KOMISIJAS LĒMUMS (ES) 2020/1412

(2020. gada 2. marts)

par pasākumiem SA.32014, SA.32015, SA.32016 (11/C) (ex 11/NN), ko īstenojusi Itālija attiecībā uz *Tirrenia di Navigazione* un tā iegādātāju *Compagnia Italiana di Navigazione*

(izziņots ar dokumenta numuru C(2020) 1110)

(Autentisks ir vienīgi teksts itāliešu valodā)

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS KOMISIJA,

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

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

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

tā kā:

1. PROCEDŪRA

(1) Komisija 2011. gada 5. oktobrī sāka oficiālu izmeklēšanas procedūru par dažādiem pasākumiem, ko noteikusi Itālija par labu bijušās *Tirrenia* grupas ([2]) uzņēmumiem ("2011. gada lēmums"). Izmeklēšana attiecās *inter alia* uz kompensācijām, kas piešķirtas *Tirrenia di Navigazione* (*Tirrenia*) par vairāku jūras maršrutu nodrošināšanu no 2009. gada 1. janvāra, un privatizācijas procesu (sk. 2.3.3. iedaļu), kura rezultātā *Compagnia Italiana di Navigazione* ("*CIN*") iegādājās *Tirrenia* darbības filiāli (sk. arī 27. apsvērumu).

(2) 2011. gada lēmumu publicēja *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* ([3]). Komisija aicināja ieinteresētās personas iesniegt savas piezīmes par pasākumiem, uz kuriem attiecas izmeklēšana.

(3) Par pasākumiem, uz kuriem attiecas šis lēmums, Komisija saņēma piezīmes no *Tirrenia*, kam piemēro administratīvo procedūru ("*Tirrenia*, kam piemēro administratīvo procedūru"), *Pan Med Lines* ("*Pan Med*"), *CIN* un *Grandi Navi Veloci* (dēvēts arī par "*GNV*") (sk. 5. iedaļu). Komisija tās pārsūtīja Itālijai, dodot tai iespēju atbildēt. Itālija neiesniedza piezīmes.

(4) Itālijas iestādes 2012. gada 10. janvārī oficiāli paziņoja – domājams, juridiskās noteiktības labad – par sabiedrisko pakalpojumu līgumu projektiem ("konvencijas"), kurus bija plānots noslēgt ar attiecīgajiem turpmākajiem *Tirrenia* un *Siremar* darbības filiāļu iegādātājiem un uz kuru pamata minētajiem iegādātājiem tiktu piešķirta kompensācija. Komisija 2012. gada 24. janvārī, 4. februārī un 3. jūlijā no Itālijas iestādēm pieprasīja papildu informāciju par paziņotajiem pasākumiem. Itālijas iestādes minēto informāciju sniedza 2012. gada 9. februāra, 11. maija un 19. jūlija vēstulēs. Savā 2012. gada 19. jūlija vēstulē Itālijas iestādes arī informēja Komisiju, ka iepriekšējā dienā tika parakstīta jaunā konvencija starp Itālijas valsti un *CIN*.

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

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

([3]) Valsts atbalsts – Itālijas Republika – Valsts atbalsts SA.32014 (11/C) (ex 11/NN), SA.32015 (11/C) (ex 11/NN), SA.32016 (11/C) (ex 11/NN) – Valsts atbalsts bijušās *Tirrenia* grupas uzņēmumiem (iespējams valsts atbalsts kompensācijas par sabiedriskajiem pakalpojumiem veidā un iespējams atbalsts privatizācijas kontekstā) (SA.28172 (CP 103/2009), SA.29989 (CP 393/2009), SA.30107 (CP 414/2009), SA.30206 (CP 3/2010), SA.31645 (CP 234/2010), SA.31715 (CP 248/2010)) – Uzaicinājums iesniegt piezīmes saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 108. panta 2. punktu (OV C 28, 1.2.2012., 18. lpp.).

(5) Komisija 2012. gada 7. novembrī paplašināja izmeklēšanas procedūru *inter alia* (sk. 2.2. iedaļu) attiecībā uz i) *Tirrenia* piešķirtā glābšanas atbalsta nelikumīgo pagarināšanu un ii) sabiedrisko pakalpojumu kompensāciju, kas piešķirta *CIN* saskaņā ar jauno konvenciju, kura noslēgta ar Itālijas valsti. Komisija 2012. gada 19. decembrī pieņēma grozītu minētā lēmuma versiju ([4]) ("2012. gada lēmums").

(6) 2012. gada lēmumu publicēja *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* ([5]). Komisija aicināja ieinteresētās personas iesniegt savas piezīmes par pasākumiem, uz kuriem attiecas izmeklēšana.

(7) Attiecībā uz pasākumiem, uz kuriem attiecas šis lēmums, Komisija saņēma piezīmes no *CIN*, *Tirrenia*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, un *Pan Med* (sk. 5. iedaļu). Komisija tās pārsūtīja Itālijai, dodot tai iespēju atbildēt. Itālija neiesniedza piezīmes.

(8) Komisija 2012. gada 5. oktobrī nolīga *Ecorys Netherlands BV*, lai tas sniegtu aplēsi par pārdodamo attiecīgo *Tirrenia* aktīvu tirgus vērtību (sk. 2.3.3.5. iedaļu), pamatojoties uz diviem alternatīviem scenārijiem. *Ecorys* iesniedza galīgo ziņojumu 2013. gada 4. septembrī (turpmāk "*Ecorys* ziņojums"). Komisija 2013. gada 27. septembrī pārsūtīja minēto ziņojumu Itālijai. Itālija iesniedza piezīmes par *Ecorys* ziņojumu, tajās ietverot pretvērtējumu, ko bija veicis tās neatkarīgais eksperts *Banca Profilo*, 2013. gada 17. decembrī.

(9) Komisija ar 2014. gada 22. janvāra lēmumu ("2014. gada lēmums") ([6]) slēdza oficiālo izmeklēšanas procedūru attiecībā uz dažādiem pasākumiem, ko bija noteicis Sardīnijas reģions par labu *Saremar*. Apelāciju, ko *Saremar* un reģions iesniedza, pārsūdzot minēto lēmumu, Vispārējā tiesa noraidīja 2017. gadā ([7]).

(10) *Grimaldi Euromed S.p.A.* ("*Grimaldi*") 2016. gada 12. februārī, 2018. gada 29. maijā, 2018. gada 18. septembrī, 2018. gada 10. oktobrī, 2018. gada 22. novembrī iesniedza Komisijai apsvērumus, kā aprakstīts 6. iedaļā. Pēc *Grimaldi* lūguma Komisijas dienesti 2018. gada 17. jūlijā arī tikās ar uzņēmuma juridisko pārstāvi.

(11) Komisija 2018. gada 25. janvārī, 29. martā un 31. augustā pieprasīja papildu informāciju no Itālijas iestādēm. Itālijas iestādes sniedza attiecīgo informāciju 2018. gada 26. aprīlī, 31. maijā, 2. novembrī un 11. decembrī. Komisijas dienesti 2019. gada 23. un 24. janvārī Romā tikās ar Itālijas iestādēm. Nākamajos mēnešos Itālijas iesniedza papildu informāciju, ko Komisija bija pieprasījusi minētās tikšanās laikā.

(12) Šis lēmums attiecas tikai uz iespējamajiem atbalsta pasākumiem par labu *Tirrenia* un *CIN*, kā norādīts 31. apsvērumā. Par visiem pārējiem pasākumiem, uz kuriem attiecas 2011. un 2012. gada lēmumi, notiek atsevišķa izmeklēšana lietās SA.32014, SA.32015 un SA.32016, tāpēc šis lēmums uz tiem neattiecas. Minētie pārējie pasākumi konkrēti attiecas uz citiem bijušās *Tirrenia* grupas uzņēmumiem.

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

2.1. Vispārīgs situācijas apraksts

2.1.1. *Sākotnējās konvencijas*

(13) *Tirrenia* grupa sākotnēji piederēja Itālijas valstij ar uzņēmuma *Fintecna* ([8]) starpniecību, un sākotnēji tajā bija iekļauti seši uzņēmumi, proti, *Tirrenia*, *Adriatica*, *Caremar*, *Saremar*, *Siremar* un *Toremar*. Minētie uzņēmumi sniedza jūras transporta pakalpojumus saskaņā ar atsevišķiem sabiedrisko pakalpojumu līgumiem, kurus noslēdza ar Itālijas valsti 1991. gadā un kuri bija spēkā divdesmit gadus no 1989. gada janvāra līdz 2008. gada decembrim (turpmāk "sākotnējās konvencijas"). *Fintecna* turējumā bija 100 % *Tirrenia* akciju kapitāla, savukārt uzņēmumam *Tirrenia* pilnībā piederēja reģionālie uzņēmumi *Adriatica*, *Caremar*, *Siremar*, *Saremar* un *Toremar*. *Adriatica*, kas darbojās vairākos maršrutos starp Itāliju un Albāniju / Horvātiju / Grieķiju / Melnkalni, 2004. gadā tika apvienots ar *Tirrenia*.

([4]) Visi grozījumi attiecās uz pasākumiem par labu *Saremar*.

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

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

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

([8]) *Fintecna* (*Finanziaria per i Settori Industriale e dei Servizi S.p.A.*) pilnībā pieder Itālijas Ekonomikas un finanšu ministrijai un ir specializējies akciju turējuma un privatizācijas procesos, kā arī darbā ar projektiem, kuru mērķis ir racionalizēt un pārstrukturēt uzņēmumus, kam ir rūpnieciskas, finansiālas vai organizatoriskas grūtības.

(14) Minēto sabiedrisko pakalpojumu līgumu mērķis bija garantēt jūras transporta pakalpojumu – no kuriem lielākā daļa savieno Itālijas kontinentālo daļu ar Sicīliju, Sardīniju un citām mazākām Itālijas salām – regularitāti un uzticamību. Šajā nolūkā Itālijas valsts piešķīra finansiālu atbalstu subsīdiju veidā, kuras izmaksāja tieši katram no *Tirrenia* grupas uzņēmumiem.

(15) *Tirrenia* sniedza jūras transporta pakalpojumus vairākos jauktu pārvadājumu (pasažieru, automobiļu un kravas automobiļu pārvadājumu) maršrutos un arī dažos kravu pārvadājumu maršrutos, galvenokārt starp Itālijas kontinentālo daļu un attiecīgi Sardīniju, Sicīliju un Tremiti salām un arī starp Sardīniju un Sicīliju. Konkrētie maršruti ir aprakstīti turpmāk.

(16) Komisija 1999. gada 6. augustā sāka Līguma par Eiropas Savienības darbību ("LESD") 108. panta 2. punktā noteikto procedūru attiecībā uz atbalstu, kas izmaksāts, pamatojoties uz sākotnējām konvencijām, sešiem uzņēmumiem, kuri tolaik veidoja *Tirrenia* grupu.

(17) Izmeklēšanas posmā Itālijas iestādes lūdza, lai *Tirrenia* grupas lieta tiktu sadalīta tā, lai prioritāte tiktu piešķirta galīga lēmuma pieņemšanai attiecībā uz *Tirrenia*. Šis lūgums tika pamatots ar Itālijas iestāžu plānu privatizēt grupu, sākot ar *Tirrenia*, un to nodomu paātrināt procesu attiecībā uz minēto uzņēmumu.

(18) Komisija apmierināja Itālijas iestāžu lūgumu un ar Komisijas Lēmumu 2001/851/EK ([9]) slēdza procedūru, kas bija sākta attiecībā uz atbalsta piešķiršanu *Tirrenia* ("2001. gada lēmums"). Atbalsts tika atzīts par saderīgu, ievērojot noteiktas Itālijas iestāžu saistības.

(19) Ar Komisijas Lēmumu 2005/163/EK ([10]) ("2004. gada lēmums"), kas pieņemts 2004. gada 16. martā, Komisija pasludināja kompensāciju, ko Itālija bija piešķīrusi *Tirrenia* grupas uzņēmumiem, izņemot *Tirrenia* ([11]), par daļēji saderīgu ar iekšējo tirgu, par daļēji saderīgu ar nosacījumu, ka Itālijas iestādes ievēro vairākas saistības, un par daļēji nesaderīgu ar iekšējo tirgu. Lēmums bija balstīts uz datiem, kas aptver laikposmu no 1992. līdz 2001. gadam, un ietvēra konkrētus nosacījumus ar mērķi nodrošināt kompensācijas saderību visā sākotnējo konvenciju darbības laikā.

(20) Ar 2009. gada 4. marta spriedumu lietās T-265/04, T-292/04 un T-504/04 ([12]) ("2009. gada spriedums") Vispārējā tiesa atcēla 2004. gada lēmumu. Šis lēmums neskar notiekošo procedūru pēc 2009. gada sprieduma.

2.1.2. *Sākotnējo konvenciju pagarināšana*

(21) Ar 26. pantu 2008. gada 30. decembra Dekrētlikumā Nr. 207, kas pārveidots par 2009. gada 27. februāra Likumu Nr. 14, tika noteikts sākotnējo konvenciju (tostarp konvencijas, kas attiecas uz *Tirrenia*) sākotnējā termiņa, kas bija 2008. gada 31. decembris, pagarinājums par vienu gadu līdz 2009. gada 31. decembrim.

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

1) no *Caremar* Kampānijas reģionam. Vēlāk Kampānijas reģions nodod Lacio reģionam darbību turpinošu uzņēmumu ([13]), kas ar nosaukumu "*Laziomar*" no tā brīža neatkarīgi nodrošina transporta savienojumus ar Poncas salu arhipelāgu;

2) no *Saremar* Sardīnijas reģionam;

3) no *Toremar* Toskānas reģionam.

([9]) Komisijas Lēmums 2001/851/EK (2001. gada 21. jūnijs) par Itālijas sniegto valsts atbalstu jūras kompānijai *Tirrenia di Navigazione* (OV L 318, 4.12.2001., 9. lpp.).

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

([11]) Proti, *Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar* un *Toremar*.

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

([13]) Šī nodošana tika formalizēta 2011. gada 1. jūnijā.

(23) 2009. gada likumā arī tika noteikts, ka Itālijas valstij un *Tirrenia* un *Siremar* jāvienojas par jaunajām "konvencijām" līdz 2009. gada 31. decembrim. Līdzīgi reģionālos pakalpojumus iekļauj sabiedrisko pakalpojumu līgumu projektos, par kuriem *Saremar*, *Toremar* un *Caremar* jāvienojas ar reģionālajām iestādēm attiecīgi līdz 2009. gada 31. decembrim (ar Sardīniju un Toskānu) un 2010. gada 28. februārim (ar Kampāniju un Lacio). Par jauno konvenciju / sabiedrisko pakalpojumu līgumu projektiem izsludina konkursu pašiem uzņēmumiem, un tad tos paraksta ar pircējiem, pabeidzot katra minētā uzņēmuma privatizāciju ([14]).

(24) Šajā nolūkā ar 2009. gada likumu sākotnējās konvencijas (tostarp konvencija, kas attiecas uz *Tirrenia*) tika vēl pagarināta no 2010. gada 1. janvāra līdz 2010. gada 30. septembrim.

(25) 2009. gada likumā arī tika noteikta fiksēta maksimālā gada summa kompensācijai par pakalpojumu sniegšanu no 2010. gada (saskaņā ar sākotnējo konvenciju pagarinājumu, kā arī saskaņā ar jaunajām konvencijām un sabiedrisko pakalpojumu līgumiem) par kopējo summu 184 942 251 EUR, un tas ir šāds:

1. tabula

Kompensācijas maksimālās summas no 2010. gada

Uzņēmums	Maksimālā ikgadējā kompensācija (EUR)
Tirrenia	72 685 642
Siremar	55 694 895
Saremar	13 686 441
Toremar	13 005 441
Caremar	29 869 832 ([1])

([1]) Tostarp 19 839 226 EUR no Kampānijas un 10 030 606 EUR no Lacio.

(26) Visbeidzot, ar 1. pantu 2010. gada 1. oktobra Likumā Nr. 163, ar ko pārveido 2010. gada 5. augusta Dekrētlikumu Nr. 125 ("2010. gada likums"), tika noteikts sākotnējo konvenciju (tostarp konvencijas, kas attiecas uz *Tirrenia*) turpmāks pagarinājums no 2010. gada 1. oktobra līdz *Tirrenia* un *Siremar* privatizācijas procesu pabeigšanai.

2.1.3. *Tirrenia privatizācija un jaunās konvencijas noslēgšana*

(27) 2010. gada septembrī tika sākta konkursa procedūra (sk. 2.3.3. iedaļu), lai atrastu pircēju *Tirrenia* darbības filiālei apvienojumā ar jauno konvenciju par jūras pakalpojumu sniegšanu astoņu gadu periodā apmaiņā pret sabiedrisko pakalpojumu kompensāciju. Šajā kontekstā tiek sniegta atsauce uz *Tirrenia* darbības filiāli, nevis uz *Tirrenia*, jo konkursa procedūra attiecās tikai uz tiem aktīviem un līgumiem, kas nepieciešami, lai izpildītu sabiedrisko pakalpojumu saistības, kuras noteiktas jaunā konvencijā, kas jānoslēdz ar iegādātāju. *Tirrenia* pārējie aktīvi, ko tā izmantoja citiem mērķiem (piemēram, kuģiem, nekustamajam īpašumam un mākslas darbiem), bija jāpārdod atsevišķās procedūrās. Turklāt konkursa procedūra neattiecās uz *Tirrenia* saistībām, tāpēc neviens no parādiem, ko *Tirrenia* uzkrājis līdz pārdošanas dienai, netika nodots pircējam. Pagaidām *Tirrenia*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, turpina pastāvēt kā atsevišķs subjekts, lai gan galvenais mērķis ir to likvidēt pēc tam, kad būs veiktas atmaksas tā kreditoriem.

