dekrete Nr. 501/79 ir Įstatyme Nr. 856/86 nustatyti principai buvo atspindėti pradiniuose susitarimuose.

(47) Nuo 2010 m. kompensacija už VESP teikimą buvo nustatoma taikant naują metodiką, nustatytą 2007 m. lapkričio 9 d. CIPE ([22]) direktyvoje „Viešųjų paslaugų įsipareigojimų apibrėžimo kriterijai ir bilietų kainų dinamika viešojo intereso jūrų kabotažo sektoriuje“ (toliau – CIPE direktyva) ([23]). CIPE direktyvos preambulėje teigiama, kad ta direktyva buvo priimta atsižvelgiant į valstybinių įmonių, teikiančių jūrų transporto paslaugas pagal viešųjų paslaugų teikimo tvarką, privatizavimą ([24]). CIPE direktyvos nuostatos buvo taikomos „Tirrenia“ grupės įmonių teikiamoms paslaugoms nuo 2010 m. dar iki atitinkamų naujų susitarimų ir viešojo paslaugų pirkimo sutarčių įsigaliojimo po atitinkamos privatizacijos.

(48) Taikant CIPE direktyvoje nustatytą metodą, jūrų transporto viešąsias paslaugas teikiančios įmonės gali gauti tinkamą grąžą. Kapitalo grąžos norma apskaičiuojama remiantis vidutine svertine kapitalo kaina (VSKK).

(49) Reikalinga nuosavo kapitalo grąža ([25]) apskaičiuojama pagal kapitalo įkainojimo modelį (KĮM). Remiantis kapitalo įkainojimo modeliu, nuosavo kapitalo kaina apskaičiuojama pagal i) nerizikingą normą, ii) beta rodiklį (įmonės rizikos profilio įvertinimas, palyginti su akcijų rinka) ir iii) akcijų rinkai taikomu nuosavo kapitalo rizikos priedu.

(50) Visų pirma, nuosavo kapitalo kaina būdavo apskaičiuojama taikant nerizikingos veiklos grąžos normos priedą už papildomos rizikos prisiėmimą. Šis priedas apskaičiuojamas kaip rinkos rizikos priedas, padaugintas iš jo beta rodiklio, pagal kurį nustatomas konkrečios veiklos rizikingumas rinkos atžvilgiu.

(51) Remiantis CIPE direktyva, nerizikingos veiklos grąžos norma atitinka vidutinį lyginamųjų dešimties metų obligacijų pelningumą, palyginti su ankstesniais dvylika mėnesių, apie kuriuos turima duomenų

(52) CIPE direktyvoje nustatytas rinkos rizikos priedas lygus 4 proc. Tačiau, jeigu paslauga teikiama neišimtiniais pagrindais, tariamai didesnė rizika, kurią prisiima veiklos vykdytojas, yra atlyginama prie rinkos rizikos priedo papildomai pridedant 2,5 proc.

([21]) 2010 m. lapkričio 25 d. Infrastruktūros ir transporto ministerijos, Ekonomikos ir finansų ministerijos ir Ekonominės plėtros ministerijos tarpžinybinės konferencijos dėl metinės subsidijos, nustatytos pagal Įstatymo Nr. 856/1986 11 straipsnį, (toliau – tarpžinybinė konferencija) sprendimu, bet kokia kompensacijos permokos suma išskaičiuojama iš būsimų išankstinių subsidijos mokėjimų.

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

([23]) *Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana* (toliau – GURI) Nr. 50, 2008 m. vasario 28 d.

([24]) Pagal 2006 m. gruodžio 27 d. Įstatymo Nr. 296 1 straipsnio 999 punktą ir Dekreto įstatymo Nr. 430/1997 1 straipsnio e punktą.

([25]) Pageidaujama nuosavo kapitalo investuotojo grąžos norma, nustatoma atsižvelgiant į įmonės rizikos profilį ir susijusius pinigų srautus.

(53) Praktiškai bendrovei „Laziomar“ išmokėtos kompensacijos suma negali viršyti 10 030 606 EUR per metus viršutinės ribos, nustatytos 2009 m. įstatyme (žr. 30 konstatuojamąją dalį). Nors 2009 m. įstatyme nustatyta metinės kompensacijos, mokamos visoms „Tirrenia“ bendrovėms už jūrų transporto paslaugų teikimą pagal viešųjų paslaugų teikimo tvarką, viršutinė riba, CIPE direktyvoje taip pat numatytos tam tikros apsaugos priemonės, kurias taikydami tokie veiklos vykdytojai gali pakankamai padengti savo veiklos išlaidas. Atsižvelgiant į tai, kaip parodyta 2 lentelėje, 2012 m. ir 2013 m. sumokėta kompensacija buvo padidinta siekiant padengti visas viešųjų paslaugų išlaidas tais metais.

(54) Visų pirma, pagal CIPE direktyvą paslaugų apimtis, didžiausios bilietų kainos, nurodytos naujoje viešojo paslaugų pirkimo sutartyje, ir faktiškai suteikta kompensacija turi būti apibrėžti taip, kad būtų padengtos visos leistinos paslaugų teikėjo išlaidos. Taikoma ši formulė:

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

Paaiškinimas:

— *VA(RSP)* – kompensacijos už viešųjų paslaugų įsipareigojimų vykdymą diskontuota vertė;

— *VA(AI(X))* – diskontuota kitų pajamų vertė (bilietų kvitai ir pan.);

— *VA(CA)* – leistina veiklos išlaidų, skolos grąžinimo ir investuoto kapitalo grąžos diskontuota vertė.

(55) Jeigu nurodyta lygtis netaikoma, subsidijuojamos veiklos apimtis galėtų būti sumažinta arba būtų peržiūrėta paslaugų struktūra (pvz., laivų tipas) ar pakeisti bilietų kainų ribojimai.

(56) Be to, kiekvienai paslaugai taikoma viršutinė bilietų kainų riba, neatskaičius mokesčių ir uosto rinkliavų, kiekvienais metais koreguojama remiantis viršutinės bilietų kainų ribos formule:

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

Paaiškinimas:

— ΔT – metinis viršutinės bilietų kainų ribos procentinis pokytis;

— ΔP – ataskaitinių metų infliacijos lygis;

— X – realus metinis viršutinių bilietų kainų ribų, nustatytų viešojo paslaugų pirkimo sutartyje, koregavimo koeficientas, kuris išlieka pastovus visą susitarimo galiojimo laiką.

(57) CIPE direktyvoje taip pat nurodyta, kad viršutinė bilietų kainų riba gali būti koreguojama siekiant atspindėti degalų sąnaudų pokyčius, vadovaujantis standartinėmis viešai skelbiamomis kainomis.

2.3.2. *Bendrovės „Laziomar“ privatizavimas*

(58) 2013 m. vasario 13 d. Lacijaus regionas savo svetainėje paskelbė kvietimą dalyvauti konkurse dėl bendrovės „Laziomar“ pardavimo ir kompensacijos už viešąją paslaugą eksploatuojant 43 konstatuojamojoje dalyje nurodytus jūrų maršrutus skyrimo ([26]). Šis pranešimas taip pat buvo paskelbtas *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* ([27]), Italijos Respublikos oficialiajame leidinyje ([28]) ir keturiuose Italijos nacionaliniuose ir vietos dienraščiuose.

(59) Italija pasirinko riboto konkurso procedūrą, nurodytą Viešųjų sutarčių kodekso – Įstatymo dekreto Nr. 163/2006 (*il Codice dei Contratti pubblici*) 55 straipsnio 6 dalyje. Pasirinktas sutarties sudarymo kriterijus buvo ekonomiškai naudingiausias pasiūlymas.

(60) Siekiant paskatinti kuo daugiau dalyvių dalyvauti konkurse, kvietime dalyvauti konkurse buvo aiškiai nurodyta, kad konkurso dalyviai gali dalyvauti kaip laikinos konkurso dalyvių grupės, konsorciumai arba Europos ekonominių interesų grupės (EEIG).

([26]) www.regione.lazio.it.
([27]) OL Nr. S/149, 2012 m. rugpjūčio 4 d.
([28]) 2012 m. rugpjūčio 6 d. GURI Nr. 91.

2.3.2.1. Pardavimo procedūra ir galutinis sutarties sudarymas

(61) Paskelbus kvietimą dalyvauti konkurse, iki termino pabaigos susidomėjimą dalyvauti konkurse pareiškė aštuonios šalys, t. y. bendrovės „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.“ ir „Ustica Lines“ (šiuo metu veikia pavadinimu „Liberty Lines“), ir pateikė informaciją, kurios buvo prašoma pirmojo procedūros etapo kokybinei atrankai. Septyni iš šių dalyvių, išskyrus bendrovę „Blu Navy Cruise & Tour S.r.l.“, pateko į tolesnį etapą ir 2013 m. gegužės 16 d. buvo pakviesti pateikti pasiūlymą.

(62) Kvietime pateikti pasiūlymus buvo pateiktas naujos 10 metų trukmės sutarties, kurią konkurso laimėtojas pasirašys su Lacijaus regionu, projektas ir išsamesnė informacija apie konkurso procedūrą. Visų pirma, kvietime buvo patvirtinta, kad sudarant viešojo paslaugų pirkimo sutartį bus pasirenkamas ekonomiškai naudingiausias pasiūlymas, kuriame nurodytai kainai skiriama 30 balų, o techninei kvalifikacijai – 70 balų. Dėl bendrovės „Laziomar“ pardavimo kainos kvietime buvo nurodyta fiksuota 2 272 000 EUR suma, apskaičiuota remiantis nepriklausomu tyrimu, kurį atliekant buvo įvertinta bendra bendrovės „Laziomar“ turto vertė (žr. 66 ir 67 konstatuojamąsias dalis). Ši kaina buvo nediskutuotina, todėl nebuvo konkurso dalyvių finansinio pasiūlymo dalykas.

(63) Todėl visų potencialių dalyvių buvo paprašyta į savo finansinį pasiūlymą įtraukti pirmiau nurodytą fiksuotą sumą už bendrovės „Laziomar“ pardavimą, o Lacijaus regionas pasirinks ekonomiškai naudingiausią konkurso pasiūlymą, remdamasis kaina ir kitais, daugiausia techniniais, kriterijais, susijusiais su paslauga, kaip nurodyta kvietime (žr. 62 konstatuojamąją dalį).

(64) Pasibaigus terminui CLN pateikė savo pasiūlymą, kurio specifikacijos buvo išnagrinėtos, o rezultatas buvo teigiamas. Daugiau pasiūlymų nebuvo pateikta.

(65) Todėl konkurso laimėtoja buvo pripažinta bendrovė CLN tiek dėl bendrovės „Laziomar“ veiklos privatizavimo, tiek dėl jūrų transporto paslaugų teikimo (žr. 2.3.3 skirsnį).

2.3.2.2. Pirkimo–pardavimo sutartis

(66) 2013 m. gruodžio 30 d. sudaryta pirkimo–pardavimo sutartis, kurioje, remiantis nepriklausomu ekspertiniu vertinimu, užsakytu Lacijaus regiono, nustatyta, kad bendrovės „Laziomar“ akcijos perduodamos bendrovei CLN už fiksuotą 2 272 000 EUR kainą.

(67) Ši suma iš esmės atspindi ilgalaikio materialiojo turto (kurį sudaro keturi laivai ir pramoninė bei komercinė įranga) vertę ir Ventotenės salos bilietų vertę, nurodytą 2011 m. birželio 1 d. bendrovės balanse.

(68) Pagal pirkimo–pardavimo sutarties 4 straipsnį bendrovė CLN privalo pranešti Lacijaus regionui apie bet kokį būsimą bendrovės „Laziomar“ akcijų pardavimą trečiosioms šalims, tačiau tokiu atveju bendrovė CLN liktų atsakinga už viešojo paslaugų pirkimo sutartyje nustatytų įsipareigojimų vykdymą kartu su naujuoju bendrovės „Laziomar“.

2.3.2.3. Bylos nacionaliniuose teismuose

(69) Dėl konkurso rezultatų, pagal kuriuos bendrovės „Laziomar“ veikla ir viešojo paslaugų pirkimo sutartis buvo perduoti bendrovei CLN, buvo iškelta byla Lacijaus regiono administraciniame teisme (toliau – TAR).

(70) Bendrovė „Vetor S.r.l.“ (toliau – bendrovė „Vetor“), kuri taip pat plukdė greitaisiais laivais su povandeniniais sparnais maršrutu Ancijus–Ponca (A1 linija), pateikė TAR prašymą taikyti laikinąsias apsaugos priemones dėl konkurso neteisėtumo, tačiau jis buvo atmestas nutartimi Nr. 2995/2013. Tas pats teismas taip pat priėmė sprendimą iš esmės ir sprendimu Nr. 467/2014 atmetė bendrovės „Vetor“ skundą. Valstybės taryba minėtus sprendimus patvirtino apeliacine tvarka priimtu sprendimu Nr. 5421/2018.

2.3.3. *Nauja Lacijaus regiono ir bendrovės „Laziomar“ viešojo paslaugų pirkimo sutartis*

2.3.3.1. Pagalbos gavėjas

(71) Kaip nurodyta 64 konstatuojamojoje dalyje, bendrovė CLN pateikė pasiūlymą dėl naujos viešojo paslaugų pirkimo sutarties. Po laimėto konkurso 2014 m. sausio 15 d. bendrovė „Laziomar“ (kurią įsigijo bendrovė CLN, tačiau ji išlaikė savo atskirą juridinį statusą) pasirašė naują viešojo paslaugų pirkimo sutartį su Lacijaus regionu dėl jūrų transporto maršrutų eksploatavimo.

2.3.3.2. Maršrutai

(72) Bendrovė „Laziomar“ teikia keleivių vežimo, mišrias (keleivių, transporto priemonių ir krovinių) ir tik krovinių (prekių, įskaitant specialiąsias) vežimo paslaugas pagal viešųjų paslaugų teikimo tvarką šiais jūrų kabotažo maršrutais:

3 lentelė

Maršrutų, kuriuos pagal naują paslaugų teikimo sutartį aptarnauja bendrovė „Laziomar“, tinklas

Formija–Ponca (keltas – mišri paslauga) – **T1 linija**
Formija–Ventotenė (keltas – mišri paslauga) – **T2 linija**
Teračina–Ponca (keltas – mišrios ir krovinių vežimo ([1]) paslaugos) – **T3 linija**
Teračina–Ventotenė (keltas – krovinių vežimo paslauga) – **T4 linija**
Ancijus–Ponca (greitasis laivas su povandeniniais sparnais – keleivių vežimo paslauga) – **A1 linija**
Formija–Ponca (greitasis laivas su povandeniniais sparnais – keleivių vežimo paslauga) – **A2 linija**
Formija–Ventotenė (greitasis laivas su povandeniniais sparnais – keleivių vežimo paslauga) – **A3 linija**
([1]) Kai kurie šios linijos reisai yra tik krovininiai (žr. 9 lentelę).

2.3.3.3. Trukmė

(73) Naujos Lacijaus regiono ir bendrovės „Laziomar“ viešojo paslaugų pirkimo sutarties trukmė – dešimt metų (2014–2024 m.).

2.3.3.4. Viešųjų paslaugų įsipareigojimai

(74) Bendrovei „Laziomar“ nustatyti viešųjų paslaugų įsipareigojimai, be kita ko, susiję su uostais, kuriuose teikiamos paslaugos, eksploatuojamiems jūrų maršrutams priskirtų laivų tipais ir pajėgumais, paslaugų teikimo dažnumu ir didžiausiomis bilietų kainomis.

2.3.3.5. Kompensacijos nuostatos ir galutinis sutarties sudarymas

(75) Lacijaus regionas nustatė 14 300 550 EUR metinį bazinį atlygį, kuris gali būti mažinamas, remdamasis konkurso dėl kompensacijos pagal naują sutartį dėl viešųjų paslaugų įsipareigojimų vykdymo 43 konstatuojamojoje dalyje nurodytais jūrų transporto maršrutais. Galiausiai buvo nustatyta 12 752 074 EUR suma (iš viso 127 520 740 EUR per 10 metų sutarties laikotarpį).

(76) Pagal sutarties 6 straipsnį Lacijaus regionas gali koreguoti kompensacijos dydį, jį didindamas arba mažindamas, kad būtų atsižvelgta į kiekvienais metais vykdomų faktinių reisų pokyčius. Kompensacijos dydis nekeičiamas, jei kiekvienais metais vykdomų reisų skaičius yra iki 3 proc. didesnis arba mažesnis už sutartyje nustatytą skaičių. Jei pokyčiai yra didesni arba mažesni daugiau nei 3 proc., kompensacija atitinkamai koreguojama, padauginant didesnį arba mažesnį reisų skaičių iš pasiūlyme nurodytos vieneto kainos. 2017 m. viešojo paslaugų pirkimo sutartis buvo iš dalies pakeista, kad kompensacijos dydis būtų 13 524 536 EUR.

(77) Ši kompensacijos suma nustatoma remiantis CIPE direktyvoje nustatyta metodika (žr. 47–57 konstatuojamąsias dalis). CIPE direktyvoje nustatytos apsaugos priemonės atsispindėjo naujoje viešojo paslaugų pirkimo sutartyje.

(78) Viešojo paslaugų pirkimo sutartyje numatyta mokėti kompensaciją, kuri neviršija sumos, reikalingos grynosioms išlaidoms, patirtoms vykdant viešųjų paslaugų įsipareigojimus, padengti (ekonominė ir finansinė pusiausvyra). Jei nukrypstama nuo šios sutartinės pusiausvyros, viešojo paslaugų pirkimo sutarties 25 straipsnyje numatytas pusiausvyros atkūrimo mechanizmas, pagal kurį įvertinami visi su kompensacijos mokėjimu susiję parametrai. Todėl, jei dėl esminių ekonominių parametrų, kuriais grindžiama kompensacija, pokyčių ([29]) paaiškėtų, kad kompensacijos sumos nepakanka visoms teikiant paslaugas patirtoms išlaidoms padengti, naujoje viešojo paslaugų pirkimo sutartyje numatyta galimybė peržiūrėti pagrindinius kompensacijos parametrus, tai yra: i) bilietų kainų sistemą; ii) siūlomų viešųjų paslaugų lygį; iii) metinės viršutinės kainų ribos lygį ir iv) kapitalo įnašus investicijoms.

(79) Pagal viešojo paslaugų pirkimo sutarties 4 straipsnį (4–6 dalys) veiklos vykdytojui mokama kompensacija mažinama 80 proc., jei paslaugos nutraukiamos dėl darbuotojų streiko, ir 30 proc. kitų nenumatytų įvykių atveju, o už paslaugų nesuteikimą ne dėl streiko ar nenumatytų įvykių turi būti mokamos baudos pagal viešojo paslaugų pirkimo sutarties 9 straipsnį.

(80) Pagal viešojo paslaugų pirkimo sutarties 22 straipsnį veiklos vykdytojas turi įdiegti techninės, ekonominės ir valdymo stebėsenos sistemą, pagal kurią pelno ir nuostolio metinės ataskaitos, susijusios su paslaugų teikimu pagal viešojo paslaugų pirkimo sutartį, siunčiamos regioninei valdžios institucijai patikrinti.

(81) Pagal viešojo paslaugų pirkimo sutarties 4 straipsnio 2 dalį buvo apskaičiuota, kad bendrovei „Laziomar“ mokėtina metinė kompensacija sudaro 12 752 074 EUR. Vis dėlto pagal viešojo paslaugų pirkimo sutarties 4 straipsnio 3 dalį faktinė kaina, mokama bendrovei „Laziomar“, nustatoma pagal faktiškai suteiktų paslaugų rezultatą (t. y. pagal kiekvieno maršruto kilometro kainą), atsižvelgiant į sutartyje numatytą riziką (komercinę ir pramoninę) (pavyzdžiui, kompensacijos mažinimas, jei bendrovė nevykdo reisų, baudos, jei paslaugos nutraukiamos, ir pan.).

(82) 4 lentelėje nurodyta kompensacija, nustatyta remiantis konkurso tvarka visam sutarties laikotarpiui, ir 2014–2019 m. bendrovei „Laziomar“ faktiškai išmokėta kompensacija po pakeitimų, susijusių su paslaugų apimtimi pagal viešojo paslaugų pirkimo sutarties 6 straipsnį.

4 lentelė

2014–2019 m. pagal naują viešojo paslaugų pirkimo sutartį bendrovei „Laziomar“ nustatyta ir sumokėta kompensacija

Metai	Nustatyta kompensacija (EUR)	Sumokėta kompensacija (EUR)
2014 m.	12 752 074	13 374 589
2015 m.	12 752 074	13 376 167
2016 m.	12 752 074	13 330 304
2017 m.	12 752 074	13 370 070
2018 m.	12 752 074	13 356 282
2019 m.	12 752 074	13 366 510

([29]) 25 straipsnio 2 dalyje nustatyta: „Teigiamą arba neigiamą ekonominės ir finansinės pusiausvyros nuokrypį gali lemti:
(a) neefektyvus valdymas;
(b) bendrovės „Laziomar“ klaidingai pateikta informacija apie faktiškai suteiktas paslaugas metinei kainai nustatyti;
(c) išimtinai nepalankios, nuo bendrovės „Laziomar“ nepriklausančios rinkos sąlygos, dėl kurių pablogėja veiklos sąlygos ir dėl to išauga veiklos išlaidos arba sumažėja pajamos iš bilietų, todėl veiklos pelnas sumažėja daugiau kaip 10 proc.;
(d) finansiniai mokesčiai;
(e) įstatymų ir kitų teisės aktų nuostatų pakeitimai, kuriais nustatomos naujos sutartyje numatytų paslaugų teikimo sąlygos;
(f) naujos investicijos, kurias regionas turi atlikti iš viešųjų išteklių, numatytų 19 straipsnyje;
(g) 3 straipsnyje nurodytos bilietų kainų sistemos pakeitimas;
(h) išskirtinai palankios rinkos sąlygos, dėl kurių veiklos rezultatas padidėja daugiau kaip 10 proc.;
(i) darbuotojų vieneto sąnaudų padidėjimas dėl įsipareigojimų pagal nacionalinę kolektyvinę darbo sutartį ir papildomas bendrovės derybas;
(j) bendrovės „Laziomar“ taikoma komercinė politika, neviršijanti šios sutarties G priede nustatyto maksimalaus lygio“. (neoficialus Komisijos vertimas).

2.3.4. *Švartavimosi pirmenybė*

(83) 2009 m. įstatymo 19b straipsnio 21 dalyje buvo nustatyta, kad, siekiant užtikrinti teritorinį tęstinumą su salomis ir atsižvelgiant į jų viešųjų paslaugų įsipareigojimus, bus išlaikytos buvusios „Tirrenia“ grupės įmonių, įskaitant bendrovę „Laziomar“, nustatytos švartavimosi sąlygos ir pirmenybė paskirstant naujus laiko tarpsnius pagal jūrų transporto institucijų nustatytas procedūras, kaip numatyta 1994 m. sausio 28 d. Įstatyme Nr. 84 ir Italijos jūrų transporto kodekse.

2.3.5. *2010 m. įstatyme nustatytos priemonės*

(84) 2010 m. įstatyme buvo nustatyta galimybė buvusios „Tirrenia“ grupės įmonėms laikinai naudoti finansinius išteklius, jau asignuotus ([30]) laivynui atnaujinti ir modernizuoti, kad būtų patenkinti neatidėliotini likvidumo poreikiai. Tačiau buvusios „Tirrenia“ grupės įmonės, kurios pasinaudojo šia galimybe, turėjo vėl papildyti šias specialias lėšas, kad galėtų atlikti reikiamą savo laivų atnaujinimą. Šis atnaujinimas buvo būtinas siekiant atitikti naujus tarptautinius saugos standartus pagal 1996 m. Stokholmo susitarimą ([31]).

(85) Visų pirma, pasinaudojus dviem priemonėmis ([32]), visos „Tirrenia“ grupės atnaujinimui apmokėti buvo skirta 23 750 000 EUR. Tačiau bendrovė „Laziomar“ šiomis priemonėmis nepasinaudojo (žr. 132 konstatuojamąją dalį).

(86) Be to, 2010 m. įstatymo 1 straipsnyje buvo nustatyta, kad:

a) pradiniai susitarimai pratęsiami nuo 2010 m. spalio 1 d. iki bendrovių „Tirrenia“ ir „Siremar“ privatizavimo proceso pabaigos (taip pat žr. 31 konstatuojamąją dalį);

b) Dekreto įstatymo Nr. 135/2009 19b straipsnis, kurį pakeitė 2009 m. įstatymas su pakeitimais, iš dalies keičiamas įterpiant 24 bis dalį. Remiantis ta dalimi, mokesčių išimtis taikoma visiems oficialiems veiksmams ir operacijoms, kurie atliekami įgyvendinant 2009 m. įstatymo 1–15 punktų nuostatas. Šie punktai susiję su jūrų kabotažo sektoriaus liberalizavimu privatizuojant „Tirrenia“ grupę, įskaitant parengiamąjį etapą, t. y. regioninių įmonių perdavimą atitinkamiems regionams;

c) siekdami užtikrinti viešųjų paslaugų tęstinumą ir prisidėti prie buvusios „Tirrenia“ grupės įmonių privatizavimo proceso, atitinkami regionai gali naudoti fondo *Fondo Aree Sottoutilizzate* (toliau – FAS) ([33]) lėšas pagal 2009 m. kovo 6 d. CIPE direktyvą Nr. 1/2009 ([34]).

2.4. **Pažeidimo nagrinėjimo procedūra Nr. 2007/4609**

(87) Po ankstesnio Komisijos tarnybų ir Italijos bendravimo Komisijos generalinis direktorius, atsakingas už energetiką ir transportą, 2008 m. gruodžio 19 d. Italijai išsiuntė prašymą pateikti informacijos. Šis prašymas, be kita ko, buvo susijęs su tuo metu vykdyta viešųjų paslaugų maršrutų peržiūra ir viešųjų paslaugų teikimo funkcijas, kurias Italija numatė pagal siūlomus naujus susitarimus. Be to, Italijos buvo paprašyta pateikti daugiau informacijos apie „Tirrenia“ grupės privatizavimo planus.

(88) Italija 2009 m. balandžio 28 d. rašte pateikė išsamų atsakymą į 2008 m. gruodžio 19 d. Komisijos prašymą. Tame rašte, be kita ko, Italija nurodė šią informaciją:

1) pradinių susitarimų pratęsimas iki 2009 m. gruodžio 31 d. yra būtinas siekiant liberalizuoti jūrų kabotažo sektorių Italijoje privatizuojant „Tirrenia“ grupę;

([30]) Kaip nustatyta Dekreto įstatymo Nr. 78/2009, kurį pakeitė Įstatymas Nr. 102/2009 (toliau – Įstatymas Nr. 102/2009), 19 straipsnio 13a dalyje ir 2009 m. įstatymo 19b straipsnio 19 dalyje.

([31]) Šie saugos standartai vėliau buvo detalizuoti 1998 m. kovo 17 d. Tarybos direktyvoje 98/18/EB, kuri į Italijos teisę perkelta 2000 m. vasario 4 d. Įstatymu dekretu Nr. 45, 2003 m. balandžio 14 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje 2003/24/EB, kuri į Italijos teisę perkelta 2005 m. kovo 8 d. Įstatymu dekretu Nr. 52, ir Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2003/25/EB, kuri į Italijos teisę perkelta 2005 m. kovo 14 d. Įstatymu dekretu Nr. 65.

([32]) Visos lėšos (t. y. 7 000 000 EUR), skirtos pagal 2009 m. Įstatymo 19b straipsnio 19 dalį, ir 16 750 000 EUR iš įstatyme Nr. 102/2009 numatytų lėšų.

([33]) Nepakankamai naudojamų teritorijų fondas (*Fondo Aree Sottoutilizzate*) yra nacionalinis fondas, kurio lėšomis remiamas Italijos regioninės politikos įgyvendinimas. Jo ištekliai daugiausia skiriami regionams, kuriuos šiuo tikslu nurodo Italijos valdžios institucijos.

([34]) *Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana* Nr. 137, 2009 m. birželio 16 d.

