KOMISIJOS SPRENDIMAS (ES) 2025/440

2024 m. liepos 8 d.

dėl priemonių SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN), kurias Italija ir Kampanijos regionas taikė bendrovei „Caremar“ ir ją įsigijusiai bendrovei „SNAV/Rifim“

(pranešta dokumentu Nr. C(2024) 4656)

(Tekstas autentiškas tik anglų kalba)

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS KOMISIJA,

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

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

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

kadangi:

1. PROCEDŪRA

(1) 2011 m. spalio 5 d., gavusi keletą skundų ([2]) ir pasikeitusi informacija su Italijos valdžios institucijomis ([3]), Komisija pradėjo oficialią tyrimo procedūrą dėl kelių Italijos priimtų priemonių, skirtų buvusios „Tirrenia“ grupės įmonėms (toliau – 2011 m. sprendimas pradėti procedūrą) ([4]). 2012 m. lapkričio 7 d. sprendimu, iš dalies pakeistu 2012 m. gruodžio 19 d., (toliau – 2012 m. sprendimas išplėsti procedūrą) ([5]) Komisija išplėtė oficialų tyrimą įtraukdama tam tikras papildomas šioms bendrovėms skirtas valstybės paramos priemones.

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

([2]) 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 valstybės priimtų paramos priemonių, skirtų buvusios „Tirrenia“ grupės įmonėms, kurias sudarė laivybos bendrovės „Tirrenia di Navigazione S.p.A.“ (toliau – bendrovė „Tirrenia“), „Adriatica S.p.A.“ (toliau – bendrovė „Adriatica“), „Caremar – Campania Regionale Marittima S.p.A.“ (toliau – bendrovė „Caremar“), „Saremar – Sardegna Regionale Marittima S.p.A.“ (toliau – bendrovė „Saremar“), „Siremar – Sicilia Regionale Marittima S.p.A.“ (toliau – bendrovė „Siremar“) ir „Toremar – Toscana Regionale Marittima S.p.A.“ (toliau – bendrovė „Toremar“).

([3]) 2010 m. liepos 29 d. Italijos valdžios institucijos pranešė Komisijai apie kompensaciją už viešąją paslaugą, kurią 2009 m. ir 2010 m. Italijos valstybė mokėjo bendrovei „Caremar“. Šis pranešimas ir vėlesnis keitimasis informacija su Italijos valdžios institucijomis, išplečiant be kita ko, pranešimo taikymą iki 2011 m. pabaigos išmokėtai kompensacijai, buvo užregistruotas bylos numeriu N 338/2010. Tačiau vėliau priemonė buvo užregistruota kaip pagalba, apie kurią nepranešta, bylų numeriais SA 32014, SA 32015 ir SA 32016, nes valstybės parama buvo suteikta prieš Komisijai priimant poziciją dėl jos suderinamumo su vidaus rinka. 2011 m. rugsėjo 28 d. raštu Italija informavo Komisiją apie ketinimą privatizuoti buvusios „Tirrenia“ grupės regionines bendroves, įskaitant bendrovę „Caremar“.

([4]) 2011 m. sprendimas pradėti procedūrą paskelbtas *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* (OL C 28, 2012 2 1, p. 18). Komisija paprašė suinteresuotųjų šalių pateikti pastabų dėl nagrinėjamų priemonių.

([5]) 2012 m. sprendimas išplėsti procedūrą paskelbtas *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* (OL C 84, 2013 3 22, p. 58). Komisija paprašė suinteresuotųjų šalių pateikti pastabų dėl nagrinėjamų priemonių.

(2) Minėtą oficialią tyrimo procedūrą Komisija jau užbaigė dėl bendrovių „Tirrenia“, „Saremar“, „Siremar“, „Toremar“ ir „Laziomar“ priimdama atskirus sprendimus dėl kiekvienos iš šių „Tirrenia“ grupės bendrovių ([6]).

(3) 2011 m. sprendime pradėti procedūrą dėl bendrovės „Caremar“ nurodytos šios priemonės:

— kompensacijos, skirtos už įvairių jūrų maršrutų eksploatavimą nuo 2009 m. sausio 1 d. iki 2011 m. gruodžio 31 d.;

— 2009 m. rugsėjo 25 d. Dekretu įstatymu Nr. 135 (toliau – Dekretas įstatymas Nr. 135/2009), kurį pakeitė 2009 m. lapkričio 20 d. Įstatymas Nr. 166 (toliau – Įstatymas Nr. 166/2009), nustatyta švartavimosi pirmenybė;

— 2010 m. rugpjūčio 5 d. Dekretu įstatymu Nr. 125 (toliau – Dekretas įstatymas Nr. 125/2010), kurį pakeitė 2010 m. spalio 1 d. Įstatymas Nr. 163 (toliau – Įstatymas Nr. 163/2010), nustatytos priemonės, ir

— bendrovės „Caremar“ privatizavimo procesas.

(4) 2011 m. lapkričio 15 d., 2011 m. lapkričio 30 d. ir 2012 m. kovo 16 d. Italija pateikė pastabų dėl priemonių, kurioms taikomas 2011 m. sprendimas. 2012 m. liepos 19 d. raštu Italijos valdžios institucijos pateikė papildomos informacijos apie bendrovės „Caremar“ privatizavimą. Ši informacija, įskaitant išsamų galimiems konkurso dalyviams nustatytų sąlygų apibūdinimą, nebuvo pateikta Komisijai priimant 2011 m. sprendimą pradėti procedūrą. 2012 m. spalio 4 d. Italijos valdžios institucijos, gavusios 2012 m. liepos 18 d. Komisijos išsiųstą prašymą pateikti informaciją, pateikė papildomos informacijos.

(5) 2012 m. kovo 19 ir 21 d. bendrovė „Caremar“ pateikė pastabas dėl 2011 m. sprendimo pradėti procedūrą, kurios 2012 m. kovo 26 d. buvo persiųstos Italijai. 2012 m. balandžio 26 d. Italija patvirtino pritarianti bendrovės „Caremar“ pastaboms.

(6) Komisija taip pat gavo kelių bendrovių pastabų ir skundų dėl kompensacijos, suteiktos bendrovei „Caremar“ už Neapolio įlankoje teikiamas paslaugas. Šiuos skundus Komisija laikė suinteresuotųjų šalių pastabomis vykdant oficialią tyrimo procedūrą, nes jie buvo susiję su tuo pačiu dalyku, kuris buvo nagrinėjamas 2011 m. sprendime pradėti procedūrą.

(7) 2012 m. vasario 28 d. bendrovė „Alilauro S.p.A.“ (toliau – bendrovė „Alilauro“) pateikė skundą dėl neteisėtos valstybės pagalbos bendrovei „Caremar“, nes buvo pratęstas pradinis susitarimas. 2012 m. kovo 7 d. bendrovė „Alilauro“ pateikė savo pastabas dėl 2011 m. sprendimo pradėti procedūrą.

([6]) 2014 m. sausio 22 d. Komisijos sprendimu (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) Komisija užbaigė oficialią tyrimo procedūrą dėl kai kurių priemonių, kurias Sardinijos regiono administracija priėmė dėl bendrovės „Saremar“. 2021 m. rugsėjo 30 d. Komisijos sprendimu (ES) 2022/756 dėl priemonių SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN), kurias Italija ir Sardinijos regiono administracija taikė bendrovei „Saremar“, (OL L 138, 2022 5 17, p. 19) Komisija užbaigė oficialią tyrimo procedūrą dėl likusių priemonių, taikytų bendrovei „Saremar“. 2020 m. kovo 2 d. Komisijos sprendimu (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) Komisija užbaigė oficialią tyrimo procedūrą dėl priemonių, 2009–2020 m. laikotarpiu taikytų bendrovei „Tirrenia“ ir ją įsigijusiai bendrovei „Compagnia Italiana di Navigazione“. 2021 m. birželio 17 d. Komisijos sprendimu (ES) 2022/348 dėl priemonių SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN), kurias Italija ir Toskanos regionas taikė bendrovei „Toremar“ ir ją įsigijusiai bendrovei „Moby“, (OL L 64, 2022 3 2, p. 6) Komisija užbaigė oficialią tyrimo procedūrą dėl priemonių, 2009–2023 m. laikotarpiu taikytų bendrovei „Toremar“ ir ją įsigijusiai bendrovei „Moby S.p.A.“. 2021 m. birželio 17 d. Komisijos sprendimu (ES) 2022/448 dėl priemonių SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN), kurias Italija taikė bendrovei „Siremar“ ir ją įsigijusiai bendrovei „Società Navigazione Siciliana“, (OL L 97, 2022 3 24, p. 1) Komisija užbaigė oficialią tyrimo procedūrą dėl priemonių, 2009–2028 m. laikotarpiu taikytų bendrovei „Siremar“ ir ją įsigijusiai bendrovei „Società Navigazione Siciliana“. 2021 m. rugsėjo 30 d. Komisijos sprendimu (ES) 2022/1328 dėl priemonių SA.32014, SA.32015, SA.32016 (11/C) (ex 11/NN), kurias Italija ir Lacijaus regionas taikė bendrovei „Laziomar“, (OL L 200, 2022 7 29, p. 154) Komisija užbaigė oficialią tyrimo procedūrą dėl priemonių, 2011–2024 m. laikotarpiu taikytų bendrovei „Laziomar“ ir ją įsigijusiai bendrovei „Compagnia Laziale di Navigazione S.r.l.“.

(8) 2012 m. vasario 29 d. Komisija gavo pastabų iš bendrovių „Medmar Navi S.p.A.“ (toliau – bendrovė „Medmar“) ir „Navigazione Libera del Golfo S.r.l.“ (toliau – bendrovė NLG), 2012 m. kovo 1 d. – iš bendrovės „SNAV S.p.A.“ (toliau – bendrovė SNAV) ir asociacijos „Associazione Cabotaggio Armatori Partenopei“ (toliau – asociacija ACAP), 2012 m. kovo 5 d. – iš bendrovės „Grandi Navi Veloci“ (toliau – bendrovė GNV). 2012 m. kovo 16 d. Komisija persiuntė Italijai bendrovių NLG, SNAV, ACAP ir GNV pateiktas pastabas, į kurias Italija nesureagavo, nors 2012 m. spalio 1 d. Italijos valdžios institucijoms buvo išsiųstas priminimas. 2012 m. kovo 19 d. Komisija bendrovės „Medmar“ pastabas perdavė Italijai, kuri į jas atsakė 2012 m. balandžio 24 d.

(9) 2012 m. lapkričio 7 d. 2012 m. sprendimu išplėsti procedūrą Komisija į tyrimo procedūrą įtraukė kompensaciją už viešąsias paslaugas, sumokėtą visoms buvusios „Tirrenia“ grupės įmonėms iki privatizavimo proceso pabaigos. Bendrovės „Caremar“ atžvilgiu papildomai įtrauktos šios priemonės:

— kompensacija bendrovei „Caremar“, nuo 2012 m. sausio 1 d. suteikta tokiomis pačiomis sąlygomis, kaip ir 2011 m.;

— kompensacija, mokėtina už viešųjų paslaugų teikimą pagal naują viešojo paslaugų pirkimo sutartį, ir

— sąlygos, kurias Italijos valdžios institucijos nustatė galimiems bendrovės „Caremar“ pardavimo procedūros dalyviams.

— Italija savo pastabas dėl 2012 m. sprendimo išplėsti procedūrą pateikė 2012 m. gruodžio 7 d. ir 2012 m. gruodžio 13 d. raštais.

(10) 2012 m. gruodžio 3 d. Komisija taip pat gavo pastabų iš bendrovės GNV, 2013 m. vasario 29 d. ir 2013 m. kovo 5 d. – iš bendrovės „Medmar“, 2013 m. kovo 5 d. – iš bendrovės NLG, o 2013 m. kovo 13 d. – iš bendrovės „Alilauro“.

(11) 2013 m. vasario 26 d., 2013 m. kovo 12 d. ir 2013 m. balandžio 12 d. Italijos valdžios institucijos pateikė papildomos informacijos apie kompensaciją ir bendrovės „Caremar“ privatizavimą.

(12) 2014 m. birželio 20 d. Italijos valdžios institucijos perdavė Komisijai 2014 m. gegužės 28 d. Kampanijos regioninio administracinio teismo sprendimo, kuriuo panaikintas bendrovės „Caremar“ privatizavimo konkursas, kopiją. Italijos valdžios institucijos informavo Komisiją, kad apeliacinį skundą dėl šio Kampanijos regioninio administracinio teismo sprendimo nagrinėja Italijos Valstybės Taryba. 2015 m. vasario 10 d. Italijos Valstybės Taryba panaikino 2014 m. gegužės 28 d. Kampanijos regioninio administracinio teismo sprendimą ir patvirtino galutinį bendrovės „Caremar“ verslo pardavimą bendrovei „SNAV/Rifim S.r.l.“ (toliau – bendrovė „SNAV/Rifim“).

(13) 2015 m. liepos 15 d. bendrovė „Marworld Ship Management and Service S.p.A.“ (toliau – bendrovė „Marworld“) pateikė Komisijai skundą dėl bendrovės „Caremar“ privatizavimo procedūros ([7]). Kadangi skundas buvo susijęs su dalyku, kuriam taikomas 2011 m. sprendimas pradėti procedūrą ir 2012 m. sprendimas išplėsti procedūrą, Komisija jį laikė suinteresuotųjų šalių pastabomis, pateiktomis vykdant oficialią tyrimo procedūrą.

([7]) Komisija skundą užregistravo byloje SA.42685.

(14) 2014–2019 m. Komisija daugiausia dėmesio skyrė oficialiai tyrimo procedūrai, susijusiai su kitomis „Tirrenia“ grupės įmonėmis, pirmenybę teikdama bendrovėms „Saremar“ ([8]) ir „Tirrenia“ ([9]), kaip to prašė Italijos valdžios institucijos. Atlikus tyrimą 2014–2022 m. buvo priimti galutiniai sprendimai dėl bendrovių „Saremar“, „Tirrenia“, „Siremar“, „Toremar“ ir „Laziomar“ (žr. 2 konstatuojamąją dalį). Kartu 2020 m. kovo 2 d. Komisija baigė tyrimą dėl „Tirrenia“ grupės įmonių, išskyrus bendrovę „Tirrenia“ ir įskaitant bendrovę „Caremar“, veiklos 1992–2008 m. laikotarpiu ([10]).

(15) 2018 m. sausio 25 d., 2019 m. kovo 14 d., 2021 m. rugpjūčio 10 d. ir 2022 m. gruodžio 8 d. Komisija paprašė Italijos valdžios institucijų pateikti papildomos informacijos apie bendrovę „Caremar“. Italijos valdžios institucijos šią informaciją pateikė 2018 m. gegužės 9 d., 2019 m. gegužės 31 d., 2019 m. birželio 14 d., 2021 m. spalio 1 d., 2022 m. gruodžio 27 d. ir 2023 m. vasario 3 d. Be to, nuo 2022 m. spalio mėn. iki 2023 m. gegužės mėn. su Italijos valdžios institucijomis kelis kartus buvo neoficialiai bendrauta e. paštu.

(16) 2024 m. gegužės 29 d. Italija išimties tvarka sutiko nesinaudoti savo teisėmis pagal SESV 342 straipsnį, taikomą kartu su Reglamento 1/1958 ([11]) 3 straipsniu, ir su tuo, kad šis sprendimas būtų priimtas ir paskelbtas anglų kalba.

(17) Šiuo sprendimu užbaigiama oficiali tyrimo procedūra, pradėta 2011 m. sprendimu pradėti procedūrą ir išplėsta 2012 m. sprendimu išplėsti procedūrą įtraukiant priemones, taikytas bendrovei „Caremar“ ir jos įgijėjui, t. y. laikinajai įmonių asociacijai „SNAV/Rifim“.

2. **PAGRINDINIAI FAKTAI**

(18) Bendrovė „Caremar“ teikia jūrų transporto paslaugas daugiausia tarp Italijos žemyninės dalies (Neapolio, Sorento ir Pocuolio) ir Neapolio įlankos salų (Kaprio, Iskijos, Pročidos), o iki 2011 m. birželio 1 d. teikė ir tarp Italijos žemyninės dalies (Formijos ir Ancijaus) ir Ponto salyno Poncos bei Ventotenės salų.

(19) Šias paslaugas bendrovė „Caremar“ teikė pagal viešojo paslaugų pirkimo sutartis su viešųjų paslaugų įsipareigojimais (toliau – VPĮ). Šis sprendimas taikomas bendrovės „Caremar“ jūrų transporto paslaugoms, teikiamoms pagal: i) viešojo paslaugų pirkimo sutartį, kuri turėjo nustoti galioti 2008 m. pabaigoje (toliau – pradinis susitarimas), ir buvo pratęsta laikotarpiui nuo 2009 m. sausio 1 d. iki 2012 m. liepos 31 d., ir ii) naują viešojo paslaugų pirkimo sutartį, apimančią laikotarpį nuo 2015 m. liepos 16 d. iki 2024 m. liepos 15 d.

([8]) 2013 m. gegužės 14 d. raštu Sardinijos regionas paprašė Komisijos nuo oficialios tyrimo procedūros, pradėtos 2011 m. sprendimu pradėti procedūrą ir išplėstos 2012 m. sprendimu išplėsti procedūrą, atskirti priemones, susijusias su bendrove „Saremar“, ir teikti šioms priemonėms pirmenybę, visų pirma atsižvelgiant į artėjantį bendrovės privatizavimą.

([9]) 2017 m. rugpjūčio 2 d. pranešimu Italijos valdžios institucijos paprašė Komisijos pirmenybę teikti tyrimo dėl bendrovės „Tirrenia“ ir ją įsigijusios bendrovės CIN užbaigimui, atsižvelgiant į tam tikras su bendrove CIN sudarytos pirkimo–pardavimo sutarties sąlygas. Be to, iš visų naujų viešojo paslaugų pirkimo sutarčių, sudarytų su buvusios „Tirrenia“ grupės įmonių pirkėjais, sutartis su bendrove CIN turėjo baigti galioti pirmoji.

([10]) 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).

([11]) Reglamentas Nr. 1, nustatantis kalbas, kurios turi būti vartojamos Europos ekonominėje bendrijoje, (OL 17, 1958 10 6, p. 385).

(20) Nuo 2012 m. rugpjūčio 1 d. iki 2015 m. liepos 15 d. „Caremar“ teikė jūrų transporto paslaugas pagal 2012 m. gruodžio 19 d. Kampanijos regiono ir bendrovės „Caremar“ pasirašytą viešojo paslaugų pirkimo sutartį (toliau – tarpinė sutartis) ([12]). Toje sutartyje buvo numatyta, kad bendrovė „Caremar“ toliau teiks paslaugas, kurias ji teikė pratęsus pradinį susitarimą, Neapolio įlankoje nuo 2012 m. rugpjūčio 1 d. (t. y. nuo tos dienos, kai nustojo galioti Įstatyme Nr. 163/2010 nustatytas pradinio susitarimo pratęsimas). Iš pradžių tarpinė sutartis turėjo galioti iki 2012 m. gruodžio 31 d., tačiau iš pradžių ji buvo pratęsta iki 2013 m. gruodžio 31 d., o vėliau įvairiais Kampanijos regiono administracijos sprendimais ([13]) iki 2015 m. liepos 15 d., t. y. bendrovės „Caremar“ privatizavimo proceso pabaigos ir naujos viešojo paslaugų pirkimo sutarties su bendrovės „Caremar“ įgijėju įsigaliojimo dienos. Kadangi oficialus tyrimas pagal 2011 m. sprendimą pradėti procedūrą ir 2012 m. sprendimą išplėsti procedūrą ([14]) neapima tarpinės sutarties, Komisija šiame sprendime jos nevertina.

(21) Bendrovė „Caremar“ teikia tik Italijos valdžios institucijų pavestas jūrų transporto viešąsias paslaugas, t. y. paslaugas, kurios iš pradžių įtrauktos į pratęstą pradinį susitarimą, paskui į tarpinę sutartį, o dar vėliau – į naująją viešojo paslaugų pirkimo sutartį.

(22) „Tirrenia“ grupė priklausė Italijai, o ši ją valdė per bendrovę „Fintecna“ ([15]); iš pradžių grupę sudarė šešios bendrovės – „Tirrenia“, „Adriatica S.p.A.“ (toliau – bendrovė „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. Bendrovė „Fintecna“ valdė 100 % bendrovės „Tirrenia“ akcinio kapitalo, o šiai savo ruožtu visiškai priklausė regioninės bendrovės „Adriatica“, „Caremar“, „Siremar“, „Saremar“ ir „Toremar“. Bendrovė „Adriatica“, anksčiau teikusi paslaugas keliais maršrutais, jungiančiais Italiją su Albanija, Kroatija, Graikija ir Juodkalnija, 2004 m. buvo prijungta prie bendrovės „Tirrenia“.

(23) Šiomis viešojo paslaugų pirkimo sutartimis buvo siekiama užtikrinti jūrų transporto paslaugų reguliarumą ir patikimumą atitinkamuose maršrutuose. Tuo tikslu Italija skyrė „Tirrenia“ grupės įmonėms viešąją kompensaciją už paslaugas, suteiktas pagal šias viešojo paslaugų pirkimo sutartis.

(24) Pradinio susitarimo 1 straipsnyje buvo numatyta, kad aptarnautini uostai, naudotinų laivų tipai ir bendrovei „Caremar“ pavestų paslaugų reikalingas dažnumas turi būti nurodyti penkerių metų planuose. Paskutinis oficialiai patvirtintas bendrovės „Caremar“ penkerių metų planas apima 2000–2004 m. laikotarpį, o 2005–2008 m. planas buvo parengtas, tačiau kompetentingos ministerijos jo oficialiai nepatvirtino. Italijos valdžios institucijos paaiškino, kad ilgesnio laikotarpio planavimas nebebuvo įmanomas dėl to, kad biudžete nebuvo numatytos reikiamos lėšos ir vietoje to administracija priimdavo *ad hoc* sprendimus.

([12]) 2012 m. rugsėjo 21 d. sprendimu Nr. 502 Kampanijos regionas leido sudaryti tarpinę sutartį su bendrove „Caremar“ ir ją patvirtino 2012 m. gruodžio 19 d. regiono administracijos potvarkiu Nr. 314.

([13]) Tarpinė sutartis buvo kelis kartus pratęsta iki bendrovės „Caremar“ privatizavimo proceso pabaigos (t. y. 2013 m. birželio 18 d. regiono administracijos sprendimu Nr. 191 iki 2013 m. gruodžio 31 d.; 2013 m. gruodžio 27 d. regiono administracijos sprendimu Nr. 632 iki 2014 m. vasario 28 d.; 2014 m. vasario 28 d. regiono administracijos sprendimu Nr. 60 iki 2014 m. balandžio 30 d.; 2014 m. balandžio 29 d. regiono administracijos sprendimu Nr. 123 iki 2014 m. birželio 30 d.; 2014 m. birželio 27 d. regiono administracijos sprendimu Nr. 243 iki 2014 m. gruodžio 31 d.; 2014 m. gruodžio 23 d. regiono administracijos sprendimu Nr. 697 iki 2015 m. kovo 31 d. ir 2015 m. kovo 28 d. regiono administracijos sprendimu Nr. 161 ne vėliau kaip iki 2015 m. liepos 31 d.). 2012 m. gruodžio 24 d. Įstatymu Nr. 228 Italija leido Kampanijos regionui išmokėti lėšas, reikalingas teritoriniam jūrų paslaugų tęstinumui užtikrinti regiono teritorijoje iki bendrovės „Caremar“ privatizavimo proceso pabaigos.

([14]) Žr. 2012 m. sprendimo išplėsti procedūrą 54 ir 55 konstatuojamąsias dalis.

([15]) 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.

(25) Pradinį Italijos ir bendrovės „Caremar“ susitarimą Komisija jau įvertino Sprendime (ES) 2020/1411 ([16]), kuriuo užbaigė 1992–2008 m. laikotarpio valstybės pagalbos tyrimą dėl „Tirrenia“ grupės įmonių, išskyrus bendrovę „Tirrenia“ ([17]). Tame sprendime Komisija nustatė, kad bendrovei „Caremar“ suteikta pagalba jūrų kabotažo transporto paslaugoms teikti yra esama pagalba.

(26) Teikiamos jūrų kabotažo transporto paslaugos iš esmės skirtos vietos bendruomenių judumo poreikiams tenkinti ir buvo panašios į priemiesčių transporto tinklą pagal dažnumą ir tvarkaraštį, ypač Neapolio įlankoje.

3. PRIEMONĖS, DĖL KURIŲ VYKDOMA OFICIALI TYRIMO PROCEDŪRA

(27) 2011 m. sprendime pradėti procedūrą ir 2012 m. sprendime išplėsti procedūrą, įtraukiant bendrovę „Caremar“, atliktas oficialus tyrimas susijęs su šiomis priemonėmis:

a) kompensacija, skirta bendrovei „Caremar“ už jūrų transporto paslaugų teikimą pagal pratęstą pradinį susitarimą (t. y. nuo 2009 m. sausio 1 d. iki 2012 m. liepos 31 d.);

b) Įstatyme Nr. 166/2009 nustatytą švartavimosi pirmenybe;

c) Įstatyme Nr. 163/2010 nustatytomis priemonėmis;

d) bendrovės „Caremar“ privatizavimu, įskaitant sąlygas, kurias Italijos valdžios institucijos nustatė galimiems bendrovės „Caremar“ pardavimo procedūros dalyviams;

e) kompensacija, suteikta už jūrų transporto paslaugų teikimą pagal naują viešojo paslaugų pirkimo sutartį.

3.1. Bendrovės „Caremar“ jūrų transporto paslaugų organizavimas nuo 2009 m. sausio 1 d. iki 2012 m. liepos 31 d.

3.1.1. *VPĮ*

(28) 2008 m. gruodžio 30 d. Dekreto įstatymo Nr. 207 (toliau – Dekretas įstatymas Nr. 207/2008), kurį pakeitė 2009 m. vasario 27 d. Įstatymas Nr. 14 (toliau – Įstatymas Nr. 14/2009), 26 straipsnyje buvo nustatytas pradinio susitarimo (ir su kitomis „Tirrenia“ grupės bendrovėmis sudarytų viešojo paslaugų pirkimo sutarčių), turėjusio galioti iki 2008 m. gruodžio 31 d., pratęsimas vieniems metams iki 2009 m. gruodžio 31 d.

([16]) 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).

([17]) 1999 m. rugpjūčio 6 d. Komisija pradėjo SESV 108 straipsnio 2 dalyje nustatytą procedūrą dėl šešioms „Tirrenia“ grupės bendrovėms, įskaitant bendrovę „Caremar“, sumokėtos kompensacijos. Tyrimo etape Italijos valdžios institucijos paprašė padalyti „Tirrenia“ grupės bylą taip, kad pirmenybė būtų teikiama galutinio sprendimo dėl bendrovės „Tirrenia“ priėmimui. Šis prašymas buvo motyvuojamas Italijos valdžios institucijų planu pradėti grupės privatizavimą nuo bendrovės „Tirrenia“ ir ketinimu paspartinti procesą šios bendrovės atžvilgiu. Komisija nusprendė galinti patenkinti Italijos prašymą ir 2001 m. birželio 21 d. Komisijos sprendimu 2001/851/EB dėl valstybės pagalbos, kurią Italija skyrė „Tirrenia di Navigazione“ laivybos kompanijai, (OL L 318, 2001 12 4, p. 9) užbaigė procedūrą, pradėtą dėl bendrovei „Tirrenia“ skirtos pagalbos. Pagalba buvo pripažinta suderinama su sąlyga, kad Italijos valdžios institucijos įvykdys tam tikrus įsipareigojimus. 2004 m. kovo 16 d. Komisijos sprendimu 2005/163/EB dėl valstybės pagalbos, kurią Italija išmokėjo laivybos kompanijoms „Adriatica“, „Caremar“, „Siremar“, „Saremar“ ir „Toremar“, (OL L 53, 2005 2 26, p. 29) Komisija pripažino, kad kompensacija, kurią Italija skyrė bendrovei „Caremar“ ir kitoms „Tirrenia“ grupės bendrovėms (išskyrus bendrovę „Tirrenia“, dėl kurios priimtas Komisijos sprendimas 2001/851/EB), yra iš dalies suderinama su vidaus rinka, iš dalies suderinama, jeigu Italijos valdžios institucijos įvykdys tam tikrus įsipareigojimus, ir iš dalies nesuderinama su vidaus rinka. Sprendimas 2005/163/EB buvo panaikintas Bendrojo Teismo 2009 m. kovo 4 d. sprendimu (sujungtos bylos) *Tirrenia di Navigazione SpA* (T-265/04), *Caremar SpA ir kt.* (T-292/04) ir *Navigazione Libera del Golfo SpA* (T-504/04) / *Europos Bendrijų Komisija*, EU:T:2009:48. Vykdydama tą sprendimą, Komisija atnaujino oficialią tyrimo procedūrą, kuri galiausiai buvo užbaigta Komisijos sprendimu (ES) 2020/1411.

(29) Dekreto įstatymo Nr. 135/2009, kurį pakeitė Įstatymas Nr. 166/2009, 19b straipsnyje buvo nustatyta, kad, atsižvelgiant į „Tirrenia“ grupės įmonių privatizavimą, bendrovės „Caremar“ akcijos, kurias valdė patronuojančioji bendrovė „Tirrenia“, bus neatlygintinai perduotos Kampanijos regionui. Vėliau Kampanijos regionas perduos Lacijaus regionui „Caremar“ įmonę: ji bus vadinama „Laziomar“ ir savarankiškai eksploatuos transporto jungtis su Ponto salomis ([18]).

(30) Dekreto įstatymo Nr. 135/2009, kurį pakeitė Įstatymas Nr. 166/2009, 19b straipsnyje 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 viešojo paslaugų pirkimo sutarčių projektuose, kuriuos iki 2009 m. gruodžio 31 d. Sardinijos ir Toskanos regionų valdžios institucijos atitinkamai suderins su bendrovėmis „Saremar“ ir „Toremar“, o iki 2010 m. vasario 28 d. Kampanijos regionas su bendrove „Caremar“. Bus skelbiami konkursai dėl naujų viešojo paslaugų pirkimo sutarčių projektų su pačiomis bendrovėmis ir tos sutartys su pirkėjais bus pasirašomos užbaigus kiekvienos iš šių bendrovių privatizavimą ([19]).

(31) Tuo tikslu Dekreto įstatymo Nr. 135/2009, kurį pakeitė Įstatymas Nr. 166/2009, 19b straipsniu pradinio susitarimo su bendrove „Caremar“ galiojimas buvo dar pratęstas nuo 2010 m. sausio 1 d. iki 2010 m. rugsėjo 30 d.

(32) Dekreto įstatymo Nr. 135/2009, kurį pakeitė Įstatymas Nr. 166/2009, 19b straipsnyje taip pat buvo nustatytos fiksuotos metinės kompensacijos už teikiamas paslaugas viršutinės ribos, taikomos nuo 2010 m. sausio 1 d. (pratęsus pradinį susitarimą, taip pat pagal naujas viešojo paslaugų pirkimo sutartis). Bendrovei „Caremar“ nustatyta viršutinė riba sudarė 29 869 832 EUR ([20]).

(33) Dekreto įstatymo Nr. 125/2010, kurį pakeitė Įstatymas Nr. 163/2010, 1 straipsnio 5a dalyje buvo nustatytas tolesnis pradinio susitarimo 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. Todėl pratęstas pradinis susitarimas bendrovei „Caremar“ buvo taikomas iki 2012 m. liepos 31 d.

(34) Pagal pratęstą pradinį susitarimą bendrovė „Caremar“ eksploatavo šiuos VPĮ maršrutus:

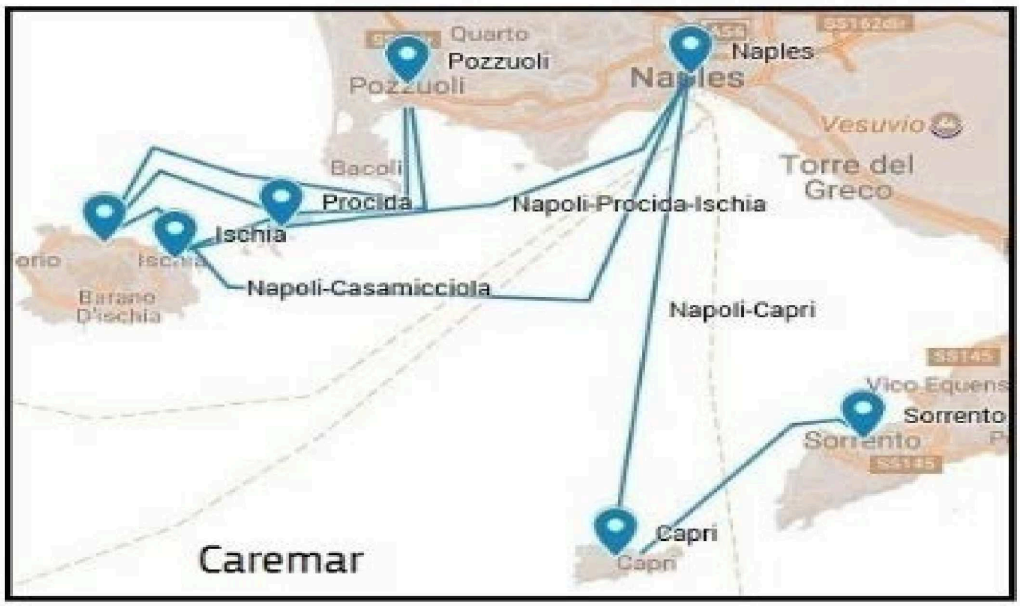
a) laikotarpiu nuo 2009 m. sausio 1 d. iki 2012 m. liepos 31 d. – aštuonis maršrutus Neapolio įlankoje (Kapris–Sorentas, Kapris–Neapolis, Iskija–Pročida–Neapolis, Iskija–Neapolis, Iskija–Pročida, Iskija–Pročida–Pocuolis, Pročida–Neapolis, Pročida–Pocuolis); tuo laikotarpiu tik labai nežymiai keitėsi bendrovei „Caremar“ nustatytų VPĮ dažnumas ir tvarkaraščiai (kaip apibendrinta 39 konstatuojamojoje dalyje), ir

b) laikotarpiu nuo 2009 m. sausio 1 d. iki 2011 m. gegužės 31 d. ([21]) – tris maršrutus Ponto salyne (Ponca–Formija, Ponca–Ancijus, Formija–Ventotenė); tuo laikotarpiu šiuose maršrutuose bendrovei „Caremar“ nustatyti VPĮ nesikeitė.

([18]) Šis perdavimas oficialiai įformintas 2011 m. birželio 1 d.
([19]) Įstatymo Nr. 166/2009 19b straipsnio 10 dalis.
([20]) Iš jų 19 839 226 EUR iš Kampanijos ir 10 030 606 EUR iš Lacijaus.
([21]) Nuo 2011 m. birželio 1 d. šiuos maršrutus pradėjo eksploatuoti naujai įsteigta bendrovė „Laziomar“. 2021 m. rugsėjo 30 d. sprendime dėl priemonių SA.32014, SA.32015, SA.32016 (11/C) (ex 11/NN), kurias Italija ir Lacijaus regionas taikė bendrovei „Laziomar“, (OL L 200, 2022 7 29, p. 154) Komisija įvertino bendrovei „Laziomar“ suteiktą kompensaciją už šių maršrutų eksploatavimą nuo 2011 m. birželio 1 d. iki 2024 m. sausio 14 d., žr. 6 išnašą.

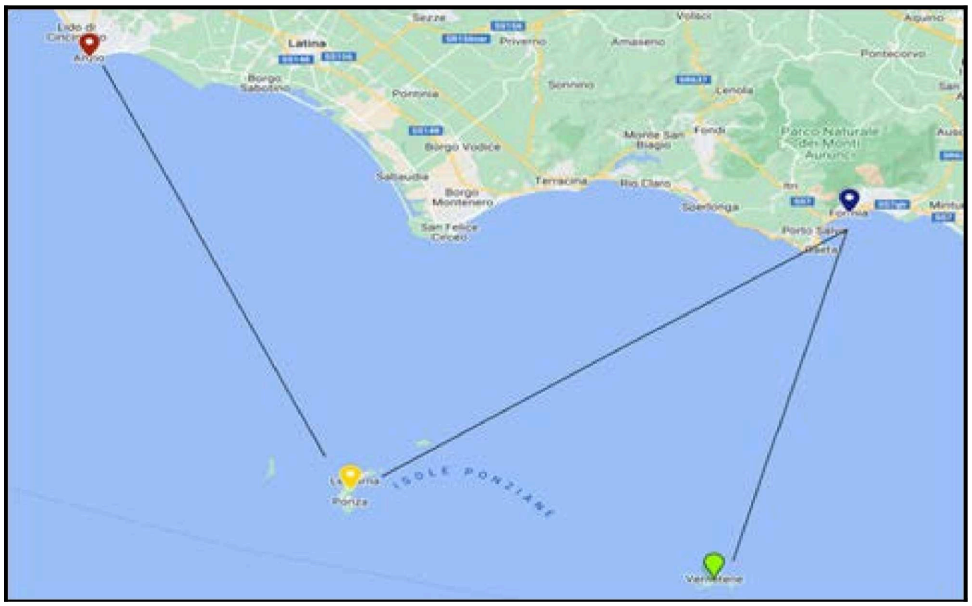
1 pav.

2009–2012 m. bendrovės „Caremar“ Neapolio įlankoje eksploatuoti maršrutai



2 pav.

2009–2011 m. bendrovės „Caremar“ Ponto salyne eksploatuoti maršrutai



(35) Įsipareigojimai, susiję su 34 konstatuojamojoje dalyje nurodytais maršrutais, buvo tokie patys, kaip ir tie, kurie bendrovei „Caremar“ buvo nustatyti pagal pradinį susitarimą, ir beveik nepasikeitė, išskyrus kai kuriuos dažnumo ir tvarkaraščių pakeitimus, kuriuos Kampanijos regionas per daugelį metų nustatė Kampanijos regiono patvirtintose ir paskelbtose švartavimosi sistemose („quadri accosti“), siekdamas pritaikyti pasiūlą prie naudotojų paklausos, kaip paaiškinta toliau.

(36) 2009 m. sausio 1 d., t. y. pirmą kartą pratęsiant pradinį susitarimą ([22]), bendrovei „Caremar“ nustatyti VPĮ, susiję su laivų tipu, dažnumu ir tvarkaraščiais, buvo tokie patys, kokie buvo nustatyti pagal pradinį susitarimą ([23]). Konkrečiai:

a) maršrutu **Kapris–Sorentas** bendrovė „Caremar“ visus metus aštuonis kartus per dieną turėjo teikti mišrias (t. y. vežti keleivius, transporto priemones ir pašto siuntas) greitųjų keltų (toliau – TMV ([24])) paslaugas ([25]);

b) maršrutu **Kapris–Neapolis** bendrovė „Caremar“ visus metus šešis kartus per dieną iš Neapolio („Calata Massa“) ([26]) ir į jį turėjo teikti mišrias TMV (50 minučių kelionė) / keltų (1 val. 20 min. kelionė) paslaugas ([27]). Be to, vasarą bendrovė „Caremar“ turėjo teikti aštuonias papildomas mišrias paslaugas: septynias TMV / keltų visą vasaros sezoną ([28]) ir dar vieną papildomą TMV tik nuo birželio 1 d. iki rugsėjo 30 d. ([29]);

c) maršrutu **Iskija–Neapolis** bendrovė „Caremar“ visus metus tris kartus per dieną turėjo teikti mišrias keltų paslaugas į Neapolį („Calata Massa“) ([30]) ir keturis kartus per dieną keleivių vežimo greitaisiais laivais su povandeniniais sparnais paslaugas į Neapolį („Beverello“) ir iš jo ([31]).

d) maršrutu **Iskija–Pročida–Neapolis** bendrovė „Caremar“ visus metus keturiolika kartų per dieną turėjo teikti mišrias keltų paslaugas į Neapolį („Calata Massa“) ir iš jo ([32]) ir aštuonis kartus per dieną keleivių vežimo greitaisiais laivais su povandeniniais sparnais paslaugas iš Neapolio („Beverello“) ir į jį ([33]);

e) maršrutu **Iskija–Pročida–Pocuolis** bendrovė „Caremar“ visus metus šešis kartus per dieną turėjo teikti mišrias keltų paslaugas ([34]);

f) maršrutu **Iskija–Pročida** bendrovė „Caremar“ neturėjo teikti jokių papildomų paslaugų be tų, kurios jau buvo teikiamos maršrutu Iskija–Pročida–Pocuolis;

g) maršrutu **Pročida–Pocuolis**, be reisų, vykdomų maršrutu Iskija–Pročida–Pocuolis, bendrovė „Caremar“ visus metus du kartus per dieną turėjo teikti keleivių vežimo greitaisiais laivais su povandeniniais sparnais paslaugas ([35]);

([22]) Nustatyta Dekretu įstatymu Nr. 207/2008, kurį pakeitė Įstatymas Nr. 14/2009, žr. 28 konstatuojamąją dalį.

([23]) 2007 m. balandžio 1 d. regiono administracijos sprendimas Nr. 548.

([24]) TMV yra „Traghetto Motonave Veloce“ akronimas.

([25]) T. y. iš Kaprio į Sorentą (25 minučių kelionė) **7:00**, **8:40**, **13:40** ir **18:15** ir iš Sorento į Kaprį (20 minučių kelionė) **7:45**, **9:25**, **14:30** ir **19:00**.

([26]) Neapolio uoste yra keletas prieplaukų, iš kurių svarbiausios yra prieplauka „Calata Massa“ (skirta TMV ir keltams) ir prieplauka „Beverello“ (skirta greitiesiems laivams su povandeniniais sparnais).

([27]) T. y. iš Neapolio į Kaprį **5:40** (TMV), **17:00** (TMV) ir **18:40** (keltu) ir iš Kaprio į Neapolį **14:50** (keltu), **15:40** (TMV) ir **19:50** (TMV).

([28]) T. y. iš Neapolio į Kaprį **7:35** (keltu), **12:15** (TMV), **12:55** (keltu) ir iš Kaprio į Neapolį **5:45** (keltu), **9:30** (keltu), **10:25** (TMV), **20:05** (TMV); pastarasis reisas perkeltas į 22:20 laikotarpiu nuo birželio 1 d. iki rugsėjo 30 d.).

([29]) T. y. iš Neapolio į Kaprį **21:10**.

([30]) T. y. iš Iskijos uosto į Neapolį (1 val. 25 min. kelionė) **9:00**, **13:50** ir **20:10**.

([31]) T. y. iš Iskijos uosto į Neapolį (45 minučių kelionė) **6:50** ir **8:50**; iš Neapolio į Iskijos uostą (45 minučių kelionė) **7:50** ir **18:15**.

([32]) T. y. iš Neapolio į Pročidą ir vėliau į Iskiją (iš viso 1 val. 40 min.) **6:25** (išvykimas iš Pročidos 7:30), **8:55** (išvykimas iš Pročidos 10:00), **10:40** (išvykimas iš Pročidos 11:55), **14:30** iš Neapolio į Pročidą (išvykimas iš Pročidos 15:35), **15:40** (išvykimas iš Pročidos 16:45), **17:30** (iš Pročidos 18:35), **19:20** (išvykimas iš Pročidos 20:25) ir **21:55** (išvykimas iš Pročidos 23:00). Iš Iskijos į Pročidą ir vėliau į Neapolį (išvykimas iš viso 1 val. 35 min.) **6:45** (išvykimas iš Pročidos 7:15), **12:30** (išvykimas iš Pročidos 12:55), **15:20** (išvykimas iš Pročidos 16:50), **17:15** (išvykimas iš Pročidos 17:45), **19:30** (iš Pročidos 20:00).

([33]) T. y. iš Neapolio į Pročidą ir vėliau į Iskiją (iš viso 1 val. 10 min. kelionė) **9:55** (išvykimas iš Pročidos 10:35), **13:10** (išvykimas iš Pročidos 13:50), **15:10** (išvykimas iš Pročidos 15:50) ir **20:20** (išvykimas iš Pročidos 20:55).
Iš Iskijos į Pročidą ir vėliau į Neapolį (iš viso 1 val. 10 min. kelionė) **12:00** (išvykimas iš Pročidos 12:10), **14:15** (išvykimas iš Pročidos 15:05), **16:15** (išvykimas iš Pročidos 16:25), **19:10** (išvykimas iš Pročidos 19:20).

([34]) T. y. iš Iskijos į Pročidą ir vėliau į Pocuolį (iš viso 1 val. kelionė) **8:30** (išvykimas iš Pročidos 8:50), **11:20** (išvykimas iš Pročidos 11:40) ir **17:35** (išvykimas iš Pročidos 18:00).
Iš Pocuolio į Pročidą ir vėliau į Iskiją (iš viso 1 val. kelionė) **9:55** (išvykimas iš Pročidos 10:30), **13:50** (išvykimas iš Pročidos 14:20), **18:55** (išvykimas iš Pročidos 19:30).

([35]) T. y. iš Pročidos į Pocuolį (15 minučių kelionė) **8:25** ir iš Pocuolio į Pročidą (15 minučių kelionė) **8:50**.

h) maršrutu **Pročida–Neapolis**, be reisų, vykdomų maršrutu Iskija–Pročida–Neapolis, bendrovė „Caremar“ visus metus keturis kartus per dieną turėjo teikti keleivių vežimo greitaisiais laivais su povandeniniais sparnais paslaugas ([36]);

i) maršrutu **Ponca–Formija** bendrovė „Caremar“ visus metus du kartus per dieną turėjo teikti mišrias keltų paslaugas (2 val. 30 min. kelionė) ir vieną kartą per dieną keleivių vežimo greitaisiais laivais su povandeniniais sparnais paslaugas;

j) maršrutu **Ponca–Ancijus** bendrovė „Caremar“ sezono metu du kartus per dieną turėjo teikti keleivių vežimo greitaisiais laivais paslaugas nuo pirmadienio iki šeštadienio, o sekmadieniais ir švenčių dienomis – keturis kartus per dieną mišrias paslaugas;

k) maršrutu **Formija–Ventotenė** bendrovė „Caremar“ visus metus du kartus per dieną turėjo teikti mišrias keltų paslaugas (2 val. kelionė) ir du kartus ([37]) per dieną keleivių vežimo greitaisiais laivais su povandeniniais sparnais paslaugas (60 minučių kelionė).

(37) Minėti VPĮ nepasikeitė 2010 m. sausio 1 d. ir 2010 m. spalio 1 d., t. y. antrą ir trečią kartą pratęsus pradinį susitarimą ([38]).

(38) Po 2010 m. lapkričio–gruodžio mėn. vykusių viešų konsultacijų 2011 m. rugpjūčio 9 d. regiono administracijos sprendimu Nr. 443 ir jį įgyvendinančiu 2011 m. rugsėjo 21 d. administracijos potvarkiu Nr. 172 Kampanijos regionas patvirtino trejų metų (2011–2013 m.) programą, kurioje numatytos būtiniausios paslaugos Neapolio įlankoje. Toje programoje buvo patvirtinti maršrutai ir įsipareigojimai, kuriuos bendrovė „Caremar“ anksčiau vykdė pagal pradinį susitarimą, ir buvo nustatyti tam tikri paslaugų tvarkaraščių pakeitimai, kurie galiojo nuo 2011 m. spalio 1 d. iki 2013 m. gruodžio 31 d. ([39]) Kampanijos regionas 2011 m. gruodžio 30 d. regiono administracijos sprendimu Nr. 857 (taikomu tik bendrovei „Caremar“) tą programą šiek tiek pakeitė ir nuo 2012 m. sausio 16 d. joje buvo nustatyti tam tikri trejų metų programoje nurodytų paslaugų tvarkaraščių ir dažnumo pakeitimai. Šiuos pakeitimus Kampanijos regionas nusprendė atlikti atsižvelgdamas į vietos bendruomenių ir savivaldybių prašymus pakoreguoti kai kuriuos tvarkaraščius ir dažnumą atsižvelgiant į keleivių poreikius ([40]). Trejų metų 2011–2013 m. programą Kampanijos regionas vėliau pratęsė iki 2015 m. pabaigos kitais teisės aktais ([41]) ir ji tapo naujos viešojo paslaugų pirkimo sutarties dalimi (žr. 83 konstatuojamąją dalį).

(39) 38 konstatuojamojoje dalyje nurodytoje trejų metų 2011–2013 m. programoje nurodytų VPĮ, kuriuos bendrovė „Caremar“ vykdė Neapolio įlankoje, pakeitimus, atliktus Kampanijos regiono, galima apibendrinti taip:

a) maršrutu **Kapris–Sorentas** bendrovė „Caremar“ vis dar turėjo visus metus aštuonis kartus per dieną teikti mišrias paslaugas (tačiau 36 konstatuojamosios dalies a punkte nurodytas 2009 m. tvarkaraštis buvo du kartus minimaliai koreguotas: pirmą kartą nuo 2011 m. spalio 1 d. ([42]) ir antrą kartą nuo 2012 m. sausio 16 d. ([43]));

([36]) T. y. iš Pročidos į Neapolį (40 minučių kelionė) **6:35** ir **9:20** ir iš Neapolio į Pročidą (40 minučių kelionė) **7:30** ir **17:45**.
([37]) Keturi reisai per dieną pirmadieniais.
([38]) Nustatyta atitinkamai Dekretu įstatymu Nr. 135/2009, kurį pakeitė Įstatymas Nr. 166/2009, žr. 31 konstatuojamąją dalį, ir Dekretu įstatymu Nr. 125/2010, kurį pakeitė Įstatymas Nr. 163/2010, žr. 33 konstatuojamąją dalį.
([39]) Diskusijų, po kurių buvo nustatyta trejų metų programa, priimta 2011 m. rugpjūčio 9 d. regiono administracijos sprendimu Nr. 443, apibūdinimas pateiktas 178–181 konstatuojamosiose dalyse.
([40]) Visų pirma, kaip paaiškinta 2011 m. gruodžio 30 d. regiono administracijos sprendimo Nr. 857 konstatuojamosiose dalyse, reikėjo užtikrinti pakankamas transporto paslaugas studentams, gyvenantiems Iskijoje, bet studijuojantiems Pročidoje, dėl to reikėjo šiek tiek pakeisti tvarkaraščius ir šiek tiek padidinti jungčių su Pročidos sala skaičių.
([41]) T. y. 2012 m. gruodžio 27 d. regiono administracijos sprendimu Nr. 632 (iki 2014 m. rugsėjo 30 d.) ir 2015 m. gegužės 5 d. regiono administracijos sprendimu Nr. 230 (iki 2015 m. gruodžio 31 d.).
([42]) T. y. iš Kaprio į Sorentą (25 minučių kelionė) **7:00**, **8:40**, **13:35** (vietoje 13:40) ir **18:30** (vietoje 18:15), iš Sorento į Kaprį (20 minučių kelionė) **7:45**, **9:25**, **14:25** (vietoje 14:30) ir **19:00** vasaros laikotarpiu (žiemos laikotarpiu – 19:15).
([43]) T. y. iš Kaprio į Sorentą (25 minučių kelionė) **7:00**, **8:40**, **13:35** (vietoje 13:40) ir **18:45** (vietoje 18:30), iš Sorento į Kaprį (20 minučių kelionė) **7:45**, **9:25**, **14:30** (vietoje 14:25) ir **19:25** (vietoje 19:00 vasarą ir 19:15 žiemą).

b) maršrutu **Kapris–Neapolis** bendrovė „Caremar“ vis dar turėjo visus metus šešis kartus per dieną teikti mišrias paslaugas į Neapolį („Calata Massa“) ir iš jo, su tam tikrais tvarkaraščio pakeitimais nuo 2011 m. spalio 1 d. ([44]) ir 2012 m. sausio 16 d. ([45]), palyginti su paslaugomis, nurodytomis 36 konstatuojamosios dalies b punkte. Aštuonios papildomos mišrios paslaugos, kurios turėjo būti teikiamos vasaros laikotarpiu (žr. 36 konstatuojamosios dalies b punktą), pradėtos teikti nuo 2011 m. spalio 1 d. (su nedideliais tvarkaraščių pakeitimais nuo 2012 m. sausio 16 d.): mišrios papildomos paslaugos šešis kartus per dieną, teikiamos visus metus (su skirtingais vasaros laikotarpio ([46]) ir žiemos laikotarpio ([47]) tvarkaraščiais), ir dar dvi papildomos paslaugos, teikiamos tik nuo birželio 1 d. iki rugsėjo 30 d. ([48]);

c) maršrutu **Iskija–Neapolis** bendrovė „Caremar“ turėjo visus metus tris kartus per dieną teikti mišrias paslaugas keltu (su 36 konstatuojamosios dalies c punkte nurodytais nedideliais tvarkaraščių pakeitimais nuo 2011 m. spalio 1 d. ([49]) ir 2012 m. sausio 16 d. ([50])). Nuo 2012 m. sausio 16 d. nustatytos papildomos mišrios kasdienės paslaugos keltu, kai bendrovė „Caremar“ turėjo vykdyti papildomą reisą keltu į Kazamičolos uostą Iskijoje ([51]). Kalbant apie keleivių vežimo greitaisiais laivais su povandeniniais sparnais paslaugas į Neapolį („Beverello“) ir iš jo, ilgainiui buvo sumažintas reisų, kuriuos turėjo vykdyti bendrovė „Caremar“, skaičius. Iš tiesų nuo 2009 m. sausio 1 d. iki 2011 m. rugsėjo 30 d. bendrovė „Caremar“ kasdien turėjo teikti keturias keleivių vežimo greitaisiais laivais su povandeniniais sparnais paslaugas (žr. 36 konstatuojamosios dalies c punktą). Nuo 2011 m. spalio 1 d. šie keturi reisai nebebuvo įtraukti į tvarkaraštį, o nuo 2012 m. sausio 16 d. jie buvo tik iš dalies atnaujinti, įpareigojant bendrovę „Caremar“ kasdien teikti keleivių vežimo greitaisiais laivais su povandeniniais sparnais paslaugas iš Neapolio į Iskijos uostą ([52]);

d) maršrutu **Iskija–Pročida–Neapolis** bendrovė „Caremar“ visus metus kelis kartus per dieną turėjo teikti mišrias keltų paslaugas į Neapolį („Calata Massa“) ir iš jo ir kasdienes keleivių vežimo greitaisiais laivais su povandeniniais sparnais paslaugas į Neapolį („Beverello“) ir iš jo. Kalbant apie mišrias paslaugas, ilgainiui buvo šiek tiek sumažintas reisų, kuriuos turėjo vykdyti bendrovė „Caremar“, skaičius. Iš tiesų nuo 2011 m. spalio 1 d. ([53]) bendrovė „Caremar“ kasdien turėjo teikti keturiolika mišrių paslaugų (žr. 36 konstatuojamosios dalies d punktą), bet jų skaičius buvo sumažintas iki trylikos (vienas reisas Kazamičolos uosto Iskijoje ([54]) ir dvylika į Iskijos uostą ir iš jo ([55])), o nuo 2012 m. sausio 16 d. ([56]) – iki dešimties (vienas reisas iš Kazamičola uosto Iskijoje ([57]) ir devyni

([44]) T. y. iš Neapolio į Kaprį TMV: **5:35** (vietoje 5:40), **12:00** ir **17:00** ir iš Kaprio į Neapolį TMV: **10:25**, **15:30** (vietoje 15:40) ir **19:55** (vietoje 19:50).