(28) Pēc veiksmīga piedāvājuma konkursa procedūrā *CIN* 2011. gada 25. jūlijā parakstīja līgumu par *Tirrenia* darbības filiāles iegādi. Jaunā konvencija starp Itālijas valsti un *CIN* tika parakstīta 2012. gada 18. jūlijā. Uz šā pamata 2012. gada 19. jūlijā valsts īpašumtiesības uz *Tirrenia* darbības filiāli tika nodotas *CIN*.

([14]) 2009. gada likuma 19.*ter* panta 10. punkts.

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

(29) Oficiālajā izmeklēšanas procedūrā, kas sākta ar 2011. un 2012. gada lēmumiem, tika novērtēti šādi pasākumi (sk. arī 3. iedaļu):

a) kompensācija par vispārējas tautsaimnieciskas nozīmes pakalpojumu (VTNP) sniegšanu atbilstoši sākotnējo konvenciju pagarinājumam (*1. pasākums*);

b) *Tirrenia* un *Siremar* glābšanas atbalsta nelikumīga pagarināšana (*2. pasākums*);

c) bijušās *Tirrenia* grupas uzņēmumu privatizācija ([15]) (*3. pasākums*);

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

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

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

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

(30) Ar savu 2014. gada lēmumu Komisija slēdza oficiālo izmeklēšanas procedūru attiecībā uz pasākumiem, ko noteicis Sardīnijas reģions par labu *Saremar* un kas minēti iepriekš 7. pasākumā, izņemot vienu pasākumu ([16]).

2.3. **Pasākumu, uz kuriem attiecas šis lēmums, sīks apraksts**

(31) Šis lēmums attiecas tikai uz 1.–6. pasākumu, kas uzskaitīti 29. apsvērumā. Šie pasākumi ir sīkāk aprakstīti turpmākajās iedaļās.

2.3.1. *Sākotnējās starp valsti un Tirrenia noslēgtās konvencijas pagarināšana*

2.3.1.1. Sabiedrisko pakalpojumu saistības

(32) Ar *Tirrenia* noslēgtās sākotnējās konvencijas 1. pantā bija paredzēti piecgadu plāni, kuros sīki jāapraksta apkalpojamās ostas, izmantojamo kuģu veidi un vajadzīgais *Tirrenia* uzticētā pakalpojuma biežums.

(33) Itālija informēja Komisiju, ka attiecībā uz *Tirrenia* pēdējais piecgadu plāns, kas pieņemts ar 2001. gada 20. septembra ministru dekrētu, aptver laikposmu no 2000. līdz 2004. gadam. Šis plāns pilnībā atspoguļo saistības (konkrētāk, sabiedrisko pakalpojumu režīma darbības jomas samazinājumus), ko Itālija uzņēmās Komisijas 2001. gada lēmuma kontekstā. Tika sagatavots plāns 2005.–2008. gada laikposmam, taču kompetentās ministrijas to nekad oficiāli neapstiprināja. Tā vietā valdība pieņēma *ad hoc* lēmumus, lai pakalpojumus vairāk tuvinātu vietējo kopienu vajadzībām, tomēr neveicot nekādas būtiskas izmaiņas sabiedrisko pakalpojumu sistēmā. Itālijas iestādes argumentēja, ka plānošana ilgākā termiņā vairs nebija iespējama, jo budžetā nebija iekļauti vajadzīgie līdzekļi. Šā iemesla dēļ ierobežotās izmaiņas, kas tika veiktas, galvenokārt attiecas uz sabiedrisko pakalpojumu samazinājumu.

(34) Pamatojoties uz sākotnējo konvenciju, kas pagarināta un grozīta (par atlasītiem maršrutiem), *Tirrenia* darbojās turpmāk norādītajos maršrutos laikposmā no 2009. gada 1. janvāra līdz 2012. gada 18. jūlijam.

— Dženova–Portotorresa. *Tirrenia* sniedza jauktus pakalpojumus saskaņā ar sabiedrisko pakalpojumu režīmu klusajā sezonā ([17]) un uz komerciāliem pamatiem karstajā sezonā. Saskaņā ar sabiedrisko pakalpojumu režīmu *Tirrenia* sniedza ikdienas pakalpojumus ar izbraukšanu vakarā no abām ostām, ievērojot iepriekš noteiktus laika grafikus, lai nodrošinātu uzticamus savienojumus ar dzelzceļa tīklu Sardīnijā. Vienīgais konkurents, kas arī sniedza pakalpojumus šajā maršrutā visu gadu attiecīgajā laikposmā, proti, *Grandi Navi Veloci*, garantēja tikai trīs izbraukšanas nedēļā klusajā sezonā. Lai gan karstajā sezonā *Grandi Navi Veloci* piedāvāja ikdienas pakalpojumus, tas nenodrošināja izbraukšanu vakaros no abām ostām.

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

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

([17]) Pirms 2007. gada pakalpojumi šajā maršrutā saskaņā ar sabiedrisko pakalpojumu režīmu tika sniegti arī karstajā sezonā.

— Čivitavekija–Olbija. *Tirrenia* sniedza jauktus pakalpojumus saskaņā ar sabiedrisko pakalpojumu režīmu klusajā sezonā ([18]) un uz komerciāliem pamatiem karstajā sezonā. Saskaņā ar sabiedrisko pakalpojumu režīmu *Tirrenia* sniedza ikdienas pakalpojumus ar izbraukšanu vakarā no abām ostām, ievērojot iepriekš noteiktus laika grafikus. Vismaz daļā novērtējamā laikposma *SNAV* nodrošināja pakalpojumus šajā maršrutā gan klusajā, gan karstajā sezonā. Tomēr 2008. gadā *SNAV* šajā maršrutā sniedza pakalpojumus tikai trīs reizes nedēļā klusajā sezonā un katru dienu karstajā sezonā. 2009. un 2010. gadā *SNAV* palielināja darbības biežumu klusajā sezonā līdz ikdienas pakalpojumiem. Savukārt pēc 2011. gada maija *SNAV* pārtrauca pakalpojumu sniegšanu šajā maršrutā, un tad šo maršrutu pārņēma *Grandi Navi Veloci*. Tad minētais uzņēmums nolēma šo savienojumu nodrošināt tikai karstajā sezonā. Citi operatori (piemēram, *Moby*, *Sardinia Ferries*) šajā maršrutā daļā šā perioda darbojās tikai karstajā sezonā.

— Neapole–Palermo. *Tirrenia* 2009. gadā sniedza jauktus pakalpojumus saskaņā ar sabiedrisko pakalpojumu režīmu visu gadu, bet, sākot no 2010. gada, *Tirrenia* saskaņā ar sabiedrisko pakalpojumu režīmu šos pakalpojumus sniedza klusajā sezonā un – uz komerciāliem pamatiem – karstajā sezonā. Saskaņā ar sabiedrisko pakalpojumu režīmu *Tirrenia* sniedza ikdienas pakalpojumus ar izbraukšanu vakarā no abām ostām saskaņā ar iepriekš noteiktu laika grafiku. Visā pagarinājuma periodā vienīgais konkurents, kas arī sniedza pakalpojumus šajā maršrutā visa gada garumā, proti, *SNAV*, kurš piedāvāja izbraukšanu katru dienu, tomēr nebūtu nodrošinājis tādu pašu regularitāti un nepārtrauktību kā *Tirrenia* ([19]). Turklāt *SNAV* darbībai šajā maršrutā izmantoja daudz vecākus kuģus nekā *Tirrenia* un tādējādi nepiedāvāja tādu pašu kvalitāti ([20]). *Grandi Navi Veloci* norādīja, ka tas sniedza pakalpojumus šajā maršrutā 2011. gadā no maija līdz decembrim un visu 2012. gadu (sk. arī 266. un 267. apsvērumu). *Grandi Navi Veloci* piedāvāja pakalpojumus šajā maršrutā sadarbībā ar *SNAV*.

— Dženova–Olbija–Arbataksa. Saskaņā ar sabiedrisko pakalpojumu režīmu *Tirrenia* sniedza jauktus pakalpojumus vismaz trīs reizes nedēļā visu gadu. Arbataksa tika apkalpota divreiz nedēļā kā papildus piestāšanas osta, pirms tam piestājot Olbijā. Periodā, uz kuru attiecas novērtējums, privātais operators *Moby* nodrošināja braucienus starp Dženovu un Olbiju tikai daļā gada (vairākumā gadu no marta vidus līdz oktobra vidum). Līdzīgi *GNV* nodrošināja braucienus tikai starp Dženovu un Olbiju karstajā sezonā. *Tirrenia* bija vienīgais operators, kas apkalpoja Olbiju visu gadu. Turklāt visā periodā, uz kuru attiecas novērtējums, *Tirrenia* bija vienīgais operators, kas nodrošināja savienojumu ar Arbataksu.

— Čivitavekija–Kaljāri–Arbataksa. Saskaņā ar sabiedrisko pakalpojumu režīmu *Tirrenia* sniedza jauktus pakalpojumus katru dienu ar izbraukšanu vakaros no abām ostām visu gadu. Arbataksa tika apkalpota divreiz nedēļā kā papildus piestāšanas osta. Visā pagarinājuma periodā *Tirrenia* bija vienīgais operators, kas sniedza pakalpojumus šajā maršrutā gan klusajā, gan karstajā sezonā.

— Neapole–Kaljāri. Saskaņā ar sabiedrisko pakalpojumu režīmu *Tirrenia* sniedza jauktus pakalpojumus reizi nedēļā no katras ostas visu gadu. Visā pagarinājuma periodā *Tirrenia* bija vienīgais jauktu pakalpojumu operators, kas sniedza pakalpojumus šajā maršrutā gan klusajā, gan karstajā sezonā.

— Palermo–Kaljāri. Saskaņā ar sabiedrisko pakalpojumu režīmu *Tirrenia* sniedza jauktus pakalpojumus katru nedēļu no katras ostas visu gadu. Visā pagarinājuma periodā *Tirrenia* bija vienīgais jauktu pakalpojumu operators, kas sniedza pakalpojumus šajā maršrutā gan klusajā, gan karstajā sezonā.

— Trapāni–Kaljāri. Saskaņā ar sabiedrisko pakalpojumu režīmu *Tirrenia* sniedza jauktus pakalpojumus katru nedēļu no katras ostas visu gadu. Visā pagarinājuma periodā *Tirrenia* bija vienīgais jauktu pakalpojumu operators, kas sniedza pakalpojumus šajā maršrutā gan klusajā, gan karstajā sezonā.

— Termoli–Tremiti salas. Saskaņā ar sabiedrisko pakalpojumu režīmu *Tirrenia* sniedza jauktus pakalpojumus vismaz reizi dienā no katras ostas visu gadu. Visā pagarinājuma periodā *Tirrenia* bija vienīgais operators, kas sniedza pakalpojumus šajā maršrutā gan klusajā, gan karstajā sezonā.

([18]) Pirms 2008. gada pakalpojumi šajā maršrutā saskaņā ar sabiedrisko pakalpojumu režīmu tika sniegti arī karstajā sezonā.

([19]) Proti, laikposmā no 2009. līdz 2012. gadam *SNAV* atcēla 76 braucienus šajā maršrutā, savukārt *Tirrenia* atcēla tikai 19 braucienus (t. i., 4 reizes mazāk). Turklāt no šiem 76 atceltajiem *SNAV* braucieniem 19 tika atcelti valsts svētku dienu dēļ un atlikušie 57 – nelabvēlīgu laikapstākļu dēļ. Lai gan izbraukšanas laiks bija gandrīz vienāds, *Tirrenia* nelabvēlīgu laikapstākļu dēļ atcēla tikai 5 braucienus (jeb par 10 reizēm mazāk nekā *SNAV*). Pārējie *Tirrenia* atceltie braucieni tika atcelti *force majeure* dēļ, t. i., septiņi braucieni tika atcelti darbinieku streika dēļ un vēl septiņi braucieni tika atcelti tehnisku problēmu dēļ.

([20]) Proti, *Tirrenia* izmantoja divus kuģus, kas uzbūvēti laikposmā no 1999. līdz 2000. gadam, savukārt *SNAV* savus pakalpojumus sniedza, izmantojot kuģus, kas ražoti 1973., 1974., 1980. gadā un tikai vienā gadījumā 1989. gadā.

— Livorno–Kaljāri ([21]). Saskaņā ar sabiedrisko pakalpojumu režīmu *Tirrenia* sniedza kravu pārvadājumu pakalpojumus piecas reizes nedēļā visu gadu. Attiecīgajā laikposmā konkurenti (piemēram, *Moby*) šajā maršrutā piedāvāja tikai vienu izbraukšanu nedēļā un apturēja pakalpojuma sniegšanu karstajā vasaras sezonā un Ziemassvētku brīvdienās.

— Neapole–Kaljāri. Saskaņā ar sabiedrisko pakalpojumu režīmu *Tirrenia* sniedza kravu pārvadājumu pakalpojumus divas līdz trīs reizes nedēļā visu gadu. Visā pagarinājuma periodā *Tirrenia* bija vienīgais kravu pārvadājumu operators, kas sniedza pakalpojumus šajā maršrutā gan klusajā, gan karstajā sezonā (papildus tā jauktajiem pakalpojumiem tajā pašā maršrutā).

— Ravenna–Katānija. Saskaņā ar sabiedrisko pakalpojumu režīmu *Tirrenia* sniedza kravu pārvadājumu pakalpojumus trīs reizes nedēļā no katras ostas visu gadu. Visā pagarinājuma periodā *Tirrenia* bija vienīgais kravu pārvadājumu operators, kas sniedza pakalpojumus šajā maršrutā gan klusajā, gan karstajā sezonā.

2.3.1.2. Budžets un ilgums

(35) Tālāk tabulā ir norādīta ikgadējā kompensācija, kas piešķirta *Tirrenia* par laikposmu no 2009. gada līdz 2012. gada jūlijam.

2.tabula

Kompensācija, kas piešķirta par laikposmu no 2009. gada līdz 2012. gada jūlijam

Gads	Kompensācija (EUR)
2009. g. (janvāris–decembris)	80 010 000
2010. g. (janvāris–decembris)	72 685 642
2011. g. (janvāris–decembris)	72 685 642
2012. g. (janvāris–jūlijs)	39 978 409,46 ([1])

([1]) Summa, kas samaksāta *Tirrenia* līdz *Tirrenia* darbības filiāles īpašumtiesību nodošanai *CIN*. Par atlikušo 2012. gadu *CIN* tika samaksāti 32 707 232,54 EUR. Tādējādi kopējā kompensācija, kas samaksāta par 2012. gadu, sasniedza 72 685 642 EUR atbilstoši kompensācijas maksimālajai summai, kas noteikta 2009. gada likumā.

(36) Sākotnējā konvencija paredz ikgadējo sabiedrisko pakalpojumu kompensāciju, kas jāsamaksā šādi: sākotnējo avansa maksājumu veic līdz katra gada 30. martam 70 % apmērā no iepriekšējā gadā samaksātās kompensācijas. Otrais maksājums, ko veic līdz 30. jūnijam, ir 20 % no kompensācijas. Starpība, ko izmaksā līdz 30. novembrim, atbilst starpībai starp samaksātajām summām un negatīvo attiecību starp kārtējā gada darbības izmaksām un ieņēmumiem. Ja tiek konstatēts, ka *Tirrenia* ir saņēmis lielāku summu nekā sniegto pakalpojumu neto izmaksas (ieņēmumi mīnus zaudējumi), tam ir jāatmaksā starpība ([22]).

(37) Kā aprakstīts iepriekš (sk. 34. apsvērumu), karstajā sezonā *Tirrenia* sniedza pakalpojumus maršrutos Dženova–Portotorresa, Čivitavekija–Olbija un Neapole–Palermo (no 2010. gada) uz komerciāliem pamatiem. Visu peļņu, kas tiek gūta minētajos maršrutos karstajā sezonā, atskaita no sabiedrisko pakalpojumu kompensācijas summas, kas maksājama *Tirrenia*, savukārt zaudējumi, kas rodas attiecīgajā periodā, ir jāsedz *Tirrenia* pašam. Tādējādi tiek samazināta kompensācijas summa, kas nepieciešama pakalpojumu sniegšanai šajā maršrutā saskaņā ar sabiedrisko pakalpojumu režīmu, kurš piemērojams klusajā sezonā.

— Kompensācija, kas piešķirta 2009. gadā

(38) 1979. gada 1. jūnija Prezidenta dekrētā Nr. 501 ("Dekrēts Nr. 501/79") ir noteikti dažādie elementi (ieņēmumi un izmaksas), ko ņem vērā, aprēķinot subsīdiju, kura maksājama jūras sabiedrisko pakalpojumu operatoriem. Turklāt 1986. gada 5. decembra Likumā Nr. 856 ("Likums Nr. 856/86") bija paredzētas konkrētas izmaiņas jūras sabiedrisko pakalpojumu saistību sistēmā Itālijā. Attiecībā uz savienojumiem ar lielām un mazām salām ar likuma

([21]) Ar sākotnējo konvenciju arī bija atļauts kravu pārvadājumu savienojums no Dženovas uz Kaljāri, taču šī iespēja tika izmantota tikai līdz 2008. gada jūlijam un nevis pagarinājuma periodā.