2) „Tirrenia“ grupei skirta kompensacija už viešąsias paslaugas yra būtina siekiant užtikrinti teritorinį tęstinumą su salomis per jūrų transporto jungtis, kurių rinkoje negalėjo tinkamai užtikrinti privatūs veiklos vykdytojai;

3) išsamus maršrutų racionalizavimo procesas buvo baigtas 2009 m. kovo 10 d. Atliekant racionalizavimą buvo atsižvelgiama į atitinkamus socialinius, užimtumo ir ekonominius aspektus, taip pat poreikį apsaugoti esmines jungtis, užtikrinančias teritorinį tęstinumą, ir apėmė konsultacijas su šešiais atitinkamais regionais. Šis racionalizavimas leistų sumažinti grynąsias viešųjų paslaugų sąnaudas maždaug 66 mln. EUR ir būtų atleista maždaug 600 įgulos narių visoje „Tirrenia“ grupėje. Italija taip pat priminė, kad 2009 m. racionalizavimas papildė ankstesnes pastangas (2004, 2006 ir 2008 m.) sumažinti „Tirrenia“ grupės teikiamas paslaugas;

4) tikslai buvo i) išlaikyti jungtis, būtinas teritoriniam tęstinumui tarp salų bei salų ir žemyninės dalies ir teisei į sveikatą, studijas ir judumą užtikrinti, ii) racionalizuoti jungtis, jeigu buvo privačių veiklos vykdytojų, kurie teikė paslaugas tomis pačiomis jungtimis tuo pačiu laikotarpiu su panašiomis kokybės ir tęstinumo garantijomis, ir iii) racionalizuoti vasaros ir greitojo susisiekimo maršrutus, kuriais vežami tik žmonės;

5) tame rašte Italija apžvelgė maršrutus, kuriuos „Tirrenia“ grupės įmonės eksploatavo 2008 m., ir nurodė sumažėjusį maršrutų, kuriuos „Tirrenia“ grupės įmonės eksploatuotų 2009 m., skaičių. Italijos teigimu, pastarieji maršrutai būtų naujų susitarimų, kurie turėjo būti sudaryti su naujaisiais „Tirrenia“ grupės įmonių savininkais, pagrindas.

(89) 2009 m. gruodžio 21 d. Komisijos generalinis direktorius, atsakingas už energetiką ir transportą, išsiuntė raštą Italijai, kuriame pažymėjo, kad, be kita ko, atsižvelgiant į radikalų jūrų kabotažo sektoriaus pertvarkymą Italijoje ir didelį socialinį poveikį, kurį turėtų privatizavimas, jeigu konkursai būtų vykdomi tiesiog siekiant sudaryti viešojo paslaugų pirkimo sutartis, konkurso organizavimas sudarant tokias sutartis su laivybos įmonėmis buvo priimtinas iš principo ir kaip išimtis, siekiant užtikrinti, kad būtų laikomasi Europos laivų savininkų nediskriminavimo principo, nustatyto Tarybos reglamente (EEB) Nr. 3577/92 ([35]) (toliau – Jūrų kabotažo reglamentas). Komisija pažymi, kad jūrų kabotažo reglamente nenustatytas reikalavimas, kad valstybės narės privatizuotų savo jūrų transporto bendroves; jos turi tik liberalizuoti tą specifinę rinką.

(90) 2010 m. sausio 29 d. ([36]) Komisija išsiuntė oficialų pranešimą dėl netinkamo Jūrų kabotažo reglamento įgyvendinimo. Tame rašte Komisija priminė, kad šiame reglamente numatyta, jog valstybei narei sudarant viešojo paslaugų pirkimo sutartis arba nustatant viešųjų paslaugų įsipareigojimus neturi būti diskriminuojami jokie Sąjungos laivų savininkai. To reglamento 4 straipsnio 3 dalyje nustatyta, kad galiojančios viešojo paslaugų pirkimo sutartys gali galioti iki atitinkamos sutarties galiojimo pabaigos. Tačiau Komisija pažymėjo, kad „Tirrenia“ grupės įmonės ir toliau teikė jūrų transporto paslaugas, kai nustojo galioti atitinkamos viešojo paslaugų pirkimo sutartys (pradiniai susitarimai). Visų pirma, tie susitarimai turėjo galioti iki 2008 m. pabaigos, tačiau Italija kelis kartus pratęsė jų galiojimą. Todėl Komisija paragino Italiją pateikti pastabas.

(91) Be to, 2010 m. sausio 29 d. Komisijos generalinis direktorius, atsakingas už energetiką ir transportą, atsakė į Italijos 2010 m. sausio 22 d. raštą. Generalinis direktorius pabrėžė, kad jo atsakymas susijęs tik su Jūrų kabotažo reglamento reikalavimų laikymusi, o ne su valstybės pagalbos klausimais. Atsižvelgdamas į tai, generalinis direktorius nurodė, kad dėl tam tikrų maršrutų pateiktų pagrindimų pakako anksčiau pareikštoms abejonėms išsklaidyti. Generalinis direktorius priminė, kad viešojo paslaugų pirkimo sutartys gali būti sudaromos tik dėl tų maršrutų, kuriems būdingas rinkos nepakankamumas.

(92) 2010 m. kovo 29 d. Italija atsakė į 2010 m. sausio 29 d. Komisijos oficialų pranešimą.

(93) 2010 m. rugsėjo 10 d. *ad hoc* posėdžio metu Italija informavo Komisiją, kad taip pat vėluojama vykdyti konkursą dėl sutarties dėl, be kita ko, bendrovės „Caremar“ tuo metu eksploatuotų Ponto salų maršrutų. Vėliau 2010 m. spalio 1 d. Įstatymu Nr. 163 buvo pratęstas pradinių susitarimų galiojimas iki bendrovių „Tirrenia“ ir „Siremar“ privatizavimo procesų pabaigos (taip pat žr. 31 konstatuojamąją dalį).

([35]) 1992 m. gruodžio 7 d. Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 3577/92, taikantis laisvės teikti paslaugas principą jūrų transportui valstybėse narėse (jūrų kabotažas) (OL L 364, 1992 12 12, p. 7).

([36]) Oficialus pranešimas buvo priimtas 2010 m. sausio 28 d., tačiau Italijai pateiktas tik kitą dieną.

(94) Atsižvelgdama į šiuos pokyčius, 2010 m. lapkričio 24 d. Komisija išsiuntė papildomą oficialų pranešimą. Šiame pranešime Komisija nurodė, kad:

a) pradinis susitarimas su, be kita ko, bendrove „Caremar“ buvo pratęstas automatiškai ir neskelbiant jokio konkurso;

b) nors toliau buvo taikomos minėtos viešojo paslaugų pirkimo sutartys, nebuvo baigta nė viena konkurso procedūra, įskaitant dėl bendrovės „Caremar“;

c) ji pasilieka teisę, prireikus, pareikšti pagrįstą nuomonę (atsižvelgiant į pastabas, kurias gali pateikti Italija).

(95) 2012 m. birželio 21 d. Komisija parengė pagrįstą nuomonę dėl trijų buvusios „Tirrenia“ grupės įmonių („Caremar“, „Laziomar“ ir „Saremar“) privatizavimo. Kadangi kitų trijų bendrovių („Tirrenia“, „Toremar“ ir „Siremar“) konkurso procedūros buvo baigtos 2011 m. ([37]), tos bendrovės nebuvo įtrauktos į pagrįstą nuomonę. Komisija pažymėjo, kad, praėjus daugiau nei trejiems metams nuo įprastinio atitinkamų pradinių susitarimų galiojimo pabaigos, Italija nebuvo surengusi konkurencinių procedūrų dėl bendrovės „Laziomar“ ir kitų bendrovių vykdomo jūrų kabotažo viešojo paslaugų pirkimo sutarties sudarymo. Šie susitarimai buvo pratęsti automatiškai ir neribotam laikui, užkertant kelią kitiems Sąjungos laivų savininkams konkuruoti dėl šių sutarčių sudarymo.

(96) 2012 m. rugpjūčio 8 d. Italija atsakė į pagrįstą nuomonę teigdama, kad skelbimai apie konkursus dėl bendrovių, su kurioms buvo sudarytos naujos viešojo paslaugų pirkimo sutartys, buvo arba bus skelbiami *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*. Visų pirma, pranešimas dėl bendrovės „Laziomar“ buvo išsiųstas paskelbti 2012 m. rugpjūčio 1 d.

(97) 2014 m. sausio 14 d. bendrovė „CLN tapo naująja bendrovės „Laziomar“ savininke ir pasirašė dešimties metų viešojo paslaugų pirkimo sutartį dėl susisiekimo su Ponto salomis.

(98) 2016 m. liepos 15 d. raštu Italija informavo Komisiją, kad buvo privatizuotos visos buvusios „Tirrenia“ grupės įmonės. 2016 m. gruodžio 8 d. Komisija nusprendė baigti pažeidimo nagrinėjimo procedūrą.

3. **PAGRINDAS PRADĖTI IR PRATĘSTI PROCEDŪRĄ**

3.1. **Pradinio bendrovės „Laziomar“ ir Italijos susitarimo** ([38]) **pratęsimas**

3.1.1. *Sprendimo Altmark laikymasis ir pagalbos buvimas*

(99) 2011 m. sprendime Komisija laikėsi pirminės nuomonės, kad viešųjų paslaugų įsipareigojimai, numatyti pradiniuose susitarimuose su visomis buvusios „Tirrenia“ grupės įmonėmis, apibrėžti nepakankamai aiškiai, todėl ji negalėjo tvirtai nuspręsti, ar nebuvo padaryta akivaizdžių klaidų. Visų pirma, tame etape Komisija neturėjo išsamios informacijos apie faktinius nustatytus įpareigojimus eksploatuoti maršrutus, tarp jų Ponto salose, palyginti su konkurentų siūlomomis paslaugomis, kurias jie teikia kai kuriais iš šių maršrutų.

(100) Komisija laikėsi išankstinės nuomonės, kad kompensacija atitinka antrąją sprendimo *Altmark* ([39]) sąlygą, nes jos apskaičiavimo kriterijai buvo nustatyti iš anksto ir atitiko skaidrumo reikalavimus. Visų pirma, Komisija pažymėjo, kad šie kriterijai yra apibūdinti pradiniame susitarime (dėl kompensacijos už 2009 m.) ir CIPE direktyvoje (dėl kompensacijos nuo 2010 m.).

([37]) Net jeigu oficialus bendrovių „Tirrenia“, „Toremar“ ir „Siremar“ nuosavybės teisės perdavimas įvyko tik 2012 m.

([38]) 2011 m. sprendime nurodyti pagrindai pradėti procedūrą, be kita ko, dėl pagalbos, išmokėtos šešioms buvusios „Tirrenia“ grupės bendrovėms pagal pradinius susitarimus. 2011 m. sprendimo priėmimo metu (2011 m. spalio 5 d.) bendrovė „Caremar“ ką tik buvo perdavusi jūrų transporto paslaugas Ponto salų maršrutais bendrovei „Laziomar“ (2011 m. birželio 1 d.). Nors 2011 m. sprendime nėra aiškios nuorodos į bendrovę „Laziomar“, Komisijos išankstinis pradinio susitarimo, apimančio minėtus maršrutus, vertinimas galioja ir bendrovei „Laziomar“, kaip naujam paslaugų teikėjui šiais maršrutais.

([39]) Žr. 2003 m. liepos 24 d. Sprendimą *Altmark Trans*, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415.

(101) Tačiau Komisija manė, kad kompensacija neatitiko trečiosios sprendimo *Altmark* sąlygos ir veiklos vykdytojams galėjo būti mokama per didelė kompensacija už viešųjų paslaugų užduočių atlikimą. Visų pirma, Komisija išreiškė abejonių dėl kompensacijos, nuo 2009 m. mokamos buvusios „Tirrenia“ grupės įmonėms, proporcingumo, nes nebuvo aiškiai apibrėžti šioms įmonėms nustatyti įpareigojimai. Analogiškai Komisija išreiškė abejonių, ar 6,5 proc. rizikos priedas, taikomas nuo 2010 m., atspindi tinkamą rizikos dydį, nes veiklos vykdytojai *prima facie* neprisiėmė rizikos, kuri paprastai prisiimama teikiant tokias paslaugas.

(102) Komisija taip pat laikėsi išankstinės nuomonės, kad kompensacija neatitiko ketvirtosios *Altmark* sąlygos, nes nebuvo skelbiamas konkursas dėl pradinių susitarimų pratęsimo. Be to, Komisija pažymėjo, kad negavo jokių įrodymų, pagrindžiančių teiginį, kad veiklos vykdytojai nagrinėjamas paslaugas iš tikrųjų teikė mažiausia bendruomenei kaina.

(103) Todėl 2011 m. sprendime Komisija padarė preliminarią išvadą, kad pratęsus pradinius susitarimus veiklos vykdytojams mokėta kompensacija už viešąsias paslaugas yra valstybės pagalba pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį. Be to, Komisija laikėsi nuomonės, kad ši pagalba turėtų būti laikoma nauja pagalba.

3.1.2. *Suderinamumas*

(104) 2011 m. sprendime Komisija laikėsi išankstinės nuomonės, kad kompensacijai už viešąsias paslaugas už 2009–2011 m. netaikomas nei 2005 m. VESP sprendimas ([40]), nei 2005 m. VESP bendrosios nuostatos ([41]). Todėl Komisija vertino šią priemonę tiesiogiai pagal SESV 106 straipsnio 2 dalį ir nustatė, kad jai kilo abejonių, ar buvo laikomasi taikytinų suderinamumo sąlygų.

(105) 2012 m. sprendime Komisija pažymėjo, kad 2012 m. sausio 31 d. įsigaliojo naujas VESP dokumentų rinkinys, kurį sudaro 2011 m. VESP sprendimas ([42]) ir 2011 m. VESP bendrosios nuostatos ([43]). Tačiau Komisija laikėsi išankstinės nuomonės, kad kompensacija už viešąsias paslaugas pagal pratęstus pradinius susitarimus negali būti laikoma suderinama su vidaus rinka ir jai yra taikomas reikalavimas pranešti pagal 2011 m. VESP sprendimą.

(106) 2010 m. įstatyme buvo numatyta pratęsti pradinius susitarimus nuo 2010 m. rugsėjo 30 d. iki privatizavimo proceso pabaigos. Todėl kompensacija, kurią bendrovė „Laziomar“ gavo nuo 2011 m. birželio 1 d. iki jos privatizavimo, gali būti vertinama remiantis 2011 m. VESP bendrosiomis nuostatomis.

3.2. **Bendrovės „Laziomar“ privatizavimas**

(107) 2012 m. sprendime Komisija išreiškė abejonių, ar bendrovės „Laziomar“ pardavimo konkurso procedūra buvo pakankamai skaidri ir besąlygiška, kad būtų užtikrinta, jog pardavimas vykdomas rinkos kaina.

(108) Komisija taip pat laikėsi nuomonės, kad kai kurie privatizavimo reikalavimai galėjo riboti konkurso dalyvių skaičių ir (arba) turėti įtakos pardavimo kainai. Komisija pakartojo savo nusistovėjusią praktiką, susijusią su valstybės valdomų (ar šiuo atveju valstybės atsakomybei priskiriamų) įmonių turto pardavimu: neekonominiai veiksniai, į kuriuos neatsižvelgtų privatus pardavėjas, pavyzdžiui, viešosios tvarkos motyvai, užimtumo reikalavimai ar regioninė plėtra, rodo valstybės pagalbos buvimą, jeigu dėl jų potencialiam pirkėjui nustatomi dideli įpareigojimai ir dėl to gali sumažėti pardavimo kaina.

([40]) 2005 m. lapkričio 28 d. Komisijos sprendimas 2005/842/EB dėl EB sutarties 86 straipsnio 2 dalies taikymo valstybės pagalbai kompensacijos už viešąją paslaugą forma, skiriamai tam tikroms įmonėms, kurioms patikėta teikti bendros ekonominės svarbos paslaugas (OL L 312, 2005 11 29, p. 67).

([41]) Bendrijos bendrosios nuostatos dėl valstybės pagalbos kompensacijos už viešąją paslaugą forma (OL C 297, 2005 11 29, p. 4).

([42]) 2011 m. gruodžio 20 d. Komisijos sprendimas 2012/21/ES dėl SESV 106 straipsnio 2 dalies taikymo valstybės pagalbai kompensacijos už viešąją paslaugą forma, skiriamai tam tikroms įmonėms, kurioms patikėta teikti bendros ekonominės svarbos paslaugas (OL L 7, 2012 1 11, p. 3).

([43]) Komisijos komunikatas „Bendrijos bendrosios nuostatos dėl valstybės pagalbos kompensacijos už viešąją paslaugą forma“.

(109) Komisija taip pat laikėsi nuomonės, kad bendrovei „Laziomar“ konkurse nustatyti *finansiniai reikalavimai* iš esmės sutrikdė konkursą, nes jame galėjo dalyvauti tik esamos jūrų laivybos bendrovės, kadangi šiuo atveju buvo parduodama pati bendrovė, su kuria buvo sudaryta viešojo paslaugų pirkimo sutartis ([44]).

(110) Be to, Komisija nusprendė, kad *techniniai pasiūlymai* buvo vertinami balais ir turėjo daug didesnę reikšmę nei ekonominiai pasiūlymai (žr. 62 konstatuojamąją dalį), o akcijų kainą nustatė valdžios institucijos.

(111) Dėl pirmiau nurodytų priežasčių Komisija preliminariai padarė išvadą, kad bendrovės „Laziomar“ privatizavimo procedūra nebuvo pakankamai skaidri ir besąlygiška, kad būtų užtikrinta, jog pardavimas būtų vykdomas rinkos kaina, o už akcijas būtų gauta didžiausia kaina. Todėl tame etape Komisija negalėjo atmesti galimybės, kad pirkėjui buvo suteiktas ekonominis pranašumas.

(112) Remdamasi informacija, kurią turėjo priimdama 2012 m. sprendimą, Komisija taip pat laikėsi nuomonės, kad bet kuri pagalba, kuri galėjo atsirasti vykdant privatizavimo procesą, būtų nesuderinama.

3.3. **Nauja Lacijaus regiono ir bendrovės „Laziomar“ viešojo paslaugų pirkimo sutartis**

3.3.1. *Altmark sąlygų vykdymas, pagalbos buvimas ir suderinamumas*

(113) 2012 m. sprendime Komisija laikėsi pirminės nuomonės, kad bendrovei „Laziomar“ sumokėta kompensacija neatitiko sprendime *Altmark* nustatytų kriterijų, todėl ji laikoma pagalba pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį. Komisija priėjo prie šios išvados atsižvelgdama į tai, kad: i) konkurentai, kurie teikė panašias paslaugas, eksploatavo bent tam tikrus maršrutus, kuriuos eksploatavo ir bendrovė „Laziomar“, taip pat nebuvo pateikta pakankamai informacijos, kuri leistų Komisijai prieiti prie išvados, ar VESP atspindėjo realų viešosios paslaugos poreikį, kurio negalima patenkinti vien rinkos sąlygomis; ii) dėl kompensacijos apskaičiavimo pagal CIPE direktyvą veiklos vykdytojui buvo mokama per didelė kompensacija už viešųjų paslaugų teikimą dėl tų pačių priežasčių, kaip nurodytos 2011 m. sprendime, ir iii) atrodo, kad nebuvo laikomasi ketvirtojo sprendimo *Altmark* kriterijaus, nes konkursas dėl viešųjų paslaugų buvo vykdomas su sąlyga, kad konkurso laimėtojas įsigis visą bendrovę „Laziomar“. Komisija laikėsi nuomonės, kad konkursas dėl viešojo paslaugų pirkimo sutarties be reikalavimo įsigyti būtų įvykdytas mažesne kaina bendruomenei.

3.3.2. *Suderinamumas*

(114) Dėl kompensacijos bendrovei „Laziomar“ suderinamumo Komisija pažymėjo, kad, remiantis Italijos valdžios institucijų pateikta informacija, 2011 m. VESP sprendimas netaikytinas. Bet kuriuo atveju Komisija negalėjo padaryti išvados dėl 2011 m. VESP sprendimo taikymo, nes šiame etape dar nebuvo pateikta pasirašyta sutartis. Komisija negavo jokios informacijos (pvz., apie per dvejus praėjusius metus iki pavedimo pervežtų keleivių skaičių), kad galėtų išnagrinėti likusias 2011 m. VESP sprendimo suderinamumo sąlygas. Tada Komisija įvertino pagalbą remdamasi 2011 m. VESP bendrosiomis nuostatomis, tačiau jai kilo abejonių, ar yra vykdomos tų bendrųjų nuostatų suderinamumo sąlygos, ir ji paragino Italiją įrodyti, kad taip yra.

3.4. **Švartavimosi pirmenybė**

(115) 2011 m. sprendime Komisija laikėsi išankstinės nuomonės, kad tuo atveju, kai už švartavimosi pirmenybę nėra atlyginama, priemonė yra reguliavimo pranašumas, kuris nereiškia jokio valstybinių išteklių perdavimo, todėl negali būti laikomas valstybės pagalba. Jeigu švartavimosi pirmenybė būtų atlyginta, Komisija laikėsi nuomonės, kad tiek, kiek bendrovė „Laziomar“ teikia tikras VESP ir ši pirmenybė suteikiama tik vežant tais maršrutais, kuriais teikiamos VESP, ja nebūtų suteikiamas papildomas ekonominis pranašumas, nes tai būtų būdinga teikiant VESP. Nepaisant to, Komisija paragino Italiją ir trečiąsias šalis pateikti papildomos informacijos apie šią priemonę.

([44]) Kvietime teikti pasiūlymus buvo numatyta, kad potencialių konkurso dalyvių bendra apyvarta jūrų transporto sektoriuje per pastaruosius trejus metus negali būti mažesnė nei 60 mln. EUR.

(116) Kadangi Komisijai kilo abejonių dėl VESP užduoties teisėtumo, ji negalėjo padaryti išvados dėl priemonės suderinamumo, jeigu ji būtų pagalba.

3.5. **2010 m. įstatyme nustatytos priemonės**

(117) 2011 m. sprendime Komisija laikėsi išankstinės nuomonės, kad visos 2010 m. įstatyme nustatytos priemonės yra valstybės pagalba buvusios „Tirrenia“ grupės įmonėms, įskaitant bendrovę „Laziomar“. Keletas iš šių priemonių buvo: 1) galimas laivų atnaujinimui skirtų lėšų panaudojimas likvidumo tikslais; 2) mokesčių išimtys, susijusios su privatizavimo procesu; ir 3) galimas FAS lėšų naudojimas. Komisija paragino Italiją paaiškinti, ar kiekviena iš šių priemonių buvo būtina viešosioms paslaugoms teikti, ir kaip.

(118) Komisija taip pat laikėsi išankstinės nuomonės, kad šios priemonės tikriausiai yra veiklos pagalba, kuria sumažinamos sąnaudos, kurias netaikant šių priemonių būtų patyrusi bendrovė „Laziomar“ ir kitos buvusios „Tirrenia“ grupės įmonės, todėl tos priemonės turėtų būti laikomos nesuderinamomis su vidaus rinka.

4. **ITALIJOS PASTABOS**

4.1. **Dėl viešųjų paslaugų įsipareigojimų ir konkurencinės aplinkos**

(119) Italija pateikė bendrovės „Caremar“, o vėliau – bendrovės „Laziomar“, eksploatuojamų maršrutų, kuriems taikomi viešųjų paslaugų įpareigojimai, sąrašą (pagrįstą atitinkamais teisiniais dokumentais), įskaitant sezoninį dažnumą ir tvarkaraščius, konkurencinę aplinką ir priežastis, dėl kurių buvo nustatyti viešųjų paslaugų įsipareigojimai.

(120) Dėl tikrų VESP buvimo Italija pažymėjo, kad pirmiau minėti viešųjų paslaugų įsipareigojimai buvo nustatyti siekiant išlaikyti teritorinį tęstinumą ir žemyninės dalies jungtis su salomis, užtikrinti prekių, įskaitant specialiąsias, tiekimą, kuris būtinas tinkamam viešųjų ir socialinių paslaugų teikimui salose. Šia paslauga taip pat prisidedama prie ekonominio salų vystymosi, kartu užtikrinami svarbiausi salų bendruomenių judumo poreikiai ištisus metus ir konstitucinė teisė į teritorinį tęstinumą. ([45])

(121) Dėl konkurencinės aplinkos: Italija pateikė informaciją, iš kurios matyti, kad bendrovė „Laziomar“ yra vienintelis paslaugų teikėjas, plukdantis šiomis linijomis ištisus metus, o konkurencija kai kuriais maršrutais buvo tik sezono metu. Tačiau Italija mano, kad bendrovės „Laziomar“ teikiamos paslaugos nepamainomos ir kad teritorinio tęstinumo garantijos nebūtų buvę galima užtikrinti vien rinkos jėgomis.

4.2. **Dėl bendrovės „Laziomar“ privatizavimo**

4.2.1. *Dėl bendrovės „Laziomar“ pardavimo kainos*

(122) Italijos teigimu, privatizuojant bendrovę „Laziomar“ Lacijaus regiono paskelbto viešo konkurso būdu buvo perleistas visas bendrovės akcinis kapitalas. Be to, siekiant išlaikyti teritorinį tęstinumą, pagal šią procedūrą vienu metu 10 metų laikotarpiui buvo pavesta teikti viešąsias jūrų transporto paslaugas Ponto salose.

(123) Lacijaus regionas pavedė atlikti nepriklausomą ekspertinį vertinimą (žr. 66 ir 67 konstatuojamąsias dalis), kad būtų nustatytos teisinės ir ekonominės bendrovės „Laziomar“ pardavimo problemos. Italijos teigimu, šio vertinimo ataskaitoje aiškiai ir glaustai išdėstytos procedūros, kurių buvo laikomasi nustatant bendrovės „Laziomar“ akcinio kapitalo rinkos vertę.

([45]) Italijos teigimu, teritorinis tęstinumas ypač svarbus Poncos salai, kuri yra maždaug 27 jūrmylėmis nutolusi nuo Teračinos ir 36 jūrmylėmis nuo Ancijaus ir kurioje yra mažiau nei 3 400 gyventojų. Jos nuomone, tas pats pasakytina ir apie Ventotenės salą, kurioje gyvena mažiau nei 800 gyventojų.

4.2.2. *Dėl skaidraus ir nediskriminacinio procedūros pobūdžio*

(124) Italija pabrėžia, kad procedūros buvo vykdomos laikantis teisinių skaidrumo ir nediskriminavimo principų. Ji gynėsi, kad visoms septynioms šalims, kurioms buvo leista dalyvauti kitame konkurso etape, buvo suteikta atitinkama informacija, reikalinga jų pasiūlymams pateikti, įskaitant „konkurso taisykles“ ir priedus, „viešojo paslaugų pirkimo sutartį“ ir priedus bei „akcijų perleidimo sutartį“ ir priedus.

(125) Italija taip pat teigia, kad Lacijaus regionas iš konkurso kvietimo pašalino finansinio tinkamumo reikalavimus, dėl kurių konkurse galėjo dalyvauti tik laivybos bendrovės (žr. 109 konstatuojamąją dalį). Siekiant paskatinti kuo daugiau dalyvių dalyvauti konkurse, kvietime pateikti pasiūlymus buvo aiškiai nurodyta, kad konkurso dalyviai gali dalyvauti kaip laikinos konkurso dalyvių grupės, konsorciumai arba EEIG.

(126) Dėl Komisijos abejonių, susijusių su tuo, kad techniniams pasiūlymams buvo suteikta gerokai didesnė reikšmė, palyginti su ekonominiais pasiūlymais (t. y. atitinkamai 70 ir 30 balų), Italija nurodo 2017 m. kovo 30 d. Valstybės tarybos sprendimą Nr. 782/2017 ([46]), kuriame buvo nurodyta, kad susitariančioji šalis, taikydama šį kriterijų, turėtų „pabrėžti kokybinius pasiūlymo elementus ir pasirinkti kriterijus, kurie užtikrintų veiksmingą konkurencinį techninių profilių palyginimą. Šiuo tikslu ji turėtų nustatyti maksimalų ekonominiam pasiūlymui numatytą balų skaičių, siekdama užtikrinti, kad šis elementas nebūtų svarbesnis už kitus“.

(127) Taigi, Italijos teigimu, skirtinga reikšmė leido nuosekliai įvertinti kokybinius pasiūlymo elementus ir atgrasyti nuo pernelyg didelio kainos mažinimo, kurį būtų buvę sunku išlaikyti nepakenkiant viešųjų paslaugų kokybei. Be to, tai taip pat leido Lacijaus regionui gerokai sutaupyti, nes su laimėtoju buvo sudaryta sutartis, pagal kurią jis turėjo teikti viešąją paslaugą ir už tai gauti kompensaciją, kuri buvo 10,8 proc. mažesnė už bazinę kainą (žr. 75 konstatuojamąją dalį).