([45]) T. y. iš Neapolio į Kaprį TMV: **5:35** (vietoje 5:40), **12:00**, **17:25** (vietoje 17:00) ir iš Kaprio į Neapolį TMV: **10:20** (vietoje 10:25), **15:35** (vietoje 15:30) ir **20:15** (vietoje 19:55).

([46]) T. y. iš Neapolio į Kaprį keltu: **7:35**, **13:00**, **18:40** ir iš Kaprio į Neapolį **5:45**, **9:20**, **14:50**. Nuo 2012 m. sausio 16 d. tvarkaraštis buvo toks: iš Neapolio į Kaprį keltu: **7:25**, **13:00**, **18:35** ir iš Kaprio į Neapolį keltu: **5:40**, **9:20** ir **14:50**.

([47]) T. y. iš Neapolio į Kaprį keltu: **9:05** ir **14:20** ir iš Kaprio į Neapolį keltu: **6:45**, **11:00**, **16:15**, **20:10**. Nuo 2012 m. sausio 16 d. tvarkaraštis buvo toks: iš Neapolio į Kaprį keltu: **9:00**, **14:20** ir iš Kaprio į Neapolį keltu: **6:45**, **11:00**, **16:15** ir **20:10**.

([48]) T. y. iš Neapolio į Kaprį TMV: **21:20** ir iš Kaprio į Neapolį TMV **23:30**. Nuo 2012 m. sausio 16 d. tvarkaraštis buvo toks: iš Neapolio į Kaprį TMV **21:35** ir iš Kaprio į Neapolį TMV **23:50**.

([49]) T. y. iš Iskijos į Neapolį (1 val. 25 min. kelionė) **8:45** ir iš Neapolio į Iskiją (1 val. 20 min. kelionė) **16:05** ir **20:25**.

([50]) T. y. iš Iskijos į Neapolį (1 val. 25 min. kelionė) **8:45**, dar vienas **13:50** ir iš Neapolio į Iskiją (1 val. 20 min. kelionė) 20:15 (vietoje 20:25, o reiso 16:05 buvo atsisakyta).

([51]) T. y. iš Neapolio į Iskiją (1 val. 15 min. kelionė) **15:45**.

([52]) T. y. iš Neapolio į Iskiją (1 val. 5 min. kelionė) **15:45**.

([53]) Buvo atsisakyta 15:40 reiso iš Neapolio į Pročidą ir vėliau į Iskijos uostą.

([54]) T. y. iš Iskijos į Pročidą ir vėliau į Neapolį (iš viso 1 val. kelionė) **12:55** iš Kazamičolos uosto (išvykimas iš Pročidos 13:35).

([55]) T. y. iš Neapolio į Pročidą ir vėliau į Iskiją (iš viso 1 val. 35 min.) **6:25** (išvykimas iš Pročidos 7:30), **9:10** (vietoje 8:55, išvykimas iš Pročidos 10:20), **10:45** (vietoje 10:40, išvykimas iš Pročidos 11:45), **15:15** (vietoje 14:30, išvykimas iš Pročidos 16:15), **17:45** (vietoje 17:30, išvykimas iš Pročidos 18:45), **19:30** (vietoje 19:20, išvykimas iš Pročidos 20:30) ir **22:15** (vietoj 21:55, išvykimas iš Pročidos 23:15). Iš Iskijos į Pročidą ir vėliau į Neapolį (iš viso 1 val. 35 min.) **7:00** (vietoj 6:45, išvykimas iš Pročidos 7:30), **13:55** (vietoj 12:30, išvykimas iš Pročidos 14:35), **15:30** (vietoj 15:20, išvykimas iš Pročidos 16:15), **17:25** (vietoj 17:15, išvykimas iš Pročidos 18:05), **19:55** (vietoj 19:30, išvykimas iš Pročidos 20:30).

([56]) Buvo atsisakyta 7:00 ir 13:55 reisų iš Iskijos į Pročidą ir vėliau į Iskijos uostą.

([57]) Tvarkaraštis išliko toks pat (t. y. išvykimas **12:55** iš Kazamičolos (Iskija) uosto, žr. 54 išnašą).

į Iskijos uostą ir iš jo) ([58]), tačiau nuo birželio 15 d. iki rugsėjo 15 d. papildomai buvo teikiamos dvi mišrios kasdienės paslaugos ([59]). Kalbant apie keleivių vežimo paslaugas, ilgainiui buvo šiek tiek padidintas reisų, kuriuos turėjo vykdyti bendrovė „Caremar“, skaičius. Iš tiesų keleivių vežimo paslaugų, kurias bendrovė „Caremar“ turėjo teikti kasdien visus metus (žr. 36 konstatuojamosios dalies d punktą), skaičius nuo 2011 m. spalio 1 d. buvo padidintas nuo aštuonių iki dešimties ([60]), o nuo birželio 1 d. iki rugsėjo 30 d. buvo pridėti dar du reisai ([61]). Nuo 2012 m. sausio 16 d. keleivių vežimo paslaugų, kurias bendrovė „Caremar“ turėjo teikti kasdien visus metus skaičius buvo sumažintas iki devynių ([62]), o papildomi du reisai nuo birželio 1 d. iki rugsėjo 30 d. buvo palikti su nedideliais laiko pakeitimais ([63]);

e) maršrutu **Iskija–Pročida–Pocuolis** bendrovė „Caremar“ visus metus šešis kartus per dieną turėjo teikti mišrias keltų paslaugas. Šių šešių mišrių paslaugų, apibūdintų 36 konstatuojamosios dalies e punkte, tvarkaraščiai pakeisti nuo 2011 m. spalio 1 d. ir nuo 2012 m. sausio 16 d. Iš tikrųjų nuo 2011 m. spalio 1 d. bendrovė „Caremar“ turėjo vykdyti vieną reisą į Kazamičolos uostą Iskijoje ([64]) ir penkis reisus į Iskijos uostą ir iš jo ([65]); o nuo 2012 m. sausio 16 d. bendrovė „Caremar“ turėjo vykdyti teikti dvi mišrias paslaugas per dieną į Kazamičolos uostą Iskijoje ir iš jo ([66]) bei keturias į Iskijos uostą ir iš jo ([67]). Be to, nuo 2012 m. sausio 16 d. bendrovė „Caremar“ laikotarpiu nuo rugsėjo 16 d. iki birželio 14 d. (mokslo metų laikotarpiu) turėjo teikti dvi papildomas mišrias paslaugas keltais ([68]);

f) maršrutu **Iskija–Pročida** bendrovė „Caremar“ nuo 2009 m. sausio 1 d. iki 2011 m. rugsėjo 30 d. neturėjo teikti jokių papildomų paslaugų be tų, kurios jau buvo teikiamos maršrutais Iskija–Pročida–Pocuolis ir Iskija–Pročida–Neapolis (žr. 36 konstatuojamosios dalies f punktą). Tai nesikeitė nuo 2011 m. spalio 1 d. iki 2012 m. sausio 15 d. Be jau teikiamų paslaugų maršrutais Iskija–Pročida–Pocuolis ir Iskija–Pročida–Neapolis, nuo 2012 m. sausio 16 d. bendrovė „Caremar“ visus metus vieną kartą per dieną turėjo teikti keleivių vežimo greitaisiais laivais su povandeniniais sparnais paslaugą į Iskijos uostą ([69]);

([58]) T. y. iš Neapolio į Pročidą ir vėliau į Iskiją (iš viso 1 val. 35 min.) **6:25** (išvykimas iš Pročidos 7:30), **10:45** (išvykimas iš Pročidos 11:50), **15:10** (vietoje 15:15, išvykimas iš Pročidos 16:20), atkurtas reisas **17:30** (vietoje 17:45, išvykimas iš Pročidos 18:35), **19:30** (vietoje 19:20, išvykimas iš Pročidos 20:30) ir **21:55** (vietoje 22:15, išvykimas iš Pročidos 23:00). Iš Iskijos į Pročidą ir vėliau į Neapolį (iš viso 1 val. 35 min.) **15:20** (vietoje 15:30, išvykimas iš Pročidos 15:50), **17:20** (vietoje 17:25, išvykimas iš Pročidos 17:50), **19:25** (išvykimas iš Pročidos 20:30).

([59]) T. y. iš Iskijos į Pročidą ir vėliau į Neapolį (iš viso 1 val. 35 min.) **7:00** (išvykimas iš Pročidos 7:25) ir iš Neapolio į Pročidą ir vėliau į Iskiją (iš viso 1 val. 35 min.) **9:25** (išvykimas iš Pročidos 10:30).

([60]) T. y. iš Neapolio į Pročidą ir vėliau į Iskiją (iš viso 1 val. 10 min. kelionė) **8:50** (vietoje 9:55, išvykimas iš Pročidos 9:30), **11:45** (išvykimas iš Pročidos 12:25), **13:10** (išvykimas iš Pročidos 13:50), **15:10** (išvykimas iš Pročidos 15:50) ir **18:15** (išvykimas iš Pročidos 18:55).
Iš Iskijos į Pročidą ir vėliau į Neapolį (iš viso 1 val. 10 min. kelionė) **7:30** (išvykimas iš Pročidos 7:55), **10:10** (išvykimas iš Pročidos 10:35), **13:05** (vietoje 12:00, išvykimas iš Pročidos 13:30), **14:30** (vietoje 14:15, išvykimas iš Pročidos 14:55), **16:30** (vietoje 16:15, išvykimas iš Pročidos 16:55).

([61]) T. y. iš Iskijos į Pročidą ir vėliau į Neapolį **19:35** (išvykimas iš Pročidos 20:00) ir iš Neapolio į Pročidą ir vėliau į Iskiją **20:55** (išvykimas iš Pročidos 21:30).

([62]) T. y. iš Neapolio į Pročidą ir vėliau į Iskiją (iš viso 1 val. 10 min. kelionė) **8:40** (vietoje 8:50, išvykimas iš Pročidos 9:30), **11:45** (išvykimas iš Pročidos 12:25), **13:10** (išvykimas iš Pročidos 13:50) ir **18:15** (išvykimas iš Pročidos 18:55).
Iš Iskijos į Pročidą ir vėliau į Neapolį (iš viso 1 val. 10 min. kelionė) **6:45** (vietoje 7:30, išvykimas iš Pročidos 7:05), **10:15** (vietoje 10:10, išvykimas iš Pročidos 10:35), **13:00** (vietoje 13:05, išvykimas iš Pročidos 13:15), **14:30** (vietoje 14:15, išvykimas iš Pročidos 14:55), **16:25** (vietoje 16:30, išvykimas iš Pročidos 16:45).

([63]) T. y. iš Iskijos į Pročidą ir vėliau į Neapolį **19:35** (išvykimas iš Pročidos 20:00) ir iš Neapolio į Pročidą ir vėliau į Iskiją **21:05** (vietoje 20:55, išvykimas iš Pročidos 21:50).

([64]) T. y. iš Pocuolio į Pročidą ir vėliau į Iskiją (iš viso 1 val. 15 min. kelionė) **10:20** (išvykimas iš Pročidos 10:55).

([65]) T. y. iš Iskijos į Pročidą ir vėliau į Pocuolį (iš viso 1 val. kelionė) **8:30** (išvykimas iš Pročidos 9:10), **11:30** (vietoje 11:20, išvykimas iš Pročidos 12:10) ir **18:00** (vietoje 17:35, išvykimas iš Pročidos 18:35). Iš Pocuolio į Pročidą ir vėliau į Iskiją (iš viso 1 val. 15 min. kelionė) **13:50** (išvykimas iš Pročidos 14:20) ir **19:15** (vietoje 18:55, išvykimas iš Pročidos 19:45).

([66]) T. y. iš Pocuolio į Pročidą ir vėliau į Iskiją **10:15** (išvykimas iš Pročidos 10:55) ir iš Iskijos į Pročidą ir vėliau į Pocuolį **17:30** iš Kazamičolos uosto (išvykimas iš Pročidos 18:00).

([67]) T. y. iš Iskijos į Pročidą ir vėliau į Pocuolį **8:35** (išvykimas iš Pročidos 9:00), **11:30** (išvykimas iš Pročidos 11:55) ir iš Pocuolio į Pročidą ir vėliau į Iskiją **14:00** (išvykimas iš Pročidos 14:30) ir **18:55** (išvykimas iš Pročidos 19:35).

([68]) T. y. iš Iskijos į Pročidą ir vėliau į Pocuolį **7:20** (išvykimas iš Pročidos 7:50) ir iš Pocuolio į Pročidą ir vėliau į Iskiją **9:00** (išvykimas iš Pročidos 9:40).

([69]) T. y. iš Pročidos į Iskiją (20 min. kelionė) **15:30**.

g) be reisų maršrutu Iskija–Pročida–Pocuolis, maršrutu **Pročida–Pocuolis** bendrovė „Caremar“ visus metus du kartus per dieną turėjo teikti keleivių vežimo greitaisiais laivais su povandeniniais sparnais paslaugą (žr. 36 konstatuojamosios dalies g punktą), o šių reisų tvarkaraščiai buvo šiek tiek pakeisti nuo 2011 m. spalio 1 d. ([70]) ir nuo 2012 m. sausio 16 d. ([71]);

h) be reisų maršrutu Iskija–Pročida–Neapolis, maršrutu **Pročida–Neapolis** bendrovė „Caremar“ visus metus keturis kartus per dieną turėjo teikti keleivių vežimo greitaisiais laivais su povandeniniais sparnais paslaugas į Neapolį („Beverello“) ir iš jo ([72]) (žr. 36 konstatuojamosios dalies h punktą), o šių reisų tvarkaraščiai buvo šiek tiek pakeisti nuo 2011 m. spalio 1 d. iki 2012 m. sausio 16 d. ([73])

(40) Pagal pratęsto pradinio susitarimo 1 straipsnį, bendrovė „Caremar“ turėjo laikytis pirmiau nurodyto tvarkaraščio vykdydama tęstinumo ir dažnumo, reguliarumo, punktualumo įsipareigojimus.

(41) Kalbant apie eksploatuojamiems jūrų maršrutams priskirtų laivų skaičių, tipą ir pajėgumą, pratęsto pradinio susitarimo 1 straipsnyje nurodytas penkerių metų planų turinys.

(42) Kalbant apie bilietų kainas, pagal pratęsto pradinio susitarimo 4 straipsnį bendrovė „Caremar“ turėjo kasmet kompetentingoms Italijos valdžios institucijoms pateikti (ir pagrįsti) tarifų, kuriuos ketina taikyti, dydį.

(43) Pratęstame pradiniame susitarime nebuvo nuostatų dėl paslaugų kokybės.

(44) Pratęsto pradinio susitarimo 12 straipsnyje buvo išsamiai nurodytos baudos, taikomos bendrovei „Caremar“ už VPĮ nevykdymą, nebent bendrovė „Caremar“ įrodytų, kad įsipareigojimų nesilaikymas atsirado ne dėl jos kaltės, o dėl nenugalimos jėgos aplinkybių. Pagal pratęstą pradinį susitarimą bauda, priklausomai nuo pažeidimo sunkumo, galėjo svyruoti nuo 800 iki 40 000 EUR.

3.1.2. *Kompensacija*

(45) Už jūrų transporto paslaugas, suteiktas nuo 2009 m. sausio 1 d. iki 2012 m. liepos 31 d., bendrovei „Caremar“ iš viso skirta 97 835 927 EUR viešoji kompensacija.

(46) 1 lentelėje nurodyta metinė kompensacija, sumokėta bendrovei „Caremar“ už laikotarpį nuo 2009 m. sausio 1 d. iki 2012 m. liepos 31 d. pagal pratęstą pradinį susitarimą.

([70]) T. y. iš Pročidos į Pocuolį (15 minučių kelionė) **8:10** (vietoj 8:25) ir iš Pocuolio į Pročidą (15 minučių kelionė) **8:55** (vietoj 8:50).
([71]) T. y. iš Pročidos į Pocuolį (15 minučių kelionė) **8:10** (vietoje 8:25) ir iš Pocuolio į Pročidą (15 minučių kelionė) **8:50** (vietoje 8:55).
([72]) T. y. iš Pročidos į Neapolį (40 minučių kelionė) **6:35** ir **9:20** ir iš Neapolio į Pročidą (40 minučių kelionė) **7:30** ir **17:45**.
([73]) T. y. iš Pročidos į Neapolį (40 minučių kelionė) **6:35** ir **9:25** (vietoje 9:20) ir iš Neapolio į Pročidą (40 minučių kelionė) **7:30** ir **17:30** (vietoje 17:45).

1 lentelė

Kompensacija, sumokėta už laikotarpį nuo 2009 m. sausio 1 d. iki 2012 m. liepos 31 d.

(EUR)

Metai	Kompensacija
2009 m.	**32 474 450**
2010 m.	**29 869 832**
2011 m.	**24 018 645**
2012 m. (sausio–liepos mėn.)	**11 473 000**

(47) Metinės kompensacijos, skirtos bendrovei „Caremar“ už jūrų transporto paslaugų sutarčių vykdymą, suma buvo nustatoma taip:

— už laikotarpį nuo 2009 m. sausio 1 d. iki 2009 m. gruodžio 31 d. – remiantis tomis pačiomis teisės aktų nuostatomis, kurios taikomos pagal pradinį susitarimą (žr. 48–52 konstatuojamąsias dalis), ir

— už laikotarpį nuo 2010 m. sausio 1 d. iki 2012 m. liepos 31 d. – remiantis nauja metodika, nustatyta 2007 m. lapkričio 9 d. *Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica* nutarime Nr. 111 ([74]) „Viešųjų paslaugų įsipareigojimų apibrėžimo kriterijai ir bilietų kainų dinamika viešojo intereso jūrų kabotažo sektoriuje“ (toliau – Nutarimas Nr. 111/2007), (žr. 53 konstatuojamąją dalį).

3.1.2.1. Kompensacija, suteikta nuo 2009 m. sausio 1 d. iki 2009 m. gruodžio 31 d.

(48) 1979 m. birželio 1 d. Prezidento dekrete Nr. 501 (toliau – Dekretas Nr. 501/79) buvo nurodyti įvairūs elementai (pajamos ir išlaidos), į kuriuos atsižvelgiama apskaičiuojant jūrų transporto viešųjų paslaugų teikėjams už VPĮ vykdymą mokėtinas subsidijas. Be to, 1986 m. gruodžio 5 d. Įstatyme Nr. 856 (toliau – Įstatymas Nr. 856/86) buvo numatyti tam tikri Italijos jūrų transporto VPĮ sistemos pakeitimai. Dėl jungčių su didžiosiomis ir mažosiomis 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 pagrįstą investuoto kapitalo grąžą. Tame pačiame straipsnyje taip pat buvo nustatyta, kad viešojo paslaugų pirkimo sutartyse turėjo būti pateiktas subsidijuojamų maršrutų sąrašas, dažnumas ir naudojamų laivų tipai. Subsidijas turėjo patvirtinti atsakingi ministrai.

(49) Dekrete Nr. 501/79 ir Įstatyme Nr. 856/86 nustatyti principai buvo atspindėti pradiniame susitarime.

(50) Todėl 2009 m. kompensacija už VESP teikimą buvo apskaičiuojama pagal metodiką, nustatytą pradiniame susitarime. Visų pirma, kompensacija atitiko sukauptus grynuosius nuostolius už paslaugas, teikiamas pagal viešųjų paslaugų teikimo tvarką, prie kurių buvo pridedama kintama suma, atitinkanti investuoto kapitalo grąžą.

(51) Įvairūs išlaidų elementai, į kuriuos buvo atsižvelgta apskaičiuojant valdžios institucijų nustatytą kompensaciją, buvo šie: komisinių išlaidos, reklamos išlaidos, paslaugų, teikiamų keleiviams laive, išlaidos, pakrovimo, iškrovimo ir manevravimo išlaidos, kranto administracinio personalo išlaidos, laivo priežiūros išlaidos, administracinės išlaidos, draudimo išlaidos, nuomos ir išperkamosios nuomos išlaidos, degalai, mokesčiai ir nusidėvėjimo išlaidos.

([74]) *Deliberazione 9 Novembre 2007 - Criteri per la determinazione degli oneri di servizio pubblico e delle dinamiche tariffarie nel settore dei servizi di cabotaggio marittimo di pubblico interesse ('Deliberazione n. 111/2007') (Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana, Serie Generale No 50 del 28.2.2008).*

(52) Dėl metinių mokėjimų pradiniame susitarime buvo numatyta, kad kasmetinė kompensacija už viešąją paslaugą bus mokama tokia tvarka: iki kiekvienų metų kovo 30 d. sumokamas pradinis avansas, lygus 70 proc. praėjusiais metais išmokėtos kompensacijos. Antroji išmoka atliekama iki birželio 30 d. ir sudaro 20 proc. ankstesnių metų kompensacijos. Sumokėtų sumų ir veiklos išlaidų bei pajamų trūkumo einamaisiais metais skirtumas, apskaičiuojamas remiantis ankstesnių metų rezultatais, sudarė likutį, kuris turėjo būti sumokėtas iki lapkričio 30 d. Jei paaiškėtų, kad bendrovė „Caremar“ gavo už grynąsias teikiamų paslaugų sąnaudas (pajamos atėmus nuostolius) didesnę sumą, bendrovė „Caremar“ turėtų kompensuoti skirtumą ([75]).

3.1.2.2. Kompensacija, suteikta nuo 2010 m. sausio 1 d. iki 2012 m. liepos 31 d.

(53) Nuo 2010 m. sausio 1 d. iki 2012 m. liepos 31 d. kompensacija už jūrų transporto VPĮ vykdymą buvo nustatoma taikant naują metodiką, išdėstytą Nutarime Nr. 111/2007.

(54) Nutarimo Nr. 111/2007 preambulėje teigiama, kad tas nutarimas buvo priimtas atsižvelgiant į valstybinių įmonių, teikiančių jūrų transporto paslaugas pagal viešųjų paslaugų teikimo tvarką, privatizavimą ([76]). Nutarimo Nr. 111/2007 nuostatos buvo taikomos „Tirrenia“ grupės įmonių teikiamoms paslaugoms nuo 2010 m., įskaitant bendrovę „Caremar“, dar iki atitinkamų naujų viešojo paslaugų pirkimo sutarčių įsigaliojimo po atitinkamos privatizacijos.

(55) Pagal Nutarimą Nr. 111/2007, VPĮ kompensacijos dydis buvo grindžiamas grynosiomis išlaidomis, reikalingomis VPĮ vykdyti, pridėjus atitinkamą grąžą. Šis grąžos dydis buvo nustatomas *ex ante* visam reguliavimo laikotarpiui, kuriam taikoma viešojo paslaugų pirkimo sutartis. Bet kuriuo atveju bendra suteiktos kompensacijos suma taip pat negalėjo viršyti atitinkamai viešojo paslaugų pirkimo sutarčiai teisės aktais skirtų viešųjų išteklių dydžio, jei ji buvo mažesnė už kompensacijos dydį, apskaičiuotą remiantis grynųjų išlaidų metodika.

(56) Grynosios išlaidos, būtinos VPĮ vykdyti, buvo apskaičiuojamos remiantis išlaidų ir pajamų, kurias bendrovė užregistravo teikdama jūrų transporto viešąsias paslaugas, skirtumu. Visų pirma, išlaidos ir pajamos turi būti nustatomos kiekvienam maršrutui, o išlaidos, bendrai tenkančios viešųjų paslaugų veiklai ir komercine veiklai (jei tokia vykdoma), turi būti skaidriai paskirstytos remiantis *ex ante* kriterijais, pridėtais prie atitinkamos viešojo paslaugų pirkimo sutarties ir aprašytais specialioje ataskaitoje.

(57) Kapitalo grąžos norma apskaičiuojama remiantis vidutine svertine kapitalo kaina (VSKK). Reikalinga nuosavo kapitalo grąža ([77]) turi būti apskaičiuojama pagal kapitalo įkainojimo modelį. Remiantis šiuo modeliu, nuosavo kapitalo kaina apskaičiuojama pagal: i) nerizikingą normą, ii) beta koeficientą (įmonės rizikos profilio įvertį, palyginti su akcijų rinka) ir iii) akcijų rinkai taikomu nuosavo kapitalo rizikos priedu.

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

(59) Remiantis Nutarimu Nr. 111/2007, nerizikingos veiklos grąžos norma atitinka vidutinį lyginamųjų dešimties metų obligacijų pelningumą, palyginti su ankstesniais dvylika mėnesių, apie kuriuos turima duomenų.

([75]) Pagal pradinio susitarimo 3 straipsnio 10 dalį, bet kokią kompensacijos permokos sumą, nurodytą patvirtintose bendrovės ataskaitose, bendrovė turi grąžinti per 15 dienų nuo atitinkamų metų bendrovės balanso patvirtinimo.

([76]) Pagal 2006 m. gruodžio 27 d. Įstatymo Nr. 296 1 straipsnio 999 punktą ir 1997 m. gruodžio 5 d. Įstatymo dekreto Nr. 430 1 straipsnio e punktą.

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

(60) Nutarime Nr. 111/2007 nustatytas rinkos rizikos priedas lygus 4 proc. Be to, jei paslauga teikiama neišimtiniu pagrindu, už operatoriui tenkančią didesnę riziką atlyginama prie rinkos rizikos priedo pridedant papildomą 2,5 proc. priemoką.

(61) Praktiškai bendrovei „Caremar“ išmokėtos kompensacijos suma negali viršyti 29 869 832 EUR per metus viršutinės ribos ([78]), nustatytos Įstatyme Nr. 166/2009 (žr. 32 konstatuojamąją dalį). Nors Įstatyme Nr. 166/2009 nustatyta metinės kompensacijos, mokamos visoms „Tirrenia“ bendrovėms už jūrų transporto paslaugų teikimą pagal viešųjų paslaugų teikimo tvarką, viršutinė riba, Nutarime Nr. 111/2007 taip pat numatytos tam tikros apsaugos priemonės, kurias taikydami tokie veiklos vykdytojai gali pakankamai padengti savo veiklos išlaidas.

(62) Visų pirma, pagal Nutarimą Nr. 111/2007 paslaugų apimtis, didžiausios bilietų kainos, nurodytos viešojo paslaugų pirkimo sutartyje, ir faktiškai suteikta kompensacija turi būti apibrėžti *ex ante* taip, kad būtų padengtos visos paslaugų teikėjo išlaidos teikiant VESP. Taikoma ši formulė:

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

kur:

VA(RSP) – kompensacijos už VPĮ 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.

(63) Jei *ex post*, teikiant VPĮ paslaugas, paaiškėtų, kad suteikta kompensacija yra mažesnė už kompensaciją, kurios reikia tinkamoms finansuoti veiklos išlaidoms padengti, atsižvelgiant į kitas pajamas, bendrovė negalėtų tikėtis automatinio VPĮ kompensacijos sumos perskaičiavimo atgaline data ir negalėtų prašyti tokio perskaičiavimo per sutartyje numatytą reguliavimo laikotarpį, o galėtų tik prašyti kompetentingų Italijos valdžios institucijų ateityje priimti vieną iš šių priemonių: subsidijuojamos veiklos apimtis galėtų būti sumažinta, taip pat galėtų būti peržiūrėta paslaugų struktūra (pvz., laivų tipas) arba pakeistos didžiausios bilietų kainos.

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

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

kur:

ΔT metinis viršutinės bilietų kainų ribos procentinis pokytis;

ΔP ataskaitinių metų infliacijos lygis;

X realus metinis viršutinių bilietų kainų ribų, nustatytų susitarime, koregavimo koeficientas, kuris išlieka pastovus visą susitarimo galiojimo laiką.

(65) Nutarime Nr. 111/2007 taip pat nurodyta, kad viršutinė bilietų kainų riba gali būti koreguojama siekiant atspindėti degalų sąnaudų pokyčius, vadovaujantis standartinėmis viešai skelbiamomis kainomis.

(66) Kalbant apie kasmetinius mokėjimus, laikotarpiu nuo 2009 m. sausio 1 d. iki 2012 m. liepos 31 d. buvo taikomi tie patys principai, kurie buvo taikomi pratęsus pradinio susitarimo galiojimą, kaip nurodyta 52 konstatuojamojoje dalyje.

([78]) Iš jų 19 839 226 EUR iš Kampanijos ir 10 030 606 EUR iš Lacijaus.

3.2. **Bendrovės „Caremar“ privatizavimas**

(67) 2011 m. rugpjūčio 9 d. sprendimu Nr. 444 Kampanijos regiono administracija nustatė ribotos bendrovės „Caremar“ privatizavimo procedūros įgyvendinimo gaires ([79]) ir tai, kad su bendrovės „Caremar“ įgijėju bus sudaroma viešojo jūrų kabotažo paslaugų pirkimo sutartis dėl jūrų transporto paslaugų teikimo devynerius metus, mokant kompensaciją už viešąją paslaugą.

(68) 2012 m. liepos 12 d. administracijos potvarkiu Nr. 202, kuriuo nustatomos preliminarios procedūros, Kampanijos regionas pradėjo ribotą procedūrą, kuriai pasirinktas sutarties sudarymo kriterijus buvo geriausia kaina.

(69) Kvietimas pradėti procedūrą buvo paskelbtas 2012 m. liepos 17 d. *Europos Sąjungos oficialiojo leidinio* priede ir 2012 m. liepos 25 d. *Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana* Nr. 86, taip pat Kampanijos regiono svetainėje.

(70) Galimybės dalyvauti konkurse nevaržė jokie techniniai reikalavimai. Iš tiesų, nors pirminiame kvietimo dalyvauti konkurse dėl bendrovės „Caremar“ projekte buvo numatyti tam tikri techniniai ir finansiniai reikalavimai (t. y. iš anksto nustatytas jūrmylių kiekis ir apyvarta jūrų transporto sektoriuje), dėl kurių konkurso procedūroje būtų galėjusios dalyvauti tik laivybos bendrovės, po 2011 m. spalio 26 d., 2011 m. gruodžio 22 d. ir 2012 m. kovo 14 d. Italijos valdžios institucijų ir Komisijos pasikeitimo informacija po to, kai buvo priimtas 2011 m. sprendimas pradėti procedūrą, Italijos valdžios institucijos iš dalies pakeitė galutinį kvietimą dalyvauti konkurse, iš vertinimo išbraukdamos techninius kriterijus ir pakeisdamos juos finansiniais reikalavimais dėl pakankamo ekonominio ir finansinio pajėgumo, kurį įrodo bent dviejų finansų įstaigų patvirtinimas, kad ekonominis ir finansinis pajėgumas yra 6 mln. EUR, arba ne mažesnis kaip 6 mln. EUR grynasis turtas.

(71) Paskelbus kvietimą dalyvauti konkurse, iki termino pareikšti susidomėjimą pabaigos 2012 m. rugsėjo 21 d. susidomėjimą dalyvauti konkurse pareiškė dešimt šalių (t. y. bendrovės „Alilauro Gruson S.p.A.“ (toliau – bendrovė „Aligruson“), „Delcomar S.r.l.“, „Moby“, NLG, „Palumbo Shipyard“, „Rifim“, SNAV, „TTT lines S.p.A“, „Vetor“, „Usticalines S.p.A.“)

(72) 2013 m. vasario 21 d. administracijos nutarimu Nr. 34 Kampanijos regionas patvirtino išankstinės atrankos etapo tyrimo rezultatus ir leido visoms bendrovėms, išskyrus „Vetor“, dalyvauti kitame etape (pasiūlymų teikimo etape).

(73) 2013 m. gegužės 17 d. administracijos nutarimu Nr. 78 devyni reikalavimus atitinkantys kandidatai buvo pakviesti pateikti pasiūlymus ([80]). Kvietime pateikti pasiūlymus buvo pateiktas naujos devynerių metų trukmės sutarties, kurią konkurso laimėtojas turėjo pasirašyti su Kampanijos regionu, projektas ir išsamesnė informacija apie konkurso procedūrą ([81]). Visų pirma, kvietime buvo nurodyta, kad sutarties sudarymo kriterijus bus:

([79]) Italijos viešojo pirkimo sutarčių kodekso, t. y. Įstatymo dekreto Nr. 163/2006 (it. *il Codice dei Contratti pubblici*) 55 straipsnio 6 dalyje nurodyta ribota konkurso procedūra buvo dviejų etapų procesas, kai pasiūlymus gali teikti tik tie veiklos vykdytojai, kurie buvo pakviesti dalyvauti pasiūlymų teikimo etape.

([80]) 2013 m. gegužės 17 d. administracijos nutarimas Nr. 78 buvo paskelbtas 2013 m. gegužės 27 d. Kampanijos regiono oficialiajame leidinyje Nr. 28 ir Kampanijos regiono svetainėje. Tuo pat metu Kampanijos regionas savo svetainėje taip pat paskelbė kvietimo pateikti pasiūlymus paaiškinimus, pateiktus atsakymų į dažnai užduodamus klausimus forma.

([81]) Be naujos devynerių metų trukmės sutarties, kurią turėjo pasirašyti konkurso laimėtojas ir Kampanijos regionas, projekto, šią informaciją sudarė bendrovės „Caremar“ pardavimo sutarties projektas, pavyzdinio verslo plano projektas, kuriuo šalys turėjo vadovautis pateikdamos savo pasiūlymą, pavyzdinio pasiūlymo projektas ir pavyzdinės įsipareigojimo deklaracijos, kuria šalys galėjo vadovautis pateikdamos savo pasiūlymą, projektas, taip pat taisyklės, kurių reikėjo laikytis norint patekti į bendrovės „Caremar“ patalpas ir duomenų saugyklą. Kalbant apie procedūrą, šalys, be kita ko, buvo informuotos apie terminus ir sąlygas: i) patekimo į konkurso duomenų saugyklą ir bendrovės „Caremar“ veiklos patalpas; ii) pasiūlymų pateikimo; iii) garantijos, pagrindžiančios pasiūlymą, pateikimo; iv) konkurso nugalėtojo paskelbimo (įskaitant sutarties sudarymo kriterijų); v) galimybės prašyti paaiškinti konkurso sąlygas suteikimo.

„geriausia kaina, lygi mažiausiam skirtumui, gautam iš konkurso dalyvio pageidaujamos kompensacijos vertės atėmus pasiūlytą akcijų pirkimo kainą; pirmenybė teikiama mažiausios (x) kainos pasiūlymui, gautui pritaikius šią formulę:

$$X = (a - Da * 75\ \%) - 6$$

kur:

— *a* yra atlygio už minimalias paslaugas suma pagal 2.1 punkto b papunktyje nurodytą kvietimą dalyvauti konkurse;

— *Da * 75 %* yra konkurso pagrindu pasiūlytos nuolaidos suma, padauginta iš korekcinio koeficiento, siekiant atsižvelgti į šios nuolaidos paskirstymą per devynerius metus, ir

— *6* yra 2.1 punkto a papunktyje nurodytos akcijų kainos, siūlomos padidinti, suma“.

(74) Be to, kalbant apie mažiausią bendrovės „Caremar“ pardavimo kainą, kvietime buvo nurodyta ne mažesnė kaip 6 000 000 EUR suma ([82]), o didžiausia kompensacijos už viešąją paslaugą suma – ne didesnė kaip 19 839 226 EUR už kiekvienus metus iš devynerių sutarties galiojimo metų.

(75) Iki termino pabaigos buvo gauti trys pasiūlymai iš šių kandidatų: i) laikinosios įmonių asociacijos „SNAV/Rifim S.r.l.“ (toliau – bendrovė „SNAV/Rifim“); ii) bendrovės „Aligruson“; iii) laikinosios įmonių asociacijos „TTT Lines S.p.A.“, kurią sudarė partneriai „Marittima S.r.l.“, „Marworld“, „Davimar Eolia Navigazione S.r.l.“. Pastarąją bendrovę konkurso komisija galiausiai pašalino iš konkurso, nes ji negalėjo pateikti tinkamos finansinės garantijos savo pasiūlymui užtikrinti.

(76) 2013 m. spalio 4 d. bendrovė „Marworld“ pranešė Kampanijos regionui apie Kampanijos regioniniam administraciniam teismui pateiktą skundą, kuriame, be kita ko, ginčijamas sprendimas dėl pašalinimo iš konkurso.

(77) 2013 m. spalio 29 d. administracijos potvarkiu Nr. 178 Kampanijos regionas patvirtino konkurso komisijos ([83]) sudarytą toliau nurodytą pasiūlymų eilę, kuri buvo nustatyta remiantis kiekviename pasiūlyme nurodytomis skaitinėmis vertėmis ir taikant kvietime dalyvauti konkurse nurodytą formulę (žr. 73 konstatuojamąją dalį): bendrovė „SNAV/Rifim“ pasiūlė 111 395 812 EUR (įskaitant 6 000 001 EUR už bendrovės „Caremar“ įsigijimą), o bendrovė „Aligruson“ – 128 556 568 EUR (įskaitant 6 000 060 EUR už bendrovės „Caremar“ įsigijimą). Su bendrove „SNAV/Rifim“, kurios pasiūlymas vykdant konkurso procedūrą buvo pripažintas geriausiu, buvo sudaryta sutartis.

(78) 2014 m. birželio 5 d. sprendimu Kampanijos regiono apygardos administracinis teismas panaikino sudarytą sutartį nusprendęs, kad nė vienas iš trijų kandidatų neturėjo būti pakviestas pateikti pasiūlymą. Kampanijos regionas apskundė šį sprendimą. 2015 m. vasario 10 d. sprendimu Italijos Aukščiausiasis Administracinis Teismas panaikino Kampanijos regiono apygardos administracinio teismo sprendimą ir paliko galioti konkurso komisijos sprendimą.

([82]) Remiantis Italijos pateikta informacija, bazinė 6 000 000 EUR aukciono kaina už bendrovę „Caremar“ buvo apskaičiuota prie 2010 m. gruodžio 31 d. balansinės grynojo turto vertės (t. y. 4 470 008 EUR) pridėjus kapitalo prieaugį už laivyną ir bendrą prestižo komponentą, susijusį su tuo, kad bendrovė „Caremar“ buvo įmonė, turinti savo praktinės patirties ir įsitvirtinusi teritorijoje, ir kad ji buvo pripažintas prekės ženklas rinkoje, kurioje veikė.

([83]) Šią eilę konkurso komisija paskelbė 2013 m. liepos 29 d. viešame posėdyje. Tąkart konkurso komisija informavo, kad laimėjęs pasiūlymas bus siunčiamas perkančiajai organizacijai (t. y. Kampanijos regionui) patikrinti. 2012 m. rugpjūčio 2 d. administracijos potvarkiu Nr. 130 Kampanijos regionas nusprendė pradėti Įstatymo dekreto Nr. 136/2006 86 straipsnio 3 dalyje numatytą diskrecinę patikrinimo procedūrą ir paprašė konkurso komisijos įvertinti bendrovės „SNAV/Rifim“ pateikto pasiūlymo tinkamumą. 2013 m. rugsėjo 16 ir 27 d. vykusiame posėdyje konkurso komisija išsamiai išnagrinėjo finansines prielaidas, kuriomis grindžiamas bendrovės „SNAV/Rifim“ pateiktas pasiūlymas, ir paskelbė, kad pasiūlymas yra tinkamas ir patikimas. Konkurso komisija patikrinimo procedūros rezultatus pranešė 2013 m. spalio 16 d. viešame posėdyje, kuriame taip pat patvirtino 2013 m. liepos 29 d. viešai paskelbtą pasiūlymų eilę.

(79) Po Kampanijos regiono apygardos administracinio teismo sprendimo, kuriuo buvo paliktas galioti konkurso komisijos sprendimas konkurso nugalėtoju pripažinti bendrovę „SNAV/Rifim“, bendrovė „SNAV/Rifim“ nurodė, kad savo pasiūlymą vykdys su sąlyga, kad Kampanijos regionas patvirtins, jog bendrovės „Caremar“ finansinės sąlygos nepasikeitė, palyginti su tomis, kurias konkurso dalyviai įvertino per 2013 m. vykusį konkursą. Nustatęs, kad 2024 m. gruodžio 31 d. bendrovės „Caremar“ nuosavas kapitalas buvo 2 155 008 EUR mažesnis už tą, kuris buvo tuo metu, kai bendrovė „SNAV/Rifim“ pateikė savo laimėjusį pasiūlymą, Kampanijos regionas nusprendė atkurti bendrovės „Caremar“ nuosavą kapitalą iki 2013 m. pabaigoje buvusio dydžio. Todėl 2015 m. gegužės 21 d. regiono sprendimu Nr. 316 ([84]) Kampanijos regionas suteikė bendrovei „Caremar“ 2 155 008 EUR su sąlyga, kad ją įsigis konkurso laimėtojas, siekdamas atkurti bendrovės „Caremar“ finansinę padėtį iki tos vertės, kuri buvo tuo metu, kai buvo pateiktas laimėjęs pasiūlymas dėl „Caremar“ įsigijimo.

(80) Kampanijos regionas ir bendrovė „SNAV/Rifim“ pirkimo–pardavimo sutartį pasirašė 2015 m. liepos 16 d. ir tą dieną Kampanijos regiono nuosavybės teisė į visas bendrovės „Caremar“ akcijas buvo perleista bendrovei „SNAV/Rifim“ už nustatytą 6 000 001 EUR kainą.

(81) Kadangi pirkėjas buvo kolektyvinis subjektas, bendrovės „Caremar“ akcijos buvo parduotos ir jas nupirko bendrovės SNAV ir „Rifim“, solidariai prisiimdamos visus sutartinius įsipareigojimus, t. y. bendrovė SNAV nupirko 75 000 akcijų, o bendrovė „Rifim“ – likusias 75 000 akcijų, taigi po 50 proc. viso bendrovės „Caremar“ akcinio kapitalo.

3.3. **Nauja viešojo paslaugų pirkimo sutartis**

3.3.1. *VPĮ*

(82) 2015 m. liepos 16 d. Kampanijos regionas ir bendrovė „Caremar“ pasirašė naują viešojo paslaugų pirkimo sutartį dėl jūrų transporto paslaugų teikimo. Ši viešojo paslaugų pirkimo sutartis galiojo devynerius metus (t. y. iki 2024 m. liepos 15 d. imtinai).

(83) Bendrovei „Caremar“ (taigi ir ją įsigijusiai bendrovei „SNAV/Rifim“) nustatyti VPĮ yra susiję su reguliariomis keleivių ir (arba) keleivių, transporto priemonių (įskaitant gelbėjimo transporto priemones) ir pašto siuntų vežimo jūrų transportu paslaugomis, taikant iš anksto nustatytus tarifus, keltais ir greitaisiais laivais (t. y. TMV teikiant mišrias paslaugas arba greitaisiais laivais su povandeniniais sparnais teikiant tik keleivių vežimo paslaugas) pagal tvarkaraščius, nurodytus jūrų transporto programoje, kuri nustatyta 2011 m. rugpjūčio 9 d. Kampanijos regiono administracijos sprendime Nr. 443 (pateiktame kaip naujos viešojo paslaugų pirkimo sutarties D priedas), su pakeitimais, padarytais 2011 m. gruodžio 30 d. Kampanijos regiono administracijos sprendimu Nr. 857 (pateiktu kaip naujos viešojo paslaugų pirkimo sutarties E priedas), ir jų galimais vėlesniais pakeitimais.

(84) Kalbant apie eksploatuojamus jūrų maršrutus, bendrovė „Caremar“ turi teikti jūrų transporto paslaugas šiais aštuoniais maršrutais pagal naujos viešojo paslaugų pirkimo sutarties D ir E prieduose nurodytus tvarkaraščius: Kapris–Neapolis, Kapris–Sorentas, Iskija–Neapolis, Iskija–Pročida–Neapolis, Iskija–Pročida–Pocuolis, Iskija–Pročida, Pročida–Pocuolis ir Pročida–Neapolis.

(85) Išsami informacija apie VPĮ, susijusi su kiekvieno maršruto laivų tipu (keltas, TMV, greitasis laivas su povandeniniais sparnais), tvarkaraščiu ir dažnumu (metinis / sezoninis), yra tokia pati, kokia taikoma pagal pratęstą pradinį susitarimą nuo 2012 m. sausio 16 d., kaip apibūdinta 39 konstatuojamojoje dalyje.

(86) Pagal naujos viešojo paslaugų pirkimo sutarties 8 straipsnio 4 dalies d punktą, bendrovė „Caremar“ turėjo vykdyti VPĮ laikydamasi tęstinumo ir dažnumo, reguliarumo, punktualumo reikalavimų. 8 straipsnio 4 dalies l punkte buvo paaiškinta, kad šių reikalavimų laikymasis turi būti užtikrinamas visada, taip pat ir laivų įprasto ar neeilinio remonto laikotarpiu.

([84]) Paskelbtas 2015 m. birželio 8 d. Kampanijos regiono oficialiajame leidinyje Nr. 35. Šis sprendimas buvo patvirtintas 2015 m. liepos 15 d. Prezidento dekretu Nr. 116, paskelbtu 2015 m. liepos 20 d. Kampanijos regiono oficialiajame leidinyje Nr. 45.

(87) Pagal naujos viešojo paslaugų pirkimo sutarties 8 straipsnio 4 dalies c punktą, teikdama mišrias paslaugas bendrovė „Caremar“ turi teikti pirmenybę pašto siuntų vežimui (iki 12 tiesinių metrų), jei to reikalauja universaliųjų pašto paslaugų teikėjas. Be to, pagal naujos viešojo paslaugų pirkimo sutarties 9 straipsnį, bendrovė „Caremar“ privalo, Kampanijos regiono prašymu, be papildomo atlygio vykdyti iki dešimties papildomų reisų per metus, kad būtų patenkinti ypatingi viešųjų paslaugų poreikiai.

(88) Kalbant apie eksploatuojamiems jūrų maršrutams priskirtų laivų skaičių, tipą ir pajėgumą, pagal naujos viešojo paslaugų pirkimo sutarties 8 straipsnio 1 dalį, 8 straipsnio 4 dalies m punktą ir 8 straipsnio 5 dalį, bendrovė „Caremar“ privalo naudoti bent septynis iš sutarties H priede nurodytų laivų (arba lygiaverčius pagal skaičių, technines charakteristikas, pajėgumą ir patogumą) ir užtikrinti, kad visada būtų atsarginis laivas, atitinkantis minėtame H priede nurodytas charakteristikas. Be to, bendrovė „Caremar“ privalo užtikrinti, kad H priede nurodyti laivai visada būtų naudojami efektyviai ([85]).

(89) Kalbant apie bilietų kainas, pagal naujos viešojo paslaugų pirkimo sutarties 8 straipsnio 4 dalies e punktą ir 13 straipsnį, bendrovė „Caremar“ turi laikytis 2011 m. balandžio 29 d. regiono administracijos sprendimu Nr. 183 ir 2013 m. kovo 7 d. regiono administracijos sprendimu Nr. 67 nustatytų tarifų, pateiktų kaip viešojo paslaugų pirkimo sutarties B ir C priedai, ir galimų vėlesnių jų pakeitimų. Bendrovė „Caremar“ gali kasmet prašyti Kampanijos regiono, kad tarifai būtų koreguojami atsižvelgiant į infliaciją, tačiau Kampanijos regionas gali neleisti atlikti prašomo koregavimo arba sustabdyti jau taikomą koregavimą ([86]). Be to, pagal 8 straipsnio 4 dalies b punktą, bendrovė „Caremar“ turi nemokamai teikti skubaus pacientų vežimo nacionalinės sveikatos priežiūros tarnybos greitosios pagalbos automobiliais paslaugas.

(90) Kalbant apie paslaugų kokybę, pagal naujos viešojo paslaugų pirkimo sutarties 8 straipsnio 4 dalies v punktą, bendrovė „Caremar“ turėjo laikytis naujos viešojo paslaugų pirkimo sutarties 11 straipsnyje nustatytų kokybės standartų, susijusių su punktualumu, kelionės patogumu ir naudotojų informavimu, kaip nurodyta naujos viešojo paslaugų pirkimo sutarties O priede, kuriame taip pat nurodytos už šių standartų nesilaikymą taikytinos baudos. Be to, pagal 8 straipsnio 4 dalies f punktą, bendrovė „Caremar“ turi atitikti kokybės standartus, nustatytus Kampanijos regiono dokumente „Carta di Servizio“, priimtame 2012 m. kovo 16 d. regiono administracijos sprendimu Nr. 3.

(91) Be O priede nustatytų baudų už naujos viešojo paslaugų pirkimo sutarties 11 straipsnyje nustatytų minimalių kokybės standartų nesilaikymą, naujos viešojo paslaugų pirkimo sutarties 25 straipsnyje išsamiai nurodytos papildomos baudos už bendrovei „Caremar“ nustatytų VPĮ nesilaikymą (pvz., tęstinumo ir reguliarumo ([87]), punktualumo ([88]), tarifų ([89]) reikalavimų), nebent bendrovė „Caremar“ įrodytų, kad įsipareigojimų nesilaikymas atsirado ne dėl jos kaltės, o dėl nenugalimos jėgos aplinkybių.

([85]) Naujos viešojo paslaugų pirkimo sutarties 8 straipsnio 4 dalies m punktas.

([86]) Naujos viešojo paslaugų pirkimo sutarties 13 straipsnio 4 ir 5 dalys.

([87]) Pvz., naujos viešojo paslaugų pirkimo sutarties 25 straipsnio 1 dalies A punkte nustatyta 80 EUR bauda už kiekvieną neįvykusios kelionės mylią ir numatyta papildoma 5 000 EUR bauda, jei ta pati kelionė nevykdoma daugiau kaip septynis kartus per mėnesį. Jei per trijų mėnesių laikotarpį bendrovė „Caremar“ du kartus nevykdys to paties reiso daugiau kaip septynis kartus per mėnesį, viešojo paslaugų pirkimo sutartis bus nutraukta.

([88]) Pvz., naujos viešojo paslaugų pirkimo sutarties 25 straipsnio 1 dalies B punkte nustatyta 150 EUR bauda už kiekvieną per 24 valandas nepateiktą motyvuotą pranešimą, kai vėluojama ilgiau nei 30 minučių. Už kiekvieną vėlavimą, viršijantį 30 minučių, skiriama 500 EUR bauda, jei vėlavimas susijęs su kelione, kurią tą patį mėnesį jau buvo vėluojama vykdyti daugiau nei 30 minučių.

([89]) Pvz., naujos viešojo paslaugų pirkimo sutarties 25 straipsnio 1 dalies I punkte numatyta 1 500 EUR bauda, jei per trimestrą gaunami du rašytiniai skundai dėl tarifų nesilaikymo, o jei per tą patį trimestrą gaunamas trečias skundas, bauda padidėja iki 5 000 EUR.

3.3.2. *Kompensacija*

(92) Remdamasis konkurso dėl kompensacijos pagal naują sutartį dėl VPĮ vykdymo 84 konstatuojamojoje dalyje nurodytais jūrų transporto maršrutais rezultatais, Kampanijos regionas nustatė 178 553 034 EUR metinį bazinį atlygį už devynerių metų sutarties laikotarpį (19 839 226 EUR per metus), kuris gali būti mažinamas. Suma, kurią pasiūlė bendrovė „SNAV/Rifim“ ir kuri buvo nustatyta užbaigus konkursą, sudarė 97 010 073 EUR (10 778 897 EUR per metus ([90])) , taikant 81 542 961 EUR nuolaidą, per devynerių metų sutarties laikotarpį. Kompensacija už laikotarpį nuo 2015 m. liepos 16 d. iki 2015 m. gruodžio 31 d. sudarė 4 940 327,79 EUR ([91]).

(93) Pagal naujos viešojo paslaugų pirkimo sutarties 16 straipsnį, kompensacija už viešąją paslaugą apskaičiuojama remiantis Nutarime Nr. 111/2007 nustatyta metodika ([92]), pagal kurią kompensacija negali viršyti sumos, reikalingos grynosioms išlaidoms, patirtoms vykdant VPĮ, padengti (ekonominė-finansinė pusiausvyra), įskaitant pagrįstą pelną (žr. 55–66 konstatuojamąsias dalis).

(94) Naujos viešojo paslaugų pirkimo sutarties 17 straipsnyje numatyta, kad kas trejus metus šalys turi patikrinti sutarties ekonominės pusiausvyros sąlygas, vadovaudamosi Nutarime Nr. 111/2007 nustatytais stabilumo kriterijais. Naujos viešojo paslaugų pirkimo sutarties 17 straipsnyje numatyta, kad jei nukrypstama nuo šios sutartinės pusiausvyros (pvz., jei kompensacijos nepriemoka sudaro daugiau kaip 5 proc. visos kompensacijos), pusiausvyros atkūrimo mechanizmas, pagal kurį įvertinami visi su kompensacijos mokėjimu susiję parametrai. Paaiškėjus, kad kompensacijos sumos nepakanka paslaugai teikti patiriamoms veiklos išlaidoms padengti, pagal naują viešojo paslaugų pirkimo sutartį galima peržiūrėti pagrindinius kompensacijos parametrus, t. y. tarifų sistemą, sumažinti teikiamų viešųjų paslaugų apimtį arba įmonės materialųjį turtą, skirtą paslaugoms teikti. Kompensacijos permokos atveju Kampanijos regionas turi sumažinti už kitą reguliavimo laikotarpį mokamą kompensaciją ir susigrąžinti jau sumokėtą kompensacijos permoką (žr. 17 straipsnio 4 dalį ir 18 straipsnį).