([22]) Pēc 2010. gada 25. novembra ar starpvaldību konferences lēmumu par ikgadējās subsīdijas izveidi saskaņā ar 11. pantu Likumā Nr. 856/1986 starp Infrastruktūras un satiksmes ministriju, Ekonomikas un finanšu ministriju un Ekonomikas attīstības ministriju (turpmāk "starpvaldību konference") pārmaksāto kompensācijas summu atskaita no turpmākiem subsīdiju avansa maksājumiem.

11. pantu tika mainīti kritēriji, ko izmanto, lai aprēķinātu sabiedrisko pakalpojumu kompensāciju. Patiešām, subsīdija bija jāaprēķina, pamatojoties uz starpību starp ieņēmumiem un pakalpojuma izmaksām, ko noteica, atsaucoties uz vidējiem un objektīviem parametriem, un tajā bija jāiekļauj saprātīga atdeve no ieguldītā kapitāla. Minētais pants arī nosaka, ka sabiedrisko pakalpojumu līgumos bija jāiekļauj subsidēto maršrutu saraksts, biežums un izmantojamie kuģu veidi. Subsīdijas bija jāapstiprina atbildīgajiem ministriem. Principi, kas noteikti Prezidenta dekrētā Nr. 501/79 un Likumā Nr. 856/86, bija atspoguļoti sākotnējās konvencijās.

(39) Par 2009. gadu kompensācija par VTNP sniegšanu tika aprēķināta saskaņā ar metodiku, kas noteikta sākotnējā konvencijā, kura ir spēkā kopš 1991. gada un kura tika pagarināta pēc tās sākotnējā termiņa beigām, t. i., 2008. gada 31. decembra. Proti, kompensācija atbilda uzkrātajiem neto zaudējumiem par pakalpojumiem, ko sniedza saskaņā ar sabiedrisko pakalpojumu režīmu, tiem pieskaitot mainīgu summu, kas atbilst ieguldītā kapitāla atdevei.

(40) Dažādie izmaksu elementi, kas tika ņemti vērā, lai aprēķinātu publisko iestāžu noteikto kompensāciju, bija šādi: iegādes, reklāmas un izmitināšanas izmaksas, iekraušanas, izkraušanas un manevrēšanas izmaksas, krasta administratīvā personāla izmaksas, kuģu uzturēšanas izmaksas, administratīvās izmaksas, apdrošināšanas izmaksas, nomas un izpirkumnomas izmaksas, degviela, nodokļi un amortizācijas izmaksas.

— Kompensācija, kas piešķirta 2010., 2011. un 2012. gadā

(41) No 2010. gada kompensācija par VTNP tika noteikta, piemērojot jaunu metodiku, kas noteikta 2007. gada 9. novembra *CIPE* ([23]) direktīvā, kuras nosaukums ir "Kritēriji, lai noteiktu sabiedrisko pakalpojumu saistības un maksas dinamiku sabiedriskas nozīmes jūras kabotāžas nozarē" ("*CIPE* direktīva") ([24]). Saskaņā ar tās preambulu *CIPE* direktīva tika izdota, ņemot vērā to publisko uzņēmumu privatizāciju, kuri sniedz jūras pakalpojumus saskaņā ar sabiedrisko pakalpojumu režīmu ([25]). *CIPE* direktīvas noteikumi tika piemēroti attiecībā uz pakalpojumiem, ko *Tirrenia* grupas uzņēmumi sniedza no 2010. gada, pat pirms attiecīgo jauno konvenciju un sabiedrisko pakalpojumu līgumu stāšanās spēkā pēc attiecīgajām privatizācijām.

(42) *CIPE* direktīvā noteiktā metode ļauj uzņēmumiem, kas sniedz jūras sabiedriskos pakalpojumus, gūt atbilstošu atdevi no kapitāla. Kapitāla atdeves koeficients tiek aprēķināts, pamatojoties uz vidējām svērtajām kapitāla izmaksām (*WACC*).

(43) Vajadzīgā pašu kapitāla atdeve ([26]) ir jāaprēķina, izmantojot kapitāla aktīvu cenu noteikšanas modeli. Pamatojoties uz šo modeli, pašu kapitāla izmaksas tiek aprēķinātas kā i) bezriska likmes, ii) beta rādītāja (aplēses par uzņēmuma riska profilu attiecībā pret pašu kapitāla tirgu) un iii) pašu kapitāla tirgum piešķirtās pašu kapitāla riska prēmijas funkciju.

(44) Jo īpaši pašu kapitāla izmaksas tiek aprēķinātas, piemērojot prēmiju par papildu riska uzņemšanos bezriska darbību atdeves koeficientam. Šī prēmija jāaprēķina kā tirgus riska prēmija, to reizinot ar tās beta rādītāju, ar kuru mēra, cik riskanta ir konkrēta darbība attiecībā pret tirgu.

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

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

([23]) *Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica*.
([24]) *Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana* ("*GURI*") Nr. 50, 2008. gada 28. februāris.
([25]) Atbilstoši 1. panta 999. punktam 2006. gada 27. decembra Likumā Nr. 296 un 1. panta e) punktam Dekrētlikumā 430/1997.
([26]) Vēlamais kapitāla atdeves koeficients kapitālieguldītājam, ņemot vērā uzņēmuma riska profilu un saistītās naudas plūsmas.

(47) Tomēr praksē kompensācijas summa, ko samaksā *Tirrenia*, nevar pārsniegt maksimālo summu 72 685 642 EUR gadā, kas noteikta 2009. gada likumā (sk. 25. apsvērumu). Lai gan 2009. gada likums nosaka maksimālo summu ikgadējai kompensācijai visiem *Tirrenia* uzņēmumiem par jūras pakalpojumu sniegšanu, ievērojot sabiedrisko pakalpojumu režīmu, *CIPE* direktīvā ir ietverti arī noteikti aizsardzības pasākumi, kas ļauj minētajiem operatoriem pietiekami segt to darbības izmaksas.

(48) Proti, saskaņā ar *CIPE* direktīvu pakalpojumu tvērums, maksimālās braucienu maksas, kas noteiktas jaunajā konvencijā, un kompensācija, ko faktiski piešķir, jānosaka tā, lai nodrošinātu pakalpojumu sniedzējam segumu par pilnīgi visām pieņemamajām izmaksām. Piemēro šādu formulu:

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

kur:

— *VA(RSP)* ir diskontētā vērtība kompensācijai par sabiedrisko pakalpojumu saistību izpildi,

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

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

(49) Ja minētais vienādojums nav izmantojams, subsidēto darbību tvērumu var samazināt (sk. arī 103. apsvērumu) vai arī alternatīvi var pārskatīt pakalpojumu organizāciju (piemēram, kuģu veidi), vai mainīt maksimālās brauciena maksas.

(50) Turklāt maksimālo brauciena maksas summu, kas piemērojama katram pakalpojumam, atskaitot nodokļus un ostas nodevas, koriģē katru gadu, pamatojoties uz cenas maksimālā ierobežojuma formulu šādi:

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

kur:

— ΔT ir maksimālās brauciena maksas ikgadējās procentuālās izmaiņas,

— ΔP ir inflācijas līmenis atsauces gadā,

— X ir reāla maksimālās brauciena maksas ikgadēja korekcijas likme, kas noteikta konvencijā un kas paliek nemainīga visā konvencijas darbības laikā.

(51) *CIPE* direktīvā ir arī noteikts, ka maksimālo brauciena maksu var koriģēt, lai atspoguļotu degvielas izmaksu izmaiņas, par atsauci izmantojot publiski pieejamās standarta cenas.

2.3.2. *Tirrenia glābšanas atbalsta nelikumīga pagarināšana*

(52) Komisija 2010. gada 16. novembrī apstiprināja glābšanas atbalstu *Tirrenia* un *Siremar* ("2010. gada lēmums") ([27]). Atbalsts sastāvēja no garantijas kredītlīnijām, ko piešķīra privātās bankas par summu līdz 95 000 000 EUR. Itālija apņēmās ne vēlāk kā sešus mēnešus pēc glābšanas atbalsta pasākuma apstiprināšanas paziņot Komisijai pārstrukturēšanas plānu vai iesniegt pierādījumu, ka aizdevums ir atmaksāts pilnā apmērā un/vai ka garantija ir izbeigta.

(53) Itālija vēlāk informēja Komisiju, ka izvēlētās finanšu iestādes, proti, *Banca Infrastrutture Innovazione e Sviluppo* ("*BIIS*") un *Unicredit*, ir apstiprinājušas 40 000 000 EUR kredītlīniju *Tirrenia* un *Siremar* (t. i., 25 000 000 EUR *Tirrenia* un 15 000 000 EUR *Siremar*) ar noteiktu termiņu līdz 2011. gada 30. jūnijam. Valsts galvojums kredītlīnijai tika sniegts 2011. gada 15. februārī.

(54) Finansējums tika izmaksāts šādi:

a) pirmā iemaksa 2011. gada 28. februārī (20 000 000 EUR *Tirrenia* un 12 000 000 EUR *Siremar*);

b) otrā iemaksa 2011. gada 23. martā (5 000 000 EUR *Tirrenia* un 3 000 000 EUR *Siremar*).

(55) Itālija informēja Komisiju, ka, ņemot vērā, ka pirmais garantētā aizdevuma maksājums *Tirrenia* un *Siremar* tika veikts tikai 2011. gada 28. februārī, sešu mēnešu periods kredīta atmaksai tādā nozīmē, kā noteikts 25. punkta a) apakšpunktā Kopienas pamatnostādnēs par valsts atbalstu grūtībās nonākušu uzņēmumu glābšanai un pārstrukturēšanai ("2004. gada Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādnes") ([28]) un 2010. gada lēmuma 32. un 47. apsvērumā, beigtos 2011. gada 28. augustā.

([27]) Valsts atbalsta apstiprināšana saskaņā ar LESD 107. un 108. pantu – Gadījumi, pret kuriem Komisijai nav iebildumu (OV C 102, 2.4.2011., 1. lpp.).

([28]) Komisijas paziņojums – Kopienas pamatnostādnes par valsts atbalstu grūtībās nonākušu uzņēmumu glābšanai un pārstrukturēšanai (OV C 244, 1.10.2004., 2. lpp.).

(56) Tomēr *Tirrenia* un *Siremar* neatmaksāja aizdevumus, un rezultātā *BIIS* 2011. gada 11. jūlijā pieprasīja valsts galvojumu. Līdz ar to minētajā datumā *Tirrenia* bija parādā valstij 25 203 063,89 EUR apmērā. Šī summa ietver gan attiecīgo aizdevumu pamatsummu, gan nesamaksātos procentus bankai.

(57) Bankrota tiesa apstiprināja Ekonomikas un finanšu ministrijas iekļaušanu *Tirrenia* privileģēto (*"prededucibili"*) kreditoru sarakstā. Saskaņā ar Itālijas iestādēm ārkārtas komisārs, kuram bija uzticēta uzņēmuma pārvaldība maksātnespējas procedūrā, tolaik uzskatīja, ka *Tirrenia* var atmaksāt finansējumu līdz 2011. gada 28. augustam, izmantojot ieņēmumus no plānotās privatizācijas (sk. 2.3.3. iedaļu).

(58) 2011. gada 25. jūlijā tika parakstīts līgums par *Tirrenia* darbības filiāles pārdošanu *CIN*. Tomēr aktīvu nodošana un attiecīgi arī maksājums tika aizkavēti, galvenokārt tāpēc, ka bija grūtības iegūt nepieciešamās apvienošanās atļaujas ([29]). Itālijas konkurences iestāde *Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato* (*"AGCM"*) galu galā apstiprināja *Tirrenia* un *CIN* darījumu 2012. gada 21. jūnijā, un pārdošana tika pabeigta 2012. gada 19. jūlijā.

(59) *Tirrenia*2012. gada 18. septembrī atmaksāja valstij 25 852 548,93 EUR. Itālija 2012. gada 24. oktobrī informēja Komisiju, ka summas, ko *Tirrenia* bija parādā 2011. gada 11. jūlijā, ieskaitot procentus valstij 649 485,04 EUR apmērā, uzņēmums bija pilnībā atmaksājis, un iesniedza attiecīgus pierādījumus.

2.3.3. *Tirrenia privatizācija un atlikta CIN pirkuma cenas samaksa*

(60) *Fintecna*2009. gada 23. decembrī publicēja pirmo uzaicinājumu iesniegt piedāvājumus, lai pārdotu visu *Tirrenia* akciju kapitālu, ieskaitot tā meitasuzņēmumu *Siremar*. 2010. gada 19. februārī bija saņemti 16 ieinteresētības paziņojumi no 19 subjektiem. 2010. gada 4. augustā pēc nesekmīgām sarunām ar vienīgo pretendentu, kas bija iesniedzis saistošu piedāvājumu, *Fintecna* pasludināja procedūru par slēgtu. Kā norādīja Itālija, sarunu neizdošanās iemesls bija piedāvājuma finansiālie aspekti.

(61) Pēc nesekmīga pirmā privatizācijas mēģinājuma *Tirrenia* un *Siremar*, kas saskārās ar ievērojamām finansiālām grūtībām, tika piemērota kolektīvā maksātnespējas procedūra, kas bija paredzēta saskaņā ar Itālijas tiesību aktiem attiecībā uz lieliem uzņēmumiem, t. i., ārkārtas administratīvajā procedūra (*"amministrazione straordinaria"*), un drīz pēc tam tika pasludināti par maksātnespējīgiem. Konkrētāk, *Tirrenia* tika piemērota ārkārtas administratīvā procedūra 2010. gada 5. augustā. Romas Tiesa 2010. gada 12. augustā pieņēma spriedumu Nr. 332/2010, ar kuru tā pasludināja *Tirrenia* par maksātnespējīgu.

2.3.3.1. Ārkārtas administratīvā procedūra

(62) Atšķirībā no parastās bankrota procedūras, kuras mērķis ir likvidēt maksātnespējīgo uzņēmumu, lai apmierinātu kreditoru prasījumus, ārkārtas administratīvā procedūra, kas noteikta 1999. gada 8. jūlija Dekrētlikumā Nr. 270, ir īpaša maksātnespējas procedūra lieliem uzņēmumiem, kuras mērķis ir nodrošināt aktīvus un nodrošināt darbības nepārtrauktību.

(63) Saskaņā ar šo procedūru maksātnespējīgā uzņēmuma pārvaldība tiek nodota ārkārtas komisāram, kuru ieceļ kompetentā ministrija. Ārkārtas komisārs ierosina attiecīgā uzņēmuma atveseļošanas plānu, vai nu pārstrukturējot maksātnespējīgo uzņēmumu, vai arī pārdodot tā aktīvus. Šis plāns iepriekš ir jāapstiprina kompetentajai ministrijai, ņemot vērā uzraudzības padomes (kuras sastāvā ir ministrijas iecelti eksperti) atzinumu.

(64) 2003. gada 23. decembra Dekrētlikums Nr. 347, kas nosaka steidzamus pasākumus lielu maksātnespējīgu uzņēmumu pārstrukturēšanai un ar grozījumiem ir pārveidots par 2004. gada 18. februāra Likumu Nr. 39 (*"Marzano* likums"), reglamentē ārkārtas administratīvo procedūru, kas piemērojama maksātnespējīgiem uzņēmumiem, kuri plāno veikt šo pārstrukturēšanas procedūru. Šādiem uzņēmumiem ir arī jāatbilst noteiktiem kumulatīviem kritērijiem attiecībā uz darbinieku skaitu iepriekšējā gadā un parādsaistību līmeni.

([29]) Sīkāku informāciju sk. 79.–81. apsvērumā.

(65) Procedūra nosaka, ka maksātnespējīgajam uzņēmumam ir jāiesniedz gan pieteikums Itālijas ekonomikas attīstības ministram, gan lūgumraksts kompetentajai bankrota tiesai. Tad ministrs lemj par procedūras piemērošanu maksātnespējīgajam uzņēmumam un ieceļ ārkārtas komisāru uzraudzības padomes pārraudzībā, savukārt tiesa pārliecinās par uzņēmuma maksātspēju.

(66) Ārkārtas komisāram 180 dienu laikā no viņa iecelšanas ir jāiesniedz ministrijai pārstrukturēšanas plāns. Parastā bankrota procedūra tiek sākta tikai tad, ja ministrija neapstiprina šādu pārstrukturēšanas plānu un alternatīvā aktīvu procedūra nav dzīvotspējīga.

(67) Ar Dekrētlikumu 134/2008 ("Dekrēts 134/2008") ([30]) tika ieviesti vairāki grozījumi *Marzano* likumā. Minētie grozījumi ir piemērojami uzņēmumiem, kas sniedz svarīgus sabiedriskos pakalpojumus, un tie attiecas *inter alia* uz ārkārtas komisāra iespēju noteikt maksātnespējīgā uzņēmuma aktīvu pircēju sarunu procedūrā ar pusēm, kas garantē sabiedriskā pakalpojuma nepārtrauktību vidējā termiņā un ātru iejaukšanos. Dekrētā 134/2008 ir noteikts, ka pārdošanas cena nevar būt zemāka par aktīvu tirgus vērtību, ko noteicis saskaņā ar ministra dekrētu iecelts neatkarīgs eksperts.

(68) Ar Dekrētu 134/2008 arī tika ieviesta iespēja nekavējoties īstenot aktīvu atsavināšanas plānu salīdzinājumā ar iepriekšējo režīmu, saskaņā ar kuru vispirms tiek iesniegts pārstrukturēšanas plāns ministrijai. Visbeidzot, Dekrēts 134/2008 nosaka, ka gadījumā, ja nevar īstenot vai ja ministrija neapstiprina ne aktīvu atsavināšanas plānu, ne pārstrukturēšanas plānu, sāk parasto bankrota procedūru.