4.3. **Dėl pradinio susitarimo pratęsimo ir naujos viešojo paslaugų pirkimo sutarties atitikties *Altmark* sąlygoms**

(128) Italija teigia, kad visi keturi *Altmark* kriterijai yra įvykdyti tiek 2011–2013 m. laikotarpiu, tiek 2014–2024 m. laikotarpiu dėl toliau nurodytų priežasčių:

— Komisija 2012 m. sprendime neginčijo pirmojo ir antrojo *Altmark* kriterijų įvykdymo;

— Kalbant apie trečiąjį *Altmark* kriterijų ir 2011 m. Komisijos sprendime išreikštas abejones, ar CIPE direktyvoje nustatytas 6,5 proc. rizikos priedas atspindi tinkamą rizikos lygį (206–207 konstatuojamosios dalys), Italija nurodo 2017 m. birželio 13 d. Komisijos sprendimą dėl greitojo keleivių vežimo jūrų transportu tarp Mesinos ir Kalabrijos regiono, kuriame apskaičiavimo metodika, taikant fiksuotą 8 proc. numatomą atlygio normą, nebuvo užginčyta ([47]). Konkrečiai pastaruoju atveju Komisija sutiko su 8 proc. norma, kurią sudaro CIPE direktyvoje nurodytas 6,5 proc. rizikos priedas, nustatytas atsižvelgiant į tai, kad sutartimi nebuvo suteiktos išimtinės teisės, ir dar 1,5 proc. priedas, nustatytas atsižvelgiant į trumpą sutarties trukmę. Be to, Italija, remdamasi nauja viešojo paslaugų pirkimo sutartimi, teigia, kad bet kokios priemonės ekonominei ir finansinei pusiausvyrai atkurti galėjo būti taikomos tik tuo atveju, jei grynosios pajamos pasikeistų daugiau nei 3 proc., o bet kokį mažesnį nei 3 proc. sumažėjimą turėtų padengti bendrovė „Laziomar“. Todėl išvengiama bet kokios galimos kompensacijos permokos;

— Italija mano, kad ketvirtasis *Altmark* kriterijus taip pat yra įvykdytas, nes viešojo paslaugų pirkimo sutartis buvo sudaryta vykdant skaidrų ir konkurencingą konkursą, kuris leido pasirinkti konkurso dalyvį, galintį teikti paslaugas už mažiausią kainą. Be to, kalbant apie naujos viešojo paslaugų pirkimo sutarties susiejimą su bendrovės „Laziomar“ privatizavimu, Italija teigia, kad šios bendrovės pardavimo konkurso būdu suma sudaro tik apie 1,4 proc. visos viešajai paslaugai nustatytos sumos (t. y. visos 127 520 740 EUR kompensacijos per 10 metų sutarties laikotarpį). Taigi, neatrodo, kad paslaugos kaina turėtų didelės įtakos konkurso dalyvio atrankos rezultatams.

([46]) Šis sprendimas priimtas Infrastruktūros ir transporto ministerijos prašymu dėl teisės akto projekto dėl „2016 m. balandžio 18 d. Įstatymo dekreto Nr. 50 papildomų ir taisomųjų nuostatų“ (t. y. Viešųjų sutarčių kodekso taisomojo dekreto).

([47]) SA.42710 VESP – greitasis keleivių vežimas jūrų transportu tarp Mesinos ir Kalabrijos regiono.

4.4. **Dėl švartavimosi pirmenybės**

(129) Dėl švartavimosi pirmenybės (žr. 83 konstatuojamąją dalį) Italija teigia, kad tai pateisinama būtinybe teikti viešąją paslaugą ir kad bendrovei „Laziomar“ nesuteikiamas joks ekonominis pranašumas, kuris taip pat reikštų valstybinių išteklių praradimą.

(130) Italijos teigimu, visi keltų operatoriai reguliariai moka mokesčius atitinkamoms uostų direkcijoms už švartavimąsi. Italija taip pat tvirtina, kad ši švartavimosi pirmenybė buvo taikoma tik viešųjų paslaugų maršrutams, o bendrovė „Laziomar“ nemokėjo ir nemoka jokio papildomo mokesčio už šią švartavimosi pirmenybę, nes uostai jai teiktų pirmenybę renkantis švartavimosi laiko tarpsnius, net jeigu nebūtų nustatyta oficiali švartavimosi pirmenybė dėl jos teikiamų viešųjų paslaugų.

4.5. **Dėl 2010 m. įstatyme nustatytų priemonių**

(131) Analogiškai dėl 2010 m. įstatyme nustatytų priemonių (žr. 84, 85 ir 86 konstatuojamąsias dalis) Italija tvirtina, kad šios priemonės bendrovei „Laziomar“ nebuvo skirtos, ji negavo ir ateityje negaus naudos iš jų.

(132) Šiomis aplinkybėmis Italija tvirtina, kad bendrovė „Caremar“, kuri tuo metu pati eksploatavo jūrų kabotažo maršrutus Ponto salose, gavo ir veiksmingai panaudojo finansinius išteklius, kurie jau buvo asignuoti pagal Įstatymą Nr. 102/2009. Konkrečiai bendrovei „Caremar“ buvo skirta 1 410 000 EUR dviem laivams („Quirino“ ir „Tetide“), kurie vėliau buvo neatlygintinai perduoti bendrovei „Laziomar“, modernizuoti. Ji taip pat tvirtina, kad šios lėšos nebuvo panaudotos likvidumo tikslais.

(133) Dėl mokesčių išimčių, susijusių su privatizavimo procesu, Italija teigė, kad priemonė nebuvo taikoma pelno mokesčiui, nes bendrovės „Caremar“, „Saremar“ ir „Toremar“ buvo perduotos regionams nemokamai. Todėl, nesant atlygio, Konsoliduoto pelno mokesčio įstatymo 86 straipsnio 1 dalies a punktas dėl kapitalo prieaugio, kai turtas perleidžiamas už užmokestį, netaikomas. Dėl PVM Italija pažymėjo, kad bendrovių „Caremar“, „Saremar“ ir „Toremar“ perdavimas yra sandoriai, kurie neapmokestinami PVM pagal 1972 m. spalio 26 d. Prezidento dekreto Nr. 633 10 straipsnio 1 dalies 4 punktą. Dėl netiesioginių mokesčių, išskyrus PVM, Italija pabrėžė, kad 2010 m. įstatyme numatyta išimtis buvo skirta administraciniam supaprastinimui. Apmokestinimo požiūriu jos poveikis gali būti laikomas nereikšmingu ir turinčiu nedidelę įtaką mokesčiams, kurie renkami vienodo dydžio tarifais. Konkrečiau tai susiję su registracijos mokesčiu (168 EUR už dokumentą), žemės registravimo ir hipotekos registravimo mokesčiais (kiekvienas po 168 EUR) ir žyminiu mokesčiu (14,62 EUR keturioms šalims).

(134) Dėl FAS lėšų Italija tvirtina, kad bendrovė „Laziomar“ dėl jų negavo jokios naudos. Be to, ji paaiškino, kad FAS lėšos nebuvo naudojamos siekiant skirti papildomą kompensaciją buvusios „Tirrenia“ grupės įmonėms, įskaitant bendrovę „Laziomar“. Vietoje to, šios lėšos buvo skirtos biudžeto asignavimams, skirtiems kompensacijoms už viešąsias paslaugas buvusios „Tirrenia“ grupės įmonėms mokėti, papildyti, jei būtų paaiškėję, kad šių biudžeto asignavimų nepakanka. Italija pažymi, kad Dekreto įstatymo Nr. 125/2010 1 straipsnio 5b dalimi regionams buvo suteikiama galimybė panaudoti FAS lėšas finansuojant įprastą kompensaciją už viešąsias paslaugas (jos dalį) ir taip užtikrinti viešųjų jūrų transporto paslaugų tęstinumą. Be to, Italija paaiškino, kad pagal Dekreto įstatymo Nr. 185/2008 26 straipsnį „Tirrenia“ grupei buvo numatyta skirti po 65 mln. EUR 2009, 2010 ir 2011 m. ir 195 mln. EUR atitinkamai buvo skirti iš FAS lėšų. Vėliau šios lėšos buvo pervestos į Transporto ministerijos sąskaitą, iš kurios buvusios „Tirrenia“ grupės įmonėms („Tirrenia“, „Siremar“, „Caremar“ (tuo metu), „Toremar“ ir „Saremar“) buvo mokama kompensacija už viešąsias paslaugas. Todėl ši priemonė būtų susijusi tik su lėšų paskirstymu Italijos biudžete kompensacijoms už viešąsias paslaugas mokėti.

4.6. **Dėl kompensacijos už 2011–2019 m. apskaičiavimo taisyklių ir CIPE direktyvoje nustatyto 6,5 proc. rizikos priedo nuo 2010 m.**

(135) Italija teigia, kad iki 2014 m. sausio 14 d. apskaičiuojant bendrovei „Laziomar“ mokėtiną kompensaciją buvo taikomi CIPE direktyvoje nustatyti parametrai. Nuo 2014 m. sausio 15 d. kompensacija nustatoma viešojo paslaugų pirkimo sutartyje, remiantis CIPE direktyvoje nurodyta metodika, taip pat atsižvelgiant į ekonominį pasiūlymą, kurį vykdant konkursą pateikia bendrovę „Laziomar“ įsigijusi bendrovė CLN.

(136) Tačiau Italija patikslina, kad buvo nuspręsta skaičiavimą supaprastinti taikant 6,5 proc. fiksuoto dydžio kapitalo grąžą, nes kompensacijos dydis ribojamas pagal 2009 m. Įstatymą. Šis supaprastintas metodas buvo taikomas pratęsus pradinį susitarimą ir vis dar taikomas pagal naują viešojo paslaugų pirkimo sutartį su bendrove „Laziomar“.

(137) Be to, Italijos teigimu, 6,5 proc. fiksuota kapitalo grąžos norma laikoma tinkama, atsižvelgiant į tai, kad sutarties 25 straipsnyje nustatytas pusiausvyros atkūrimo mechanizmas taikomas labai griežtai (žr. 78 konstatuojamąją dalį). Be to, toks mechanizmas (pvz., metinės viršutinės kainos ribos persvarstymas) negalėtų būti taikomas tais atvejais, kai naudos gavėjui, kaip antai bendrovei „Laziomar“, mokama per maža kompensacija.

(138) 5 lentelėje Italija pateikia elementus, į kuriuos atsižvelgiant apskaičiuotas 2011–2019 m. bendrovės „Laziomar“ rizikos priedas:

5 lentelė

Bendrovės „Laziomar“ investuoto kapitalo grąža 2011–2019 m.

(tūkst. EUR)

	2011 m.	2012 m.	2013 m.	2014 m.	2015 m.	2016 m.	2017 m.	2018 m.	2019 m.
Ilgalaikis materialusis ir nematerialusis turtas	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Atsargos	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Klientų ir komerciniai kreditai	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Tiekėjams mokėtinos sumos	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Grynasis investuotas kapitalas	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Kapitalo grąža (6,5 %)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

4.7. **Dėl naujos viešojo paslaugų pirkimo sutarties atitikties 2011 m. VESP sprendimui**

(139) Net manydama, kad bendrovei „Laziomar“ pagal naują viešojo paslaugų pirkimo sutartį sumokėta kompensacija už viešąsias paslaugas nėra valstybės pagalba, Italija vis tiek pateikė argumentų, kodėl ši priemonė atitiktų 2011 m. VESP sprendimą, jeigu ji būtų pagalba.

(140) Savo atsakyme Italija teigia, kad taikytini tiek 2005 m., tiek 2011 m. VESP sprendimai, nes viešojo paslaugų pirkimo sutarties sudarymas buvo numatytas 2009 m. įstatymo 19b straipsnyje ir Lacijaus dekrete.

(141) Italija pateikė 2012 ir 2013 m. duomenis, iš kurių matyti, kad vidutinis metinis keleivių skaičius nė vienu iš aptariamų maršrutų per dvejus finansinius metus prieš tuos, kuriais VESP buvo patikėta bendrovei „Laziomar“, neviršijo 2011 m. VESP sprendimo 2 straipsnio 1 dalies d punkte nurodytos 300 000 keleivių ribos (t. y. 240 430 keleivių 2012 m. ir 254 167 keleiviai 2013 m.).

4.8. **Dėl naujos viešojo paslaugų pirkimo sutarties atitikties 2011 m. VESP bendrosioms nuostatoms**

(142) Italija tvirtina, kad bendrovei „Laziomar“ patikėta teikti viešoji paslauga yra tikra VESP, grindžiama pavedimu, t. y. viešojo paslaugų pirkimo sutartimi, kurioje nustatytas ir aprašytas viešųjų paslaugų įsipareigojimų turinys ir trukmė, atitinkama teritorija, kompensavimo mechanizmas ir kompensacijos apskaičiavimo parametrai.

(143) Be to, Italijos teigimu, kompensacija neviršija sumos, būtinos padengti sąnaudoms, patirtoms vykdant viešųjų paslaugų įsipareigojimus, nes kompensacijos suma buvo nustatyta vykdant konkursą pagal CIPE direktyvoje nustatytus kriterijus, o sutartyje numatyta stebėsenos sistema, kad būtų išvengta kompensacijos permokos.

(144) Analogiškai dėl grąžos normos Italija nurodo 2017 m. birželio 13 d. Komisijos sprendimą (byloje SA.42710) (žr. 128 konstatuojamąją dalį), kuriame Komisija neginčijo didesnės nei 6,5 proc. grąžos normos (t. y. 8 proc.).

5. **VERTINIMAS**

5.1. **Pagalbos buvimas pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį**

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

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

a) būti suteikta valstybės narės arba iš valstybinių išteklių,

b) palaikyti tam tikras įmones arba tam tikrų prekių gamybą,

c) iškraipyti konkurenciją arba kelti tokį pavojų ir

d) daryti įtaką valstybių narių tarpusavio prekybai.

(147) Komisija pažymi, kad švartavimosi pirmenybė, kuri taikomas tik viešųjų paslaugų maršrutams, yra neatsiejamai susijusi su bendrovės „Laziomar“ ir ją įsigijusios bendrovės CLN teikiamomis VESP. Todėl ši priemonė bus vertinama kartu su toms bendrovėms suteikta atitinkama kompensacija už viešąsias paslaugas (žr. 5.1.1 ir 5.1.2 skirsnius).

(148) Be to, Komisija pažymi, kad nauja Italijos ir bendrovės „Laziomar“ viešojo paslaugų pirkimo sutartis turėtų būti vertinama kartu su bendrovės „Laziomar“ privatizavimu. Toks bendras vertinimas yra tinkamas, nes iš esmės Italija organizavo naują viešųjų paslaugų pirkimo konkursą, kurį laimėjęs konkurso dalyvis turėjo įsigyti visą bendrovės „Laziomar“ kapitalą, kad galėtų vykdyti toje viešojo paslaugų pirkimo sutartyje nustatytus viešųjų paslaugų įsipareigojimus.

5.1.1. *Pradinio bendrovės „Laziomar“ ir Italijos susitarimo pratęsimas*

5.1.1.1. Valstybiniai ištekliai

(149) Italija patikėjo bendrovei „Laziomar“ jūrų maršrutų eksploatavimą, kaip nurodyta pradiniame susitarime, kuris buvo pratęstas. Pradinis susitarimas buvo sudarytas su valstybe, o susijusią kompensaciją už viešąsias paslaugas bendrovei „Laziomar“ moka valstybė iš nacionalinio biudžeto. Todėl kompensacija už viešąsias paslaugas bendrovei „Laziomar“ priskirtina valstybei ir yra skiriama iš valstybinių išteklių.

(150) Komisija atkreipia dėmesį į tai, kad, Italijos tvirtinimu, visi keltų operatoriai reguliariai moka mokesčius atitinkamoms uosto direkcijoms už švartavimąsi, tačiau bendrovė „Laziomar“ nemokėjo jokio papildomo mokesčio už švartavimosi pirmenybę. Vis dėlto Komisija mano, kad iš esmės Italija galėjo nuspręsti nustatyti papildomą mokestį už švartavimosi pirmenybę, o to nepadarius valstybė negavo pajamų. Be to, kadangi švartavimosi pirmenybė suteikiama teisės aktais (žr. 83 konstatuojamąją dalį), ji yra priskirtina valstybei.

5.1.1.2. Atrankumas

(151) Kad priemonė būtų laikoma valstybės pagalba, ji turi būti atrankioji. Nagrinėjama kompensacija už viešąsias jūrų transporto paslaugas skiriama tik bendrovei „Laziomar“, taigi ji yra atrankioji. Kadangi švartavimosi pirmenybė buvo suteikta tik buvusios „Tirrenia“ grupės įmonėms, įskaitant bendrovę „Laziomar“, ji taip pat yra atrankioji.

5.1.1.3. Ekonominis pranašumas

(152) Komisija primena, kad bendrovei suteiktos kompensacijos už viešąsias paslaugas negali būti laikomos ekonominiu pranašumu tam tikromis griežtai apibrėžtomis sąlygomis.

(153) Visų pirma, sprendime *Altmark* ([48]) Teisingumo Teismas nusprendė, kad, kai valstybės priemonė turi būti vertinama kaip kompensacija už įmonių gavėjų suteiktas paslaugas, siekiant vykdyti viešosios paslaugos įpareigojimus, tokios įmonės negauna realios finansinės naudos, todėl ši priemonė nesudaro joms palankesnių konkurencinių sąlygų nei kitoms įmonėms, kurios su jomis konkuruoja, ir nepatenka į SESV 107 straipsnio 1 dalies taikymo sritį.

(154) Tačiau Teisingumo Teismas taip pat aiškiai nustatė, kad siekiant, jog konkrečiu atveju tokia kompensacija už viešąsias paslaugas nebūtų priskirta valstybės pagalbai, ji turi atitikti visus keturis kriterijus (toliau – *Altmark* kriterijai), kurie apibendrinti toliau:

— kompensaciją gaunanti įmonė turi būti faktiškai įpareigota vykdyti įpareigojimus teikti viešąją paslaugą, o šie įpareigojimai turi būti aiškiai apibrėžti (1-asis *Altmark* kriterijus);

— kriterijai, kuriais remiantis apskaičiuojama kompensacija, turi būti objektyviai ir skaidriai nustatyti iš anksto (2-asis *Altmark* kriterijus);

— kompensacija negali viršyti visų ar dalies būtinų sąnaudų, susidariusių dėl įsipareigojimų, susijusių su viešąja paslauga, vykdymu, atsižvelgiant į gautas pajamas ir protingą pelną (3-iasis *Altmark* kriterijus);

— kai įmonė, vykdanti viešosios paslaugos įpareigojimus, konkrečiu atveju nėra pasirinkta vadovaujantis viešųjų pirkimų procedūra, kuri leistų pasirinkti konkurso dalyvį, galintį teikti šias paslaugas mažiausia bendruomenei kaina, reikalingos kompensacijos dydis turi būti nustatytas remiantis išlaidų analize, kurių tipinė įmonė, gerai valdoma ir turinti pakankamai transporto priemonių, kad galėtų atitikti būtinus viešosios paslaugos reikalavimus, būtų patyrusi vykdydama šias pareigas, atsižvelgiant į atitinkamas gaunamas įplaukas ir protingą pelną, susijusį su šių įsipareigojimų vykdymu (4-asis *Altmark* kriterijus).

(155) Komisija patikslino, kaip ji taiko *Altmark* kriterijus savo Komunikate dėl valstybės pagalbos taisyklių taikymo kompensacijai už visuotinės ekonominės svarbos paslaugų teikimą (toliau – VESP komunikatas) ([49]).

(156) Atsižvelgiant į tai, kad *Altmark* kriterijai turi būti įvykdyti visi kartu, neatitikimas kuriam nors iš šių kriterijų leistų Komisijai daryti išvadą, kad vertinama priemone naudos gavėjui suteikiamas ekonominis pranašumas. Tada Komisija pirmiausia įvertins atitikimą 4-ajam *Altmark* kriterijui.

(157) Pagal 4-tąjį *Altmark* kriterijų kompensacija turi neviršyti mažiausios būtinos sumos, kad nebūtų laikoma valstybės pagalba. Laikoma, kad šis kriterijus tenkinamas, jeigu kompensacijos už viešąsias paslaugas gavėjas buvo pasirinktas konkurso tvarka, sudarančia sąlygas atrinkti konkurso dalyvį, galintį reikiamą VESP bendruomenei teikti mažiausia kaina, arba, jeigu konkursas neįvyko, jeigu kompensacija apskaičiuota remiantis veiksmingai veikiančios įmonės sąnaudomis.

([48]) Žr. 2003 m. liepos 24 d. Sprendimą *Altmark Trans*, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415.

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

(158) Bendrovė „Laziomar“ nebuvo pasirinkta viešojo konkurso tvarka, kai pradinis susitarimas buvo pratęstas kelis kartus nuo 2011 m. birželio 1 d. iki 2014 m. sausio 14 d. Italija tik pratęsė jau galiojusią sistemą, suteikdama iš anksto nustatytam veiklos vykdytojui teisę toliau gauti kompensaciją už viešųjų paslaugų įsipareigojimų vykdymą.

(159) Be to, Italija nepateikė Komisijai jokių įrodymų, kad kompensacijos dydis nustatytas remiantis išlaidų, kurių vidutinė bendrovė – tinkamai valdoma ir apsirūpinusi reikiamomis transporto priemonėmis, kad atitiktų reikalavimus, keliamus viešosioms paslaugoms teikti – patirtų siekdama įvykdyti šiuos įsipareigojimus, atsižvelgiant į su jais susijusias pajamas ir protingą pelną, kurie būtini šiems įsipareigojimams vykdyti, analize.

(160) Todėl Komisija daro išvadą, kad šiuo atveju kompensacija neatitiko 4-ojo *Altmark* kriterijaus.

(161) Atsižvelgdama į tai, kad šiuo atveju kompensacija atitinka ne visas keturias *Altmark* sąlygas, Komisija daro išvadą, kad kompensacija už jūrų maršrutų eksploatavimą pratęsus pradinį susitarimą bendrovei „Laziomar“ buvo suteiktas ekonominis pranašumas.

(162) Dėl švartavimosi pirmenybės Komisija pirmiausia primena, kad Italijos konkurencijos institucija AGCM bent du kartus nustatė, kad ši priemonė turi ekonominę vertę ([50]). Nepaisant to, bendrovė „Laziomar“ nemoka jokio mokesčio už švartavimosi pirmenybę (žr. 130 konstatuojamąją dalį). Be to, Komisija pažymi, kad švartavimosi pirmenybė bent jau teoriškai gali sumažinti veiklos vykdytojo išlaidas (pvz., garantuota švartavimosi vieta gali sutrumpinti laukimo laiką uostuose ir dėl to sumažėti degalų sąnaudos) arba padidinti jo pajamas (pvz., tam tikru metu gali būti didesnė keleivių paklausa). Iš tikrųjų tiek, kiek švartavimosi pirmenybė leidžia greičiau įplaukti į doką, keltų paslaugos naudotojai gali rinktis keltų operatorių, kuriam taikoma ši priemonė. Net jeigu toks poveikis pasireikštų tik tam tikromis aplinkybėmis arba būtų santykinai nedidelis, švartavimosi pirmenybė vis tiek galėtų būti bendrovei „Laziomar“ suteikiamas ekonominis pranašumas.

5.1.1.4. Poveikis konkurencijai ir prekybai

(163) Jeigu valstybės narės teikiama pagalba stiprinama įmonės padėtis, palyginti su kitomis įmonėmis, kurios konkuruoja valstybių narių prekybos srityje, tokia prekyba turi būti laikoma prekyba, kuriai pagalba daromas poveikis ([51]). Užtenka, kad konkurencijai atvirose rinkose pagalbos gavėjas konkuruotų su kitomis įmonėmis ([52]).

(164) Šiuo atveju pagalbos gavėjas veiklą vykdo konkuruodamas su kitomis įmonėmis, kurios Sąjungoje teikia jūrų transporto paslaugas, ypač po Tarybos reglamento (EEB) Nr. 4055/86 ([53]) ir Jūrų kabotažo reglamento, liberalizuojančio tarptautinio jūrų transporto ir jūrų kabotažo rinką, įsigaliojimo. Tai, kad tuo metu kai kuriais maršrutais vienintelė bendrovė „Laziomar“ teikė paslaugas, nereiškia, kad kiti (tarptautiniai) veiklos vykdytojai negalėjo būti suinteresuoti siūlyti panašias jūrų transporto paslaugas. Todėl kompensacija už jūrų maršrutų eksploatavimą pratęsus pradinį susitarimą gali daryti įtaką Sąjungos prekybai ir iškraipyti konkurenciją vidaus rinkoje. Dėl tų pačių priežasčių ši išvada tinkama ir dėl švartavimosi pirmenybės.

5.1.1.5. Išvada

(165) Kadangi vykdomi visi SESV 107 straipsnio 1 dalyje nustatyti kriterijai, Komisija daro išvadą, kad tiek kompensacija už viešąsias paslaugas, mokama remiantis kelis kartus iš eilės pratęstu pradiniu susitarimu, tiek viešųjų paslaugų maršrutų švartavimosi pirmenybė yra valstybės pagalba bendrovei „Laziomar“.

([50]) Sprendimas (ES) 2020/1412, 265 konstatuojamoji dalis.

([51]) Žr., visų pirma, 1980 m. rugsėjo 17 d. Sprendimo *Philip Morris / Komisija*, 730/79, ECLI:EU:C:1980:209, 11 punktą; Sprendimo *Ferring*,C-53/00, ECLI:EU:C:2001:627, 21 punktą ir Sprendimo Italija / Komisija, C-372/97, ECLI:EU:C:2004:234, 44 punktą.

([52]) 1998 m. balandžio 30 d. Sprendimas *Het Vlaamse Gewest / Komisija*, T-214/95, ECLI:EU:T:1998:77.

([53]) 1986 m. gruodžio 22 d. Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 4055/86 dėl laisvės teikti paslaugas principo taikymo jūrų transporto paslaugoms tarp valstybių narių bei valstybių narių ir trečiųjų šalių (OL L 378, 1986 12 31, p. 1).

5.1.1.6. Nauja arba esama pagalba

(166) Komisija visų pirma pažymi, kad bendrovei „Caremar“ (tuo metu) sumokėta kompensacija už jūrų transporto viešųjų paslaugų įsipareigojimų vykdymą iki 2008 m. pabaigos nėra vertinama šiame sprendime. Tos kompensacijos įvertinimas ir tai, ar ji gali būti laikoma esama pagalba remiantis Jūrų kabotažo reglamento 4 straipsnio 3 dalimi, yra pateikti atskirame Komisijos sprendime ([54]).

(167) Pagal Tarybos reglamento (ES) 2015/1589 ([55]) 1 straipsnio c punktą „nauja pagalba – visa pagalba, t. y. pagalbos sistemos ir individuali pagalba, kuri nėra egzistuojanti pagalba, įskaitant egzistuojančios pagalbos pakeitimus“. Be to, SESV 108 straipsnio 3 dalyje numatyta, kad apie planus suteikti naują pagalbą ar pakeisti esamą pagalbą Komisija turi būti laiku informuota ir šie planai negali būti įgyvendinti, kol procedūroje nepriimtas galutinis sprendimas ([56]). Vadovaudamasi Sąjungos teismų pozicija ([57]), Komisija mano, kad pakanka iš dalies pakeisti (t. y. pratęsti) pagalbos schemos, kurios galiojimo terminas buvo aiškus (pvz., 2008 m. gruodžio 31 d.), trukmę, kad ji būtų nauja pagalba, nepriklausomai nuo to, ar buvo pakeistos kitos priemonės ypatybės.

(168) Dėl pirmiau nurodytų priežasčių Komisija mano, kad nepriklausomai nuo to, ar iki 2008 m. pabaigos bendrovei „Caremar“ (tuo metu) skirta kompensacija yra laikoma esama pagalba ([58]), kompensacija už viešąsias paslaugas, mokėta bendrovei „Laziomar“ remiantis kelis kartus iš eilės pratęstu pradiniu susitarimu, turėtų būti laikoma nauja pagalba. Ši išvada tinkama ir dėl švartavimosi pirmenybės.

5.1.2. *Naujos viešojo paslaugų pirkimo sutarties, susietos su bendrovės „Laziomar“ veikla, sudarymas*

(169) Siekdama nuspręsti, ar naujos viešojo paslaugų pirkimo sutarties, susietos su bendrovės „Laziomar“ veikla, sudarymas yra bendrovei „Laziomar“ ir jos įgijėjui suteiktas pranašumas pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį, Komisija turi įvertinti, ar jis atitinka *Altmark* kriterijus (žr. 154 konstatuojamąją dalį).