(95) Kompensacija mokama kasmet trimis dalimis: iki kiekvienų metų balandžio 30 d. sumokamas pradinis avansas, sudarantis 70 proc. kompensacijos; antroji išmoka atliekama iki rugsėjo 30 d. ir sudaro 20 proc. kompensacijos; mokėtina suma, atskaičius išskaitas ir baudas, sumokama iki kitų metų sausio 31 d. ([93])

(96) Pagal naujos viešojo paslaugų pirkimo sutarties 18 straipsnį, bet kokia kompensacijos permoka Kampanijos regionui turi būti grąžinta per 30 dienų nuo Kampanijos regiono prašymo. Atlikus patikrinimą nustatyta, kad nuo 2015 m. liepos 16 d. iki 2017 m. gruodžio 31 d. susidarė 835 057 EUR kompensacijos permoka, kuri buvo grąžinta Kampanijos regionui. Metinė 10 778 897 EUR kompensacija už laikotarpį nuo 2018 m. sausio 1 d. iki 2021 m. gruodžio 31 d. buvo sumažinta iki 9 093 983 EUR atlikus patikrinimą, susijusį su laikotarpiu iki 2017 m. gruodžio 31 d. Remiantis turimomis finansinėmis ataskaitomis, atliekant 2018–2021 m. patikrinimą nustatyta 1 389 811 EUR kompensacijos permoka, kuri buvo grąžinta Kampanijos regionui.

(97) Pagal naujos viešojo paslaugų pirkimo sutarties 20 straipsnį, Kampanijos regionas turi sutarties priežiūros įgaliojimus ir stebi, ar sutartis tinkamai vykdoma, ar veiklos vykdytojo turtas yra tinkamas ir kokybiškas, ar laikomasi teisinių įsipareigojimų ir ar vykdant VPĮ pasiekiami kokybės tikslai.

([90]) Naujos viešojo paslaugų pirkimo sutarties 16 straipsnio 2 dalyje nustatyta: „Pirmiau nurodyta kompensacija šios paslaugų sutarties galiojimo laikotarpiu negali viršyti 10 778 897 EUR sumos už kalendorinius metus be PVM, nurodytos mažėjančia tvarka konkurso sąlygose“.

([91]) Naujos viešojo paslaugų pirkimo sutarties 16 straipsnio 3 dalis.

([92]) Naujos viešojo paslaugų pirkimo sutarties 16 straipsnio 1 dalis.

([93]) Naujos viešojo paslaugų pirkimo sutarties 16 straipsnio 5 dalis. Naujos viešojo paslaugų pirkimo sutarties 16 straipsnio 6 dalyje buvo nurodyta, kad kompensacija už laikotarpį nuo 2015 m. liepos 16 d. iki 2015 m. gruodžio 31 d. mokama dviem dalimis: pirmoji 70 proc. dydžio dalis sumokama iki 2015 m. rugpjūčio 15 d., o antroji 30 proc. dydžio dalis – iki 2016 m. sausio 31 d.

(98) Pagal 17 straipsnį atlikus sutarties ekonominės pusiausvyros periodinę peržiūrą, už 2018–2021 m. laikotarpį iš anksto konkurso procedūros pagrindu nustatytą kompensaciją (10 778 897 EUR) Kampanijos regionas sumažino iki 9 093 983 EUR, o už 2022–2024 m. laikotarpį – dar iki 9 087 149 EUR. 2 lentelėje nurodyta iš anksto nustatyta kompensacija ir faktiškai bendrovei „Caremar“ sumokėta kompensacija už laikotarpį nuo 2015 m. rugpjūčio mėn. iki 2021 m.

2 lentelė

2015–2021 m. pagal naują viešojo paslaugų pirkimo sutartį bendrovei „Caremar“ nustatyta ir sumokėta kompensacija

(EUR)

Metai	Nustatyta kompensacija	Sumokėta kompensacija
2015 m. (nuo 2015 m. liepos mėn.)	10 778 897	**4 961 000**
2016 m.	10 778 897	**10 778 000**
2017 m.	10 778 897	**10 778 897**
2018 m.	9 093 983	**10 363 306**
2019 m.	9 093 983	**8 462 289**
2020 m.	9 093 983	**10 365 064**
2021 m.	9 093 983	**8 593 982**

3.4. Švartavimosi pirmenybė

(99) Dekreto įstatymo Nr. 135/2009, kurį pakeitė Įstatymas Nr. 166/2009, 19b straipsnio 21 dalyje buvo nustatyta, kad, siekiant užtikrinti teritorinį tęstinumą su salomis ir siekiant vykdyti VPĮ, bus išlaikytos buvusios „Tirrenia“ grupės įmonių, įskaitant bendrovę „Caremar“, nustatytos švartavimosi sąlygos ir pirmenybė paskirstant laiko tarpsnius pagal jūrų transporto institucijų nustatytas procedūras, kaip numatyta 1994 m. sausio 28 d. Įstatyme Nr. 84 ir Italijos jūrų transporto kodekse.

3.5. Įstatyme Nr. 163/2010 nustatytos priemonės

(100) Įstatyme Nr. 163/2010 buvo nustatyta galimybė buvusios „Tirrenia“ grupės įmonėms, įskaitant bendrovę „Caremar“, laikinai naudoti finansinius išteklius, jau asignuotus ([94]) laivynui atnaujinti ir modernizuoti, kad būtų patenkinti neatidėliotini nauji 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 ([95]).

(101) Visų pirma, pasinaudojus dviem priemonėmis ([96]), visos „Tirrenia“ grupės atnaujinimui apmokėti buvo skirta 23 750 000 EUR. Bendrovė „Caremar“ šiomis priemonėmis pasinaudojo savo laivams atnaujinti.

([94]) Kaip nustatyta 2009 m. liepos 1 d. Dekreto įstatymo Nr. 78/2009, kurį pakeitė 2009 m. rugpjūčio 3 d. Įstatymas Nr. 102/2009 (toliau – Įstatymas Nr. 102/2009), 19 straipsnio 13a dalyje ir Įstatymo Nr. 166/2006 19b straipsnio 19 dalyje.

([95]) Šie saugos standartai buvo išsamiai išdėstyti 1998 m. kovo 17 d. Tarybos direktyvoje 98/18/EB dėl keleivinių laivų saugos taisyklių ir standartų (OL L 144, 1998 5 15, p. 1), kuri į nacionalinę teisę perkelta 2000 m. vasario 4 d. Įstatymu dekretu Nr. 45, 2003 m. balandžio 14 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje 2003/24/EB, iš dalies keičiančioje Tarybos direktyvą 98/18/EB dėl keleivinių laivų saugos taisyklių ir standartų (OL L 123, 2003 5 17, p. 18), kuri į nacionalinę teisę perkelta 2005 m. kovo 8 d. Įstatymu dekretu Nr. 52, ir 2003 m. balandžio 14 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje 2003/25/EB dėl specialių ro-ro keleivinių laivų stabilumo reikalavimų (OL L 123, 2003 5 17, p. 22), kuri į nacionalinę teisę perkelta 2005 m. kovo 14 d. Įstatymu dekretu Nr. 65.

([96]) Visos lėšos (t. y. 7 000 000 EUR), skirtos pagal Įstatymo Nr. 166/2009 19b straipsnio 19 dalį, ir 16 750 000 EUR iš Įstatyme Nr. 102/2009 numatytų lėšų.

(102) Be to, Įstatymo Nr. 163/2010 1 straipsnyje buvo nustatyta, kad:

a) Dekreto įstatymo Nr. 135/2009, kurį pakeitė Įstatymas Nr. 166/2009 su pakeitimais, 19b straipsnis iš dalies keičiamas įterpiant 24a dalį. Remiantis ta dalimi, mokesčių išimtis taikoma visiems oficialiems veiksmams ir operacijoms, kurie atliekami įgyvendinant Įstatymo Nr. 166/2009 19b straipsnio 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;

b) siekdami užtikrinti viešųjų paslaugų tęstinumą ir prisidėti prie buvusios „Tirrenia“ grupės įmonių privatizavimo proceso, atitinkami regionai gali naudoti fondo *Fondo Aree Sottoutilizzate* (toliau – FAS) ([97]) lėšas pagal *Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica* 2009 m. kovo 6 d. nutarimą Nr. 1 ([98]).

4. PAŽEIDIMO NAGRINĖJIMO PROCEDŪRA NR. 2007/4609

(103) 2008 m. gruodžio 19 d., po ankstesnio Komisijos tarnybų ir Italijos bendravimo Komisijos generalinis direktorius, atsakingas už energetiką ir transportą, Italijai išsiuntė prašymą pateikti informacijos. Šis prašymas, be kita ko, buvo susijęs su tuo metu vykdyta viešųjų paslaugų maršrutų peržiūra ir viešųjų paslaugų teikimo funkcijomis, kurias Italija numatė pagal siūlomus naujus susitarimus. Be to, Italijos buvo paprašyta pateikti daugiau informacijos apie „Tirrenia“ grupės privatizavimo planus.

(104) 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:

a) pradinio susitarimo pratęsimas iki 2009 m. gruodžio 31 d. yra būtinas siekiant liberalizuoti Italijoje jūrų kabotažo sektorių privatizuojant „Tirrenia“ grupę;

b) „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;

c) 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;

d) tikslai buvo i) išlaikyti jungtis, būtinas teritoriniam tęstinumui tarp salų ir tarp salų bei žemyninės dalies ir teisei į sveikatą, mokslą 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, iii) racionalizuoti vasaros ir greitojo susisiekimo maršrutus, kuriais vežami tik žmonės;

e) 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.

([97]) 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.

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

(105) 2009 m. gruodžio 21 d. Komisijos generalinis direktorius, atsakingas už energetiką ir transportą, išsiuntė Italijai raštą, kuriame, be kita ko, pažymėjo, kad 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 iš principo ir kaip išimtis priimtinas, siekiant užtikrinti, kad būtų laikomasi Sąjungos laivų savininkų nediskriminavimo principo, nustatyto Tarybos reglamente (EEB) Nr. 3577/92 ([99]). Komisija pažymėjo, kad Reglamente (EEB) Nr. 3577/92 nenustatytas reikalavimas, kad valstybės narės privatizuotų savo jūrų transporto bendroves; jos turi tik liberalizuoti tą specifinę rinką.

(106) 2010 m. sausio 29 d. ([100]) Komisija išsiuntė oficialų pranešimą dėl netinkamo Reglamento (EEB) Nr. 3577/92 įgyvendinimo. Tame rašte Komisija priminė, kad šiame reglamente numatyta, jog valstybei narei sudarant viešojo paslaugų pirkimo sutartis arba nustatant VPĮ 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. Visų pirma, tie susitarimai turėjo galioti iki 2008 m. pabaigos, tačiau Italija kelis kartus pratęsė jų galiojimą. Todėl Komisija paragino Italiją pateikti pastabas.

(107) Tą pačią dieną ir atskirai 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 Reglamento (EEB) Nr. 3577/92 reikalavimų laikymusi, o ne su valstybės pagalbos klausimais. Atsižvelgdamas į tai, generalinis direktorius nurodė, kad dėl tam tikrų maršrutų pateikto pagrindimo pakako kai kurioms anksčiau pareikštoms abejonėms išsklaidyti. Generalinis direktorius priminė, kad viešojo paslaugų pirkimo sutartys gali būti sudaromos tik dėl tų maršrutų, kuriems būdingas rinkos nepakankamumas.

(108) 2010 m. kovo 29 d. Italija atsakė į 2010 m. sausio 29 d. Komisijos oficialų pranešimą.

(109) 2010 m. rugsėjo 10 d. Italija informavo Komisiją, kad vykdyti konkursą dėl sutarties dėl, be kita ko, bendrovės „Caremar“ tuo metu eksploatuotų Ponto salų maršrutų vėluojama. Vėliau Įstatymu Nr. 163/2010 pradinių susitarimų galiojimas pratęstas iki bendrovių „Tirrenia“ ir „Siremar“ privatizavimo procesų pabaigos (taip pat žr. 33 konstatuojamąją dalį).

(110) 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).

(111) 2012 m. birželio 21 d. Komisija parengė pagrįstą nuomonę dėl trims buvusioms „Tirrenia“ grupės įmonėms („Caremar“, „Laziomar“ ir „Saremar“) pavestų VPĮ pratęsimo. Kadangi kitų trijų bendrovių („Tirrenia“, „Toremar“ ir „Siremar“) konkurso procedūros buvo baigtos 2011 m. ([101]), 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 „Caremar“ 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.

([99]) 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).

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

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

(112) 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, skelbimas dėl bendrovės „Caremar“ paskelbtas 2012 m. liepos 20 d., o skelbimas dėl bendrovės „Laziomar“ išsiųstas paskelbti 2012 m. rugpjūčio 1 d.

(113) 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.

(114) 2015 m. liepos 16 d. bendrovė „SNAV/Rifim“ perėmė bendrovės „Caremar“ nuosavybės teisę ir su ja buvo sudaryta devynerių metų viešojo paslaugų pirkimo sutartis.

(115) 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.

5. **PAGRINDAS PRADĖTI IR IŠPLĖSTI PROCEDŪRĄ**

5.1. **Kompensacija už jūrų transporto paslaugų teikimą nuo 2009 m. sausio 1 d. iki 2012 m. liepos 31 d.**

5.1.1. *Pagalbos buvimas*

(116) 2011 m. sprendime pradėti procedūrą Komisija laikėsi išankstinės nuomonės, kad VPĮ nebuvo pakankamai aiškiai apibrėžti, todėl Komisija negalėjo tvirtai nuspręsti, ar nebuvo padaryta akivaizdžių klaidų. Visų pirma, Komisija neturėjo išsamios informacijos apie faktinius bendrovei „Caremar“ nustatytus įpareigojimus eksploatuoti maršrutus Neapolio įlankoje ir Ponto salyne, palyginti su konkurentų siūlomomis paslaugomis, kurias jie teikia kai kuriais iš šių maršrutų (žr. 2011 m. sprendimo pradėti procedūrą 194, 203, 205 ir 208 konstatuojamąsias dalis). Be to, kalbant apie maršrutus Neapolio įlankoje, Komisija suabejojo, ar teisėtai laikoma, kad nuolatinis buvimas salos uostuose naktį yra tikra viešoji paslauga, ir paragino Italijos valdžios institucijas patikslinti, ar dėl tam tikrų patologijų negalima skraidinti sraigtasparniais, ir pateikti informaciją apie alternatyvių medicinos transporto paslaugų prieinamumą ir pajėgumą (žr. 2011 m. sprendimo pradėti procedūrą 206 konstatuojamąją dalį).

(117) Komisija laikėsi išankstinės nuomonės, kad kompensacija atitinka antrąjį sprendimo *Altmark* ([102]) kriterijų, nes jos apskaičiavimo kriterijai buvo nustatyti iš anksto ir atitiko skaidrumo reikalavimus (žr. 2011 m. sprendimo pradėti procedūrą 239 konstatuojamąją dalį). Visų pirma, 2011 m. sprendimo pradėti procedūrą 240 konstatuojamojoje dalyje Komisija pažymėjo, kad šie kriterijai yra apibūdinti pradiniame susitarime (dėl kompensacijos už 2009 m.) ir Nutarime Nr. 111/2007 (dėl kompensacijos nuo 2010 m.).

(118) Tačiau, Komisijos nuomone, kompensacija neatitiko trečiojo sprendimo *Altmark* kriterijaus ir veiklos vykdytojams galėjo būti mokama kompensacijos už viešųjų paslaugų užduočių atlikimą permoka (žr. 2011 m. sprendimo pradėti procedūrą 244 konstatuojamąją dalį). Visų pirma, Komisija išreiškė abejonių dėl kompensacijos, nuo 2009 m. mokamos buvusios „Tirrenia“ grupės įmonėms, proporcingumo, nes nebuvo aiškiai apibrėžti šioms įmonėms nustatyti įpareigojimai (žr. 2011 m. sprendimo pradėti procedūrą 245 konstatuojamąją dalį). Analogiškai Komisija išreiškė abejonių, ar 6,5 proc. rizikos priedas, taikomas nuo 2010 m., atspindi tinkamą rizikos dydį, nes bendrovė „Caremar“ *prima facie* neprisiėmė rizikos, kuri paprastai prisiimama teikiant tokias paslaugas (žr. 2011 m. sprendimo pradėti procedūrą 247 konstatuojamąją dalį).

([102]) 2003 m. liepos 24 d. Sprendimas *Altmark Trans GmbH ir Regierungspräsidium Magdeburg / Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, ir Oberbundesanwalt beim Bundesverwaltungsgericht*, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415.

(119) Komisija taip pat laikėsi išankstinės nuomonės, kad kompensacija neatitiko ketvirtojo *Altmark* kriterijaus, nes nebuvo skelbiamas konkursas dėl pradinio susitarimo pratęsimo (žr. 2011 m. sprendimo pradėti procedūrą 249 konstatuojamąją dalį). Be to, Komisija pažymėjo, kad negavo jokių įrodymų, pagrindžiančių teiginį, kad bendrovė „Caremar“ paslaugas iš tikrųjų teikė mažiausia bendruomenei kaina (žr. 2011 m. sprendimo pradėti procedūrą 251 konstatuojamąją dalį).

(120) Todėl 2011 m. sprendime pradėti procedūrą Komisija padarė preliminarią išvadą, kad pratęsus pradinį susitarimą veiklos vykdytojams mokėta kompensacija už viešąsias paslaugas yra valstybės pagalba pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį (žr. 2011 m. sprendimo pradėti procedūrą 255 konstatuojamąją dalį). Be to, Komisija laikėsi nuomonės, kad ši pagalba turėtų būti laikoma nauja pagalba (žr. 2011 m. sprendimo pradėti procedūrą 257 konstatuojamąją dalį).

(121) 2012 m. sprendime išplėsti procedūrą Komisija išreiškė tas pačias abejones ir dėl kompensacijos, skirtos bendrovei „Caremar“ nuo 2012 m. sausio mėn. iki jos privatizavimo (žr. 2012 m. sprendimo išplėsti procedūrą 42, 180 ir 181 konstatuojamąsias dalis).

5.1.2. *Suderinamumas*

(122) 2011 m. sprendime pradėti procedūrą Komisija laikėsi išankstinės nuomonės, kad kompensacijai už viešąsias paslaugas už 2009, 2010 ir 2011 m. netaikomas nei Komisijos sprendimas 2005/842/EB ([103]), nei Bendrijos bendrosios nuostatos dėl valstybės pagalbos kompensacijos už viešąją paslaugą forma ([104]) (toliau – 2005 m. VESP bendrosios nuostatos). Todėl Komisija vertino šią priemonę tiesiogiai pagal SESV 106 straipsnio 2 dalį ir nustatė, kad jai kilo abejonių, ar buvo laikomasi taikytinų suderinamumo sąlygų (žr. 2011 m. sprendimo pradėti procedūrą 315 konstatuojamąją dalį).

(123) 2012 m. sprendime išplėsti procedūrą Komisija pažymėjo, kad 2012 m. sausio 31 d. įsigaliojo naujas VESP dokumentų rinkinys, kurį sudaro Komisijos sprendimas 2012/21/ES ([105]) ir 2011 m. VESP bendrosios nuostatos. Tačiau Komisija laikėsi išankstinės nuomonės, kad kompensacija už viešąsias paslaugas pagal pratęstą pradinį susitarimą negali būti laikoma suderinama su vidaus rinka ir jai yra taikomas reikalavimas pranešti pagal Sprendimą 2012/21/ES, nes tas pratęsimas neatitiko Reglamento (EEB) Nr. 3577/92 4 straipsnio, kuriame nustatyta, kad, kai valstybė narė sudaro visuomenės aptarnavimo sutartis arba nustato visuomenės aptarnavimo [viešųjų paslaugų] įsipareigojimus, neturi būti diskriminuojami jokie Bendrijos laivų savininkai (žr. 2012 m. sprendimo išplėsti procedūrą 256 konstatuojamąją dalį). Komisija neatmetė galimybės, kad pagal pratęstą pradinį susitarimą skirtai kompensacijai už viešąsias paslaugas iš esmės galėtų būti taikomos VESP bendrosios nuostatos (žr. 2012 m. sprendimo išplėsti procedūrą 258 konstatuojamąją dalį), tačiau Komisija neturėjo pakankamai duomenų, kad padarytų išvadą šiuo klausimu (žr. 2012 m. sprendimo išplėsti procedūrą 267 konstatuojamąją dalį).

5.2. **Bendrovės „Caremar“ privatizavimas**

(124) 2012 m. sprendime išplėsti procedūrą Komisija išreiškė abejonių, ar bendrovės „Caremar“ pardavimo konkurso procedūra buvo pakankamai skaidri ir besąlygiška, kad būtų užtikrinta, jog pardavimas vykdomas rinkos kaina (žr. 2012 m. sprendimo išplėsti procedūrą 242 konstatuojamąją dalį) Visų pirma, Komisija manė, kad bendrovės „Caremar“ veiklos pardavimas kartu su naujos viešojo paslaugų pirkimo sutarties sudarymu galėjo apriboti konkurso dalyvių skaičių arba turėti įtakos pardavimo kainai (žr. 2012 m. sprendimo išplėsti procedūrą 243 konstatuojamąją dalį).

([103]) 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).

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

([105]) 2011 m. gruodžio 20 d. Komisijos sprendimas 2012/21/ES dėl Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 106 straipsnio 2 dalies taikymo valstybės pagalbai, kompensacijos už viešąją paslaugą forma skiriamai tam tikroms įmonėms, kurioms pavesta teikti visuotinės ekonominės svarbos paslaugas, (OL L 7, 2012 1 11, p. 3).

(125) Remdamasi informacija, kurią turėjo priimdama 2012 m. sprendimą išplėsti procedūrą, Komisija taip pat laikėsi nuomonės, kad bet kuri pagalba, kuri galėjo atsirasti vykdant privatizavimo procesą, būtų nesuderinama (žr. 2012 m. sprendimo išplėsti procedūrą 305 konstatuojamąją dalį).

5.3. **Nauja viešojo paslaugų pirkimo sutartis**

5.3.1. *Pagalbos buvimas*

(126) 2012 m. sprendime išplėsti procedūrą Komisija laikėsi išankstinės nuomonės, kad bendrovei „Caremar“ sumokėta kompensacija neatitiko sprendime *Altmark* nustatytų kriterijų, todėl ji laikoma pagalba pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį. Komisija priėjo prie šios išvados, nes: i) konkurentai, kurie teikė panašias paslaugas, eksploatavo bent tam tikrus maršrutus, kuriuos eksploatavo ir bendrovė „Caremar“, 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) panašu, kad kompensacijos apskaičiavimas pagal Nutarimą Nr. 111/2007 lėmė tai, kad kompensacijos už viešųjų paslaugų teikimą permoka veiklos vykdytojui buvo mokama dėl tų pačių priežasčių, kokios nurodytos 2011 m. sprendime pradėti procedūrą; iii) atrodo, kad nebuvo laikomasi ketvirtojo sprendimo *Altmark* kriterijaus, nes konkursas dėl viešųjų paslaugų buvo vykdomas su sąlyga, kad konkurso laimėtojas įsigis visą bendrovę „Caremar“. Komisija laikėsi nuomonės, kad konkursas dėl viešojo paslaugų pirkimo sutarties be reikalavimo įsigyti būtų įvykdytas mažesne kaina bendruomenei.

5.3.2. *Suderinamumas*

(127) Dėl kompensacijos bendrovei „Caremar“ suderinamumo Komisija pažymėjo 2012 m. sprendime išplėsti procedūrą, kad, remiantis Italijos valdžios institucijų pateikta informacija, Sprendimas 2012/21/ES netaikytinas. Bet kuriuo atveju Komisija negalėjo padaryti išvados dėl Sprendimo 2012/21/ES taikymo, nes šiame etape dar nebuvo pateikta pasirašyta sutartis (žr. 2012 m. sprendimo išplėsti procedūrą 283 konstatuojamąją dalį). Komisija negavo jokios informacijos (pvz., apie per dvejus praėjusius metus iki pavedimo pervežtų keleivių skaičių), kad galėtų išnagrinėti likusias Sprendimo 2012/21/ES suderinamumo sąlygas. Tada Komisija įvertino pagalbą remdamasi 2011 m. VESP bendrosiomis nuostatomis, tačiau nustatė, kad jai kilo abejonių dėl to, ar įvykdytos tose bendrosiose nuostatose numatytos suderinamumo sąlygos, visų pirma dėl to, ar visuose maršrutuose teikiamos tikros VESP, ir dėl pagrįsto pelno, kurį gavo bendrovė „Caremar“, dydžio (žr. 2012 m. sprendimo išplėsti procedūrą 298 ir 300 konstatuojamąsias dalis).

5.4. **Švartavimosi pirmenybė**

(128) 2011 m. sprendime pradėti procedūrą Komisija laikėsi išankstinės nuomonės, kad tuo atveju, kai už švartavimosi pirmenybę nėra atlyginama, priemonė yra reguliavimo pranašumas, kuris nereiškia jokio valstybinių išteklių perdavimo ir todėl negali būti laikomas valstybės pagalba (žr. 2011 m. sprendimo pradėti procedūrą 278 konstatuojamąją dalį). Komisija laikėsi nuomonės, kad jeigu švartavimosi pirmenybė būtų atlyginta ir tiek, kiek bendrovė „Caremar“ teikia tikras VESP ir ši pirmenybė suteikiama tik vežant tais maršrutais, kuriais teikiamos tos VESP, ja nebūtų suteikiamas papildomas ekonominis pranašumas, nes tai būtų būdinga teikiant VESP (žr. 2011 m. sprendimo pradėti procedūrą 279 konstatuojamąją dalį). Nepaisant to, Komisija paragino Italiją ir trečiąsias šalis pateikti papildomos informacijos apie šią priemonę (žr. 2011 m. sprendimo pradėti procedūrą 280 konstatuojamąją dalį).

(129) Kadangi Komisijai kilo abejonių dėl VESP užduoties teisėtumo, ji negalėjo padaryti išvados dėl priemonės suderinamumo, jeigu ji būtų laikoma pagalba (žr. 2011 m. sprendimo pradėti procedūrą 319 konstatuojamąją dalį).

5.5. **Įstatyme Nr. 163/2010 nustatytos priemonės**

(130) 2011 m. sprendimo pradėti procedūrą 289 konstatuojamojoje dalyje Komisija laikėsi išankstinės nuomonės, kad visos Įstatyme Nr. 163/2010 nustatytos priemonės yra valstybės pagalba buvusios „Tirrenia“ grupės įmonėms, įskaitant bendrovę „Tirrenia“. Keletas iš šių priemonių buvo: i) galimas laivų atnaujinimui skirtų lėšų panaudojimas likvidumo tikslais; ii) mokesčių išimtys, susijusios su privatizavimo procesu; iii) galimas FAS lėšų naudojimas. Komisija paragino Italiją paaiškinti, ar ir kodėl visos šios priemonės yra būtinos viešosioms paslaugoms teikti.

(131) Komisija taip pat laikėsi išankstinės nuomonės, kad šios priemonės tikriausiai yra veiklos pagalba, kuria sumažinamos išlaidos, kurias, netaikant šių priemonių, bendrovei „Caremar“ ir kitoms buvusios „Tirrenia“ grupės įmonėms būtų tekę patirti pačioms, todėl šios priemonės turėtų būti laikomos nesuderinamomis su vidaus rinka (žr. sprendimo pradėti procedūrą 320 konstatuojamąją dalį).

6. **BENDROVĖS „CAREMAR“ PASTABOS**

6.1. **Dėl VPĮ ir konkurencinės aplinkos**

(132) Bendrovė „Caremar“ tvirtina, kad VPĮ buvo tiksliai apibrėžti Kampanijos regiono teisės aktais ir kad Kampanijos regionas, apibrėždamas bendrovei „Caremar“ nustatomus VPĮ, tinkamai atsižvelgė į Neapolio įlankoje teikiamų jūrų transporto paslaugų konkurencinę aplinką ir su jūrų transportu susijusius vietos gyventojų poreikius.

(133) Bendrovės „Caremar“ teigimu, jai nustatytų VPĮ apibrėžtis nustatyta pradiniame susitarime, penkerių metų planuose ir Kampanijos regiono patvirtintose ir paskelbtose švartavimosi sistemose („quadri accosti“), kad pasiūlą būtų galima pritaikyti prie naudotojų paklausos. Dėl reikalaujamų paslaugų lygio bendrovė „Caremar“ pažymėjo, kad VPĮ buvo susiję ne tik su eksploatuojamu maršrutu, bet ir su įvairiais įsipareigojimais, susijusiais su reisų tęstinumu ir dažnumu, reguliarumu ir punktualumu, bilietų kainomis ir kitais reikalavimais, susijusiais su naudojamų laivų pajėgumu ir charakteristikomis, taip atspindint tikrą viešųjų paslaugų poreikį.

(134) Bendrovė „Caremar“ pateikė išsamią informaciją apie skirtingus jūrų maršrutus, kad įrodytų, jog ji vykdė veiklą laikydamasi konkrečių reikalavimų, skirtų viešųjų paslaugų teikimo reikalavimams vykdyti (pavyzdžiui, įpareigojimui išplaukti pirmuoju rytiniu reisu į žemyninę dalį, todėl laivai naktį turi likti saloje, o tai susiję su papildomomis išlaidomis), taip išskirdama savo vaidmenį konkurentų atžvilgiu. Bendrovė „Caremar“ paaiškino, kad, siekdama vykdyti šiuos įsipareigojimus, bendrovės „Caremar“ įgula viename laive dirba iš viso 16 valandų per dieną (didžiausia leistina trukmė pagal atitinkamus teisės aktus).

(135) Dėl konkurencinės aplinkos Neapolio įlankoje ir Ponto salyne bendrovė „Caremar“ teigė, kad ji visada buvo vienintelis veiklos vykdytojas, galintis teikti reguliarias ir patikimas jūrų transporto paslaugas, kuriomis siekiama užtikrinti sklandų susisiekimą tarp salų ir žemyninės dalies. Bendrovė „Caremar“ pabrėžė, kad jai tenka labai svarbus vaidmuo užtikrinant teritorinio tęstinumo principo laikymąsi, nes vien rinkos jėgos niekada negalėjo patenkinti salų bendruomenių lūkesčių ir poreikių, susijusių su reguliariomis ir tiesioginėmis paslaugomis, užtikrinančiomis susisiekimą tarp salų ir žemyninės dalies. Bendrovės „Caremar“ nuomone, taip yra dėl to, kad Neapolio įlankoje esama labai tankiai apgyvendintų salų, o tai neišvengiamai atsiliepia kasdieniam reguliaraus susisiekimo poreikiui (pvz., profesiniais ar švietimo tikslais).

6.2. **Dėl pradinio susitarimo pratęsimo atitikties *Altmark* kriterijams**

(136) Bendrovė „Caremar“ teigia, kad kompensacija, gauta pratęsus pradinio susitarimo galiojimą, nėra valstybės pagalba, nes buvo įvykdytos visos keturios sąlygos, nustatytos Sprendime *Altmark*.

(137) Dėl pirmojo *Altmark* kriterijaus bendrovė „Caremar“ teigia, kad jai buvo pavesta vykdyti aiškiai apibrėžtus VPĮ, todėl pirmasis kriterijus yra įvykdytas (žr. 6.1 skirsnyje pateiktas pastabas).

(138) Dėl antrojo *Altmark* kriterijaus bendrovė „Caremar“ primena, kad kompensacijos apskaičiavimo kriterijai buvo nustatyti iš anksto (t. y. pradiniame susitarime ir Nutarime Nr. 111/2007) objektyviai ir skaidriai, todėl antrasis *Altmark* kriterijus taip pat yra įvykdytas.

(139) Dėl trečiojo *Altmark* kriterijaus bendrovė „Caremar“ teigia, kad kompensacija, suteikta per pratęsimo laikotarpį, neviršijo sumos, reikalingos papildomoms dėl paslaugos teikimo patirtoms išlaidoms padengti, atsižvelgiant į atitinkamas pajamas ir pagrįstą pelną, todėl trečiasis *Altmark* kriterijus yra įvykdytas. Atsakydama į Komisijos abejones, kad nuo 2010 m. bendrovei „Caremar“ buvo mokama kompensacijos už VPĮ vykdymą permoka, bendrovė „Caremar“ teigia, kad sumokėtos kompensacijos nepakako VPĮ vykdymo išlaidoms padengti, be to, nebuvo suteikta pelno marža.

(140) Galiausiai dėl ketvirtojo *Altmark* kriterijaus bendrovė „Caremar“ teigia, kad, nesant viešos konkurso procedūros, kompensacija buvo nustatyta remiantis veiksmingai veikiančios įmonės sąnaudų analize (pavyzdžiui, visiškai nudėvėtos laivų sąnaudos, įgulos ir veiklos rezultatų santykio optimizavimas, mažiausių tarifų išlaikymas nepaisant padidėjusių degalų sąnaudų).

6.3. **Dėl pradinio susitarimo pratęsimo atitikties SESV 106 straipsnio 2 daliai**

(141) Bendrovė „Caremar“ teigia, kad atliekant suderinamumo vertinimą, kaip nurodyta 2011 m. sprendimo pradėti procedūrą 308 konstatuojamojoje dalyje, turi būti įvykdytos visos trys sąlygos:

a) paslaugos turi būti VESP;

b) valstybė turi tinkamai pavesti paslaugas pagalbos gavėjui;

c) kompensacija turi būti proporcinga išlaidoms, patirtoms teikiant VESP.

(142) Dėl pirmosios sąlygos bendrovė „Caremar“ paaiškina, kad paslaugos teikiamos pagal konkrečius viešuosius reikalavimus, taip užtikrinant teritorinį tęstinumą (žr. 6.1 skirsnio pastabas).

(143) Dėl antrosios sąlygos bendrovė „Caremar“ tvirtina, kad ji teikia laivybos paslaugas, kaip jai pavesta pagal pradinį susitarimą, kuriame išsamiai išdėstyti bendrovei „Caremar“ nustatyti VPĮ.

(144) Galiausiai dėl proporcingumo sąlygos bendrovė „Caremar“ pakartoja, kad jai buvo mokama per maža kompensacija, pavyzdžiui, 2010 m. ir 2011 m., kaip matyti iš bendrovės sąskaitų.

6.4. **Dėl švartavimosi pirmenybės**

(145) Bendrovė „Caremar“ tvirtina, kad švartavimosi pirmenybės suteikimas nesuteikia jokio ekonominio pranašumo, todėl ši priemonė negali būti laikoma valstybės pagalba. Be to, bendrovė „Caremar“ pabrėžia, kad švartavimosi pirmenybė naudojama tik jos įsipareigojimams pagal viešojo paslaugų pirkimo sutartį vykdyti.

6.5. **Dėl Įstatyme Nr. 163/2010 nustatytų priemonių**

(146) Dėl finansinės paramos priemonių, suteiktų bendrovei „Caremar“ pagal Įstatymą Nr. 163/2010, bendrovė „Caremar“ patvirtina, kad jai buvo skirta 2 115 000 EUR išskirtinai jos laivynui modernizuoti. Todėl bendrovė „Caremar“ teigia, kad Įstatyme Nr. 163/2010 numatytos priemonės nėra valstybės pagalba jai, nes jos būtinos bendrovei „Caremar“ pavestiems VPĮ finansuoti.

7. **BENDROVĖS „CAREMAR“ KONKURENTŲ PASTABOS**

7.1. **Bendrovės „Medmar“ pastabos**

7.1.1. *Dėl VPĮ ir konkurencinės aplinkos*

(147) Bendrovė „Medmar“ nurodė, kad valstybės pagalbos priemonės, kurioms taikomas 2011 m. sprendimas pradėti procedūrą, ir rinkos sąlygos išlieka tokios pačios, kaip ir Sprendime 2005/163/EB. Šios valstybės pagalbos priemonės susijusios su: a) kompensacija, kasmet skiriama bendrovei „Caremar“ už maršruto Neapolis–Kapris eksploatavimą, dėl kurios Sprendime 2005/163/EB nurodyta susigrąžinti visas bendrovei „Caremar“ skirtas dotacijas; b) kompensacija, kasmet skiriama bendrovei „Caremar“ už maršruto Iskija–Pročida eksploatavimą, dėl kurios Sprendime 2005/163/EB Italijai buvo nurodyta apriboti bendrovės „Caremar“ eksploatuojamų jungčių skaičių ir kompensuoti tik grynąsias bendrovės „Caremar“ patirtas veiklos išlaidas. Bendrovės „Medmar“ teigimu, Sprendimas 2005/163/EB buvo priimtas dėl to, kad privatusis sektorius, turėdamas panašų turtą, galėjo teikti panašias paslaugas, kaip ir bendrovė „Caremar“.

(148) Bendrovė „Medmar“ pažymėjo, kad Kampanijos regionas tiek bendrovei „Caremar“, tiek bendrovei „Medmar“ pavedė VPĮ eksploatuoti Iskijos–Pročidos–Pocuolio, Pročidos–Pocuolio ir Iskijos–Pročidos–Pocuolio jungtis. Tačiau, kitaip nei bendrovė „Caremar“, bendrovė „Medmar“ negavo jokios kompensacijos už minėtų paslaugų teikimą. Nebuvo paskelbta viešojo konkurso procedūra, kad būtų nustatytos įmonės, galinčios vykdyti VPĮ mažiausia bendruomenei kaina. Vietoj to Kampanijos regionas įpareigojo privačiąsias įmones sutikti pasirašyti „sutikimo aktus“, pagal kuriuos jos privalo teikti viešąsias paslaugas Kampanijos regiono nustatytomis sąlygomis (dėl tvarkaraščio ir tarifų). Bendrovės „Medmar“ teigimu, jei privačiosios įmonės būtų nesutikusios pasirašyti minėtų „sutikimo aktų“, joms nebūtų leidžiama teikti jokių paslaugų regione.

(149) Bendrovė „Medmar“ tvirtino, kad Kampanijos regionas neprivalėjo pavesti bendrovei „Caremar“ vykdyti VPĮ už kompensaciją, nes bendrovė „Medmar“ galėjo teikti tokią pačią paslaugą be kompensacijos.

(150) Visų pirma, bendrovė „Medmar“ paaiškino, kad 2011 m. ji kasdien vykdė šiuos reisus:

— Iskija–Neapolis: septyni reisai per dieną (vykdant penkis iš jų buvo sustojama Pročidoje);

— Iskija–Pocuolis: 13 reisų per dieną ir viena jungtis vasaros sezonu su Kazamičola.

(151) Kita vertus, bendrovės „Medmar“ teigimu, bendrovė „Caremar“ minėtais maršrutais vykdė mažiau reisų, t. y.:

— maršrutu Iskija–Neapolis: 11 reisų per dieną ir tris papildomus reisus vasaros sezonu;

— maršrutu Iskija–Pročida–Pocuolis: tris reisus per dieną.

(152) Be to, bendrovė „Medmar“ pabrėžė, kad teikiamų paslaugų ir naudojamų laivų kokybė atitinka bendrovės „Caremar“ teikiamų paslaugų ir naudojamų laivų kokybę. Be to, toje pačioje teritorijoje veikia ir kitos privačiosios įmonės.

(153) Šiomis aplinkybėmis bendrovė „Medmar“ padarė išvadą, kad VPĮ pavedimas bendrovei „Caremar“ nebuvo būtinas ir todėl jis nesuderinamas su SESV.

(154) Bendrovė „Medmar“ teigia, kad jei Komisija nuspręstų, kad VPĮ pavedimas yra būtinas, toks pavedimas pažeistų Reglamento (EEB) Nr. 3577/92 4 straipsnio 1 ir 2 dalis, pagal kurias „[...] kai valstybė narė sudaro visuomenės aptarnavimo sutartis arba nustato visuomenės aptarnavimo [viešųjų paslaugų] įsipareigojimus, neturi būti diskriminuojami jokie Bendrijos laivų savininkai“ ir „[...] visi Bendrijos laivų savininkai turi turėti galimybę gauti bet kokią kompensaciją už visuomenės aptarnavimo [viešųjų paslaugų] įsipareigojimus“.

(155) Be to, bendrovė „Medmar“ teigė, kad Italija nepateikė informacijos apie sumas, skirtas už kiekvieną bendrovės „Caremar“ eksploatuojamą jungtį.

7.1.2. *Dėl švartavimosi pirmenybės*

(156) Bendrovė „Medmar“ tvirtina, kad bendrovės „Caremar“ švartavimosi pirmenybė pažeidžia Reglamento (EEB) Nr. 3577/92 4 straipsnio 1 ir 2 dalis, nes bendrovei „Caremar“ suteikiamas geriausias susisiekimas ekonomiškai pelningiausiomis valandomis, taip diskriminuojant Sąjungos laivų savininkus ir neleidžiant jiems pasinaudoti teise teikti paslaugas atviroje rinkoje.

(157) Be to, bendrovė „Medmar“ nurodo 2009 m. liepos 13 d. Italijos konkurencijos institucijos *Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato* (toliau – AGCM) rekomendaciją panaikinti nuostatą ([106]), pagal kurią bendrovei „Caremar“ suteikta švartavimosi pirmenybė teikiant paslaugas. AGCM teigimu, ši nuostata kelia grėsmę konkurencijai, nes neleidžia privačioms bendrovėms teikti susisiekimo paslaugų ekonomiškai pelningomis valandomis.

7.1.3. *Dėl Įstatyme Nr. 163/2010 nustatytų priemonių*

(158) Bendrovė „Medmar“ pažymi, kad pagal Įstatymą Nr. 163/2010 Italija pratęsė pradinio susitarimo galiojimą iki privatizavimo proceso pabaigos. Šis pratęsimas pažeidžia Reglamentą (EEB) Nr. 3577/92, nes bendrovė, kuri turėjo vykdyti VPĮ, nebuvo pasirinkta viešo konkurso būdu, taip diskriminuojant bendrovę „Medmar“.

(159) Be to, pagal Įstatymo Nr. 163/2010 19 straipsnį bendrovei „Caremar“ buvo skirta 2 115 000 EUR jos laivynui modernizuoti, o ši suma, bendrovės „Medmar“ nuomone, yra veiklos pagalba, taigi yra nesuderinama su bendrąja rinka. Be to, Įstatymu Nr. 163/2010 bendrovei „Caremar“ ir kitoms buvusios „Tirrenia“ grupės įmonėms buvo suteikta 49 000 000 EUR likvidumo poreikiams tenkinti, o ši suma, bendrovės „Medmar“ nuomone, taip pat yra veiklos pagalba, taigi yra nesuderinama su bendrąja rinka.

(160) Galiausiai bendrovė „Medmar“ teigia, kad su bendrovės „Caremar“ privatizavimo procesu susijęs atleidimas nuo mokesčių yra nesuderinama pagalba.

7.2. **Bendrovių SNAV ir ACAP pastabos**

(161) Dėl VPĮ pavedimo bendrovei „Caremar“ bendrovės SNAV ir ACAP teigė, kad *Altmark* kriterijus, pagal kurį reikalaujama, kad teikiama paslauga tikrai būtų VESP, nebuvo vykdomas ir nebuvo būtinybės minėtam pavedimui, nes bendrovės „Caremar“ eksploatuojamus maršrutus taip pat eksploatavo privačiosios įmonės. Visų pirma, bendrovė SNAV eksploatavo šiuos maršrutus:

— Sorentas–Kapris: septynis reisus per dieną darbo dienomis, penkis reisus savaitgaliais;

— Neapolis–Iskija: keturis reisus per dieną, iš jų tris per Pročidą;

— Pročida–Iskija: keturis reisus per dieną;

— Pročida–Neapolis: keturis reisus per dieną.

(162) Bendrovės SNAV ir ACAP teigia, kad VESP pavedimas bendrovei „Caremar“ ir su tuo susijusi kompensacija yra nesuderinama valstybės pagalba pagal SESV 107 straipsnį.

7.3. **Bendrovės GNV pastabos**

(163) Bendrovė GVN pateikė pastabų dėl Įstatyme Nr. 163/2010 nustatytos švartavimosi pirmenybės ir priemonių.

(164) Dėl švartavimosi pirmenybės bendrovė GNV pažymėjo, kad bendrovė „Caremar“ ir kitos „Tirrenia“ grupės įmonės galėjo gauti daugiausia naudos iš rinkos teikiamų keleivių vežimo galimybių laiko ir švartavimosi atžvilgiu, pasirinkdamos patogesnį švartavimosi laiką ir taip pagerindamos savo padėtį keleivių vežimo segmente konkuruojančių privačiųjų įmonių nenaudai.

([106]) Dekreto įstatymo Nr. 135/2009 19b straipsnis.

(165) Dėl Įstatyme Nr. 163/2010 nustatytų priemonių bendrovė GNV teigė, kad šios priemonės yra veiklos pagalba, dėl kurios bendrovė „Caremar“ ir kitos „Tirrenia“ grupės įmonės išvengė išlaidų, kurias paprastai turėtų padengti iš savo finansinių išteklių.

7.4. **Bendrovės „Alilauro“ pastabos**

(166) Bendrovė „Alilauro“ teigė, kad iki bendrovės „Caremar“ privatizavimo Kampanijos regionas piktnaudžiavo savo dominuojančia padėtimi, nes koordinavo visą eismą Neapolio įlankoje paskirstydamas VPĮ ir nustatydamas tarifų dydį. Bendrovės „Alilauro“ teigimu, tai buvo interesų konfliktas, dėl kurio Kampanijos regionas nepaskelbė viešo konkurso dėl bendrovės „Caremar“ pardavimo.

(167) Be to, bendrovė „Alilauro“ teigė, kad visus bendrovės „Caremar“ eksploatuojamus maršrutus taip pat eksploatavo kiti privatūs veiklos vykdytojai, negaudami jokios viešosios kompensacijos, o teiginys dėl bendrovės „Caremar“ išlaidų padidėjimo dėl privalomo laivų buvimo salų uostuose yra nepagrįstas, nes uostuose yra ir privačių laivų, o prireikus skubios medicinos pagalbos šias paslaugas galėtų teikti specialiai tam tikslui pastatyti motoriniai laivai, taip pat sraigtasparniai.

7.5. **Bendrovės NLG pastabos**

(168) Bendrovės NLG teigimu, realaus viešojo poreikio Neapolio–Kaprio maršrute nebuvo, nes bendrovė NLG kasdien į Kaprio salą vykdė dvigubai daugiau reisų, kurie, jos manymu, pagal kokybę, tęstinumą ir laivo patogumą prilygo bendrovės „Caremar“ reisams.

(169) Be to, bendrovė NLG teigė, kad pradinio susitarimo pratęsimai buvo vykdomi neskelbiant išankstinio viešo konkurso, taip diskriminuojant bendrovę NLG.

(170) Be to, bendrovė NLG tvirtino, kad Įstatyme Nr. 163/2010 nustatytos priemonės yra neteisėta ir nesuderinama pagalba, nes jos yra veiklos pagalba, o bendrovės „Caremar“ švartavimosi pirmenybė yra dar vienas pažeidimas, nes suteikia bendrovei „Caremar“ galimybę pasinaudoti geriausiais maršrutais ir tvarkaraščiais.

7.6. **Bendrovės „Marworld“ pastabos**

(171) Bendrovė „Marworld“ teigė, kad Kampanijos regionas suteikė pagalbą bendrovei „Caremar“ privatizavimo proceso metu. Visų pirma, bendrovė „Marworld“ pažymėjo, kad 2015 m. gegužės 21 d. regiono sprendimu Nr. 316 Kampanijos regionas suteikė bendrovei „Caremar“ 2 155 008 EUR su sąlyga, kad ją įsigis bendrovė „SNAV/Rifim“, siekdamas atkurti bendrovės „Caremar“ finansinę padėtį iki tos vertės, kuri buvo tuo metu, kai buvo pateiktas bendrovės „SNAV/Rifim“ pasiūlymas įsigyti bendrovę „Caremar“ už 6 000 001 EUR.

8. **ITALIJOS PASTABOS**

8.1. **Dėl VPĮ ir konkurencinės aplinkos**

(172) Italija aiškina, kad bendrovė „Caremar“ savo veiklą vykdo tik vykdydama VPĮ ir kad ji turi beveik išimtinę kompetenciją transporto priemonių ir krovinių (pvz., pašto siuntų) vežimo iš Neapolio įlankos salų į žemyninę dalį srityje, kuri yra mažai komerciškai naudinga, o konkurentai iš esmės orientuojasi į keleivių vežimą (žr. visų pirma 182–185 konstatuojamąsias dalis).

(173) Italijos teigimu, bendrovei „Caremar“ pavesti VPĮ atitinka realius ir aktualius salose įsikūrusių bendruomenių poreikius, kurių, tikėtina, negalėtų patenkinti vien rinkos jėgos, visų pirma susijusius su teritoriniu tęstinumu ir reisų dažnumu, jų reguliarumu ir punktualumu, taip pat su tam tikrais reikalavimais dėl laivų ir įgulos pajėgumų.

(174) Siekdama įrodyti, kad yra tikra naudotojų paklausa atitinkamoms jūrų transporto paslaugoms, Italija pateikė duomenis apie bendrovės „Caremar“ srautus VPĮ maršrutais, kuriems taikomas pratęstas pradinis susitarimas, tarpinė sutartis ir nauja viešojo paslaugų pirkimo sutartis.

(175) Kalbant apie Neapolio įlankos maršrutus, duomenys apie bendrovės „Caremar“ jūrų transporto paslaugas šiais maršrutais 2009–2021 m. (žr. 3–8 lenteles) rodo, kad visada buvo ne tik keleivių, bet ir mišraus (t. y. transporto priemonių ir krovinių) eismo poreikis. Be to, Italijos teigimu, tai, kad bendrovės „Caremar“ srautai per tuos metus išliko stabilūs, aiškiai rodo, kad bendrovės „Caremar“ pasiūla tenkino vietos gyventojų paklausą, kuri yra gana stabili, nes gyventojams jūrų transporto paslaugos reikalingos kasdien visus metus, ir jai neturi įtakos turistų srautų svyravimai.

Keleivių srautai

3 lentelė

2009–2014 m. pervežtų keleivių skaičius

Maršrutai	2009 m.	2010 m.	2011 m.	2012 m.	2013 m.	2014 m.
Kapris–Sorentas	314 180	330 513	279 657	261 687	272 779	263 354
Kapris–Neapolis	458 399	480 394	416 602	420 772	417 729	463 006
Iskija–Pročida–Neapolis ([1])	1 699 501	1 710 889	1 242 689	1 228 687	1 662 685	1 662 737
Iskija–Pročida–Pocuolis ([2])	316 538	333 832	419 320	415 943	398 620	389 428

([1]) 1 Srautai šiuo maršrutu taip pat apėmė srautus Iskijos–Pročidos ir Pročidos–Neapolio segmentuose bei tiesioginiame maršrute Iskija–Neapolis. Italija taip pat pateikė 2011–2021 m. bendrovės „Caremar“ keleivių srauto pasiskirstymą pagal segmentus, iš kurio matyti, kad per tuos metus keleivių srautas pagal segmentus išliko stabilus.

([2]) Srautai šiuo maršrutu taip pat apėmė srautus Pročidos–Pocuolio segmente. Italija taip pat pateikė 2011–2021 m. bendrovės „Caremar“ keleivių srauto pasiskirstymą pagal segmentus, iš kurio matyti, kad per tuos metus keleivių srautas pagal segmentus išliko stabilus.

4 lentelė

2015–2021 m. pervežtų keleivių skaičius

Maršrutai	2015 m.	2016 m.	2017 m.	2018 m.	2019 m.	2020 m.	2021 m.
Kapris–Sorentas	249 908	266 393	259 228	259 228	244 645	[100 000–200 000]	[100 000–200 000]
Kapris–Neapolis	461 000	522 662	577 263	601 251	632 857	[300 000–400 000]	[400 000–500 000]
Iskija–Pročida–Neapolis ([1])	1 653 493	1 835 132	1 990 603	1 981 824	2 093 347	[1 000 000–2 000 000]	[1 000 000–2 000 000]
Iskija–Pročida–Pocuolis ([2])	383 164	412 319	400 977	399 792	398 994	[200 000–300 000]	[300 000–400 000]

([1]) Srautai šiuo maršrutu taip pat apėmė srautus Iskijos–Pročidos ir Pročidos–Neapolio segmentuose bei tiesioginiame maršrute Iskija–Neapolis.

([2]) [2] Srautai šiuo maršrutu taip pat apėmė srautus Pročidos–Pocuolio segmente.

Transporto priemonės

5 lentelė

2009–2014 m. pervežtų transporto priemonių skaičius

Maršrutai	2009 m.	2010 m.	2011 m.	2012 m.	2013 m.	2014 m.
Kapris–Sorentas	8 473	10 617	11 246	11 041	16 555	16 532
Kapris–Neapolis	20 513	20 659	20 541	19 435	23 601	24 417
Iskija–Pročida–Neapolis (1)	74 733	68 959	71 065	64 208	76 738	77 773
Iskija–Pročida–Pocuolis (2)	48 110	46 674	49 568	59 461	71 879	69 451

(1) Srautai šiuo maršrutu taip pat apėmė srautus Iskijos–Pročidos ir Pročidos–Neapolio segmentuose bei tiesioginiame maršrute Iskija–Neapolis. Italija taip pat pateikė 2013–2021 m. bendrovės „Caremar“ srautų pasiskirstymą pagal segmentus, iš kurio matyti, kad per tuos metus kiekviename segmente bendrovės „Caremar“ pervežamų transporto priemonių skaičius išliko stabilus.

(2) Srautai šiuo maršrutu taip pat apėmė srautus Pročidos–Pocuolio segmente. Italija taip pat pateikė 2013–2021 m. bendrovės „Caremar“ srautų pasiskirstymą pagal segmentus, iš kurio matyti, kad per tuos metus kiekviename segmente bendrovės „Caremar“ pervežamų transporto priemonių skaičius išliko stabilus.

6 lentelė

2015–2021 m. pervežtų transporto priemonių skaičius

Maršrutai	2015 m.	2016 m.	2017 m.	2018 m.	2019 m.	2020 m.	2021 m.
Kapris–Sorentas	16 650	18 587	17 578	18 110	18 679	[10 000–20 000]	[10 000–20 000]
Kapris–Neapolis	24 397	24 503	25 920	26 348	27 528	[20 000–30 000]	[20 000–30 000]
Iskija–Pročida–Neapolis (1)	93 769	90 080	83 052	74 932	79 265	[70 000–80 000]	[90 000–100 000]
Iskija–Pročida–Pocuolis (2)	65 930	70 001	65 724	64 840	64 554	[40 000–50 000]	[60 000–70 000]

(1) Srautai šiuo maršrutu taip pat apėmė srautus Iskijos–Pročidos ir Pročidos–Neapolio segmentuose bei tiesioginiame maršrute Iskija–Neapolis.