2.3.3.2. Pārdošanas procedūra

(69) 2010. gada 15. septembrī tika publicēts uzaicinājums iesniegt piedāvājumus *Tirrenia* darbības filiāles pārdošanai ([31]) apvienojumā ar jauno astoņu gadu konvenciju. Šā uzaicinājuma mērķis bija pārliecināties, vai ir potenciāli valsts vai starptautiski subjekti, kas ir ieinteresēti iegādāties *Tirrenia* darbības filiāli un kas spēj garantēt transporta pakalpojumu nepārtrauktību.

(70) Šis uzaicinājums tika publicēts *Tirrenia* tīmekļa vietnē, vairākos laikrakstos ([32]) un arī atlasītās specializētās tīmekļa vietnēs ([33]). Sākotnēji noteiktais termiņš ieinteresētības izteikšanai šajā uzaicinājumā bija 2010. gada 29. septembris, bet vēlāk tas tika pagarināts līdz 2010. gada 20. oktobrim ar publisku paziņojumu, ko publicēja tajos pašos iepriekš minētajos valsts un starptautiskajos laikrakstos un tīmekļa vietnēs, lai nodrošinātu saprātīgu laikposmu ieinteresētības paziņojumu iesniegšanai.

(71) Valsts, Eiropas un ārpuseiropas subjekti iesniedza kopumā 21 paziņojumu par ieinteresētību piedalīties šajā konkursā. Tad ārkārtas komisārs uzaicināja 16 subjektus, kuri savos paziņojumos par ieinteresētību bija pierādījuši, ka tie garantēs jūras transporta pakalpojumu nepārtrauktību ([34]), veikt padziļinātu *Tirrenia* darbības filiāles uzticamības pārbaudi. Tika piešķirta piekļuve attiecīgajai dokumentācijai ar nosacījumu, ka ieinteresētās personas paraksta konfidencialitātes līgumus.

(72) Vienpadsmit personām ([35]), kas galu galā izvēlējās veikt minēto uzticamības pārbaudi, tika piešķirta piekļuve virtuālām datu telpām, kas satur:

a) visu tehnisko, juridisko un finanšu informāciju, tostarp datus par pārdodamo darbības filiāli;

b) *Tirrenia* darbības filiāles darījumdarbības plānu, ko bija sagatavojis ārkārtas komisārs;

c) pārdevēja uzticamības pārbaudes ziņojumu un uzņēmuma bilanci dienā, kad tam piemērota ārkārtas administratīvā procedūra;

([30]) 4. panta 4. *quater* punkts 2008. gada 28. augusta Dekrētlikumā Nr. 134, kas pārveidots par 2008. gada 27. oktobra Likumu Nr. 166, par steidzamiem pasākumiem lielu maksātnespējīgu uzņēmumu pārstrukturēšanai ("*Disposizioni urgenti in materia di ristrutturazione di grandi imprese in crisi*").

([31]) Vairāk pamatinformācijas par jēdziena "darbības filiāle" izmantošanu šajā kontekstā sk. 27. apsvērumā.

([32]) "*The Financial Times*", "*Il Corriere della Sera*", "*Il Sole 24 Ore*", "*La Repubblica*", "*Il Giornale*","*Il Mattino*" un "*Il Giornale di Sicilia*".

([33]) *Delloyd*, *Naftemporiki*, *Fairplay*, *Lloyd's List* un *Tradewinds*.

([34]) Pieci subjekti tika izslēgti, jo tie neiesniedza pietiekamus pierādījumus par to, ka tie spētu nodrošināt sabiedrisko jūras transporta pakalpojumu nepārtrauktību, jo attiecīgajām fiziskajām personām acīmredzami nebija nepieciešamo finanšu līdzekļu.

([35]) Saskaņā ar Itālijas iestādēm pārējās piecas personas, kas bija uzaicinātas piedalīties uzticamības pārbaudes posmā, norādīja, ka vairs nav ieinteresētas piedalīties darījumā.

d) jauno astoņu gadu konvencijas projektu, kas jāparaksta starp sekmīgo pretendentu un valsti;

e) visu citu informāciju, kas vajadzīga, lai potenciālie pircēji varētu korekti novērtēt pārdošanas objektu.

(73) Ar 2011. gada 4. februāra Ministra dekrētu ekonomikas attīstības ministrs iecēla *Banca Profilo* par neatkarīgo ekspertu, kuram uzdots veikt *Tirrenia* darbības filiāles novērtēšanu saskaņā ar Dekrētlikuma 347/2003 4. panta 4. *quater* punktu. *Banca Profilo* 2011. gada 8. martā aplēsa, ka *Tirrenia* darbības filiāles (ieskaitot jauno 8 gadu konvenciju) vērtība ir 380 000 000 EUR. Šī informācija tika augšupielādēta datu telpā visiem potenciālajiem pretendentiem pirms saistošu piedāvājumu iesniegšanas termiņa beigām.

(74) Ārkārtas komisārs 2011. gada 15. martā, pēc saistošu piedāvājumu iesniegšanas termiņa beigām, atzīmēja, ka tikai *CIN* – uzņēmums, kas ietver *Onorato Partecipazioni S.r.l.*, *Grimaldi Compagnia di Navigazione S.p.A.* un *Marinvest S.r.l.* – ir iesniedzis saistošu piedāvājumu atbilstoši 2011. gada 2. februāra procedūras vēstules nosacījumiem ([36]).

(75) Pēc ārkārtas komisāra pieprasījuma sniegt skaidrojumus *CIN* 2011. gada 14. aprīlī iesniedza galīgu saistošu piedāvājumu par *Tirrenia* darbības filiāles iegādi. Proti, minētajā piedāvājumā, ko papildināja i) darījumdarbības plāns atbilstoši sabiedrisko pakalpojumu saistībām, kuras noteiktas konvencijā, un ii) bankas garantijas par kopējo summu 20 000 000 EUR, tika norādīta:

i) cena, ko piedāvā par *Tirrenia* darbības filiāles iegādi, ieskaitot jauno astoņu gadu konvenciju, par kopējo summu 380 100 000 EUR;

ii) samaksa par piedāvājumu, 200 100 000 EUR samaksājot pēc darbības filiāles nodošanas un atlikušo summu samaksājot laika gaitā šādi:

a) 55 000 000 EUR līdz trešā gada 15. decembrim pēc darbības filiāles nodošanas;

b) 60 000 000 EUR līdz sestā gada 15. decembrim pēc darbības filiāles nodošanas;

c) 65 000 000 EUR līdz astotā gada 15. decembrim pēc darbības filiāles nodošanas.

(76) Ņemot vērā iepriekš minēto, ārkārtas komisārs *CIN* iesniegto saistošo piedāvājumu reģistrēja datu telpā un 2011. gada 2. maijā nosūtīja vēstuli visiem pretendentiem, kurus apsvēra uzticamības pārbaudes posmam, aicinot tos līdz 2011. gada 12. maijam iesniegt labāku piedāvājumu par to, kuru *CIN* iesniedza 2011. gada 14. aprīlī. Pēc viena potenciālā pircēja lūguma ārkārtas komisārs termiņu labāku piedāvājumu iesniegšanai pagarināja līdz 2011. gada 19. maijam. Tomēr līdz minētajam datumam ārkārtas komisārs nesaņēma nevienu citu piedāvājumu.

(77) Pamatojoties uz novērtējumu, ko veica ārkārtas komisārs un tā konsultanti, pirkuma piedāvājums, ko *CIN* iesniedza 2011. gada 14. aprīlī, tika atzīts par atbilstošu *Banca Profilo* noteiktajai *Tirrenia* darbības filiāles vērtībai. Tika konstatēts, ka piedāvājumā iekļautais darījumdarbības plāns atbilst tam, kas tika prasīts 2011. gada 2. februāra procedūras vēstulē (sk. 74. apsvērumu), un tas tika uzskatīts par atbilstošu pierādījumu pretendenta spējai nodrošināt sabiedrisko jūras savienojumu pakalpojumu nepārtrauktu turpinājumu.

(78) Ekonomikas attīstības ministrija 2011. gada 23. maijā pilnvaroja ārkārtas komisāru pārdot *Tirrenia* darbības filiāli *CIN* saskaņā ar 2011. gada 14. aprīlī iesniegtā piedāvājuma noteikumiem. Pēc turpmākām apspriedēm ārkārtas komisārs 2011. gada 25. jūlijā parakstīja līgumu ar *CIN*.

(79) 2011. gada 21. novembrī izrietošais darījums tika paziņots Komisijai apstiprināšanai. Komisija 2012. gada 18. janvārī sāka padziļinātu izmeklēšanu saskaņā ar ES Apvienošanās regulu ([37]).

([36]) Minētajā 2011. gada 2. februāra vēstulē ārkārtas komisārs aicināja ieinteresētos subjektus līdz 2011. gada 15. martam iesniegt galīgu, beznosacījuma un saistošu piedāvājumu *Tirrenia* darbības filiāles iegādei kopā ar pirmā pieprasījuma bankas garantiju par summu 20 miljoni EUR, lai segtu piedāvājumā uzņemtās saistības, un darījumdarbības plānu atbilstoši sabiedrisko pakalpojumu saistībām, kas paredzētas jaunajā konvencijas projektā saskaņā ar 2010. gada likumu.

([37]) Padomes Regula (EK) Nr. 139/2004 (2004. gada 20. janvāris) par kontroli pār uzņēmumu koncentrāciju (OV L 24, 29.1.2004., 1. lpp.).

(80) Komisijas sākotnējā tirgus izpēte norādīja uz būtiskām bažām saistībā ar konkurenci, jo īpaši tādēļ, ka apvienošanās pusēm bija ļoti lielas – ja ne monopolistiskas – apvienotās tirgus daļas vairākos jūras maršrutos Itālijā un jo īpaši konkrētos maršrutos uz Sardīniju un no tās. Sākotnēji *CIN* bija kopuzņēmums, ko veidoja *Tirrenia* galvenie konkurenti – *Grimaldi*, *Marinvest* (kas, piemēram, kontrolē *Grandi Navi Veloci* un *SNAV*) un *Onorato Partecipazioni* (kas kontrolē *Moby*). Ņemot vērā Komisijas bažas, *Grimaldi* un *Marinvest* izstājās no *CIN*, pārdodot savas akcijas *Onorato Partecipazioni*. Pēdējais minētais uzņēmums vēlāk piesaistīja jaunus akcionārus, un galu galā 40 % *CIN* akciju piederēja *Moby* (kuru pašu kontrolēja *Onorato Partecipazioni*), 30 % akciju – *Clessidra Società del Risparmio*, 20 % akciju – *Gruppo Investimenti Portuali*, un 10 % akciju – *Shipping Investment S.r.l.*

(81) Komisija 2012. gada 27. aprīlī slēdza savu padziļināto izmeklēšanu pēc tam, kad puses bija izstājušās no paziņotā darījuma. 2012. gada 7. maijā pārskatītais apvienošanās darījums, kam vairs nebija vajadzīgs apstiprinājums Eiropas līmenī, tika paziņots *AGCM*. *AGCM* ar savu 2012. gada 21. jūnija Rezolūciju Nr. 23670 apstiprināja darījumu ar konkrētiem nosacījumiem ([38]). Īpašumtiesības uz *Tirrenia* darbības nozari tika beidzot nodotas *CIN* 2012. gada 19. jūlijā.

82) *Onorato Partecipazioni* 2015. gada 6. jūlijā paziņoja par savu nodomu iegūt pilnu kontroli pār *Moby* un *CIN*, iegādājoties akcijas no pārējiem abu uzņēmumu akcionāriem. *AGCM* apstiprināja šo darbību – kas faktiski bija koncentrācija starp *Moby* un *CIN* – ar savu 2015. gada 10. decembra Rezolūciju Nr. 25773, arī ar nosacījumiem attiecībā uz maršrutiem Čivitavekija–Olbija un Dženova–Olbija ([39]). Šīs reorganizācijas rezultātā *CIN* patlaban pilnībā pieder *Moby*, un tādējādi abi šie uzņēmumi pilnībā pieder *Onorato Partecipazioni*.

(83) *Moby* direktoru padome 2018. gada 26. aprīlī apstiprināja plānu apvienoties ar *CIN*. Ar nosacījumu, ka tiek iegūti nepieciešamie apstiprinājumi, šo apvienošanos bija plānots pabeigt līdz 2018. gada beigām, taču tā tika aizkavēta pēc *Tirrenia*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, iejaukšanās.

2.3.3.3. Pārdošanas līgums

(84) 2011. gada 25. jūlija pārdošanas līgumā nodotā *Tirrenia* darbības filiāle ir definēta kā *Tirrenia* filiāle, kas paredzēta transporta pakalpojumu sniegšanai saskaņā ar spēkā esošajām sabiedrisko pakalpojumu saistībām. Jo īpaši līguma 4. pantā ir noteikts, ka darbības filiāles aktīvi ir uzskaitīti pārdošanas līguma pielikumā un ietver visus nemateriālos ([40]) un materiālos aktīvus ([41]), ko uzņēmums izmanto savu sabiedrisko pakalpojumu saistību izpildei.

(85) Pārdošanas līguma 11. panta 3. punktā ir paredzēts, ka pārdošana notiek ar nosacījumu, ka iepriekš noteiktā laikposmā tiek parakstīta jaunā konvencija starp *CIN* un Satiksmes ministriju. Citiem vārdiem sakot, jaunās konvencijas parakstīšana ir nepieciešams priekšnosacījums pārdošanas galīgajai noslēgšanai.

(86) Pārdošanas līguma 7. panta 9. punktā ir arī noteikts, ka *CIN* izteiks jaunus darba piedāvājumus (pamatojoties uz jauniem darba līgumiem) visiem administratīvajiem darbiniekiem un apkalpes locekļiem, kurus nodarbina *Tirrenia* sabiedrisko pakalpojumu saistību izpildei, ņemot vērā iegūtās kvalifikācijas un/vai amata aprakstu līdzvērtīgumu, kā arī iespējamās vienošanās ar arodbiedrībām. Kā noteikts Dekrētlikuma 270/1999 63. panta 2. punktā, *CIN* divus gadus ir jāatturas no nedisciplinārās darbinieku atlaišanas. Saskaņā ar pārdošanas līguma 7. panta 11. un 12. punktu *CIN* ir pienākums regulāri informēt pārdevēju par šo pienākumu izpildi, kuru neizpildes gadījumā jāmaksā ievērojamas naudas sodu summas.

(87) Pārdošanas līguma 7. panta 6. punkta d) apakšpunktā ir noteikts, ka pircējam, ievērojot *Marzano* likuma 4. panta 4. *quater* punktu, ir jāspēj garantēt pakalpojumu nepārtrauktību vidējā termiņā un piemērojamo valsts un starptautisko tiesību aktu ievērošanu.

([38]) Tostarp nosacījumiem par (cita starpā) tarifu maksimālo summu, konkrētu pakalpojumu izbeigšanu un konkrētu maršrutu transporta jaudas pārdošanu citiem operatoriem.

([39]) Tā kā *Moby* un *CIN* bija vienīgie uzņēmumi, kas darbojās šajos maršrutos, *Onorato Partecipazioni* apņēmās 1) saglabāt vai palielināt kopējo transporta pakalpojumu piedāvājumu maršrutos Čivitavekija–Olbija un Dženova–Olbija; 2) ievērot maksimālo tarifu summu, izmantojot karstās sezonas cenas, ko *Moby* noteica 2014. gadā; 3) pārdot 10 % karstās sezonas transporta jaudas nesaistītām trešām personām, piemērojot tarifiem 20 % atlaidi.

([40]) Patentu un intelektuālā īpašuma tiesības; koncesijas, licences, preču zīmes un tamlīdzīgas tiesības; citi nemateriālie aktīvi.

([41]) Sistēmas un iekārtas; rūpnieciskais un komerciālais aprīkojums; citi materiālie aktīvi.

(88) Saskaņā ar pārdošanas līguma 5. pantu pārdošanas cena 380 100 000 EUR apmērā ir maksājama šādi:

a) 200 100 000 EUR (tā dēvētā "fiksētā cena") jāsamaksā 3 darbdienu laikā no dienas, kad Ekonomikas attīstības ministrija pieņem dekrētu, ar ko tiek likvidētas visas ar ienākšanu tirgū saistītās pirmpirkuma tiesības un konfiskāciju un apķīlājumu reģistrācija par *Tirrenia* darbības filiāli;

b) atlikušo 180 000 000 EUR (tā dēvētās "atliktās cenas") samaksu atliek šādi: 55 000 000 EUR samaksā ceturtā gada 30. aprīlī pēc jaunās konvencijas sākotnējās spēkā stāšanās dienas; 60 000 000 EUR samaksā septītā gada 30. aprīlī pēc jaunās konvencijas sākotnējās spēkā stāšanās dienas, un 65 000 000 EUR samaksā devītā gada 30. aprīlī pēc jaunās konvencijas sākotnējās spēkā stāšanās dienas ([42]).

(89) Pārdošanas līguma 8. panta 23. punktā ir noteikts, ka saskaņā ar Dekrētlikuma 270/1999 63. panta 5. punktu jaunajam īpašniekam nebūs pienākuma atmaksāt parādus, kas radušies *Tirrenia* pirms darbības filiāles nodošanas.