5.1.2.1. 1-asis *Altmark* kriterijus

(170) Komisija primena, kad nėra vienodos ir tikslios apibrėžties, kokia paslauga yra laikytina VESP pagal Sąjungos teisę, pirmąją *Altmark* sąlygą arba SESV 106 straipsnio 2 dalį ([59]). Komunikato 46 straipsnis suformuluotas taip:

„Kadangi Sąjungos taisyklėse VESP mastas neapibrėžtas, valstybėms narėms palikta didelė laisvė tam tikrą paslaugą pripažinti VESP ir paslaugos teikėjui suteikti kompensaciją. Komisijos kompetencija šioje srityje apsiriboja tikrinimu, ar valstybė narė nepadarė akivaizdžios klaidos pripažindama paslaugą VESP, ir vertinimu, ar kompensacija apima valstybės pagalbą. Kai egzistuoja konkrečios Sąjungos taisyklės, valstybių narių veikimo laisvė dar labiau susijusi su šiomis taisyklėmis, nepažeidžiant Komisijos užduoties įvertinti, ar VESP buvo teisingai pripažinta atsižvelgiant valstybės pagalbos kontrolės paskirtį.“

(171) Todėl nacionalinės valdžios institucijos turi teisę laikytis pozicijos, kad tam tikros paslaugos yra visuotinio intereso ir turi būti teikiamos pagal viešųjų paslaugų įsipareigojimus siekiant užtikrinti viešojo intereso apsaugą, kai rinkos jėgų nepakanka užtikrinti, kad jos būtų teikiamos reikiamu lygmeniu ar reikiamomis sąlygomis.

(172) Kabotažo srityje viešųjų paslaugų įsipareigojimams taikomos išsamios Sąjungos taisyklės yra nustatytos Jūrų kabotažo reglamente, o taisyklės, pagal kurias nagrinėjama galima valstybės pagalba jūrų transporto paslaugas teikiančioms įmonėms – Bendrijos gairėse dėl valstybės pagalbos jūrų transportui (toliau – Jūrų transporto gairės) ([60]).

([54]) Sprendimas (ES) 2020/1411.

([55]) 2015 m. liepos 13 d. Tarybos reglamentas (ES) 2015/1589, nustatantis išsamias Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 108 straipsnio taikymo taisykles (OL L 248, 2015 9 24, p. 9).

([56]) 2016 m. spalio 26 d. Sprendimas *DEI ir Komisija / Alouminion tis Ellados*, C-590/14 P, ECLI:EU:C:2016:797, 45 punktas.

([57]) 2002 m. kovo 6 d. Sprendimas *Territorio Histórico de Álava – Diputación Foral de Álava ir kt. / Komisija*, sujungtos bylos T-127/99, T-129/99 ir T-148/99, ECLI:EU:T:2002:59, 175 punktas.

([58]) Sprendimas (ES) 2020/1411.

([59]) 2008 m. vasario 12 d. Sprendimas *BUPA ir kt. prieš Komisiją*, T-289/03, Rink. p. II-81, 96 punktas. Taip pat žr. generalinio advokato A. Tizzano išvadą, pateiktą byloje *Ferring*, C–53/00, Rink. p. I–9069, ir generalinio advokato F. G. Jacobs išvadą, pateiktą byloje *GEMO*, C-126/01, Rink. p. I-13769.

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

(173) Jūrų kabotažo reglamento 4 straipsnio 1 dalyje numatyta:

> „Valstybė narė gali sudaryti su laivybos kompanijomis, teikiančiomis reguliarias paslaugas į salas, iš jų arba tarp jų, visuomenės aptarnavimo sutartis arba nustatyti joms visuomenės aptarnavimo [viešųjų paslaugų] įsipareigojimus kaip sąlygą kabotažo paslaugoms teikti. Kai valstybė narė sudaro visuomenės aptarnavimo sutartis arba nustato visuomenės aptarnavimo [viešųjų paslaugų] įsipareigojimus, neturi būti diskriminuojami jokie Bendrijos laivų savininkai."

(174) Jūrų kabotažo reglamento 2 straipsnio 3 dalyje nustatyta, kas gali būti viešojo paslaugų pirkimo sutarties objektas: transporto paslaugos, atitinkančios nustatytus tęstinumo, reguliarumo, masto ir kokybės standartus, papildomos transporto paslaugos, transporto paslaugos nurodytais tarifais, kurioms taikomos nustatytos sąlygos, ypač tam tikrų kategorijų keleiviams arba tam tikrais maršrutais, ir paslaugų pritaikymas faktiniams poreikiams.

(175) Vadovaujantis Jūrų transporto gairių 9 skirsniu, „įsipareigojimus teikti viešąsias paslaugas galima nustatyti arba viešųjų paslaugų sutartis (VPS) galima sudaryti dėl paslaugų, nurodytų Reglamento (EEB) Nr. 3577/92 4 straipsnyje" t. y. reguliarių paslaugų į salas, iš jų arba tarp jų

(176) Iš nustovėjusios teismų praktikos matyti, kad viešųjų paslaugų įsipareigojimai gali būti nustatyti tik tada, jeigu yra poreikis užtikrinti tinkamas reguliarias jūrų transporto paslaugas, kurių negalima užtikrinti vien rinkos jėgomis ([61]). Komunikate dėl Jūrų kabotažo reglamento aiškinimo ([62]) patvirtinta, kad „spręsti, kuriuose maršrutuose reikia nustatyti įsipareigojimus teikti viešąsias paslaugas, turi valstybės narės (tam tikrais atvejais – ir regionų bei vietos valdžios institucijos), o ne laivo savininkai. Įpareigojimai teikti viešąsias paslaugas pirmiausia gali būti numatyti reguliarioms salų kabotažo paslaugoms, jei rinkoje tokių tinkamų paslaugų nepakanka." Be to, Jūrų kabotažo reglamento 2 straipsnio 4 dalyje viešųjų paslaugų įsipareigojimai apibrėžiami kaip įsipareigojimai, kurių „atitinkamas Bendrijos laivo savininkas neprisiimtų arba neprisiimtų tokiu mastu, arba tokiomis pačiomis sąlygomis, jei jis galvotų apie savo komercinius interesus".

(177) Kaip nustatyta teismų praktikoje ([63]), siekdama patikrinti, ar egzistuoja tikras viešųjų paslaugų poreikis ir ar jos buvo būtinos ir proporcingos, o taip pat, ar vykdomas pirmasis *Altmark* kriterijus, Komisija įvertins:

1) ar buvo **naudotojų paklausa**;

2) ar rinkos dalyviai negalėjo patenkinti šio poreikio nesant valdžios institucijų nustatyto įpareigojimo (**rinkos nepakankamumo buvimas**);

3) ar tiesiog nustatytų viešųjų paslaugų įsipareigojimų nepakako tam trūkumui ištaisyti (**mažiausiai žalingas požiūris**).

(1) **Naudotojų paklausa**

(178) Šiuo atveju bendrovei „Laziomar" buvo patikėta teikti keleivių vežimo, mišrias ir krovinių vežimo paslaugas įvairiais maršrutais, kurie nurodyti 9 lentelėje. Bendrovei „Laziomar" nustatyti viešųjų paslaugų įsipareigojimai buvo susiję su uostais, kuriuose buvo teikiamos paslaugos, laivų, priskirtų jūrų transporto paslaugoms, teikiamoms viešųjų paslaugų tvarka, tipu ir pajėgumais, paslaugų teikimo dažnumu ir didžiausiomis mokėtinomis bilietų kainomis.

(179) Kaip aprašyta 120 konstatuojamojoje dalyje, Italija nustatė naujame susitarime numatytus viešųjų paslaugų įsipareigojimus i) siekdama užtikrinti teritorinį žemyninės dalies ir salų tęstinumą ir ii) prisidėti prie atitinkamų salų ekonominio vystymosi, teikiant reguliarias ir patikimas jūrų transporto paslaugas. Komisija mano, kad tai iš tikrųjų yra teisėti viešojo intereso tikslai.

([61]) Žr. 2001 m. vasario 20 d. Sprendimą *Asociación Profesional de Empresas Navieras de Líneas Regulares (Analir) ir kt. / Administración General del Estado*, C-205/99, ECLI:EU:C:2001:107.

([62]) Komisijos komunikatas Europos Parlamentui, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui, kuriuo atnaujinamas ir ištaisomas Komunikatas dėl Tarybos reglamento (EEB) Nr. 3577/92, taikančio laisvės teikti paslaugas principą jūrų transportui valstybėse narėse (jūrų kabotažas), aiškinimo, Briuselis, COM(2014) 232 *final*, 2014 m. balandžio 22 d.

([63]) Žr. 2017 m. kovo 1 d. Sprendimo *SNCM / Komisija*, T-454/13, ECLI:EU:T:2017:134, 130 ir 134 punktus.

(180) Istoriškai tikslų, kurių siekė Italija, nepavyko pasiekti vien dėl rinkos jėgų sąveikos. Iš tikrųjų šių paslaugų tinkamumas tradiciškai buvo užtikrinamas viešųjų paslaugų įsipareigojimais, kurie šiuo tikslu buvo nustatyti buvusios „Tirrenia“ grupės įmonėms ir įtvirtinti pradiniuose susitarimuose. Iš tikrųjų Komisija pažymi, kad aptariami maršrutai buvo eksploatuojami beveik be pokyčių daugelį metų, t. y. bent jau nuo pradinio susitarimo įsigaliojimo. Italijos, o ypač atitinkamos regionų valdžios institucijos, manė, kad šios paslaugos buvo (ir tebėra) būtinos naudotojų paklausai tenkinti.

(181) Dėl maršrutų, kuriais vežami tik kroviniai (t. y. T3 linijos ir T4 linijos), Komisija primena, kad Bendrasis Teismas jau yra nustatęs ([64]), jog paslauga gali būti laikoma visuotinės ekonominės svarbos paslauga, jeigu ji neišvengiamai yra universalioji paslauga *stricto sensu*. Iš tikrųjų universaliųjų paslaugų samprata nereiškia, kad nagrinėjama paslauga turi tenkinti poreikį, būdingą visiems gyventojams, arba būti teikiama visoje teritorijoje ([65]); ji turi būti skirta visos visuomenės interesams. Be to, Komisijos nuomone, Sąjungos teisės aktai netrukdo valstybėms narėms savo nuožiūra pagrįstai laikyti tam tikras krovinių vežimo jūra paslaugas į atokias vietoves ir iš jų kaip VESP, su sąlyga, kad bus laikomasi Jūrų kabotažo reglamente nustatytų principų.

(182) Italija paaiškino, kad viešųjų paslaugų poreikiai yra susiję su geografiniais ir socioekonominiais Ponto salų ypatumais. Viešojo paslaugų pirkimo sutarties 1 straipsnyje nustatyta, kad bendrovei „Laziomar“ pavestos teikti paslaugos yra „<...> būtinos teritoriniam tęstinumui išlaikyti, kad būtų užtikrintas prekių, įskaitant specialiąsias, reikalingų tinkamam viešųjų ir socialinių paslaugų teikimui Ponto salose, tiekimas <...>“. Kalbant apie Poncos salą, reikia užtikrinti teritorinį tęstinumą ir prekių, įskaitant specialiąsias, tiekimą, atsižvelgiant į jos atstumą nuo žemyninės dalies (maždaug už 27 jūrmylių nuo Teračinos) ir nedidelį gyventojų skaičių (maždaug 3 500 gyventojų). Tas pats pasakytina ir apie Ventotenės salą (esančią už maždaug 31 jūrmylės nuo Teračinos ir turinčią maždaug 800 gyventojų). Reguliarus šių krovinių vežimo paslaugų dažnumas ištisus metus užtikrina, kad šių salų gyventojai ir įmonės ir toliau būtų tinkamai aprūpinami ir ne sezono metu, kai turistų paklausa yra mažesnė. Be to, tomis paslaugomis – prekių, įskaitant specialiąsias (pvz., pavojingas prekes, kietąsias komunalines atliekas ir pan.), vežimu iš žemyninės šalies dalies ir į ją – prisidedama ir prie abiejų salų ekonominio vystymosi.

(183) Kalbant apie keleivių vežimo ir mišrias paslaugas, Italija, siekdama parodyti tikrą paklausą, pateikė apibendrintus statistinius duomenis, iš kurių matyti, kad 2012 m. bendrovė „Laziomar“ viešųjų paslaugų maršrutais per atitinkamus laikotarpius, kuriems taikomi viešųjų paslaugų įsipareigojimai, pervežė 240 430 keleivių ir 13 228 transporto priemones. 2013 m. rodikliai buvo didesni (t. y. 254 167 keleiviai ir 16 927 transporto priemonės). Tai rodo, kad per dvejus metus iki tol, kol bendrovei „Laziomar“ buvo patikėti jos viešųjų paslaugų įsipareigojimai, atitinkamais maršrutais buvo didelė bendra jūrų transporto paslaugų paklausa (žr. 291 konstatuojamąją dalį, kurioje pateikti 2011–2013 m. atskirų maršrutų statistiniai duomenys).

(184) Siekdama papildomai įrodyti, kad naudotojų paklausa išliko, kai bendrovė „Laziomar“ pradėjo eksploatuoti visus maršrutus naujos viešojo paslaugų pirkimo sutarties pagrindu, Italija taip pat pateikė apibendrintus statistinius duomenis iki 2019 m. pabaigos (žr. 6 ir 8 lenteles). Tai patvirtina, kad naudotojų paklausa išliko, nors ir buvo šiek tiek didesnė ar mažesnė. Bet kuriuo atveju, atlikus kiekvienų metų atskirų maršrutų statistinių duomenų iki 2019 m. pabaigos analizę, nenustatyta jokių požymių, kad naudotojų paklausa konkrečiais maršrutais būtų dingusi.

6 lentelė

2014–2019 m. keleivių statistika

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

([64]) Žr. 2008 m. vasario 12 d. Sprendimo *BUPA ir kt. / Komisija*, T-289/03, ECLI:EU:T:2008:29, 186 punktą.

([65]) Žr. 1989 m. balandžio 11 d. Sprendimo *Ahmed Saeed Flugreisen*, 66/86, ECLI:EU:C:1989:140, 55 punktą; 1998 m. birželio 18 d. Sprendimo *Corsica Ferries France*, C-266/96, ECLI:EU:C:1998:306, 45 punktą; 2005 m. birželio 15 d. Sprendimo *Fred Olsen / Komisija*, T-17/02, ECLI:EU:T:2005:218, 186 ir paskesnius punktus.

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

7 lentelė

2014–2019 m. transporto priemonių statistika

Metai	T1 linija	T2 linija	T3 linija	T4 linija	A1 linija	A2 linija	A3 linija	Bendras transporto priemonių skaičius ([1])
2014 m.	12 822	2 587	3 482	35				18 926
2015 m.	12 874	2 819	3 212	390				19 295
2016 m.	12 942	3 245	3 590	784				20 561
2017 m.	13 796	3 331	3 772	324				21 223
2018 m.	14 165	3 171	3 846	152				21 334
2019 m.	14 011	3 242	3 316	172				20 741

([1]) T4 linijos, A1 linijos, A2 linijos ir A3 linijos laivais negalima plukdyti transporto priemonių.

8 lentelė

2014–2019 m. pervežti kroviniai tiesiniais metrais ([66])

Metai	T3 linija	T4 linija	Bendras tiesinių metrų skaičius
2014 m.	206 514	16 367	222 881
2015 m.	259 112	22 659	281 771
2016 m.	281 229	23 230	304 459
2017 m.	294 442	27 623	322 065
2018 m.	310 736	14 256	324 992
2019 m.	302 631	15 228	317 859

(185) Komisija mano, kad minėti statistiniai duomenys aiškiai rodo, jog kiekvienu iš atitinkamų viešųjų paslaugų maršrutų yra tikra keleivių vežimo, mišrių ir krovinių vežimo paslaugų paklausa. Todėl galima daryti išvadą, kad šios paslaugos tenkina realius visuomenės poreikius ir tikrą naudotojų paklausą.

(2) **Rinkos nesėkmė**

(186) VESP komunikato 48 punkte nustatyta, kad „Komisija mano, kad su tam tikrais viešosios paslaugos įpareigojimais nederėtų susieti veiklos, kurią patenkinamai ir su valstybės apibrėžtu viešuoju interesu suderinamomis sąlygomis, pvz., susijusiomis su kaina, objektyviais kokybės reikalavimais, tęstinumu ir galimybe naudotis paslauga, jau vykdė arba gali vykdyti įprastomis rinkos sąlygomis veikiančios įmonės“ ([67]). Todėl Komisija turi išnagrinėti, ar paslauga būtų buvusi nepakankama, jeigu būtų teikiama tik rinkos sąlygomis, atsižvelgiant į viešosios paslaugos

([66]) Nors kroviniai vežami dauguma linijų, šiame sprendime pateikiama išsami informacija tik apie krovinius, pervežtus T3 ir T4 linijomis, nes viešojo paslaugų pirkimo sutartyje abi linijos apibrėžtos kaip krovinių (prekių, įskaitant specialiąsias) vežimo maršrutai.

([67]) Žr. 2001 m. vasario 20 d. Sprendimo *Analir ir kt.*, C-205/99, ECLI:EU:C:2001:107, 71 punktą.

reikalavimus, kuriuos valstybė narė nustatė sudariusi naują viešojo paslaugų pirkimo sutartį. Šiuo klausimu VESP komunikato 48 punkte pažymima, kad „Komisijos vertinimas apsiriboja patikrinimu, ar valstybė narė nepadarė akivaizdžios klaidos“.

(187) Komisija pažymi, kad laikotarpiu iki naujos viešojo paslaugų pirkimo sutarties pasirašymo su bendrove „Laziomar“ kiti veiklos vykdytojai teikė keltų paslaugas kai kuriais maršrutais, kuriems taikoma nauja viešojo paslaugų pirkimo sutartis, tačiau nebūtinai ištisus metus ir tuo pačiu dažnumu bei tokios pačios rūšies paslaugas. Remdamasi konkurencine padėtimi, buvusia iki 2014 m. sausio 15 d. pavedimo momento, Komisija įvertins kiekvieno iš nagrinėjamų maršrutų atveju, ar kitų veiklos vykdytojų teikiamos paslaugos buvo lygiavertės toms, kurias bendrovė „Laziomar“ turi teikti pagal naują viešojo paslaugų pirkimo sutartį.

(188) 9 lentelėje parodyta konkurencinė padėtis, buvusi kiekviename iš bendrovės „Laziomar“ eksploatuojamų maršrutų tuo metu, kai buvo pasirašytas pavedimas:

9 lentelė

Konkurencinė padėtis teikiant paslaugas bendrovės „Laziomar“ eksploatuojamais maršrutais

Maršrutas	Bendrovė „Laziomar“ (reisai ištisus metus)	Konkurentai
Formija–Ponca (**T1 linija**)	Mišrios paslaugos (keleiviai, transporto priemonės ir kroviniai)	Nėra
Formija–Ventotenė (**T2 linija**)	Mišrios paslaugos (keleiviai, transporto priemonės ir kroviniai)	Nėra
Teračina–Ponca (**T3 linija**) – naujas maršrutas	Krovinių vežimo ir mišrios paslaugos, vidutiniškai: — sausio–kovo mėn. ir spalio–gruodžio mėn. keturi reisai (per savaitę) – tik krovinių vežimas — balandžio–rugsėjo mėn. keturi reisai (per savaitę) – tik krovinių vežimas ir keturi reisai (per savaitę) – mišrios paslaugos — gegužės–rugpjūčio mėn. penki reisai (per savaitę) – tik krovinių vežimas ir penki reisai (per savaitę) – mišrios paslaugos	„Navigazione Libera del Golfo“ (toliau – **NLG**), tik keleivių vežimo paslauga, vidutiniškai: — balandžio–gegužės mėn. ir rugsėjo–spalio mėn. trys reisai (per savaitę) — birželio–rugpjūčio mėn. nuo vieno iki dviejų reisų (per dieną)
Teračina–Ventotenė (**T4 linija**) – naujas maršrutas	Krovinių vežimo paslauga, vidutiniškai: — sausio–kovo mėn. ir spalio–gruodžio mėn. vienas reisas (per savaitę) — balandžio ir rugsėjo mėn. du reisai (per savaitę) — gegužės–rugpjūčio mėn. penki reisai (per savaitę)	**NLG** tik keleivių vežimo paslauga (kaip **T3 linijos** pratęsimas), liepos–rugpjūčio mėn. tik vienas reisas per savaitę
Ancijus–Ponca (**A1 linija**)	Birželio–rugsėjo mėn. keleivių vežimo paslauga (greituoju laivu su povandeniniais sparnais): vienas reisas per dieną ir du reisai penktadieniais, savaitgaliais ir švenčių dienomis	**Vetor**, keleivių vežimas, vidutiniškai: — birželio–liepos mėn. 2–3 reisai darbo dienomis ir 4–5 reisai savaitgaliais (per dieną – žr. 192 konstatuojamąją dalį) — rugpjūčio mėn. 3–4 reisai darbo dienomis ir 4–5 reisai savaitgaliais (per dieną) — rugsėjo mėn. vienas reisas (per dieną – žr. 192 konstatuojamąją dalį)

Formija–Ponca (**A2 linija**)	Keleivių vežimo paslauga (greitasis laivas su povandeniniais sparnais)	Nėra
Formija–Ventotenė (**A3 linija**)	Keleivių vežimo paslauga (greitasis laivas su povandeniniais sparnais)	Nėra

(189) Komisija mano, kaip aiškiai matyti iš 9 lentelės, kad bendrovės „Laziomar“ siūlomų paslaugų negalima pakeisti kitų konkurentų siūlomomis paslaugomis, nes pastarieji nevykdo arba nevisiškai vykdo viešųjų paslaugų įsipareigojimus, numatytus naujoje viešojo paslaugų pirkimo sutartyje. Tačiau keturiais iš septynių maršrutų be bendrovės „Laziomar“ šios paslaugos neteikia joks kitas veiklos vykdytojas (T1, T2, A2 ir A3 linijos). Todėl sutartyje su bendrove „Laziomar“ nustatyti viešųjų paslaugų įsipareigojimai dėl šių trijų maršrutų eksploatavimo yra pagrįsti tikru visuomenės poreikiu užtikrinti teritorinį tęstinumą, nes to negali užtikrinti vien rinkos jėgos.

(190) Dėl maršrutų, kuriais paslaugas teikia ir kiti veiklos vykdytojai (T3, T4 ir A1 linijos), Komisija laikosi nuomonės, kad yra didelių skirtumų dėl teikiamų paslaugų rūšies, reguliarumo, pajėgumų ir kainos dėl tolesniuose punktuose nurodytų priežasčių.

(191) T3 ir T4 linijomis bendrovė „Laziomar“ teikia paslaugas ištisus metus be pertraukų, o kitas veiklos vykdytojas – bendrovė NLG – šią paslaugą teikia ne ištisus metus ir ne tokiu dažnumu, kaip bendrovė „Laziomar“. Be to, bendrovė „Laziomar“ teikia mišrias (T3 linija) ir krovinių vežimo (T4 linija) paslaugas laivu, galinčiu plukdyti krovinius, transporto priemones ir iki 400 keleivių, o bendrovė NLG naudoja greitaeigį laivą tik keleiviams vežti. Galiausiai gerokai skiriasi abiejų veiklos vykdytojų kainos. T3 linijos, kuria abu veiklos vykdytojai veža keleivius (priešingai nei T4 linijos, kuria bendrovė „Laziomar“ teikia krovinių vežimo paslaugą), bilietų kainos, kurias siūlo bendrovė NLG, yra orientuotos į turizmo sektorių (pvz., bilietas į vieną pusę suaugusiajam kainuoja nuo 24 iki 26 EUR, vaikams iki 12 metų – nuo 13 iki 15 EUR). Kita vertus, teikdama paslaugas bendrovė „Laziomar“ turi vykdyti įsipareigojimus dėl viešųjų paslaugų tarifų (pvz., bilietas į vieną pusę suaugusiajam kainuoja 10 EUR, vaikams iki 12 metų – 5 EUR), o gyventojams bei į darbą ir atgal vykstantiems asmenims taikomi socialiniai tarifai (bilietas į vieną pusę kainuoja apie 3,50 EUR). Taigi, jei bendrovė „Laziomar“ paslaugų šiais konkrečiais maršrutais nebūtų teikusi, nebūtų buvęs patenkintas poreikis užtikrinti reguliarų šios salos susisiekimą su žemynine dalimi teikiant viešąsias paslaugas, nes bendrovė NLG nebūtų galėjusi teikti tokių pačių paslaugų ir tokiomis pačiomis sąlygomis kaip bendrovė „Laziomar“ visą sutarties laikotarpį.

(192) Kalbant apie A1 liniją, tiek bendrovė „Laziomar“, tiek jos konkurentė bendrovė „Vetor“ keleivių vežimo paslaugas teikia tik sezono metu (birželio–rugsėjo mėn.). Tačiau Italija pateikė informacijos, iš kurios matyti, kad bendrovės „Vetor“ paslaugos daugiausia skirtos turizmo sektoriui ir teikiamos rinkos sąlygomis. Nors pagal 2013 m. (t. y. metų iki pavedimo bendrovei „Laziomar“) tvarkaraštį, kaip parodyta 9 lentelėje, atrodo, kad „Vetor“ reisų yra daugiau nei „Laziomar“, Komisija pažymi, kad ši paslauga iš tikrųjų nebuvo teikiama nuolat ir kasdien. Tiksliau paslauga nebuvo teikiama 2013 m. birželio 4, 5, 11 ir 12 d., 2013 m. rugsėjo 10–12 ir 16–20 d. Iš Italijos pateiktos informacijos matyti, kad ir vėlesniais pavedimo laikotarpio metais bendrovės „Vetor“ teikiamomis paslaugomis nebuvo užtikrinamas kasdienis susisiekimas šiuo maršrutu. Pavyzdžiui, 2018 m. bendrovė „Vetor“ neteikė paslaugų birželio 5–6 d. ir rugsėjo 17–20 d. Taigi apskritai bendrovės „Vetor“ paslaugų teikimo dažnumas priklauso nuo mėnesio.

(193) Be to, pagal viešojo paslaugų pirkimo sutartį bendrovei „Laziomar“ taikomi viešųjų paslaugų teikimo tęstinumo ir kokybės įsipareigojimai. Todėl, jei be pateisinamos priežasties nevykdys reisų, bendrovei „Laziomar“ bus taikomas atitinkamas mokesčio sumažinimas ir baudos. Be to, įsipareigojimas dėl kokybės reiškia, kad bendrovė „Laziomar“ turi laikytis tikslių minimalių standartų, *inter alia*, patikimumo, higienos sąlygų ir kelionės patogumo atžvilgiu. Kita vertus, bendrovė „Vetor“, kuriai netaikomi viešųjų paslaugų įsipareigojimai, teikdama paslaugas neprivalo laikytis aukštų kokybės standartų. Be to, kalbant apie vežimo pajėgumus, bendrovės „Laziomar“ laivu galima plukdyti ne daugiau kaip 300 keleivių, palyginti su maždaug 150 keleivių, kuriuos galima plukdyti bendrovės „Vetor“ greituoju laivu su povandeniniais sparnais.

(194) Galiausiai abiejų veiklos vykdytojų kainos gerokai skiriasi. Bendrovės „Vetor“ siūlomos kainos daugiausia orientuotos į turistų sektorių (pavyzdžiui, bilietas į vieną pusę suaugusiajam kainuoja 36 EUR, o savaitgalį – 46 EUR, bilietas vaikams iki 12 metų kainuoja 18 EUR), o gyventojams siūloma kaina yra 23 EUR. Bendrovė „Vetor“ taip pat gali savo nuožiūra nustatyti bilietų kainą ir ją atitinkamai koreguoti vien komerciniais pagrindais. Kita vertus, bendrovės „Laziomar“ paslaugoms taikomi įsipareigojimai dėl viešųjų paslaugų tarifų (pvz., bilietas į vieną pusę suaugusiajam kainuoja 23,40 EUR, vaikams iki 12 metų – 11,70 EUR), o gyventojams bei į darbą ir atgal vykstantiems asmenims

taikomi socialiniai tarifai (pvz., bilietas į vieną pusę kainuoja tik 7 EUR). Taigi, jei bendrovė „Laziomar“ neteiktų paslaugų šiuo konkrečiu maršrutu, nebūtų patenkintas viešųjų paslaugų poreikis užtikrinti reguliarų šios salos susisiekimą su žemynine dalimi už prieinamą kainą, nes bendrovė „Vetor“ negalėtų teikti tokių pačių paslaugų ir tokiomis pačiomis sąlygomis kaip bendrovė „Laziomar“ visą sutarties laikotarpį.