(2) Srautai šiuo maršrutu taip pat apėmė srautus Pročidos–Pocuolio segmente.

Kroviniai (tiesiniais metrais)

7 lentelė

2009–2014 m. pervežti kroviniai (tiesiniais metrais)

Maršrutai	2009 m.	2010 m.	2011 m.	2012 m.	2013 m.	2014 m.
Kapris–Sorentas	82 930	91 218	95 889	99 318	122 742	109 932
Kapris–Neapolis	228 310	222 050	221 238	216 563	238 656	238 602
Iskija–Pročida–Neapolis (1)	268 111	243 034	218 932	189 496	323 259	306 694
Iskija–Pročida–Pocuolis (2)	86 664	80 566	76 346	118 274	124 758	120 259

(1) Srautai šiuo maršrutu taip pat apėmė srautus Iskijos–Pročidos ir Pročidos–Neapolio segmentuose bei tiesioginiame maršrute Iskija–Neapolis. Italija taip pat pateikė 2013–2021 m. bendrovės „Caremar“ srautų pasiskirstymą pagal segmentus, iš kurio matyti, kad per tuos metus kiekviename segmente bendrovės „Caremar“ pervežamų krovinių skaičius tiesiniais metrais išliko stabilus.

(2) Srautai šiuo maršrutu taip pat apėmė srautus Pročidos–Pocuolio segmente. Italija taip pat pateikė 2013–2021 m. bendrovės „Caremar“ srautų pasiskirstymą pagal segmentus, iš kurio matyti, kad per tuos metus kiekviename segmente bendrovės „Caremar“ pervežamų krovinių skaičius tiesiniais metrais išliko stabilus.

8 lentelė

2015–2021 m. pervežti kroviniai (tiesiniais metrais)

Maršrutai	2015 m.	2016 m.	2017 m.	2018 m.	2019 m.	2020 m.	2021 m.
Kapris–Sorentas	107 316	112 092	110 778	110 454	112 212	[80 000–90 000]	[100 000–200 000]
Kapris–Neapolis	229 044	252 138	254 826	253 680	261 906	[200 000–300 000]	[200 000–300 000]
Iskija–Pročida–Neapolis (1)	306 439	293 423	292 172	295 761	283 142	[200 000–300 000]	[300 000–400 000]
Iskija–Pročida–Pocuolis (2)	209 392	196 346	185 996	189 423	126 693	[80 000–90 000]	[90 000–100 000]

(1) 1 Srautai šiuo maršrutu taip pat apėmė srautus Iskijos–Pročidos ir Pročidos–Neapolio segmentuose bei tiesioginiame maršrute Iskija–Neapolis.
(2) 2 Srautai šiuo maršrutu taip pat apėmė srautus Pročidos–Pocuolio segmente.

(176) Kalbant apie maršrutus Ponto salyne, kuriuos bendrovė „Caremar“ eksploatavo tik nuo 2009 m. sausio 1 d. iki 2011 m. gegužės 31 d. ([107]), Italija pateikė duomenis apie bendrovės „Caremar“ tais maršrutais 2009 m. ir 2010 m. pervežtų keleivių skaičių ir 2009 m. tais maršrutais pervežtų transporto priemonių skaičių (žr. 9 lentelę). Italijos teigimu, šie duomenys, nors ir daliniai ([108]), leidžia manyti, kad naudotojų paklausa šiuose maršrutuose buvo didelė ir stabili.

9 lentelė

2009–2010 m. pervežtų keleivių ir transporto priemonių skaičius

Maršrutai	2009 m.		2010 m.	
	Keleiviai	Transporto priemonės	Keleiviai	Transporto priemonės
Ancijus–Ponca	31 494	2 808	32 202	nėra duomenų
Formija–Ponca	157 055	13 926	165 370	nėra duomenų
Formija–Ventotenė	99 087	3 063	106 886	nėra duomenų

(177) Dėl Sprendimo *SNCM* kriterijų ([109]) taikymo Neapolio įlankos jūrų transporto situacijai Italija teigia, kad šie kriterijai yra netinkami, nes jais apibrėžiama tik kiekybinė analizė, grindžiama transporto pasiūlos ir paklausos palyginimu, neatsižvelgiant į vietos gyventojų viešųjų paslaugų poreikių ypatumus.

([107]) Nuo 2011 m. birželio 1 d. Ponto salyno maršrutus eksploatavo bendrovė „Laziomar“.
([108]) Italijos teigimu, likusių duomenų apie 2011 m. keleivių srautus, 2010 m. ir 2011 m. pervežtas transporto priemones ir 2009–2011 m. krovinių srautus nebebuvo galima gauti.
([109]) 2017 m. kovo 1 d. Sprendimas *Société nationale maritime Corse Méditerranée (SNCM) / Komisija*, T-454/13, ECLI:EU:T:2017:134, 130 ir 134 punktai.

(178) Dėl naudotojų paklausos ir rinkos pasiūlos apibrėžimo Italija paaiškino, kad Kampanijos regiono pasirinkimas dėl bendrovės „Caremar“ teikiamų paslaugų dažnumo ir tvarkaraščių maršrutais, kuriems taikomas pratęstas pradinis susitarimas, buvo grindžiamas vietos valdžios institucijų išreikštais poreikiais ir buvo priimtas po diskusijų su Neapolio įlankoje veikiančiomis laivybos bendrovėmis dėl jų galimybių teikti paslaugas rinkos sąlygomis arba pagal vienašališkai nustatytus VPĮ.

(179) Visų pirma, Italija paaiškino, kad procedūrinė sistema, pagal kurią Kampanijos regionas apibrėžia VPĮ jūrų transporto sektoriuje, nustatyta 2002 m. kovo 28 d. Regiono įstatymo Nr. 3 17 straipsnyje, pagal kurį Kampanijos regionas, prieš apibrėždamas VPĮ apimtį, turi konsultuotis su paslaugų naudotojais ir paslaugų teikėjais. Be to, remiantis tuo pačiu straipsniu, VPĮ apimtis turi būti tikrinama ir, jei reikia, peržiūrima kas trejus metus. Kiek tai susiję su pratęstu pradiniu susitarimu, nuo 2009 m. sausio 1 d. iki 2011 m. rugsėjo 30 d. bendrovės „Caremar“ vykdomi VPĮ buvo grindžiami 2006–2007 m. Kampanijos regiono surengtomis viešomis konsultacijomis ([110]). 2011 m. rugpjūčio 9 d. regiono administracijos sprendimu Nr. 443, remiantis 2010–2011 m. vykusiomis viešomis konsultacijomis (kurios pradėtos 2010 m. lapkričio mėn.), 2011 m. buvo patikslintas VPĮ dažnumas ir tvarkaraščiai (patys VPĮ maršrutai liko nepakitę).

(180) Italija pateikė išsamią informaciją apie darbus, po kurių buvo priimtas 2011 m. rugpjūčio 9 d. regiono administracijos sprendimas Nr. 443, kuriuo Kampanijos regionas priėmė trejų metų (2011–2013 m.) būtiniausių paslaugų Neapolio įlankoje programą (žr. 38 konstatuojamąją dalį), kuri įsigaliojo 2011 m. spalio 1 d. Ši programa buvo taikoma visiems jūrų transporto paslaugų teikėjams Neapolio įlankoje. 2011 m. gruodžio 30 d. Kampanijos regiono administracijos sprendimu Nr. 857 buvo padaryti nežymūs bendrovės „Caremar“ teikiamų paslaugų tvarkaraščių ir dažnumo pakeitimai, kurie įsigaliojo nuo 2012 m. sausio 16 d.

(181) Italija paaiškino, kad po 2010 m. lapkričio–gruodžio mėn. vykusių viešų konsultacijų 2011 m. pradžioje Kampanijos regionas pakvietė Neapolio įlankos savivaldybių atstovus į techninius susitikimus, kuriuose buvo aptarti per viešas konsultacijas nustatyti viešieji poreikiai, siekiant peržiūrėti Neapolio įlankos jūrų transporto paslaugų programą ([111]). 2011 m. liepos 22 d. Kampanijos regiono atstovai susitiko su Neapolio įlankoje veikiančiomis laivybos bendrovėmis (NLG, „Alilauro“, „Aligruson“, SNAV, ACAP), kad kartu su vietos valdžios institucijomis aptartų regiono nustatytus viešųjų paslaugų poreikius ir patikrintų, ar rinka gali teikti pakankamai paslaugų šiems poreikiams patenkinti. Diskusija patvirtino, kad pati rinka negalėtų teikti visų Kampanijos regiono nustatytų paslaugų, būtinų viešajam poreikiui patenkinti. 2011 m. liepos 28 d. Kampanijos regiono atstovai vėl susitiko su Neapolio įlankos salų atstovais, kad kartu su jais nustatytų trejų metų (2011–2013 m.) programos techninius aspektus, susijusius su dažnumu ir tvarkaraščiais ([112]). Priėmus trejų metų (2011–2013 m.) būtiniausių paslaugų Neapolio įlankoje programą (žr. 38 konstatuojamąją dalį), Pročidos savivaldybė pateikė nusiskundimą, kad pagal

([110]) 2007 m. balandžio 2 d. regiono administracijos sprendimas Nr. 548.

([111]) Pavyzdžiui, 2011 m. vasario 25 d. Kampanijos regionas pakvietė Iskijos savivaldybių atstovus į 2011 m. kovo 2 d. techninį susitikimą dėl jūrų transporto paslaugų tarp Neapolio / Pocuolio ir Iskijos programos nustatymo. Per šį susitikimą Iskijos savivaldybių atstovai pabrėžė, kad reikia užtikrinti susisiekimą su Iskija ir iš jos: a) pačioje dienos pradžioje ir nakties metu, kad būtų galima įsigyti prekių; b) nuo 6:30 iki 9:00, kad studentai ir darbuotojai galėtų kasdien vykti į Neapolį / Pocuolį, ir nuo 12:30 iki 15:00, kad jie galėtų grįžti į Iskiją; c) nuo 9:00 iki 12:30 ir nuo 15:00 iki 18:00, kad Iskijos gyventojai galėtų dienos metu vykdyti veiklą žemyninėje dalyje ir dienos metu grįžti atgal į Iskiją, be to, šie terminai leidžia naudotis geležinkelio ir aviacijos transporto paslaugomis žemyninėje dalyje be būtinybės nakvoti Neapolyje / Pocuolyje; d) nuo 18:00 iki 24:00 siekiant užtikrinti teritorinį tęstinumą naktį ir sudaryti sąlygas dalyvauti kultūrinėje veikloje.

([112]) Todėl, pavyzdžiui, Iskijos atstovas paprašė perkelti pirmąjį rytinį išvykimą iš Kazamičolos iš 7:00 į 7:10. Kaprio savivaldybės atstovas paprašė dviejų papildomų reisų iš Neapolio ir į jį, t. y. iš Neapolio į Kaprį 18:10 ir iš Kaprio į Neapolį 19:10. Pročidos savivaldybė paprašė nukelti kelionę greituoju laivu su povandeniniais sparnais iš Pročidos iš 6:30 į 6:40, o 10:35 iš Iskijos į Neapolį išplaukiantys laivai turėtų sustoti Pročidoje. Kampanijos regionas atkreipė dėmesį į šiuos prašymus ir paprašė laiko patikrinti jų įvykdomumą.

naująją trejų metų programą jai nėra teikiama pakankamai paslaugų ([113]). Todėl 2011 m. spalio 7 d. Kampanijos regionas pakvietė Neapolio įlankos savivaldybių atstovus į techninį susitikimą galimiems priimtos trejų metų programos pakeitimams aptarti.

(182) Dėl konkurencinės aplinkos Italija laikėsi nuomonės, kad bendrovės „Caremar“ konkurentų teikiamos paslaugos netinkamai tenkino salų gyventojų poreikius. Italija paaiškino, kad dėl itin didelio gyventojų tankumo Kaprio ([114]), Iskijos ([115]) ir Pročidos salose ([116]), kuriose gyvena daugiau kaip 96 000 gyventojų (t. y. maždaug 3 proc. iš daugiau kaip 3 mln. Neapolio provincijos, kuriai priklauso šios salos, gyventojų) ([117]), jūrų transportas turi būti beveik toks pat dažnas, kaip ir vietinis sausumos transportas, kad būtų patenkinti studentų ir darbuotojų, kasdien vykstančių į žemyninę dalį ir iš jos, poreikiai.

(183) Iki 2017 m. pagal Neapolio įlankos jūrų transporto paslaugų programą jūrų transporto paslaugos buvo suskirstytos į šias tris kategorijas:

a) rinkos paslaugos – jūrų laivybos bendrovės gali vykdyti veiklą Neapolio įlankoje gavusios išankstinį leidimą ([118]). Paslaugų teikimo tvarkaraštį ir dažnumą jūrų laivybos bendrovė pasirenka tuo metu, kai pateikia paraišką išduoti leidimą vykdyti veiklą maršrutu. Rinkos operatorius neprivalo teikti paslaugų, tačiau jei paslaugos ar jų dalis, pvz., tam tikromis valandomis ar dienomis, neteikiamos tam tikrą laikotarpį, leidimas vykdyti veiklą panaikinamas dėl nesuteiktų paslaugų ([119]);

([113]) Visų pirma Pročidos atstovai pažymėjo, kad iš 41 kelionių, suplanuotų iš Iskijos, tik 18 kelionių vyko per Pročidą, ir paprašė numatyti daugiau sustojimų Pročidoje.

([114]) Kaprio sala užima 10,4 kvadratinių kilometrų plotą, ją sudaro dvi savivaldybės (Kaprio ir Anakaprio), kuriose iš viso gyvena apie 13 900 gyventojų. Kaprio savivaldybėje gyvena apie 7 300 gyventojų (t. y. maždaug 1 800 gyventojų viename kvadratiniame kilometre), o Anakaprio savivaldybėje – apie 6 600 gyventojų (t. y. maždaug 1 000 gyventojų viename kvadratiniame kilometre). Šaltinis – https://www.italiapedia.it (paskutinį kartą žiūrėta 2024 m. gegužės 31 d.).

([115]) Iskijos sala užima 46,3 kvadratinių kilometrų plotą, ją sudaro šešios savivaldybės (Barano d'Iskijos, Kazamičola Termės, Forijaus, Iskijos, Lako Ameno, Serara Fontanos), kuriose iš viso gyvena apie 61 500 gyventojų, ir ji yra trečia pagal gyventojų skaičių Italijos sala (po Sicilijos ir Sardinijos), nors yra tik aštunta pagal dydį Italijos sala. Iskijos savivaldybėje gyvena apie 18 600 gyventojų (t. y. maždaug 2 300 gyventojų viename kvadratiniame kilometre), Barano d'Iskijos savivaldybėje gyvena apie 9 800 gyventojų (t. y. maždaug 900 gyventojų viename kvadratiniame kilometre), Kazamičola Termės savivaldybėje gyvena apie 8 300 gyventojų (t. y. maždaug 1 500 gyventojų viename kvadratiniame kilometre), Forijaus savivaldybėje gyvena apie 17 000 gyventojų (t. y. maždaug 1 300 gyventojų viename kvadratiniame kilometre), Lako Ameno savivaldybėje gyvena apie 4 600 gyventojų (t. y. maždaug 2 300 gyventojų viename kvadratiniame kilometre), Serara Fontanos savivaldybėje gyvena apie 3 200 gyventojų (t. y. maždaug 480 gyventojų viename kvadratiniame kilometre). Šaltinis – https://www.italiapedia.it (paskutinį kartą žiūrėta 2024 m. gegužės 31 d.).

([116]) Pročidos sala užima 4,1 kvadratinio kilometro plotą, ją sudaro viena savivaldybė (Pročidos savivaldybė), kurioje gyvena apie 10 600 gyventojų (t. y. maždaug 2 500 gyventojų viename kvadratiniame kilometre). Šaltinis – https://www.italiapedia.it (paskutinį kartą žiūrėta 2024 m. gegužės 31 d.).

([117]) Šaltinis – https://www.italiapedia.it (paskutinį kartą žiūrėta 2024 m. gegužės 31 d.).

([118]) Italija paaiškino, kad iki 2017 m. sausio 9 d. ši leidimų sistema buvo grindžiama 2003 m. vasario 21 d. regiono administracijos potvarkiu Nr. 80. Pagal to potvarkio 4 straipsnį, leidimas vykdyti veiklą buvo išduodamas laivybos bendrovėms, atitinkančioms teisės aktuose nustatytus reikalavimus teikti jūrų transporto paslaugas. Nuo 2017 m. sausio 10 d. leidimų išdavimo sistema grindžiama 2016 m. rugpjūčio 2 d. regiono administracijos sprendimu Nr. 442.

([119]) Pavyzdžiui, 2012 m. administracijos potvarkiu Nr. 269 Kampanijos regionas panaikino 2011 m. rugsėjo 21 d. bendrovei „Medmar“ išduotą leidimą teikti šias paslaugas maršrutu Iskija (Kazamičola)–Pocuolis: iš Iskijos į Pocuolį 6:00, 14:00, 17:45 ir iš Pocuolio į Iskiją 11:00, 15:40 ir 19:30. Leidimas buvo panaikintas, nes bendrovė „Medmar“ niekada neteikė šių paslaugų. Dėl reiso iš Iskijos į Pocuolį 20:30, kurį bendrovė „Medmar“ vykdė tik penktadieniais, šeštadieniais ir sekmadieniais nuo birželio 15 d. iki rugsėjo 15 d., leidimas liko galioti tik tai paslaugų daliai, kuri faktiškai buvo teikiama.

b) VPĮ paslaugos be kompensacijos – jūrų laivybos bendrovėms, turinčioms leidimą teikti paslaugas tam tikru maršrutu, gali būti nustatyti VPĮ (dažnumo, reguliarumo, naudojamų laivų tipų ir didžiausių bilietų kainų atžvilgiu) be kompensacijos ([120]). Šie VPĮ buvo susiję su jūrų transporto paslaugomis, kurias Kampanijos regionas pripažino svarbiomis siekiant užtikrinti tęstinumą tarp žemyninės dalies ir salų. Tačiau, kaip paaiškino Italija, Kampanijos regionas neturėjo jokios realios veiksmingo šių paslaugų teikimo kontrolės, nes jūrų transporto veiklos vykdytojai galėjo nutraukti šių paslaugų teikimą savo nuožiūra apie tai iš anksto įspėję prieš 45 dienas ir jiems nebuvo taikomos jokios baudos. Jei paslaugos ar jų dalis, pvz., tam tikromis valandomis ar dienomis, neteikiamos tam tikrą laikotarpį, leidimas vykdyti veiklą panaikinamas dėl nesuteiktų paslaugų. Be to, Italija paaiškino, kad bendrovės „Caremar“ konkurentai visada galėjo prašyti Kampanijos regiono laikinai sustabdyti visų ar dalies jiems nustatytų VPĮ paslaugų vykdymą. Taip atsitiko, pavyzdžiui, 2009 m., kai kai kurie bendrovės „Caremar“ konkurentai paprašė Kampanijos regiono sumažinti VPĮ paslaugų, kurias jie turėjo teikti Neapolio įlankoje, skaičių ir padidinti maksimalias bilietų kainas, kurias jie galėjo nustatyti už likusias VPĮ paslaugas, dėl finansinių sunkumų, su kuriais susidūrė jūrų transporto veiklos vykdytojai dėl ekonomikos krizės ([121]). Tąkart Kampanijos regionas, surengęs viešas konsultacijas dėl vietos poreikių, nusprendė nedidinti didžiausių bilietų kainų VPĮ maršrutais ir leisti laikinai ([122]) sustabdyti kai kurių bendrovės „Caremar“ konkurentų teikiamų VPĮ paslaugų teikimą kai kuriais maršrutais ([123]). Be to, Italija pažymėjo, kad nuo 2010 m. gruodžio mėn. pabaigos iki 2011 m. spalio 1 d. tik bendrovės „Caremar“, „Gestour“ ir „Procida Lines“ teikė jūrų transporto paslaugas Neapolio įlankoje pagal VPĮ, nes visos kitos laivybos bendrovės staiga atsisakė toliau teikti paslaugas pagal VPĮ ([124]). Iš esmės Italija pažymėjo, kad ši VPĮ sistema neveikė, nes laivybos bendrovės sutiko plaukti maršrutu pagal Kampanijos regiono nustatytą VPĮ tik tam, kad gautų atitinkamą laiko tarpsnį Kampanijos regiono patvirtintoje ir paskelbtoje švartavimosi sistemoje. Iš tikrųjų šios paslaugos dažnai nebuvo teikiamos ([125]) arba buvo teikiamos ne pagal VPĮ (laiko ir didžiausių kainų atžvilgiu ([126])), ypač ne sezono metu. Italija pabrėžė, kad dėl šios priežasties bendrovės „Caremar“ konkurentų teikiamos paslaugos pagal VPĮ buvo nepalyginamos su bendrovės „Caremar“ teikiamomis paslaugomis ne tik dažnumo, bet ir patikimumo (pvz., punktualumo, kokybės ir apskritai veiklos garantijų) požiūriu;

([120]) Ši nekompensuojamų VPĮ sistema galiojo iki 2017 m. sausio 9 d. Nuo 2017 m. sausio 10 d. bendrovė „Caremar“ yra vienintelis jūrų transporto veiklos vykdytojas, kuriam Neapolio įlankoje taikomi VPĮ, o visiems kitiems veiklos vykdytojams toliau taikoma tik leidimų sistema.

([121]) Šis atvejis taip pat nurodytas 2009 m. regiono administracijos potvarkio Nr. 374 konstatuojamosiose dalyse, kuriose primenami 2009 m. kovo 25 d. ir 2009 m. birželio 22 d. bendrovės „Caremar“ konkurentų Kampanijos regionui išsiųsti raštai dėl atitinkamai VPĮ paslaugų skaičiaus sumažinimo ir maksimalių bilietų kainų, kurias buvo galima taikyti naudotojams likusiuose VPĮ maršrutuose, padidinimo.

([122]) Nuo 2009 m. liepos 15 d. iki 2009 m. rugsėjo 15 d.

([123]) Atitinkami maršrutai buvo Kapris–Sorentas, Kapris–Neapolis, Iskija–Pročida–Neapolis ir Iskija–Neapolis. Vertinant konkurencinę aplinką Neapolio įlankoje nebuvo atsižvelgta į VPĮ paslaugas, kurių šiais maršrutais neteikia bendrovės „Caremar“ konkurentai.

([124]) Kampanijos regionas 2010 m. administracijos potvarkiu Nr. 402 atsižvelgė į susidariusią padėtį, sustabdė tuo metu galiojusią švartavimosi sistemą ir patvirtino nepaprastąją švartavimosi sistemą, kuri galiojo iki 2011 m. rugsėjo 30 d. Remiantis šia nepaprastąja švartavimosi sistema, bendrovė „Caremar“ buvo vienintelis jūrų transporto veiklos vykdytojas, kuris pagal VPĮ teikė paslaugas maršrutais Kapris–Sorentas, Kapris–Neapolis, Iskija–Neapolis, Iskija–Pročida–Neapolis, Iskija–Pročida–Pocuolis, Iskija–Pročida ir Pročida–Neapolis, o bendrovės „Gestour“ ir „Procida Lines“ pagal VPĮ teikė paslaugas maršrutu Pročida–Pocuolis.

([125]) Į tai, kad bendrovės „Caremar“ konkurentai Neapolio įlankoje dažnai panaikina arba sustabdo paslaugų teikimą, atkreipė dėmesį ir Italijos konkurencijos institucija 2015 m. sausio 28 d. sprendime Nr. 25295, priimtame byloje I689C, kuriuo Italijos konkurencijos institucija skyrė baudas bendrovėms NLG, „Alilauro“, „Alicost S.p.A.“, „Alilauro Gruson S.p.A.“, „Medmar“, SNAV, „Servizi Liberi Marittimi Giuffrè & Lauro S.r.l.“, „Consorzio Linee Marittime Partenopee in liquidazione“, „Gescab S.r.l.“ ir „Associazione Cabotaggio Armatori Partenopei“ už tai, kad nuo 1998 m. įgyvendino horizontalųjį susitarimą, ribojantį konkurenciją keleivių vežimo jūrų transportu Neapolio įlankoje rinkoje (žr. visų pirma 2015 m. sausio 28 d. Italijos konkurencijos institucijos sprendimo Nr. 25295 255 punktą).

([126]) 2012 m. Italijos konkurencijos institucija skyrė baudas bendrovėms „Medmar“ ir „Alilauro“ už komercinius veiksmus, kurie neleido gyventojams įsigyti bilietų sumažintais tarifais (2012 m. sausio 31 d. Italijos konkurencijos institucijos sprendimas Nr. 23258 byloje PS5983 dėl bendrovės „Medmar“ ir 2012 m. sausio 31 d. Italijos konkurencijos institucijos sprendimas Nr. 23264 byloje PS7667 dėl bendrovės „Alilauro“).

c) VPĮ paslaugos su kompensacija – paslaugoms, kurioms taikoma su bendrove „Caremar“ sudaryta viešojo paslaugų pirkimo sutartis, taikomi VPĮ tęstinumo ir dažnumo, reguliarumo, punktualumo, kokybės, naudojamų laivų tipų ir pajėgumų bei bilietų kainų atžvilgiu ir už juos mokama kompensacija. Italija paaiškino, kad šios paslaugos teikiamos tuo paros metu, kai keleiviams labiausiai reikia jūrų transporto (anksti ryte, ankstyvą popietę ir vakare) ([127]). Sutartinė sistema, kurioje numatyta baudų sistema, turėjo užtikrinti šių paslaugų teikimą.

(184) Italija paaiškino, kad bendrovės „Caremar“ konkurentai *de facto* nevykdė visų Kampanijos regiono patvirtintose ir paskelbtose švartavimosi sistemose („quadri accosti“) nurodytų reisų. Taip buvo todėl, kad, viena vertus, rinkos sąlygomis veikiančioms laivybos bendrovėms buvo leidžiama, bet ne privaloma, naudotis tose švartavimosi sistemose nurodytais laiko tarpsniais, kita vertus, pagal VPĮ veikiančioms laivybos bendrovėms nebuvo veiksmingai taikomos baudos už nesuteiktas VPĮ paslaugas ([128]).

(185) Atsižvelgdama į atitinkamais metais Kampanijos regiono patvirtintas ir paskelbtas švartavimosi sistemas ir į bendrovės „Caremar“ konkurentų veiksmingai teiktas paslaugas laikotarpiu nuo 2009 m. sausio 1 d. iki 2012 m. liepos 31 d., Italija paaiškino, kad konkurencinė padėtis Neapolio įlankoje buvo tokia:

a) maršrutu **Kapris–Sorentas**, be bendrovės „Caremar“, buvo dar keturios laivybos bendrovės, kurioms buvo leista vykdyti veiklą šiuo maršrutu: „Aligruson“, NLG, SNAV, o 2009–2010 m. – „Ali Maritime Agency S.r.l.“ (toliau – bendrovė „Alimar“). Tačiau, Italijos teigimu, šių bendrovių teikiamos paslaugos netenkino Kampanijos regiono nustatyto viešųjų paslaugų poreikio, t. y. visus metus užtikrinti pakankamą susisiekimą (mišrias paslaugas), kad Kaprio gyventojai galėtų kasdien vykti į žemyninę dalį darbo ar mokslo tikslais (t. y. su galimybe kartu pasiimti automobilius) ir pristatyti į salas prekes (įskaitant pašto siuntas). Iš tiesų, kaip nurodyta 36 konstatuojamosios dalies a punkte ir 39 konstatuojamosios dalies a punkte, bendrovė „Caremar“ visus metus turėjo užtikrinti iš Kaprio ir į Kaprį du TMV reisus į abi puses ryte, vieną reisą į abi puses ankstyvą popietę ir vieną reisą į abi puses vakare. Priešingai, bendrovės „Caremar“ konkurentai teikė tik keleivių vežimo jūrų transportu paslaugas (bendrovės NLG ([129]) ir „Alimar“ ([130])) arba teikė ir mišrias paslaugas, bet tik vasaros laikotarpiu (bendrovės SNAV ([131]) ir „Aligruson“ ([132]));

([127]) Italija pabrėžė, kad dėl tokio tvarkaraščio bendrovė „Caremar“ turi laikyti laivą saloje visą naktį (tai papildomos išlaidos, kurių nepatiria bendrovės „Caremar“ konkurentai).

([128]) Pagrindinė pasekmė kompetentingoms institucijoms nustačius, kad paslauga neteikiama ilgesnį laiką, buvo tik leidimo naudotis atitinkamu laiko tarpsniu panaikinimas (tiek tuo atveju, kai paslauga teikiama rinkos sąlygomis, tiek tuo atveju, kai paslauga teikiama pagal VPĮ).

([129]) Bendrovė NLG vykdė du reisus per dieną ne sezono metu ir septynis reisus per dieną sezono metu (tris iš jų pagal VPĮ, t. y. du reisus: išvykimas iš Sorento 9:40 ir 13:10 ir (nuo 2010 m.) vieną reisą: išvykimas iš Kaprio 8:55). Italija pažymėjo, kad bendrovės NLG paslaugos, teikiamos maršrutu Kapris–Sorentas, iš tikrųjų nekonkuravo su bendrovės „Caremar“ paslaugomis, nes tai patvirtina aplinkybė, kad bendrovė NLG pateikė pastabų ne dėl maršruto Kapris–Sorentas, o tik dėl maršruto Neapolis–Kapris (žr. 168 konstatuojamąją dalį).

([130]) Italijos teigimu, bendrovė „Alimar“ turėjo leidimą kasdien vykdyti du keleivinius reisus, vieną iš Kaprio į Sorentą 6:00 ir vieną iš Sorento į Kaprį 22:55, tačiau tik nuo liepos 1 d. iki rugpjūčio 31 d.

([131]) Kalbant apie mišrias paslaugas, tiek pagal 2007 m., tiek pagal 2011 m. jūrų transporto programas (t. y. nuo 2009 m.) bendrovė SNAV turėjo leidimą kasdien vykdyti dešimt TMV reisų (šešis iš Kaprio į Sorentą 7:35, 9:15, 12:10, 15:55, 17:40 ir 18:05 bei keturis iš Sorento į Kaprį 8:10, 11:25, 13:50, 16:35), tačiau tik vasaros laikotarpiu (nuo balandžio 1 d. iki lapkričio 3 d.).

([132]) Kalbant apie mišrias paslaugas, tiek pagal 2007 m., tiek pagal 2011 m. jūrų transporto programas (t. y. nuo 2009 m.) bendrovė „Aligruson“ turėjo leidimą kasdien vykdyti keturis reisus (du iš Sorento į Kaprį 11:30 ir 14:00 bei du iš Kaprio į Sorentą 12:30 ir 18:05), tačiau tik vasaros laikotarpiu.

b) maršrutu **Kapris–Neapolis**, be bendrovės „Caremar“, buvo dar keturios laivybos bendrovės, kurioms buvo leista vykdyti veiklą šiuo maršrutu: SNAV ([133]), NLG ([134]), „Consorzio Linee Marittime Neapolis“ (toliau – bendrovė „Neapolis“) ([135]) ir „Metrò del Mare S.c.a.r.l.“ (toliau – bendrovė „Metrò del Mare“) ([136]). Tačiau visi šie veiklos vykdytojai teikė tik keleivių vežimo jūros transportu paslaugas, o bendrovė „Caremar“ turėjo teikti mišrias paslaugas (žr. 36 konstatuojamosios dalies b punktą ir 39 konstatuojamosios dalies b punktą). Italijos teigimu, bendrovės „Caremar“ konkurentų teikiamos paslaugos netenkino Kampanijos regiono nustatyto viešųjų paslaugų poreikio, t. y. visus metus užtikrinti pakankamą susisiekimą (mišrias paslaugas), kad Kaprio gyventojai galėtų kasdien vykti į žemyninę dalį darbo ar mokslo tikslais (t. y. ir turėtų galimybę kartu pasiimti automobilius) ir pristatyti į salas prekes (įskaitant pašto siuntas);

c) maršrutu **Iskija–Neapolis**, be bendrovės „Caremar“, buvo dar dvi laivybos bendrovės, kurioms buvo leista vykdyti veiklą šiuo maršrutu: „Alilauro“ (teikė tik keleivių vežimo paslaugas) ir „Medmar“ (teikė tik mišrias paslaugas). Italijos teigimu, bendrovės „Caremar“ konkurentų teikiamų paslaugų nepakako vietos gyventojų viešiesiems poreikiams patenkinti. Kalbant apie keleivių vežimo paslaugas, bendrovė „Alilauro“ jas teikė daugiausia vasaros laikotarpiu, o visus metus teikiamos (ribotos) paslaugos buvo paslaugos pagal VPĮ kitu paros laiku nei bendrovės „Caremar“ paslaugos (žr. 36 konstatuojamosios dalies c punktą ir 39 konstatuojamosios dalies c punktą). Iš tikrųjų nuo 2009 m. sausio 1 d. iki 2011 m. rugsėjo 30 d. bendrovė „Alilauro“ vykdė 20 reisų greituoju laivu su povandeniniais sparnais (19 pagal VPĮ ir vieną rinkos sąlygomis), visus vasaros laikotarpiu, išskyrus vieną VPĮ paslaugą ([137]). Nuo 2011 m. spalio 1 d. bendrovė „Alilauro“ vykdė 14 reisų greituoju laivu su povandeniniais sparnais (penkis visus metus pagal VPĮ ([138]) ir devynis rinkos sąlygomis tik vasaros laikotarpiu). Kalbant apie mišrias paslaugas, bendrovė „Medmar“ jas teikė daugiausia vasaros laikotarpiu, o visus metus arba tik žiemą teikiamos (ribotos) paslaugos buvo paslaugos pagal VPĮ kitu paros laiku nei bendrovės „Caremar“ paslaugos (žr. 36 konstatuojamosios dalies c punktą ir 39 konstatuojamosios dalies c punktą). Iš tikrųjų nuo 2009 m. sausio 1 d. iki 2011 m. rugsėjo 30 d. bendrovė „Medmar“ vykdė 19 reisų keltu / TMV (12 pagal VPĮ ir septynis rinkos sąlygomis) tik vasaros laikotarpiu ir ne visada kasdien. Nuo 2011 m. spalio 1 d. bendrovė „Medmar“ vykdė 23 reisus keltu / TMV (17 rinkos sąlygomis, visus vasaros laikotarpiu, ir šešis pagal VPĮ). Iš šešių paslaugų, teikiamų pagal VPĮ, tik du reisai buvo vykdomi visus metus ([139]), du reisai buvo vykdomi tik žiemą ([140]) ir du reisai buvo vykdomi tik vasarą ([141]));

([133]) 2009 m., 2010 m. ir dalį 2011 m. bendrovė SNAV šiuo maršrutu kasdien teikė 12 keleivių vežimo paslaugų, iš jų 11 reisų greituoju laivu su povandeniniais sparnais vasarą (iš dalies pagal VPĮ, iš dalies pagal leidimą) ir vieną reisą greituoju laivu su povandeniniais sparnais visus metus (iš Kaprio į Neapolį 8:10, pagal VPĮ). Nuo 2011 m. spalio 1 d. bendrovė SNAV šiuo maršrutu kasdien teikė 25 keleivių vežimo greituoju laivu su povandeniniais sparnais paslaugas, iš jų 13 reisų vykdė visus metus pagal VPĮ (11 iš jų vykdė kartu su bendrove NLG).

([134]) 2009 m., 2010 m. ir dalį 2011 m. bendrovė NLG teikė keleivių vežimo jūrų transportu paslaugas tik vasarą (21 reisas greituoju laivu su povandeniniais sparnais), iš dalies pagal VPĮ, iš dalies pagal leidimą. Nuo 2011 m. spalio 1 d. bendrovė NLG šiuo maršrutu kasdien teikė 34 keleivių vežimo greituoju laivu su povandeniniais sparnais paslaugas, iš jų 15 reisų vykdė visus metus. Du iš šių 15 kasdienių reisų (t. y. iš Kaprio į Neapolį 9:35 ir 11:35) buvo vykdomi rinkos sąlygomis, o likusieji 13 reisų buvo vykdomi pagal VPĮ (11 iš šių VPĮ paslaugų buvo teikiamos kartu su bendrove SNAV).

([135]) „Neapolis“ buvo bendroji įmonė, kurią 2004 m. rugpjūčio 31 d. įsteigė bendrovės NLG (50 proc. akcijų) ir SNAV (50 proc. akcijų). Ji teikė paslaugas šiuo maršrutu 2009 m., 2010 m. ir 2011 m. 2009–2010 m. pagal VPĮ bendrovė „Neapolis“ šiuo maršrutu turėjo vykdyti aštuonis reisus greituoju laivu su povandeniniais sparnais per dieną, būtent iš Kaprio į Neapolį 6:50 (visus metus), 8:50 (tik vasarą), 14:10 (visus metus), 17:25 (tik vasarą) ir iš Neapolio į Kaprį 7:55 (tik vasarą), 10:00 (tik vasarą), 16:05 (tik vasarą) ir 20:05 (tik vasarą). 2011 m. reisų skaičius buvo sumažintas iki penkių ir jie buvo vykdomi visus metus rinkos sąlygomis (pagal leidimą), būtent iš Kaprio į Neapolį 8:50, 14:10 ir 17:30 bei iš Neapolio į Kaprį 10:00 ir 16:05.

([136]) „Metrò del Mare“ buvo bendroji įmonė, kurią 2002 m. gegužės 20 d. įsteigė bendrovės NLG (20 proc. akcijų), SNAV (40 proc. akcijų), „Alilauro“ (20 proc. akcijų) ir „Aligruson“ (20 proc. akcijų). Ji teikė paslaugas šiuo maršrutu 2009 m. ir 2010 m. 2009–2010 m. pagal VPĮ bendrovė „Metrò del Mare“ šiuo maršrutu vasarą turėjo vykdyti keturis (beveik kasdien) reisus greituoju laivu su povandeniniais sparnais, būtent iš Kaprio į Neapolį 10:30 ir 10:50 bei iš Neapolio į Kaprį 16:30 ir 17:05.

([137]) T. y. vieną iš Neapolio į Iskiją **9:35**.

([138]) T. y. iš Iskijos į Neapolį **6:30**, **9:25** ir **19:55** bei iš Neapolio į Iskiją **7:35** ir **20:10**. Kaip nurodyta 39 konstatuojamosios dalies c punkte, laikotarpiu nuo 2011 m. spalio 1 d. iki 2012 m. sausio 15 d. bendrovė „Caremar“ neprivalėjo teikti keleivių vežimo paslaugų šiuo maršrutu, o nuo 2012 m. sausio 16 d. turėjo teikti tik vieną keleivių vežimo paslaugą per dieną iš Neapolio į Iskiją **14:45**.

([139]) T. y. iš Neapolio į Iskiją **8:35** ir **14:10**.

([140]) T. y. iš Iskijos į Neapolį **16:35** ir iš Neapolio į Iskiją **18:30**.

([141]) T. y. iš Iskijos į Neapolį **17:00** ir iš Neapolio į Iskiją **18:30**.

d) maršrutu **Iskija–Pročida–Neapolis**, be bendrovės „Caremar“, buvo dar dvi laivybos bendrovės, teikiančios paslaugas šiuo maršrutu: „Medmar“, kuri turėjo leidimą šiuo maršrutu teikti mišrias paslaugas ([142]), tačiau, Italijos teigimu, ji paslaugų beveik niekada neteikė, ir SNAV, kuri teikė aštuonias paslaugas greituoju laivu su povandeniniais sparnais per dieną pagal VPĮ. Italijos valdžios institucijų teigimu, bendrovės SNAV paslaugos nebuvo panašios į bendrovės „Caremar“ teikiamas keleivių vežimo paslaugas. Pirma, laikotarpiu nuo 2009 m. sausio 1 d. iki 2011 m. rugsėjo 30 d. visos (išskyrus vieną ([143])) bendrovės SNAV paslaugos buvo teikiamos vasaros sezono metu, o bendrovė „Caremar“ visas paslaugas turėjo teikti visus metus (žr. 36 konstatuojamosios dalies d punktą). Antra, nors nuo 2011 m. spalio 1 d. bendrovės SNAV visus metus vykdomų reisų skaičius buvo padidintas iki septynių ([144]) (iš aštuonių ([145])), o bendrovė „Caremar“ nuo birželio 1 d. iki rugsėjo 30 d. papildomai vykdė du reisus (žr. 39 konstatuojamosios dalies d punktą), bendrovė SNAV paslaugas teikė kitu paros metu nei bendrovė „Caremar“;

e) maršrutu **Iskija–Pročida–Pocuolis**, be bendrovės „Caremar“, šiuo maršrutu teikti paslaugas turėjo leidimą tik dar viena laivybos bendrovė, t. y. „Medmar“, kuri teikė mišrias paslaugas, tačiau dažniausiai be sustojimo Pročidoje. Iš tikrųjų laikotarpiu nuo 2009 m. sausio 1 d. iki 2011 m. rugsėjo 30 d. bendrovė „Medmar“ iš viso teikė 39 mišrias paslaugas keltu tarp Iskijos ir Pocuolio (dauguma jų buvo teikiamos tik vasaros laikotarpiu ([146])), iš kurių tik trys mišrios paslaugos buvo teikiamos su sustojimu Pročidoje ([147]). Nuo 2011 m. spalio 1 d. bendrovė „Medmar“ iš viso teikė 40 mišrių paslaugų keltu tarp Iskijos ir Pocuolio, iš kurių tik keturios mišrios paslaugos buvo teikiamos su sustojimu Pročidoje ([148]). Italijos valdžios institucijų teigimu, bendrovės „Medmar“ paslaugos su sustojimu Pročidoje pagal dažnumą ir tvarkaraščius nebuvo palyginamos su bendrovės „Caremar“ teikiamomis paslaugomis (žr. 36 konstatuojamosios dalies e punktą ir 39 konstatuojamosios dalies e punktą). Visų pirma, kalbant apie visus metus teikiamas paslaugas, bendrovė „Caremar“ kasdien teikė šešias mišrias paslaugas – tris iš Iskijos (8:35, 11:30 ir 17:30) ir tris iš Pocuolio (10:15, 14:00 ir 18:55), o bendrovė „Medmar“ kasdien teikė dvi mišrias paslaugas iš Iskijos (2:30 ir 18:55) ir dvi iš Pocuolio (4:10 ir 20:30). Dėl papildomų bendrovės „Caremar“ teikiamų paslaugų mokslo metų laikotarpiu nuo 2012 m. sausio 16 d., bendrovė „Caremar“ turėjo užtikrinti reisus iš Iskijos 7:20 ir Pocuolio 9:00, o bendrovė „Medmar“ tuo laikotarpiu šiuo maršrutu nevykdė nė vieno reiso su sustojimu Pročidoje ([149]);

([142]) Pagal švartavimosi sistemas laikotarpiu nuo 2009 m. sausio 1 d. iki 2011 m. rugsėjo 30 d. bendrovė „Medmar“ turėjo visus metus pagal VPĮ teikti dvi mišrias kasdienes paslaugas keltais, t. y. iš Iskijos **22:00** (išvykimas iš Pročidos 22:40) ir iš Neapolio **24:00** (išvykimas iš Pročidos 1:00). Nuo 2011 m. spalio 1 d. bendrovė „Medmar“ visus metus turėjo teikti dvi mišrias kasdienes paslaugas pagal VPĮ, t. y. iš Iskijos **6:25** (išvykimas iš Pročidos 7:25) ir **10:35** (išvykimas iš Pročidos 11:15), ir vieną mišrią paslaugą vasaros laikotarpiu (bet ne visada kasdien) iš Iskijos **22:20** (išvykimas iš Pročidos 23:00).

([143]) T. y. viena iš Iskijos į Pročidą ir vėliau į Neapolį – išvykimas iš Kazamičolos **9:45** (ir iš Pročidos **10:05**).

([144]) T. y. iš Iskijos į Pročidą ir vėliau į Neapolį, išvykimas iš Kazamičolos – **7:10** (ir iš Pročidos **7:30**), **9:45** (ir iš Pročidos **10:10**), **13:50** (ir iš Pročidos **14:15**), **17:40** (ir iš Pročidos **18:05**) ir iš Neapolio į Procidą ir vėliau į Iskiją **8:25** (ir iš Pročidos **9:05**), **16:20** (ir iš Pročidos **17:00**), **19:00** (ir iš Pročidos **19:40**). Visi šie reisai buvo vykdomi pagal VPĮ.

([145]) Vienintelis reisas, vykdytas tik vasaros laikotarpiu, taip pat buvo vienintelis reisas, vykdytas rinkos sąlygomis. Vasaros laikotarpiu bendrovė SNAV turėjo leidimą teikti keleivių vežimo greituoju laivu su povandeniniais sparnais paslaugas iš Iskijos į Pročidą ir vėliau į Neapolį, išvykimas iš Kazamičolos – **11:25** (ir iš Pročidos 11:45).

([146]) Visus metus buvo vykdomi tik trys reisai iš 39 (pagal VPĮ) – du maršrutu Iskija–Pročida–Pocuolis ir vienas tiesioginiu maršrutu Iskija (Kazamičola)–Pocuolis, taip pat vienas reisas buvo vykdomas tik mokslo metų laikotarpiu (nuo rugsėjo 16 d. iki birželio 14 d.). Likę 35 reisai buvo vykdomi tik vasaros laikotarpiu.

([147]) Du reisai pagal VPĮ buvo vykdomi visus metus, t. y. iš Iskijos (Kazamičolos) į Pročidą ir vėliau Pocuolį **2:30** ir iš Pocuolio į Pročidą ir vėliau į Iskiją (Kazamičolą) 4:10, taip pat vienas reisas rinkos sąlygomis, t. y. iš Iskijos į Pročidą ir vėliau į Pocuolį **7:30**, tačiau jis buvo vykdomas tik mokslo metų laikotarpiu (nuo rugsėjo 16 d. iki birželio 14 d.).

([148]) Šie keturi reisai pagal VPĮ buvo vykdomi visus metus, t. y. iš Iskijos (Kazamičolos) į Pročidą ir vėliau į Pocuolį **2:30** ir **18:55** bei iš Pocuolio į Pročidą ir vėliau į Iskiją (Kazamičolą) 4:10 ir 20:30.

([149]) Bendrovė „Medmar“ mokslo metų laikotarpiu nustojo teikti paslaugas iš Iskijos 7:30 rinkos sąlygomis.

f) maršrutu **Iskija–Pročida**, be „Caremar“, buvo dar septynios laivybos bendrovės, kurioms buvo leista vykdyti veiklą šiuo maršrutu, kuris dažniausiai buvo didesnio maršruto dalis (pvz., Iskijos–Pročidos–Neapolio arba Iskijos–Pročidos–Pocuolio): bendrovės „Medmar“ (mišrios paslaugos) ([150]) ir SNAV (keleivių vežimo paslaugos) ([151]), kurios iš dalies vykdė veiklą pagal VPĮ, iš dalies rinkos sąlygomis, ir bendrovės „Alilauro“ ([152]), „Ippocampo S.r.l.“ (toliau – bendrovė „Ippocampo“) ([153]), „Rumore S.r.l.“ (toliau – bendrovė „Rumore“) ([154]), „Marine Club S.r.l.“ ([155]) (toliau – bendrovė „Marine Club“) ir „Capitan Morgan S.r.l.“ (toliau – bendrovė „Capitan Morgan“) ([156]), kurios vykdė veiklą tik rinkos sąlygomis. Italijos teigimu, rinkos sąlygomis teikiamos paslaugos buvo pernelyg fragmentiškos, nedidelės ir nestabilios ([157]), kad net jas visas būtų galima laikyti palyginamomis su bendrovės „Caremar“ teikiamomis VPĮ paslaugomis. Tą patvirtino aplinkybė, kad po 2011 m. surengtų viešų konsultacijų Kampanijos regionas nusprendė, kad nuo 2012 m. sausio 16 d. bendrovės „Caremar“ šiuo maršrutu jau vykdomus VPĮ būtina papildyti kasdiene keleivių vežimo greituoju laivu su povandeniniais sparnais paslauga, visus metus teikiama iš Pročidos į Iskiją 15:30, kad būtų patenkinti salų gyventojų poreikiai kasdien vykti į darbą ir atgal (žr. 39 konstatuojamosios dalies f punktą);

g) maršrutu **Pročida–Pocuolis**, be bendrovės „Caremar“, buvo dar trys laivybos bendrovės, kurioms buvo leista vykdyti veiklą šiuo maršrutu: „Procida Lines S.r.l.“ (toliau – bendrovė „Procida Lines“), „Gestour S.r.l.“ (toliau – bendrovė „Gestour“) ir „Ippocampo“. Tačiau, Italijos teigimu, bendrovės „Caremar“ konkurentų naudojami laivai, kuriais buvo teikiamos paslaugos, buvo riboto pajėgumo ir negalėjo vežti riboto judrumo arba

([150]) Nuo 2009 m. sausio 1 d. iki 2011 m. rugsėjo 30 d. bendrovė „Medmar“ turėjo leidimą kasdien teikti keturias mišrias paslaugas į Iskiją ir iš jos: tris paslaugas visus metus pagal VPĮ (iš Pročidos **1:10**) bei iš Iskijos **2:30** ir **22:00**) ir vieną tik mokslo metų laikotarpiu rinkos sąlygomis (iš Iskijos **7:30**). Nuo 2011 m. spalio 1 d. bendrovė „Medmar“ turėjo leidimą teikti aštuonias mišrias kasdienes paslaugas į Iskiją ir iš jos: šešias visus metus (iš Pročidos **5:00** ir **21:20**, iš Iskijos **2:30**, **6:25**, **10:35**, **18:55**) ir dvi tik vasaros laikotarpiu (iš Pročidos **1:30** ir iš Iskijos **22:20**), visas jas teikiant pagal VPĮ. Tačiau Italija paaiškino, kad bendrovė „Medmar“ beveik niekada neteikė kai kurių paslaugų šiuo maršrutu (visų pirma paslaugų, susijusių su segmentu Iskija–Pročida).

([151]) Nuo 2009 m. sausio 1 d. iki 2011 m. rugsėjo 30 d. bendrovė SNAV kasdien teikė 14 keleivių vežimo greituoju laivu su povandeniniais sparnais paslaugų į Iskiją ir iš jos, keturias iš jų visus metus; būtent tris pagal VPĮ (iš Iskijos **7:10**, **9:45** ir iš Pročidos **13:10**) ir vieną rinkos sąlygomis (iš Iskijos **8:30**) bei dešimt tik vasaros laikotarpiu, būtent šešias pagal VPĮ (iš Pročidos **9:00**, **17:00**, **19:05** ir **19:20** bei iš Iskijos **13:35**, **17:40**) ir keturias rinkos sąlygomis (iš Pročidos **7:50**, **17:50** ir iš Iskijos **18:30** ir **19:45**). Nuo 2011 m. spalio 1 d. bendrovė SNAV kasdien teikė 16 keleivių vežimo greituoju laivu su povandeniniais sparnais paslaugų į Iskiją ir iš jos, iš jų devynias visus metus: būtent devynias pagal VPĮ (iš Iskijos **7:10**, **9:45**, **13:50**, **17:40** ir iš Pročidos **9:05**, **13:15**, **17:00**, **19:40**), vieną rinkos sąlygomis (iš Iskijos **8:30**) ir septynias tik vasaros laikotarpiu rinkos sąlygomis (iš Pročidos **7:50**, **11:00**, **17:50**, **19:20** ir iš Iskijos **11:25**, **18:30** ir **19:45**).

([152]) Nuo 2009 m. sausio 1 d. iki 2011 m. rugsėjo 30 d. bendrovė „Alilauro“ turėjo leidimą vasaros laikotarpiu rinkos sąlygomis teikti tris kasdienes keleivių vežimo greituoju laivu su povandeniniais sparnais paslaugas į Iskiją, būtent iš Pročidos **8:35**, **12:35** ir **18:35**. Nuo 2011 m. spalio 1 d. bendrovė „Alilauro“ nebeturėjo leidimo eksploatuoti šio maršruto.

([153]) Nuo 2009 m. sausio 1 d. iki 2011 m. rugsėjo 30 d. bendrovė „Ippocampo“ turėjo leidimą rinkos sąlygomis teikti dvi mišrias paslaugas, tačiau tik vasarą ir ne visada kasdien (dažniausiai savaitgaliais), t. y. iš Iskijos **9:25** ir iš Pročidos **17:00**. Nuo 2011 m. spalio 1 d. bendrovė „Ippocampo“ turėjo leidimą rinkos sąlygomis teikti šešias mišrias paslaugas, tačiau tik vasaros laikotarpiu ir ne visada kasdien, t. y. iš Iskijos **9:25**, **11:40** ir **14:30** bei iš Pročidos **11:00**, **13:00** ir **17:00**.

([154]) Nuo 2009 m. sausio 1 d. iki 2011 m. rugsėjo 30 d. bendrovė „Rumore“ turėjo leidimą rinkos sąlygomis teikti keturias mišrias paslaugas, iš jų tris tik vasaros laikotarpiu ir ne visada kasdien (iš Pročidos **12:20** ir **18:30** bei iš Iskijos **15:10**) ir vieną kasdien visus metus (iš Iskijos **10:40**). Nuo 2011 m. spalio 1 d. bendrovės „Rumore“ paslaugos ir tvarkaraštis nepasikeitė.

([155]) Nuo 2009 m. sausio 1 d. iki 2011 m. rugsėjo 30 d. bendrovė „Marine Club“ turėjo leidimą rinkos sąlygomis teikti vieną mišrią paslaugą ketvirtadieniais vasaros laikotarpiu (iš Pročidos **12:15**). Nuo 2011 m. spalio 1 d. bendrovė „Marine Club“ nebeturėjo leidimo eksploatuoti šio maršruto.

([156]) Nuo 2009 m. sausio 1 d. iki 2011 m. rugsėjo 30 d. bendrovė „Capitan Morgan“ turėjo leidimą rinkos sąlygomis teikti dvi kasdienes mišrias paslaugas vasaros laikotarpiu (iš Iskijos **15:10** ir iš Pročidos **18:00**). Nuo 2011 m. spalio 1 d. bendrovė „Capitan Morgan“ turėjo leidimą rinkos sąlygomis teikti tris kasdienes mišrias paslaugas vasaros laikotarpiu (iš Iskijos **15:10** ir **18:35** bei iš Pročidos **18:00**).