(90) Starp pusēm 2012. gada 16. jūlijā tika parakstīts pārdošanas līguma papildinājums, ar ko cita starpā tika mainīts 200 100 000 EUR fiksētās cenas samaksas veids (sk. 88. apsvēruma a) punktu). Proti, 138 200 000 EUR ir jāsamaksā trīs dienu laikā no 88. apsvēruma a) punktā minētā dekrēta pieņemšanas un atlikušie 61 900 000 EUR kopā ar procentiem ([43]) jāsamaksā 1. martā astotajā gadā pēc jaunās konvencijas stāšanās spēkā (t. i., 2020. gadā). Puses vienojās, ka divus gadus pēc stāšanās spēkā tās savstarpēji apspriedīsies, lai noskaidrotu, vai ir iespējams atkārtoti pārrunāt atlikušo 61 900 000 EUR samaksas noteikumus. Rezultātā pēdējā minētā summa tika samaksāta agrāk, nekā bija sākotnēji paredzēts (t. i., 2016. gada februārī, nevis 2020. gada martā). 180 000 000 EUR atliktās summas samaksas ziņā nekādas izmaiņas nenotiek.

2.3.3.4. Banca Profilo pētījums

(91) Kā aprakstīts iepriekš (sk. 73. apsvērumu), ekonomikas attīstības ministrs iecēla *Banca Profilo* par neatkarīgo ekspertu, kuram uzdots veikt *Tirrenia* darbības filiāles novērtēšanu saskaņā ar Dekrētlikuma 347/2003 4. panta 4. *quater* punktu. *Banca Profilo* 2011. gada 8. martā izdeva ziņojumu, kurā tā aprakstīja novērtēšanas metodikas un tās izmantotos datus, kas ietvēra *Tirrenia* darījumdarbības plānu 2011.–2018. gadam. Ziņojumā bija ietverts aplēsts vērtību diapazons attiecībā uz *Tirrenia* darbības filiāli.

(92) *Banca Profilo* vērtējumi ir balstīti uz vairākiem pieņēmumiem, tostarp jo īpaši pieņēmumu, ka jaunais sabiedrisko pakalpojumu līgums būs piemērojams līdz tā termiņa beigām un ka rezultātā *Tirrenia* darbības filiāle saņems sabiedrisko pakalpojumu kompensāciju par pakalpojumu sniegšanu minētajā līgumā noteiktajos jūras transporta savienojumos. Savā novērtējuma ziņojumā *Banca Profilo* atsaucas uz diskontēto naudas plūsmu ("DNP") un pievienoto ekonomisko vērtību ("PEV") kā savu galveno metodiku un uz tirgus rādītājiem un pašu kapitāla metodi kā sekundārajām metodikām kontroles nolūkā.

(93) Saskaņā ar DNP metodiku *Banca Profilo* ņem vērā: i) naudas plūsmas, kas radītas līdz jaunās konvencijas termiņa beigu dienai; ii) *Tirrenia* darbības filiāles likvidācijas vērtību jaunās konvencijas termiņa izbeigšanās brīdī, pamatojoties uz pieņēmumu, ka nebūs iespējams turpināt darbības pēc minētās dienas, un iii) dažu ierobežotu *Tirrenia* darbības filiāles mazākuma akciju pakešu pašu kapitāla vērtību. Saskaņā ar PEV metodiku *Banca Profilo* novērtē: i) koriģēto uzskaites vērtību; ii) nemateriālo vērtību; iii) *Tirrenia* darbības filiāles likvidācijas vērtību jaunās konvencijas termiņa izbeigšanās brīdī (tāda pašā iemesla dēļ kā DNP pieejas gadījumā). Šis novērtējums ir balstīts uz datiem no uzņēmuma rūpnieciskā plāna un *Banca Profilo* aprēķiniem, kas veikti, izmantojot minētos datus.

(94) Sekundārās metodikas ietvēra turpmāk izklāstīto. Tirgus rādītāju analīze ir balstīta uz *Banca Profilo* aprēķiniem, ko veic, izmantojot *Bloomberg* datus par deviņiem salīdzināmiem jūras transporta uzņēmumiem. Pašu kapitāla metode sastāv no bilancē norādītās aktīvu neto vērtības novērtējuma, attiecīgā gadījumā – ar dažām korekcijām (piemēram, kuģu flotes vērtība, sabiedrisko pakalpojumu līgums utt.).

(95) Pamatojoties uz minētajām metodikām, *Banca Profilo* secināja, ka *Tirrenia* darbības filiāles vērtība būtu diapazonā no 380 līdz 426 miljoniem EUR. Rezultātā minimālā cena šim uzņēmumam būtu jānosaka 380 000 000 EUR apmērā.

([42]) Diena, kad jaunā konvencija tiek parakstīta starp *CIN* un atbildīgo ministriju.

([43]) Ar likumīgo procentu likmi par katru gadu bez kapitalizācijas, kas uzkrāta no spēkā stāšanās līdz atlikuma samaksai.

2.3.3.5. Ecorys ziņojums

(96) Oficiālās izmeklēšanas procedūras gaitā Komisija uzticēja neatkarīgam konsultantam (*Ecorys*) uzdevumu noteikt pārdodamās *Tirrenia* darbības filiāles tirgus vērtību (sk. 8. apsvērumu). Konsultantam tika prasīts i) apstiprināt *Banca Profilo* veiktā novērtējuma derīgumu un ii) noteikt darbības struktūrvienības tirgus vērtību bez jebkādiem saistītiem nosacījumiem.

(97) Lai noteiktu *Tirrenia* darbības filiāles vērtību apvienojumā ar jauno konvenciju, *Ecorys* piemēroja metodikas, ko izmantoja arī *Banca Profilo*. Proti, *Ecorys* izmantoja diskontētās naudas plūsmas un pievienotās ekonomiskās vērtības metodikas, bet mainīja attiecīgos pieņēmumus, ja to uzskatīja par piemērotu ([44]). *Ecorys* pieņem, ka jaunā konvencija netiks pagarināta ([45]) tās termiņa beigu dienā un ka tāpēc pakalpojumi sabiedrisko pakalpojumu maršrutos pēc minētās dienas vairs netiks nodrošināti. Pamatojoties uz minēto, *Ecorys* noteica, ka pārdodamās *Tirrenia* darbības filiāles minimālā tirgus vērtība ir 409,5 miljoni EUR (t. i., par gandrīz 8 % lielāka nekā *Banca Profilo* vērtējumā).

(98) *Ecorys* arī secināja, ka gadījumā, ja *Tirrenia* darbības filiāle tiktu pārdota bez jebkādiem saistītiem nosacījumiem un jo īpaši bez jaunā līguma par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu (un tādējādi arī bez pienākuma nodrošināt minēto sabiedrisko pakalpojumu nepārtrauktību), uzņēmums būtu pārdots par tā likvidācijas vērtību ([46]), t. i., 303,5 miljoniem EUR. *Ecorys* šo secinājumu balstīja uz pieņēmumu, ka *Tirrenia* darbības filiāle nevar rentabli turpināt savu darbību bez sabiedrisko pakalpojumu kompensācijas. *Ecorys* raksturoja maršrutus, kuros pakalpojumus sniedza gan *Tirrenia*, gan *Siremar*, kā "lielus zaudējumus nesošas darbības, kurām raksturīgs mazs pasažieru skaits un kuras ir pilnībā atkarīgas no finansējuma, ko saņem no konvencijām." Ecorys arī uzskatīja, ka "iespēja mainīt pakalpojumu kvalitāti un lielāks elastīgums biļešu cenu noteikšanā nav pietiekami nosacījumi, lai šie maršruti kļūtu ekonomiski dzīvotspējīgi no komerciālā viedokļa." *Ecorys* atzīmēja, ka šī likvidācijas vērtība ir mazāka nekā vērtība, kas izriet no konkursa procedūras, un norādīja, ka tāpēc tūlītēja likvidācija (būtībā – kuģu pārdošana) nav dzīvotspējīga alternatīva tirgus ekonomikas dalībniekam.

(99) Turklāt *Ecorys* salīdzināja *Tirrenia* darbības filiāles personālu ar vairāku salīdzināmu prāmju sabiedrību personālu un secināja, ka *Tirrenia* darbinieku skaits un personāla izmaksu struktūra "*neatšķiras no šīm salīdzināmajām sabiedrībām attiecībā uz darbaspēka izmaksu īpatsvaru kopējos ieņēmumos* ([47]) *un darbaspēka izmaksu/darbinieku attiecību*" ([48]). Analīzē netika konstatēta būtiska atšķirība starp *Tirrenia* darbības filiāli un salīdzināmiem uzņēmumiem, kura liecinātu par pārlieku lielu darbinieku skaitu vai pārmērīgām darbaspēka izmaksām. Līdz ar to potenciālam pircējam būtu bijusi maza rīcības brīvība attiecībā uz darbaspēka daļas atlaišanu vai nomaiņu. Pamatojoties uz minēto, *Ecorys* secināja, ka nav elementu, kas norādītu, ka nosacījumam attiecībā uz darbaspēku ir bijusi būtiska ietekme uz *Tirrenia* darbības filiāles vērtību.

2.3.4. *Jaunā konvencija starp Itālijas valsti un CIN*

2.3.4.1. Atbalsta saņēmējs

(100) *CIN* ir sekmīgais pretendents attiecībā uz *Tirrenia* darbības filiāli, kuru šim nolūkam sākotnēji izveidoja *Onorato Partecipazioni S.r.l.*, *Grimaldi Compagnia di Navigazione S.p.A.* un *Marinvest S.r.l.*, lai gan pēdējās divas minētās puses bija jāaizstāj ar trīs citiem ieguldītājiem, lai saņemtu apvienošanās atļauju (sk. 80. apsvērumu). Kā paskaidrots iepriekš (sk. 82. apsvērumu), kopš 2015. gada jūlija *CIN* ir ekskluzīvā *Onorato Partecipazioni S.r.l.* kontrolē.

([44]) Konkrētāk, *Banca Profilo* pieņēma, ka visa *Tirrenia* darbības filiāle tiks likvidēta pēc jaunās konvencijas termiņa izbeigšanās. Turpretī *Ecorys* pieņem, ka kuģus, ko ekspluatē gan sabiedrisko pakalpojumu saistību ietvaros (t. i., klusajā sezonā), gan uz komerciāliem pamatiem (t. i., karstajā sezonā), turpinās ekspluatēt pēdējo minēto pakalpojumu sniegšanai un tad to lietderīgās izmantošanas laika beigās pārdos. Tomēr *Ecorys* nenoteica, vai būtu dzīvotspējīgi turpināt šo pakalpojumu sniegšanu tikai karstajā sezonā (piemēram, darbinieku pašreizējie darba līgumi attiecas gan uz karsto, gan kluso sezonu).

([45]) *Ecorys* atzīmē, ka, lai gan šādu pagarināšanu nevar izslēgt, ņemot vērā neskaidrības un to, ka trūkst uzticamas informācijas par sabiedrisko pakalpojumu nosacījumiem turpmākai atjaunošanai, ir pamatoti novērtēt *Tirrenia* darbības filiāles vērtību neatkarīgi no sabiedrisko pakalpojumu režīma iespējamas turpmākas pagarināšanas.

([46]) *Ecorys* aprēķināja šo vērtību kā starpību starp izmaksām saistībā ar visu darbinieku atlaišanu un *Tirrenia* darbības filiāles aktīvu koriģēto neto vērtību.

([47]) Ecorys uzskata, ka šī attiecība norāda, vai darbaspēka izmaksām ir būtiska ietekme uz Tirrenia darbības filiāles budžetu salīdzinājumā ar līdzīgiem uzņēmumiem.

([48]) *Ecorys* uzskata, ka šī attiecība norāda, vai *Tirrenia* darbības filiāles darbaspēka izmaksas ir nesamērīgas salīdzinājumā ar līdzīgiem uzņēmumiem.

2.3.4.2. Maršruti

(101) Saskaņā ar jauno 2012. gada 18. jūlija konvenciju starp Itāliju un *CIN* uzņēmums saskaņā ar sabiedrisko pakalpojumu režīmu nodrošina pakalpojumus šādos maršrutos:

3.tabula

Maršruti, kuros *CIN* nodrošina pakalpojumus saskaņā ar jauno konvenciju

Jauktu pakalpojumu maršruti	Kravu pārvadājumu maršruti
Neapole–Palermo (tikai klusajā sezonā): ikdienas pakalpojumi (pa nakti) no abām ostām.	Livorno–Kaljāri (visu gadu): piecas izbraukšanas nedēļā no katras ostas.
Dženova–Portotorresa (tikai klusajā sezonā): ikdienas pakalpojumi (pa nakti) no abām ostām.	
Dženova–Olbija–Arbataksa (visu gadu): uz Sardīniju: trīs (piecas) izbraukšanas nedēļā no Dženovas uz Olbiju klusajā (karstajā) sezonā ar diviem pagarinājumiem nedēļā no Olbijas uz Arbataksu. Uz kontinentālo daļu: divas izbraukšanas nedēļā no Arbataksas uz Dženovu ar piestāšanu Olbijā. Viena (trīs) papildu izbraukšanas no Olbijas uz Dženovu klusajā (karstajā sezonā).	Neapole–Kaljāri (visu gadu): viena līdz trīs izbraukšanas nedēļā no katras ostas. Viena no trim izbraukšanām var būt maršrutā Kaljāri–Palermo atbilstoši satiksmes prasībām.
Čivitavekija–Olbija (tikai klusajā sezonā): ikdienas pakalpojumi (pa nakti) no abām ostām.	Ravenna–Katānija (visu gadu): trīs izbraukšanas nedēļā no katras ostas.
Neapole–Kaljāri (visu gadu): viena (divas) izbraukšana(-as) nedēļā no katras ostas klusajā (karstajā) sezonā.	
Palermo–Kaljāri (visu gadu): viena izbraukšana nedēļā no katras ostas klusajā un karstajā sezonā.	
Trapāni–Kaljāri (visu gadu): viena izbraukšana nedēļā no katras ostas klusajā un karstajā sezonā.	
Čivitavekija– Kaljāri–Arbataksa (visu gadu): uz Sardīniju: ikdienas pakalpojums (pa nakti) no Čivitavekijas uz Kaljāri ar diviem pagarinājumiem nedēļā uz Arbataksu. Uz kontinentālo daļu: ikdienas pakalpojums (pa nakti) no Kaljāri uz Čivitavekiju ar diviem pagarinājumiem nedēļā uz Arbataksu.	
Termoli–Tremiti salas (visu gadu): ikdienas pakalpojums no abām ostām un divi papildu savienojumi nedēļā no abām ostām. Viens savienojums nedēļā bīstamu preču pārvadāšanai. Karstajā sezonā viens papildu savienojums nedēļā.	

(102) *CIN* nodrošinās pakalpojumus maršrutos Neapole–Palermo, Dženova–Portotorresa, Čivitavekija–Olbija uz komerciāliem pamatiem karstajā sezonā. Jaunās konvencijas A pielikumā ir sīki izklāstīts, kā jānodrošina pakalpojumi katrā no 3. tabulā norādītajiem maršrutiem (piemēram, kuģu veids, izbraukšanas laiks dažiem maršrutiem utt.). Turklāt tarifi, ko iekasē no lietotājiem (respektīvi, salu iedzīvotājiem un citiem pasažieriem), nevar pārsniegt ierobežojumus, kas noteikti jaunās konvencijas 6. pantā un sīki izklāstīti minētajā A pielikumā.

(103) Ar 2013. gada 7. novembra vēstuli *CIN* pieteicās ekonomiskā un finansiālā līdzsvara apstākļu pārskatīšanai, kā paredzēts jaunās konvencijas 9. pantā (sk. 107. apsvērumu). Uz šā pamata Itālijas Infrastruktūras un satiksmes ministrija un *CIN* 2014. gada 7. augustā vienojās par vairākiem grozījumiem 2012. gada 18. jūlija konvencijā. Lai atjaunotu darbību ekonomiskā un finansiālā līdzsvara apstākļus, vienošanās par grozījumiem paredzēja, ka:

— jauktu pakalpojumu maršruts Trapāni–Kaljāri tiek atcelts,

— kravu pārvadājumu maršruts Neapole–Kaljāri tiek atcelts,

— kravu pārvadājumu maršruts Ravenna–Katānija tiem mainīts, lai varētu izbraukt vai nu no Ravennas, vai no Venēcijas vai Monfalkones uz Katāniju ar iespēju piestāt Brindizi un otrādi,

— kravu pārvadājumu maršruti (atbilstoši grozījumiem) vairs nav jāapkalpo noteiktos gada periodos ([49]) (galvenokārt valsts svētku un brīvdienu periodos),

— Tiek mainīts pakalpojumu biežums un minimālais biežums dažos maršrutos. Būtiskākās izmaiņas ir šādas:

a) jauktu pakalpojumu maršrutā Dženova–Olbija–Arbataksa tiek atcelts savienojums uz Arbataksu klusajā sezonā (taču tas tiek saglabāts karstajā sezonā);

b) jauktu pakalpojumu maršrutā Čivitavekija–Kaljāri–Arbataksa biežums klusajā sezonā tiek samazināts no ikdienas braucieniem līdz trīs izbraukšanām nedēļā ar diviem savienojumiem nedēļā uz Arbataksu bez izmaiņām karstajā sezonā;

c) jauktu pakalpojumu maršrutā Neapole–Kaljāri biežums klusajā sezonā tiek palielināts no vienas līdz divām izbraukšanām nedēļā bez izmaiņām karstajā sezonā;

d) jauktu pakalpojumu maršrutā Palermo–Kaljāri biežums karstajā sezonā tiek palielināts no vienas līdz divām izbraukšanām nedēļā bez izmaiņām klusajā sezonā;

e) kravu pārvadājumu maršrutā Livorno–Kaljāri biežums tiek mainīts no piecām izbraukšanām nedēļā uz četrām līdz sešām izbraukšanām nedēļā,

— ikgadējās sabiedrisko pakalpojumu kompensācijas maksimālā summa tiek saglabāta 72 685 642 EUR apmērā un to nekādos apstākļos nevar palielināt.