(195) Atsižvelgdama į tai, kas išdėstyta pirmiau, Komisija daro išvadą, kad pavedimo bendrovei „Laziomar“ metu vien rinkos jėgų nepakako viešųjų paslaugų poreikiams patenkinti. Iš tiesų daugeliu maršrutu bendrovė „Laziomar“ buvo vienintelis veiklos vykdytojas, o kitais maršrutais konkurentų Ponto salose teikiamos paslaugos nebuvo lygiavertės tęstinumo, reguliarumo, pajėgumų ir kainos atžvilgiu, todėl nevisiškai tenkino viešųjų paslaugų įsipareigojimus, nustatytus naujoje viešojo paslaugų pirkimo sutartyje su bendrove „Laziomar“.

(3) **Mažiausiai žalingas požiūris**

(196) Komisija pažymi, kad Italija nusprendė sudaryti viešojo paslaugų pirkimo sutartį su vienu veiklos vykdytoju (bendrove „Laziomar“), o ne nustatyti viešųjų paslaugų įsipareigojimus visiems veiklos vykdytojams, suinteresuotiems vežti nagrinėjamais maršrutais. Remdamasi Italijos pateikta informacija, Komisija sutinka, kad nustatant viešųjų paslaugų įsipareigojimus nebūtų buvę galima patenkinti naudotojų paklausos (žr. 180 konstatuojamąją dalį). Visų pirma, keliais maršrutais paslaugas teikia tik bendrovė „Laziomar“, o kitais atvejais kitų veiklos vykdytojų pasiūla neatitinka (visų) reguliarumo, tęstinumo, pajėgumų ir kainos reikalavimų. Be to, daugumos maršrutų eksploatavimas, ypač ne sezono metu, yra nuostolingas, todėl be kompensacijos už viešąsias paslaugas jie apskritai nebūtų eksploatuojami. Be to, Komisija atsižvelgia į Italijos argumentą, kad viešojo paslaugų pirkimo sutartis taip pat buvo būtina atsižvelgiant į bendrovės „Laziomar“ privatizavimą. Konkrečiau, Italija tvirtina, kad bendrovės „Laziomar“ konkursas kartu su nauja viešojo paslaugų pirkimo sutartimi leido i) užtikrinti viešųjų jūrų paslaugų tęstinumą ir ii) padidinti naudą valstybei. Dėl šių priežasčių Komisija pritarė (žr. 89 konstatuojamąją dalį), kad Italija rengtų konkursą dėl bendrovės „Laziomar“ veiklos kartu su nauja viešojo paslaugų pirkimo sutartimi. Tai darydama Komisija taip pat pripažino ir šiame sprendime pakartoja, kad Italija negalėjo pasikliauti visiems veiklos vykdytojams taikomais viešųjų paslaugų įsipareigojimais ir nusprendė viešojo paslaugų pirkimo sutartį sudaryti tik su bendrove „Laziomar“.

Išvada

(197) Remdamasi pirmiau pateiktu vertinimu, Komisija daro išvadą, kad Italija nepadarė akivaizdžios klaidos nustatydama, kad bendrovei „Laziomar“ pavestos paslaugos yra VESP. Taigi Komisijos abejonės, išreikštos 2012 m. sprendime, yra išsklaidytos.

(198) Siekdama padaryti išvadą, kad yra laikomasi 1-ojo *Altmark* kriterijaus, Komisija vis tiek turi patikrinti, ar bendrovei „Laziomar“ buvo pavesti aiškiai apibrėžti viešųjų paslaugų įsipareigojimai. Šiuo atžvilgiu Komisija pažymi, kad viešųjų paslaugų įsipareigojimai yra aiškiai aprašyti naujoje viešojo paslaugų pirkimo sutartyje ir jos prieduose (kuriuose, pavyzdžiui, pateikiamos kiekvieno maršruto laivų specifikacijos). Analogiškai kompensaciją reglamentuojančios taisyklės yra išsamiai aprašytos naujoje viešojo paslaugų pirkimo sutartyje, 2009 m. įstatyme ir CIPE direktyvoje. Naujos viešojo paslaugų pirkimo sutarties galiojimo laikas taip pat yra aiškus (10 metų), jame bendrovė „Laziomar“ nurodyta kaip viešųjų paslaugų teikėja ir nustatytos priemonės, kaip išvengti bet kokios kompensacijos permokos ir ją susigrąžinti (taip pat žr. 215 konstatuojamąją dalį). Todėl Komisija daro išvadą, kad yra laikomasi 1-ojo *Altmark* kriterijaus.

Švartavimosi pirmenybė

(199) 2009 m. įstatymo 19b straipsnio 21 dalyje aiškiai nurodyta, kad švartavimosi pirmenybė buvo būtina siekiant užtikrinti teritorinį tęstinumą su salomis ir atsižvelgiant į buvusios „Tirrenia“ grupės įmonių, įskaitant bendrovę „Laziomar“, viešųjų paslaugų įsipareigojimus. Iš tikrųjų, jeigu įmonėms, kurioms pavesta teikti viešąsias paslaugas, nebūtų teikiama švartavimosi pirmenybė, jos (kartais) galėtų būti priverstos laukti savo eilės įplaukti į doką ir dėl to vėluoti, todėl nebūtų pasiektas tikslas piliečiams užtikrinti patikimą ir patogų susisiekimą. Iš tiesų reguliarus tvarkaraštis yra būtinas, kad būtų patenkinti salų gyventojų judumo poreikiai ir būtų prisidedama prie atitinkamų salų ekonominio vystymosi. Be to, kadangi naujoje viešojo paslaugų pirkimo sutartyje yra nustatyti konkretūs laiko įpareigojimai dėl išvykimo viešųjų paslaugų maršrutais, švartavimosi pirmenybe padedama užtikrinti, kad uostai krantines ir švartavimosi laiką paskirstytų taip, jog viešųjų paslaugų teikėjas galėtų vykdyti savo viešųjų paslaugų įsipareigojimus. Atsižvelgdama į tai, Komisija mano, kad ši priemonė suteikta tam, jog bendrovė „Laziomar“ galėtų vykdyti savo viešųjų paslaugų įsipareigojimus, kurie yra tikra VESP (žr. 197 konstatuojamąją dalį). Be to, Italija patvirtino, kad švartavimosi pirmenybė taikoma tik toms paslaugoms, kurios teikiamos pagal viešųjų paslaugų teikimo tvarką Todėl švartavimosi pirmenybė taip pat atitinka sprendime *Altmark* nustatytą pirmąją sąlygą.

5.1.2.2. 2-asis *Altmark* kriterijus

(200) Komisija primena, kad 2012 m. sprendime (žr. jo 205 punktą) ji laikėsi išankstinės nuomonės, kad yra laikomasi antrojo sprendimo *Altmark* kriterijaus.

(201) Atsižvelgdama į tai, Komisija pažymi, kad parametrai, kuriais remiantis apskaičiuojama kompensacija, buvo iš anksto nustatyti ir atitiko skaidrumo reikalavimus pagal antrąjį *Altmark* kriterijų.

(202) Konkrečiau, parametrai, kuriais remiantis buvo apskaičiuota kompensacija, išsamiai paaiškinti CIPE direktyvoje ir taikomi naujoje viešojo paslaugų pirkimo sutartyje (ir jos prieduose), o didžiausios kompensacijos sumos yra nustatytos 2009 m. įstatyme. Kompensacijos apskaičiavimo metodas, įskaitant, pavyzdžiui, išlaidų elementus, į kuriuos atsižvelgiama, išsamiai aprašytas CIPE direktyvoje. Kadangi švartavimosi pirmenybė nereiškia finansinės kompensacijos bendrovei „Laziomar“, Komisija mano, kad ši priemonė atitinka 2-ąjį *Altmark* kriterijų.

(203) Todėl Komisija daro išvadą, kad yra vykdoma antroji *Altmark* sąlyga.

5.1.2.3. 3-iasis *Altmark* kriterijus

(204) Vadovaujantis trečiąja *Altmark* sąlyga, kompensacija, gauta už VESP teikimą, negali viršyti sumos, reikalingos visiškai ar iš dalies padengti išlaidoms, patirtoms vykdant viešųjų paslaugų įsipareigojimus, atsižvelgiant į susijusias pajamas ir protingą pelną už šių įsipareigojimų įvykdymą.

(205) Tačiau sprendime *Altmark* nėra pateikta tiksli protingo pelno apibrėžtis. VESP komunikate nustatyta, kad protingą pelną reikėtų suvokti kaip kapitalo grąžos normą, kurios reikėtų vidutinei įmonei, svarstančiai, ar visu pavedimo laikotarpiu visuotinės ekonominės svarbos paslaugą teikti, ar jos neteikti, ir kurią apskaičiuojant atsižvelgiama į galinčios kilti rizikos mastą. Rizikos mastas priklauso nuo sektoriaus, paslaugos rūšies ir kompensavimo mechanizmo ypatumų.

(206) 2012 m. sprendime Komisija išreiškė abejonių dėl kompensacijos, kuri nuo 2014 m. buvo mokama buvusios „Tirrenia“ grupės bendrovėms, įskaitant bendrovę „Laziomar“, proporcingumo. Visų pirma, dėl nuo 2010 m. mokėtos kompensacijos Komisija laikėsi išankstinės nuomonės, kad 6,5 proc. fiksuotas rizikos priedas neatspindi tinkamo rizikos dydžio, nes bendrovė „Laziomar“ *prima facie* neprisiėmė rizikos, kuri paprastai prisiimama teikiant tokias paslaugas. Konkrečiau, išlaidų elementai, naudojami apskaičiuojant kompensaciją, apima visas išlaidas, susijusias su paslaugos teikimu, ir atsižvelgiama į, pvz., degalų kainų pokyčius. Todėl Komisija tame etape nusprendė, kad bendrovei „Laziomar“ galėjo būti sumokėta per didelė kompensacija.

(207) Komisija pažymi, kad tam tikri naujoje viešojo paslaugų pirkimo sutartyje nustatyto kompensavimo metodo aspektai iš tiesų sumažina bendrovės „Laziomar“ patiriamą komercinę riziką. Visų pirma, didžiausios bilietų kainos, kurias gali taikyti bendrovė „Laziomar“, kasmet koreguojamos atsižvelgiant į infliaciją ir atspindi vartotojų kainų indekso pokyčius. Be to, naujoje viešojo paslaugų pirkimo sutartyje yra tam tikrų sąlygų (žr. 78 konstatuojamąją dalį), kuriomis siekiama išlaikyti viešųjų paslaugų ekonominę ir finansinę pusiausvyrą. Visų pirma, jei kompensacijos už viešąsias paslaugas nepakaktų naujoje viešojo paslaugų pirkimo sutartyje numatytų paslaugų išlaidoms padengti, pagal šias sąlygas galima peržiūrėti i) tarifų sistemą, ii) siūlomų viešųjų paslaugų lygį, iii) metinės viršutinės kainų ribos dydį ir iv) kapitalo dotacijas investicijoms.

(208) Pagal sutarties 25 straipsnį, kai yra ekonominės ir finansinės pusiausvyros neatitikimų, bendrovė „Laziomar“ gali prašyti atkurti pusiausvyrą, pateikdama pasiūlymą Lacijaus regionui. Šis pasiūlymas perduodamas techniniam komitetui, atsakingam už sutarties administravimą.

(209) Nors atrodo, kad šios apsaugos priemonės sumažina bendrovės „Laziomar“ patiriamą komercinę riziką, Komisija mano, kad bendrovė ir toliau susiduria su rizika, jog kompensacijos gali nepakakti paslaugos teikimo išlaidoms padengti. Pasiūlymui dėl pusiausvyros atkūrimo ne visada gali būti pritarta, nes Lacijaus regionas, gavęs techninio komiteto išvadą, per 90 dienų nuo bendrovės „Laziomar“ prašymo pateikimo dienos turi priimti sprendimą dėl jo pagrįstumo. Kol sprendimas nepriimtas, bendrovė „Laziomar“ turi toliau teikti viešąją paslaugą be pakeitimų. Iš tiesų, kaip teigia Italija, šio mechanizmo taikymas yra sudėtingas ir labai suvaržytas, todėl bendrovė „Laziomar“ iki šiol šia galimybe nepasinaudojo.

(210) Be to, Komisija atkreipia dėmesį, kad pusiausvyros atkūrimo įnašas taikomas ne visoms išlaidų kategorijoms. Visų pirma, pagal viešojo paslaugų pirkimo sutarties 25 straipsnį išlaidas, susijusias su neveiksminga vadyba, finansiniais mokesčiais, personalo vieneto sąnaudų padidėjimu siekiant laikytis darbo teisės reikalavimų, ir bet kurias išlaidas, susijusias su bendrovės „Laziomar“ taikoma komercine politika, turėtų padengti pati bendrovė „Laziomar“. Todėl bendrovė „Laziomar“ ir toliau skatinama teikti paslaugas veiksmingai ir mažiausia kaina bendruomenei.

(211) Kaip nurodyta 48–52 konstatuojamosiose dalyse, CIPE direktyvoje numatyta, kad 6,5 proc. rizikos priedas bus naudojamas nustatant kapitalo grąžą pagal VSKK formulę. Tačiau praktikoje 6,5 proc. dydis buvo taikomas kaip fiksuota kapitalo grąžos norma (taip pat žr. 136 konstatuojamąją dalį).

(212) Šiomis aplinkybėmis, nepaisant kompensacijos, kurią bendrovė „Laziomar“ turėtų teisę gauti, atsižvelgiant į 6,5 proc. rizikos priedą, bendrovė „Laziomar“ niekada negali gauti daugiau nei didžiausia suma, nustatyta viešojo paslaugų pirkimo sutartyje (žr. 76 konstatuojamąją dalį). Vadovaudamasi 2011 m. VESP bendrųjų nuostatų 47 punktu, Komisija vertina, ar per visą sutarties galiojimo laiką nebuvo sumokėta per didelė kompensacija. Kaip parodyta 10 lentelėje, iš 2014–2019 m. laikotarpio duomenų matyti, kad faktiškai gautos kompensacijos už viešąją paslaugą (išskyrus 2016 ir 2018 m. sumas, kurios vis tiek buvo mažesnės už sutartyje nustatytą viršutinę ribą, t. y. 13 524 536 EUR) nepakako grynosioms paslaugos išlaidoms padengti (t. y. 80 173 862 EUR, sumokėtų už 80 397 000 EUR grynųjų išlaidų) net neatsižvelgus į 6,5 proc. rizikos priedą (t. y. 1 928 000 EUR). Iš esmės 2014–2019 m. laikotarpiu bendrovė „Laziomar“ gavo maždaug 2 150 000 EUR mažiau nei galėjo gauti (t. y. 82 325 000 EUR (galima kompensacija) atėmus 80 173 862 EUR (faktinė kompensacija), kaip apskaičiuota pagal metodiką, į kurią įtraukta 6,5 proc. kapitalo grąža. Tai reiškia, kad praktikoje bendrovė „Laziomar“ negavo sumos, apskaičiuotos kaip kapitalo grąža. Iš tikrųjų bendrovės „Laziomar“ kapitalo grąža visu laikotarpiu (iki 2019 m.) buvo lygi nuliui, o ne 6,5 proc., kaip iš pradžių numatė Italija ([68]). Šie rodikliai patvirtina, kad sutarties 25 straipsnio nuostatos dėl pusiausvyros atkūrimo neapsaugo bendrovės Laziomar“ nuo visos rizikos, susijusios su viešųjų paslaugų teikimu.

10 lentelė

2014–2019 m. bendrovės „Laziomar“ teiktų viešųjų paslaugų grynosios išlaidos

(EUR)

Bendrovės „Laziomar“ viešosios paslaugos	2014 m.	2015 m.	2016 m.	2017 m.	2018 m.	2019 m.	Bendra suma
Iš viso pajamų	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Iš viso išlaidų	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
- Amortizacija	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

([68]) Bendra kompensacijos suma, kurią bendrovė „Laziomar“ gavo 2014–2019 m., buvo mažesnė už grynąsias išlaidas, patirtas teikiant viešąsias paslaugas, neatsižvelgiant į jokią kapitalo grąžą.

= Grynosios viešųjų paslaugų išlaidos	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
+ Kapitalo grąža (6,5 %)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
= Tinkama kompensuoti	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
+ Faktinė kompensacija	13 375 00-000	13 376 00-000	13 330 00-000	13 370 07-070	13 356 28-282	13 366 51-510	80 173 86-862
= Per didelė / per maža kompensacija	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	- 2 151 138

(213) Dėl protingo pelno dydžio, atliekant oficialų tyrimą (žr. 136 konstatuojamąją dalį), Italija patikslino, kad buvo nuspręsta supaprastinti skaičiavimą taikant 6,5 proc. fiksuoto dydžio kapitalo grąžą, nes kompensacijos dydis ribojamas pagal 2009 m. įstatymą. Italija mano, kad jos supaprastintas požiūris yra konservatyvus ir neleidžia bendrovei „Laziomar“ gauti didesnės kompensacijos, nei nustatyta CIPE direktyvoje.

(214) Atsižvelgdama į tai, Komisija palygino 6,5 proc. panaudoto kapitalo grąžą, kuri buvo taikoma bendrovei „Laziomar“, su vidutine kapitalo grąža, kurią 2013 m. (metais prieš pavedimą bendrovei „Laziomar“) gavo lyginamosios grupės bendrovės. Lyginamąją grupę sudaro atrinkti keltų operatoriai, siūlantys susisiekimą jūra Italijoje arba tarp Italijos ir kitų valstybių narių ([69]). Iš analizės matyti, kad bendrovei „Laziomar“ taikyta kapitalo grąža yra panaši į lyginamosios grupės įmonių gautą vidutinę grąžą. Šis palyginimas rodo, kad metais prieš pavedimą bendrovės „Laziomar“ 6,5 proc. kapitalo grąža buvo nuosaiki.

(215) Be to, Komisija teigiamai vertina tai, kad naujoje viešojo paslaugų pirkimo sutartyje reikalaujama, jog bendrovė „Laziomar“ kiekvienais metais Infrastruktūros ir transporto ministerijai siųstų savo valdymo ataskaitas (suskirstytas pagal maršrutus ir patvirtintas nepriklausomo auditoriaus), kad pastaroji galėtų patikrinti, ar nebuvo sumokėta per didelė kompensacija. Tai suteikia papildomą apsaugą užtikrinant, kad bendrovė „Laziomar“ negautų naudos iš per didelės kompensacijos. Italija taip pat pateikė šias 2014–2019 m. valdymo ataskaitas, todėl Komisija galėjo atlikti 10 lentelėje pateiktus skaičiavimus.

(216) Atsižvelgdama į tai, kas išdėstyta pirmiau, Komisija daro išvadą, kad bendrovei „Laziomar“ suteikta kompensacija už viešąsias paslaugas neviršija to, kas būtina norint padengti išlaidas, patirtas vykdant jos viešųjų paslaugų įsipareigojimus, atsižvelgiant į atitinkamas pajamas ir protingą pelną. Konkrečiau, Komisija mano, kad CIPE direktyvoje numatytas 6,5 proc. rizikos priedas turi būti vertinamas kartu su didžiausia kompensacijos suma, nustatyta viešojo paslaugų pirkimo sutartyje. Turint tai omenyje, kapitalo grąža, kurios bendrovė „Laziomar“ galėjo tikėtis iš anksto, atitiko riziką, kurią ji prisiėmė teikdama viešąsias paslaugas pagal naują viešojo paslaugų pirkimo sutartį. Todėl Komisijos abejonės dėl trečiosios sprendimo *Altmark* sąlygos įvykdymo yra išsklaidytos.

(217) Dėl švartavimosi pirmenybės ir galimos per didelės kompensacijos dėl šios pirmenybės Komisija pažymi, kad tiek, kiek šia priemone būtų sumažintos viešųjų paslaugų teikėjo veiklos išlaidos arba padidintos pajamos, šis poveikis būtų visiškai atspindėtas veiklos vykdytojo vidaus apskaitoje. Pirmiau pateikta Komisijos analizė (žr. 212 konstatuojamąją dalį) patvirtino, kad 2014–2019 m. bendrovė „Laziomar“ negavo per didelės kompensacijos. Todėl Komisija daro išvadą, kad ir švartavimosi pirmenybė atitinka trečiąjį *Altmark* kriterijų.

([69]) Visų pirma, tai bendrovės „Minoan Lines Shipping“, „La Méridionale“, „Moby“, „Grandi Navi Veloci“, „Libertylines“, „Grimaldi Group“, „Corsica Ferries“, SNAV ir „Caronte & Tourist“. Kitos buvusios „Tirrenia“ grupės įmonės (pvz., „Caremar“, CIN, „Siremar“) neįtrauktos į lyginamąją grupę.

5.1.2.4. 4-asis *Altmark* kriterijus

(218) Ketvirtasis *Altmark* kriterijus vykdomas, jeigu kompensacijos už teikiamą VESP gavėjas pasirinktas konkurso tvarka, kuria sudaromos sąlygos atrinkti konkurso dalyvį, galintį reikiamą VESP bendruomenei teikti mažiausia kaina, arba, jei konkursas neįvyko, jeigu kompensacija apskaičiuota remiantis veiksmingai veikiančios įmonės sąnaudomis.

(219) VESP komunikato 63 punkte nustatyta, kad paprasčiausias būdas valdžios institucijoms vykdyti ketvirtąjį sprendimo *Altmark* kriterijų – rengti atvirą, skaidrią ir nediskriminacinę viešojo pirkimo procedūrą, remiantis Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2004/17/EB ([70]) ir Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2004/18/EB ([71]).

(220) Komisija pažymi, kad šiuo atveju konkurso procedūra buvo pradėta prieš įsigaliojant Europos Parlamento ir Tarybos direktyvai 2014/24/ES ([72]) (kuri taikoma viešojo pirkimo sutartims, sudarytoms dėl jūrų transporto paslaugų teikimo) ir Europos Parlamento ir Tarybos direktyvai 2014/25/ES ([73]). Tuo metu vis dar galiojo Direktyva 2004/17/EB ir Direktyva 2004/18/EB. Tačiau Direktyva 2004/17/EB netaikoma jūrų transporto paslaugoms, kokias teikia bendrovė „Laziomar“. Iš tikrųjų Direktyvos 2004/17/EB 5 straipsnyje aiškiai nustatyta, kad direktyva taikoma tik geležinkelio, automatinių sistemų, tramvajų, troleibusų, autobusų arba funikulierių transporto paslaugoms.

(221) Viešojo pirkimo sutartims, kurias perkančiosios organizacijos sudaro dėl jūrų, pakrančių ar upių transporto paslaugų, taikoma Direktyva 2004/18/EB, kaip nustatyta jos 20 konstatuojamojoje dalyje. Tačiau vandens transporto paslaugos taip pat yra išvardytos tos direktyvos II B priede, o tai rodo ([74]), kad joms taikomi tik tos direktyvos 23 straipsnis ir 35 straipsnio 4 dalis. Tai reiškia, kad pagal Direktyvą 2004/18/EB jūrų transporto paslaugų pirkimo viešajai sutarčiai taikomi tik įpareigojimai, susiję su techninėmis specifikacijomis (23 straipsnis) ir pareiga paskelbti apie sutarties sudarymą (po to, kai sutartis buvo sudaryta, taigi pasibaigus sutarties sudarymo procedūrai, o ne jai prasidėjus – 35 straipsnio 4 dalis. Visos kitos Direktyvoje 2004/18/EB nustatytos taisyklės, įskaitant nuostatas dėl skelbtinų pranešimų turinio (36 straipsnio 1 dalis) ir nuostatas dėl atrankos kriterijų (45–52 straipsniai), jūrų transporto paslaugų viešojo pirkimo sutartims netaikomos.

(222) Be to, Direktyva 2004/18/EB bet kuriuo atveju netaikoma paslaugų koncesijoms, kaip apibrėžta jos 1 straipsnio 4 dalyje ([75]). Komisija pažymi, kad paslaugų koncesijoms (ir viešojo pirkimo sutartims), kurios susijusios su tam tikrais tarpvalstybiniais interesais, vis dėlto taikomi bendrieji Sutarties skaidrumo, nediskriminavimo ir vienodo požiūrio principai.

(223) Remdamasi tuo, kas išdėstyta pirmiau, Komisija daro išvadą, kad Direktyva 2004/18/EB gali būti taikoma tik viešojo pirkimo sutarties atveju, bet ne tada, kai ji susijusi su paslaugų koncesija. Be to, kadangi ši byla yra susijusi su vandens transporto paslaugomis, teikiamomis pagal viešojo paslaugų pirkimo sutartį, būtų taikomi tik kai kurie šios direktyvos reikalavimai. Atsižvelgdama į tai, Komisija mano, kad ji negali remtis vien tik viešųjų pirkimų direktyvų laikymusi, kad įrodytų, jog laikomasi ketvirtojo *Altmark* kriterijaus. Dėl šios priežasties Komisija toliau vertina, ar

([70]) 2004 m. kovo 31 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2004/17/EB dėl subjektų, vykdančių veiklą vandens, energetikos, transporto ir pašto paslaugų sektoriuose, vykdomų pirkimų tvarkos derinimo (OL L 134, 2004 4 30, p. 1).

([71]) 2004 m. kovo 31 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2004/18/EB dėl viešojo darbų, prekių ir paslaugų pirkimo sutarčių sudarymo tvarkos derinimo (OL L 134, 2004 4 30, p. 114).

([72]) 2014 m. vasario 26 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2014/24/ES dėl viešųjų pirkimų, kuria panaikinama Direktyva 2004/18/EB (OL L 94, 2014 3 28, p. 65).

([73]) 2014 m. vasario 26 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2014/25/ES dėl subjektų, vykdančių veiklą vandens, energetikos, transporto ir pašto paslaugų sektoriuose, vykdomų pirkimų, kuria panaikinama Direktyva 2004/17/EB (OL L 94, 2014 3 28, p. 243).

([74]) Pagal Direktyvos 2004/18/EB 21 straipsnį.

([75]) Direktyvos 2004/18/EB 1 straipsnio 4 dalyje nustatyta: „Viešoji paslaugų koncesija – tai tos pačios rūšies sutartis, kaip ir paslaugų pirkimo sutartis, išskyrus tai, kad atlygis už suteiktas paslaugas yra teisė naudotis paslauga arba tokia teisė kartu su mokėjimu“.

Italijos pasirinkta konkurso procedūra buvo konkurencinė, skaidri, nediskriminacinė ir besąlyginė. Atlikdama šį vertinimą, Komisija remiasi atitinkamomis rekomendacijomis, pateiktomis jos Pranešime dėl pagalbos sąvokos ([76]) (ypač jo 89 ir paskesniuose punktuose) ir VESP komunikate (ypač jo 63 ir paskesniuose punktuose).

Konkurencinis ir skaidrus konkurso pobūdis

(224) Pranešimo dėl pagalbos sąvokos 90 punkte nustatyta, kad konkursas turi būti konkurencinis ([77]), kad jame galėtų dalyvauti visi suinteresuoti ir reikalavimus atitinkantys konkurso dalyviai. Be to, minėto pranešimo 91 punkte nustatyta, kad procedūra turi būti skaidri, kad būtų sudarytos sąlygos visiems suinteresuotiems konkurso dalyviams kiekviename konkurso etape gauti vienodą ir tinkamą informaciją. Tame punkte taip pat akcentuojamas informacijos prieinamumas, pakankamo laiko suinteresuotiems konkurso dalyviams skyrimas bei atrankos ir sutarties skyrimo kriterijų aiškumas, nes visi šie veiksniai yra itin svarbūs, kad atrankos procedūra būtų skaidri, ir nurodyta, kad konkursas turi būti pakankamai paviešintas, jog apie jį galėtų sužinoti visi galimi konkurso dalyviai.

(225) Šiuo atveju kvietimas pareikšti susidomėjimą buvo paskelbtas *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*, Italijos Respublikos oficialiajame leidinyje, keturiuose nacionaliniuose ir vietos dienraščiuose, taip pat Lacijaus regiono svetainėje (žr. 58 konstatuojamąją dalį). Šiame kvietime visi, galintys „užtikrinti jūrų transporto paslaugų tęstinumą“, buvo kviečiami pareikšti susidomėjimą ir jame nebuvo nustatyta jokių papildomų sąlygų. Potencialiems dalyviams buvo suteikta pakankamai laiko pareikšti susidomėjimą, kad jie galėtų dalyvauti tolesniame procese. Todėl Komisija mano, kad apie Lacijaus regiono ketinimą parduoti bendrovę „Laziomar“ ir sudaryti viešojo paslaugų pirkimo sutartį buvo paskelbta plačiai, kad apie tai sužinotų visi galimi dalyviai.