([157]) Pavyzdžiui, mažesnės laivybos bendrovės, kaip antai „Ippocampo“, „Rumore“, „Marine Club“ ir „Capitan Morgan“, naudojo mažesnius ir mažiau galingus laivus, palyginti su bendrovės „Caremar“ laivais; šių bendrovių laivai, kitaip nei bendrovės „Caremar“ naudojami laivai, galėjo plaukioti tik esant geroms oro sąlygoms.

neįgaliųjų vežimėliuose sėdinčių keleivių. Be to, bendrovės „Caremar“ konkurentų teikiamos paslaugos buvo teikiamos tik vasaros laikotarpiu ir net ne kasdien (taip paslaugas teikė „Ippocampo“) ([158]) arba bet kuriuo atveju jos dažnai buvo sustabdomos arba atšaukiamos, todėl negalėjo būti teikiamos taip reguliariai, kaip bendrovės „Caremar“ paslaugos (kaip „Procida Lines“ atveju) ([159]). Iš tiesų, Italijos duomenimis, 2012–2015 m. laikotarpiu, be bendrovės „Caremar“, visus metus šį maršrutą eksploatavo tik bendrovė „Gestour“ ([160]). Tačiau Italija nurodė, kad bendrovės „Gestour“ paslaugų negalima lyginti su bendrovės „Caremar“ paslaugomis pagal kelionės trukmę (bendrovė „Caremar“ turėjo teikti paslaugas greituoju laivu su povandeniniais sparnais, kuriuo kelionė trunka 15 minučių, o bendrovė „Gestour“ teikė paslaugas keltu, kuriuo kelionė trunka 50 minučių);

h) maršrutu **Pročida–Neapolis**, be bendrovės „Caremar“, buvo dar dvi laivybos bendrovės, kurioms buvo leista vykdyti veiklą šiuo maršrutu: SNAV ([161]) (teikė keleivių vežimo greituoju laivu su povandeniniais sparnais paslaugas) ir „Medmar“ ([162]) (teikė mišrias paslaugas keltu). Italijos teigimu, bendrovės SNAV visus metus teiktų keleivių vežimo paslaugų nebuvo galima palyginti su bendrovės „Caremar“ teikiamomis paslaugomis, nes jos buvo teikiamos skirtingu paros metu.

(186) Dėl konkurencinės padėties 2009–2011 m. Ponto salyne bendrovės „Caremar“ eksploatuotuose jūrų maršrutuose Italija paaiškino, kad:

a) maršrutu **Ponca–Formija**, be bendrovės „Caremar“, veiklą vykdė tik dar viena laivybos bendrovė, t. y. „Vetor S.r.l.“ (toliau – bendrovė „Vetor“), kuri visus metus pagal VPĮ teikė dvi kasdienes keleivių vežimo greituoju laivu su povandeniniais sparnais paslaugas (išvykimas iš Poncos 8:30, o iš Formijos – 16:00). Italijos teigimu, bendrovės „Vetor“ paslaugos nebuvo patikimos, nes bendrovė dažnai atšaukdavo reisus, ypač esant blogoms oro sąlygoms, ir bet kuriuo atveju jos buvo nepalyginamos su mišriomis paslaugomis, kurias teikė bendrovė „Caremar“, užtikrindama gyventojams kasdienį susisiekimą visus metus, taip pat ir transporto priemonių bei

([158]) Nuo 2009 m. sausio 1 d. iki 2011 m. rugsėjo 30 d. bendrovė „Ippocampo“ turėjo leidimą teikti keturias mišrias paslaugas vasaros laikotarpiu (dažniausiai tik sekmadieniais), t. y. iš Pročidos **18:45** ir **20:00** bei iš Pocuolio **19:20** ir **20:50**. Nuo 2011 m. spalio 1 d. šių paslaugų tvarkaraščiai taip pat nesikeitė.

([159]) Nuo 2009 m. sausio 1 d. iki 2011 m. rugsėjo 30 d. bendrovė „Procida Lines“ turėjo leidimą teikti 16 mišrių paslaugų visus metus, bet ne visada kasdien, 11 iš jų rinkos sąlygomis (iš Pročidos **5:50**, **10:45**, **15:25**, **17:30**, **19:15** ir iš Pocuolio **5:05**, **9:25**, **13:35**, **16:25**, **18:25**, **20:00**) ir penkias pagal VPĮ (iš Pročidos **4:00** (tik penktadieniais), **7:50**, **12:40**; iš Pocuolio **7:05**, **11:50**). Nuo 2011 m. spalio 1 d. bendrovė „Procida Lines“ turėjo leidimą teikti 15 mišrių paslaugų visus metus, bet ne visada kasdien, 14 iš jų rinkos sąlygomis (iš Pročidos **4:00** (tik penktadieniais), **7:50**, **10:45**, **12:40**, **15:25**, **17:30, 19:15** ir iš Pocuolio **5:05**, **7:05**, **11:50**, **13:35**, **16:25**, **18:25**, **20:00**) ir vieną pagal VPĮ (iš Pročidos **5:50**). Tačiau Italija paaiškino, kad 2012–2015 m. šios paslaugos beveik niekada nebuvo teikiamos. Pavyzdžiui, kalbant apie paslaugą pagal VPĮ, nustačius, kad bendrovė „Procida Lines“ nesilaiko VPĮ reikalavimų, Kampanijos regionas 2012 m. vasario 29 d. administracijos potvarkiu Nr. 18 panaikino bendrovės „Procida Lines“ teisę teikti VPĮ paslaugą ir iki 2012 m. gruodžio 31 d. pavedė ją teikti bendrovei „Gestour“.

([160]) Nuo 2009 m. sausio 1 d. iki 2011 m. rugsėjo 30 d. bendrovė „Gestour“ teikė 13 kasdienių mišrių paslaugų per dieną keltu (50 minučių kelionė) visus metus, aštuonias iš jų rinkos sąlygomis (iš Pocuolio **6:00**, **8:30**, **10:35**, **12:55**, iš Pročidos **6:50**, **9:30**, **11:20**, **17:05**) ir penkias pagal VPĮ (iš Pocuolio **15:05**, **17:55**, **19:50**, iš Pročidos **14:05**, **18:55**). Nuo 2011 m. spalio 1 d. bendrovė „Gestour“ teikė devynias mišrias paslaugas per dieną keltu (50 minučių kelionė) visus metus rinkos sąlygomis (iš Pocuolio **6:00**, **8:30**, **10:35**, **12:55**, **19:50**; iš Pročidos **6:50**, **9:30**, **11:20**, **18:55**).

([161]) Nuo 2009 m. sausio 1 d. iki 2011 m. rugsėjo 30 d. bendrovė SNAV teikė devynias kasdienes keleivių vežimo greituoju laivu su povandeniniais sparnais paslaugas pagal VPĮ, dvi iš jų visus metus (t. y. iš Pročidos **7:35** ir **10:05**) ir septynias vasaros laikotarpiu (t. y. iš Neapolio („Beverello“) **8:20**, **12:30**, **16:20**, **18:40**, **18:45** ir iš Pročidos **13:50** ir **18:00**). Nuo 2011 m. spalio 1 d. bendrovė SNAV teikė dešimt kasdienių keleivių vežimo greituoju laivu su povandeniniais sparnais paslaugų (20 minučių kelionė), iš kurių aštuonias visus metus pagal VPĮ (t. y. iš Pročidos **7:30**, **10:10**, **14:15**, **18:05** ir iš Neapolio („Beverello“) **8:25**, **12:30**, **16:20** ir **19:00**), ir dvi tik vasarą rinkos sąlygomis (iš Pročidos **11:45** ir iš Neapolio („Beverello“) **18:45**).

([162]) Nuo 2009 m. sausio 1 d. iki 2011 m. rugsėjo 30 d. bendrovė „Medmar“ visus metus teikė dvi kasdienes mišrias paslaugas keltu (60 minučių kelionė) pagal VPĮ, t. y. iš Neapolio („Calata Massa“) **24:00** ir iš Pročidos **22:40**. Nuo 2011 m. spalio 1 d. bendrovė „Medmar“ visus metus teikė dvi mišrias paslaugas pagal VPĮ, t. y. iš Neapolio („Calata Massa“) **00:20** ir iš Pročidos **11:15**, bei vieną mišrią paslaugą pagal VPĮ vasaros laikotarpiu (ne visada kasdien) iš Pročidos **23:00**.

krovinių vežimą. Dėl keleivių vežimo paslaugų Italija paaiškino, kad bendrovė „Caremar“ turėjo palikti laivus saloje per naktį, kad būtų užtikrintas pirmasis dienos reisas (5:30 iš Poncos) ir kasdienis susisiekimas su žemynine dalimi mokslo ir darbo tikslais (grįžimas į Poncą – 17:30). Laivų buvimas saloje per naktį taip pat turėjo užtikrinti jūrų transportą į žemyninę dalį skubiais medicininiais atvejais, kai skubiosios pagalbos oro transportas (pvz., sraigtasparniai) buvo netinkamas;

b) maršrutu **Ponca–Ancijus**, be bendrovės „Caremar“, veiklą vykdė tik dar viena laivybos bendrovė, t. y. „Vetor“, kuri pagal VPĮ sezono metu kasdien rinkos sąlygomis teikė dvi keleivių vežimo greituoju laivu su povandeniniais sparnais paslaugas, o ne sezono metu vykdė tik du reisus šeštadieniais. Italijos teigimu, bendrovės „Caremar“ misrios paslaugos buvo pagrįstos socialinės ir ekonominės plėtros sumetimais, o jų tikslas buvo užtikrinti keleiviams su transporto priemonėmis galimybę visus metus vykti iš Poncos ir atgal. Kalbant apie keleivių vežimo paslaugas, Italija paaiškino, kad bendrovės „Vetor“ paslaugos nebuvo patikimos, nes ji dažnai atšaukdavo reisus, ypač esant blogoms oro sąlygoms;

c) maršrutu **Formija–Ventotenė**, be bendrovės „Caremar“, buvo dar dvi laivybos bendrovės, kurios teikė paslaugas šiuo maršrutu: „Vetor“ ir „Societá Navigazione Arcipelago Ponziano S.r.l.“ (toliau – bendrovė SNAP). Ne sezono metu bendrovė „Vetor“ vieną kartą per dieną teikė keleivių vežimo greituoju laivu su povandeniniais sparnais paslaugą, o sezono metu kiekvieną pirmadienį – vieną keleivių vežimo greituoju laivu su povandeniniais sparnais paslaugą (abi paslaugos buvo teikiamos pagal VPĮ). Sezono metu bendrovė SNAP kasdien rinkos sąlygomis teikė vieną keleivių vežimo greituoju laivu su povandeniniais sparnais paslaugą . Italijos teigimu, bendrovės „Caremar“ paslaugos buvo būtinos tam, kad Ventotenės gyventojai galėtų vykti į žemyninę dalį darbo ar mokslo tikslais, nes bendrovė „Caremar“ užtikrino pirmąjį dienos reisą keltu iš Ventotenės 5:30 ir kasdienį keleivių vežimą iš Ventotenės greituoju laivu su povandeniniais sparnais 6:45. Be to, kadangi bendrovės „Caremar“ laivai saloje likdavo per naktį, jie suteikdavo galimybę pasinaudoti jūrų transporto paslaugomis prireikus skubios medicininės pagalbos.

(187) Bendrovės „Medmar“ pastabose (žr. 7.1 skirsnį) pateiktas išvadas dėl jos paslaugų lygiavertiškumo bendrovės „Caremar“ teikiamoms paslaugoms Italija įvertino kaip neobjektyvias ir neišsamias. Italijos teigimu, bendrovė „Medmar“ apsiriboja savo paslaugų lyginimu su bendrovės „Caremar“ teikiamomis paslaugomis tam tikrais maršrutais, remdamasi tik reisų dažnumu per dieną, tačiau neatlieka jokio tvarkaraščio, sezoniškumo, transporto rūšių ir bilietų kainų vertinimo. Visų pirma, dėl maršruto Iskija–Pročida–Pocuolis Italija pabrėžė, kad „Caremar“ buvo vienintelė bendrovė, teikusi pakankamai patikimas jūrų transporto paslaugas tuo metu, kai buvo apibrėžti VPĮ, ir kad šis maršrutas visada buvo ypatingai svarbus siekiant patenkinti abiejų salų studentų judumo poreikius, taip pat sveikatos apsaugos reikalavimus, susijusius su galimybe Pročidos gyventojams nuvykti į Pocuolio ir Iskijos ligonines.

(188) Atsakydama į bendrovės „Medmar“ teiginį, kad bendrovei „Caremar“ nereikėjo skirti jokios kompensacijos už suteiktas paslaugas, nes bendrovė „Medmar“ taip pat teikė kai kurias paslaugas pagal PVĮ tais pačiais maršrutais be kompensacijos, Italija paaiškino, kad, pavesdama VPĮ, ji tai darė pagal Reglamentą (EEB) Nr. 3577/92, kuriuo leidžiama horizontaliai nustatyti VPĮ visiems suinteresuotiems laivų savininkams. VPĮ pavedimas buvo vykdomas dviem etapais. Pirma, Italija suinteresuotiems veiklos vykdytojams nustatė VPĮ tam tikruose maršrutuose be kompensacijos. Antra, jei bendrovės būtų nesutikusios vykdyti VPĮ maršrutais be kompensacijos, Kampanijos regionas būtų skelbęs viešą konkursą, kad nustatytų įmonę, su kuria būtų sudaryta viešojo paslaugų pirkimo sutartis ir kuriai būtų paskirta atitinkama kompensacija. Todėl, Kampanijos regiono nuomone, bendrovė „Medmar“ sutiko vykdyti VPĮ be kompensacijos, kaip nurodyta bendrovės pasirašytame sutikimo akte.

(189) Apskritai, atsižvelgdama į bendrovei „Caremar“ ir jos konkurentams nustatytus VPĮ (žr. 182–186 konstatuojamąsias dalis), Italija teigia, kad konkurentų paslaugos, kurioms taikomi VPĮ, iš esmės yra paslaugos, kurias bendrovės „Caremar“ konkurentai sutiko teikti vykdydami savo atitinkamą jūrų transporto veiklą. Šie VPĮ nebuvo panašūs į tuos, kuriuos turėjo vykdyti bendrovė „Caremar“, nes veiklos vykdytojai galėjo būti nuo jų atleisti, jei pateiktų Kampanijos regionui greitą pranešimą; be to, už VPĮ nevykdymą nebuvo skiriamos baudos. Galiausiai, šie bendrovės „Caremar“ konkurentams nustatyti VPĮ nepanaikino su bendrove „Caremar“ sudarytos viešojo paslaugų pirkimo sutarties, pagal kurią ir toliau tenkinami vietos valdžios institucijų teritorinio tęstinumo poreikiai, nes Kampanijos regionas periodiškai atliko patikrinimus, peržiūrėdamas laivybos programas, kuriose atsižvelgta ir į paslaugas, teikiamas pagal VPĮ, ir į viešojo paslaugų pirkimo sutartį, sudarytą su bendrove „Caremar“.

8.2. **Dėl bendrovės „Caremar“ privatizavimo**

(190) Italija teigia, kad po 2011 m. spalio 26 d. Komisijos prašymo pateikti informaciją ir 2011 m. gruodžio 22 d. bei 2012 m. kovo 14 d. Komisijos pastabų ji iš dalies pakeitė kvietimą pateikti pasiūlymus bendrovės „Caremar“ privatizavimo konkursui pagal Komisijos reikalavimus, kad būtų užtikrintas procedūros skaidrumas ir nediskriminavimas.

(191) Pavyzdžiui, panaikinta bet kokia diskriminacija dėl pasiūlymą teikiančio veiklos vykdytojo pilietybės. Bet kuriuo atveju Italija pabrėžia, kad konkurso specifikacijose nebuvo jokios sąlygos, pagal kurią būtų reikėję išlaikyti bendrovės „Caremar“ įdarbintus darbuotojus, taip pat jokios sąlygos, susijusios su esamais darbo santykiais su bendrove.

(192) Be to, Italija pakeitė su ekonominiu ir finansiniu pajėgumu susijusį tinkamumo reikalavimą, panaikindama sąlygas, pagal kurias konkurso procedūroje galėjo dalyvauti tik laivybos bendrovės, taip sudarydama sąlygas kuo didesniam dalyvių skaičiui ir geriausiam procedūros ekonominių verčių įvertinimui. Dėl sutarties sudarymo kriterijaus Italija patvirtina, kad atrankos kriterijus buvo didžiausia grynoji kaina.

(193) Todėl Italija mano, kad bendrovės „Caremar“ privatizavimo procesas, nors ir nebuvo sumanytas kaip akcijų pardavimas biržoje, turėtų būti laikomas skaidriu, besąlyginiu ir nediskriminaciniu, taip užtikrinant kuo didesnį dalyvavimą.

8.3. **Dėl naujos viešojo paslaugų pirkimo sutarties atitikties *Altmark* kriterijams**

(194) Italija teigia, kad nauja viešojo paslaugų pirkimo sutartis atitinka visus keturis *Altmark* kriterijus dėl šių priežasčių:

a) dėl pirmojo *Altmark* kriterijaus Italija teigia, kad sutartyje apibrėžta viešoji užduotis yra susijusi su salų kabotažo maršrutais, jungiančiais Italijos žemyninę dalį su mažųjų salų uostais. Šiais maršrutais siekiama užtikrinti reguliarumą ir dažnumą paslaugų, kurios yra būtinos salų ekonominiam vystymuisi ir kartu tenkina esminius salų bendruomenių judumo poreikius, užtikrinant Konstitucijos garantuojamos teisės į teritorinį tęstinumą veiksmingumą. Be to, naujoje sutartyje aiškiai nurodytos teiktinos paslaugos, naudotinų laivų tipai, laiko tarpsniai, kurių reikia laikytis (be kita ko, vakarinių ir naktinių reisų), ir bilietų kainų apribojimai, kurių reikia laikytis;

b) 2011 m. sprendime pradėti procedūrą Komisija neginčijo antrojo *Altmark* kriterijaus;

c) dėl trečiojo *Altmark* kriterijaus Italija atmeta bet kokią galimybę, kad bendrovės „Caremar“ gauta kompensacija galėjo viršyti sumą, reikalingą padengti išlaidoms, patirtoms vykdant VPĮ, atsižvelgiant į atitinkamas pajamas ir pagrįstą pelną už šių įsipareigojimų įvykdymą. Italija visų pirma teigia, kad naujoje viešojo paslaugų pirkimo sutartyje yra pakankamai sąlygų dėl susigrąžinimo, nes, kaip numatyta, pavyzdžiui, jos 18 straipsnyje „Kompensacijos permokos susigrąžinimas“, bet kokią kompensacijos permoką bendrovė turėjo grąžinti per 30 dienų nuo atitinkamo prašymo pateikimo. Taip atsitiko 2015, 2016 ir 2017 finansiniais metais bei 2018 ir 2019 finansiniais metais, kai pagal sutartyje numatytą tikrinimo procedūrą tais laikotarpiais buvo nustatyta ir susigrąžinta kompensacijos permoka (žr. 96 konstatuojamąją dalį);

d) Italija mano, kad ketvirtasis *Altmark* kriterijus taip pat yra įvykdytas, nes viešojo paslaugų pirkimo sutartis buvo sudaryta vykdant skaidrų ir konkurencingą konkursą, kuriame dalyvavo keli veiklos vykdytojai ir kuris leido pasirinkti konkurso dalyvį, galintį teikti paslaugas už mažiausią kainą. Dėl Komisijos abejonių, susijusių su naujos viešojo paslaugų pirkimo sutarties susiejimu su bendrovės „Caremar“ privatizavimu, Italija paaiškina, kad Komisijos prašymu buvo atlikti visi būtini konkurso dokumentų projekto pakeitimai, kad jie atitiktų atitinkamą teisinę sistemą.

8.4. **Dėl 6,5 proc. rizikos priedo, nustatyto Nutarime Nr. 111/2007 nuo 2010 m., ir naujai viešojo paslaugų pirkimo sutarčiai taikomo 10,55 proc. rizikos priedo**

(195) 2011 m. sprendime pradėti procedūrą Komisija laikėsi išankstinės nuomonės, kad 6,5 proc. rizikos priedas gali neatspindėti tinkamo rizikos lygio, nes neatrodo, kad veiklos vykdytojai prisiima riziką, kuri paprastai kyla teikiant jūrų transporto paslaugas (žr. 2011 m. sprendimo pradėti procedūrą 247 konstatuojamąją dalį).

(196) Italijos teigimu, atrodo, kad Komisijos išankstinės išvados grindžiamos neteisingu rizikos priedo parametro aiškinimu. Rizikos priedas nėra kompensacija, skirta išlaidoms, kurias veiklos vykdytojas bet kuriuo atveju turėtų patirti vykdydamas veiklą, padengti, nes, priešingu atveju, veikla būtų nuostolinga. Italija teigia, kad joks verslininkas niekada nesiimtų veiklos vien tam, kad padengtų savo išlaidas. Iš tiesų pagal trečiąjį *Altmark* kriterijų yra numatyta pagrįsta kapitalo grąža (pelnas), kurios reikėtų tipinei įmonei, kad ji galėtų įvertinti, ar teikti VESP visą pavedimo laikotarpį. Taigi aptariamas rizikos priedas yra atlygis, būtinas VPĮ vykdyti, kuris tenka verslininkui, prisiimančiam ir valdančiam verslo riziką.

(197) Italija pabrėžia, kad rizikos priedas nustatomas remiantis makroekonomine analize, pagal kurią atitinkamam sektoriui priskiriamas vidutinis atitinkamos šalies ar regiono rizikos priedas. IESE verslo mokyklos duomenimis, 6,4 proc. būtų tinkamas Italijos rizikos priedo dydis. Todėl šis priedas visiškai atitinka Nutarime Nr. 111/2007 nustatytą 4 proc. rizikos priedą, kuris neišskirtinėms paslaugoms padidintas 2,5 proc. (6,5 proc. rizikos priedas). Italija paaiškina, kad 6,5 proc. rizikos priedas taip pat atitiko investuoto kapitalo grąžos normą, kurią bendrovė „Caremar“ gavo 2009 m., kai pirmiems metams buvo pratęstas pradinis susitarimas. Be to, 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. Konkrečiai pastaruoju atveju Komisija sutiko su 8 proc. norma, kurią sudaro Nutarime Nr. 111/2007 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.

(198) Iki 2015 m. buvo taikoma 6,5 proc. (bruto) norma, o vėliau, sudarant naują viešojo paslaugų pirkimo sutartį, buvo nustatyta 10,55 proc. investuoto kapitalo grąžos norma, pagal kurią buvo apskaičiuojama kompensacija ir kuri buvo laikoma pagrįstu pelnu, atsižvelgiant į riziką, kurią bendrovė „Caremar“ prisiėmė teikdama VPĮ paslaugas. Italija teigia, kad ši norma yra didesnė nei ankstesnėse sutartyse, kuriose buvo nustatyta 6,5 proc. norma, dėl didelės verslo rizikos, kuri kyla bendrovei „Caremar“ dėl tikėtinos kompensacijos nepriemokos, galinčios atsirasti per devynerius naujos viešojo paslaugų pirkimo sutarties galiojimo metus (pvz., dėl degalų kainų nepastovumo). Italija pažymi, kad pagal naują viešojo paslaugų pirkimo sutartį bendrovė „Caremar“ visiškai padengia bet kokią kompensacijos nepriemoką, sudarančią 5 proc. ar mažiau visos kompensacijos, tačiau jai taip pat tenka rizika, kad kompensacijos nepriemoka bus didesnė nei 5 proc. visos kompensacijos. Iš tiesų naujos viešojo paslaugų pirkimo sutarties 17 straipsnyje numatytas pusiausvyros atkūrimo mechanizmas nėra privalomas (pagrindinius kompensacijos parametrus tik „leidžiama“ peržiūrėti, o tai reiškia, kad Kampanijos regionas nebūtinai turi su tuo sutikti) ir, atsižvelgiant į jo ypatybes (t. y. atgalinio taikymo nebuvimą, galimybę kompensaciją koreguoti tik keičiant paslaugų teikimo parametrus), turi tik ribotą poveikį sutarties ekonominei pusiausvyrai. Italijos teigimu, bendrovė

„Caremar“ i) padengia bet kokią kompensacijos nepriemoką (net didesnę nei 5 proc. visos kompensacijos), susidariusią per pirmuosius trejus sutarties galiojimo metus ir per paskutiniuosius trejus sutarties galiojimo metus, atsižvelgiant į tai, kad pusiausvyros atkūrimo mechanizmas nustato tik su paslaugų teikimu susijusius kompensacijos parametrus, kurie taikomi tik ateityje; ii) padengia bet kokią per likusius šešerius sutarties metus patirtą kompensacijos nepriemoką, lygią arba mažesnę nei 5 proc., ir iii) gali padengti didesnę nei 5 proc. kompensacijos nepriemoką per visus arba kai kuriuos likusius šešerius sutarties galiojimo metus, jei pusiausvyros atkūrimo mechanizmas neįjungiamas arba įjungiamas tik trejus iš šešerių metų.

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

(199) Italija paaiškina, kad paslaugos buvo pavestos teikti įvykdžius atvirą, skaidrią ir nediskriminacinę viešųjų pirkimų procedūrą. Jūrų susisiekimo paslauga tarp Neapolio įlankos salų užtikrina teritorinį tęstinumą ir judumą gyventojams, kurie kasdien šia paslauga naudojasi darbo ir mokslo tikslais. Tokiais atvejais teikiamos paslaugos yra nepalyginamos pagal susisiekimo reguliarumą ir dažnumą, taip pat pagal laivo tipą. Be to, kompensacijos suma neviršija sumos, kuri būtina išlaidoms, patirtoms vykdant VPĮ, padengti, atsižvelgiant į pagrįstą pelną. Galiausiai kompensacijos suma buvo nustatyta vykdant konkurso procedūrą pagal Nutarime Nr. 111/2007 nustatytus kriterijus.

(200) Šiuo atžvilgiu Italija tvirtina, kad buvo sukurti mechanizmai (pvz., viešojo paslaugų pirkimo sutarties 17 straipsnyje nustatytas ekonominės ir finansinės pusiausvyros patikrinimas bei viešojo paslaugų pirkimo sutarties 18 straipsnyje nustatytas kompensacijos permokos susigrąžinimas) siekiant išvengti, kad bendrovė „Caremar“ negautų kompensacijos permokos, kaip numatyta 2011 m. VESP bendrųjų nuostatų 49 punkte.

(201) Be to, dėl to, ar prieš sudarant naują viešojo paslaugų pirkimo sutartį pagal 2011 m. VESP bendrųjų nuostatų 14 punktą buvo surengtos viešos konsultacijos, Italija pabrėžia, kad strateginių planų, susijusių su regioninių VESP jūrų transporto jungtimis Kampanijos regione, nustatymas yra sudėtingo sprendimų priėmimo proceso, kuriame, be kita ko, dalyvauja atitinkamos vietos valdžios institucijos ir profesinės asociacijos, rezultatas. Kampanijos regionas, atlikdamas išsamius ir nuolat atnaujinamus rinkos tyrimus, reguliariai tikrino rinkos padėtį ir viešųjų paslaugų atitiktį vietos valdžios institucijų ir naudotojų išreikštiems poreikiams.

8.6. **Dėl Įstatyme Nr. 163/2010 nustatytos švartavimosi pirmenybės ir priemonių**

(202) Italija paaiškino, kad visi keltų operatoriai, įskaitant bendrovę „Caremar“, reguliariai moka mokesčius atitinkamoms uostų direkcijoms už švartavimąsi. Tačiau Italija pripažįsta, kad bendrovė „Caremar“ nemokėjo jokio papildomo mokesčio už švartavimosi pirmenybę. Italija teigia, kad švartavimosi pirmenybės nuostata niekada nebuvo taikoma. Už švartavimosi pirmenybę neatlyginama; todėl šia priemone suteikiamas reguliavimo pranašumas, kuris nesusijęs su valstybės išteklių perdavimu ir yra susijęs tik su maršrutais, kuriems taikomi VPĮ. Todėl, Italijos nuomone, priemonė nėra valstybės pagalba.

(203) Dėl Įstatyme Nr. 163/2010 nustatytų priemonių Italija pažymi, kad bendrovė „Caremar“ gavo 2 115 000 EUR, kurie buvo panaudoti tik jos laivams atnaujinti, kad jie atitiktų tarptautines saugos taisykles ([163]), ir niekada nebuvo panaudoti likvidumo tikslais. Be to, dėl apie mokesčių lengvatų Italija paaiškina, kad bendrovė „Caremar“ jomis nepasinaudojo, o kiek tai susiję su FAS lėšomis, jos bendrovei „Caremar“ nebuvo išmokėtos. Visų pirma Italija paaiškino, kad Įstatymo Nr. 163/2010 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, jei paaiškėtų, kad biudžeto asignavimų nepakanka, ir kad FAS lėšos nebuvo skirtos naudoti kaip papildoma kompensacija bendrovei „Caremar“ ar „SNAV/Rifim“ (ar bet kuriai kitai buvusios „Tirrenia“ grupės įmonei ar atitinkamoms jas įsigijusioms bendrovėms).

9. **VERTINIMAS**

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

(204) 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“.

(205) 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 įvykdytos 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 arba galėti iškraipyti konkurenciją;

d) daryti įtaką valstybių narių tarpusavio prekybai.

(206) Komisija pažymi, kad švartavimosi pirmenybė yra neatsiejamai susijusi su bendrovės „Caremar“ ir ją įsigijusios bendrovės „SNAV/Rifim“ teikiamomis VESP. Todėl ši priemonė bus vertinama kartu su toms bendrovėms suteikta atitinkama kompensacija už viešąsias paslaugas (žr. 9.1.1 ir 9.1.2 skirsnius).

(207) Be to, Komisija pažymi, kad nauja Italijos ir bendrovės „Caremar“ viešojo paslaugų pirkimo sutartis turėtų būti vertinama kartu su bendrovės „Caremar“ privatizavimu. Toks bendras vertinimas yra tinkamas, nes iš esmės Italija organizavo naują viešųjų paslaugų pirkimo konkursą, kurį laimėjęs konkurso dalyvis turėjo įsigyti visą bendrovės „Caremar“ akcinį kapitalą, kad galėtų vykdyti toje viešojo paslaugų pirkimo sutartyje nustatytus VPĮ. Be to, vykdant konkursą buvo galimybė teikti atskirus pasiūlymus dėl bendrovės „Caremar“ privatizavimo ir naujosios viešojo paslaugų pirkimo sutarties.

9.1.1. *Kompensacija už viešąją paslaugą ir švartavimosi pirmenybė, suteikta bendrovei „Caremar“ nuo 2009 m. sausio 1 d. iki 2012 m. liepos 31 d. pagal pratęstą pradinį susitarimą*

9.1.1.1. Valstybiniai ištekliai

(208) Italija patikėjo bendrovei „Caremar“ konkrečiais maršrutais teikti jūrų transporto paslaugas, kaip nurodyta pradiniame susitarime, kuris buvo pratęstas. Pradinis susitarimas buvo sudarytas su valstybe, o susijusią kompensaciją už viešąsias paslaugas bendrovei „Caremar“ mokėjo valstybė ir Kampanijos regionas iš nacionalinio biudžeto. Todėl kompensacija už viešąsias paslaugas bendrovei „Caremar“ priskirtina valstybei ir yra skiriama iš valstybinių išteklių.

([163]) Bendrovė „Caremar“ skyrė 141 000 EUR iš tos sumos dviem laivams („Quirino“ ir „Tetide“), kurie vėliau buvo neatlygintinai perduoti bendrovei „Laziomar“, modernizuoti. Likusi 705 000 EUR suma buvo panaudota laivo, vis dar priklausančio Caremar, modernizavimui.

(209) Komisija atkreipia dėmesį į tai, kad, Italijos tvirtinimu, visi keltų operatoriai reguliariai moka mokesčius atitinkamoms uosto direkcijoms už švartavimąsi, tačiau bendrovė „Caremar“ 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. 99 konstatuojamąją dalį), ji yra priskirtina valstybei.

9.1.1.2. Atrankumas

(210) Kad priemonė būtų laikoma valstybės pagalba, ji turi būti atrankioji. Priemonė yra atrankioji, jei ji skiriama tik tam tikroms įmonėms, o kitos įmonės, esančios panašioje teisinėje ir faktinėje padėtyje tame pačiame sektoriuje ar kituose sektoriuose (atsižvelgiant į tai, kad visi veiklos vykdytojai iš esmės turėtų padengti savo išlaidas), negaus tokio paties pranašumo. Nagrinėjama kompensacija už viešąsias paslaugas už jūrų transporto paslaugų teikimą skiriama tik bendrovei „Caremar“, taigi ji yra atrankioji ([164]). Kadangi švartavimosi pirmenybė buvo suteikta tik buvusios „Tirrenia“ grupės įmonėms, įskaitant bendrovę „Caremar“, ji taip pat yra atrankioji.

9.1.1.3. Ekonominis pranašumas

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

(212) Visų pirma, sprendime *Altmark* Teisingumo Teismas nusprendė, kad, kai valstybės priemonė turi būti vertinama kaip kompensacija už įmonių gavėjų suteiktas paslaugas, siekiant vykdyti VPĮ, tokios įmonės negauna realios finansinės naudos, ir 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.

(213) 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 VPĮ, 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 su VPĮ vykdymu, atsižvelgiant į gautas pajamas ir pagrįstą pelną (3-iasis Altmark kriterijus);

— kai įmonė, vykdanti VPĮ, 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 pagrįstą pelną, susijusį su šių įsipareigojimų vykdymu (4-asis *Altmark* kriterijus).

(214) Komisija patikslino, kaip ji taiko *Altmark* kriterijus, savo Komunikate dėl valstybės pagalbos taisyklių taikymo kompensacijai už visuotinės ekonominės svarbos paslaugų teikimą ([165]) (toliau – VESP komunikatas).

([164]) 2017 m. gruodžio 13 d. Sprendimas *Graikija / Komisija*, T-314/15, ECLI:EU:T:2017:903, 79 punktas.

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

(215) Kadangi *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. Šiuo atveju Komisija tada pirmiausia įvertins atitikimą 4-ajam *Altmark* kriterijui.

(216) 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.

(217) Pradinį susitarimą kelis kartus pratęsiant laikotarpiu nuo 2009 m. sausio 1 d. iki 2012 m. liepos 31 d. bendrovė „Caremar“ nė karto nebuvo pasirinkta viešo konkurso būdu, kuris leistų pavesti teikti paslaugą mažiausia kaina bendruomenei. Italija tik pratęsė jau galiojusią sistemą pratęsdama pradinį susitarimą ir taip suteikdama iš anksto nustatytam veiklos vykdytojui teisę toliau gauti kompensaciją už VPĮ vykdymą.

(218) 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 pagrįstą pelną, kurie būtini šiems įsipareigojimams vykdyti, analize.

(219) Kalbant apie kompensaciją pagal pratęstą pradinį susitarimą, bendrovė „Caremar“ pateikė informaciją apie *Altmark* kriterijų taikymą. Kalbant apie bendrovės „Caremar“ argumentą, kad ketvirtasis *Altmark* kriterijus yra įvykdytas, nes kompensacija apskaičiuota remiantis veiksmingos įmonės išlaidomis (žr. 140 konstatuojamąją dalį), dėl 220–222 konstatuojamosiose dalyse paaiškintų priežasčių Komisija mano, kad pateiktos informacijos nepakanka, kad minėta sąlyga būtų įvykdyta pagal teisinius reikalavimus, kaip išsamiai išdėstyta VESP komunikate (visų pirma žr. 69–76 punktus).

(220) Pirma, vien tai, kad bendrovės „Caremar“ išlaidos buvo mažesnės, palyginti su konkurentais, nėra pakankamas kriterijus laikyti bendrovę „Caremar“ gerai valdoma įmone. Mažesnes išlaidas gali lemti ir turto (pvz., laivų) nusidėvėjimas, kuris yra apskaitos metodas bendroves turto vertei per tam tikrą laikotarpį apskaičiuoti, todėl negali būti naudojamas bendrovės veiksmingumui įvertinti.

(221) Antra, teiginys, kad bendrovė „Caremar“ naudojo savo darbuotojus maksimalų darbo sutartyje numatytą valandų skaičių, taip optimizuodama išlaidų personalui ir darbuotojų veiklos rezultatų santykį, nebuvo patvirtintas jokia informacija apie analitinius našumo rodiklius, ir tokia bendrovės „Caremar“ darbo jėgos naudojimo praktika nebuvo palyginta su kitų sektoriaus įmonių išlaidų struktūromis.

(222) Trečia, bendrovė „Caremar“ tvirtina, kad nepaisant to, jog pradinio susitarimo pratęsimo laikotarpiu gerokai padidėjo degalų kainos, ji ir toliau vykdė VPĮ mažiausiomis kainomis rinkoje ir neprašė koreguoti kompensacijos. Komisija mano, kad šio argumento nepakanka, kad bendrovė „Caremar“ būtų laikoma veiksmingai veikiančia įmone. Bendrovė „Caremar“ nepateikė jokios papildomos informacijos, iš kurios būtų matyti, pavyzdžiui, šios praktikos poveikis bendrovės finansinėms ataskaitoms, ir nepalygino savo išlaidų struktūros su kitų sektoriaus įmonių išlaidų struktūromis. Todėl bendrovė „Caremar“ nepateikė lyginamojo standarto, pagal kurį būtų galima įvertinti, ar jos paslaugos tikrai buvo valdomos veiksmingai.

(223) Todėl Komisija daro išvadą, kad šiuo atveju kompensacija pratęsus pradinį susitarimą neatitiko 4-ojo *Altmark* kriterijaus.

(224) Kadangi šiuo atveju kompensacija neatitinka visų keturių Altmark kriterijų, Komisija daro išvadą, kad kompensacija už jūrų maršrutų eksploatavimą pratęsus pradinį susitarimą bendrovei „Caremar“ buvo suteiktas ekonominis pranašumas.

(225) Dėl švartavimosi pirmenybės Komisija pirmiausia primena, kad AGCM bent du kartus nustatė, kad ši priemonė turi ekonominę vertę ([166]). Nepaisant to, bendrovė „Caremar“ nemoka jokio mokesčio už švartavimosi pirmenybę. Tačiau 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, jūrų transporto paslaugos naudotojai gali rinktis veiklos vykdytoją, kuriam taikoma ši priemonė. Net jeigu toks poveikis pasireikštų tik tam tikromis aplinkybėmis arba būtų santykinai nedidelis, švartavimosi pirmenybė vis tiek yra bendrovei „Caremar“ suteikiamas ekonominis pranašumas.

9.1.1.4. Poveikis konkurencijai ir prekybai

(226) 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 ([167]). Užtenka, kad konkurencijai atvirose rinkose pagalbos gavėjas konkuruotų su kitomis įmonėmis ([168]).

(227) Šiuo atveju pagalbos gavėjas veiklą vykdo konkuruodamas su kitomis įmonėmis, kurios Sąjungoje teikia jūrų transporto paslaugas, ypač po Tarybos reglamento (EEB) Nr. 4055/86 ([169]) ir Reglamento (EEB) Nr. 3577/92, liberalizuojančio tarptautinio jūrų transporto ir jūrų kabotažo rinką, įsigaliojimo. 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.

9.1.1.5. Išvada

(228) Kadangi vykdomi visi SESV 107 straipsnio 1 dalyje nustatyti kriterijai, Komisija daro išvadą, kad tiek kompensacija už viešąsias paslaugas, suteikta bendrovei „Caremar“ laikotarpiu nuo 2009 m. sausio 1 d. iki 2012 m. liepos 31 d. remiantis kelis kartus iš eilės pratęstu pradiniu susitarimu, tiek viešųjų paslaugų maršrutų švartavimosi pirmenybė yra valstybės pagalba bendrovei „Caremar“.

9.1.1.6. Nauja arba esama pagalba

(229) Komisija visų pirma pažymi, kad bendrovei „Caremar“ (tuo metu) skirta kompensacija už jūrų transporto VPĮ vykdymą iki 2008 m. pabaigos nėra vertinama šiame sprendime (žr. 17 konstatuojamąją dalį). Tos kompensacijos ir to, ar ji gali būti laikoma esama pagalba remiantis Reglamento (EEB) Nr. 3577/92 4 straipsnio 3 dalimi, įvertinimas yra pateiktas Sprendime (ES) 2020/1411 (žr. 25 konstatuojamąją dalį).

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

([167]) 1980 m. rugsėjo 17 d. Sprendimas *Philip Morris* / *Komisija*, 730/79, ECLI:EU:C:1980:209, 11 punktas; 2001 m. lapkričio 22 d. Sprendimas *Ferring*, C-53/00, ECLI:EU:C:2001:627, 21 punktas; 2004 m. balandžio 29 d. Sprendimas *Italija* / *Komisija*, C-372/97, ECLI:EU:C:2004:234, 44 punktas.

([168]) 1998 m. balandžio 30 d. Sprendimas *Het Vlaamse Gewest* / *Komisija*, T-214/95, ECLI:EU:T:1998:77.

([169]) 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).

(230) Pagal Tarybos reglamento (ES) 2015/1589 ([170]) 1 straipsnio c punktą nauja pagalba yra „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 ([171]). Vadovaudamasi Sąjungos teismų pozicija ([172]), Komisija mano, kad pakanka iš dalies pakeisti (t. y. pratęsti) pagalbos priemonės, kurios galiojimo terminas buvo aiškus (pvz., 2008 m. gruodžio 31 d.), trukmę, kad ji taptų nauja pagalba, nepriklausomai nuo to, ar buvo pakeistos kitos priemonės ypatybės. Šis argumentas taikomas pratęstam pradiniam susitarimui, kuris turėjo būti teisinis pagrindas laikinai pratęsiant (t. y. iki 2009 m. paskelbto bendrovės „Caremar“ privatizavimo, žr. 29 konstatuojamąją dalį) pagal pradinį susitarimą bendrovei „Caremar“ pavestus kompensuojamus VPĮ.

(231) 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 pagal Sprendimą (ES) 2020/1411, kompensacija už viešąsias paslaugas, mokėta bendrovei „Caremar“ nuo 2009 m. sausio 1 d. iki 2012 m. liepos 31 d. remiantis kelis kartus iš eilės pratęstu pradiniu susitarimu, turėtų būti laikoma nauja pagalba. Ši išvada taip pat taikoma šiuo laikotarpiu taikytai švartavimosi pirmenybei.

9.1.2. *Naujos viešojo paslaugų pirkimo sutarties, susietos su bendrovės „Caremar“ privatizavimu, sudarymas*

(232) Siekdama nuspręsti, ar naujos viešojo paslaugų pirkimo sutarties, susietos su bendrovės „Caremar“ privatizavimu, sudarymas yra bendrovei „Caremar“ ir jos įgijėjui suteiktas pranašumas pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį, Komisija turi įvertinti, ar jis atitinka *Altmark* kriterijus (žr. 213 konstatuojamąją dalį).

9.1.2.1. 1-asis *Altmark* kriterijus

(233) Komisija primena, kad nėra vienodos ir tikslios apibrėžties, kokia paslauga yra laikytina VESP pagal Sąjungos teisę, pirmąjį *Altmark* kriterijų arba SESV 106 straipsnio 2 dalį ([173]). Komunikato 46 punktas 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.“.

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

([170]) 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).

([171]) 2016 m. spalio 26 d. Sprendimas *P DEI ir Komisija / Alouminion tis Ellados*, C-590/14, ECLI:EU:C:2016:797, 45 punktas.

([172]) 2002 m. kovo 6 d. Sprendimas (sujungtos bylos) *Territorio Histórico de Álava - Diputación Foral de Álava* (T-127/99), *Comunidad Autónoma del País Vasco ir Gasteizko Industria Lurra, SA* (T-129/99) ir *Daewoo Electronics Manufacturing España, SA* (T-148/99) / *Europos Bendrijų Komisija*, ECLI:EU:T:2002:59, 175 punktas.

([173]) 2008 m. vasario 12 d. Sprendimas *BUPA ir kt. / Komisija*, T-289/03, Rink. p. II-81, 96 punktas. Taip pat žr. generalinio advokato A. Tizzano išvadą, pateiktą Sprendime *Ferring*, C-53/00, Rink. p. I-9069, ir generalinio advokato F. G. Jacobs išvadą, pateiktą 2003 m. lapkričio 20 d. Sprendime *GEMO*, C-126/01, Rink. p. I-13769.

(235) Kabotažo srityje VPĮ taikomos išsamios Sąjungos taisyklės yra nustatytos Reglamente (EEB) Nr. 3577/92, o taisyklės, pagal kurias nagrinėjama galima valstybės pagalba jūrų transporto paslaugas teikiančioms įmonėms – Bendrijos gairėse dėl valstybės pagalbos jūrų transportui (toliau – Jūrų transporto gairės) ([174]).

(236) Reglamento (EEB) Nr. 3577/92 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.“

(237) Reglamento (EEB) Nr. 3577/92 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.

(238) 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.

(239) Iš nustovėjusios teismų praktikos matyti, kad VPĮ gali būti nustatyti tik tada, jeigu yra poreikis užtikrinti tinkamas reguliarias jūrų transporto paslaugas, kurių negalima užtikrinti vien rinkos jėgomis ([175]). Komunikate dėl Reglamento (EEB) Nr. 3577/92 aiškinimo ([176]) patvirtinta, kad „spręsti, kuriuose maršrutuose reikia nustatyti VPĮ, turi valstybės narės (tam tikrais atvejais – ir regionų bei vietos valdžios institucijos), o ne laivo savininkai. VPĮ pirmiausia gali būti numatyti reguliarioms salų kabotažo paslaugoms, jei rinkoje tokių tinkamų paslaugų nepakanka“. Be to, Reglamento (EEB) Nr. 3577/92 2 straipsnio 4 dalyje VPĮ apibrėžti kaip įsipareigojimai, kurių „atitinkamas [...] laivo savininkas neprisiimtų arba neprisiimtų tokiu mastu, arba tokiomis pačiomis sąlygomis, jei jis galvotų apie savo komercinius interesus“.

(240) Kaip nustatyta teismų praktikoje ([177]), 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:

a) ar buvo **naudotojų paklausa**;

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

c) ar tiesiog nustatytų VPĮ nebūtų pakakę tam trūkumui ištaisyti (**mažiausiai žalingas požiūris**).

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

([175]) 2001 m. vasario 20 d. Sprendimas *Asociación Profesional de Empresas Navieras de Líneas Regulares (Analir) ir kt. / Administración General del Estado*, C-205/99, ECLI:EU:C:2001:107.

([176]) 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, (COM(2014) 232 *final*, 2014 m. balandžio 22 d.).

([177]) 2017 m. kovo 1 d. Sprendimas *Société nationale maritime Corse Méditerranée (SNCM) / Komisija*, T-454/13, ECLI:EU:T:2017:134, 130 ir 134 punktai.

Naudotojų paklausa

(241) Pagal naują viešojo paslaugų pirkimo sutartį bendrovei „Caremar“ buvo pavesta teikti reguliarias keleivių, transporto priemonių (įskaitant gelbėjimo transporto priemones) ir pašto siuntų vežimo jūrų transportu paslaugas, taikant iš anksto nustatytus tarifus, keltais ir greitaisiais laivais (t. y. TMV teikiant mišrias paslaugas arba greitaisiais laivais su povandeniniais sparnais teikiant tik keleivių vežimo paslaugas) pagal 3.3.1 skirsnyje pateiktoje Kampanijos regiono jūrų transporto programoje nurodytus tvarkaraščius. Bendrovei „Caremar“ nustatyti VPĮ buvo susiję su uostais, kuriuose buvo teikiamos paslaugos, laivų, priskirtų jūrų transporto paslaugoms, teikiamoms viešųjų paslaugų tvarka, tipu, paslaugų teikimo dažnumu, tvarkaraščiu ir tęstinumu, paslaugų kokybe ir didžiausiomis mokėtinomis bilietų kainomis (žr. 83–91 konstatuojamąsias dalis).

(242) Komisija pažymi, kad pagal naują viešojo paslaugų pirkimo sutartį bendrovei „Caremar“ nustatyti VPĮ yra skirti užtikrinti teritorinį tęstinumą tarp žemyninės dalies ir salų, vietos gyventojų transporto poreikius (daugiausia darbo ir mokslo poreikius) tenkinant teikiamomis reguliariomis ir patikimomis jūrų transporto paslaugomis (žr. 199 konstatuojamąją dalį). Komisija mano, kad tai iš tikrųjų yra teisėti viešojo intereso tikslai.

(243) Dėl vietos gyventojų poreikių Italija paaiškino, kad šie poreikiai per daugelį metų iš esmės nepakito, kaip parodė 2006–2007 m. ir 2010–2011 m. Kampanijos regiono surengtos viešos konsultacijos (žr. 179 konstatuojamąją dalį), kurios patvirtino, kad Neapolio įlankos salų gyventojai, kuriems reikia kasdien vykti į žemyninę dalį, naudojasi jūrų transportu. Šiuo atžvilgiu Komisija pažymi, kad jūrų transporto padėtis Neapolio įlankoje yra labai ypatinga dėl itin didelio gyventojų tankumo Kaprio, Iskijos ir Pročidos salose, kaip paaiškino Italija (žr. 182 konstatuojamąją dalį).

(244) Tą patvirtina išsamūs Italijos pateikti statistiniai duomenys apie bendrovės „Caremar“ 2009–2021 m. pervežtus keleivius, transporto priemones ir krovinius pagal maršrutus, iš kurių matyti, kad bendrovės „Caremar“ eksploatuojamiems maršrutams buvo būdinga didelė paklausa, kuri ilgainiui išliko stabili (žr. 174 konstatuojamąją dalį).

(245) Atsižvelgdamos į tai, kad naudotojų paklausa ilgainiui buvo stabili, taip pat ir dvejus metus prieš tai, kai bendrovei „Caremar“ buvo pavesta vykdyti VPĮ pagal naują viešojo paslaugų pirkimo sutartį, Italija, o ypač atitinkamos regioninės valdžios institucijos, tinkamai nusprendė, kad Neapolio įlankos maršrutais, jungiančiais Kaprio, Iskijos ir Pročidos salas su žemynine dalimi (Neapoliu, Sorentu ir Pozzuoliu), keleivių vežimo ir mišrių jūrų transporto paslaugų paklausa buvo reali.

Rinkos nepakankamumas

(246) VESP komunikato 48 punkte nustatyta, kad „Komisija mano, kad su tam tikrais VPĮ 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“ ([178]). Todėl Komisija turi išnagrinėti, ar paslauga būtų nepakankama, jeigu būtų teikiama tik rinkos sąlygomis Šiuo klausimu VESP komunikato 48 punkte pažymima, kad „Komisijos vertinimas apsiriboja patikrinimu, ar valstybė narė nepadarė akivaizdžios klaidos“.

(247) Kadangi maršrutais, kuriems taikoma nauja viešojo paslaugų pirkimo sutartis, veiklą vykdė ir kitos laivybos bendrovės (žr. 184 konstatuojamąją dalį), Komisija įvertins kiekvieno iš šių maršrutų konkurencinę padėtį prieš sudarant naują viešojo paslaugų pirkimo sutartį, kad patikrintų, ar šių veiklos vykdytojų teikiamos paslaugos buvo lygiavertės paslaugoms, kurias bendrovė „Caremar“ turi teikti pagal naują viešojo paslaugų pirkimo sutartį, ir ar jų būtų pakakę teritoriniam tęstinumui tarp salų (Kaprio, Iskijos ir Pročidos) ir žemyninės dalies užtikrinti.

([178]) 2001 m. vasario 20 d. Sprendimas *Asociación Profesional de Empresas Navieras de Líneas Regulares (Analir) ir kt. / Administración General del Estado*, C-205/99, ECLI:EU:C:2001:107.

(248) Šiuo atžvilgiu Komisija pirmiausia pažymi, kad jūrų transportu į Neapolio įlankos salas ir (arba) iš jų šių salų gyventojai naudojasi kaip vietos transportu, kad galėtų labai dažnai susisiekti su žemynine dalimi. Iš tiesų, kaip paaiškino Italija (182 konstatuojamoji dalis), dėl itin didelio gyventojų tankumo Kaprio, Iskijos ir Pročidos salos yra panašios į žemyninės dalies rajoną. Tokia padėtis reikalauja, kad jūrų transportas būtų beveik toks pat dažnas, kaip vietos sausumos transportas, kad būtų patenkinti studentų ir darbuotojų, kasdien vykstančių į žemyninę dalį ir iš jos, poreikiai. Vertinant, ar yra rinkos nepakankamumas, reikia tinkamai atsižvelgti į šią ypatybę.

(249) 10 lentelėje pateikiama aštuonių maršrutų, kuriuos 2012–2015 m., t. y. iki naujos viešojo paslaugų pirkimo sutarties sudarymo, eksploatavo bendrovė „Caremar“, konkurencinė padėtis, remiantis jos konkurentų pastabose pateikta informacija (žr. 150, 151, 161 ir 168 konstatuojamąsias dalis) ir Italijos pateikta informacija (žr. 184 konstatuojamąją dalį). 250–259 konstatuojamosiose dalyse Komisija įvertina 10 lentelėje pateiktą konkurencinę padėtį.

10 lentelė

Konkurencinė padėtis maršrutuose, kuriuos bendrovė „Caremar“ eksploatavo 2012–2015 m.