2.3.4.3. Ilgums

(104) Jaunā konvencija, kas parakstīta starp Itālijas valsti un *CIN* 2012. gada 18. jūlijā, būs spēkā 8 gadus, un tādējādi tās darbības termiņš beigsies 2020. gada 18. jūlijā.

2.3.4.4. Sabiedrisko pakalpojumu saistības

(105) Sabiedrisko pakalpojumu saistības, kas uzliktas *CIN*, attiecas uz jūras transporta savienojumiem, kas jānodrošina (sk. 101. apsvērumu), to kuģu veidu un ietilpību, kas piešķirti attiecīgajiem jūras maršrutiem, kuros jānodrošina pakalpojumi, rezerves kuģa pieejamību, lai nodrošinātu pakalpojumu nepārtrauktību, pakalpojumu biežumu un maksimālajiem tarifiem, kas iekasējami no pakalpojumu lietotājiem katrā no attiecīgajiem maršrutiem.

2.3.4.5. Kompensācija

(106) Ikgadējās kompensācijas, kas jāsaņem *CIN* saskaņā ar jauno konvenciju, maksimālā summa ir 72 685 642 EUR. Kompensācijas summa jānosaka, pamatojoties uz metodiku, kas noteikta *CIPE* direktīvā (sk. 41.–51. apsvērumu).

(107) Jaunās konvencijas 8. pants paredz regulāri ik pēc trīs gadiem pārskatīt subsidēto darbību jomu, lai pārliecinātos, vai nav finansiālas nelīdzsvarotības. Turklāt jaunās konvencijas 9. pants nosaka, ka ļoti īpašos apstākļos, kad notiek negaidītas un strukturālas izmaiņas ieņēmumos vai izmaksās, un jebkurā gadījumā tikai pēc katra trīs gadu termiņa pirmā gada puses šādu pārskatīšanu var veikt agrāk ("drošības klauzula").

([49]) Proti, no 24. decembra līdz 6. janvārim, no trešdienas pirms Lieldienām līdz nākamajai otrdienai, valsts svētku dienās – 25. aprīlī, 1. maijā, 2. jūnijā, 1. novembrī un 8. decembrī – un divas nedēļas augustā pēc vienošanās ar uzraugošajām ministrijām.

2.3.5. *Pietauvošanās prioritāte*

(108) 2009. gada likuma 19.*ter* panta 21. punktā bija noteikts, ka, lai garantētu teritoriālo nepārtrauktību ar salām un ņemot vērā to sabiedrisko pakalpojumu saistības, bijušās *Tirrenia* grupas uzņēmumiem, tostarp *Tirrenia*, jāpatur jau piešķirtā pietauvošanās un prioritāte jaunu laika nišu piešķiršanā atbilstoši procedūrām, ko noteikušas jūras iestādes, kuras izveidotas ar Itālijas Jūras kodeksa 1994. gada 28. janvāra Likumu Nr. 84.

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

(109) 2010. gada likumā bija noteikta iespēja bijušās *Tirrenia* grupas uzņēmumiem īslaicīgi izmantot finanšu resursus, kas jau atvēlēti ([50]) flotes atjaunošanai un modernizēšanai, lai apmierinātu steidzamās likvidācijas vajadzības. Tomēr *Tirrenia* grupas uzņēmumiem, kas izmantoja šo iespēju, bija jāpapildina šie speciālie līdzekļi, lai tie joprojām varētu veikt nepieciešamo modernizāciju saviem kuģiem. Šāda modernizācija bija nepieciešama, lai izpildītu jaunus starptautiskus drošības standartus, ievērojot 1996. gada Stokholmas vienošanos ([51]).

(110) Proti, lai samaksātu par visas *Tirrenia* grupas modernizāciju, no diviem mehānismiem ([52]) tika atlikti 23 750 000 EUR. No šīs summas 12 051 900 EUR tika noguldīti speciālā *Banca Carige* bankas kontā īpaši *Tirrenia* vajadzībām ar mērķi izmantot šos līdzekļus, kā sākotnēji iecerēts, t. i., lai veiktu vajadzīgos modernizācijas darbus nolūkā izpildīt starptautiskos drošības standartus. Tomēr 2010. gada 12. augustā *Banca Carige* no šā noguldījuma atskaitīja divas summas, ko *Tirrenia* tai bija parādā, par kopējo summu 4 657 005,35 EUR. Tāpēc *Tirrenia* faktiski izmantoja 2010. gada likumā noteikto iespēju flotes modernizācijai mērķiezīmētos līdzekļus izmantot likviditātes prasību izpildei, lai gan tam joprojām bija pienākums atmaksāt šo atbalstu Itālijas valstij, papildinot kontu, kas paredzēts modernizācijas darbiem.

(111) Turklāt 2010. gada likuma 1. pants arī noteica:

a) sākotnējās konvencijas tiek pagarinātas no 2010. gada 1. oktobra līdz *Tirrenia* un *Siremar* privatizācijas procesu pabeigšanai (sk. arī 26. apsvērumu);

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

c) lai nodrošinātu sabiedrisko pakalpojumu nepārtrauktību un atbalstītu bijušās *Tirrenia* grupas uzņēmumu privatizācijas procesu, attiecīgie reģioni var izmantot *Fondo Aree Sottoutilizzate* ("*FAS*") ([53]) resursus atbilstoši 2009. gada 6. marta *CIPE* direktīvai Nr. 1/2009 ([54]).

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

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

([50]) Kā noteikts 19. panta 13.*bis* punktā Dekrētlikumā 78/2009, kas pārveidots par Likumu 102/2009, un 2009. gada likuma 19. panta 19.*ter* punktā.

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

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

([53]) *FAS* ir valsts fonds, kas atbalsta Itālijas reģionālās politikas īstenošanu. Tā resursi tiek galvenokārt mērķiezīmēti reģioniem, ko norādījušas Itālijas iestādes.

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

(113) Itālijas iestādes 2009. gada 28. aprīļa vēstulē sniedza sīku atbildi uz Komisijas 2008. gada 19. decembra pieprasījumu. Minētajā vēstulē Itālija cita starpā:

— norādīja, ka sākotnējo konvenciju pagarināšana līdz 2009. gada 31. decembrim ir nepieciešama, lai sasniegtu jūras kabotāžas nozares liberalizāciju Itālijā, privatizējot *Tirrenia* grupu,

— argumentēja, ka sabiedrisko pakalpojumu kompensācija, kas piešķirta *Tirrenia* grupai, bija nepieciešama, lai nodrošinātu teritoriālo nepārtrauktību ar salām, nodrošinot jūras savienojumus, ko nevarēja apmierinoši nodrošināt privātie operatori tirgū,

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

— paskaidroja, ka racionalizācijas mērķi ir i) uzturēt savienojumus, kas nepieciešami teritoriālās nepārtrauktības nodrošināšanai ar un starp salām un kontinentālo daļu, un tiesības uz veselību, mācībām un mobilitāti, ii) racionalizēt savienojumus, kuros privāti operatori nodrošināja tādus pašus pakalpojumus tajā pašā laikposmā, ar līdzīgām kvalitātes un nepārtrauktības garantijām, un iii) racionalizēt vasaras un ātrgaitas savienojumus, kuros pārvadā tikai personas,

— sniedza pārskatu par maršrutiem, kuros *Tirrenia* grupas uzņēmumi darbojās 2008. gadā, un samazināto maršrutu skaitu, kuros *Tirrenia* grupas uzņēmumi darbosies 2009. gadā. Saskaņā ar Itālijas iestādēm pēdējie minētie maršruti veido pamatu jaunajām konvencijām, kas jānoslēdz ar jaunajiem *Tirrenia* grupas uzņēmumu īpašniekiem.

(114) Komisijas ģenerāldirektors, kurš atbild par enerģētiku un transportu, 2009. gada 21. decembrī nosūtīja Itālijas iestādēm vēstuli, kurā *inter alia* norādīja, ka:

— ņemot vērā jūras kabotāžas nozares kraso pārveidošanu Itālijā un ievērojamo sociālo ietekmi, kāda atbilstīgi Itālijas iestāžu viedoklim būtu bijusi privatizācijai, ja konkursa procedūra tiktu rīkota uz vienkārša sabiedrisko pakalpojumu līguma pamata, konkursa rīkošana par kuģniecības uzņēmumu, kam ir šādi līgumi, ir pieņemama – principā un izņēmuma kārtā –, lai nodrošinātu atbilstību Padomes Regulā (EEK) Nr. 3577/92 ([55]) ("Jūras kabotāžas regula") noteiktajam Kopienas kuģu īpašnieku nediskriminācijas kritērijam,

— Sabiedrisko pakalpojumu kompensācija bija jāpiešķir tikai par tām līnijām, kurās citu operatoru nepārtraukta klātbūtne visu gadu ir ierobežota un tādējādi neapmierinoša, lai reaģētu uz tirgus vajadzībām. Šajā saistībā tika prasīti skaidrojumi par tirgus nepilnībām maršrutos Dženova–Portotorresa, Dženova–Olbija–Arbataksa un Čivitavekija–Olbija. Turklāt Itālijai tika prasīts paskaidrot, vai *Tirrenia* saņēma kompensāciju par pakalpojumu sniegšanu šajos trīs maršrutos karstajā sezonā. Tika arī uzdoti jautājumi par *Caremar* izmantotajām līnijām. Vēstulē arī tika norādīts, ka, pamatojoties uz Jūras kabotāžas regulu, pamatota var būt tikai vietējo (nevis starptautisko) līniju iekļaušana sabiedrisko pakalpojumu līgumā,

— *Tirrenia* grupas sabiedrisko pakalpojumu līgumu termiņš beidzās 2008. gada 31. decembrī, un Itālijas plānotā privatizācija var būt noritējusi ilgāk, nekā paredzēts. Tāpēc vēstulē tika norādīts uz iespējamību, ka tiks nosūtīta oficiāla paziņojuma vēstule par nepareizu Jūras kabotāžas regulas īstenošanu.

(115) Itālijas iestādes 2010. gada 22. janvārī atbildēja uz Komisijas dienestu 2009. gada 21. decembra vēstuli. Savā vēstulē Itālijas iestādes:

— ņēma vērā, ka Komisija principā piekrita ierosinātajai pieejai attiecībā uz *Tirrenia* grupas privatizāciju ar jauniem sabiedrisko pakalpojumu līgumiem,

([55]) Padomes Regula (EEK) Nr. 3577/92 (1992. gada 7. decembris), ar ko piemēro principu, kurš paredz jūras transporta pakalpojumu sniegšanas brīvību dalībvalstīs (jūras kabotāža) (OV L 364, 12.12.1992., 7. lpp.). Komisija ņem vērā, ka Jūras kabotāžas regula nenosaka dalībvalstīm pienākumu privatizēt jūras transporta uzņēmumus, bet tikai paredz liberalizēt šo konkrēto tirgu.

— sniedza sīkus skaidrojumus par maršrutiem Dženova–Portotorresa, Dženova–Olbija–Arbataksa un Čivitavekija–Olbija, par kuriem Komisija bija uzdevusi vairākus jautājumus. Itālija arī apstiprināja, ka pakalpojumi maršrutos Dženova–Portotorresa un Čivitavekija–Olbija tiek nodrošināti tikai saskaņā ar sabiedrisko pakalpojumu režīmu klusajā sezonā,

— pieminēja, ka uzaicinājums izteikt ieinteresētību par *Tirrenia* (ieskaitot *Siremar*) pārdošanu bija publicēts 2009. gada 23. decembrī. Itālija norādīja, ka tā ir plānojusi pabeigt visas *Tirrenia* grupas privatizāciju līdz 2010. gada 30. septembrim,

— lūdza, lai Komisija skaidri apstiprina, vai sniegtie argumenti par tirgus nepilnībām ir pietiekami.

(116) Komisija 2010. gada 29. janvārī ([56]) nosūtīja oficiālu paziņojuma vēstuli par nepareizu Jūras kabotāžas regulas īstenošanu. Minētajā vēstulē Komisija atgādināja, ka regula nosaka, ka tad, ja dalībvalsts noslēdz sabiedrisko pakalpojumu līgumus vai uzliek pienākumu sniegt sabiedriskos pakalpojumus, to dara, nediskriminējot nevienu Kopienas kuģu īpašnieku. Saskaņā ar regulas 4. panta 3. punktu sabiedrisko pakalpojumu līgumi var palikt spēkā līdz attiecīgā līguma termiņa izbeigšanās dienai. Tomēr Komisija ievēroja, ka *Tirrenia* grupas uzņēmumi turpināja sniegt jūras transporta pakalpojumus pēc attiecīgo sabiedrisko pakalpojumu līgumu (sākotnējo konvenciju) termiņa beigām. Proti, minēto konvenciju termiņam bija jābeidzas 2008. gada beigās, bet Itālija tās atkārtoti pagarināja. Tāpēc Komisija aicināja Itālijas iestādes iesniegt to apsvērumus.

(117) 2010. gada 29. janvārī arī Komisijas ģenerāldirektors, kurš atbild par enerģētiku un transportu, atbildēja uz Itālijas iestāžu 2010. gada 22. janvāra vēstuli. Ģenerāldirektors uzsvēra, ka viņa atbilde attiecas tikai uz atbilstību Jūras kabotāžas regulai, nevis uz valsts atbalsta jautājumiem. Šajā kontekstā ģenerāldirektors norādīja, ka pamatojumi, kas sniegti attiecībā uz līnijām Dženova–Portotorresa, Dženova–Olbija–Arbataksa un Čivitavekija–Olbija, ir pietiekami, lai kliedētu iepriekš paustās bažas. Turklāt ģenerāldirektors ar gandarījumu atzīmēja, ka pēc viņa iepriekšēja pieprasījuma Itālija bija svītrojusi starptautisku savienojumu no jaunās konvencijas projekta attiecībā uz *Tirrenia*. Attiecībā uz uzdotajiem jautājumiem par maršrutiem, ko nodrošina *Caremar*, pamatojumi tika uzskatīti par apmierinošiem tikai attiecībā uz daļu no šiem maršrutiem. Tāpēc Itālijai tika prasīts sniegt papildu skaidrojumus par dažiem *Caremar* maršrutiem. Ģenerāldirektors atgādināja, ka sabiedrisko pakalpojumu līgumi var attiekties tikai uz maršrutiem, attiecībā uz kuriem pastāv tirgus nepilnības.

(118) Itālijas iestādes 2010. gada 29. martā atbildēja uz Komisijas 2010. gada 29. janvāra oficiālo paziņojuma vēstuli. Savā atbildē Itālijas iestādes:

— atgādināja, ka Komisijas dienesti to 2009. gada 21. decembra vēstulē (sk. 114. apsvērumu) principā bija piekrituši *Tirrenia* grupas privatizācijai, sasaistot uzņēmumus ar jauniem sabiedrisko pakalpojumu līgumiem,

— norādīja, ka sākotnējo konvenciju pagarināšana bija pamatota tikai ar vajadzību nodrošināt jūras sabiedrisko pakalpojumu nepārtrauktību līdz attiecīgā privatizācijas procesa pabeigšanai,

— apstiprināja savu nodomu īstenot privatizācijas procesu līdz 2010. gada 30. septembrim, lai līdz minētajam datumam liberalizētu jūras kabotāžas nozari,

— sniedza pārskatu par privatizācijas procesu attiecībā uz *Tirrenia* (ieskaitot *Siremar*). Itālija jo īpaši norādīja, ka pēc uzaicinājuma izteikt ieinteresētību publicēšanas līdz 2010. gada 19. februārim 19 subjekti bija iesnieguši 16 paziņojumus par ieinteresētību. Uzticamības pārbaudes posma ietvaros 2010. gada 22. martā tika atvērta datu telpa, kas paliks atvērta līdz 2010. gada maija beigām. Tolaik Itālija prognozēja, ka pārdošanas līgumu varētu parakstīt līdz 2010. gada jūlija vidum un ka īpašumtiesības tiks nodotas līdz 2010. gada septembrim,

— precizēja, ka konkursa procedūrā attiecībā uz *Toremar* nākamajos procedūras posmos piedalīsies 11 ieinteresētās personas,

— norādīja, ka pastāvīgā nenoteiktība, kas rodas pārkāpuma procedūras turpināšanas dēļ, var apdraudēt privatizācijas procesu un arī negatīvi ietekmēt konkursā piedāvāto uzņēmumu vērtību,

— piedāvāja pilnībā sadarboties ar Komisiju, lai kliedētu atlikušās bažas saistībā ar pārkāpuma procedūru un iespējamiem valsts atbalsta jautājumiem.

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

(119) Itālijas iestādes 2010. gada 10. septembrī *ad hoc* sanāksmes laikā informēja Komisiju, ka *Tirrenia* un *Siremar* privatizācijas procedūra ir atcelta galīgajā posmā un ka līdz ar to termiņš – 30. septembris – netiks ievērots. Itālijas iestādes turklāt paziņoja, ka arī konkursa procedūras saistībā ar *Caremar, Saremar, Siremar* un *Toremar* līgumiem ir aizkavētas. Vēlāk ar 2010. gada 1. oktobra Likumu Nr. 163 sākotnējās konvencijas tika vēlreiz pagarinātas līdz *Tirrenia* un *Siremar* privatizācijas procesu pabeigšanai (sk. arī 26. apsvērumu).