(226) Be to, dalyviams turi būti pateikti visi dokumentai ir informacija, reikalingi norint dalyvauti konkurse, kad jie galėtų tinkamai įvertinti parduodamą įmonę. Tokia informacija potencialiems dalyviams turi būti pateikiama skaidriai ir nediskriminuojant, o visiems suinteresuotiems dalyviams turi būti sudarytos vienodos galimybės susipažinti su atitinkama informacija.

(227) Pirma, kvietime pareikšti susidomėjimą buvo nurodyta, kad konkurso dalyviai turi sugebėti „užtikrinti jūrų transporto paslaugų tęstinumą“. Tai buvo vienintelis atrankos kriterijus, kurį taikė Italija, kad nustatytų, ar suinteresuotosioms šalims bus leista dalyvauti konkurse. Kvietime nebuvo nurodyta, kaip konkurso dalyviai galėtų įrodyti, kad atitinka šį reikalavimą, tačiau iš esmės tai reiškė, kad gali būti naudojamos visos tinkamos įrodinėjimo priemonės ([78]). Komisijos nuomone, šis atrankos kriterijus buvo aiškus visiems suinteresuotiems dalyviams ir buvo pateisinamas atsižvelgiant į siekiamą tikslą.

(228) Antra, 2009 m. įstatyme suinteresuotosioms šalims buvo paaiškinta, kad, pasibaigus konkurso procedūrai, bus sudarytas naujas susitarimas / viešojo paslaugų pirkimo sutartis ir buvo nustatyta didžiausia metinė kompensacija už viešąją paslaugą, t. y. 10 030 606 mln. EUR per metus. Be to, kvietime pareikšti susidomėjimą buvo nurodyta, kad bendrovės „Laziomar“ veiklą siekiama parduoti už fiksuotą 2 272 000 EUR kainą. Taip pat, kaip patvirtino Italija, visa svarbi informacija apie pardavimo apimtį, įskaitant pirkėjo ir Italijos sudaromos viešojo paslaugų pirkimo sutarties projektą, buvo pateikta septynioms šalims, kurioms buvo leista dalyvauti kitame konkurso procedūros etape. Tai leido šioms šalims nuspręsti, ar teikti pasiūlymą, ir kokią kainą siūlyti. Tuo remdamasi Komisija mano, kad iš kvietimo pareikšti susidomėjimą buvo pakankamai aišku, jog buvo parduodama bendrovės „Laziomar“ veikla, susieta su nauja viešojo paslaugų pirkimo sutartimi. Pareiškusioms susidomėjimą šalims buvo suteikta galimybė susipažinti su visa informacija, reikalinga sprendimui dėl galimo pasiūlymo priimti.

([76]) Komisijos pranešimas dėl Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 107 straipsnio 1 dalyje vartojamos valstybės pagalbos sąvokos (OL C 262, 2016 7 19, p. 1).

([77]) Pranešime dėl pagalbos sąvokos Komisija pažymi, kad Sąjungos teismai, nagrinėdami valstybės pagalbą, dažnai vartoja „atviro“ konkurso sąvoką. Tačiau žodžio „atviras“ vartojimas nesusijęs su konkrečia procedūra, nustatyta viešųjų pirkimų direktyvose. Todėl Komisija mano, kad žodis „konkurencinis“ yra tinkamesnis. Šiame komunikate Komisija taip pat pažymi, kad nenorima nukrypti nuo teismų praktikoje nustatytų esminių sąlygų.

([78]) Be to, kaip paaiškinta pirmiau (žr. 221 konstatuojamąją dalį), Direktyvos 2004/18/EB 36 straipsnio 1 dalis šiam konkursui nebuvo taikoma. Todėl Italija iš tikrųjų neprivalėjo nurodyti kvietimo atrankos kriterijų.

(229) Trečia, Komisija mano, kad kvietimas pareikšti susidomėjimą pritraukė nemažai potencialių dalyvių. Visoms septynioms bendrovėms, pakviestoms į kitą konkurso etapą, Lacijaus regionas vėliau suteikė išsamią informaciją apie šį procesą. Be to, laikantis Direktyvos 2004/18/EB nuostatų, atrodo, kad Italija neprivalėjo kvietime teikti daugiau informacijos apie numatomą sudaryti sutartį – pakako nurodyti viešųjų paslaugų teikimo tęstinumą ir šias paslaugas reglamentuojančias teisės normas (žr. 221 konstatuojamąją dalį).

(230) Ketvirta, kvietime buvo pateikta būtiniausia informacija, kurios reikia norint pareikšti susidomėjimą (t. y. tęsti viešąsias paslaugas), ir tai negalėjo paskatinti suinteresuotų jūrų transporto veiklos vykdytojų nedalyvavimo. Planavimo institucijos nusprendė užtikrinti viešųjų paslaugų tęstinumą ir Ponto salyno salų jungtis su žemynine dalimi. Apie šią sąlygą, kaip paaiškinta pirmiau, buvo iš anksto pranešta visiems potencialiems veiklos vykdytojams, pareiškusiems susidomėjimą dalyvauti konkurse. Taigi Komisija mano, kad Italija tame etape negalėjo kontroliuoti potencialių konkurso dalyvių, o tai rodo, kad planavimo institucijos, įtraukusios privalomą reikalavimą tęsti viešąsias paslaugas, neketino atrankiai teikti pirmenybę kuriam nors potencialiam konkurso dalyviui, kad su juo būtų sudaryta sutartis dėl viešųjų paslaugų ir bendrovės „Laziomar“ veiklos nuosavybės. Komisija taip pat pažymi, kad visa svarbi informacija apie atrankos kriterijus ir tolesnę procedūros eigą buvo pateikta kvietime, išsiųstame visoms septynioms šalims, kurioms buvo leista dalyvauti pasiūlymų teikimo etape.

(231) 2012 m. sprendime Komisija išreiškė abejonių, ar viešojo paslaugų pirkimo sutartyje konkurso dalyviams reikėjo nustatyti tam tikrus konkurso *finansinius reikalavimus* (žr. 109 konstatuojamąją dalį), be standartinių kokybinių sąlygų, kurios bet kuriuo atveju taikomos kaip viešųjų paslaugų įsipareigojimai. Be to, Komisija abejojo, ar tokie reikalavimai galėtų būti priimtini tokioje situacijoje, kaip dabartinė, kai parduodama visa įmonė.

(232) Tačiau tyrimo metu Komisija gavo informacijos, kuri sumažino jos abejones. Visų pirma, Italija iš kvietimo pateikti pasiūlymus pašalino finansinius reikalavimus (t. y. iš anksto nustatytas jūrų transporto sektoriaus apyvartos apimtis), dėl kurių konkurso procedūroje būtų galėjusios dalyvauti tik laivybos bendrovės (žr. 125 konstatuojamąją dalį). Iš tiesų Komisija pažymi, kad bendrovė „Carpoint Motorsport S.p.A.“, kuri pagal viešai skelbiamą informaciją yra mažmeninės ir didmeninės prekybos transporto priemonėmis sektoriuje veikianti bendrovė, buvo viena iš bendrovių, pareiškusių norą dalyvauti konkurse (žr. 61 konstatuojamąją dalį).

(233) Komisija taip pat palankiai vertina Lacijaus regiono iniciatyvą skatinti kuo didesnį konkurso dalyvių ratą, leidžiant konkurso dalyviams dalyvauti kaip laikinoms konkurso dalyvių grupėms, konsorciumams arba EEIG (žr. 60 konstatuojamąją dalį).

(234) Remdamasi tuo, kas išdėstyta, Komisija mano, kad apskritai konkurso procedūra buvo konkurencinė ir skaidri. Visų pirma, Lacijaus regiono ketinimas parduoti bendrovės „Laziomar“ veiklą ir sudaryti naują 10 metų trukmės viešojo paslaugų pirkimo sutartį su konkursą laimėjusiu dalyviu buvo skelbiamas taip, kad apie jį sužinotų visi potencialūs konkurso dalyviai atitinkamoje regioninėje arba tarptautinėje rinkoje. Be to, Komisija atsižvelgia į tai, kad potencialūs konkurso dalyviai galėjo lengvai išreikšti savo susidomėjimą ir neprivalėjo dėl to nieko įsipareigoti tame etape. Jeigu jos galėjo įrodyti, kad atitiko vienintelį atrankos kriterijų, t. y. galėjo užtikrinti paslaugų tęstinumą, toms šalims buvo suteikta visa reikalinga informacija ir laikas, kad jos galėtų nuspręsti, ar jos nori teikti pasiūlymą dėl bendrovės „Laziomar“ veiklos. Dėl šių priežasčių Komisija mano, kad jos abejonės, ar konkurso procedūra nebuvo pakankamai skaidri dėl galimų kvietimo pareikšti susidomėjimą trūkumų, yra išsklaidytos.

Nediskriminacinis konkurso pobūdis

(235) Kaip pabrėžiama Pranešimo apie pagalbos sąvoką 92 punkte, kad sudarysimas sandoris atitiktų rinkos sąlygas, būtina visais procedūros etapais užtikrinti nediskriminacines sąlygas visiems konkurso dalyviams ir prieš prasidedant konkursui nustatyti objektyvius atrankos ir sutarties skyrimo kriterijus. Be to, tame punkte nustatyta, kad, siekiant užtikrinti vienodas sąlygas, sutarties skyrimo kriterijai turėtų būti tokie, kad konkurso dalyvius būtų galima objektyviai palyginti ir įvertinti.

(236) Kaip nurodyta pirmiau (žr. 227 konstatuojamąją dalį), kvietime pareikšti susidomėjimą buvo nurodyta vienintelė sąlyga, kad konkurso dalyviai turi sugebėti „užtikrinti jūrų transporto paslaugų tęstinumą“. Visos aštuonios į kvietimą atsiliepusios ir susidomėjimą išreiškusios šalys žinojo apie šį įsipareigojimą. Komisija mano, kad ši sąlyga buvo objektyvi ir visoms suinteresuotosioms šalims pakankamai aiškiai pateikta kvietime pareikšti susidomėjimą.

(237) Septyni iš aštuonių suinteresuotų konkurso dalyvių, kuriems buvo leista dalyvauti kitame konkurso etape, buvo pakviesti pateikti pasiūlymą, nes visi gavo tą pačią informaciją (žr. 61 konstatuojamąją dalį).

(238) Todėl 2011 m. sprendime nurodytos Komisijos abejonės, ar kvietimas pareikšti susidomėjimą nebuvo pakankamai nediskriminacinis, yra išsklaidytos. Visos šalys buvo tinkamai ir vienodai informuotos įvairiuose konkurso etapuose, todėl turėjo galimybę pateikti pasiūlymą, gerai žinodamos procedūrą ir reikalavimus. Komisija taip pat mano, kad sutarties sudarymo kriterijai leido objektyviai palyginti ir įvertinti pasiūlymus.

Užtikrinti, kad paslaugos būtų teikiamos mažiausia kaina bendruomenei

(239) VESP komunikato 65 punkte nustatyta, kad, remiantis Teisingumo Teismo praktika, valstybės pagalbos buvimo galimybė vykdant viešojo pirkimo procedūrą pašalinama tik tuomet, kai ją surengus galima atrinkti konkurso dalyvį, galintį teikti paslaugą „mažiausia bendruomenei kaina“.

(240) Šiuo atveju buvo skelbiamas konkursas dėl naujos viešojo paslaugų pirkimo sutarties, susietos su bendrovės „Laziomar“ veikla, o ne tik dėl pačios viešojo paslaugų pirkimo sutarties. Italija nusprendė, kad bendrovės „Laziomar“ veiklos pardavimo kaina buvo fiksuota (remiantis nepriklausomo eksperto atliktu vertinimu) ir dėl jos nebuvo galima derėtis, o viešojo paslaugų pirkimo sutarčiai Italija pasirinko ekonomiškai naudingiausią pasiūlymą, kurio kainai skyrė 30 balų, o techniniams kriterijams – 70 balų (žr. 62 konstatuojamąją dalį).

(241) Dėl ekonomiškai naudingiausio pasiūlymo taikymo VESP komunikato 67 punkte nurodyta, kad „ekonomiškai naudingiausias pasiūlymas“ taip pat laikomas pakankamu (be „mažiausios kainos“), kad būtų vykdomas ketvirtasis *Altmark* kriterijus „<...> su sąlyga, kad sutarties sudarymo kriterijai <...>, yra glaudžiai susiję su teikiamos paslaugos dalyku ir užtikrina, kad ekonomiškai naudingiausias pasiūlymas atitiktų rinkos vertę“ ([79]).

(242) Komisija pažymi, kad Italija pabrėžė, jog reikia pasirinkti veiklos vykdytojas, kuris, atsižvelgdamas į tam tikrus reikalavimus, teiktų paslaugas laikydamasis aukštų techninių ir kokybės standartų. Dėl maksimalių balų techniniam pasiūlymui (70 balų) ir ekonominiam pasiūlymui (30 balų) sudarant sutartį pagal ekonomiškai naudingiausio pasiūlymo kriterijų Italija, remdamasi Italijos valstybės tarybos pareikšta nuomone (žr. 126 konstatuojamąją dalį), pažymi, kad kokybiniai pasiūlymo elementai yra svarbūs siekiant išvengti pernelyg didelio kainos mažinimo, kurį būtų buvę sunku išlaikyti neprarandant teikiamų viešųjų paslaugų kokybės. Tuo pat metu Italija teigia, kad dėl šio suskirstymo buvo galima gauti geresnę paslaugos kainą (žr. 127 konstatuojamąją dalį).

(243) Kvietime pateikti pasiūlymus buvo pateikta visa būtina informacija, reikalinga finansiniams ir techniniams pasiūlymams parengti. Visų pirma, kalbant apie techninį pasiūlymą, septyni jūrų transporto paslaugų teikėjai, kurie buvo pakviesti pateikti pasiūlymą, turėjo nurodyti išsamią informaciją, apibūdinančią valdymo tvarką ir sąlygas, kurių jie laikytųsi per visą pavedimo laikotarpį. Visų pirma, operatoriai turėjo įrodyti turintys: i) tikslines valdymo gerinimo iniciatyvas (pavyzdžiui, paslaugų koncepciją, rinkodaros ir komunikacijos politiką, interneto rinkodaros planą, žmogiškųjų išteklių ir laivų optimizavimą – 10 balų); ii) laivyno atnaujinimo priemones (pvz., vidutinio laivyno amžiaus kaitą, atitiktį būtiniausioms funkcinėms laivų charakteristikoms, pavyzdžiui, matmenims, patogumui, greičiui, apsaugos sistemai ir pan. – 40 balų) ir iii) laivų paskirstymą esamam laivynui papildyti (t. y. visų laivų (įskaitant liniją), kuriuos veiklos vykdytojas ketina naudoti paslaugoms teikti, techninių charakteristikų pateikimas – 20 balų). Akivaizdu, kad šie reikalavimai yra glaudžiai susiję su jūrų transporto paslaugų teikimu ir suteikia pridėtinės vertės. Todėl Komisija mano, kad ekonomiškai naudingiausio pasiūlymo dėl nagrinėjamų paslaugų, susietų su bendrovės „Laziomar“ veiklos pardavimu, pasirinkimas leido Italijai sukurti veiksmingą

([79]) Taip pat žr. Pranešimo dėl pagalbos sąvokos 96 punktą.

konkurenciją ir gauti didžiausią vertę turinčią paslaugą mažiausia kaina bendruomenei. Šiuo atžvilgiu Komisija atkreipia dėmesį į tai, kad metinis atlygis, kuris buvo skiriamas bendrovei CLN už laivybos paslaugų teikimą, buvo gerokai mažesnis nei didžiausia metinė kompensacijos suma, kurią konkurso pradžioje pasiūlė Lacijaus regionas (žr. 75 konstatuojamąją dalį).

(244) Dėl paslaugų susiejimo su bendrovės „Laziomar“ veiklos pardavimu 2012 m. sprendime Komisija laikėsi išankstinės nuomonės, kad konkursas dėl naujos viešojo paslaugų pirkimo sutarties be įsipareigojimo perimti bendrovės „Laziomar“ laivus, reikalingus viešosioms paslaugoms teikti, bendruomenei būtų kainavęs mažiau.

(245) Komisija jau padarė išvadą, kad konkurso procedūra buvo pakankamai skaidri ir nediskriminacinė, kad joje galėtų dalyvauti kuo daugiau potencialių konkurso dalyvių. Iš tiesų, plačiai paskelbus kvietimą pareikšti susidomėjimą, į jį teigiamai atsakė aštuoni laivybos veiklos vykdytojai ir septyniems iš jų buvo leista dalyvauti pasiūlymų teikimo etape. Šiems penkiems dalyviams išsiųstame kvietime buvo pateikta visa su konkurso procedūra susijusi informacija.

(246) Po susidomėjimo pareiškimo etapo pateiktas vienas konkurencinis pasiūlymas (bendrovės CLN), kurį Lacijaus regionas įvertino atsižvelgdamas į jo techninę ir finansinę dalis.

(247) Privaloma sąlyga užtikrinti viešųjų paslaugų teikimo tęstinumą ir turto susiejimas su viešųjų paslaugų įsipareigojimais yra tarpusavyje susiję. Visų pirma, bendrovės „Laziomar“ pardavimą susiejus su nauja viešojo paslaugų pirkimo sutartimi, įgijėjui, t. y. bendrovei CLN, automatiškai taikomas reikalavimas užtikrinti viešųjų paslaugų tęstinumą ir suteikiama švartavimosi pirmenybė. Komisija mano, kad bendrovės „Laziomar“ veiklos susiejimas su nauja viešojo paslaugų pirkimo sutartimi ir švartavimosi pirmenybės suteikimas nelemia mažesnės kainos, nei tuo atveju, jeigu turtas ir ši sutartis būtų parduodami atskirai, dėl toliau nurodytų priežasčių.

(248) Vienintelė bendrovės „Laziomar“ veikla buvo teikti viešąsias paslaugas ir užtikrinti teritorinį tęstinumą. Todėl visi bendrovės „Laziomar“ laivai buvo ir šiuo metu yra naudojami viešosioms paslaugoms teikti. Todėl negalima teigti, kad privatus pardavėjas būtų gavęs didesnę kainą, jei šie laivai ar kai kurie iš jų būtų buvę parduodami be minėtos sąlygos. Remiantis Italijos pateikta informacija ir nepriklausomu ekspertiniu vertinimu, kurį užsakė Lacijaus regionas (žr. 66 ir 67 konstatuojamąsias dalis), bendrovės „Laziomar“ laivai yra seni (nuo 22 iki 32 metų), o variklių ir kitų medžiagų (pvz., korpuso konstrukcijos medžiagų) būklę reikia atnaujinti ir tvarkyti, nes per ilgus naudojimo metus jie buvo eksploatuojami daug valandų. Todėl laivai turėtų nedidelę komercinę paklausą, nebent juos būtų ketinama įsigyti investicijoms, restauravimui ir modernizavimui per trumpą laiką. Vis dėlto mažai tikėtina, kad šie laivai galėjo būti parduoti laivybos tikslais, išskyrus laivybą su sąlyga tęsti viešąją paslaugą, už didesnę kainą, nei buvo numatyta apskaitoje.

(249) Be to, jei bendrovė „Laziomar“ būtų buvusi parduodama atskirai, Komisija mano, kad mažai tikėtina, jog potencialūs konkurso dalyviai būtų turėję tokius didelius išteklius (keturis laivus ir pramoninę bei komercinę įrangą), kuriuos būtų galėję lengvai panaudoti naujoje viešųjų paslaugų sutartyje nustatytiems su viešąja paslauga susijusiems įsipareigojimams vykdyti. Taip yra ypač todėl, kad naujoje sutartyje nustatyti konkretūs reikalavimai laivams, kurie bus naudojami skirtingais viešųjų paslaugų maršrutais (žr. 243 konstatuojamąją dalį). Bet kuris veiklos vykdytojas, turėjęs reikiamus išteklius, greičiausiai jau būtų juos naudojęs kitais maršrutais, o juos perskirstęs pagal naują viešojo paslaugų pirkimo sutartį būtų neišvengiamai praradęs pajamas už jų ankstesnį naudojimą.

(250) Todėl Komisija mano, kad šių laivų susiejimas su viešojo paslaugų pirkimo sutartimi leido gauti didesnę kainą už bendrovės „Laziomar“ laivus, nes mainais už laivų eksploatavimą viešųjų paslaugų maršrutais juos įsigyjantis asmuo 10 metų gautų kompensaciją už viešąsias paslaugas. Be to, bet kuris rinkos ekonomikos pardavėjas būtų nusprendęs parduoti bendrovę „Laziomar“ kartu su nauja viešojo paslaugų pirkimo sutartimi, kad gautų didžiausią kainą. Tuo remdamasi Komisija daro išvadą, kad Italija nenustatė sąlygų, kurios galėjo sumažinti kainą arba kurių nebūtų reikalavęs privatus pardavėjas.

(251) Komisija daro išvadą, kad jos abejonė, jog konkursas dėl naujos viešojo paslaugų pirkimo sutarties kartu su bendrovės „Laziomar“ veikla negalėjo užtikrinti mažiausios kainos bendruomenei, yra išsklaidyta.

(252) Atsižvelgdama į tai, kas išdėstyta pirmiau, Komisija mano, kad sprendimu rinktis ekonomiškai naudingiausią pasiūlymą dėl naujos viešojo paslaugų pirkimo sutarties, susietą su bendrovės „Laziomar“ veikla, buvo sukurta reali konkurencija iki konkurso procedūros pabaigos.

Griežtos apsaugos priemonės rengiant procedūrą, kai pateikiamas tik vienas pasiūlymas

(253) Remdamasi pirmiau aprašytu vertinimu (žr. 224–252 konstatuojamąsias dalis), Komisija daro išvadą, kad konkurso procedūra buvo atvira, skaidri ir nediskriminacinė pagal viešųjų pirkimų taisyklės. Tačiau VESP komunikato 68 punkte pažymima, kad „vykstant procedūroms, kurių metu pateikiamas tik vienas pasiūlymas, konkursas negali būti laikomas pakankamu siekiant užtikrinti mažiausią kainą bendruomenei“.

(254) Atitinkamai, atsižvelgiant į tai, kad tik bendrovė CLN pateikė pasiūlymą dalyvauti konkurse dėl bendrovės „Laziomar“ (kartu su nauja viešojo paslaugų pirkimo sutartimi), tokio konkurso paprastai nepakaktų, kad būtų užtikrintas pranašumo nebuvimas laimėtojui.

(255) Tačiau Komisija patikslino poziciją, išreikštą VESP komunikate, savo VESP vadovo ([80]) 68 punkte nurodydama, kad „tai nereiškia, kad negali būti atvejų, kai dėl procedūros struktūroje numatytų itin stiprių apsaugos priemonių, procedūra, kai pateiktas vienas pasiūlymas, irgi gali būti pakankama, kad būtų užtikrintas paslaugos teikimas „mažiausia bendruomenei kaina“.

(256) Komisijos vertinimu, vertinamoje byloje tokios apsaugos priemonės buvo. Konkrečiau:

1) konkurso procedūra buvo vykdoma taip, kad potencialūs konkurso dalyviai būtų kuo labiau suinteresuoti dalyvauti. Be to, šiems potencialiems konkurso dalyviams nereikėjo laikytis sudėtingų procedūrų ir jiems neteko patirti didelių išlaidų, kad galėtų išreikšti susidomėjimą. Todėl buvo gautos paraiškos iš aštuonių dalyvių, iš kurių septyni buvo pakviesti pateikti pasiūlymą (žr. 237 konstatuojamąją dalį);

2) Italija pasirinko riboto konkurso procedūrą paslaugų sutarčiai sudaryti (žr. 59 konstatuojamąją dalį), t. y. dviejų etapų procesą, kai pasiūlymus gali teikti tik tie veiklos vykdytojai, kurie buvo pakviesti dalyvauti pasiūlymų teikimo etape. VESP komunikato 66 punkte nustatyta „<...> ribotas konkursas taip pat gali atitikti ketvirtąją *Altmark* sąlygą, išskyrus atvejus, kai suinteresuotiems veiklos vykdytojams be pagrįstų priežasčių neleidžiama dalyvauti konkurse“. Iš tikrųjų šiame konkurse septyni galimi konkurso dalyviai (iš aštuonių, kurie iš pradžių buvo pareiškę susidomėjimą) liko pasiūlymų teikimo etape (žr. 61 konstatuojamąją dalį), o tai rodo, kad tikra konkurencija buvo galima iki pat konkurso pabaigos. Taikant ribotą konkursą, potencialūs konkurso dalyviai paprastai turi daugiau laiko savo pasiūlymui įvertinti prieš jį pateikiant. Komisija mano, kad bent penki iš likusių galimų konkurso dalyvių, atsižvelgiant į jų profilį (t. y. bendrovės NLG, „Traghetti Lines“, „Navigazione Generale Italiana S.p.A.“, „Vetor“ ir „Ustica Lines“ (pastarosios dabartinis pavadinimas – „Liberty Lines“), galėjo (dėl savo patirties ir finansinių išteklių) teikti pasiūlymus arba turėjo pagrindo būti tikrai suinteresuoti teikti pasiūlymus (pavyzdžiui, NLG ir „Vetor“ jau vykdo veiklą kai kuriais maršrutais, kuriais plukdo bendrovė „Laziomar“ (žr. 9 lentelę), o kitos bendrovės yra įsitvirtinusios jūrų transporto paslaugų teikėjos, vykdančios nacionalinę ir tarptautinę veiklą);

3) kvietime pateikti pasiūlymus, išsiųstame septyniems veiklos vykdytojams, kurie išreiškė pradinį susidomėjimą, buvo nurodyta fiksuota visų bendrovės „Laziomar“ akcijų pardavimo kaina (2 272 000 EUR), kuri nebuvo peržiūrėta atsižvelgiant į bet kurį pasiūlymą (žr. 62 konstatuojamąją dalį). Komisija pažymi, kad bendrovės „Laziomar“ pardavimo kainą nustatė nepriklausomas ekspertas, remdamasis atitinkamomis to meto ekonominėmis ir rinkos sąlygomis, ir ji buvo fiksuota konkurso kaina. Taigi visi dalyviai žinojo apie šią kainą ir nepateikė jokių skundų dėl jos apimties ir dydžio. Be to, kvietime pateikti pasiūlymus buvo numatytas didžiausias metinis atlygis už viešąją paslaugą, kurį nustatė Lacijaus regionas, t. y. 14 300 550 EUR per metus be PVM, mokėtinas 10 metų. Visi dalyviai buvo paraginti pateikti geresnius pasiūlymus dėl šio metinio atlygio už viešąją paslaugą, remiantis tam tikrais techniniais kriterijais. Tai ypač stipri apsaugos priemonė, užtikrinanti ne

([80]) Konkrečiau žr. Komisijos atsakymą į 68 klausimą, pateiktą 2013 m. balandžio 29 d. Komisijos tarnybų darbiniame dokumente „Europos Sąjungos valstybės pagalbos, viešųjų pirkimų ir vidaus rinkos taisyklių taikymo visuotinės ekonominės svarbos paslaugoms vadovas“ (žr. https://ec.europa.eu/competition/state_aid/overview/new_guide_eu_rules_procurement_lt.pdf).

tik tai, kad būtų gautas mažiausias galimas pasiūlymas dėl metinio atlygio už viešąją paslaugą (taigi ir mažiausia kaina bendruomenei), bet ir tai, kad dalyviai nebūtų atgrasomi nuo pasiūlymų teikimo.

(257) Komisija mano, kad, atsižvelgiant į pirmiau nurodytas apsaugos priemones, konkurso procedūros pakako užtikrinti, kad paslauga būtų teikiama mažiausia kaina bendruomenei, net jeigu galiausiai buvo pateiktas tik vienas pasiūlymas ([81]).

(258) Remdamasi tuo, kas išdėstyta, Komisija daro išvadą, kad ši byla atitinka ketvirtąjį *Altmark* kriterijų.

(259) Atsižvelgdama į tai, kad visos keturios sąlygos, kurias Teisingumo Teismas nustatė *Altmark* byloje, yra įvykdytos, Komisija daro išvadą, kad sudarant naują viešojo paslaugų pirkimo sutartį, susietą su bendrovės „Laziomar" veikla ir švartavimosi pirmenybės suteikimu bendrovei „Laziomar", pastarajai ir ją įsigijusiai bendrovei CLN nesuteikiamas ekonominis pranašumas.