Maršrutas	„Caremar“	Konkurentai
Kapris–Sorentas	Mišrios paslaugos TMV visus metus: aštuoni reisai per dieną (iš Kaprio 7:00, 8:40, 13:35 ir 18:45 ir iš Sorento 7:45, 9:25, 14:30 ir 19:25).	**NLG:** tik keleivių vežimo paslaugos. **„Aligruson“:** mišrios paslaugos, bet tik vasaros laikotarpiu (iš Sorento 11:30 ir 14:00 ir iš Kaprio 12:30 ir 18:05) rinkos sąlygomis. **SNAV:** mišrios paslaugos, bet tik vasaros laikotarpiu (iš Kaprio 7:35, 9:15, 12:10, 15:55, 17:40 ir 18:05 ir iš Sorento 8:10, 11:25, 13:50 ir 16:35) rinkos sąlygomis.
Kapris–Neapolis	Mišrios paslaugos TMV visus metus: šeši reisai per dieną (iš Neapolio 5:35, 12:00, 17:25 ir iš Kaprio 10:20, 15:35 ir 20:15). Mišrios paslaugos keltu vasaros laikotarpiu: šeši reisai per dieną (iš Neapolio 7:25, 13:00, 18:35 ir iš Kaprio 5:40, 9:20 ir 14:50). Mišrios paslaugos keltu žiemos laikotarpiu: šeši reisai per dieną (iš Neapolio 9:00, 14:20 ir iš Kaprio 6:45, 11:00, 16:15, 20:10). Mišrios paslaugos TMV nuo birželio 1 d. iki rugsėjo 30 d.: du reisai per dieną (iš Neapolio 21:35 ir iš Kaprio 23:50).	**SNAV:** tik keleivių vežimo paslaugos. **NLG:** tik keleivių vežimo paslaugos. **„Neapolis“:** tik keleivių vežimo paslaugos.
Iskija–Neapolis	Mišrios paslaugos keltu visus metus: keturi reisai per dieną (iš **Iskijos 8:45**, **13:50** ir iš **Neapolio 15:45** ir **20:15**). Mišrios paslaugos greituoju laivu su povandeniniais sparnais visus metus: vienas reisas per dieną (**iš Neapolio 14:45**).	**„Medmar“:** tik mišrios paslaugos, daugiausia vasaros sezono metu. Keturi reisai per dieną visus metus (iš Neapolio **8:35**, **14:10** ir **18:30** iš **Iskijos 17:00** (vasarą) arba 16:35 (žiemą)), visi pagal VPĮ. **„Alilauro“:** tik mišrios paslaugos, daugiausia vasaros sezono metu. Tik penki reisai per dieną visus metus (**iš Iskijos 6:30**, **9:25, 19:55** ir **iš Neapolio 7:35** ir **20:10**), visi penki pagal VPĮ.

Maršrutas	„Caremar“	Konkurentai
Iskija–Pročida–Neapolis	Mišrios paslaugos keltu visus metus: dešimt reisų per dieną (iš Neapolio 6:25 (išvykimas iš Pročidos 7:30), 10:45 (išvykimas iš Pročidos 11:50), 15:10 (išvykimas iš Pročidos 16:20), 17:30 (išvykimas iš Pročidos 18:35), 19:30 (išvykimas iš Pročidos 20:30), 21:55 (išvykimas iš Pročidos 23:00), iš Iskijos 12:55 (išvykimas iš Pročidos 13:35), 15:20 (išvykimas iš Pročidos 15:50), 17:20 (išvykimas iš Pročidos 17:50), 19:25 (išvykimas iš Pročidos 20:30)). Mišrios paslaugos keltu nuo birželio 15 d. iki rugsėjo 15 d.: du reisai per dieną (iš Iskijos 7:00 (išvykimas iš Pročidos 7:25) ir iš Neapolio 9:25 (išvykimas iš Pročidos 10:30)). Mišrios paslaugos greituoju laivu su povandeniniais sparnais visus metus: devyni reisai per dieną (**iš Neapolio 8:40** (išvykimas iš Pročidos 9:30), **11:45** (išvykimas iš Pročidos 12:25), **13:10** (išvykimas iš Pročidos 13:50), **18:15** (išvykimas iš Pročidos 18:55); **iš Iskijos 6:45** (išvykimas iš Pročidos 7:05), **10:15** (išvykimas iš Pročidos 10:35), **13:00** (išvykimas iš Pročidos 13:15), **14:30** (išvykimas iš Pročidos 14:55), **16:25** (išvykimas iš Pročidos 16:45)). Keleivių vežimo greituoju laivu su povandeniniais sparnais paslaugos nuo birželio 1 d. iki rugsėjo 30 d.: du reisai per dieną (**iš Iskijos 19:35** (išvykimas iš Pročidos 20:00) ir **iš Neapolio 21:05** (išvykimas iš Pročidos 21:50)).	**„Medmar“:** mišrios paslaugos keltu: — du kartus per dieną visus metus pagal VPĮ (iš Iskijos 6:25 (išvykimas iš Pročidos 7:25) ir 10:35 (išvykimas iš Pročidos 11:15) ir — vienas reisas (ne visada kasdien) vasaros laikotarpiu pagal VPĮ (iš Iskijos 22:20 (išvykimas iš Pročidos 23:00)). Tačiau Italijos teigimu, 2012–2015 m. bendrovė „Medmar“ beveik niekada neteikė paslaugų maršrutu Iskija–Pročida–Neapolis. **SNAV:** keleivių vežimo greituoju laivu su povandeniniais sparnais paslauga: — septyni reisai per dieną pagal VPĮ visus metus (**iš Neapolio 8:25** (išvykimas iš Pročidos 9:05), **16:20** (išvykimas iš Pročidos 17:00), **19:00** (išvykimas iš Pročidos 19:40), **iš Iskijos 7:10** (išvykimas iš Pročidos 7:30), **9:45** (išvykimas iš Pročidos 10:10), **13:50** (išvykimas iš Pročidos 14:15), **17:40** (išvykimas iš Pročidos 18:05)) ir — vienas reisas per dieną rinkos sąlygomis vasaros laikotarpiu (**iš Iskijos 11:25** (išvykimas iš Pročidos 11:45)).

Maršrutas	„Caremar“	Konkurentai
Iskija–Pročida–Pocuolis	Mišrios paslaugos keltu visus metus: šeši reisai per dieną (**iš Pocuolio 10:15** (išvykimas iš Pročidos – 10:55), **14:00** (išvykimas iš Pročidos 14:30) ir **18:55** (išvykimas iš Pročidos 19:35)) ir **iš Iskijos 8:35** (išvykimas iš Pročidos 9:00), **11:30** (išvykimas iš Pročidos 11:55), **17:30** (išvykimas iš Pročidos 18:00)). Mišrios paslaugos keltu nuo rugsėjo 16 d. iki birželio 14 d.: du reisai per dieną (**iš Iskijos 7:20** (išvykimas iš Pročidos 7:50) ir **iš Pocuolio 9:00** (išvykimas iš Pročidos 9:40)).	**„Medmar“:** mišrios paslaugos keltu, dažniausiai be sustojimo Pročidoje. Tik keturi reisai per dieną ir sustojimas Pročidoje (**iš Iskijos 2:30** ir **18:55** ir **iš Pocuolio 4:10** ir **20:30**), visi pagal vykdomi VPĮ visus metus.
Iskija–Pročida	Be paslaugų, teikiamų maršrutais Iskija–Pročida–Pocuolis ir Iskija–Pročida–Neapolis, viena keleivių vežimo greituoju laivu su povandeniniais sparnais paslauga per dieną visus metus (**iš Pročidos 15:30**).	**SNAV:** be aštuonių reisų (keleivių vežimo paslaugos), vykdomų maršrutu Iskija–Pročida–Neapolis, bendrovė SNAV maršrutu Iskija–Pročida teikė: — vieną keleivių vežimo greituoju laivu su povandeniniais sparnais paslaugą per dieną visus metus pagal VPĮ (**iš Pročidos 13:15**); — vieną keleivių vežimo greituoju laivu su povandeniniais sparnais paslaugą per dieną visus metus rinkos sąlygomis (**iš Pročidos 8:30**); — šešias keleivių vežimo greituoju laivu su povandeniniais sparnais paslaugas per dieną vasaros laikotarpiu rinkos sąlygomis (**iš Pročidos 7:50**, **11:00**, **17:50**, **19:20** ir **iš Iskijos 18:30** ir **19:45**). **„Medmar“:** reisai, vykdomi kaip dalis reisų maršrutais Iskija–Pročida–Pocuolis ir Iskija–Pročida–Neapolis. „**Ippocampo“ / „Rumore“ / „Capitan Morgan**“: mišrios paslaugos rinkos sąlygomis, tačiau dažniausiai vasaros laikotarpiu ir ne visada kasdien. Paslaugos labai nestabilios, nes šie veiklos vykdytojai naudojo tokio tipo laivus, kurie galėjo plaukti tik esant geroms oro sąlygoms.
Pročida–Pocuolis	Be paslaugų, teikiamų maršrutu Iskija–Pročida–Pocuolis, dvi keleivių vežimo greituoju laivu su povandeniniais sparnais paslaugos per dieną (15 minučių kelionė) visus metus (**iš Pročidos 8:10** ir **iš Pocuolio 8:50**).	**„Gestour“:** devynios mišrios paslaugos per dieną keltu (50 minučių kelionė) visus metus rinkos sąlygomis (**iš Pocuolio 6:00**, **8:30**, **10:35**, **12:55**, **19:50**; **iš Pročidos 6:50**, **9:30**, **11:20**, **18:55**). **„Ippocampo“:** keturios mišrios paslaugos rinkos sąlygomis vasaros laikotarpiu, daugiausia sekmadieniais (iš Pročidos 18:45 ir 20:00 ir iš Pocuolio 19:20 ir 20:50). **„Procida Lines“:** Italijos teigimu, bendrovė „Procida Lines“ 2012–2015 m. šiuo maršrutu paslaugų neteikė.

Maršrutas	„Caremar“	Konkurentai
Pročida–Neapolis	Be paslaugų, teikiamų maršrutu Iskija–Pročida–Neapolis, keturios keleivių vežimo greituoju laivu su povandeniniais sparnais paslaugos per dieną (40 minučių kelionė) visus metus (**iš Pročidos 6:35** ir **9:20**) ir iš **Neapolio 7:30** ir **17:45**).	**SNAV:** be paslaugų, teikiamų maršrutu Iskija–Pročida–Neapolis, keleivių vežimo greituoju laivu su povandeniniais sparnais paslaugos: — vieną kartą per dieną visus metus pagal VPĮ (**iš** Neapolio **12:30**) ir — du kartus per dieną vasaros laikotarpiu rinkos sąlygomis (iš Neapolio 18:45). **„Medmar“:** be paslaugų, teikiamų maršrutu Iskija–Pročida–Neapolis, mišrios paslaugos keltu: — vieną kartą per dieną visus metus pagal VPĮ (iš Neapolio 00:20).

(250) Remdamasi 10 lentelėje pateikta informacija, Komisija mano, kad nuo 2011 m. spalio 1 d. konkurentų siūlomos paslaugos maršrutais Neapolio įlankoje, kuriuos pagal naują viešojo paslaugų pirkimo sutartį buvo pavesta eksploatuoti bendrovei „Caremar“, negali pakeisti bendrovės „Caremar“ siūlomų paslaugų dėl didelių skirtumų, susijusių su siūlomų paslaugų rūšimi, reguliarumu ir pajėgumu, kaip nurodyta toliau (žr. 251–259 konstatuojamąsias dalis).

(251) Kalbant apie maršrutą **Kapris–Sorentas**, Komisija pažymi, kad bendrovė „Caremar“ buvo vienintelis veiklos vykdytojas, šiuo maršrutu visus metus teikęs mišrias paslaugas. Iš tiesų, kita vertus, bendrovė NLG teikė tik keleivių vežimo paslaugas, o taip pat ir mišrias paslaugas teikę veiklos vykdytojai (bendrovės „Aligruson“ ir SNAV) veikė tik vasaros sezono metu. Žiemą mišrių transporto paslaugų tarp Kaprio ir Sorento neteikė nė vienas veiklos vykdytojas, todėl salos gyventojai, parduotuvių savininkai ir (arba) studentai nuo lapkričio iki balandžio mėn. neturėjo galimybės kasdien persikelti keltu kartu su savo transporto priemone. Kitais metų mėnesiais bendrovių „Aligruson“ ir SNAV teikiamos mišrios paslaugos būtų beveik neužtikrinusios susisiekimo vietos gyventojų labiausiai pageidaujamu (ir turistams mažiau rūpimu) paros metu, t. y. anksti ryte ([179]) ir vėlai vakare ([180]). Be to, kalbant apie vasaros laikotarpį, konkurentų tvarkaraščiai, atsižvelgiant į skirtumus, palyginti su bendrovės „Caremar“ tvarkaraščiais, nebūtų patenkinę kasdien į darbą ir atgal vykstančių keleivių poreikių. Dėl šių priežasčių Italija nepadarė akivaizdžios klaidos vertindama, kad teikiant mišrias jūrų transporto paslaugas šiuo maršrutu esama rinkos nepakankamumo.

(252) Kalbant apie maršrutą **Kapris–Neapolis**, Komisija pažymi, kad bendrovė „Caremar“ buvo vienintelis veiklos vykdytojas, šiuo maršrutu teikęs mišrias paslaugas. Iš tikrųjų kitos trys laivybos bendrovės 2012–2015 m. šiuo maršrutu (SNAV, NLG ir „Neapolis“) teikė tik keleivių vežimo paslaugas. Šios paslaugos negalėjo patenkinti transporto priemones turinčių naudotojų jūrų transporto paklausos, todėl salos gyventojai, parduotuvių savininkai ir (arba) studentai neturėjo galimybės kasdien persikelti keltu kartu su savo transporto priemone. Tai apima ir greitosios pagalbos automobilių vežimą jūra, kai reikia reaguoti į medicinines ar kitas ekstremaliąsias situacijas, nesant galimybės pasinaudoti skubiosios pagalbos oro transportu sraigtasparniu. Šiuo atžvilgiu Komisija pažymi, kad sraigtasparniai galėjo nusileisti / pakilti tik tose vietovėse, kurios yra pritaikytos tokio tipo oro transportui, ir su sąlyga, kad tai leidžia oro sąlygos ([181]). Kaprio saloje yra tik viena sraigtasparnių aikštelė, esanti Anakaprio

([179]) Iš tikrųjų, jei nebūtų buvę bendrovės „Caremar“ (kuri privalėjo pirmąjį reisą iš Kaprio vykdyti 7:00, o pirmąjį reisą iš Sorento – 7:45), bendrovė SNAV pirmąjį rytinį reisą būtų vykdžiusi tik 7:35 iš Kaprio ir 8:10 iš Sorento. Be šių dviejų reisų, naudotojai nebūtų turėję jokios kitos galimybės anksti ryte pasiekti kelionės tikslą, nes kiti reisai būtų buvę tik 9:15 iš Kaprio ir 11:25 iš Sorento.

([180]) Kalbant apie vakarą, jei nebūtų buvę bendrovės „Caremar“, paskutinis galimas dienos reisas būtų buvęs 16:35 iš Sorento (bendrovė SNAV) ir 18:05 iš Kaprio (bendrovės SNAV ir „Aligruson“), o bendrovė „Caremar“ taip pat privalėjo užtikrinti 19:25 reisą iš Sorento ir 18:45 iš Kaprio.

([181]) Pavyzdžiui, žr. 2017 m. gruodžio 15 d. žinias, skelbiamas svetainėje https://www.ilmattino.it/napoli/citta/mareggiata_capri_corsa_straordinaria_traghetto_naiade_caremar_sorrento-3430586.html (paskutinį kartą žiūrėta 2024 m. birželio 5 d.), ir 2022 m. sausio 12 d. žinias, skelbiamas svetainėje https://caprinews.it/?p=31904 (paskutinį kartą žiūrėta 2024 m. birželio 5 d.).

savivaldybėje, kuri naudojama ir privatiems skrydžiams. Sraigtasparniai paprastai naudojami gelbėjimo darbams vietovėse, kurios sunkiai pasiekiamos vykstant greitosios pagalbos automobiliu, arba pacientams, kuriuos reikia skubiai pervežti į žemyninėje dalyje esančias ligonines. Priešingai, ne tokiais skubiais atvejais, kai pacientą į ligoninę galima pervežti greitosios pagalbos automobiliu ar privačiu automobiliu, arba esant per stipriam vėjui, dėl kurio sraigtasparniai negali nusileisti / pakilti Anakaprio sraigtasparnių aikštelėje, dažniausiai į žemyninę dalį vežama jūrų transportu keltais ([182]). Be to, be bendrovės „Caremar“ nebūtų veiklos vykdytojo, užtikrinančio pašto siuntų vežimą į Kaprį ir iš jo. Komisija mano, kad VPĮ, apimantis tik transporto priemonių ir krovinių vežimą, būtų buvęs netinkamas, nes vien tik konkurentų rinkos sąlygomis teikiamų keleivių vežimo paslaugų nepakako, kad būtų užtikrintas tinkamas susisiekimas tarp Kaprio ir Neapolio. Tiesą sakant, rinkos sąlygomis visus metus kasdien buvo teikiamos tik septynios keleivių vežimo paslaugos: penkis reisus vykdė bendrovė „Neapolis“ (iš Kaprio 8:50, 14:10 ir 17:30 ir iš Neapolio 10:00, 16:05) ir du – bendrovė NLG (iš Kaprio 9:35 ir 11:35). Taigi nė vienas rinkos veiklos vykdytojas neteikė paslaugų ankstyvą rytą, o bendrovė „Caremar“ turėjo užtikrinti pirmąjį rytinį reisą iš Kaprio į Neapolį (5:40 vasaros laikotarpiu ir 6:45 žiemos laikotarpiu). Komisija pažymi, kad daugumai bendrovės „Caremar“ konkurentų visus metus vykdomų reisų buvo taikomi VPĮ ([183]), o tai rodo, kad iš esmės jie nebūtų vykdomi rinkos sąlygomis, jei nebūtų gautas oficialus valdžios institucijų prašymas. Atsižvelgiant į tai, kad, kaip paaiškino Italija (182 konstatuojamoji dalis), Neapolio įlankoje galiojanti VPĮ tvarka neužtikrino veiksmingo paslaugų teikimo, keleivių vežimo paslaugų įtraukimas į VPĮ, kurie pagal naują viešojo paslaugų pirkimo sutartį buvo nustatyti bendrovei „Caremar“ šiame maršrute, buvo pagrįstas. Dėl šių priežasčių Italija nepadarė akivaizdžios klaidos vertindama, kad teikiant mišrias jūrų transporto paslaugas šiuo maršrutu esama rinkos nepakankamumo.

(253) Kalbant apie tiesioginį maršrutą **Iskija–Neapolis**, Komisija pažymi, kad bendrovė „Caremar“ teikė mišrias paslaugas keltu, konkuruodama su bendrove „Medmar“, ir keleivių vežimo greituoju laivu su povandeniniais sparnais paslaugas, konkuruodama su bendrove „Alilauro“, kuri taip pat vykdė ne vieną kasdienį reisą visus metus. Tačiau bendrovės „Caremar“ konkurentų reisai šiuo tiesioginiu maršrutu buvo vykdomi, pirma, kitu paros metu nei bendrovės „Caremar“ vykdomi reisai ([184]), ir, antra, jiems visiems buvo taikomi VPĮ. Atsižvelgiant į bendrovės „Caremar“ visus metus teikiamų paslaugų tvarkaraščius ir dažnumą (kaip nurodyta 10 lentelėje), akivaizdu, kad bendrovei „Caremar“ nustatyti VPĮ turėjo užtikrinti pastovų minimalų kasdienių reisų skaičių svarbiausiu paros metu, kuriuo bendrovės „Caremar“ konkurentai reisų nevykdė. Dėl šios priežasties Italija nepadarė akivaizdžios klaidos vertindama, kad teikiant mišrias jūrų transporto paslaugas ir keleivių vežimo paslaugas šiuo maršrutu esama rinkos nepakankamumo. Ši išvada galioja net ir darant prielaidą, kai tiesioginį maršrutą Iskija–Neapolis galėtų pakeisti maršrutas su sustojimu Pročidoje, nepaisant skirtingos kelionės trukmės ([185]). Iš tiesų, kaip paaiškinta 254 konstatuojamojoje dalyje, bendrovės „Caremar“ konkurentų teikiamų paslaugų maršrutu Iskija–Pročida–Neapolis nepakako, kad būtų užtikrintas pakankamas reguliarus susisiekimas tarp Iskijos ir Neapolio.

(254) Kalbant apie maršrutą **Iskija–Pročida–Neapolis**, Komisija pažymi, kad šiuo maršrutu, be bendrovės „Caremar“, reisus vykdyti galėjo bendrovės „Medmar“ ir „Alilauro“. Tačiau mišrių transporto paslaugų pasiūla rinkoje buvo labai ribota, nes vienintelis mišrių transporto paslaugų teikėjas, išskyrus bendrovę „Caremar“, buvo bendrovė „Medmar“, kuri visus metus teikė vieną mišrią transporto paslaugą per dieną (iš Iskijos 10:35), o vasaros laikotarpiu – dvi paslaugas per dieną (iš Iskijos 22:20 ir iš Neapolio 00:20), kurios, Italijos teigimu, beveik niekada nebuvo teikiamos,

([182]) Žr., pavyzdžiui, 2019 m. rugpjūčio 12 d. žinias, skelbiamas svetainėje https://nursetimes.org/capri-lodissea-di-un-turista-brasiliano-soccorsi-lunghi-sei-ore/72139 (paskutinį kartą žiūrėta 2024 m. birželio 5 d.).

([183]) T. y. visų 13 keleivių vežimo paslaugų, kurias bendrovė SNAV teikė šiuo maršrutu visus metus (11 iš jų kartu su bendrove NLG), buvo teikiamos pagal VPĮ, o iš 15 kasdienių reisų, kuriuos bendrovė NLG vykdė šiuo maršrutu visus metus, 13 buvo vykdomi pagal VPĮ (11 iš jų kartu su bendrove SNAV).

([184]) Kalbant apie visus metus teikiamas mišrias paslaugas, bendrovė „Caremar“ iš Iskijos vykdė reisus 8:45 ir 13:50, o bendrovė „Medmar“ – vasarą 17:00 ir žiemą – 16:35, bendrovė „Caremar“ iš Neapolio vykdė reisus 15:45 ir 20:15, o bendrovė „Medmar“ – 8:35, 14:10 ir 18:30. Kalbant apie visus metus teikiamas keleivių vežimo paslaugas, bendrovė „Caremar“ iš Neapolio vykdė reisą 14:45, o bendrovė „Alilauro“ – 7:35 ir 20:10. Bendrovė „Caremar“ neteikė keleivių vežimo paslaugų iš Iskijos.

([185]) Kalbant apie mišrias paslaugas keltu, sustojimas Pročidoje kelionę pailgina maždaug 15 minučių (tiesioginiu maršrutu Iskija–Neapolis kelionė trunka 1 val. 25 min.). Kalbant apie keleivių vežimo greituoju laivu su povandeniniais sparnais paslaugas, sustojimas Pročidoje kelionę pailgina beveik 30 minučių (tiesioginiu maršrutu Iskija–Neapolis kelionė trunka 45 minutes).

nepaisant to, kad joms buvo taikomi VPĮ. Akivaizdu, kad bendrovės „Medmar“ pasiūla nebuvo pakankama, kad patenkintų naudotojų poreikį dažnam ir reguliariam susisiekimui tarp Iskijos, Pročidos ir Neapolio. Kalbant apie keleivių vežimo paslaugas, nebuvo nė vieno veiklos vykdytojo, kuris šiuo maršrutu rinkos sąlygomis visus metus teiktų keleivių vežimo jūra paslaugas. Iš tiesų septyniems bedrovės SNAV visus metus kasdien vykdomiems reisams buvo taikomi VPĮ. Be to, bendrovių SNAV ir „Caremar“ paslaugos turėjo būti teikiamos skirtingu paros metu ([186]). Vienintelė paslauga, kurią bendrovė SNAV šiuo maršrutu teikė rinkos sąlygomis, buvo kasdieninis reisas iš Iskijos 11:25 vasaros laikotarpiu. Akivaizdu, kad ši paslauga buvo skirta daugiausia turistų poreikiams tenkinti ir nebuvo pakankama, kad visiškai patenkintų naudotojų poreikius. Dėl šių priežasčių Italija nepadarė akivaizdžios klaidos vertindama, kad teikiant mišrias jūrų transporto paslaugas ir keleivių vežimo paslaugas šiuo maršrutu esama rinkos nepakankamumo.

(255) Kalbant apie maršrutą **Iskija–Pročida–Pocuolis**, Komisija pažymi, kad bendrovė „Caremar“ vykdė reisus šiuo maršrutu konkuruodama su bendrove „Medmar“, kuri taip pat vykdė kasdienius reisus šiuo maršrutu. Vis dėlto visiems kasdieniams reisams, kurie buvo vykdomi visus metus, buvo taikomi VPĮ, o jų skaičius buvo ribotas (du kasdieniai reisai iš Iskijos ir du kasdieniai reisai iš Pocuolio) ir jie buvo vykdomi tomis paros valandomis, kuriomis reisų nevykdė bendrovė „Caremar“ ([187]). Todėl ne tik nebuvo laivybos bendrovės, kuri visus metus teiktų paslaugas šiuo maršrutu rinkos sąlygomis, bet ir bendrovės „Medmar“ paslaugos, teikiamos pagal VPĮ, negalėjo pakeisti bendrovės „Caremar“ paslaugų, teikiamų skirtingu paros metu. Dėl šių priežasčių Italija nepadarė akivaizdžios klaidos vertindama, kad teikiant mišrias jūrų transporto paslaugas šiuo maršrutu esama rinkos nepakankamumo.

(256) Kalbant apie maršrutą **Iskija–Pročida**, Komisija pažymi, kad pagal naują viešojo paslaugų pirkimo sutartį, be paslaugų, kurias teikia maršrutais Iskija–Pročida–Pocuolis ir Iskija–Pročida–Neapolis, bendrovė „Caremar“ visus metus privalo teikti vieną kasdienę keleivių vežimo greituoju laivu su povandeniniais sparnais paslaugą (iš Pročidos 15:30). Kampanijos regionas šią VPĮ paslaugą įtraukė į naują viešojo paslaugų pirkimo sutartį atsakydamas į aiškų Pročidos savivaldybės prašymą užtikrinti daugiau jungčių iš Pročidos visus metus (žr. 181 konstatuojamąją dalį). Šis prašymas buvo grindžiamas tuo, kad dauguma rinkos sąlygomis vykdomų reisų į Pročidą buvo vykdomi vasarą ir buvo daugiausia skirti turistų paklausai tenkinti. Iš tiesų rinkoje visus metus rinkos sąlygomis buvo vykdomas tik vienas stabilus ([188]) reisas (iš Iskijos 8:30, jį vykdė bendrovė SNAV). Kaip minėta (254 ir 255 konstatuojamosiose dalyse), nė vienas veiklos vykdytojas maršrutais Iskija–Pročida–Pocuolis ir Iskija–Pročida–Neapolis visus metus nevykdė kasdienių reisų (keleivių vežimo arba mišrių paslaugų) rinkos sąlygomis ([189]), o bendrovės „Caremar“ konkurentų VPĮ paslaugos neužtikrino keleivių susisiekimo iš Pročidos po pietų (nuo 14:30 iki 17:50). Dėl šios priežasties Italija nepadarė akivaizdžios klaidos vertindama, kad teikiant mišrias jūrų transporto paslaugas šiuo maršrutu esama rinkos nepakankamumo.

([186]) Bendrovė „Caremar“ turėjo užtikrinti išvykimą iš Neapolio 8:40, 11:45, 13:10, 18:15, o bendrovė SNAV turėjo užtikrinti išvykimą 8:25, 16:20, 19:00. Bendrovė „Caremar“ turėjo užtikrinti išvykimą iš Iskijos 6:45, 10:15, 13:00, 14:30 ir 16:25, bendrovė SNAV turėjo užtikrinti išvykimą 7:10, 9:45, 13:50, 17:40.

([187]) Bendrovė „Medmar“ iš Iskijos išvykdavo 2:30 ir 18:55, iš Pocuolio – 4:10 ir 20:30; o bendrovė „Caremar“ iš Iskijos išvykdavo 7:20 (tik vasarą), 8:35, 11:30 ir 17:30, iš Pocuolio – 9:00 (tik vasarą), 10:15, 14:00 ir 18:55.

([188]) Laivybos bendrovių „Ippocampo“, „Rumore“ ir „Capitan Morgan“ rinkos sąlygomis teikiamų mišrių paslaugų buvo per mažai ir jos buvo per daug nestabilios, kad patenkintų vietos gyventojų susisiekimo poreikius. Kaip nurodė Italija (185 konstatuojamosios dalies f punktas), šie veiklos vykdytojai ne tik naudojo tokio tipo laivus, kurie galėjo plaukti tik esant geroms oro sąlygoms, bet ir siūlė paslaugas daugiausia vasaros laikotarpiu ir ne visada kasdien. Kalbant apie maršrutą Iskija–Pročida, Komisija pažymi, kad bendrovės „Caremar“ konkurentai daugiausia vykdė veiklą vasaros sezonu ir ne visada kasdien. Tik bendrovė „Rumore“ rinkos sąlygomis visus metus teikė vieną kasdienę mišrią paslaugą (iš Iskijos 10:40).

([189]) Šiais maršrutais visus metus teikiamoms bendrovės „Caremar“ konkurentų paslaugoms buvo taikomi VPĮ. Maršrutu Iskija–Pročida–Pocuolis bendrovė „Medmar“ visus metus teikė keturias kasdienes mišrias paslaugas ir joms visoms buvo taikomi VPĮ. Maršrutu Iskija–Pročida–Neapolis bendrovė „Medmar“ turėjo visus metus teikti vieną mišrią kasdienę paslaugą, o bendrovė SNAV turėjo visus metus teikti septynias kasdienes keleivių vežimo paslaugas ir joms visoms buvo taikomi VPĮ.

(257) Kalbant apie maršrutą **Pročida–Pocuolis**, Komisija pažymi, kad bendrovė „Caremar“, be paslaugų, teikiamų maršrutu Iskija–Pročida–Pocuolis, šiuo maršrutu visus metus turėjo teikti dvi kasdienes keleivių vežimo greituoju laivu su povandeniniais sparnais paslaugas, o jos konkurentai (bendrovės „Gestour“, „Ippocampo“ ir „Procida Lines“) šiuo maršrutu teikė tik mišrias paslaugas keltu. Šios paslaugos buvo gerokai lėtesnės nei bendrovės „Caremar“ teikiamos paslaugos (50 minučių kelionė keltu ir 15 minučių kelionė greituoju laivu su povandeniniais sparnais), todėl jos negalėjo pakeisti vienos kitų. Bet kuriuo atveju, nepaisant keleivių vežimo ir mišrių paslaugų pakeičiamumo masto, Komisija pažymi, kad bendrovės „Caremar“ konkurentų visus metus teikiamos paslaugos, o tokias paslaugas galėjo teikti tik bendrovės „Gestour“ ir „Procida Lines“ ([190]), buvo teikiamos kitu paros metu nei bendrovės „Caremar“ paslaugos ([191]), todėl liko neužtikrintas paros laiko tarpsnis, svarbus kasdien į darbą ir atgal vykstantiems keleiviams (nuo 7:00 iki 9:00 iš Pročidos ir nuo 9:00 iki 10:00 iš Pocuolio). Dėl šios priežasties Italija nepadarė akivaizdžios klaidos vertindama, kad teikiant keleivių vežimo paslaugas šiuo maršrutu esama rinkos nepakankamumo.

(258) Kalbant apie maršrutą **Pročida–Neapolis**, Komisija pažymi, kad bendrovė „Caremar“, be paslaugų, teikiamų maršrutu Iskija–Pročida–Neapolis, šiuo maršrutu visus metus turėjo teikti keturias kasdienes keleivių vežimo greituoju laivu su povandeniniais sparnais paslaugas, o bendrovės „Medmar“ ir SNAV, be paslaugų, teikiamų maršrutu Iskija–Pročida–Neapolis, atitinkamai vykdė tik vieną reisą per dieną (bendrovė „Medmar“ iš Neapolio 00:20, o bendrovė SNAV iš Neapolio 12:30) – abi pagal VPĮ ir kitu paros metu nei bendrovė „Caremar“ ([192]). Be to, net atsižvelgiant į bendrovių SNAV ir „Medmar“ teikiamas paslaugas maršrutu Iskija–Pročida–Neapolis, nė vienas laivybos bendrovė šiuo maršrutu visus metus neteikė keleivių vežimo paslaugų rinkos sąlygomis, o bendrovių „Medmar“ ir SNAV keleivių vežimo paslaugos pagal VPĮ buvo teikiamos ne tam tikru paros metu, kuris buvo svarbus kasdien į darbą ir atgal vykstančių keleivių susisiekimui užtikrinti (nuo 6:00 iki 7:00 ir nuo 8:00 iki 10:00 iš Pročidos bei nuo 7:00 iki 8:00 ir nuo 17:00 iki 18:00 iš Neapolio). Dėl šios priežasties Italija, sudarydama naują viešojo paslaugų pirkimo sutartį, nepadarė akivaizdžios klaidos vertindama, kad teikiant keleivių vežimo paslaugas šiuo maršrutu esama rinkos nepakankamumo.

(259) Atsižvelgdama į tai, kas išdėstyta pirmiau, Komisija mano, kad naujoje viešojo paslaugų pirkimo sutartyje su bendrove „Caremar“ nustatyti VPĮ dėl minėtų aštuonių maršrutų eksploatavimo yra pagrįsti tikru viešuoju poreikiu užtikrinti teritorinį tęstinumą. Iš tiesų, kai buvo sudaryta nauja viešojo paslaugų pirkimo sutartis, vien tik rinkos jėgų (net ir nustačius VPĮ) nepakako, kad būtų patenkinti Italijos nustatyti viešųjų paslaugų poreikiai, susiję su jų dažnumu, tęstinumu ir reguliarumu.

(260) Ši išvada taikoma ir švartavimosi pirmenybei, kurią bendrovė „Caremar“ įgijo teikdama paslaugas pagal naują viešojo paslaugų pirkimo sutartį. Kaip jau minėta, Italija patvirtino, kad švartavimosi pirmenybė taikoma tik pagal viešųjų paslaugų teikimo tvarką teikiamoms paslaugoms ir kad ji suteikiama tik šių paslaugų teikėjui ([193]). Iš tiesų Įstatymo Nr. 166/2009 19b straipsnio 21 dalyje aiškiai nurodyta, kad švartavimosi pirmenybė yra būtina siekiant užtikrinti teritorinį tęstinumą su salomis ir vykdant VPĮ (žr. 99 konstatuojamąją dalį). Iš tikrųjų, jeigu nebūtų teikiama švartavimosi pirmenybė, bendrovė „Caremar“ galėtų būti priversta 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 užtikrinama, kad uostai krantines ir švartavimosi laiką paskirstytų taip, jog viešųjų paslaugų teikėjas galėtų vykdyti savo VPĮ. Atsižvelgdama į tai, Komisija mano, kad ši priemonė suteikta tam, jog bendrovė „Caremar“ galėtų vykdyti savo VPĮ, kurie yra tikra VESP (žr. 267 konstatuojamąją dalį).

([190]) Tačiau, Italijos teigimu, bendrovė „Procida Lines“ 2012–2015 m. paslaugų neteikė.

([191]) Iš Pročidos bendrovė „Caremar“ visus metus vykdė reisą 8:10, o bendrovė „Gestour“ visus metus vykdė reisus 6:50, 9:30, 11:20 ir 18:55 (bendrovė „Procida Lines“ turėjo vykdyti reisus 5:50, 7:50, 10:45, 12:40, 15:25, 17:30, 19:15). Iš Pocuolio bendrovė „Caremar“ vykdė reisą 8:50, o bendrovė „Gestour“ visus metus vykdė reisus 6:50, 9:30, 11:20 ir 18:55 (bendrovė „Procida Lines“ turėjo vykdyti reisus 5:05, 7:05, 11:50, 13:35, 16:25, 18:25 ir 20:00).

([192]) Iš Pročidos bendrovė „Caremar“ kasdien teikė keleivių vežimo paslaugas 6:35 ir 9:20, o iš Neapolio – kasdien keleivių vežimo paslaugas 7:30 ir 17:45.

([193]) Pavyzdžiui, bendrovės „Laziomar“ atveju, kai bendrovė „Caremar“ trimis Ponto salyno maršrutais teikiamas jūrų transporto paslaugas perdavė bendrovei „Laziomar“, švartavimosi pirmenybė, susijusi su uostais, kuriuose tais maršrutais buvo teikiamos paslaugos, buvo automatiškai perduota bendrovei „Laziomar“.

Mažiausiai žalingas požiūris

(261) Italija nusprendė sudaryti viešojo paslaugų pirkimo sutartį su vienu veiklos vykdytoju („Caremar“) nepaisant to, kad keli veiklos vykdytojai, kaip nurodyta 10 lentelėje, taip pat teikė paslaugas tam tikrais maršrutais pagal VPĮ be kompensacijos.

(262) Komisija mano, kad Neapolio įlankoje galiojusios VPĮ be kompensacijos tvarkos, kuri buvo taikoma tik iki 2017 m. ([194]), jokiu būdu negalima lyginti su pagal naują viešojo paslaugų pirkimo sutartį bendrovei „Caremar“ nustatytais VPĮ dėl toliau nurodytų priežasčių.

(263) Pirma, bendrovės „Caremar“ konkurentams nustatyti VPĮ skyrėsi nuo naujoje viešojo paslaugų pirkimo sutartyje numatytų įsipareigojimų, nes jie buvo susiję tik su dažnumu, reguliarumu, naudojamų laivų tipais (t. y. tik keleiviams arba keleiviams, transporto priemonėms ir kroviniams pervežti) ir didžiausiomis bilietų kainomis, o bendrovei „Caremar“ taip pat buvo taikomi įsipareigojimai, susiję su punktualumu, kokybe ir naudojamų laivų pajėgumu (žr. 183 konstatuojamąją dalį).

(264) Antra, už bendrovės „Caremar“ konkurentams nustatytų VPĮ nevykdymą nebuvo taikomos baudos, kurios užtikrintų, kad paslaugos būtų teikiamos laikantis VPĮ, o naujoje viešojo paslaugų pirkimo sutartyje nustatyta aiški baudų sistema, taikoma tuo atveju, jei nesilaikoma VPĮ (žr. 90 ir 91 konstatuojamąsias dalis). Remdamasi Italijos pateikta informacija (žr. 183 konstatuojamąją dalį), Komisija sutinka, kad naudotojų paklausa negalėjo būti patenkinta nustatant VPĮ be kompensacijos, nes bendrovės „Caremar“ konkurentai keletą kartų nesilaikė VPĮ ([195]) arba neteikė paslaugų pagal VPĮ, nes turėjo teisę jų atsisakyti, apie tai įspėję prieš 45 dienas, galėjo prašyti sustabdyti paslaugų teikimą arba tiesiog atsisakyti toliau vykdyti VPĮ ([196]).

(265) Galiausiai, net ir vykdant šiuos nekompensuojamus VPĮ, vien jų nebūtų pakakę Italijos nustatytam viešųjų paslaugų poreikiui visiškai patenkinti, t. y. užtikrinti teritorinį tęstinumą tarp žemyninės dalies ir salų, tenkinant vietos gyventojų transporto poreikius (daugiausia darbo ir mokymosi poreikius) teikiamomis reguliariomis ir patikimomis jūrų transporto paslaugomis (žr. 199 ir 242 konstatuojamąsias dalis), nes jos nebūtų teikiamos tais paros laiko tarpsniais, kurie yra svarbūs kasdien į darbą ir atgal vykstantiems gyventojams.

(266) Be to, Komisija atsižvelgia į Italijos argumentą, kad viešojo paslaugų pirkimo sutartis taip pat buvo būtina atsižvelgiant į bendrovės „Caremar“ privatizavimą. Konkrečiau, Italija tvirtina, kad bendrovės „Caremar“ konkursas kartu su nauja viešojo paslaugų pirkimo sutartimi leido užtikrinti viešųjų jūrų paslaugų tęstinumą ir padidinti naudą valstybei. Dėl šios priežasties Komisija pritarė (žr. 105 konstatuojamąją dalį), kad Italija rengtų konkursą dėl bendrovės „Caremar“ ir naujos viešojo paslaugų pirkimo sutarties. Tai darydama Komisija taip pat pripažino ir šiame sprendime pakartoja, kad Italija negalėjo pasikliauti visiems veiklos vykdytojams taikomais nekompensuojamais viešųjų paslaugų įsipareigojimais ir nusprendė viešojo paslaugų pirkimo sutartį sudaryti tik su bendrove „Caremar“.

Išvada

(267) Remdamasi pirmiau pateiktu vertinimu, Komisija daro išvadą, kad Italija nepadarė akivaizdžios klaidos nustatydama, kad bendrovei „Caremar“ pavestos paslaugos, teikiamos 10 lentelėje nurodytais maršrutais, yra VESP. Taigi Komisijos abejonės, išreikštos 2011 m. sprendime pradėti procedūrą ir 2012 m. sprendime išplėsti procedūrą, yra išsklaidytos.

([194]) Nekompensuojamų VPĮ sistema galiojo iki 2017 m. sausio 9 d. Nuo 2017 m. sausio 10 d. bendrovė „Caremar“ yra vienintelis jūrų transporto veiklos vykdytojas, kuriam Neapolio įlankoje taikomi VPĮ.

([195]) Žr. 126 išnašą.

([196]) Žr. 125 išnašą.

(268) Norėdama padaryti išvadą, kad laikomasi 1-ojo *Altmark* kriterijaus, Komisija dar turi patikrinti, ar bendrovei „Caremar“ buvo pavesti aiškiai apibrėžti VPĮ ir ar buvo laikomasi Reglamento (EEB) Nr. 3577/92 reikalavimų. Dėl pirmojo punkto Komisija pažymi, kad VPĮ yra aiškiai aprašyti naujoje viešojo paslaugų pirkimo sutartyje ir jos prieduose, kuriuose, pavyzdžiui, pateikiamos kiekvieno maršruto laivų specifikacijos (žr. 83–91 konstatuojamąsias dalis). Analogiškai kompensacijas reglamentuojančios taisyklės išsamiai išdėstytos naujoje viešojo paslaugų pirkimo sutartyje, Įstatyme Nr. 166/2009 ir Nutarime Nr. 111/2007 (žr. 92–96 konstatuojamąsias dalis). Naujos viešojo paslaugų pirkimo sutarties galiojimo laikas taip pat yra aiškus (devyneri metai), jame bendrovė „Caremar“ nurodyta kaip viešųjų paslaugų teikėja ir nustatytos priemonės, kaip išvengti bet kokios kompensacijos permokos ir ją susigrąžinti (žr. 94 konstatuojamąją dalį). Dėl antrojo punkto Komisija pažymi, kad naujos viešojo paslaugų pirkimo sutarties konkursas buvo vykdomas nediskriminuojant visų Sąjungos laivų savininkų pagal Reglamento (EEB) Nr. 3577/92 4 straipsnio 1 dalį (žr. 69 ir 70 konstatuojamąsias dalis). Todėl Komisija daro išvadą, kad yra laikomasi 1-ojo *Altmark* kriterijaus.

(269) Kadangi švartavimosi pirmenybė suteikiama tik teikiant VPĮ paslaugas, nustatytas naujoje viešojo paslaugų pirkimo sutartyje, švartavimosi pirmenybė taip pat atitinka pirmąjį Sprendimo *Altmark* kriterijų.

9.1.2.2. 2-asis *Altmark* kriterijus

(270) Komisija primena, kad 2012 m. sprendime išplėsti procedūrą (žr. 2012 m. sprendimo išplėsti procedūrą 205 konstatuojamąją dalį) ji laikėsi išankstinės nuomonės, kad yra laikomasi antrojo sprendimo *Altmark* kriterijaus.

(271) Atsižvelgdama į tai, Komisija pažymi, kad parametrai, kuriais remiantis apskaičiuojama kompensacija, buvo iš anksto nustatyti ir atitinka skaidrumo reikalavimus pagal antrąjį *Altmark* kriterijų. Konkrečiau, parametrai, kuriais remiantis buvo apskaičiuota kompensacija, išsamiai paaiškinti Nutarime Nr. 111/2007 ir taikomi naujoje viešojo paslaugų pirkimo sutartyje (žr. 93 konstatuojamąją dalį). Kompensacijos apskaičiavimo metodas, pavyzdžiui, tai, į kuriuos išlaidų elementus atsižvelgti, išsamiai aprašytas Nutarime Nr. 111/2007 (žr. 93 konstatuojamąją dalį). Kadangi švartavimosi pirmenybė nereiškia finansinės kompensacijos bendrovei „Caremar“, Komisija mano, kad ši priemonė atitinka antrąjį *Altmark* kriterijų.

(272) Todėl Komisija daro išvadą, kad antrojo sprendimo *Altmark* kriterijaus laikomasi.

9.1.2.3. 3-asis *Altmark* kriterijus

(273) Vadovaujantis trečiuoju *Altmark* kriterijumi, kompensacija, gauta už VESP teikimą, negali viršyti sumos, reikalingos visiškai ar iš dalies padengti išlaidoms, patirtoms vykdant VPĮ, atsižvelgiant į susijusias pajamas ir pagrįstą pelną už šių įsipareigojimų įvykdymą.

(274) Pagal naujos viešojo paslaugų pirkimo sutarties 16 straipsnį, kompensacija už viešąją paslaugą apskaičiuojama remiantis Nutarime Nr. 111/2007 nustatyta metodika ([197]), pagal kurią kompensacija negali viršyti sumos, reikalingos grynosioms išlaidoms, patirtoms vykdant VPĮ, padengti (ekonominė finansinė pusiausvyra), įskaitant pagrįstą pelną. Kaip minėta pirmiau, (žr. 55–66 konstatuojamąsias dalis) pagal Nutarimą Nr. 111/2007 paslaugų apimtis, didžiausios bilietų kainos, nurodytos viešojo paslaugų pirkimo sutartyje, ir faktiškai suteikta kompensacija turi būti apibrėžti taip, kad būtų padengtos visos paslaugų teikėjo išlaidos, susijusios su teikiamomis VESP, atsižvelgiant į kitas pajamas ir pagrįstą pelną.

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

([197]) Naujos viešojo paslaugų pirkimo sutarties 16 straipsnio 1 dalis.

(276) 2012 m. sprendime išplėsti procedūrą Komisija išreiškė abejonių dėl kompensacijos, kuri buvo mokama buvusios „Tirrenia“ grupės bendrovėms, įskaitant bendrovę „Caremar“, 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 „Caremar“ *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 „Caremar“ galėjo būti sumokėta kompensacijos permoka.

(277) Komisija pažymi, kad tam tikri naujoje viešojo paslaugų pirkimo sutartyje nustatyto kompensavimo metodo aspektai iš tiesų sumažina bendrovės „Caremar“ patiriamą komercinę riziką. Komisija visų pirma atkreipia dėmesį į šias nuostatas:

— pagal naujos viešojo paslaugų pirkimo sutarties 13 straipsnį, bendrovė „Caremar“ gali kasmet prašyti Kampanijos regiono, kad naudotojų tarifai būtų koreguojami atsižvelgiant į infliaciją, net jei Kampanijos regionas gali neleisti atlikti prašomo koregavimo arba sustabdyti jau taikomą koregavimą (žr. 89 konstatuojamąją dalį);

— naujos viešojo paslaugų pirkimo sutarties 17 straipsniu siekiama išlaikyti viešųjų paslaugų ekonominę ir finansinę pusiausvyrą. Visų pirma, jei kompensacijos už viešąją paslaugą nepakaktų pagal naują viešojo paslaugų pirkimo sutartį pavestų paslaugų sąnaudoms padengti, pagal 17 straipsnį leidžiama peržiūrėti tarifų sistemą, teikiamų viešųjų paslaugų mastą arba bendrovės „Caremar“ jūrų transporto turtą. Pagal sutarties 17 straipsnį, kas trejus metus šalys patikrina savo ekonominės ir finansinės pusiausvyros sąlygas pagal Nutarime Nr. 111/2007 nustatytus kriterijus ir sutartyje nustatytas taisykles. Šiuo tikslu bendrovė „Caremar“ iki kiekvieno reguliavimo laikotarpio trečių metų birželio 30 d. išsiunčia atnaujintą ataskaitą su atitinkamo laikotarpio finansiniais rezultatais.

(278) Nors atrodo, kad šios apsaugos priemonės sumažina bendrovės „Caremar“ patiriamą komercinę riziką, Komisija mano, kad bendrovė ir toliau susiduria su rizika, jog kompensacijos gali nepakakti paslaugos teikimo išlaidoms padengti. Iš tiesų, kaip nurodyta pirmiau (93 konstatuojamoji dalis), paslaugos ekonominė ir finansinė pusiausvyra tikrinama tik kas trejus metus, o pusiausvyros atkūrimo mechanizmas gali būti įjungtas tik tuo atveju, jei kompensacija nepriemoka sudaro daugiau kaip 5 proc. visos kompensacijos. Jeigu iš šios peržiūros matyti, kad kompensacijos nepakanka viešųjų paslaugų išlaidoms padengti, bendrovė „Caremar“ ir Italija gali susitarti tik dėl pakeitimų kitam trejų metų laikotarpiui. Pagal 17 straipsnį, tokie pakeitimai (jeigu jų yra) yra derybų procedūros rezultatas ir, kol nebus pasiektas susitarimas, bendrovė „Caremar“ privalo toliau teikti viešąsias paslaugas be pakeitimų. Dėl to bendrovei „Caremar“ iš dalies gresia rizika, kad kompensacijos nepakaks paslaugos teikimo išlaidoms padengti. Nors naujos viešojo paslaugų pirkimo sutarties 17 straipsnis gali būti naudojamas ekonominei ir finansinei pusiausvyrai atkurti, pakeitimai įsigalios tik ateityje ir nėra galimybės kompensacijos nepriemoką ištaisyti atgaline data.

(279) Kalbant apie pagrįstą pelną, leistiną pagal naują viešojo paslaugų pirkimo sutartį, kaip nurodyta 60 konstatuojamojoje dalyje, Nutarime Nr. 111/2007 numatyta, kad kapitalo grąžai nustatyti pagal VSKK formulę bus taikomas 6,5 proc. rizikos priedas.

(280) Italija pabrėžia, kad rizikos priedas buvo nustatomas remiantis makroekonomine analize, pagal kurią atitinkamam sektoriui priskiriamas vidutinis atitinkamos šalies ar regiono rizikos priedas. Atlikus šią analizę nustatyta, kad Italijos vidutinis rizikos priedas yra 6,4 proc. Todėl šis priedas visiškai atitinka Nutarime Nr. 111/2007 nustatytą 4 proc. rizikos priedą, kuris neišskirtinėms paslaugoms padidintas 2,5 proc. (6,5 proc. rizikos priedas). Iki 2015 m. liepos mėn. buvo taikoma 6,5 proc. (bruto) norma, o vėliau, sudarant naują viešojo paslaugų pirkimo sutartį, kompensacijos tikslais buvo nustatyta 10,55 proc. norma. Italija teigia, kad ši norma yra didesnė nei ankstesnėse sutartyse, kuriose buvo nustatyta 6,5 proc. norma, dėl didesnės verslo rizikos, kuri kyla bendrovei „Caremar“ dėl tikėtinos kompensacijos nepriemokos, kuri gali atsirasti (žr. 198 konstatuojamąją dalį).

(281) Šiuo atžvilgiu Komisija pažymi, kad į naują viešojo paslaugų pirkimo sutartį neįtraukta jokia nuostata, pagal kurią būtų galima koreguoti kompensaciją esant nukrypimams nuo sutarties, išskyrus nuostatą, kuria siekiama pakeisti viešosios paslaugos apimtį arba bilietų kainų sistemą. Todėl padidėjus degalų kainoms arba labai sumažėjus keleivių srautui, bendrovei „Caremar“ kyla rizika, kad išlaidos padidės arba pajamos sumažės ir ir tai lems kompensacijos nepriemoką. Kaip nurodyta 278 konstatuojamojoje dalyje, esant tokiai kompensacijos nepriemokai viešojo paslaugų pirkimo sutartyje numatytos taisomosios priemonės, kurios taikomos tik ateityje teikiamoms viešosioms paslaugoms, o jau patirtų nuostolių negalima padengti atgaline data. Be to, šios sutartinės taisomosios priemonės taikomos tik tuo atveju, kai kompensacijos nepriemoka sudaro daugiau nei 5 proc. visos kompensacijos (žr. 277 konstatuojamąją dalį), o bendrovė „Caremar“ prisiima riziką, kad pati padengs bet kokią 5 proc. arba mažesnę kompensacijos nepriemoką, kuri akivaizdžiai sudaro didelę metinę sumą. Dėl to paslaugų teikimas tampa ypač rizikingas, nes bendrovė negali atgaline data padengti šios kompensacijos nepriemokos padidindama bilietų kainas (kurios gali būti koreguojamos tik ateityje), sumažindama teikiamų viešųjų paslaugų apimtį arba bendrovės materialinį turtą, naudojamą paslaugoms teikti.

(282) Komisija taip pat pažymi, kad dėl minėto mechanizmo bendrovė „Caremar“ patiria kompensacijos nepriemokos riziką, kuri yra didesnė nei rizika, kurią tuo pačiu laikotarpiu prisiėmė kitos rinkoje veikiančios laivybos bendrovės, kurių atžvilgiu 6,5 proc. rizikos priedas buvo laikomas pagrįstu. Pavyzdžiui, kalbant apie bendroves „Compagnia Italiana di Navigazione“, t. y. bendrovės „Tirrenia di Navigazione“ įgijėją, ir bendrovę „Società Navigazione Siciliana“, t. y. bendrovės „Siremar“ įgijėją, Komisija manė, kad 6,5 proc. rizikos priedas yra pagrįstas pagal 2012 m. ir 2016 m. kompetentingų Italijos valdžios institucijų ir atitinkamai bendrovių „Compagnia Italiana di Navigazione“ ir „Società Navigazione Siciliana“ sudarytas viešojo paslaugų pirkimo sutartis, atsižvelgiant į tai, kad laivybos veiklos vykdytojai galėjo prašyti peržiūrėti sutarties ekonominę-finansinę pusiausvyrą tuo atveju, jei kompensacijos nepriemoka sudarė daugiau nei 3 proc. visos kompensacijos ([198]). Logiška, kad kuo didesnė kompensacijos nepriemokos suma tenka veiklos vykdytojui, tuo didesnis rizikos priedas gali būti leistinas.