(120) Ņemot vērā šīs norises, Komisija 2010. gada 24. novembrī pieņēma papildu oficiāla paziņojuma vēstuli. Minētajā vēstulē Komisija:

— atzīmēja, ka sākotnējās *Tirrenia, Siremar, Caremar, Saremar* un *Toremar* konvencijas tika pagarinātas automātiski un bez konkursa procedūras,

— norādīja, ka attiecīgos valsts pasūtījumus līgumus turpina piemērot, tomēr ne attiecībā uz *Tirrenia*, ne *Siremar*, ne *Caremar*, ne *Saremar* vai *Toremar* nav pabeigta konkursa procedūra,

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

(121) Komisija 2012. gada 21. jūnijā pieņēma argumentētu atzinumu par bijušās *Tirrenia* grupas trīs uzņēmumu (*Caremar, Laziomar* un *Saremar*) privatizācijas kavēšanu. Tā kā pārējo trīs uzņēmumu (*Tirrenia, Toremar* un *Siremar*) konkursa procedūras bija pabeigtas 2011. gada gaitā ([57]), argumentētais atzinums neattiecās uz šiem uzņēmumiem. Komisija norādīja, ka Itālija nebija rīkojusi konkursa procedūras sabiedrisko pakalpojumu līgumu slēgšanas tiesību piešķiršanai attiecībā uz jūras kabotāžu, ko nodrošināja uzņēmumi *Caremar, Laziomar* un *Saremar*, vairāk nekā trīs gadus pēc attiecīgo sākotnējo konvenciju parastā termiņa beigām. Minētās konvencijas tika pagarinātas automātiski un uz nenoteiktu laiku, tādējādi liedzot citiem Kopienas kuģu īpašniekiem konkurēt par šo līgumu slēgšanas tiesību piešķiršanu.

(122) Itālijas iestādes 2012. gada 8. augustā atbildēja uz argumentēto atzinumu, norādot, ka paziņojumi par konkursa procedūrām to uzņēmumu nodošanai, kuriem ir jauni sabiedrisko pakalpojumu līgumi, tika vai tiks publicēti *ES Oficiālajā Vēstnesī*. Konkrētāk, paziņojums par *Caremar* tika publicēts 2012. gada 20. jūlijā, un paziņojums par *Laziomar* tika nosūtīts publicēšanai 2012. gada 1. augustā. Visbeidzot, attiecībā uz *Saremar* 2012. gada 2. augustā tika pieņemts likums, kas noteica, ka šāds paziņojums jāpublicē līdz 2012. gada 2. oktobrim.

(123) *Compagnia Laziale di Navigazione*2014. gada 13. janvārī kļuva par *Laziomar* jauno īpašnieku un parakstīja desmit gadu sabiedrisko pakalpojumu līgumu par savienojumiem ar Poncas salu arhipelāgu. *ATI SNAV-Rifim* 2015. gada 16. jūlijā pārņēma īpašumtiesības uz *Caremar*, un tam tika piešķirts deviņu gadu sabiedrisko pakalpojumu līgums. Visbeidzot, saskaņā ar 2014. gada lēmumu *Saremar* tika nodots likvidācijai, un 2016. gada martā sabiedrisko pakalpojumu līguma slēgšanas tiesības par maršrutiem starp Sardīniju un mazajām salām tika piešķirtas *Delcomar*.

(124) Itālijas iestādes ar 2016. gada 15. jūlija vēstuli informēja Komisiju, ka visu bijušās *Tirrenia* grupas uzņēmumu privatizācija ir pabeigta. Komisija 2016. gada 8. decembrī nolēma slēgt izmeklēšanas procedūru.

3. PROCEDŪRAS SĀKŠANAS UN PAPLAŠINĀŠANAS PAMATOJUMS

3.1. Sākotnējās starp valsti un *Tirrenia* noslēgtās konvencijas pagarināšana

3.1.1. *Altmark kritēriju ievērošana un atbalsta esība*

(125) Komisija savā 2011. gada lēmumā pauda sākotnējo viedokli, ka sabiedrisko pakalpojumu saistību definīcija nav pietiekami skaidra, tāpēc Komisija nevar izdarīt galīgu secinājumu par to, vai definīcijā ir acīmredzama kļūda. Komisijai jo īpaši nebija pilnīga priekšstata par faktiskajām saistībām, kas noteiktas *Tirrenia* attiecībā uz pakalpojumu sniegšanu attiecīgajos maršrutos, salīdzinājumā ar pakalpojumiem, ko dažos no šiem maršrutiem piedāvāja konkurenti. Turklāt Komisijai bija šaubas par to, vai kravu pārvadājumu maršrutus, kuros darbojās *Tirrenia*, var uzskatīt par tādiem, kuru mērķis ir apmierināt vispārējas ekonomiskas intereses Savienības tiesību aktu nozīmē.

([57]) Pat ja oficiālā *Tirrenia, Toremar* un *Siremar* īpašumtiesību nodošana notika tikai 2012. gadā.

(126) Komisija sākotnēji uzskatīja, ka *Altmark* sprieduma ([58]) otrais kritērijs ir izpildīts, jo parametri, uz kuru pamata tika aprēķināta kompensācija, bija noteikti iepriekš un atbilda pārredzamības prasībām. Komisija jo īpaši atzīmēja, ka minētie parametri ir aprakstīti sākotnējā konvencijā (par kompensāciju attiecībā uz 2009. gadu) un *CIPE* direktīvā (par kompensāciju no 2010. gada).

(127) Tomēr Komisija uzskatīja, ka trešais *Altmark* kritērijs nav izpildīts un ka operatoriem var būt piešķirtas pārāk lielas kompensācijas par sabiedrisko pakalpojumu uzdevumu veikšanu. Komisija jo īpaši pauda šaubas par to, vai 6,5 % riska prēmija, kas piemērojama no 2010. gada, atspoguļo atbilstošu riska līmeni, jo *prima facie Tirrenia* neuzņēmās riskus, ko parasti uzņemas šādu pakalpojumu sniegšanā.

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

(129) Tāpēc Komisija 2011. gada lēmumā nonāca pie sākotnējā secinājuma, ka sabiedrisko pakalpojumu kompensācijas, kas izmaksātas *Tirrenia* 2009.–2011. gadā, ir valsts atbalsts LESD 107. panta 1. punkta nozīmē. Komisija arī uzskatīja, ka minētais atbalsts būtu jāuzskata par jaunu atbalstu.

(130) Komisija 2012. gada lēmumā uzskatīja, ka, ciktāl visi nosacījumi nav mainījušies 2012. gadā un līdz jaunās konvencijas spēkā stāšanās dienai, arī kompensācija, kas piešķirta *Tirrenia* kopš 2012. gada 1. janvāra sākotnējās konvencijas turpmākā pagarinājuma ietvaros, ir valsts atbalsts.

3.1.2. *Saderība*

(131) Komisija 2011. gada lēmumā pauda sākotnējo viedokli, ka uz sabiedrisko pakalpojumu kompensāciju par 2009.–2011. gadu neattiecas ne Komisijas Lēmums 2005/842/EK ([59]) (2005. gada VTNP lēmums), ne 2005. gada VTNP nostādnes ([60]). Tāpēc Komisija šo pasākumu novērtēja tieši saskaņā ar LESD 106. panta 2. punktu un konstatēja, ka tai ir šaubas par to, vai ir izpildīti piemērojamie atbilstības nosacījumi.

(132) Komisija 2012. gada lēmumā atzīmēja, ka 2012. gada 31. janvārī stājās spēkā jauns VTNP aktu kopums, kas sastāv no Komisijas Lēmuma 2012/21/ES ([61]) (2011. gada VTNP lēmums) un 2011. gada VTNP nostādnēm ([62]). Tomēr Komisija sākotnēji uzskatīja, ka sabiedrisko pakalpojumu kompensāciju sākotnējās konvencijas pagarinājuma ietvaros nevar uzskatīt par saderīgu ar iekšējo tirgu un par tādu, uz kuru neattiecas paziņošanas prasība saskaņā ar 2011. gada VTNP lēmumu.

(133) 2010. gada likumā bija paredzēta sākotnējās konvencijas pagarināšana no 2010. gada 30. septembra līdz privatizācijas procesa beigām. *Tirrenia* 2010. gada likuma pieņemšanas laikā bija nonācis grūtībās (sk. 61. apsvērumu). Rezultātā kompensāciju, ko šis uzņēmums saņēma no 2010. gada 1. oktobra līdz tā privatizācijai, nevar novērtēt, pamatojoties uz 2011. gada VTNP nostādnēm. Tādēļ saskaņā ar 2011. gada VTNP nostādņu 9. punktu ([63]) Komisija pauda sākotnējo viedokli, ka šis atbalsts būtu jānovērtē, pamatojoties uz 2004. gada Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādnēm.

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

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

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

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

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

([63]) Minētais punkts ir formulēts šādi: "Atbalsts VTNP sniedzējiem, kuri ir nonākuši grūtībās, tiks izvērtēts saskaņā ar Kopienas pamatnostādnēm par valsts atbalstu grūtībās nonākušu uzņēmumu glābšanai un pārstrukturēšanai."

(134) Komisija atzīmēja, ka šajā gadījumā 2004. gada Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādnēs noteiktie atbilstības kritēriji nav izpildīti, un tāpēc 2012. gada lēmumā pauda sākotnējo viedokli, ka kompensācija, kas samaksāta grūtībās nonākušajam *Tirrenia*, ir nesaderīgs pārstrukturēšanas atbalsts.

3.2. **Tirrenia glābšanas atbalsta nelikumīga pagarināšana**

(135) Komisija 2012. gada lēmumā pauda sākotnējo viedokli, ka glābšanas atbalsts tika nelikumīgi pagarināts no 2011. gada 28. augusta līdz 2012. gada 18. septembrim un ka glābšanas atbalsta pagarināšana šajā periodā ir nesaderīgs atbalsts *Tirrenia* un *Siremar* un, iespējams, arī to attiecīgajiem pircējiem. Komisija jo īpaši atzīmēja, ka Itālija nebija iesniegusi pārstrukturēšanas vai likvidācijas plānu sešu mēnešu laikā no glābšanas atbalsta pirmās daļas samaksas šiem uzņēmumiem, kā prasīts 2004. gada Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādnēs. Komisija uzskatīja, ka arī nosacījumi par glābšanas atbalsta pagarināšanu, kas noteikti 2004. gada Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādnēs, nav izpildīti.

3.3. **Tirrenia privatizācija un atlikta CIN pirkuma cenas samaksa**

(136) Komisija 2011. gada lēmumā pauda šaubas, ka konkursa procedūra *Tirrenia* darbības filiāles pārdošanai nav bijusi pietiekami pārredzama un bez nosacījumiem, lai nodrošinātu, ka pārdošana notiek par tirgus cenu.

(137) Pirmkārt, Komisija atzīmēja, ka, lai gan uzaicinājums izteikt ieinteresētību tika publicēts vairākos laikrakstos un vairākās tīmekļa vietnēs, tajā nebija sīki izklāstīta pārdošanas joma un pretendentiem nebija sniegti skaidri norādījumi par procedūras turpmākajiem posmiem. Uzaicinājumā arī nebija ietverti pirmskvalifikācijas vai atlases kritēriji vai citi nosacījumi, kas pretendentiem jāizpilda, izņemot obligāto nosacījumu, proti, turpināt sniegt sabiedrisko pakalpojumu. Turklāt visa būtiskā informācija par aktīviem, uz kuriem attiecās pārdošanas procedūra, tika darīta pieejama pretendentiem tikai uzticamības pārbaudes posmā.

(138) Otrkārt, Komisija arī uzskatīja, ka konkrētas privatizācijā piemērotās prasības varētu būt ierobežojušas pretendentu skaitu un/vai ietekmējušas pārdošanas cenu. Komisija atgādināja, kāda ir tās iedibinātā prakse attiecībā uz valstij piederošu uzņēmumu aktīvu pārdošanu, ko veic valsts vai kas ir piedēvējama valstij, proti, neekonomiski apsvērumi, kādus privāts pārdevējs neizdarītu, piemēram, bažas par sabiedrisko kārtību, nodarbinātību vai reģionālo attīstību, liecina par valsts atbalsta esību, ja tie uzliek potenciālajam pircējam apgrūtinošus pienākumus un tādējādi var samazināt pārdošanas cenu.

(139) *Tirrenia* un *Siremar* darbības filiāļu pārdošanas procedūras bija balstītas uz procedūru, kas noteikta *Marzano* likumā (sk. 64. apsvērumu). Tāpēc Komisija novērtēja abas procedūras kopā. Tā uzskatīja, ka ar jaunām konvencijām uzticēto darbības filiāļu pārdošana rezultātā rada pircējiem pienākumu sniegt sabiedriskos pakalpojumus, ievērojot priekš noteiktas saistības attiecībā uz kvalitāti, biežumu un tarifiem, kas noteikti jaunajās konvencijās. Komisija uzskata, ka, piemērojot šādas saistības, valsts netiecās iegūt visaugstāko cenu, bet vēlējas sasniegt sabiedrības interešu mērķus. Komisija uzskatīja, ka ir gandrīz neiespējami, ka privāts pārdevējs būtu piešķīris tādu pašu nozīmīgumu nepārtrauktai sabiedrisko pakalpojumu nodrošināšanai.

(140) Līdzīgi Komisija uzskatīja, ka privāts pārdevējs, darbojoties normālos tirgus apstākļos, nebūtu piemērojis pienākumu saglabāt nodarbinātības līmeni divus gadus.

(141) Iepriekš izklāstīto iemeslu dēļ Komisija sākotnēji secināja, ka *Tirrenia* darbības filiāles privatizācijas procedūra nav bijusi pietiekami pārredzama un bez nosacījumiem, lai pati par sevi nodrošinātu, ka pārdošana notiek par tirgus cenu. Tāpēc Komisija nevarēja izslēgt, ka vai nu pārdotajai saimnieciskajai darbībai, vai pircējam tiek piešķirta ekonomiska priekšrocība.

(142) Pamatojoties uz pieejamo informāciju, Komisija arī uzskatīja, ka jebkāds atbalsts, kas varētu būt radies privatizācijas procedūras gaitā, būtu bijis nesaderīgs.

(143) Komisija 2012. gada lēmumā pauda sākotnējo viedokli, ka atliktā *CIN* pirkuma cenas samaksa par *Tirrenia* darbības filiāli varētu būt valsts atbalsts *CIN*. Jo īpaši Komisija atzīmēja, ka pirkuma cenas reālā vērtība, kas iegūta, diskontējot atliktos maksājumus pēc to vērtības pārdošanas brīdī, ir zemāka nekā tirgus vērtība, ko noteicis Itālijas ieceltais neatkarīgais eksperts. Tāpēc Komisija uzskatīja, ka *CIN* var būt saņēmis priekšrocību, ko veido vismaz starpība starp neatkarīgā eksperta noteikto cenu un nākotnes maksājumiem, kuri diskontēti pēc to pašreizējās vērtības. Pamatojoties uz pieejamo informāciju, Komisija uzskatīja, ka šis pasākums varētu būt bijis darbības atbalsts, kas principā nav saderīgs ar iekšējo tirgu.

3.4. **Jaunā konvencija starp Itālijas valsti un CIN**

(144) Komisija 2012. gada lēmumā pauda sākotnējo viedokli, ka kompensācija *Tirrenia* darbības filiāles pircējam (t. i., *CIN*) neatbilst *Altmark* spriedumā noteiktajiem kritērijiem un tāpēc ir valsts atbalsts LESD 107. panta 1. punkta nozīmē.

(145) Komisija nonāca pie šā secinājuma, ņemot vērā, ka:

— konkurenti, kas piedāvāja līdzīgus pakalpojumus, acīmredzami darbojās vismaz noteiktos *CIN* izmantotos maršrutos,

— kompensācija tika aprēķināta atbilstoši *CIPE* direktīvai tā, ka operatoram tika piešķirta pārmērīgi liela kompensācija par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu to pašu iemeslu dēļ, kuri izklāstīti 2011. gada lēmumā, un

— *Altmark* sprieduma ([64]) ceturtais kritērijs šķietami nebija izpildīts, ņemot vērā, ka par *Tirrenia* darbības filiāli, kam bija piešķirta jauna konvencija, nevis sabiedrisko pakalpojumu līgums kā tāds, tika rīkota konkursa procedūra un ka nebija pierādīts, ka tas sniedza iespēju atlasīt pretendentu, kas spēj nodrošināt pakalpojumus par sabiedrībai viszemāko cenu.

(146) Attiecībā uz *CIN* piešķirtās kompensācijas saderību Komisija atzīmēja, ka, pamatojoties uz Itālijas iestāžu sniegto informāciju, ir redzams, ka savienojumos, kuros *CIN* nodrošināja pakalpojumus saskaņā ar sabiedrisko pakalpojumu režīmu, pārvadāto pasažieru skaits iepriekšējos divos gados pirms pilnvarojuma nepārsniedza 2011. gada VTNP lēmumā noteikto maksimālo skaitu, proti, 300 000 pasažieru. Tomēr, ņemot vērā tās šaubas par VTNP reālo raksturu un to, ka *CIN*, iespējams, tika piešķirta pārmērīgi liela kompensācija, Komisija sākotnēji uzskatīja, ka kompensācijas nevar uzskatīt par saderīgām, pamatojoties uz 2011. gada VTNP lēmumu. Tad Komisija novērtēja atbalstu, pamatojoties uz 2011. gada VTNP nostādnēm, bet konstatēja, ka tai ir šaubas par to, vai ir izpildīti nostādnēs noteiktie saderības nosacījumi, un aicināja Itāliju pierādīt, ka tie ir izpildīti.