5.1.2.5. Išvada

(260) Kadangi vykdomi ne visi SESV 107 straipsnio 1 dalyje nustatyti kriterijai, Komisija daro išvadą, kad naujos viešojo paslaugų pirkimo sutarties, susietos su „Laziomar" veikla, sudarymas ir švartavimosi pirmenybės suteikimas bendrovei „Laziomar" ir ją įsigijusiai bendrovei LN nėra valstybės pagalba pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį.

5.1.3. *2010 m. įstatyme nustatytos priemonės*

(261) 2011 m. sprendime Komisija laikėsi išankstinės nuomonės, kad visos Dekrete įstatyme Nr. 125/2010, kurį pakeitė 2010 m. įstatymas su pakeitimais, nustatytos priemonės yra valstybės pagalba buvusios „Tirrenia" grupės įmonėms tiek, kiek atitinkami naudos gavėjai galėjo pasinaudoti šiomis priemonėmis likvidumo poreikiams patenkinti ir taip pagerinti savo bendrą finansinę būklę.

(262) Remdamasi informacija, gauta atliekant oficialų tyrimą, Komisija laikosi nuomonės, kad trys priemonės turėtų būti vertinamos atskirai.

5.1.3.1. Galimas lėšų laivams atnaujinti panaudojimas likvidumo tikslais

(263) Valstybiniai ištekliai: nagrinėjamas lėšas valstybė skyrė iš nacionalinio biudžeto (žr. 84 konstatuojamąją dalį), o galimybė jas panaudoti likvidumo tikslais buvo nustatyta 2010 m. įstatyme. Todėl priemonė priskirtina valstybei ir finansuojama valstybiniais ištekliais.

(264) Atrankumas: ši priemonė buvo suteikta tik buvusios „Tirrenia" grupės įmonėms, įskaitant bendrovę „Laziomar", todėl ji yra atrankioji. Siekdama išsamumo, Komisija pažymi, kad ši priemonė nebuvo taikoma bendrovei CLN.

(265) Ekonominis pranašumas: Italijos teigimu, bendrovė „Caremar" (tuo metu) pasinaudojo minėtomis lėšomis modernizuodama susisiekimui tarp Ponto salų naudojamą laivyną, kad jis atitiktų tarptautinius saugos standartus. Kai kurie iš šių darbų buvo susiję su dviem „Caremar" laivais, kurie vėliau buvo nemokamai perduoti bendrovei „Laziomar" (žr. 132 konstatuojamąją dalį). Šios lėšos niekada nebuvo panaudotos likvidumo tikslais (žr. 132 konstatuojamąją dalį), o Komisija nerado įrodymų, kurie patvirtintų, kad buvo kitaip.

(266) Kadangi bendrovė „Laziomar" nepanaudojo šių lėšų likvidumo tikslais, kad išvengtų išlaidų, kurias paprastai turėtų padengti pati iš savo finansinių išteklių, 2011 m. sprendime išreikštos abejonės nebeaktualios ir Komisija mano, kad dėl to bendrovė „Laziomar" negavo jokio ekonominio pranašumo naudodamasi minėtomis lėšomis.

(267) Išvada: kadangi vykdomi ne visi SESV 107 straipsnio 1 dalyje nustatyti kriterijai, Komisija daro išvadą, kad ši priemonė nėra valstybės pagalba pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį.

([81]) Siekdama išsamumo, Komisija pažymi, kad nagrinėjama byla skiriasi nuo kitų bylų, kai buvo pateiktas tik vienas pasiūlymas. Šiuo klausimu ir dėl konkrečių argumentų žr. Sprendimą (ES) 2020/1412 (404 ir 405 konstatuojamosios dalys).

5.1.3.2. Atleidimas nuo mokesčių, taikomų privatizavimo procesui

(268) Kaip aprašyta 86 konstatuojamojoje dalyje, pagal 2010 m. įstatymo 1 straipsnį tam tikriems veiksmams ir operacijoms, kurių buvo imtasi siekiant privatizuoti „Tirrenia“ grupę ir kurie yra aprašyti Dekreto įstatymo Nr. 135/2009, kurį pakeitė 2009 m. įstatymas su pakeitimais, 19b straipsnio 1–15 dalyse, nėra taikomi jokie mokesčiai, kurie paprastai mokami už tokius veiksmus ir operacijas.

(269) Visų pirma, Komisija pažymi, kad reikia įvertinti tris atskiras perdavimo grupes: 1) buvusių bendrovės „Tirrenia“ patronuojamųjų įmonių „Caremar“, „Saremar“ ir „Toremar“ perdavimą iš bendrovės „Tirrenia“ Kampanijos, Sardinijos ir Toskanos regionams, 2) bendrovės „Laziomar“ veiklos perdavimą iš Kampanijos regiono Lacijaus regionui ir 3) bendrovės „Laziomar“ veiklos perdavimą iš Lacijaus regiono bendrovei CLN. Netaikomi mokesčiai visų pirma yra registracijos mokestis, žemės registracijos ir hipotekos registracijos mokesčiai, žyminis mokestis (toliau kartu – netiesioginiai mokesčiai), PVM ir pelno mokestis. Šios pagalbos priemonės gavėjai būtų pardavėjas, pirkėjas arba abu. Šiame sprendime bus vertinamos tik antra ir trečia perdavimo grupė ([82]).

(270) Komisija nuo pradžių sutinka, kad perduodant bendrovės „Laziomar“ veiklą iš Kampanijos regiono Lacijaus regionui nebuvo taikomas pelno mokestis (nes nebuvo sumokėtas joks atlygis) ir PVM (kuris pagal nacionalinę teisę netaikomas tokiems sandoriams). Dėl netiesioginių mokesčių reikia pažymėti, kad tuos mokesčius, kuriuos pagal nacionalinę teisę turi mokėti tik įgijėjai, šioje byloje turėjo sumokėti Lacijaus regionas, kuris yra viešojo sektoriaus subjektas, t. y. valstybės subjektas. Todėl jis nėra laikomas įmone. Todėl šiame sprendime nebus toliau vertinama nė viena iš minėtų mokesčių lengvatų.

(271) Dėl trečio perdavimo Komisija iš karto pažymi, kad pagal 1972 m. spalio 26 d. Prezidento dekretą Nr. 633 veiklą tęsiančių įmonių ar padalinių perdavimas kitai bendrovei nėra laikomas prekių tiekimu, todėl nėra apmokestinamas PVM. Taigi, kadangi tokiems sandoriams, kaip bendrovės „Laziomar“ veiklos pardavimas bendrovei CLN, nėra taikomas PVM, bendrovę „Laziomar“ atleidus nuo mokesčio jai negalėjo būti suteiktas pranašumas dėl PVM. Be to, Komisija atkreipia dėmesį į tai, kad bendrovės „Laziomar“ veiklos pirkimo–pardavimo sutartyje aiškiai nurodyta, jog pirkėjas, t. y. bendrovė CLN, turi padengti visas su pardavimu susijusias išlaidas (t. y. registracijos mokesčius, notarines išlaidas, žemės registro mokesčius ir pan.), neatsižvelgiant į jokias bendrovei CLN taikomas šių mokesčių lengvatas. Dėl atleidimo nuo pelno mokesčio Komisija mano, kad toks mokestis būtų taikomas tik pardavimo pajamoms. Tačiau šiuo atveju bendrovė CLN įsigijo bendrovę „Laziomar“ iš Lacijaus regiono, o tai reiškia, kad šis sandoris buvo bendrovės CLN sąnaudos, todėl pelno mokestis negali būti taikomas. Todėl ši priemonė bendrovei CLN netaikoma. Atsižvelgdama į tai, kas išdėstyta pirmiau, Komisija daro išvadą, kad nei bendrovė „Laziomar“, nei bendrovė CLN negavo naudos dėl atleidimo nuo šių mokesčių.

(272) Dėl šių priežasčių atleidimas nuo visų pirmiau minėtų mokesčių nėra valstybės pagalba pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį.

5.1.3.3. Galimybė naudoti FAS lėšas likvidumo poreikiams tenkinti

(273) 2011 ir 2012 m. sprendimuose Komisija nurodė galimybę buvusioms „Tirrenia“ grupės įmonėms naudoti FAS lėšas, kad būtų patenkinti trumpalaikiai likvidumo poreikiai. Tačiau per oficialią tyrimo procedūrą Italija paaiškino, kad FAS lėšos nebuvo skirtos naudoti kaip papildoma kompensacija bendrovei „Laziomar“ ar CLN (ar bet kuriai kitai buvusios „Tirrenia“ grupės įmonei ar atitinkamoms jas įsigijusioms bendrovėms). Vietoje to, šios lėšos buvo skirtos biudžeto asignavimams, skirtiems kompensacijoms už viešąsias paslaugas buvusios „Tirrenia“ grupės įmonėms mokėti, papildyti pasirodžius, kad jų nepakanka. Iš tikrųjų 2010 m. įstatymo 1 straipsnio 5b dalimi regionams buvo suteikiama galimybė panaudoti FAS lėšas finansuojant įprastos kompensacijos už viešąsias paslaugas dalį ir taip užtikrinti viešųjų jūrų transporto paslaugų tęstinumą. Kitaip tariant, ši priemonė susijusi tik su lėšų paskirstymu Italijos valstybės biudžete kompensacijoms už viešąsias paslaugas mokėti.

(274) Atsižvelgdama į tai, kas išdėstyta pirmiau, Komisija daro išvadą, kad FAS lėšos yra tik finansavimo šaltinis, kuris suteikia galimybę valstybei mokėti kompensacijas už viešąsias paslaugas (skiriamas remiantis pratęstu pradiniu susitarimu), ir tai nėra priemonė, kuria bendrovė „Laziomar“ gali pasinaudoti papildomai be šių viešųjų paslaugų kompensacijų. Todėl galimas FAS lėšų panaudojimas nėra valstybės pagalba pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį.

([82]) Pirma perdavimo grupė buvo įvertinta Sprendime (ES) 2020/1412 (žr. 418 konstatuojamąją dalį).

5.1.4. *Išvada dėl pagalbos buvimo*

(275) Remdamasi pirmiau pateiktu vertinimu, Komisija nusprendžia, kad:

— bendrovei „Laziomar“ suteikta kompensacija už jūrų transporto paslaugų teikimą nuo 2011 m. birželio 1 d. iki 2014 m. sausio 14 d. yra valstybės pagalba pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį;

— naujos viešojo paslaugų pirkimo sutarties sudarymas laikotarpiui nuo 2014 m. sausio 15 d. iki 2024 m. sausio 14 d., susietas su bendrovės „Laziomar“ veikla ir švartavimosi pirmenybe, suteikta bendrovei „Laziomar“ ir ją įgijusiai bendrovei CLN, atitinka visas keturias *Altmark* sąlygas, todėl nėra valstybės pagalba pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį;

— kadangi bendrovė „Laziomar“ lėšų laivams atnaujinti nepanaudojo likvidumo tikslais, kaip galėjo pagal 2010 m. įstatymą, ta priemonė nėra valstybės pagalba bendrovei „Laziomar“ pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį ir

— atleidimas nuo mokesčių, taikomų bendrovės „Laziomar“ privatizavimo procesui, ir galimybė naudoti FAS lėšas likvidumo poreikiams tenkinti, kaip nustatyta 2010 m. įstatyme, nėra valstybės pagalba bendrovei „Laziomar“ pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį.

5.2. **Pagalbos teisėtumas**

(276) Šiame sprendime nagrinėjama pagalbos priemonė pradėta taikyti nesulaukus oficialaus Komisijos patvirtinimo. Todėl tiek, kiek šiai pagalbos priemonei vis tiek buvo taikomas reikalavimas apie ją pranešti pagal 2005 m. VESP sprendimą arba 2011 m. VESP sprendimą, Italija ją taikė pažeisdama SESV 108 straipsnio 3 dalį ([83]).

5.3. **Pagalbos suderinamumas**

(277) Kompensacijos už viešąją paslaugą, suteiktos bendrovei „Laziomar“ pagal pradinio susitarimo pratęsimą, suderinamumas turi būti vertinamas atsižvelgiant į SESV 106 straipsnio 2 dalį.

5.3.1. *Taikytinos taisyklės*

(278) Kaip jau minėta, pradinio susitarimo galiojimas pasibaigus 2008 m. buvo pratęstas vėlesniais teisės aktais, tai yra:

a) 2008 m. gruodžio 30 d. Dekrete įstatyme Nr. 207, kurį pakeitė 2009 m. vasario 27 d. Įstatymas Nr. 14, buvo nustatytas pradinių susitarimų pratęsimas vieniems metams nuo 2009 m. sausio 1 d. iki 2009 m. gruodžio 31 d.;

b) 2009 m. rugsėjo 25 d. Dekrete įstatyme Nr. 135, kurį pakeitė 2009 m. įstatymas, *inter alia*, buvo nustatytas pradinių susitarimų pratęsimas nuo 2010 m. sausio 1 d. iki 2010 m. rugsėjo 30 d.;

c) 2010 m. rugpjūčio 5 d. Dekrete įstatyme Nr. 125, kurį pakeitė 2010 m. įstatymas, buvo numatytas tolesnis pradinių susitarimų pratęsimas nuo 2010 m. spalio 1 d. iki bendrovių „Tirrenia“ ir „Siremar“ privatizavimo procesų užbaigimo ir

d) 2012 m. gruodžio 24 d. Lacijaus regiono įstatymu Nr. 228 buvo patvirtintas bendrovės „Laziomar“ įsipareigojimas užtikrinti Ponto salų maršrutų teritorinį tęstinumą iki jos privatizavimo.

(279) Atsižvelgdama į šias aplinkybes, Komisija pažymi, kad kompensacija už viešąsias paslaugas paskutinį kartą pratęsiant pradinį susitarimą buvo suteikta po 2011 m. VESP sprendimo ir 2011 m. VESP bendrųjų nuostatų įsigaliojimo, kitaip nei kompensacija kitų trijų pratęsimų atveju, nes ji buvo suteikta iki šių teisės aktų įsigaliojimo. Tačiau dėl pastarojo atvejo 2011 m. VESP dokumentų rinkinyje – 2011 m. VESP sprendimo 10 straipsnyje ir 2011 m. VESP bendrųjų nuostatų 69 punkte – yra nustatytos jo taikymo taisyklės ir pagalbai, suteiktai iki 2011 m. VESP dokumentų rinkinio įsigaliojimo 2012 m. sausio 31 d. 2011 m. VESP sprendimo 10 straipsnio b punkte visų pirma nustatyta, kad

([83]) Komisija įvertins, ar taip buvo iš tikrųjų, 5.3.1 skirsnyje.

„bet kokia prieš įsigaliojant šiam sprendimui suteikta pagalba [t. y. iki 2012 m. sausio 31 d.], kuri nebuvo laikyta suderinama su vidaus rinka ir kuriai netaikytas reikalavimas apie ją pranešti pagal Sprendimą 2005/842/EB, bet atitinka šiame sprendime nustatytas sąlygas, yra suderinama su vidaus rinka ir jai netaikomas Sutarties 108 straipsnio 3 dalyje nustatytas reikalavimas apie ją iš anksto pranešti.“

(280) 2011 m. VESP bendrųjų nuostatų 68 ir 69 punktuose nurodyta, kad tose bendrosiose nuostatose nustatytus principus Komisija taikys visiems pagalbos projektams, apie kuriuos jai bus pranešama, neatsižvelgdama į tai, ar apie tuos planus pranešta iki bendrųjų nuostatų taikymo pradžios, t. y. 2012 m. sausio 31 d., ar po jos, taip pat bet kokiai neteisėtai pagalbai, dėl kurios ji priims sprendimą po 2012 m. sausio 31 d., net jei ši pagalba buvo suteikta iki 2012 m. sausio 31 d. Pastaruoju atveju netaikomos 2011 m. VESP bendrųjų nuostatų 14, 19, 20, 24, 39 ir 60 punktų nuostatos.

(281) Todėl pirmiau apibūdintos 2011 m. VESP sprendimo ir 2011 m. VESP bendrųjų nuostatų taikymo taisyklės reiškia, kad kompensacija už viešąsias paslaugas, suteikta bendrovei „Laziomar“ per pratęsimo laikotarpį, gali būti vertinama pagal 2011 m. VESP dokumentų rinkinį. Jeigu vykdomos atitinkamos 2011 m. VESP sprendimo arba 2011 m. VESP bendrųjų nuostatų sąlygos, ši pagalbos priemonė yra suderinama su vidaus rinka visu laikotarpiu nuo 2011 m. birželio 1 d. iki 2014 m. sausio 14 d. ([84])

(282) Komisija pirmiausia įvertins, ar kompensacija už viešąją paslaugą, suteikta bendrovei „Laziomar“ pratęsimo laikotarpiu, atitinka 2011 m. VESP sprendimo sąlygas.

(283) Komisija pažymi, kad 2011 m. VESP sprendimas yra taikomas tik valstybės pagalbai, kuri teikiama skiriant kompensaciją už viešąsias paslaugas už jūrų transporto jungtis su salomis, kurių vidutinis metinis srautas per dvejus finansinius metus iki tų metų, kuriais buvo paskirta VESP, neviršija 300 000 keleivių (2 straipsnio 1 dalies d punktas). Kaip aprašyta 141 konstatuojamojoje dalyje, Italija pateikė duomenis, iš kurių matyti, kad ši riba neviršijama nė vienu iš bendrovės „Laziomar“ maršrutų. Todėl Komisija daro išvadą, kad 2011 m. VESP sprendimo 2 straipsnio 1 dalies d punkto sąlygos laikomasi.

(284) Be to, pagal VESP sprendimo 4 straipsnį į pavedimą, be kita ko, turi būti įtraukta nuoroda į to sprendimo taikymą. Komisija pažymi, kad tokios nuorodos nėra nei Lacijaus regiono ir bendrovės „Laziomar“ sudarytoje viešojo paslaugų pirkimo sutartyje, nei jokiame prie jos pridėtame dokumente. Todėl Komisija daro išvadą, kad nesilaikoma 4 straipsnio nuostatų ir negalima įvertinti, ar kompensacija už viešąją paslaugą, suteikta bendrovei „Laziomar“ per pratęsimo laikotarpį, yra suderinama su 2011 m. VESP sprendimu.

(285) Taigi nuo 2011 m. iki privatizavimo proceso pabaigos bendrovei „Laziomar“ mokėtos kompensacijos už viešąsias paslaugas suderinamumas paprastai turėtų būti vertinamas pagal 2011 m. VESP bendrąsias nuostatas.

(286) Tačiau šiomis aplinkybėmis, atsižvelgiant į tai, kad vykdomos VESP sprendimo 2 straipsnio 1 dalies d punkte nustatytos sąlygos, taikomas 2011 m. VESP bendrųjų nuostatų 61 punktas. Tuo remdamasi Komisija įvertins, ar visu pratęsimo laikotarpiu bendrovei „Laziomar“ suteikta kompensacija už viešąsias paslaugas atitinka 2011 m. VESP bendrųjų nuostatų sąlygas, išskyrus 14, 19, 20, 24, 39 ir 60 punktuose nustatytas sąlygas.

([84]) Siekdama išsamumo, Komisija pažymi, kad 2011 m. VESP sprendimo 10 straipsnio a punkte nustatyta pereinamojo laikotarpio nuostata, pagal kurią bet kuri pagalbos schema, įsigaliojusi iki šio sprendimo įsigaliojimo dienos (t. y. iki 2012 m. sausio 31 d.), kuri buvo suderinama su vidaus rinka ir kuriai nebuvo taikomas reikalavimas pranešti pagal 2005 m. VESP sprendimą, ir toliau bus suderinama su vidaus rinka, o reikalavimas pranešti jai nebus taikomas dar dvejus metus (t. y. iki 2014 m. sausio 30 d. imtinai). Tai reiškia, kad pagalba, kuri buvo suteikta pagal tokią schemą nuo 2005 m. VESP sprendimo įsigaliojimo 2005 m. gruodžio 19 d. iki 2011 m. VESP sprendimo įsigaliojimo 2012 m. sausio 31 d., bus laikoma suderinama su vidaus rinka, bet tik nuo jos suteikimo dienos iki 2014 m. sausio 30 d. imtinai. Bet kuriuo atveju pagalbai, suteiktai nuo 2012 m. sausio 31 d., netaikoma 2011 m. VESP sprendimo 10 straipsnio a punkte nustatyta pereinamojo laikotarpio nuostata, o suderinamumo vertinimas turi būti atliekamas pagal 2011 m. VESP sprendimą.

5.3.2. *Tikra visuotinės ekonominės svarbos paslauga, kaip nurodyta SESV 106 straipsnyje*

(287) 2011 m. VESP bendrųjų nuostatų 12 punkte nustatyta, kad „[p]agalba turi būti skiriama už tikrą ir tinkamai apibrėžtą visuotinės ekonominės svarbos paslaugą, minimą Sutarties 106 straipsnio 2 dalyje“. 13 punkte paaiškinta, kad „valstybės narės negali priskirti konkrečių viešųjų paslaugų įsipareigojimų paslaugoms, kurias patenkinamai ir su valstybės apibrėžtu viešuoju interesu suderinamomis sąlygomis, pvz., susijusiomis su kaina, objektyviais kokybės reikalavimais, tęstinumu ir galimybe naudotis paslauga, jau teikia arba gali teikti įprastomis rinkos sąlygomis veikiančios įmonės. Kalbant apie tai, ar paslaugą gali suteikti rinkoje jau veikianti įmonė, Komisijos vertinimas apsiriboja patikrinimu, ar apibrėždama tai valstybė narė nepadarė akivaizdžios klaidos, išskyrus tuos atvejus, kai Sąjungos teisės nuostatose numatytas griežtesnis standartas“. Galiausiai 2011 m. VESP bendrųjų nuostatų 56 punkte nurodyta, kad „valstybėms narėms suteikta didelė veiksmų laisvė“ nustatant, kurios paslaugos gali būti laikomos visuotinės ekonominės svarbos paslaugomis.

(288) Vertinimas, ar VESP yra tikros, taip pat turi būti atliekamas atsižvelgiant į VESP komunikatą (žr. 170 ir 186 konstatuojamąsias dalis), Jūrų kabotažo reglamentą (žr. 173, 174 ir 175 konstatuojamąsias dalis) ir teismų praktiką (žr. 176 ir 177 konstatuojamąsias dalis). Todėl Komisija turi įvertinti, ar pratęsimo laikotarpiu:

1) buvo **naudotojų paklausa**;

2) rinkos dalyviai negalėjo patenkinti šio poreikio nesant valdžios institucijų nustatyto įpareigojimo (**rinkos nepakankamumo buvimas**) ir

3) tiesiog nustatytų viešųjų paslaugų įsipareigojimų nepakako tam trūkumui ištaisyti (**mažiausiai žalingas požiūris**).

(289) Komisija pažymi, kad viešųjų paslaugų maršrutai, kuriais bendrovė „Laziomar“ teikė viešąsias paslaugas pratęsimo laikotarpiu, yra tokie patys, kaip ir tie, kurie jai buvo pavesti pagal naują viešojo paslaugų pirkimo sutartį, išskyrus tai, kad reisų pratęsimo laikotarpiu buvo tik penki (žr. 43 konstatuojamąją dalį), o pagal naują viešojo paslaugų pirkimo sutartį buvo pridėti du papildomi maršrutai, sujungiantys Teračiną su Ponca (T3 linija) ir Ventotene (T4 linija) (žr. 72 konstatuojamąją dalį). Be to, Komisija jau apibūdino ir įvertino konkurencinę šių maršrutų padėtį pratęsimo laikotarpiu. Atsižvelgiant į tai, atliekant tolesnį vertinimą bus remiamasi ir nurodomos atitinkamos jau atlikto naujos viešojo paslaugų pirkimo sutarties vertinimo dalys (žr. 5.1.2.1 skirsnį).

(290) Komisija visų pirma primena (žr. 120 konstatuojamąją dalį), kad Italija nustatė pradiniame susitarime numatytus viešųjų paslaugų įsipareigojimus i) siekdama užtikrinti teritorinį žemyninės dalies ir salų tęstinumą ir ii) prisidėti prie atitinkamų salų ekonominio vystymosi, teikiant reguliarias ir patikimas jūrų transporto paslaugas. Komisija jau padarė išvadą (žr. 179 konstatuojamąją dalį), kad tai iš tikrųjų yra teisėti viešojo intereso tikslai.

(291) Siekdama parodyti, kad yra tikra nagrinėjamų jūrų transporto paslaugų naudotojų paklausa, Italija pateikė (žr. 11 ir 12 lenteles) išsamius statistinius duomenis, iš kurių matyti, kad 2011 m. bendrovė „Laziomar“ penkiais paslaugų maršrutais per atitinkamus laikotarpius, kuriems taikomi viešųjų paslaugų įsipareigojimai, pervežė 270 457 keleivius ir 17 717 transporto priemones. Šie rodikliai 2012 m. buvo 240 430 keleivių ir 13 228 transporto priemonės, o 2013 m. – 254 167 keleiviai ir 16 927 transporto priemonės. ([85])

([85]) Italija taip pat pateikė duomenis tik apie keleivių skaičių 2009 m. ir 2010 m. Reikia priminti, kad konkrečius maršrutus iki 2011 m. gegužės mėn. pabaigos eksploatavo bendrovė „Caremar“. 2009 m. rodikliai buvo 287 639 keleiviai (157 055 T1 ir A2 linijomis, 99 087 T2 ir A3 linijomis ir 31 494 A1 linija), o 2010 m. – 253 638 keleiviai (141 300 T1 ir A2 linijomis, 86 031 T2 ir A3 linijomis ir 26 307 A1 linija).

11 lentelė

2011–2013 m. keleivių statistika

Metai	T1 linija	T2 linija	A1 linija	A2 linija	A3 linija	Bendras keleivių skaičius
2011 m.	57 374	53 461	15 374	106 588	37 660	270 457
2012 m.	36 446	61 978	16 372	96 125	29 509	240 430
2013 m.	26 492	61 678	19 655	117 085	29 257	254 167

12 lentelė

2011–2013 m. transporto priemonių statistika

Metai	T1 linija	T2 linija	A1 linija	A2 linija	A3 linija	Bendras transporto priemonių skaičius ([1])
2011 m.	13 203	2 880	1 634 ([2])			17 717
2012 m.	10 614	2 614				13 228
2013 m.	14 177	2 750				16 927

([1]) Laivais, naudojamais A1, A2 ir A3 linijomis, nebuvo gabenamos transporto priemonės (išskyrus A1 liniją 2011 m.).
([2]) Nuo 2012 m. šiuo maršrutu plukdomi tik keleiviai.

(292) Apskritai iš duomenų matyti, kad jūrų transporto paslaugų naudotojų paklausa kiekvienu iš nagrinėjamų maršrutų buvo didelė ir gana stabili, o atlikus 2011–2013 m. analizę nenustatyta jokių požymių, kad ji būtų dingusi. Komisija jau įrodė, kad nuo 2014 m. taip pat buvo didelė jūrų transporto paslaugų naudotojų paklausa (žr. 184 konstatuojamąją dalį).

(293) Todėl galima daryti išvadą, kad šios paslaugos patenkino tikrą naudotojų paklausą, taigi tenkino ir realius visuomenės poreikius.

(294) Kaip paaiškinta 186 konstatuojamojoje dalyje, Komisija taip pat turi išnagrinėti, ar paslauga būtų buvusi nepakankama, jeigu būtų teikiama tik rinkos sąlygomis, atsižvelgiant į viešosios paslaugos įsipareigojimus, kuriuos valstybė narė nustatė pratęsusi pradinį susitarimą. Šiuo klausimu VESP komunikato 48 punkte pažymima, kad „Komisijos vertinimas apsiriboja patikrinimu, ar valstybė narė nepadarė akivaizdžios klaidos“.