(283) Be to, kas nurodyta pirmiau, siekdama nustatyti, ar 10,55 proc. bendrovės „Caremar“ investuoto kapitalo grąža yra pagrįsta, Komisija apskaičiavo ([199]) Vakarų Europos bendrovių, veikiančių laivų statybos ir jūrų transporto sektoriuje, VSKK ([200]), atsižvelgdama į Italijos šalies riziką 2014 m. (t. y. metais prieš bendrovei „Caremar“ pasirašant naują viešojo paslaugų pirkimo sutartį). Kadangi tiek nerizikinga norma (nustatyta pagal Vokietijos 10 metų valstybės obligacijas), tiek Italijos šalies rizikos priedas (nustatytas pagal agentūros „Moody's“ šalies reitingą arba remiantis CDS palūkanų normų skirtumu) per metus kito, buvo nustatytas intervalas, kurio ribose 2014 m. keitėsi VSKK. Tais metais šio sektoriaus bendrovių VSKK svyravo nuo 10,39 proc. iki 11,84 proc. Tai reiškia, kad laivų statybos ir jūrų transporto sektoriuje veikianti bendrovė, pavyzdžiui, „Caremar“, 2014 m. turėtų gauti grąžą tokio intervalo ribose, kad padengtų savo skolos ir nuosavo kapitalo finansavimo sąnaudas. Šiomis aplinkybėmis ir atsižvelgiant į riziką, su kuria susiduria bendrovė „Caremar“ *ex ante* požiūriu (žr. 281 konstatuojamąją dalį), 10,55 proc. bendrovės „Caremar“, kuri buvo pasirinkta atviro ir konkurencingo konkurso būdu, investuoto kapitalo grąža atitiko riziką, su kuria ji susiduria teikdama viešąsias paslaugas pagal naują viešojo paslaugų pirkimo sutartį. Todėl Komisija mano, kad 10,55 proc. kapitalo grąža metais iki bendrovei „Caremar“ pavestų VPĮ, vertinant iš *ex ante* perspektyvos, atitiko riziką, su kuria ji susiduria teikdama viešąsias paslaugas pagal naują viešojo paslaugų pirkimo sutartį.

([198]) Dėl bendrovės „Compagnia Italiana di Navigazione“ žr. 2020 m. kovo 2 d. Komisijos sprendimo (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) 244 ir 361 konstatuojamąsias dalis. Dėl bendrovės „Società Navigazione Siciliana“ žr. 2021 m. birželio 17 d. Komisijos sprendimo (ES) 2022/448 dėl priemonių SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN), kurias Italija taikė bendrovei „Siremar“ ir ją įsigijusiai bendrovei „Società Navigazione Siciliana“, (OL L 97, 2022 3 24, p. 1) 362 konstatuojamąją dalį.

([199]) Apskaičiuodama VSKK, Komisija naudojosi Aswatho Damodarano (Niujorko universiteto Sterno verslo mokyklos finansų profesoriaus) svetainėje skelbiamais duomenų rinkiniais ir iš svetainės www.worldgovernmentbonds.com gavo ankstesnių laikotarpių Vokietijos valstybės obligacijų duomenų.

([200]) VSKK apskaičiuota remiantis biržinių bendrovių duomenimis. Šiuo atveju buvo atrinktos 62 Europos bendrovės, veikiančios laivų statybos arba jūrų transporto sektoriuje ir įtrauktos į vertybinių popierių biržos prekybos sąrašus. Šios atrinktos bendrovės geriausiai atspindi sektorių, kuriame veikia bendrovė „Caremar“ (kuri nėra biržinė bendrovė), t. y. keleivių, transporto priemonių ir krovinių vežimo jūrų transportu sektorių. Norėdamas nustatyti, kokios grąžos jis tikėtųsi iš bendrovės „Caremar“, privatus investuotojas naudotųsi panašia lyginamąja grupe.

(284) Siekdama išsamumo *ex post* požiūriu, Komisija pažymi, kad pagal naują viešojo paslaugų pirkimo sutartį bendrovei „Caremar“ skiriama kompensacija neviršija 10 778 897 EUR per metus, neatsižvelgiant į pagrįsto pelno, kurį bendrovė „Caremar“ turi teisę gauti, dydį (žr. 92 konstatuojamąją dalį). Vadovaudamasi 2011 m. VESP bendrųjų nuostatų 47 punktu, Komisija vertina, ar per visą sutarties galiojimo laiką nebuvo sumokėta kompensacijos permoka. Kaip parodyta 11 lentelėje, remiantis Italijos pateikta informacija, iš 2015–2021 m. laikotarpio duomenų matyti, kad kai kuriais metais bendrovės „Caremar“ gauta faktinė kompensacija už viešąją paslaugą viršijo leistiną tų metų kompensacijos sumą (išskyrus 2015 m., 2020 m. ir 2021 m. sumas, kurių nepakako grynosioms paslaugos išlaidoms padengti, todėl tais metais tai lėmė kompensacijos nepriemoką). Kaip nurodyta 96 konstatuojamojoje dalyje, Kampanijos regionas nustatė visą kompensacijos permoką, o bendrovė „Caremar“ ją grąžino pagal naujos viešojo paslaugų pirkimo sutarties 18 straipsnį.

11 lentelė

2015–2021 m. bendrovės „Caremar“ teiktų viešųjų paslaugų grynosios išlaidos

(EUR)

„Caremar“	2015 m.	2016 m.	2017 m.	2018 m.	2019 m.	2020 m.	2021 m.	Bendra suma
Iš viso pajamų	12 941 000	28 392 000	29 807 000	31 807 921	32 885 236	[20 000 000–30 000 000]	[20 000 000–30 000 000]	182 741 669
– Iš viso išlaidų	18 920 000	35 764 000	37 714 000	35 252 016	36 684 806	[30 000 000–40 000 000]	[30 000 000–40 000 000]	228 957 910
– Amortizacija	1 033 000	2 045 000	1 827 000	1 705 330	1 639 441	[1 000 000–2 000 000]	[1 000 000–2 000 000]	11 380 741
= Grynosios viešųjų paslaugų išlaidos	– 7 012 000	– 9 417 000	– 9 734 000	– 5 149 425	– 5 439 011	–[11 000 000–12 000 000]	–[9 000 000–10 000 000]	– 57 596 982
+ Kapitalo grąža (10,5 %)	– 202 000	– 775 000	– 645 000	– 751 680	– 697 858	–[700 000–800 000]	–[600 000–700 000]	– 4 479 446
= Tinkama kompensuoti	– 7 214 000	– 10 192 000	– 10 379 000	– 5 901 105	– 6 136 869	–[10 000 000–20 000 000]	–[10 000 000–20 000 000]	– 62 076 428
+ Faktinė kompensacija	4 961 000	10 778 000	10 778 000	10 363 306	8 462 289	[10 000 000–20 000 000]	[8 000 000–9 000 000]	64 301 641
= Kompensacijos permoka / kompensacijos nepriemoka	– 2 253 000	586 000	399 000	4 462 201	2 325 420	–[1 000 000–2 000 000]	–[1 000 000–2 000 000]	2 225 213

(285) Naujos viešojo paslaugų pirkimo sutarties 17 straipsnyje numatytas patikrinimo mechanizmas, kuriuo siekiama užtikrinti paslaugos ekonominės ir finansinės pusiausvyros sąlygas, susijęs ne tik su kompensacijos nepriemokos, bet ir su kompensacijos permokos atvejais (žr. 94 konstatuojamąją dalį). Kompensacijos permokos atveju Kampanijos regionas atnaujina už kitą reguliavimo laikotarpį mokamą kompensaciją. Naujos viešojo paslaugų pirkimo sutarties 18 straipsnyje numatyta, kad kompensacijos permoka už atitinkamą reguliavimo laikotarpį turi būti susigrąžinta per 30 dienų nuo atitinkamo prašymo.

(286) Remiantis Italijos pateikta informacija, iš 11 lentelėje nurodytos bendros kompensacijos permokos sumos jau susigrąžinta 2 224 868 EUR suma už visą 2015–2021 m. laikotarpį (žr. 96 konstatuojamąją dalį). Visų pirma, atlikus patikrinimą remiantis 2015 m., 2016 m. ir 2017 m. audituotais duomenimis ir 2018 m. preliminariais duomenimis, nustatytos šios sumos:

— 2015 m. – 2 253 000 EUR (kompensacijos nepriemoka);

— 2016 m. – 586 000 EUR (kompensacijos permoka);

— 2017 m. – 399 429 EUR (kompensacijos permoka);

— 2018 m. – 2 103 400 EUR (kompensacijos permoka).

(287) Atlikus minėtą patikrinimą 2015–2018 m. laikotarpiu susidarė bendra 835 058 EUR kompensacijos permoka, kurią Kampanijos regionas susigrąžino (žr. 96 konstatuojamąją dalį).

(288) Be to, atlikus 2018–2021 m. laikotarpio patikrinimą remiantis 2018 m., 2019 m. ir 2020 m. audituotais duomenimis ir 2021 m. preliminariais duomenimis, nustatytos šios sumos:

— 2018 m. – 4 462 201 EUR (per didelė kompensacija);

— 2019 m. – 2 325 420 EUR (per didelė kompensacija);

— 2020 m. – 1 676 056 EUR (kompensacijos nepriemoka);

— 2021 m. – 1 618 352 EUR (kompensacijos nepriemoka).

(289) Atlikus minėtą patikrinimą 2018–2021 m. laikotarpiu susidarė bendra 1 389 811 EUR kompensacijos permoka, kuri buvo grąžinta Kampanijos regionui (žr. 96 konstatuojamąją dalį) ([201]).

(290) Komisija mano, kad tų priemonių pakanka, jog būtų išvengta bet kokios kompensacijos permokos ir ji būtų nustatyta.

(291) Dėl pirmiau minėtų priežasčių, atsižvelgdama į tai, kad kapitalo grąža, kurios bendrovė „Caremar“ galėjo tikėtis iš anksto, atitiko riziką, kurią ji prisiėmė teikdama viešąsias paslaugas pagal naują viešojo paslaugų pirkimo sutartį, ir tai, kad naujoje viešojo paslaugų pirkimo sutartyje numatytas susigrąžinimo mechanizmas, kuriuo užtikrinama, kad nebūtų kompensacijos permokos, Komisija daro išvadą, kad bendrovei „Caremar“ suteikta kompensacija už viešąsias paslaugas neviršija to, kas būtina padengti išlaidas, patirtas vykdant jos VPĮ, atsižvelgiant į atitinkamas pajamas ir pagrįstą pelną.

(292) Dėl švartavimosi pirmenybės ir jos galbūt sąlygotos kompensacijos permokos 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, t. y. atitinkamai sumažėtų veiklos išlaidos arba padidėtų pajamos. Komisijos analizė patvirtino, kad 2015–2021 m. laikotarpiu bendrovė „Caremar“ negavo kompensacijos permokos (žr. 281 konstatuojamąją dalį) ir kad yra nustatytas tinkamas susigrąžinimo mechanizmas siekiant užtikrinti, kad 2022–2024 m. laikotarpiu taip pat nebūtų kompensacijos permokos (arba ji būtų susigrąžinta) (290 konstatuojamoji dalis).

([201]) Remiantis Italijos pateikta informacija, 2018 m. bendrovės „Caremar“ ataskaitose nurodyta 4 462 201 EUR kompensacijos permoka. Atsižvelgiant į tai, kad per pirmąjį 2015–2018 m. laikotarpio patikrinimą Kampanijos regionui už 2018 m. jau buvo grąžinta 2 103 400 EUR suma (nustačius 835 058 EUR likutį), buvo apskaičiuotas 2 358 801 EUR skirtumas, kuris kartu su kitų metų (2019 m., 2020 m. ir 2021 m.) rezultatais iš viso sudarė 1 389 911 EUR kompensacijos permoką, kuri taip pat buvo grąžinta Kampanijos regionui. Italija taip pat nurodė, kad 2021 m. finansiniai duomenys vis dar yra preliminarūs ir Kampanijos regionas juos patikrins pagal viešojo paslaugų pirkimo sutarties 17 straipsnį atlikdamas paskutinio reguliavimo laikotarpio (2022–2024 m.) patikrinimą.

(293) Todėl Komisijos abejonės dėl bendrovei „Caremar“ suteiktos kompensacijos už viešąsias paslaugas, įskaitant švartavimosi pirmenybę, atitikties trečiajai Sprendimo *Altmark* sąlygai yra išsklaidytos. Šiai išvadai neturi įtakos tai, kad 2015 m. Kampanijos regionas bendrovei „Caremar“ suteikė 2 155 008 EUR, kad būtų atkurta bendrovės „Caremar“ finansinė padėtis, buvusi tuo metu, kai buvo pateiktas laimėjęs pasiūlymas įsigyti bendrovę „Caremar“ (77 ir 79 konstatuojamosios dalys). Šis išteklių pervedimas priklausė nuo to, ar konkurso laimėtojas įsigis bendrovę „Caremar“, ir turėjo padengti tik bendrovės „Caremar“ nuosavo kapitalo vertės sumažėjimą nuo 2013 m. pabaigos iki 2014 m. pabaigos dėl nacionalinio teismo nagrinėjamos bylos, dėl kurios buvo atidėtas sutarties sudarymas. Jeigu gaunamo turto vertė sumažėja, palyginti su verte, kuri būtų gauta pagal sutartį, pagal įprastą rinkos praktiką kreditorius turi teisę į kainos sumažinimą ([202]). Atsižvelgdama į tai, kad bendrovės „Caremar“ finansinės padėties atkūrimas turi tokį patį poveikį, kaip bendrovės „Caremar“ įsigijimo kainos sumažinimas, Komisija mano, kad šia priemone bendrovei „Caremar“ ir jos pirkėjui nesuteiktas joks pranašumas.

9.1.2.4. 4-asis *Altmark* kriterijus

(294) 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.

(295) 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 ([203]) ir Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2004/18/EB ([204]).

(296) Komisija pažymi, kad šiuo atveju konkurso procedūra buvo pradėta prieš įsigaliojant Europos Parlamento ir Tarybos direktyvai 2014/24/ES ([205]) (kuri taikoma viešojo pirkimo sutartims, sudarytoms dėl jūrų transporto paslaugų teikimo) ir Europos Parlamento ir Tarybos direktyvai 2014/25/ES ([206]). 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 „Caremar“. Iš tikrųjų Direktyvos 2004/17/EB 5 straipsnyje aiškiai nustatyta, kad ji taikoma tik geležinkelio, automatinių sistemų, tramvajų, troleibusų, autobusų arba funikulierių transporto paslaugoms.

(297) 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 ([207]), 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 – žr. 35 straipsnio 4 dalį). 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.

([202]) Žr., pavyzdžiui, leidinio „Principles of European Contract Law“ 9:401 straipsnį (Teisė sumažinti kainą) (žr. Lando, O. ir Beale, H., Principles of European contract law, Parts I and II, Kluwer Law International, The Hague, 2000); arba leidinio „Draft Common Frame of Reference“ III.–3:601 straipsnį (Teisė sumažinti kainą) (žr. von Bar, C. et al., Principles, Definitions and Model Rules of European Private Law, draft Common Frame of Reference: outline edition, Sellier European Law Publishers, Munich, 2009).

([203]) 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).

([204]) 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).

([205]) 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).

([206]) 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).

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

(298) Be to, Direktyva 2004/18/EB bet kuriuo atveju netaikoma paslaugų koncesijoms, apibrėžtoms jos 1 straipsnio 4 dalyje ([208]). Komisija pažymi, kad paslaugų koncesijoms (ir viešojo pirkimo sutartims), kurios susijusios su tam tikrais tarpvalstybiniais interesais, vis dėlto taikomi bendrieji skaidrumo, nediskriminavimo ir vienodo požiūrio principai. 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, kaip nurodyta 305 konstatuojamojoje dalyje. Atsižvelgdama į tai, Komisija mano, kad ji negali remtis vien tik viešųjų pirkimų direktyvų laikymusi, kad įrodytų, jog laikomasi ketvirtojo *Altmark* kriterijaus.

(299) Dėl šios priežasties Komisija toliau vertina, ar Italijos pasirinkta konkurso procedūra buvo konkurencinė, skaidri, nediskriminacinė ir besąlyginė. Atlikdama šį vertinimą, Komisija remiasi atitinkamomis rekomendacijomis, pateiktomis jos Pranešime dėl pagalbos sąvokos ([209]) (ypač jo 89 ir paskesniuose punktuose) ir VESP komunikate (ypač jo 63 ir paskesniuose punktuose).

Konkurencinis ir skaidrus konkurso pobūdis

(300) Pranešimo dėl pagalbos sąvokos 90 punkte nustatyta, kad konkursas turi būti konkurencinis ([210]), 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.

(301) Šiuo atveju kvietimas pareikšti susidomėjimą buvo paskelbtas Europos Sąjungos oficialioje leidinio priede, leidinyje *Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana*, taip pat Kampanijos regiono svetainėje (žr. 68 konstatuojamąją dalį). Šiame kvietime visi, galintys užtikrinti viešųjų jūrų transporto paslaugų tęstinumą ir teritorinį tęstinumą su salomis Neapolio įlankoje, buvo kviečiami pareikšti susidomėjimą ir jame nebuvo nustatyta jokių papildomų sąlygų. Potencialiems dalyviams buvo suteikta pakankamai laiko (nuo 2012 m. liepos 17 d. iki 2012 m. rugsėjo 21 d.) pareikšti susidomėjimą, kad jie galėtų dalyvauti tolesniame procese. Todėl Komisija mano, kad apie bendrovės „Caremar“ pardavimą ir sudaromą naują viešojo paslaugų pirkimo sutartį buvo paskelbta plačiai, kad apie tai sužinotų visi galimi dalyviai.

(302) 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. Dėl toliau (303–308 konstatuojamosiose dalyse) paaiškintų priežasčių Komisija mano, kad šiuo atveju šios sąlygos yra įvykdytos.

(303) Pirma, kvietime pareikšti susidomėjimą buvo nurodyta, kad konkurso dalyviai turi sugebėti „užtikrinti jūrų transporto paslaugų tęstinumą“. Kvietime nebuvo nurodyta, kaip konkurso dalyviai galėtų įrodyti, kad atitinka šį reikalavimą, išskyrus tam tikrų finansinių reikalavimų vykdymą (žr. 308 konstatuojamąją dalį), tačiau iš esmės tai reiškė, kad gali būti naudojamos visos tinkamos įrodinėjimo priemonės. Šis atrankos kriterijus, kuris buvo vienintelis, susijęs su galimybe dalyvauti konkurso procedūroje, buvo pateisinamas atsižvelgiant į siekiamą tikslą ir su juo buvo supažindinti visi suinteresuoti dalyviai.

([208]) 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.“.

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

([210]) 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. Tame komunikate Komisija taip pat pažymi, kad nenorima nukrypti nuo teismų praktikoje nustatytų esminių sąlygų.

(304) Antra, Įstatyme Nr. 166/2009 suinteresuotosioms šalims buvo paaiškinta, kad, pasibaigus konkurso procedūrai, bus sudaryta nauja viešojo paslaugų pirkimo sutartis, ir buvo nustatyta didžiausia metinė kompensacija už viešąją paslaugą, t. y. 19 839 226 EUR per metus. Be to, kvietime pareikšti susidomėjimą buvo nurodyta, kad bendrovę „Caremar“ siekiama parduoti už didesnę nei 6 000 000 EUR kainą. Kaip patvirtino Italija, visa svarbi informacija apie pardavimo apimtį, įskaitant pirkėjo ir Italijos sudaromos viešojo paslaugų pirkimo sutarties projektą, buvo pateikta devynioms 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 parduodamas bendrovės „Caremar“ verslas, susietas su nauja viešojo paslaugų pirkimo sutartimi. Pareiškusioms susidomėjimą šalims buvo suteikta galimybė susipažinti su visa informacija, reikalinga sprendimui dėl galimo pasiūlymo priimti.

(305) Trečia, Komisija mano, kad kvietimas pareikšti susidomėjimą pritraukė nemažai potencialių dalyvių, t. y. dešimt.

(306) Ketvirta, visoms devynioms bendrovėms, pakviestoms į kitą konkurso etapą, Kampanijos regionas vėliau suteikė išsamią informaciją apie šį procesą (žr. 73 konstatuojamąją dalį).

(307) Penkta, kvietime buvo pateikta būtiniausia informacija, kurios reikia norint pareikšti susidomėjimą (t. y. tęsti viešąsias paslaugas), ir tai negalėjo lemti jūrų transporto veiklos vykdytojų, kurie šiaip tuo buvo suinteresuoti, nedalyvavimo. Planavimo institucijos nusprendė užtikrinti viešųjų paslaugų tęstinumą ir Neapolio įlankos salų jungtis su žemynine dalimi. Apie šią sąlygą, kaip paaiškinta pirmiau, buvo iš anksto pranešta visiems potencialiems veiklos vykdytojams, pareiškusiems susidomėjimą dalyvauti konkurse. Komisija taip pat pažymi, kad visa svarbi informacija apie atrankos kriterijus ir tolesnę procedūros eigą buvo pateikta kvietime, išsiųstame visoms devynioms šalims, kurioms buvo leista dalyvauti pasiūlymų teikimo etape, ir Italijos pateiktame Komisijai.

(308) Galiausiai, kaip nurodyta 2012 m. sprendime išplėsti procedūrą (138–144 punktai), pradiniame kvietimo dalyvauti konkurse dėl bendrovės „Caremar“ projekte buvo numatyti tam tikri techniniai ir finansiniai reikalavimai (t. y. iš anksto nustatytas jūrmylių skaičius ir apyvarta jūrų transporto sektoriuje), dėl kurių konkurso procedūroje būtų galėjusios dalyvauti tik laivybos bendrovės. Tačiau, kaip nurodyta 70 konstatuojamojoje dalyje, paskelbtame kvietime dalyvauti konkurse šių techninių kriterijų nebebuvo, o jie buvo pakeisti finansiniais reikalavimais dėl pakankamo ekonominio ir finansinio pajėgumo, kurį įrodo bent dviejų finansų įstaigų patvirtinimas, kad ekonominis ir finansinis pajėgumas yra 6 mln. EUR, arba ne mažesnis kaip 6 mln. EUR grynasis turtas (žr. 70 konstatuojamąją dalį). Komisija mano, kad minėti finansiniai reikalavimai, susiję su mažiausia bendrovės „Caremar“ pardavimo kaina (žr. 74 konstatuojamąją dalį), yra būtini siekiant užtikrinti bendrovės „Caremar“ pirkimu suinteresuotų konkurso dalyvių finansinį pajėgumą ir garantuoti, kad pagal naujos viešojo paslaugų pirkimo sutarties nuostatas Neapolio įlankoje bus toliau teikiamos jūrų transporto paslaugos. Be to, kaip matyti iš konkurso eigos, šie reikalavimai nesutrukdė dalyvauti pakankamam galimų konkurso dalyvių skaičiui.

(309) Kampanijos regiono ketinimas parduoti bendrovės „Caremar“ verslą ir sudaryti naują devynerių 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 prisiimti jokių įsipareigojimų 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 „Caremar“ veiklos ir paslaugų teikimo.

(310) Galiausiai Komisija pažymi, kad bendravimas su suinteresuotaisiais konkurso dalyviais leido jiems gauti vienodą ir tinkamą informaciją kiekviename konkurso procedūros etape, kaip aprašyta 67–77 konstatuojamosiose dalyse.

(311) Dėl šių priežasčių Komisija mano, kad apskritai konkurso procedūra buvo konkurencinė ir skaidri ir kad jos abejonės 2011 m. sprendime pradėti procedūrą ir 2012 m. sprendime išplėsti procedūrą dėl to, kad konkurso procedūra nebuvo pakankamai skaidri dėl galimų kvietimo pareikšti susidomėjimą trūkumų, yra išsklaidytos.

Nediskriminacinis konkurso pobūdis

(312) Kaip pabrėžiama Pranešimo dėl pagalbos sąvokos 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.

(313) Kaip nurodyta pirmiau (žr. 303 konstatuojamąją dalį), kvietime pareikšti susidomėjimą buvo nurodyta vienintelė sąlyga, kad konkurso dalyviai turi sugebėti „užtikrinti jūrų transporto paslaugų tęstinumą“. Visos 10 į kvietimą atsiliepusių ir susidomėjimą išreiškusių šalių žinojo apie šį įsipareigojimą. Komisija mano, kad ši sąlyga buvo objektyvi ir visoms suinteresuotosioms šalims pakankamai aiškiai pateikta kvietime pareikšti susidomėjimą. Kvietime buvo nurodyta, kad sutarties sudarymo kriterijus yra geriausia kaina, ir nurodyta jos apskaičiavimo metodika (žr. 73 konstatuojamąją dalį). Tas kriterijus buvo objektyvus, pagal jį buvo galima palyginti ir objektyviai įvertinti pasiūlymus, nes jis buvo grindžiamas siūlomos nuolaidos dydžiu, palyginti su kvietime nustatyta didžiausia kompensacijos suma, ir pasiūlyta bendrovės „Caremar“ įsigijimo kaina, palyginti su kvietime nustatyta mažiausia kaina.

(314) Devyni suinteresuoti konkurso dalyviai, kuriems buvo leista dalyvauti kitame konkurso etape, buvo pakviesti pateikti pasiūlymą, nes visi gavo tą pačią informaciją (žr. 73 konstatuojamąją dalį). Visi konkurso dalyviai turėjo galimybę prašyti paaiškinimų iki pasiūlymų pateikimo termino pabaigos, o Kampanijos regionas, siekdamas užtikrinti kuo didesnį skaidrumą, taip pat paskelbė dažniausiai užduodamus klausimus ir atsakymus į juos iki pasiūlymų pateikimo termino pabaigos (žr. 73 konstatuojamąją dalį). Atrankos procedūros rezultatai buvo viešai paskelbti 2013 m. liepos 29 d. vykusiame viešame konkurso komisijos posėdyje, o visi konkurso dalyviai buvo informuoti apie Kampanijos regiono pradėtą diskrecinę patikrinimo procedūrą, kuria buvo siekiama patikrinti geriausio pasiūlymo tinkamumą ir patikimumą, ir apie tos procedūros rezultatus (žr. 73 konstatuojamąją dalį).

(315) Todėl 2011 m. sprendime pradėti procedūrą nurodytos Komisijos abejonės, ar kvietimas pareikšti susidomėjimą buvo pakankamai skaidrus ir besąlyginis, 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

(316) 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“.

(317) Šiuo atveju mažiausios kainos konkursas buvo skelbiamas dėl naujos viešojo paslaugų pirkimo sutarties, susietos su bendrovės „Caremar“ verslu, o ne tik dėl pačios viešojo paslaugų pirkimo sutarties. Italija nusprendė, kad bendrovės „Caremar“ verslo pardavimo kaina turėtų būti didesnė nei 6 000 000 EUR (žr. 74 konstatuojamąją dalį), o naujai viešojo paslaugų pirkimo sutarčiai Italija nustatė didžiausią sumą visam naujos viešojo paslaugų pirkimo sutarties galiojimo laikotarpiui, kuri galėjo būti mažinama.

(318) VESP komunikato 67 punkte nurodyta, kad mažiausia kaina akivaizdžiai atitinka ketvirtąjį *Altmark* kriterijų.

(319) Komisija pažymi, kad Italija pabrėžė, jog, naudojantis 73 konstatuojamojoje dalyje pateikta formule, reikėjo pasirinkti veiklos vykdytoją, kuris teiktų paslaugas mažiausia kaina. Į formulę, pagal kurią apskaičiuojama didžiausia grynoji kaina, įtraukta tam tikra koregavimo norma, pagrįsta devynerių metų vyriausybės obligacijų grąža, kad būtų atsižvelgta į sutarties trukmę. Be to, kaip nurodyta 308 konstatuojamojoje dalyje, prieš paskelbiant konkursą buvo išbraukti pradiniame konkurso projekte nustatyti techniniai kriterijai ir jie pakeisti finansiniais reikalavimais, taip užtikrinant konkurencingą ir skaidrų procedūros pobūdį. Be to, kvietime pateikti pasiūlymą buvo

pateikta visa informacija, reikalinga finansiniams ir techniniams pasiūlymams užpildyti, taip pat visiems konkurso dalyviams buvo pasiūlyta prisijungti prie duomenų saugyklos, kurioje jie galėjo peržiūrėti ir, jei įmanoma, kopijuoti bet kokią svarbią informaciją apie bendrovę „Caremar“, jos pramonės planą ir paslaugų koncepciją. Todėl Komisija mano, kad mažiausios kainos kriterijus, kuriuo Italija vadovavosi sudarydama sutartį dėl nagrinėjamų paslaugų, susietų su bendrovės „Caremar“ verslo pardavimu, leido jai sukurti veiksmingą konkurenciją ir gauti didžiausią vertę turinčią paslaugą mažiausia kaina bendruomenei.

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

(321) 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 dešimt jūrų transporto veiklos vykdytojų ir devyniems iš jų buvo leista dalyvauti pasiūlymų teikimo etape. Šiems devyniems veiklos vykdytojams išsiųstame kvietime buvo pateikta visa su konkurso procedūra susijusi informacija.

(322) Po susidomėjimo pareiškimo etapo buvo pateikti trys konkurencingi pasiūlymai, kuriuos Kampanijos regionas įvertino.

(323) Privaloma sąlyga užtikrinti viešųjų paslaugų teikimo tęstinumą ir turto susiejimas su VPĮ yra tarpusavyje susiję. Visų pirma, bendrovės „Caremar“ pardavimą susiejus su nauja viešojo paslaugų pirkimo sutartimi, įgijėjui, t. y. bendrovei „SNAV/Rifim“, automatiškai taikomas reikalavimas užtikrinti viešųjų paslaugų tęstinumą ir suteikiama švartavimosi pirmenybė. Komisija mano, kad bendrovės „Caremar“ 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.

(324) Vienintelė bendrovės „Caremar“ veikla buvo teikti viešąsias paslaugas ir užtikrinti teritorinį tęstinumą. Todėl visi bendrovės „Caremar“ laivai buvo ir šiuo metu yra naudojami viešosioms paslaugoms teikti. Be to, bendrovės „Caremar“ laivai atitinka techninius reikalavimus, numatytus naujoje viešojo paslaugų pirkimo sutartyje. Tai reiškia, kad pardavus šiuos laivus ir kartu sudarius naują viešojo paslaugų pirkimo sutartį bet kuri bendrovė (net ir ta, kuri neturėjo laivų, atitinkančių techninius reikalavimus, nustatytus pagal naują viešojo paslaugų pirkimo sutartį) būtų galėjusi laikytis naujos viešojo paslaugų pirkimo sutarties sąlygų, susijusių su laivais, naudotinais teikiant VESP. Negalima teigti, kad privatus pardavėjas būtų gavęs didesnę kainą, jei šie laivai ar kai kurie iš jų būtų buvę parduodami be minėtos sąlygos. Iš tikrųjų bendrovės „Caremar“ laivų vertę iš esmės sudarė jų tinkamumas vykdyti VPĮ, numatytus naujoje viešojo paslaugų pirkimo sutartyje. Nesant jokios sąsajos su nauja viešojo paslaugų pirkimo sutartimi, bendrovės „Caremar“ 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.

(325) Be to, jei viešojo paslaugų pirkimo sutartis būtų buvusi sudaroma atskirai nuo bendrovės „Caremar“ pardavimo, Komisija mano, kad mažai tikėtina, jog potencialūs konkurso dalyviai būtų turėję tokius didelius išteklius (devynis laivus ir pramoninę bei komercinę įrangą), kuriuos būtų galėję lengvai panaudoti naujoje viešųjų paslaugų sutartyje nustatytiems VPĮ vykdyti. Taip yra ypač todėl, kad naujoje sutartyje nustatyti konkretūs reikalavimai laivams, kurie bus naudojami skirtingais viešųjų paslaugų maršrutais (žr. 88 konstatuojamąją dalį), ir baudos už tam tikrų minimalių kokybės standartų nesilaikymą (žr. 83 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.

(326) Todėl Komisija mano, kad šių laivų susiejimas su viešojo paslaugų pirkimo sutartimi leido gauti didesnę kainą už bendrovės „Caremar“ laivus nei kaina, kurią Italija būtų gavusi parduodama laivus atskirai. Dėl to, kad mainais už laivų eksploatavimą viešųjų paslaugų maršrutais juos įsigyjantis asmuo devynerius metų gautų kompensaciją už viešąsias paslaugas, šie laivai verslo požiūriu tapo patrauklesni nei tie, kurie būtų buvę parduodami atskirai. Tuo remdamasi Komisija daro išvadą, kad Italija nenustatė sąlygų, kurios galėjo sumažinti kainą arba kurių nebūtų reikalavęs privatus pardavėjas.

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

(328) Atsižvelgdama į tai, kas išdėstyta pirmiau, Komisija mano, kad keletas jūrų transporto veiklos vykdytojų išreiškė susidomėjimą pirkti bendrovės „Caremar“ verslą ir teikti viešąsias jūrų transporto paslaugas Neapolio įlankos salose dėl to, kad naujai viešojo paslaugų pirkimo sutarčiai, susietai su bendrovės „Caremar“ verslu, buvo taikomas mažiausios kainos kriterijus.

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

9.1.2.5. Išvada

(330) Kadangi visos keturios sąlygos, kurias Teisingumo Teismas nustatė *Altmark* byloje, yra įvykdytos, Komisija daro išvadą, kad sudarant naują viešojo paslaugų pirkimo sutartį, susietą su bendrovės „Caremar“ veikla ir švartavimosi pirmenybės suteikimu bendrovei „Caremar“, pastarajai ir ją įsigijusiai bendrovei „SNAV/Rifim“ nesuteikiamas ekonominis pranašumas.

(331) Kadangi vykdomi ne visi SESV 107 straipsnio 1 dalyje nustatyti kriterijai, Komisija daro išvadą, kad naujos viešojo paslaugų pirkimo sutarties, susietos su bendrovės „Caremar“ privatizavimu, sudarymas ir švartavimosi pirmenybės suteikimas bendrovei „Caremar“ ir ją įsigijusiai bendrovei „SNAV/Rifim“ nėra valstybės pagalba pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį.

9.1.3. *Įstatyme Nr. 163/2010 nustatytos priemonės*

(332) 2011 m. sprendime pradėti procedūrą Komisija laikėsi išankstinės nuomonės, kad visos Dekrete įstatyme Nr. 125/2010, kurį pakeitė Įstatymas Nr. 163/2010 su pakeitimais, nustatytos priemonės, yra valstybės pagalba buvusios „Tirrenia“ grupės įmonėms, įskaitant bendrovę „Caremar“, tiek, kiek atitinkami naudos gavėjai galėjo pasinaudoti šiomis priemonėmis likvidumo poreikiams patenkinti ir taip pagerinti savo bendrą finansinę būklę.

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

9.1.3.1. Galimas lėšų laivams atnaujinti panaudojimas likvidumo tikslais

(334) Valstybiniai ištekliai: nagrinėjamas lėšas valstybė skyrė iš nacionalinio biudžeto (žr. 130 konstatuojamąją dalį), o galimybė jas panaudoti likvidumo tikslais buvo nustatyta Įstatyme Nr. 163/2010. Todėl priemonė priskirtina valstybei ir finansuojama valstybiniais ištekliais.

(335) Atrankumas: ši priemonė buvo suteikta tik buvusios „Tirrenia“ grupės įmonėms, įskaitant bendrovę „Caremar“, todėl ji yra atrankioji.

(336) Ekonominis pranašumas: Italijos teigimu, bendrovė „Caremar“ pasinaudojo minėtomis lėšomis modernizuodama savo laivyną, kad jis atitiktų tarptautinius saugos standartus. Kai kurie iš šių darbų buvo susiję su dviem „Caremar“ laivais, kurie buvo nemokamai perduoti bendrovei „Laziomar“ (žr. 203 konstatuojamąją dalį). Italijos teigimu, šios lėšos niekada nebuvo panaudotos likvidumo tikslais (žr. 203 konstatuojamąją dalį), o Komisija nerado įrodymų, kurie patvirtintų, kad buvo kitaip.

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

(338) 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.

9.1.3.2. Atleidimas nuo mokesčių, taikomų privatizavimo procesui

(339) Kaip aprašyta 102 konstatuojamosios dalies a punkte, pagal Įstatymo Nr. 163/2010 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 Įstatymas Nr. 166/2009 su pakeitimais, 19b straipsnio 1–15 dalyse, nėra taikomi jokie mokesčiai, kurie paprastai mokami už tokius veiksmus ir operacijas.

(340) Visų pirma, Komisija pažymi, kad reikia įvertinti dvi atskiras perdavimo grupes: i) buvusių „Tirrenia“ patronuojamųjų įmonių „Caremar“, „Saremar“ ir „Toremar“ perdavimą iš bendrovės „Tirrenia“ Kampanijos, Sardinijos ir Toskanos regionams; ii) bendrovės „Caremar“ perdavimą iš Kampanijos regiono bendrovei „SNAV/Rifim“. Netaikomi mokesčiai visų pirma yra registracijos mokestis, žemės registracijos ir hipotekos registracijos mokesčiai, žyminis mokestis, PVM ir pelno mokestis. Šios pagalbos priemonės gavėjai būtų pardavėjas, pirkėjas arba abu. Šis sprendimas susijęs tik su antruoju perdavimu ([211]).

(341) 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 „Caremar“ pardavimas bendrovei „SNAV/Rifim“, nėra taikomas PVM, bendrovę „Caremar“ atleidus nuo mokesčio jai negalėjo būti suteiktas pranašumas dėl PVM. Be to, Komisija atkreipia dėmesį į tai, kad bendrovės „Caremar“ pirkimo–pardavimo sutartyje aiškiai nurodyta, jog pirkėjas, t. y. bendrovė „SNAV/Rifim“, turi padengti visas su pardavimu susijusias išlaidas (t. y. registracijos mokesčius, notarines išlaidas, žemės registro mokesčius, hipotekos registracijos mokesčius, žyminį mokestį ir pan.), neatsižvelgiant į jokias bendrovei „SNAV/Rifim“ taikomas šių mokesčių lengvatas. Kalbant apie atleidimą nuo pelno mokesčio, toks mokestis taikomas tik apmokestinamojo subjekto gaunamoms pajamoms. Tačiau šiuo atveju bendrovė „SNAV/Rifim“ įsigijo bendrovę „Caremar“ iš Kampanijos regiono, o tai reiškia, kad šis sandoris buvo bendrovės „SNAV/Rifim“ sąnaudos, todėl pelno mokestis negali būti taikomas. Todėl ši priemonė bendrovei „SNAV/Rifim“ netaikoma. Atsižvelgdama į tai, kas išdėstyta pirmiau, Komisija daro išvadą, kad nei bendrovė „Caremar“, nei bendrovė „SNAV/Rifim“ negavo naudos dėl atleidimo nuo šių mokesčių.

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

9.1.3.3. Galimybė naudoti FAS lėšas likvidumo poreikiams tenkinti

(343) 2011 m. sprendime pradėti procedūrą ir 2012 m. sprendime išplėsti procedūrą Komisija nurodė galimybę buvusioms „Tirrenia“ grupės įmonėms, įskaitant bendrovę „Caremar“, naudoti FAS lėšas ([212]), kad būtų patenkinti trumpalaikiai likvidumo poreikiai. Tačiau per oficialią tyrimo procedūrą Italija paaiškino, kad FAS lėšos nebuvo skirtos naudoti kaip papildoma kompensacija bendrovei „Caremar“ ar „SNAV/Rifim“ (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 Įstatymo Nr. 163/2010 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.

([211]) Pirma perdavimo grupė buvo įvertinta Sprendime (ES) 2020/1412 (žr. to sprendimo 417 ir paskesnes konstatuojamąsias dalis).
([212]) Fondo *Fondo Aree Sottoutilizzate* lėšos, žr. 102 konstatuojamosios dalies b punktą.

(344) 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 nėra atskira priemonė, kuria bendrovė „Caremar“ gali pasinaudoti papildomai, be šių viešųjų paslaugų kompensacijų. Todėl galimas FAS lėšų panaudojimas nėra valstybės pagalba pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį.

9.1.4. *Išvada dėl pagalbos buvimo*

(345) Remdamasi pirmiau pateiktu vertinimu, Komisija daro išvadą, kad:

— bendrovei „Caremar“ suteikta kompensacija už jūrų maršrutų eksploatavimą laikotarpiu nuo 2009 m. sausio 1 d. iki 2012 m. liepos 31 d. (t. y. pratęsus pradinį susitarimą) ir su šių paslaugų teikimu susijusi švartavimosi pirmenybė yra valstybės pagalba pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį;

— naujos viešojo paslaugų pirkimo sutarties sudarymas laikotarpiui nuo 2015 m. liepos 16 d. iki 2024 m. liepos 15 d., susietas su bendrovės „Caremar“ privatizavimu ir su šių paslaugų teikimu susijusia švartavimosi pirmenybe, atitinka keturis *Altmark* kriterijus ir todėl nėra valstybės pagalba pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį;

— kadangi bendrovė „Caremar“ lėšų laivams atnaujinti nepanaudojo likvidumo tikslais, kaip galėjo pagal Įstatymą Nr. 163/2010, ta priemonė nėra valstybės pagalba bendrovei „Caremar“ pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį;

— mokesčių išimtys, susijusios su bendrovės „Caremar“ privatizavimo procesu, nėra valstybės pagalba bendrovėms „Caremar“ arba „SNAV/Rifim“ pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį;

— galimybė naudoti FAS lėšas likvidumo poreikiams tenkinti, kaip nustatyta Įstatyme Nr. 163/2010, nėra valstybės pagalba pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį.

9.2. **Pagalbos teisėtumas**

(346) Pagalbos priemonės, nagrinėjamos šiame sprendime, buvo pradėtos taikyti nesulaukus oficialaus Komisijos patvirtinimo. Todėl tiek, kiek šioms pagalbos priemonėms vis tiek buvo taikomas reikalavimas apie jas pranešti pagal Sprendimą 2005/842/EB arba Sprendimą 2012/21/ES, Italija jas taikė pažeisdama SESV 108 straipsnio 3 dalį ([213]).

9.3. **Pagalbos suderinamumas**

(347) Kompensacijos už viešąją paslaugą, suteiktos bendrovei „Caremar“ pagal pratęstą pradinį susitarimą, ir susijusios švartavimosi pirmenybės suderinamumas turi būti vertinamas atsižvelgiant į SESV 106 straipsnio 2 dalį.

(348) Kaip jau nurodyta (3.1.1 skirsnis), pradinio susitarimo galiojimas pasibaigus 2008 m. pratęstas vėlesniais teisės aktais, tai yra:

a) Dekrete įstatyme Nr. 207/2008, kurį pakeitė Įstatymas Nr. 14/2009, buvo nustatytas pradinio susitarimo pratęsimas nuo 2009 m. sausio 1 d. iki 2009 m. gruodžio 31 d.;

b) Dekrete įstatyme Nr. 135/2009, kurį pakeitė Įstatymas Nr. 166/2009, be kita ko, buvo nustatytas pradinio susitarimo pratęsimas nuo 2010 m. sausio 1 d. iki 2010 m. rugsėjo 30 d.;

c) Dekrete įstatyme Nr. 125/2010, kurį pakeitė Įstatymas Nr. 163/2010, buvo numatytas papildomas pradinio susitarimo pratęsimas nuo 2010 m. spalio 1 d. iki bendrovių „Tirrenia“ ir „Siremar“ privatizavimo procesų užbaigimo.

(349) Atsižvelgdama į tai, Komisija pažymi, kad šie trys pratęsimai įsigaliojo anksčiau nei 2012 m. sausio 31 d. įsigaliojęs Sprendimas 2012/21/ES ir 2011 m. VESP bendrosios nuostatos. Tačiau Sprendimo 2012/21/ES 10 straipsnyje ir 2011 m. VESP bendrųjų nuostatų 69 punkte nustatytos taisyklės, pagal kurias jie taikomi ir pagalbai, suteiktai iki jų įsigaliojimo.

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

(350) Visų pirma, Sprendimo 2012/21/ES 10 straipsnio a punkte nustatyta, kad „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“. Tai reiškia, kad pagalba, kuri buvo suteikta nuo Sprendimo 2005/842/EB įsigaliojimo 2005 m. gruodžio 19 d. iki Sprendimo 2012/21/ES 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. Be to, 10 straipsnio b punkte nustatyta, kad: „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 reikalavimas apie ją iš anksto pranešti.“.

(351) 2011 m. VESP bendrųjų nuostatų 68 ir 69 punktuose nurodyta, kad šiose bendrosiose nuostatuose nustatytus principus Komisija taikys visiems pagalbos projektams, apie kuriuos jai bus pranešama, neatsižvelgdama į tai, ar apie tuos planus pranešta iki 2012 m. sausio 31 d., ar po to, 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.

(352) Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta pirmiau, Sprendimo 2005/842/EB ir Sprendimo 2012/21/ES bei 2011 m. VESP bendrųjų nuostatų taikymo taisyklės reiškia, kad kompensacija už viešąją paslaugą, suteikta bendrovei „Caremar“ laikotarpiu nuo 2009 m. sausio 1 d. iki 2012 m. liepos 31 d. pratęsus pradinį susitarimą, gali būti vertinama pagal Sprendimą 2005/842/EB arba, jei pagalbai netaikomas Sprendimas 2005/842/EB, pagal 2011 m. VESP bendrąsias nuostatas (neatsižvelgiant į 2011 m. VESP bendrųjų nuostatų 14, 19, 20, 24, 39 ir 60 punktų nuostatas, nes visi pradinio susitarimo pratęsimai buvo patvirtinti iki 2012 m. sausio 31 d.) ([214]).

(353) Komisija pažymi, kad tiek Sprendimas 2005/842/EB, tiek Sprendimas 2012/21/ES yra taikomi 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.

(354) Iš Italijos pateiktų duomenų (žr. 175 ir 176 konstatuojamųjų dalių 3 ir 9 lenteles) negalima daryti išvados, kad vidutinis metinis keleivių srautas per dvejus finansinius metus iki kiekvieno pradinio susitarimo pratęsimo neviršijo 300 000 keleivių. Iš tikrųjų arba pateikti duomenys viršija šią ribą ([215]), arba yra neišsamūs ([216]).

(355) Todėl Komisija vertins, ar kompensacija už viešąją paslaugą, skirta bendrovei „Caremar“ už jūrų transporto maršrutų, kurie buvo eksploatuojami pagal pratęstą pradinį susitarimą (t. y. aštuonių maršrutų Neapolio įlankoje, eksploatuotų nuo 2009 m. sausio 1 d. iki 2012 m. liepos 31 d., ir trijų maršrutų Ponto salyne, eksploatuotų nuo 2009 m. sausio 1 d. iki 2011 m. gegužės 31 d.), eksploatavimą, atitinka 2011 m. VESP bendrųjų nuostatų sąlygas. Kaip nurodyta 351 konstatuojamojoje dalyje, kadangi pagalba buvo suteikta iki 2012 m. sausio 31 d. (t. y. iki 2011 m. VESP bendrųjų nuostatų įsigaliojimo), 2011 m. VESP bendrosios nuostatos, išskyrus 14, 19, 20, 24, 39 ir 60 punktų nuostatas, tebegalioja.

([214]) Pradinis susitarimas buvo pratęstas tris kartus: 2008 m. gruodžio 30 d. (iki 2009 m. gruodžio 31 d.), 2009 m. rugsėjo 25 d. (iki 2010 m. rugsėjo 30 d.) ir 2010 m. rugpjūčio 5 d. (iki 2012 m. liepos 31 d.).

([215]) Tai pasakytina apie keleivių srautą 2009 m. ir 2010 m. maršrutu Kapris–Sorentas ir 2009 m., 2010 m., 2011 m. ir 2012m. maršrutu Kapris–Neapolis.

([216]) Dėl pirmojo ir antrojo pratęsimo (2008 m. gruodžio 30 d. ir 2009 m. rugsėjo 25 d.) Italija nepateikė dvejų metų iki atitinkamo pratęsimo duomenų. Dėl trečiojo pratęsimo (2010 m. rugpjūčio 5 d.) Italija pateikė 2009 m. ir 2010 m., bet ne 2008 m. duomenis. Bet kuriuo atveju, vieninteliai reikšmingi tų metų duomenys yra duomenys apie maršrutus Kapris–Sorentas ir Kapris–Neapolis, o duomenys apie kitus maršrutus buvo pateikti apibendrinti, t. y. maršruto Iskija–Pročida–Neapolis, neišskiriant segmentų Iskija–Pročida, Pročida–Neapolis ir Iskija–Neapolis, bei maršruto Iskija–Pročida–Pocuolis, neišskiriant segmento Pročida–Pocuolis. Dėl 2010 m., išskyrus maršrutus Kapris–Sorentas ir Kapris–Neapolis, buvo pateikti apibendrinti duomenys.

9.3.1. *Tikra VESP*

(356) 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 VPĮ 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 VESP.

(357) Vertinimas, ar VESP yra tikros, taip pat turi būti atliekamas atsižvelgiant į VESP komunikatą (žr. 170 ir 186 konstatuojamąsias dalis), Reglamentą (EEB) Nr. 3577/92 (žr. 173, 174 ir 175 konstatuojamąsias dalis) ir teismų praktiką (žr. 176 ir 177 konstatuojamąsias dalis). Todėl Komisija turi įvertinti, ar pratęsimo laikotarpiu:

a) buvo **naudotojų paklausa**;

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

c) tiesiog nustatytų VPĮ nepakako tam trūkumui ištaisyti (**mažiausiai žalingas požiūris**).

Naudotojų paklausa

(358) Pagal pratęstą pradinį susitarimą bendrovei „Caremar“ buvo pavesta teikti reguliarias keleivių ir transporto priemonių (įskaitant gelbėjimo transporto priemones) vežimo jūrų transportu paslaugas, taikant iš anksto nustatytus tarifus, keltais ir greitaisiais laivais (t. y. TMV teikiant mišrias paslaugas arba greitaisiais laivais su povandeniniais sparnais teikiant tik keleivių vežimo paslaugas) pagal 3.3.1 skirsnyje pateiktoje Kampanijos regiono jūrų transporto programoje nurodytus tvarkaraščius. Bendrovei „Caremar“ nustatyti VPĮ buvo susiję su uostais, kuriuose buvo teikiamos paslaugos, laivų, priskirtų jūrų transporto paslaugoms, teikiamoms viešųjų paslaugų tvarka, tipu, paslaugų teikimo dažnumu, tvarkaraščiu ir tęstinumu, paslaugų kokybe ir didžiausiomis mokėtinomis bilietų kainomis (žr. 40–44 konstatuojamąsias dalis). Pratęsiant susitarimą (t. y. 2009 m. sausio 1 d., 2010 m. sausio 1 d. ir 2010 m. spalio 1 d.) bendrovei „Caremar“ nustatyti VPĮ buvo tokie patys, kokie buvo numatyti pagal pradinį susitarimą (žr. 37 konstatuojamąją dalį).

(359) Komisija visų pirma primena, kad Italija nustatė pradiniame susitarime numatytus VPĮ iš esmės siekdama užtikrinti teritorinį žemyninės dalies ir salų tęstinumą bei prisidėti prie atitinkamų salų ekonominio vystymosi, teikiant reguliarias ir patikimas jūrų transporto paslaugas. Komisija jau padarė išvadą (žr. 242 konstatuojamąją dalį), kad tai iš tikrųjų yra teisėti viešojo intereso tikslai.

(360) 243 ir 244 konstatuojamosiose dalyse jau pateikti argumentai dėl naudotojų paklausos taikomi ir pratęstam pradiniam susitarimui. Iš tiesų, iš Italijos pateiktų išsamių statistinių duomenų apie bendrovės „Caremar“ 2009–2012 m. pervežtus keleivius, transporto priemones ir krovinius pagal maršrutus matyti, kad bendrovės „Caremar“ eksploatuojamiems maršrutams buvo būdinga didelė paklausa, kuri ilgainiui išliko stabili (žr. 174 konstatuojamąją dalį).

Rinkos nepakankamumas

(361) Kalbant apie rinkos nepakankamumo buvimą bendrovės „Caremar“ eksploatuojamuose maršrutuose Neapolio įlankoje, dėl toliau 362–366 konstatuojamosiose dalyse paaiškintų priežasčių Komisija mano, kad Komisijos padaryta išvada dėl konkurencinės padėties, buvusios sudarant naują viešojo paslaugų pirkimo sutartį (žr. 259 konstatuojamąją dalį), taikoma ir 2009–2012 m. laikotarpiui, t. y. pradinio susitarimo pratęsimo metu.

(362) Pirma, viešųjų paslaugų maršrutai, kuriuos bendrovė „Caremar“ eksploatavo pratęsus pradinį susitarimą Neapolio įlankoje (t. y. laikotarpiu nuo 2009 m. sausio 1 d. iki 2012 m. liepos 31 d.), buvo tokie patys, kaip ir tie, kurie jai buvo pavesti pagal naują viešojo paslaugų pirkimo sutartį (žr. 34 konstatuojamosios dalies a punktą ir 84 konstatuojamąją dalį), o tuo laikotarpiu bendrovei „Caremar“ nustatyti VPĮ tik labai nežymiai skyrėsi nuo VPĮ, nustatytų pagal naują viešojo paslaugų pirkimo sutartį dažnumo ir tvarkaraščių atžvilgiu, kaip nurodyta 39 konstatuojamojoje dalyje. Iš tikrųjų tiek pagal naują viešojo paslaugų pirkimo sutartį, tiek pagal pratęstą pradinį susitarimą bendrovei „Caremar“ buvo taikomi tie patys įsipareigojimai dėl tęstinumo, dažnumo, reguliarumo, punktualumo, įsipareigojimai dėl laivų, skirtų VPĮ maršrutams, skaičiaus, tipo ir pajėgumo, įsipareigojimai dėl tarifų ir įsipareigojimai dėl paslaugų kokybės.

(363) Atitinkamos bendrovės „Caremar“ jūrų transporto programos reisų šiais maršrutais dažnumą ir tvarkaraščius laikotarpiui nuo 2012 m. sausio 16 d. iki 2012 m. liepos 31 d. Kampanijos regionas nustatė 2011 m. rugpjūčio 9 d. regiono administracijos sprendimu Nr. 443, su pakeitimais, padarytais 2011 m. gruodžio 30 d. regiono administracijos sprendimu Nr. 857. Ši programa buvo ta pati, kurios pagrindu buvo nustatyti įsipareigojimai pagal naują viešojo paslaugų pirkimo sutartį (žr. 83–85 konstatuojamąsias dalis). Nuo 2009 m. sausio 1 d. iki 2012 m. sausio 15 d. bendrovei „Caremar“ buvo taikoma jūrų transporto programa, kurią Kampanijos regionas nustatė 2007 m. balandžio 1 d. regiono administracijos sprendimu Nr. 548, priimtu pagal pradinį susitarimą (žr. 36 konstatuojamąją dalį). Komisija pažymi, kad 2007 m. programos ir 2011 m. programos skirtumai (kaip nurodyta 39 konstatuojamojoje dalyje) buvo labai nežymūs ir nulemti poreikio kuo labiau priartinti bendrovės „Caremar“ paslaugas prie vietos gyventojų jūrų transporto poreikių. Kaip paaiškino Italija (178–181 konstatuojamosios dalys), Kampanijos regiono VPĮ jūrų transporto sektoriuje nustatymo procedūrinė sistema nustatyta 2002 m. kovo 28 d. Regiono įstatymo Nr. 3 17 straipsnyje, kuriame nustatytas reikalavimas atlikti reguliarius patikrinimus ir prireikus atnaujinti jūrų transporto veiklos vykdytojams, įskaitant bendrovę „Caremar“, nustatytų VPĮ apimtį. Atitinkamai 2010 m. Kampanijos regionas pradėjo viešas konsultacijas dėl bendrovės „Caremar“ vykdomų VPĮ taikymo srities pagal pratęstą pradinį susitarimą, po kurių 2011 m. rugpjūčio 9 d. regiono administracijos sprendimu Nr. 443 buvo patvirtintas ne tik bendrovės „Caremar“, bet ir visų Neapolio įlankos VPĮ paslaugų teikėjų paslaugų dažnumo ir tvarkaraščių atnaujinimas. 2011 m. gruodžio 30 d. regiono administracijos sprendimu Nr. 857 šis atnaujinimas buvo šiek tiek pakoreguotas, kiek tai susiję su bendrovės „Caremar“ paslaugomis, siekiant atsižvelgti į naujus Pročidos savivaldybės, kuri manė, kad pagal 2011 m. rugpjūčio 9 d. regiono administracijos sprendimu Nr. 443 patvirtintą jūrų transporto programą jai nebuvo teikiama pakankamai paslaugų, prašymus.

(364) Kaip paaiškino Italija (žr. 184 konstatuojamąją dalį), laikotarpiu nuo 2009 m. sausio 1 d. iki 2012 m. sausio 15 d., t. y. pratęsus pradinį susitarimą, aštuonių maršrutų, kuriuos bendrovė „Caremar“ eksploatavo Neapolio įlankoje, konkurencinė padėtis buvo labai panaši į 2012–2015 m. padėtį, t. y. iki naujos viešojo paslaugų pirkimo sutarties sudarymo, kuri įvertinta 249–259 konstatuojamosiose dalyse. Išimties tvarka, kaip nurodė Italija (183 konstatuojamoji dalis), nuo 2010 m. gruodžio mėn. pabaigos iki 2011 m. spalio 1 d. bendrovė „Caremar“ buvo vienintelis jūrų transporto veiklos vykdytojas, kuris pagal VPĮ teikė paslaugas maršrutais Kapris–Sorentas, Kapris–Neapolis, Iskija–Neapolis, Iskija–Pročida–Neapolis, Iskija–Pročida–Pocuolis, Iskija–Pročida ir Pročida–Neapolis, o bendrovės „Gestour“ ir „Procida Lines“ pagal VPĮ teikė paslaugas maršrutu Pročida–Pocuolis, nes visos kitos laivybos bendrovės atsisakė tuo laikotarpiu teikti paslaugas pagal VPĮ. Tuo laikotarpiu Kampanijos regionas turėjo padidinti bendrovei „Caremar“ nustatytų VPĮ apimtį (dažnumo ir tvarkaraščių požiūriu), kad kompensuotų staigų kai kurių bendrovės „Caremar“ konkurentų teikiamų paslaugų nutraukimą. Šis staigus nutraukimas aiškiai rodo, kad vietos gyventojai negalėjo visiškai pasikliauti bendrovės „Caremar“ konkurentų teikiamomis VPĮ paslaugomis.

(365) Atsižvelgdama į tai, kas išdėstyta pirmiau, ir remdamasi bendrovės „Caremar“ konkurentų pastabose pateikta informacija (žr. 150, 151, 161 ir 168 konstatuojamąsias dalis), Komisija pažymi, kad:

a) kalbant apie maršrutą **Kapris–Sorentas**, 2009–2011 m. laikotarpiu bendrovė „Caremar“ buvo vienintelis veiklos vykdytojas, šiuo maršrutu visus metus teikęs mišrias paslaugas. Iš tiesų bendrovės „Caremar“ konkurentai teikė tik keleivių vežimo jūrų transportu paslaugas (bendrovės NLG ir „Alimar“ ([217])) arba teikė ir mišrias paslaugas, bet tik vasaros laikotarpiu (bendrovės SNAV ([218]) ir „Aligruson“ ([219])). Atsižvelgdama į tai, kad 2009–2012 m. laikotarpiu bendrovių SNAV ir „Aligruson“ teikiamos paslaugos nesikeitė (žr. 185 konstatuojamosios dalies a punktą), o bendrovės „Caremar“ paslaugos 2009–2012 m. keitėsi labai nežymiai, daugiausia dėl nedidelių tvarkaraščių pakeitimų (žr. 39 konstatuojamosios dalies a punktą), Komisija mano, kad Italija nepadarė akivaizdžios klaidos vertindama, kad teikiant mišrias jūrų transporto paslaugas šiuo maršrutu esama rinkos nepakankamumo;

([217]) Bendrovė „Alimar“ veiklą vykdė tik 2009 m. and 2010 m.

([218]) Kalbant apie mišrias paslaugas, bendrovė SNAV turėjo leidimą kasdien vykdyti dešimt TMV reisų (šešis iš Kaprio į Sorentą 7:35, 9:15, 12:10, 15:55, 17:40 ir 18:05 bei keturis iš Sorento į Kaprį 8:10, 11:25, 13:50, 16:35), tačiau tik vasaros laikotarpiu (nuo balandžio 1 d. iki lapkričio 3 d.).

([219]) Kalbant apie mišrias paslaugas, bendrovė „Aligruson“ turėjo leidimą kasdien vykdyti keturis reisus (du iš Sorento į Kaprį 11:30 ir 14:00 bei du iš Kaprio į Sorentą 12:30 ir 18:05), tačiau tik vasaros laikotarpiu.

b) kalbant apie maršrutą **Kapris–Neapolis**, 2009–2011 m. laikotarpiu bendrovė „Caremar“ buvo vienintelis veiklos vykdytojas, šiuo maršrutu visus metus teikęs mišrias paslaugas. Iš tiesų bendrovės „Caremar“ konkurentai šiame maršrute (bendrovės SNAV, NLG, „Neapolis“ ir „Metrò del Mare“) teikė tik keleivių vežimo jūrų transportu paslaugas ir ne visada visus metus (žr. 185 konstatuojamosios dalies b punktą). Kaip paaiškinta 252 konstatuojamojoje dalyje, keleivių vežimo paslaugos negalėjo būti laikomos alternatyva mišrioms paslaugoms, nes dėl jų liko nepatenkinta svarbi naudotojų paklausos dalis, t. y. transporto priemonių (įskaitant greitosios pagalbos automobilius) vežimo ir pašto paslaugų paklausa. Be to, 2009 m. ir 2010 m. keleivių vežimo paslaugos nebuvo teikiamos kasdien visus metus rinkos sąlygomis (tik pagal VPĮ). 2011 m. tie rinkos dalyviai pradėjo teikti kai kurias paslaugas rinkos sąlygomis visų metus, visų pirma bendrovė „Neapolis“ vykdė penkis reisus (iš Kaprio 8:50, 14:10 ir 17:30 bei iš Neapolio 10:00 ir 16:05) ir bendrovė NLG vykdė du reisus (iš Kaprio 9:35 ir 11:35), tačiau vien šių reisų nepakako, kad būtų užtikrintas tęstinumas tarp Kaprio ir žemyninės dalies. Pirma, nė viena iš šių paslaugų nebuvo teikiama anksti ryte (t. y. nuo 5:00 iki 8:30), o tuo paros metu paslaugos labai reikalingos į darbą ir atgal vykstantiems keleiviams. Antra, rinkos paslaugos daugiausia tenkino turistų paklausą, nes buvo teikiamos tuo paros metu, kuris nėra tinkamas studentams ir dirbantiesiems. Iš tiesų daugumai bendrovės „Caremar“ konkurentų visus metus vykdytų reisų buvo taikomi VPĮ, o tai rodo, kad iš esmės jie nebūtų vykdomi rinkos sąlygomis, jei nebūtų oficialiai nustatyti valdžios institucijų. Tačiau, kaip paaiškino Italija, net ir nustačius VPĮ paslaugų teikimas nebuvo užtikrintas, kaip matyti iš to, kad nuo 2010 m. gruodžio mėn. pabaigos iki 2011 m. spalio 1 d. bendrovės „Caremar“ konkurentai nustojo teikti VPĮ paslaugas keliais maršrutais, įskaitant maršrutą Kapris–Neapolis (žr. 183 konstatuojamosios dalies b punktą). Dėl šių priežasčių Komisija mano, kad Italija nepadarė akivaizdžios klaidos vertindama, kad teikiant mišrias jūrų transporto paslaugas šiuo maršrutu esama rinkos nepakankamumo;

c) kalbant apie tiesioginį maršrutą **Iskija–Neapolis**, 2009–2011 m. laikotarpiu bendrovė „Caremar“ teikė mišrias paslaugas keltu, konkuruodama su bendrove „Medmar“, ir keleivių vežimo greituoju laivu su povandeniniais sparnais paslaugas, konkuruodama su bendrove „Alilauro“. Iš Italijos apibūdintos konkurencinės padėties (žr. 185 konstatuojamosios dalies c punktą) matyti, kad bendrovės „Caremar“ konkurentų teikiamų paslaugų nepakako vietos gyventojų viešiesiems poreikiams patenkinti. Pirma, bendrovės „Caremar“ konkurentai neteikė jokių paslaugų rinkos sąlygomis šiuo tiesioginiu maršrutu, o paslaugos, teikiamos pagal VPĮ, buvo teikiamos tik vasarą (mišrių paslaugų, kurias nuo 2009 m. sausio 1 d. iki 2011 m. rugsėjo 30 d. teikė bendrovė „Medmar“, atveju) arba bet kuriuo atveju kitu paros metu, nei bendrovės „Caremar“ teikiamos paslaugos ([220]). Dėl šios priežasties Komisija mano, kad Italija nepadarė akivaizdžios klaidos vertindama, kad teikiant mišrias jūrų transporto paslaugas ir keleivių vežimo paslaugas šiuo maršrutu esama rinkos nepakankamumo. Ši išvada galioja net ir darant prielaidą, kai tiesioginį maršrutą Iskija–Neapolis galėtų pakeisti maršrutas su sustojimu Pročidoje, nepaisant skirtingos kelionės trukmės ([221]). Iš tiesų, kaip paaiškinta 365 konstatuojamosios dalies d punkte, bendrovės „Caremar“ konkurentų teikiamų paslaugų maršrutu Iskija–Pročida–Neapolis nepakako, kad būtų užtikrintas pakankamas reguliarus susisiekimas tarp Iskijos ir Neapolio;

d) kalbant apie maršrutą **Iskija–Pročida–Neapolis**, 2009–2011 m. laikotarpiu bendrovė „Caremar“ buvo vienintelis laivybos veiklos vykdytojas, teikęs pakankamą skaičių kasdienių (mišrių ir keleivių vežimo) paslaugų šiuo maršrutu visus metus. Kalbant apie mišrias transporto paslaugas, nebuvo nė vienos laivybos bendrovės, kuri teiktų paslaugas šiuo maršrutu visus metus rinkos sąlygomis. Iš tiesų bendrovė „Medmar“, kuri buvo vienintelė kita mišrias paslaugas šiuo maršrutu teikianti bendrovė, vykdė VPĮ ir, Italijos teigimu, šių VPĮ, kurie bet kuriuo atveju buvo vykdomi kitu paros metu, nei bendrovės „Caremar“ VPĮ, nebuvo laikomasi (žr. 185 konstatuojamosios dalies d punktą). Kalbant apie keleivių vežimo paslaugas, vienintelė kita keleivių

([220]) Kalbant apie visus metus teikiamas mišrias paslaugas, bendrovė „Caremar“ iš Iskijos vykdė reisą 8:45, o bendrovė „Medmar“ (nuo 2011 m. spalio 1 d.) – vasarą 17:00 ir žiemą – 16:35, bendrovė „Caremar“ iš Neapolio vykdė reisus 16:05 ir 20:25, o bendrovė „Medmar“ (nuo 2011 m. spalio 1 d.) – 8:35, 14:10 ir 18:30. Kalbant apie visus metus teikiamas keleivių vežimo paslaugas, bendrovė „Caremar“ nuo 2009 m. sausio 1 d. iki 2011 m. rugsėjo 30 d. vykdė reisus iš Neapolio 7:50 ir 18:15, o bendrovė „Alilauro“ nuo 2009 m. sausio 1 d. iki 2011 m. rugsėjo 30 d. vykdė reisą 9:35, nuo 2011 m. spalio 1 d. – reisus 7:35 ir 20:10; bendrovė „Caremar“ nuo 2009 m. sausio 1 d. iki 2011 m. rugsėjo 30 d. vykdė reisus iš Iskijos 6:50 ir 8:50, o bendrovė „Alilauro“ nuo 2009 m. sausio 1 d. iki 2011 m. rugsėjo 30 d. iš Iskijos nevykdė reisų visus metus. Nuo 2011 m. spalio 1 d., kai bendrovė „Alilauro“ pradėjo teikti VPĮ paslaugas iš Iskijos į Neapolį visus metus, bendrovė „Caremar“ neteikė keleivių vežimo paslaugų iš Iskijos į Neapolį.

([221]) Kalbant apie mišrias paslaugas keltu, sustojimas Pročidoje kelionę pailgina maždaug 15 minučių (tiesioginiu maršrutu Iskija–Neapolis kelionė trunka 1 val. 25 min.). Kalbant apie keleivių vežimo greituoju laivu su povandeniniais sparnais paslaugas, sustojimas Pročidoje kelionę pailgina beveik 30 minučių (tiesioginiu maršrutu Iskija–Neapolis kelionė trunka 45 minutes).

vežimo paslaugas šiuo maršrutu teikianti bendrovė SNAV visus metus kasdien vykdė tik vieną reisą (visi kiti reisai buvo vykdomi vasaros laikotarpiu), t. y. reisą išplaukiant iš Iskijos (Kazamičolos) 9:45 ir iš Pročidos 10:05. Tos paslaugos akivaizdžiai nepakako vietos gyventojų jūrų transporto poreikiams tenkinti, nes jos buvo teikiamos tokiu paros metu, kuris neatitiko iš Iskijos į darbą ir atgal vykstančių gyventojų (daugiausia darbininkų ir studentų) poreikių, be to, reisai buvo vykdomi tik viena kryptimi. Priešingai, kaip nurodyta 39 konstatuojamosios dalies d punkte, nuo 2009 m. sausio 1 d. iki 2011 m. rugsėjo 31 d. bendrovė „Caremar“ visus metus turėjo užtikrinti aštuonias keleivių vežimo paslaugas per dieną, o nuo 2011 m. spalio 1 d. – visus metus dešimt keleivių vežimo paslaugų per dieną tokiu paros metu, kuris yra tinkamas į darbą ir atgal vykstantiems gyventojams ([222]), bei nuo birželio 1 d. iki rugsėjo 30 d. – dar du reisus ([223]). Dėl šios priežasties Komisija mano, kad Italija nepadarė akivaizdžios klaidos vertindama, kad teikiant mišrias jūrų transporto paslaugas ir keleivių vežimo paslaugas šiuo maršrutu esama rinkos nepakankamumo;

e) kalbant apie maršrutą **Iskija–Pročida–Pocuolis**, 2009–2011 m. laikotarpiu bendrovė „Caremar“ teikė mišrias paslaugas keltu, šiame maršrute konkuruodama su bendrove „Medmar“. Iš Italijos apibūdintos konkurencinės padėties (žr. 185 konstatuojamosios dalies c punktą) matyti, kad bendrovės „Medmar“ teikiamų paslaugų su sustojimu Pročidoje nepakako vietos gyventojų viešiesiems poreikiams patenkinti, nes jos buvo teikiamos labai retai (kartą per dieną visus metus pagal VPĮ, papildomai išplaukiant iš Iskijos 7:30 mokslo metų laikotarpiu rinkos sąlygomis) ir dažniausiai anksti ryte, todėl likusią paros dalį jokios paslaugos nebuvo teikiamos ([224]). Dėl šios priežasties Komisija mano, kad Italija nepadarė akivaizdžios klaidos vertindama, kad teikiant mišrias jūrų transporto paslaugas šiuo maršrutu esama rinkos nepakankamumo;

f) dėl maršruto **Iskija–Pročida** Komisija pažymi, kad nuo 2009–2011 m. rugsėjo 30 d. bendrovė „Caremar“ neturėjo teikti jokių papildomų paslaugų be tų, kurios jau buvo teikiamos maršrutais Iskija–Pročida–Pocuolis ir Iskija–Pročida–Neapolis (žr. 39 konstatuojamosios dalies f punktą). Todėl šio segmento konkurencinės padėties nereikia vertinti atskirai nuo 365 konstatuojamosios dalies d ir e punktuose jau apibūdintos konkurencinės padėties, susijusios su maršrutais Iskija–Pročida–Neapolis ir Iskija–Pročida–Pocuolis;

g) kalbant apie maršrutą **Pročida–Pocuolis**, 2009–2011 m. laikotarpiu bendrovė „Caremar“ teikė keleivių vežimo greituoju laivu su povandeniniais sparnais paslaugas, konkuruodama su bendrovėmis „Procida Lines“, „Gestour“ ir „Ippocampo“, kurios šiuo maršrutu teikė mišrias paslaugas keltais. Tačiau bendrovės „Caremar“ paslaugų negalėjo pakeisti bendrovės „Caremar“ konkurentų teikiamos paslaugos, nes greituoju laivu su povandeniniais sparnais vykdomi reisai trunka gerokai trumpiau nei plaukimas keltais (50 minučių kelionė keltu ir 15 minučių kelionė greituoju laivu su povandeniniais sparnais). Bet kuriuo atveju, neatsižvelgiant į keleivių vežimo ir mišrių paslaugų pakeičiamumą, bendrovės „Caremar“ konkurentų, visų pirma bendrovių „Gestour“ ir „Procida Lines“, nes bendrovė „Ippocampo“ paslaugas teikė tik vasaros laikotarpiu, visus metus teikiamos paslaugos buvo teikiamos kitu paros metu nei bendrovės „Caremar“ paslaugos ([225]) (žr. 185 konstatuojamosios dalies g punktą). Dėl šios priežasties Komisija mano, kad Italija nepadarė akivaizdžios klaidos vertindama, kad teikiant keleivių vežimo paslaugas šiuo maršrutu esama rinkos nepakankamumo;

([222]) T. y. iš Neapolio **8:50** (9:55 iki 2011 m. spalio 1 d.), **11:45**, **13:10**, **15:10** ir **18:15**. Iš Iskijos **7:30**, **10:10**, **13:05** (12:00 iki 2011 m. spalio 1 d., **14:30** (14:15 iki 2011 m. spalio 1 d.), **16:30** (16:15 iki 2011 m. spalio 1 d.).

([223]) T. y. iš Iskijos į Pročidą ir vėliau į Neapolį **19:35** (išvykimas iš Pročidos 20:00) ir iš Neapolio į Pročidą ir vėliau į Iskiją **20:55** (išvykimas iš Pročidos 21:30).

([224]) Nuo 2009 m. sausio 1 d. iki 2011 m. rugsėjo 30 d. bendrovė „Medmar“ teikė tik vieną paslaugą rinkos sąlygomis, t. y. iš Iskijos **7:30** mokslo metų laikotarpiu (nuo rugsėjo 16 d. iki birželio 14 d.), ir dvi paslaugas pagal VPĮ visus metus, t. y. iš Iskijos (Kazamičolos) **2:30** ir iš Pocuolio **4:10**.

([225]) Iš Pročidos bendrovė „Caremar“ visus metus vykdė reisą 8:25 (8:10 nuo 2011 m. spalio 1 d.), o bendrovė „Gestour“ visus metus vykdė reisus 6:50, 9:30, 11:20, 14:05 (iki 2011 m. rugsėjo 30 d.), 17:05 (iki 2011 m. rugsėjo 30 d.) ir 18:55, o bendrovė „Procida Lines“ – reisus 5:50, 7:50, 10:45, 12:40, 15:25, 17:30, 19:15). Iš Pocuolio bendrovė „Caremar“ vykdė reisą 8:55 (8:50 nuo 2011 m. spalio 1 d.), bendrovė „Gestour“ visus metus vykdė reisus 6:00, 8:30, 10:35, 12:55, 15:05 (iki 2011 m. rugsėjo 30 d.), 17:55 (iki 2011 m. rugsėjo 30 d.) ir 19:50, o bendrovė „Procida Lines“ vykdė reisus 5:05, 7:05, 9:25 (iki 2011 m. rugsėjo 30 d.), 11:50, 13:35, 16:25, 18:25 ir 20:00).

h) kalbant apie maršrutą **Pročida–Neapolis**, 2009–2011 m. laikotarpiu bendrovė „Caremar“ teikė keleivių vežimo greituoju laivu su povandeniniais sparnais paslaugas, konkuruodama su bendrovėmis SNAV ir „Medmar“. Tačiau iki 2011 m. rugsėjo 30 d. bendrovė „Medmar“ nevykdė jokių papildomų reisų be tų, kuriuos vykdė maršrutu Iskija–Pročida–Neapolis, o bendrovė SNAV visus metus vykdė tik vieną papildomą reisą be tų, kuriuos vykdė maršrutu Iskija–Pročida–Neapolis (iš Pročidos 7:35). Nuo 2011 m. spalio 1 d. bendrovė „Medmar“ vykdė vieną reisą per dieną be jau vykdomų reisų maršrutu Iskija–Pročida–Neapolis (iš Neapolio 00:20), o bendrovė SNAV visus metus vykdė tik vieną reisą per dieną be jau vykdomų reisų maršrutu Iskija–Pročida–Neapolis (iš Neapolio 12:30). Visi šie reisai buvo vykdomi pagal VPĮ ir kitu paros metu nei tie, kuriuos vykdė bendrovė „Caremar“ ([226]) (žr. 185 konstatuojamosios dalies h punktą). Be to, net atsižvelgiant į bendrovių SNAV ir „Medmar“ teikiamas paslaugas maršrutu Iskija–Pročida–Neapolis, nė vienas laivybos bendrovė šiuo maršrutu visus metus neteikė keleivių vežimo paslaugų rinkos sąlygomis, o bendrovių „Medmar“ ir SNAV keleivių vežimo paslaugos pagal VPĮ buvo teikiamos ne tam tikru paros metu, kuris buvo svarbus kasdien į darbą ir atgal vykstančių keleivių susisiekimui užtikrinti (nuo 6:00 iki 7:00 ir nuo 8:00 iki 10:00 iš Pročidos bei nuo 7:00 iki 8:00 ir nuo 17:00 iki 18:00 iš Neapolio). Dėl šių priežasčių Komisija mano, kad Italija nepadarė akivaizdžios klaidos vertindama, kad teikiant keleivių vežimo paslaugas šiuo maršrutu esama rinkos nepakankamumo.

(366) Atsižvelgdama į tai, kas išdėstyta pirmiau, Komisija mano, kad pratęstame pradiniame susitarime nustatyti VPĮ, taikomi Neapolio įlankos maršrutams, yra pagrįsti tikru viešuoju poreikiu užtikrinti teritorinį tęstinumą. Iš tiesų, kai buvo pratęsiamas pradinis susitarimas (2009 m., 2010 m.), vien tik rinkos jėgų (net ir nustačius VPĮ) nepakako, kad būtų patenkinti Italijos nustatyti viešųjų paslaugų poreikiai, susiję su jų dažnumu, tęstinumu ir reguliarumu.

(367) Kalbant apie maršrutus Ponto salyne, kaip nurodyta pirmiau (žr. 34 konstatuojamosios dalies b punktą), bendrovė „Caremar“ iki 2011 m. gegužės 31 d. teikė keleivių vežimo ir mišrias paslaugas maršrutais Ponca–Formija, Ponca–Ancijus ir Formija–Ventotenė. Ponto salyno maršrutuose bendrovei „Caremar“ nustatyti VPĮ 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 (žr. 36 konstatuojamosios dalies d–f punktus ir 40–44 konstatuojamąsias dalis).

(368) Komisija pažymi, kad nuo 2009 m. sausio 1 d. iki 2011 m. gegužės 31 d. dar du veiklos vykdytojai, t. y. bendrovės „Vetor“ ir (arba) SNAP, teikė keleivių vežimo paslaugas maršrutais Ponca–Formija, Ponca–Ancijus ir Formija–Ventotenė. Tačiau, kaip paaiškino Italija, bendrovių „Vetor“ ir SNAP paslaugos negalėtų pakeisti bendrovės „Caremar“ teikiamų paslaugų tęstinumo ir reguliarumo požiūriu (žr. 186 konstatuojamąją dalį).

(369) Visų pirma, maršrutu **Ponza–Formija** bendrovė „Vetor“ visus metus teikė kasdienę keleivių vežimo greituoju laivu su povandeniniais sparnais paslaugą pagal VPĮ, o bendrovė „Caremar“ visus metus teikė ne tik vieną kasdienę keleivių vežimo greituoju laivu su povandeniniais sparnais paslaugą, bet ir dvi kasdienes mišrias paslaugas laivais (žr. 36 konstatuojamosios dalies d punktą). Taigi bendrovės „Vetor“ teikiamos paslaugos neapėmė transporto priemonių ir krovinių (pvz., pašto siuntų) vežimo, kuris, Italijos teigimu, buvo būtinas siekiant užtikrinti kasdienį susisiekimą su žemynine dalimi keleiviams, keliaujantiems į darbą ir atgal su savo transporto priemone. Dėl keleivių vežimo paslaugų Italija paaiškino (žr. 185 konstatuojamosios dalies a punktą), kad bendrovė „Caremar“ turėjo palikti laivus saloje per naktį, kad būtų užtikrintas pirmasis dienos reisas ir kasdienis susisiekimas su žemynine dalimi mokslo ir darbo tikslais. Laivų buvimas saloje per naktį taip pat turėjo užtikrinti jūrų transportą į žemyninę dalį skubiu medicininiu atveju, kai skraidinimas sraigtasparniu nėra tinkamas. Todėl Komisija daro išvadą, kad Italija nepadarė akivaizdžios klaidos vertindama, kad šiam maršrutui būdingas rinkos nepakankamumas.

([226]) T. y. iš Pročidos į Neapolį (40 minučių kelionė) **6:35** ir **9:20** (9:25 nuo 2011 m. spalio 1 d. iki 2012 m. sausio 16 d.) bei iš Neapolio į Pročidą (40 minučių kelionė) **7:30** ir **17:45** (17:30 nuo 2011 m. spalio 1 d. iki 2012 m. sausio 16 d.).

(370) Maršrutu **Ponca–Ancijus** bendrovė „Vetor“ teikė kasdienę keleivių vežimo greituoju laivu su povandeniniais sparnais paslaugą rinkos sąlygomis sezono metu ir šeštadieniais ne sezono metu pagal VPĮ, o bendrovė „Caremar“ teikė kasdienę keleivių vežimo greituoju laivu paslaugą sezono metu nuo pirmadienio iki šeštadienio ir dvi kasdienes mišrias paslaugas visus metus sekmadieniais ir švenčių dienomis (žr. 36 konstatuojamosios dalies e punktą). Italija paaiškino (žr. 185 konstatuojamosios dalies b punktą), kad VPĮ buvo pagrįsti socialinės ir ekonominės plėtros sumetimais, o jų tikslas buvo užtikrinti keleiviams su transporto priemonėmis galimybę visus metus vykti iš Poncos ir atgal bent sekmadieniais ir švenčių dienomis (pavyzdžiui, kad galėtų aplankyti šeimą). Komisija pažymi, kad bendrovės „Vetor“ teikiamos paslaugos netenkino viešųjų paslaugų poreikio vežti transporto priemones ir krovinius (pvz., pašto siuntas). Be to, bendrovės „Vetor“ teikiamos keleivių vežimo paslaugos sezono metu rinkos sąlygomis buvo daugiausia skirtos turizmo sektoriui, o bendrovės „Caremar“ veikla buvo skirta gyventojų srautams padengti, taip pat užtikrinant prieinamas kainas. Todėl Komisija daro išvadą, kad Italija nepadarė akivaizdžios klaidos vertindama, kad šiam maršrutui būdingas rinkos nepakankamumas.

(371) Maršrutu **Formija–Ventotenė** ne sezono metu bendrovė „Vetor“ vieną kartą per dieną teikė keleivių vežimo greituoju laivu su povandeniniais sparnais paslaugą ir sezono metu kiekvieną pirmadienį vykdė vieną papildomą reisą (abi paslaugos buvo teikiamos pagal VPĮ), o bendrovė SNAP kasdien teikė vieną keleivių vežimo greituoju laivu su povandeniniais sparnais paslaugą sezono metu rinkos sąlygomis. Priešingai, bendrovė „Caremar“ visus metus teikė dvi kasdienes mišrias paslaugas ir dvi ([227]) keleivių vežimo paslaugas (žr. 36 konstatuojamosios dalies f punktą). Bendrovių „Vetor“ ir SNAP teikiamos paslaugos netenkino viešųjų paslaugų poreikio vežti transporto priemones ir krovinius (pvz., pašto siuntas), o keleivių vežimo atveju jų nepakako, kad būtų užtikrintas tęstinumas su žemynine dalimi, nes jos buvo teikiamos retai ir nereguliariai. Kaip paaiškino Italija (žr. 185 konstatuojamosios dalies c punktą), bendrovės „Caremar“ paslaugos suteikė galimybę gyventojams keliauti į žemyninę dalį darbo ar mokslo tikslais. Be to, kadangi bendrovės „Caremar“ laivai per naktį likdavo saloje, jie užtikrino jūrų transportą į žemyninę dalį prireikus skubios medicininės pagalbos. Todėl Komisija daro išvadą, kad Italija nepadarė akivaizdžios klaidos vertindama, kad šiam maršrutui būdingas rinkos nepakankamumas.

Mažiausiai žalingas požiūris

(372) Komisija pažymi, kad, atsižvelgdama į numatomą bendrovės „Caremar“ privatizavimą ir siekdama užtikrinti viešųjų paslaugų, kurios buvo teikiamos pagal pradinį susitarimą, tęstinumą, Italija nusprendė pratęsti šį susitarimą be pakeitimų (išskyrus kompensavimo metodikos pakeitimą, taikomą nuo 2010 m.).

(373) Komisija pritaria, kad naudotojų paklausa negalėjo būti patenkinta, jei būtų vykdomi tik bendrovės „Caremar“ konkurentams nustatyti nekompensuojami VPĮ nagrinėjamuose maršrutuose. Iš tikrųjų dėl pirmiau minėtų priežasčių (262–265 konstatuojamosios dalys) Neapolio įlankoje galiojusi VPĮ tvarka niekaip negalėjo būti palyginama su pagal pratęstą pradinį susitarimą bendrovei „Caremar“ nustatytas VPĮ. Verta priminti, kad nuo 2010 m. gruodžio mėn. pabaigos iki 2011 m. spalio 1 d. bendrovės „Caremar“ konkurentai (išskyrus bendroves „Gestour“ ir „Procida Lines“) nutraukė paslaugų teikimą pagal nekompensuojamus VPĮ. Jei nebūtų buvę bendrovės „Caremar“, dauguma maršrutų Neapolio įlankoje būtų neeksploatuojami (žr. 183 konstatuojamosios dalies b punktą). Kalbant apie Ponto salyno maršrutus, Komisija pažymi, kad kitų operatorių pasiūla šiais maršrutais neatitiko (visų) reguliarumo, tęstinumo, pajėgumų ir kainos reikalavimų ir kad daugumos (jei ne visų) maršrutų eksploatavimas, ypač ne sezono metu, yra nuostolingas, todėl be kompensacijos už viešąją paslaugą jie greičiausiai apskritai nebūtų eksploatuojami. Komisija taip pat pritaria, kad, atsižvelgiant į bendrovės „Caremar“ privatizavimo procesą, pradinio susitarimo pratęsimas buvo vienintelis būdas užtikrinti viešųjų paslaugų tęstinumą iki bendrovės „Caremar“ privatizavimo pabaigos.

Išvada

(374) Todėl Komisija daro išvadą, kad Italija nepadarė akivaizdžios klaidos apibrėždama bendrovei „Caremar“ pavestas paslaugas 365 ir 367–371 konstatuojamosiose dalyse nurodytuose maršrutuose kaip VESP. Taigi Komisijos abejonės, išreikštos 2011 m. sprendime ir 2012 m. sprendime išplėsti procedūrą, yra išsklaidytos.

([227]) Keturi reisai per dieną pirmadieniais.

9.3.2. *Reikalavimas parengti pavedimą, kuriame nurodomi VPĮ, ir kompensacijos apskaičiavimo metodus*

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

(376) Šiuose dokumentuose visų pirma būtina nurodyti: a) tikslų VPĮ pobūdį ir trukmę; b) įmonę ir teritoriją; c) išimtinių teisių pobūdį; d) kompensacijos apskaičiavimo, priežiūros ir peržiūros kriterijus ir e) kompensacijos permokos išvengimo ir grąžinimo tvarką.

(377) 2011 m. sprendime pradėti procedūrą ir 2012 m. sprendime išplėsti procedūrą Komisija išreiškė abejonių, ar pavedime buvo išsamiai aprašytas bendrovės „Caremar“ VPĮ 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 bendrovei „Caremar“ nustatytas pavedimas apėmė pradinį susitarimą (su pakeitimais ir pratęsimais), 2007 m. balandžio 1 d. regiono administracijos sprendimą Nr. 548, kuriuo bendrovei „Caremar“ iki 2011 m. rugsėjo 30 d. nustatyti VPĮ laivų tipai, dažnumas ir tvarkaraščiai, 2011 m. rugpjūčio 9 d. regiono administracijos sprendimą Nr. 443, kuriuo bendrovei „Caremar“ nuo 2011 m. spalio 1 d. iki 2012 m. sausio 15 d. nustatyti VPĮ laivų tipai, dažnumas ir tvarkaraščiai, ir 2011 m. gruodžio 30 d. regiono administracijos sprendimą Nr. 857, kuriuo bendrovei „Caremar“ nuo 2012 m. sausio 16 d. iki 2012 m. liepos 31 d. nustatyti VPĮ laivų tipai, dažnumas ir tvarkaraščiai (žr. 36 ir 38 konstatuojamąsias dalis), Italijos *ad hoc* sprendimus, Nutarimą Nr. 111/2007 ir Įstatymą Nr. 166/2009.

(378) Atsižvelgdama į tai, Komisija visų pirma pažymi, kad pratęstas pradinis susitarimas, kuris yra bendrovės „Caremar“ pavedimo dalis, buvo visiškai taikomas iki 2012 m. liepos 31 d. (žr. 348 konstatuojamąją dalį).

(379) Remiantis pratęstu 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. Komisija pažymi, kad 2007 m., t. y. iki pirmojo pradinio susitarimo pratęsimo, Kampanijos regionas 2007 m. balandžio 1 d. regiono administracijos sprendimu Nr. 548 priėmė penkerių metų planą 2007–2011 m. laikotarpiui, kuris buvo taikomas be jokių pakeitimų dėl VPĮ apimties iki 2011 m. rugsėjo 30 d. Todėl tas planas buvo taikomas pirmą kartą pratęsus pradinį susitarimą (2008 m. gruodžio mėn.), antrą kartą pratęsus pradinį susitarimą (2009 m. rugsėjo mėn.) ir trečią kartą pratęsus pradinį susitarimą (2010 m. rugpjūčio mėn.). 2011 m. rugpjūčio 9 d. regiono administracijos sprendimu Nr. 443 Kampanijos regionas patvirtino 2011–2015 m. penkerių metų planą, kuris su pakeitimais, padarytais 2011 m. gruodžio 30 d. regiono administracijos sprendimu Nr. 857, apėmė laikotarpį nuo 2011 m. spalio 1 d. iki 2015 m. pabaigos. 2011–2015 m. penkerių metų planas be pakeitimų buvo taikomas laikotarpiui, kuriuo nuo 2011 m. spalio 1 d. iki 2012 m. liepos 31 d. galiojo pratęstas pradinis susitarimas. Tuo remdamasi Komisija daro išvadą, kad VPĮ, kuriuos bendrovė „Caremar“ turėjo vykdyti pratęsimo laikotarpiu, buvo apibrėžti pakankamai aiškiai.

(380) Komisija jau 2011 m. sprendimo pradėti procedūrą 239 ir 240 konstatuojamosiose dalyse pažymėjo, kad parametrai, reikalingi kompensacijos sumai apskaičiuoti, buvo nustatyti iš anksto ir yra aiškiai aprašyti. Visų pirma, pratęstame pradiniame susitarime (žr. 48–52 konstatuojamąsias dalis) pateiktas išsamus ir tikslus 2009 m. išlaidų elementų, į kuriuos reikia atsižvelgti, sąrašas ir veiklos vykdytojo investuoto kapitalo grąžos apskaičiavimo metodika. Laikotarpiui nuo 2010 m. sausio 1 d. iki 2012 m. gruodžio 31 d. taikoma metodika yra nustatyta Nutarime Nr. 111/2007 (žr. 53 konstatuojamąją dalį). Konkrečiau, Nutarime Nr. 111/2007 detalizuoti išlaidų elementai, į kuriuos atsižvelgiama, ir investuoto kapitalo grąža. Pratęstu pradiniu susitarimu buvo užtikrinta, kad kompensacija būtų grindžiama faktinėmis išlaidomis ir pajamomis, patirtomis teikiant viešąsias paslaugas. Tokiu būdu galima nustatyti kompensacijos permoką ir jos lengvai išvengti. Prireikus valstybė galėtų susigrąžinti permokėtą kompensacijos sumą iš bendrovės „Caremar“.

(381) Tuo remdamasi Komisija mano, kad pradinio susitarimo pratęsimo laikotarpiu pavedimuose buvo aiškiai apibrėžti VPĮ, 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.

9.3.3. *Pavedimo laikotarpio trukmė*

(382) Kaip nurodyta 2011 m. VESP bendrųjų nuostatų 17 punkte, „[p]avedimo 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“.

(383) Komisija pažymi, kad, norint užtikrinti viešųjų paslaugų tęstinumą iki privatizavimo pabaigos, pradinį susitarimą reikėjo pratęsti.

(384) Atsižvelgdama į tai, kad pradinio susitarimo pratęsimų trukmė buvo pagrįsta būtinybe privatizuoti bendrovę „Caremar“ ir kad dėl šių pratęsimų VESP pavedimo laikotarpio trukmė neviršijo laikotarpio, reikalingo laivų, kuriuos bendrovė „Caremar“ naudojo teikdama VESP, nusidėvėjimui (kuris gali viršyti 25 metus), Komisija daro išvadą, kad pratęstas pradinis susitarimas atitinka 2011 m. VESP bendrųjų nuostatų 17 punktą.

9.3.4. *Atitiktis Direktyvai 2006/111/EB*

(385) 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“ ([228]).

(386) 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“.

(387) Italija patvirtino, kad vienintelė bendrovės „Caremar“ veikla buvo viešųjų paslaugų teikimas pagal pratęstą pradinį susitarimą. Todėl pagal Direktyvą 2006/111/EB ([229]) bendrovė „Caremar“ negali būti laikoma „įmone, privalančia tvarkyti atskiras sąskaitas“, o Direktyvos 2006/111/EB 1 straipsnio 2 dalyje nustatyti skaidrumo reikalavimai netaikomi, nes jie skirti tik įmonėms, kurios vykdo ir kitą veiklą, o ne tik teikia joms pavestas visuotinės ekonominės svarbos paslaugas.

(388) Dėl Direktyvos 2006/111/EB 1 straipsnio 1 dalyje nustatytų skaidrumo reikalavimų Komisija pažymi, kad iš pratęsto pradinio susitarimo aiškiai matyti viešųjų lėšų, kurias valdžios institucijos skyrė bendrovei „Caremar“, suma ir tai, kam šios viešosios lėšos buvo faktiškai panaudotos.

([228]) 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).

([229]) Pagal Direktyvos 2006/111/EB 2 straipsnio 1 dalies d punktą, įmonė, privalanti tvarkyti atskiras sąskaitas – tai bet kokia įmonė, turinti specialią arba išimtinę teisę, valstybės narės suteiktą pagal Sutarties 86 straipsnio 1 dalį [106 straipsnio 1 dalį], arba įmonė, kuriai patikėta teikti bendros ekonominės svarbos paslaugą pagal Sutarties 86 straipsnio 1 dalį [106 straipsnio 2 dalį], kuri dėl to gauna bet kokios formos kompensaciją už viešąją paslaugą, ir kuri taip pat vykdo ir kitą veiklą.

(389) Todėl Komisija mano, kad VESP bendrųjų nuostatų 18 straipsnio reikalavimai yra tenkinami, o 2011 m. VESP bendrųjų nuostatų 44 punktas nėra taikomas.

9.3.5. *Kompensacijos suma*

(390) 2011 m. VESP bendrųjų nuostatų 21 punkte nustatyta, kad „<...> kompensacijos suma turi neviršyti sumos, reikalingos su viešąja paslauga susijusių įsipareigojimų vykdymo grynosioms išlaidoms ([230]) padengti, įskaitant nuosaikų pelną“.

(391) Nagrinėjamu atveju, kiek tai susiję su pradinio susitarimo pratęsimu, kadangi kompensacija yra neteisėta pagalba, suteikta iki jų įsigaliojimo, 2011 m. VESP bendrųjų nuostatų 69 punkte konkrečiai numatyta, kad grynųjų išvengiamų išlaidų metodo pagal 2011 m. VESP bendrųjų nuostatų 24 punktą nereikia taikyti, kai atliekamas valstybės pagalbos vertinimas. Vietoje jo gali būti taikomi alternatyvūs grynųjų išlaidų, reikalingų VPĮ vykdyti, apskaičiavimo metodai, pavyzdžiui, išlaidų paskirstymu grindžiama metodika. Taikant pastarąją metodiką, grynosios išlaidos apskaičiuojamos kaip paskirto VPĮ 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.

(392) 2011 m. sprendime pradėti procedūrą ir 2012 m. sprendime išplėsti procedūrą Komisija taip išreiškė abejonių dėl nuo 2010 m. taikomo 6,5 proc. rizikos priedo. Visų pirma, Komisija abejojo, ar šis priedas atspindi atitinkamą rizikos dydį, atsižvelgiant į tai, kad atrodo, jog bendrovė „Caremar“ *prima facie* neprisiėmė atsakomybės, 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 „Caremar“ galėjo būti sumokėta kompensacijos permoka.

(393) Dėl pagrįsto pelno dydžio Komisija pažymi, kad kapitalo grąža buvo apskaičiuota remiantis 6,5 proc. rizikos priedu pagal VSKK formulę ([231]). Kaip jau pažymėta (žr. 280 konstatuojamąją dalį), šis rizikos priedas visiškai atitinka 6,4 proc. rizikos priedą, kurią valstybė narė nustatė sektoriui remdamasi makroekonomine analize.

(394) Be to, Komisija palygino 6,5 proc. investuoto kapitalo grąžą, kuri buvo taikoma bendrovei „Caremar“, su vidutine kapitalo grąža, kurią 2008 m. ir 2011 m. (metais prieš atskirus pavedimus bendrovei „Caremar“) gavo lyginamosios grupės bendrovės. Lyginamąją grupę sudaro atrinkti keltų operatoriai, siūlantys susisiekimą jūra Italijoje arba tarp Italijos ir kitų valstybių narių ([232]), kurie, Komisijos nuomone, pakankamai atspindi padėtį rinkoje. Iš analizės matyti, kad bendrovei „Caremar“ taikyta kapitalo grąža yra panaši į lyginamosios grupės įmonių gautą vidutinę grąžą. Todėl 6,5 proc. kapitalo grąža, kurios buvo galima tikėtis iš anksto, taip pat atitiko riziką, kurią ji prisiėmė teikdama viešąsias paslaugas pagal pratęstą pradinį susitarimą.

([230]) Šiuo atveju grynosios išlaidos yra grynosios išlaidos, nustatytos pagal 2011 m. VESP bendrųjų nuostatų 25 punktą, arba sąnaudos, atėmus pajamas, kai negalima taikyti grynųjų išvengiamų išlaidų metodikos.

([231]) Prie nerizikingos normos pridėjus rizikos priedą, gauta rizikos kapitalo sąnaudų vertė, kuri yra būtina kapitalo grąžos normai, apskaičiuotai pagal VSKK, nustatyti.

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

(395) Dėl klausimo, ar šis priedas atspindi bendrovės „Caremar“ prisiimtą riziką teikiant VESP, Komisija pažymi, kad į degalų kainų svyravimus būtų galima atsižvelgti tik galimai kasmet koreguojant bilietų kainų viršutinę ribą. Todėl apskaičiuojant kompensaciją nebūtinai buvo atsižvelgta į degalų kainų padidėjimą, jei šis padidėjimas nebuvo išreikštas didesnėmis bilietų kainomis. Tą patvirtina aplinkybė, kad, kaip matyti iš 12 lentelės, dėl 2011 m. ir 2012 m. kilusios ekonomikos krizės labai padidėjo degalų kainos ir sumažėjo keleivių srautai, o tai lėmė kompensacijos bendrovei „Caremar“ nepriemoką. Todėl atitinkamu laikotarpiu bendrovė „Caremar“ grėsė rizika, dėl kurios ji negalėjo praktiškai gauti jokio pelno.

(396) Galiausiai Komisija pažymi, kad pateiktame Nutarime Nr. 111/2007 atsižvelgiama į tam tikras rinkos vertes, taikomas jūrų kabotažo sektoriuje. Jame nustatytos tinkamos finansuoti išlaidos VPĮ tikslais, taip pat kapitalo grąžos normos apskaičiavimo principai, remiantis šiam konkrečiam sektoriui svarbia informacija, sąlygomis ir rizika.

(397) Atsižvelgdama į tai, kas išdėstyta pirmiau, Komisija mano, kad 6,5 proc. kapitalo grąža yra pagrįsta.

(398) Šiomis aplinkybėmis, remdamasi Italijos pateiktomis sąskaitomis pagal kiekvieną maršrutą, kurios apibendrintos 12 lentelėje, Komisija patikrino, ar laikotarpiu nuo 2009 m. iki 2012 m. liepos mėn. (pradinis susitarimas) bendrovei „Caremar“ faktiškai sumokėta kompensacija už viešąją paslaugą neviršijo galimos kompensacijos, įskaitant 6,5 proc. kapitalo grąžą. Iš tikrųjų bendrovės „Caremar“ veiklos rezultatai, kurių auditas atliktas už visą laikotarpį (2009–2012 m.), yra neigiami.

12 lentelė

2009 m. – 2012 m. liepos mėn. bendrovės „Caremar“ teiktų viešųjų paslaugų grynosios išlaidos

(EUR)

„Caremar“	2009 m.	2010 m.	2011 m.	2012 m.	Bendra suma
Iš viso pajamų	26 854 000	26 139 000	24 362 000	13 348 000	90 703 000
– Iš viso išlaidų	54 349 000	52 773 000	47 166 000	24 908 000	179 196 000
– Amortizacija	2 445 000	2 060 000	1 817 000	827 000	7 149 000
= Grynosios viešųjų paslaugų išlaidos	– 29 940 000	– 28 694 000	– 24 621 000	– 12 387 000	– 95 642 000
+ Kapitalo grąža (6,5 %)	– 924 105	– 547 000	– 425 000	– 314 000	– 2 210 105
= Tinkama kompensacijai	– 30 864 105	– 29 241 000	– 25 046 000	– 12 701 000	– 97 852 105
+ Faktinė kompensacija	32 474 450	29 869 832	24 018 645	11 473 000	97 835 927
= Kompensacijos permoka / kompensacijos nepriemoka	1 610 345	628 832	– 1 027 355	– 1 228 000	– 16 178

(399) 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). Be kita ko, Komisijos prašymu valstybės narės turi pateikti įrodymų. 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. Taip užtikrinama, kad kompensacijos suma neviršytų grynųjų paslaugos išlaidų (prie kurių iš esmės pridedama kapitalo grąža).

(400) Komisijos prašymu Italija patvirtino, kad bendrovei „Caremar“ suteiktos kompensacijos suma buvo patikrinta pagal Nutarimą Nr. 111/2007, kuriame nustatytas patikrinimo mechanizmas kiekvieno trejų metų reguliavimo laikotarpio pabaigoje (2010, 2011 ir 2012 finansiniais metais (iki 2012 m. rugpjūčio 1 d.). Be to, Italija nurodė, kad siekiant skaidrumo ir atskaitomybės taip pat buvo patikrinti 2009 finansiniai metai, nors Nutarimas Nr. 111/2007 dar nebuvo taikomas. Atlikusi šiuos patikrinimus, Italija nustatė kompensacijos nepriemoką, kaip parodyta 12 lentelėje.

(401) Atsižvelgdama į tai, kas išdėstyta pirmiau, Komisija mano, kad šių priemonių pakanka, jog būtų išvengta kompensacijos permokos ir ji būtų nustatyta. Todėl pratęsus pradinį susitarimą bendrovei „Caremar“ neskirta kompensacijos permoka pagal 2011 m. VESP bendrųjų nuostatų 2.8 skirsnį.

9.3.6. *Švartavimosi pirmenybė*

(402) Įstatymo Nr. 166/2009 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 „Caremar“, VPĮ. Iš tikrųjų, jeigu įmonėms, kurioms pavesta vykdyti VPĮ, nebūtų teikiama švartavimosi pirmenybė, jos 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, švartavimosi pirmenybė reikalinga siekiant užtikrinti, kad uostai krantines ir švartavimosi laiką paskirstytų taip, jog viešųjų paslaugų teikėjas galėtų vykdyti savo VPĮ.

(403) Atsižvelgdama į tai, Komisija mano, kad ši priemonė buvo suteikta tam, jog bendrovė „Caremar“ galėtų vykdyti savo VPĮ, kurie yra tikra VESP (žr. 9.3.1 skirsnį). Be to, Italija patvirtino, kad švartavimosi pirmenybė taikoma tik toms paslaugoms, kurios teikiamos pagal viešųjų paslaugų teikimo tvarką

(404) Komisija jau išsamiai įvertino VESP ir susijusios kompensacijos bendrovei „Caremar“ suderinamumą pradinio susitarimo pratęsimo metu (žr. 9.3.1–9.3.5 skirsnius). Taigi Komisija mano, kad vertinant švartavimosi pirmenybės suderinamumą pakanka tik nustatyti, ar dėl šios priemonės galima kompensacijos permoka.

(405) Komisija mano, kad bet kokia piniginė nauda, gaunama dėl švartavimosi pirmenybės, būtų nedidelė (žr. 225 konstatuojamąją dalį). Dėl šios priežasties būtų nedidelė ir dėl šios priemonės atsirandanti kompensacijos permokos rizika. 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 „Caremar“ nebuvo skirta kompensacijos permoka, kaip aprašyta 9.3.5 skirsnyje, yra tinkami ir siekiant nustatyti, ar dėl švartavimosi pirmenybės nebuvo suteikta kompensacijos permoka.

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

9.3.7. *Išvada dėl suderinamumo*

(407) Remdamasi 347–406 konstatuojamosiose dalyse pateiktu vertinimu, Komisija daro išvadą, kad kompensacija, suteikta bendrovei „Caremar“ už jūrų transporto paslaugų teikimą pagal pratęstą pradinį susitarimą laikotarpiu nuo 2009 m. sausio 1 d. iki 2012 m. liepos 31 d. Neapolio įlankoje ir nuo 2009 m. sausio 1 d. iki 2011 m. gegužės 31 d. Ponto salose, kartu su švartavimosi pirmenybe, atitinka taikytinus 2011 m. VESP bendrųjų nuostatų reikalavimus, todėl yra suderinama su vidaus rinka pagal SESV 106 straipsnį.

10. **IŠVADA**

(408) Remdamasi pateiktu vertinimu, Komisija nusprendė, kad kompensacija už viešąsias paslaugas, suteikta bendrovei „Caremar“ pagal pratęstą pradinį susitarimą, yra suderinama su vidaus rinka pagal SESV 106 straipsnį. Be to, kadangi švartavimosi pirmenybė yra neatsiejamai susijusi su bendrovės „Caremar“ teikiama VESP, ši priemonė taip pat suderinama su vidaus rinka pagal SESV 106 straipsnį.

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

— bendrovei „Caremar“ skirta kompensacija už jūrų transporto paslaugų teikimą pagal naują viešojo paslaugų pirkimo sutartį nuo 2015 m. liepos 16 d. iki 2024 m. liepos 15 d., susieta su bendrovės „Caremar“ veikla, ir švartavimosi pirmenybė, suteikta bendrovei „Caremar“, nes ji atitinka visus keturis *Altmark* kriterijus;

— galimas bendrovės „Caremar“ lėšų laivams atnaujinti panaudojimas likvidumo tikslais, nes bendrovė „Caremar“ šių lėšų minėtais tikslais nepanaudojo;

— atleidimas nuo mokesčių, taikomų bendrovės „Caremar“ privatizavimo procesui, ir galimybė naudoti FAS lėšas likvidumo poreikiams tenkinti, kaip nustatyta Įstatyme Nr. 163/2010,

PRIĖMĖ ŠĮ SPRENDIMĄ:

1 straipsnis

Bendrovei „Caremar“ suteikta kompensacija ir švartavimosi pirmenybė, skirta už jūrų transporto paslaugų teikimą pagal pratęstą pradinį susitarimą nuo 2009 m. sausio 1 d. iki 2012 m. liepos 31 d., yra valstybės pagalba pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį. Pagalbą bendrovei „Caremar“ 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 2015 m. liepos 16 d. iki 2024 m. liepos 15 d. (ir pagal ją sumokėta kompensacija už viešąją paslaugą), susietas su bendrovės „Caremar“ veiklos pardavimu ir švartavimosi pirmenybe, nėra valstybės pagalba pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį.

3 straipsnis

Įstatyme Nr. 163/2010 nustatyta galimybe laikinai panaudoti laivynui atnaujinti ir modernizuoti jau asignuotus finansinius išteklius, siekiant patenkinti neatidėliotinus likvidumo poreikius, bendrovė „Caremar“ nepasinaudojo. Todėl tai nėra valstybės pagalba bendrovei „Caremar“ pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį.

4 straipsnis

Įstatyme Nr. 163/2010 nustatytas atleidimas nuo bendrovės „Caremar“ privatizavimo procesui taikomų mokesčių nėra valstybės pagalba bendrovei „Caremar“ ir jos įgijėjui pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį.

5 straipsnis

Įstatyme Nr. 163/2010 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 2024 m. liepos 8 d.

Komisijos vardu
Margrethe VESTAGER
Vykdomoji pirmininko pavaduotoja