(295) Komisija pažymi, kad laikotarpiu nuo 2011 m. birželio 1 d. iki 2014 m. sausio 14 d. vienu maršrutu, kurį pratęsus pradinį susitarimą eksploatavo bendrovė „Laziomar“ (A3 linija), kitas veiklos vykdytojas – bendrovė „Vetor“ – teikė keleivių vežimo paslaugas, tačiau ne tokiu pat tęstinumu, reguliarumu ir kaina. 195 konstatuojamojoje dalyje Komisija jau įvertino konkurencinę padėtį A3 linijoje ir tai, ar bendrovės „Vetor“ teikiamos paslaugos buvo lygiavertės toms, kurias bendrovė „Laziomar“ turėjo teikti pagal naują viešojo paslaugų pirkimo sutartį. Komisija primena, kad šis vertinimas buvo pagrįstas konkurencine padėtimi tuo maršrutu nuo 2011 m. birželio 1 d. iki 2014 m. sausio 14 d. Kadangi apskritai paslaugos, kurias turėjo teikti bendrovė „Laziomar“, pagal eksploatuojamus maršrutus, dažnumą ir techninius reikalavimus yra kone tapačios paslaugoms, kurias ji turėjo teikti pratęsimo laikotarpiu, Komisijos išvada (žr. 195 konstatuojamąją dalį), kad vien rinkos jėgų nepakako viešųjų paslaugų poreikiams patenkinti, taikytina ir bendrovei „Laziomar“ per visą pratęsimo laikotarpį. Iš tiesų dauguma maršrutų bendrovė „Laziomar“ buvo vienintelis veiklos vykdytojas, o tik vienu maršrutu (A3 linija) bendrovės „Vetor“ teikiamos paslaugos nebuvo lygiavertės tęstinumo, reguliarumo, pajėgumų ir kainos atžvilgiu, todėl nevisiškai tenkino viešųjų paslaugų poreikių, nustatytų bendrovei „Laziomar“ pradiniame susitarime (pratęstame).

(296) Galiausiai, atsižvelgdama į numatomą privatizavimą ir siekdama užtikrinti viešųjų paslaugų, kurios buvo teikiamos pagal pradinį susitarimą, tęstinumą, Italija nusprendė pratęsti šį susitarimą be pakeitimų ir pakeisti kompensavimo metodiką, ją pradedant taikyti nuo 2010 m. Komisija sutinka, kad naudotojų paklausa (kaip aprašyta 291, 292 ir 293 konstatuojamosiose dalyse) negalėjo būti patenkinta nustatant viešųjų paslaugų įsipareigojimus, taikomus visiems veiklos vykdytojams, eksploatuojantiems nagrinėjamus maršrutus. Visų pirma, dauguma maršrutų paslaugas teikė tik bendrovė „Laziomar“ (žr., pvz., 188 konstatuojamąją dalį), o kitais atvejais kitų veiklos vykdytojų pasiūla neatitiko reguliarumo, tęstinumo, pajėgumų ir prieinamos kainos reikalavimų. Be to, daugumos (jeigu ne visų) maršrutų eksploatavimas, ypač ne sezono metu, yra nuostolingas, todėl tikėtina, kad be kompensacijos už viešąsias paslaugas jie apskritai nebūtų eksploatuojami. Komisija taip pat pritaria, kad, atsižvelgiant į bendrovės „Laziomar“ privatizavimo procesą, galiojančios viešojo paslaugų pirkimo sutarties pratęsimas buvo vienintelis būdas užtikrinti viešųjų paslaugų tęstinumą iki šio privatizavimo pabaigos.

(297) Todėl Komisija daro išvadą, kad Italija nepadarė akivaizdžios klaidos nustatydama, kad bendrovei „Laziomar“ pavestos paslaugos yra VESP. Taigi Komisijos abejonės, išreikštos 2011 ir 2012 m. sprendimuose, yra išsklaidytos.

5.3.3. *Reikalavimas parengti pavedimą, kuriame nurodomi viešųjų paslaugų įsipareigojimai, ir kompensacijos apskaičiavimo metodus*

(298) Kaip nurodyta 2011 m. VESP bendrųjų nuostatų 2.3 skirsnyje, visuotinės ekonominės svarbos paslaugos sąvoka pagal SESV 106 straipsnį reiškia, kad atitinkamai įmonei buvo pavesta teikti visuotinės ekonominės svarbos paslaugą vienu ar keliais oficialiais dokumentais.

(299) Šiuose dokumentuose visų pirma būtina nurodyti:

— tikslų viešųjų paslaugų įsipareigojimo pobūdį ir trukmę;

— įmonę ir teritoriją;

— išimtinių teisių pobūdį;

— kompensacijos apskaičiavimo, priežiūros ir peržiūros kriterijus;

— kompensacijos permokos išvengimo ir grąžinimo tvarką.

(300) 2011 ir 2012 m. sprendimuose Komisija išreiškė abejonių, ar pavedime buvo išsamiai aprašytas bendrovės „Laziomar“ viešųjų paslaugų įsipareigojimų pobūdis pratęsimo laikotarpiu. Nepaisant to, Komisija taip pat priminė, kad skirtingi pavedimo elementai gali būti nustatyti keliuose dokumentuose, nesukeliant abejonių dėl įsipareigojimų apibrėžimo tinkamumo. Pratęsimo laikotarpiu bendrovės „Laziomar“ pavedimą sudarė pradinis susitarimas (su vėlesniais pakeitimais ir pratęsimais), penkerių metų planai, apimantys 2000–2004 m. ir 2005–2008 m. laikotarpius, keletas Italijos valdžios institucijų *ad hoc* sprendimų, CIPE direktyva ir 2009 m. įstatymas.

(301) Atsižvelgdama į tai, Komisija pirmiausia pažymi, kad bendrovės „Laziomar“ pavedimo pagrindą sudarančio pradinio susitarimo (su vėlesniais pakeitimais) visapusiškas galiojimas iki privatizavimo pabaigos buvo pagrįstas daugybe dekretų įstatymų (žr. 278 konstatuojamąją dalį). Šiuose teisės aktuose nurodyta, kad bendrovei „Laziomar“ buvo pavesti viešųjų paslaugų įsipareigojimai iki jos privatizavimo pabaigos.

(302) Remiantis pradiniu susitarimu, penkerių metų planuose nurodomi maršrutai ir uostai, kuriuose bus teikiamos paslaugos, laivų, naudojamų atitinkamoms jūrų jungtims, tipas ir pajėgumai, paslaugų dažnumas ir mokėtinos bilietų kainos, įskaitant subsidijuojamas kainas, visų pirma salų regionų gyventojams. Nors 2005–2008 m. planai oficialiai nebuvo patvirtinti, 2000–2004 m. planas toliau buvo taikomas be jokių viešųjų paslaugų įsipareigojimų apimties pakeitimų. Todėl nuo 2011 m. birželio 1 d. iki 2014 m. sausio 14 d. toliau buvo taikomos visos šio plano nuostatos. Iki 2011 m. pirminė pradiniame susitarime numatyta tarifų sistema buvo iš dalies pakeista keliais vėlesniais teisės aktais. Tačiau per visą pratęsimo laikotarpį nebuvo priimti tarpžinybiniai potvarkiai, kuriais būtų toliau keičiamos bilietų kainos, kurias gali nustatyti buvusios „Tirrenia“ grupės įmonės, įskaitant bendrovę „Laziomar“. Tuo remdamasi Komisija daro išvadą, kad viešųjų paslaugų įsipareigojimai, kuriuos bendrovė „Laziomar“ turėjo vykdyti pratęsimo laikotarpiu, buvo apibrėžti pakankamai aiškiai.

(303) Komisija jau 2011 m. sprendimo 239 ir 240 konstatuojamosiose dalyse pažymėjo, kad parametrai, reikalingi kompensacijos sumai apskaičiuoti, buvo nustatyti iš anksto ir yra aiškiai aprašyti. Visų pirma, pradiniame susitarime (žr. 46 konstatuojamąją dalį) pateiktas išsamus ir tikslus 2011–2013 m. išlaidų elementų, į kuriuos reikia atsižvelgti, sąrašas ir veiklos vykdytojo investuoto kapitalo grąžos apskaičiavimo metodika. Atitinkama metodika nustatyta CIPE direktyvoje (žr. 47–57 konstatuojamąsias dalis). Konkrečiau, CIPE direktyvoje detalizuoti išlaidų elementai, į kuriuos atsižvelgiama, ir investuoto kapitalo grąža. Galiausiai 2009 m. įstatyme nustatyta maksimali 10 030 606 mln. EUR kompensacijos suma, taikoma nuo 2010 m. Be to, pradiniame susitarime buvo nustatyta, kad kompensacija bus išmokama dalimis, ir užtikrinta, kad kompensacija bus grindžiama faktinėmis išlaidomis ir pajamomis, patirtomis teikiant viešąsias paslaugas. Tokiu būdu galima nustatyti, kad kompensacija yra per didelė, ir jos lengvai išvengti. Prireikus valstybė galėtų susigrąžinti permokėtą kompensacijos sumą iš bendrovės „Laziomar“.

(304) Tuo remdamasi Komisija mano, kad pradinio susitarimo pratęsimo laikotarpiu pavedimuose buvo aiškiai apibrėžti viešųjų paslaugų įsipareigojimai, trukmė, įmonė ir teritorija, kompensacijos apskaičiavimo, kontrolės ir peržiūros parametrai bei kompensacijos permokos išvengimo ir grąžinimo tvarka, kaip reikalaujama pagal 2011 m. VESP bendrąsias nuostatas.

5.3.4. *Pavedimo laikotarpio trukmė*

(305) Kaip nurodyta 2011 m. VESP bendrųjų nuostatų 17 punkte, „<...> pavedimo laikotarpio trukmė turėtų būti grindžiama objektyviais kriterijais, kaip antai poreikiu amortizuoti ilgalaikį neperleidžiamą turtą. Iš esmės pavedimo vykdymo trukmė neturėtų viršyti laikotarpio, reikalingo svarbiausiam turtui, kuris būtinas VESP teikti, nuvertinti“.

(306) Italija nurodė, kad pratęsimo trukmė nustatyta atsižvelgiant į laikotarpį, reikalingą svarbiausio turto, naudojamo teikiant VESP, nusidėvėjimui. Konkrečiau, bendra pradinio susitarimo galiojimo trukmė yra pratęsta kiek daugiau nei 24 metus. Laivai yra svarbiausias turtas, reikalingas viešosioms paslaugoms teikti. Keltų paslaugoms teikti naudojamų laivų nusidėvėjimo laikotarpis paprastai yra ilgas ir gali viršyti 25 metus.

(307) Italija pateikė Komisijai bendrovės „Laziomar“ laivų nusidėvėjimo vertę 2011–2013 m. laikotarpiu. Komisija pažymi, kad tuo metu, kai 2011 m. birželio 1 d. bendrovė „Laziomar“ pradėjo eksploatuoti Ponto salų maršrutus pagal pratęstą pradinį susitarimą, jos keturių laivų vidutinis amžius buvo 24 metai.

(308) Komisija pažymi, kad, norint užtikrinti viešųjų paslaugų tęstinumą iki privatizavimo pabaigos, pradinį susitarimą reikėjo pratęsti dviejų su puse metų laikotarpiui. Be to, atsižvelgdama į vidutinį laivų amžių, vidutinę keltų paslaugoms teikti paprastai naudojamų laivų nusidėvėjimo trukmę, modernizavimo iniciatyvas, numatytas pagal viešojo paslaugų pirkimo sutarties nuostatas, ir naujų laivų naudojimą (žr. 243 konstatuojamąją dalį), Komisija daro išvadą, kad pavedimo trukmė yra pakankamai pagrįsta ir laikomasi VESP pagrindų 17 punkto reikalavimų.

5.3.5. *Atitiktis Komisijos direktyvai 2006/111/EB* ([86])

(309) Pagal 2011 m. VESP bendrųjų nuostatų 18 punktą „<...> pagalba bus laikoma suderinama su vidaus rinka pagal Sutarties 106 straipsnio 2 dalį tik tuomet, jei įmonė, kai taikoma, laikosi Direktyvos 2006/111/EB dėl finansinių santykių tarp valstybių narių ir valstybės įmonių skaidrumo ir dėl finansinio skaidrumo tam tikrose įmonėse“.

([86]) 2006 m. lapkričio 16 d. Komisijos direktyva 2006/111/EB dėl finansinių santykių tarp valstybių narių ir valstybės įmonių skaidrumo ir dėl finansinio skaidrumo tam tikrose įmonėse (OL L 318, 2006 11 17, p. 17).

(310) Be to, 2011 m. VESP bendrųjų nuostatų 44 punkte nustatyta, kad: „Kai įmonė vykdo su VESP teikimu susijusią ir nesusijusią veiklą, vidaus ataskaitose išlaidos ir pajamos, susijusios su VESP, turi būti atskirtos nuo išlaidų ir pajamų, susijusių su kitomis paslaugomis, laikantis 31 punkte nustatytų principų“.

(311) Italija patvirtino, kad vienintelė bendrovės „Laziomar“ veikla buvo viešųjų paslaugų teikimas pagal pradinį susitarimą.

(312) Todėl Komisija laikosi nuomonės, kad 2011 m. VESP bendrųjų nuostatų 18 punktas netaikomas.

5.3.6. *Kompensacijos suma*

(313) 2011 m. VESP bendrųjų nuostatų 21 punkte nustatyta, kad „<...> kompensacijos suma turi neviršyti sumos, reikalingos su viešąja paslauga susijusių įsipareigojimų vykdymo išlaidoms padengti, įskaitant nuosaikų pelną“.

(314) Nagrinėjamu atveju, kadangi kompensacija yra neteisėta pagalba, suteikta iki jų įsigaliojimo, 2011 m. VESP bendrųjų nuostatų 69 punkte konkrečiai numatyta, kad grynųjų išvengiamų išlaidų metodo nereikia taikyti, kai atliekamas valstybės pagalbos vertinimas. Vietoje jo gali būti taikomi alternatyvūs grynųjų išlaidų, reikalingų viešųjų paslaugų įsipareigojimams vykdyti, apskaičiavimo metodai, pavyzdžiui, išlaidų paskirstymu grindžiama metodika. Taikant pastarąją metodiką, grynosios išlaidos apskaičiuojamos kaip paskirto viešųjų paslaugų įsipareigojimų vykdytojo išlaidų ir pajamų skirtumas, kaip nurodyta ir įvertinta pavedime. 2011 m. VESP bendrųjų nuostatų 28–38 punktuose išsamiau apibūdinta, kaip turėtų būti taikoma ši metodika.

(315) 2011 m. ir 2012 m. sprendimuose Komisija taip išreiškė abejonių dėl nuo 2010 m. taikomo 6,5 proc. rizikos priedo. Visų pirma, Komisija abejojo, ar šis priedas atspindi tinkamą rizikos dydį, atsižvelgiant į tai, kad bendrovė „Toremar“ *prima facie* neprisiėmė rizikos, kuri paprastai patiriama teikiant tokias paslaugas.

(316) 6,5 proc. rizikos priedas buvo taikomas siekiant nustatyti kapitalo grąžą pagal VSKK formulę. Tačiau, kaip jau paaiškinta pirmiau 136, 137 ir 138 konstatuojamosiose dalyse, Italija patikslino, kad buvo nuspręsta supaprastinti skaičiavimą taikant 6,5 proc. fiksuoto dydžio kapitalo grąžą, nes kompensacijos dydis ribojamas pagal 2009 m. įstatymą.

(317) Atsižvelgdama į tai, remdamasi Italijos pateiktomis ir 13 lentelėje apibendrintomis kiekvieno maršruto ataskaitomis, Komisija galėjo patikrinti, kad 2011, 2012 ir 2013 m. kompensacija už viešąsias paslaugas buvo 70 650 EUR didesnė už grynąsias paslaugos išlaidas (neįskaitant kapitalo grąžos):

13 lentelė

2011–2013 m. bendrovės „Laziomar“ teiktų viešųjų paslaugų grynosios išlaidos

(EUR)

Bendrovės „Laziomar“ viešosios paslaugos	2011 m.	2012 m.	2013 m.	Bendra suma
Iš viso pajamų	2 845 238	3 441 567	3 569 149	9 855 942
Iš viso išlaidų	11 182 105	17 140 076	15 799 712	44 121 893
- Amortizacija	114 836	274 044	352 229	741 109
= Grynosios viešųjų paslaugų išlaidos	- 8 451 703	- 13 972 553	- 12 582 792	- 35 007 048
+ Kapitalo grąža (6,5 %)	0	0	0	0

= Tinkama kompensuoti	- 8 451 703	- 13 972 553	- 12 582 792	- 35 007 048
+ Faktinė kompensacija	8 601 187	13 780 506	12 696 005	35 077 698
= Per didelė / per maža kompensacija	149 484	- 192 047	113 213	70 650

(318) Komisija atsižvelgia į tai, kad bendrovė „Laziomar“ pradėjo eksploatuoti Ponto salų maršrutus 2011 m. birželio 1 d., iš karto po to, kai Kampanijos regionas ir bendrovė „Caremar“ šiuos maršrutus perdavė Lacijaus regionui ir bendrovei „Laziomar“ (žr. 4, 32 ir 33 konstatuojamąsias dalis). Todėl 2011 m. finansinio rezultato, kuris yra 149 484 EUR teigiamas skirtumas, negalima visiškai priskirti bendrovei „Laziomar“ ir jis neatspindi faktinių bendrovės „Laziomar“ rezultatų. Iš tikrųjų 2012 ir 2013 finansiniais metais, kurių rezultatai visiškai priskiriami bendrovei „Laziomar“, bendras reikalavimus atitinkančios ir faktinės kompensacijos skirtumas yra neigiamas (- 78 834 EUR).

(319) Komisija taip pat patikrino Italijos pateiktus skaičiavimus dėl investuoto kapitalo grąžos, grindžiamos 6,5 proc. fiksuotąja norma. Kadangi grąža 2011–2013 m. laikotarpiu yra neigiama (žr. 138 konstatuojamąją dalį), apskaičiuojant viešosios paslaugos grynąsias išlaidas 13 lentelėje ji nurodoma kaip „nulis“. Todėl, atsižvelgdama į šiuos neigiamus rezultatus, Komisija pažymi, kad trejų metų finansinės veiklos atveju teigiamą 70 650 EUR skirtumą, kuris sudaro tik 0,2 proc. faktinės kompensacijos, sumokėtos bendrovei „Laziomar“, apima 6,5 proc. fiksuotoji norma ir tai nesudaro kompensacijos permokos. Be to, 0,2 proc. (arba 20 bazinių punktų) grąžos norma neviršija atitinkamos apsikeitimo sandorių normos, padidintos 100 bazinių punktų priedu, kuri pagal 2011 m. VESP bendrųjų nuostatų 36 punktą bet kuriuo atveju laikoma nuosaikia.

(320) 2011 m. VESP bendrųjų nuostatų 49 punkte nustatyta, kad valstybės narės turi užtikrinti, jog kompensacija, suteikta įmonėms už VESP teikimą, nebūtų per didelė (kaip apibrėžta tų bendrųjų nuostatų 47 punkte). Komisijos prašymu, be kita ko, valstybės narės turi pateikti įrodymus. Be to, jos turi atlikti reguliarias patikras arba užtikrinti, kad patikros būtų atliktos baigiantis pavedimo vykdymo laikotarpiui ir bet kokiu atveju bent kas trejus metus.

(321) Komisija jau įvertino pagal 3-iąjį *Altmark* kriterijų, kad 6,5 proc. fiksuotoji kapitalo grąžos norma, kurios bendrovė „Laziomar“ galėjo tikėtis iš anksto, atitiko riziką, kurią ji prisiėmė teikdama viešąsias paslaugas pagal naują viešojo paslaugų pirkimo sutartį (žr. 211–216 konstatuojamąsias dalis). Be to, Komisija pakartoja, kad Italija skaičiavimams supaprastinti taikė fiksuotąją kapitalo grąžos normą.

(322) Komisija pažymi, kad pateiktoje CIPE direktyvoje atsižvelgiama į tam tikras rinkos vertes, taikomas jūrų kabotažo sektoriuje. Joje nustatytos tinkamos finansuoti išlaidos viešųjų paslaugų įsipareigojimų tikslais, taip pat kapitalo grąžos normos apskaičiavimo principai, remiantis šiam konkrečiam sektoriui svarbia informacija, sąlygomis ir rizika.

(323) Be to, kaip jau paaiškinta 214 konstatuojamojoje dalyje, vertindama naują viešojo paslaugų pirkimo sutartį pagal 3-iąjį *Altmark* kriterijų, Komisija nustatė, kad 2013 m. (taip pat ir visu 2011–2013 m. laikotarpiu) atrinktų keltų operatorių, siūlančių susisiekimą jūra Italijoje arba tarp Italijos ir kitų valstybių narių, lyginamosios grupės kapitalo grąžos mediana dažniausia buvo panaši į bendrovės „Laziomar“ 6,5 proc. kapitalo grąžą.

(324) Atsižvelgdama į tai, kas išdėstyta pirmiau, Komisija mano, kad nurodyta 6,5 proc. kapitalo grąža išlieka nuosaiki.

(325) Galiausiai Italija pateikė būtinų įrodymų, kad buvo atlikti visi reguliarūs patikrinimai siekiant užtikrinti, kad kompensacijos suma neviršytų grynųjų paslaugos išlaidų. Be to, Komisija primena, kad kompensacija mokama dalimis (žr. 45 konstatuojamąją dalį), o paskutinė išmoka mokama remiantis faktinėmis metų išlaidomis ir pajamomis. Taip užtikrinama, kad kompensacijos suma neviršytų grynųjų paslaugos išlaidų.

(326) Atsižvelgdama į tai, kas išdėstyta pirmiau, Komisija daro išvadą, kad pratęsus pradinį susitarimą bendrovei „Laziomar“ skirta kompensacija nebuvo per didelė ir yra laikomasi taikomų VESP bendrųjų nuostatų 2.8 skirsnio reikalavimų.

5.3.7. *Švartavimosi pirmenybė*

(327) 2009 m. įstatymo 19b straipsnio 21 dalyje aiškiai nurodyta, kad švartavimosi pirmenybė buvo būtina siekiant užtikrinti teritorinį tęstinumą su salomis ir atsižvelgiant į buvusios „Tirrenia“ grupės įmonių, įskaitant bendrovę „Laziomar“, viešųjų paslaugų įsipareigojimus. Iš tikrųjų, jeigu įmonėms, kurioms pavesta teikti viešąsias paslaugas, nebūtų teikiama švartavimosi pirmenybė, jos (kartais) galėtų būti priverstos laukti savo eilės įplaukti į doką ir dėl to vėluoti, todėl nebūtų pasiektas tikslas vartotojams užtikrinti patikimą ir patogų susisiekimą. Iš tiesų reguliarus tvarkaraštis yra būtinas, kad būtų patenkinti salų gyventojų judumo poreikiai ir būtų prisidedama prie atitinkamų salų ekonominio vystymosi. Be to, kadangi susitarime yra nustatyti viešųjų paslaugų maršrutų išvykimo laikai, švartavimosi pirmenybė reikalinga siekiant užtikrinti, kad uostai krantines ir švartavimosi laiką paskirstytų taip, jog viešųjų paslaugų teikėjas galėtų vykdyti savo viešųjų paslaugų įsipareigojimus.

(328) Atsižvelgdama į tai, Komisija mano, kad ši priemonė buvo suteikta tam, jog bendrovė „Laziomar“ galėtų vykdyti savo viešųjų paslaugų įsipareigojimus, kurie yra tikra VESP (žr. 5.3.2 skirsnį). Be to, Italija patvirtino, kad švartavimosi pirmenybė taikoma tik toms paslaugoms, kurios teikiamos pagal viešųjų paslaugų teikimo tvarką

(329) Komisija jau išsamiai įvertino VESP ir susijusios kompensacijos bendrovei „Laziomar“ suderinamumą pradinio susitarimo pratęsimo metu (žr. 5.3.2–5.3.6 skirsnius). Taigi Komisija mano, kad vertinant švartavimosi pirmenybės suderinamumą pakanka tik nustatyti, ar dėl šios priemonės galima kompensacijos permoka.

(330) Komisija mano, kad bet kokia piniginė nauda, gaunama dėl švartavimosi pirmenybės, būtų nedidelė (žr. 162 konstatuojamąją dalį). Dėl šios priežasties per didelės kompensacijos rizika, atsirandanti dėl šios priemonės, taip pat būtų nedidelė. Be to, tiek, kiek šia priemone būtų sumažintos viešųjų paslaugų teikėjo veiklos išlaidos arba padidintos pajamos, šis poveikis būtų visiškai atspindėtas veiklos vykdytojo vidaus apskaitoje. Todėl atlikti patikrinimai, ar bendrovei „Laziomar“ nebuvo skirta per didelė kompensacija, kaip aprašyta 5.3.6 skirsnyje, yra tinkami ir siekiant nustatyti, ar dėl švartavimosi pirmenybės nebuvo suteikta per didelė kompensacija.

(331) Todėl Komisija daro išvadą, kad švartavimosi pirmenybė, kuri neatsiejamai susijusi su bendrovės „Laziomar“ teikiama viešąja paslauga, yra suderinama su vidaus rinka, remiantis SESV 106 straipsnio 2 dalimi ir 2011 m. VESP bendrosiomis nuostatomis.

5.3.8. *Išvada*

(332) Remdamasi 278–331 konstatuojamosiose dalyse pateiktu vertinimu, Komisija daro išvadą, kad bendrovei „Laziomar“ už jūrų transporto paslaugų teikimą suteikta kompensacija pratęsus pradinio susitarimo galiojimą nuo 2011 m. birželio 1 d. iki 2014 m. sausio 14 d. ir švartavimosi pirmenybė atitinka taikytinus 2011 m. VESP bendrųjų nuostatų reikalavimus, todėl yra suderinamos su vidaus rinka pagal SESV 106 straipsnį.

6. **IŠVADA**

(333) Komisija daro išvadą, kad Italija neteisėtai taikė vertinamas pagalbos priemones, pažeisdama SESV 108 straipsnio 3 dalį. Remdamasi pateiktu vertinimu, Komisija nusprendė, kad kompensacija už viešąsias paslaugas, suteikta bendrovei „Laziomar“ pratęsus pradinį susitarimą, yra suderinama su vidaus rinka pagal SESV 106 straipsnį. Be to, kadangi švartavimosi pirmenybė yra neatsiejamai susijusi su bendrovės „Laziomar“ teikiama VESP, ši priemonė taip pat suderinama su vidaus rinka pagal SESV 106 straipsnį.

(334) Komisija taip pat daro išvadą, kad toliau nurodytos priemonės nėra valstybės pagalba pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį:

a) bendrovei „Laziomar“ skirta kompensacija už jūrų transporto paslaugų teikimą pagal naują viešojo paslaugų pirkimo sutartį nuo 2014 m. sausio 15 d. iki 2024 m. sausio 14 d., susieta su bendrovės „Laziomar“ veikla, ir švartavimosi pirmenybė, suteikta bendrovei „Laziomar“, nes ji atitinka visus keturis *Altmark* kriterijus;

b) galimas bendrovės „Laziomar“ lėšų laivams atnaujinti panaudojimas likvidumo tikslais, nes bendrovė „Laziomar“ šių lėšų minėtais tikslais nepanaudojo;

c) atleidimas nuo mokesčių, taikomų bendrovės „Laziomar“ privatizavimo procesui, ir galimybė naudoti FAS lėšas likvidumo poreikiams tenkinti, kaip nustatyta 2010 m. įstatyme,

PRIĖMĖ ŠĮ SPRENDIMĄ:

1 straipsnis

Nuo 2011 m. birželio 1 d. iki 2014 m. sausio 14 d. pagal pratęstą pradinį susitarimą už jūrų transporto paslaugų teikimą bendrovei „Laziomar“ suteikta kompensacija ir švartavimosi pirmenybė yra valstybės pagalba pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį. Pagalbą bendrovei „Laziomar“ Italija suteikė pažeisdama SESV 108 straipsnio 3 dalį. Ši pagalba yra suderinama su vidaus rinka.

2 straipsnis

Naujos viešojo paslaugų pirkimo sutarties sudarymas laikotarpiui nuo 2014 m. sausio 15 d. iki 2024 m. sausio 14 d., susietas su bendrovės „Laziomar“ veikla ir jai suteikta švartavimosi pirmenybe, nėra valstybės pagalba pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį.

3 straipsnis

2010 m. įstatyme nustatyta galimybe laikinai panaudoti laivynui atnaujinti ir modernizuoti jau asignuotus finansinius išteklius, siekiant patenkinti neatidėliotinus likvidumo poreikius, bendrovė „Laziomar“ nepasinaudojo. Todėl tai nėra valstybės pagalba bendrovei „Laziomar“ pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį.

4 straipsnis

2010 m. įstatyme nustatytas atleidimas nuo bendrovės „Laziomar“ privatizavimo procesui taikomų mokesčių nėra valstybės pagalba šiai bendrovei pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį.

5 straipsnis

2010 m. įstatyme nustatyta galimybė naudoti *Fondo Aree Sottoutilizzate* lėšas likvidumo poreikiams tenkinti nėra valstybės pagalba pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį.

6 straipsnis

Šis sprendimas skirtas Italijos Respublikai.

Priimta Briuselyje 2021 m. rugsėjo 30 d.

Komisijos vardu
Margrethe VESTAGER
Komisijos narė