3.5. **Pietauvošanās prioritāte**

(147) Komisija 2011. gada lēmumā pauda sākotnējo viedokli, ka, ciktāl par pietauvošanās prioritāti netiek piešķirta atlīdzība, attiecīgais pasākums ir normatīva priekšrocība, kas neietver valsts līdzekļu nodošanu, un tāpēc to nevar kvalificēt par valsts atbalstu. Ja par pietauvošanās prioritāti tiek piešķirta atlīdzība, Komisija uzskatīja, ka, ciktāl *Tirrenia* sniedz reālu VTNP un šī prioritāte tiek piešķirta tikai saistībā ar maršrutiem, uz kuriem attiecas VTNP, rezultātā netiek radīta papildu ekonomiska priekšrocība, jo tas ir raksturīgi VTNP sniegšanai. Tomēr Komisija aicināja Itālijas iestādes un trešās personas sniegt plašāku informāciju par šo pasākumu.

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

([64]) Kritērija sīku aprakstu sk. 301. apsvēruma 4. punktā.

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

(149) Komisija 2011. gada lēmumā pauda sākotnējo viedokli, ka visi 2010. gada likumā noteiktie pasākumi bija valsts atbalsts par labu bijušās *Tirrenia* grupas uzņēmumiem, tostarp *Tirrenia*. Tie bija 1) iespēja izmantot likviditātes nolūkos līdzekļus, kas bija mērķiezīmēti kuģu modernizācijai; 2) fiskālie atbrīvojumi saistībā ar privatizācijas procesu; 3) *FAS* līdzekļu iespējamā izmantošana. Komisija aicināja Itālijas iestādes precizēt, vai un kādā veidā katrs no šiem pasākumiem bija nepieciešams, lai sniegtu sabiedriskos pakalpojumus.

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

4. **ITĀLIJAS IESNIEGTĀS PIEZĪMES**

4.1. **Par sabiedrisko pakalpojumu saistībām un konkurences vidi**

(151) Itālija iesniedza to *Tirrenia* izmantoto maršrutu sarakstu, uz kuriem attiecas sabiedrisko pakalpojumu saistības, tostarp informāciju par sezonālo biežumu un grafikiem, konkurences vidi un iemesliem, kuru dēļ tika piemērotas sabiedrisko pakalpojumu saistības.

(152) Attiecībā uz reāla VTNP esību Itālija norādīja, ka sabiedrisko pakalpojumu saistības, ko tā noteica *Tirrenia* un vēlāk *CIN*, no regularitātes, nepārtrauktības un kvalitātes viedokļa nodrošina apmierinošu pakalpojumu, kas savieno kontinentālo daļu ar ostām salās. Šis pakalpojums sniedz ieguldījumu salu ekonomiskajā attīstībā, vienlaikus nodrošinot salas iedzīvotājiem būtiskās mobilitātes vajadzības un nodrošinot, ka tiek ievērotas ar konstitūciju garantētās tiesības uz teritoriālo nepārtrauktību. Šajā kontekstā Itālija norādīja, ka sabiedrisko pakalpojumu saistības pilnībā atbilst LESD 174. panta un turpmāko pantu mērķiem un Deklarācijai Nr. 30 par salu reģioniem (kas pievienota Amsterdamas līguma nobeiguma aktam). Itālija arī atsaucās uz Eiropas Savienības Tiesas ("Tiesa") judikatūru, kas apstiprina, ka uz mērķi nodrošināt pietiekamus un regulārus kuģu satiksmes pārvadājumus uz salām, no salām un starp tām attiecas leģitīms sabiedrības interešu mērķis ([65]).

(153) Itālija apgalvoja, ka pakalpojumi, ko sniedz uzņēmumi, uz kuriem attiecas sabiedrisko pakalpojumu saistības, un pakalpojumi, ko pārvalda uzņēmumi, kuri brīvi veic darījumdarbību, nav pilnībā salīdzināmi. Proti, pirmo minēto uzņēmumu sniegto pakalpojumu regularitāte, nepārtrauktība un kvalitāte tiek pilnībā garantēta, pateicoties skaidrām konvencijās noteiktām saistībām, savukārt otrie minētie uzņēmumi ir atkarīgi vienīgi no tā, kā operators aprēķina tā atdevi no ieguldījumiem. Šajā saistībā Itālija kā piemēru minēja maršrutu Madalēna–Palau, attiecībā uz kuru *Enermar*, kas darbojās šajā maršrutā uz komerciāliem pamatiem, nolēma izbeigt pakalpojuma sniegšanu bez iepriekšēja brīdinājuma. Turpretī *Saremar*, kas darbojās šajā maršrutā saskaņā ar sabiedrisko pakalpojumu līgumu, tika prasīts turpināt tā pakalpojumus, un tādējādi tas efektīvi nodrošināja teritoriālo nepārtrauktību. Itālija arī atsaucās uz privāto operatoru *Go In Sardinia*, kas finansiālu grūtību dēļ 2014. gada augustā negaidīti pārtrauca savus pakalpojumus. Tas radīja neērtības tūkstošiem pasažieru, kuri jau bija samaksājuši par savām biļetēm un nebūtu nokļuvuši galamērķī, ja neiesaistītos *Tirrenia*.

4.2. **Par iespējamo Tirrenia glābšanas atbalsta nelikumīgo pagarināšanu**

(154) Itālijas iestādes atgādināja, ka tās ar 2011. gada 16. maija vēstuli bija informējušas Komisiju, ka *Tirrenia*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, atmaksās valsts galvotos aizdevumus pēc *Tirrenia* un *Siremar* darbības filiāļu pārdošanas pabeigšanas, izmantojot šajā pārdošanā iegūtos līdzekļus ([66]). Ņemot vērā, ka 2011. gada 25. jūlijā *CIN* parakstīja līgumu par *Tirrenia* darbības filiāles pārdošanu, gan Itālijas iestādes, gan *Tirrenia*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, leģitīmi uzskatīja, ka atbalstu var atmaksāt līdz 2011. gada 28. augustam.

([65]) Sk. lietu C-205/99 *Analir* un citi, ECLI:EU:C:2001:107, 27. un 28. punktu.

([66]) Uz abiem uzņēmumiem attiecās viena administratīvā procedūra, un tiem bija viens ārkārtas komisārs.

(155) Itālija uzsvēra, ka turpmākie notikumi negaidīti aizkavēja *Tirrenia* un *Siremar* darbības filiāļu pārdošanu. Rezultātā *Tirrenia*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, bija jāturpina tā pakalpojumu sniegšana ievērojami ilgāk, nekā bija plānots, sedzot saistītās izmaksas. Kā norādīja Itālija, *Tirrenia* likvidācijas plāns bija pieejams *Tirrenia*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, tīmekļa vietnē pietiekamu laiku pirms 2004. gada Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādnēs noteiktā sešu mēnešu termiņa beigām. Itālija piebilda, ka Komisija tika pastāvīgi informēta par privatizācijas procesa norisi. Visa summa, ko bija parādā *Tirrenia* un *Siremar*, ieskaitot procentus, tika atmaksāta valstij vien 48 dienas pēc tam, kad *CIN* bija samaksājis pirmo cenas daļu par *Tirrenia* darbības filiāli.

4.3. **Par Tirrenia darbības filiāles privatizāciju**

4.3.1. *Par procedūras pārredzamo un nediskriminējošo raksturu*

(156) Itālija uzsvēra, ka procedūras tika veiktas, pilnībā ievērojot *Marzano* likumu. Lai gan attiecīgajā likumā ir minēta iespēja noteikt pircēju privātās sarunās, tas neliedz ievērot atklātības, pārredzamības un nediskriminācijas principus. Turklāt šajā gadījumā citas tiesību normas, kas skaidri pieprasa organizēt pārredzamas un nediskriminējošas konkursa procedūras, izslēgtu iespēju izmantot jebkāda veida privātas sarunas. Jo īpaši 2010. gada likuma 1. panta 5.*bis* punkta b) apakšpunkts nosaka, ka ārkārtas komisāram procedūra jāierobežo līdz "minimālajam laikam, kāds ir iespējams ārkārtas administratīvajā procedūrā, vienlaikus ievērojot konkurenci nodrošinošu, pārredzamu un nediskriminējošu konkursa procedūru, kas vajadzīga attiecībā uz pārdošanu."

(157) Kā norādīja Itālija, Dekrētlikuma 347/2003 4. panta 4.*quater* punktā paredzētā procedūra piedāvāja papildu garantijas attiecībā uz pārredzamību un nediskrimināciju, jo īpaši ņemot vērā neatkarīga eksperta vērtējumu par pārdodamās saimnieciskās vienības tirgus cenu un no cenas viedokļa visizdevīgākā piedāvājuma atlasi .

(158) Itālija apgalvoja, ka visām pusēm bija vienāda piekļuve visai nepieciešamajai informācijai, lai skaidri identificētu pārdodamos aktīvus un sagatavotu piedāvājumu. Pārdošana patiešām attiecās tikai uz aktīviem un līgumsaistībām, kas raksturīgas sabiedrisko pakalpojumu sniegšanai, proti:

a) kuģiem un palīgaprīkojumu, kas nepieciešams sabiedrisko pakalpojumu saistību izpildei;

b) līgumiem ar stratēģiskiem piegādātājiem par pakalpojumiem, kas nepieciešama normālai darījumdarbības norisei;

c) juridisku prasību iesniegt priekšlikumu par to darbinieku atpakaļpieņemšanu darbā, kuri nepieciešami sabiedrisko pakalpojumu saistību izpildei, pamatojoties uz flotes apkalpes komplektēšanas tabulām (sīkāku informāciju sk. 160. apsvērumā).

(159) Itālija arī precizēja, ka seši no *Tirrenia* kuģiem, kas nebija nepieciešami sabiedrisko pakalpojumu sniegšanai, tika pārdoti atsevišķās pārdošanas procedūrās. Atsevišķas pārdošanas procedūras tika rīkotas arī, lai atbrīvotos no *Tirrenia* piederošā nekustamā īpašuma un mākslas darbiem. Šie aktīvi tādējādi nebija iekļauti konkursā par *Tirrenia* darbības filiāli (sk. arī 4.3.2. iedaļu).

(160) Konkrēti attiecībā uz pienākumu saglabāt nodarbinātības līmeni Itālija uzsvēra, ka uz *Tirrenia* un *Siremar* darbības filiāļu pārdošanu neattiecas Civilkodeksa 2112. panta darbības joma, tāpēc nenotiek darbinieku (un viņu esošo līgumu) automātiska nodošana veiksmīgajiem pretendentiem. Vienīgais juridiskais pienākums veiksmīgajiem pretendentiem bija pieņemt atpakaļ darbā pārdevēja darbiniekus (pamatojoties uz jauniem līgumiem) un saglabāt nodarbinātības līmeni divus gadus, kā prasīts Dekrētlikuma 270/1999 63. panta 2. punktā, kas ir piemērojams attiecībā uz visiem lielajiem uzņēmumiem ārkārtas administratīvajā procedūrā. Tomēr tas nenozīmēja, ka *Tirrenia* darbinieki tiks automātiski nodoti pircējam. Turklāt šis pienākums attiecās tikai uz darbiniekiem, kuri saskaņā ar darbības filiāles darījumdarbības plānu un apkalpes komplektēšanas tabulām tika uzskatīti par svarīgiem nepārtrauktai sabiedrisko pakalpojumu nodrošināšanai.

(161) Itālija apgalvoja, ka šādu pienākumu, kuru nosaka vispārējie tiesību akti un kura mērķis ir nodrošināt sabiedrisko pakalpojumu darbības un izpildes nepārtrauktību, ar tādiem pašiem nosacījumiem būtu piemērojis privāts pārdevējs.

(162) Pēc uzaicinājuma izteikt ieinteresētību publicēšanas itāļu un angļu valodā *Tirrenia* tīmekļa vietnē un vairākos valsts un starptautiskos laikrakstos un speciālās tīmekļa vietnēs no Itālijas, Eiropas un ārpuseiropas subjektiem tika saņemts 21 paziņojums par ieinteresētību. Itālijas ieskatā tas pierāda, ka šā uzaicinājuma saturs ļāva skaidri identificēt, kas tiek pārdots un kāds ir īstenojamās procedūras veids, vienlaikus aizsargājot sensitīvu komercinformāciju (galvenokārt lai aizsargātu potenciālo pircēju intereses). Uzticamības pārbaudes posmā subjektiem tika sniegta sīka informācija cita starpā par konkrētajiem pārdodamajiem aktīviem, darījumdarbības plānu, jaunās konvencijas projektu (sk. 72. apsvērumu).

(163) Tāpēc Itālija apgalvoja, ka visiem subjektiem, kas bija ieinteresēti iegādāties *Tirrenia* darbības filiāli, bija pārredzamā un nediskriminējošā veidā sniegta informācija, kas vajadzīga piedāvājuma sagatavošanai, pilnībā pārzinot faktus,

4.3.2. *Par to aktīvu pārdošanu, kas neietilpst Tirrenia darbības filiāles darbības jomā*

(164) Itālija paskaidroja, ka ārkārtas komisārs izsludināja neatkarīgas, pārredzamas un nediskriminējošas konkursa procedūras, lai pārdotu sešus kuģus ([67]), kas *Tirrenia* nebija vajadzīgi sabiedrisko pakalpojumu sniegšanai. 2010. gada 10. decembrī vietējos un starptautiskos laikrakstos un arī dažādās specializētās publikācijās tika publicēti uzaicinājumi izteikt ieinteresētību. Beidzoties termiņam, kas tika divreiz pagarināts, tika saņemti tikai piedāvājumi par piecu tā dēvēto "ātrgaitas prāmju" demontāžu. Tomēr, kad beigām tuvojās termiņš procedūrai attiecībā uz motorkuģi "*Domiziana*", tika saņemti divi piedāvājumi šā kuģa iegādei komerciāliem nolūkiem (t. i., kuģniecības pakalpojumu sniegšanai). Notika mēģinājumi iegūt lielākas cenas piedāvājumus (gan no abiem sākotnējiem pretendentiem, gan no potenciālajiem papildu pretendentiem), taču šādi piedāvājumi netika saņemti. Tāpēc par konkursa uzvarētāju tika atzīts pretendents, kurš iesniedza piedāvājumu par vislielāko cenu.

(165) Itālija arī norādīja, ka bija plānots pārdot vairākus *Tirrenia* piederošus nekustamos īpašumus, rīkojot neatkarīgas atsevišķas konkursa procedūras, jo minētie īpašumi nebija nepieciešami sabiedrisko pakalpojumu sniegšanai un tāpēc nebija iekļauti *Tirrenia* darbības filiālē. Itālija atsaucās uz "*Palazzo Molin*" pārdošanu Venēcijā, lai ilustrētu aizsardzības pasākumus, kādi tika veikti, lai nodrošinātu, ka tiek iegūta visaugstākā iespējamā pārdošanas cena (piemēram, piesaistot neatkarīgu ekspertu īpašuma novērtēšanai, aicinot pretendentus uzlabot to piedāvājumus). Visbeidzot, Itālija paskaidroja, ka arī *Tirrenia* mākslas darbu kolekcija tiks pārdota atsevišķā publiskā izsolē, kas tiks rīkota ar ievērojama izsoļu nama starpniecību.

4.3.3. *Par Tirrenia darbības filiāles aktīvu sasaistīšanu ar jaunu konvenciju*

(166) Pirmkārt, Itālija argumentēja, ka lēmums privatizēt aktīvus, vienlaikus uzticot sabiedrisko pakalpojumu saistības, tika pieņemts, lai nodrošinātu netraucētu jūras kabotāžas nozares liberalizāciju. Itālija norāda, ka šī stratēģija tika apspriesta ar Komisiju iepriekš (sk. 2.4. iedaļu) un tika atzīta par principā atbilstošu Jūras kabotāžas regulai.

(167) Turklāt Itālija uzskatīja, ka, ņemot vērā tolaik dominējošos tirgus apstākļus, ir atbilstoši *Tirrenia* darbības filiāles aktīvus apvienot ar jaunu konvenciju. Laikā, kad notika ekonomikas lejupslīde un ievērojami samazinājās pieprasījums pēc jūras transporta nozares, iespēja izmantot *Tirrenia* darbības filiāles floti jaunajā konvencijā noteikto sabiedrisko pakalpojumu maršrutu nodrošināšanai bija dzīvotspējīga darījumdarbības iespēja, nevis faktors, kas mazina *Tirrenia* darbības nozares tirgus vērtību. Tāpēc Itālija uzskata, ka tas nevar būt negatīvi ietekmējis konkursa procedūru un rezultātā iegūto cenu.

(168) Šajā saistībā Itālija atgādināja, ka no sešiem kuģiem, kas nebija iekļauti *Tirrenia* darbības filiāles darbības jomā (sk. 164. apsvērumu), pieci bija jāpārdod demontāžas nolūkos. Itālija uzskata, ka, ņemot vērā jūras transporta tirgus sarežģītību un tolaik notiekošo ekonomikas lejupslīdi, bija neiespējami iegūt labāku cenu par uzņēmuma aktīviem, pat ja konkursa procedūra tiktu atkārtota vai ja aktīvi netiktu apvienoti ar jauno konvenciju. Visbeidzot, Itālija atsaucas uz apsvērumiem, ko bija iesniedzis viens potenciālais pretendents uz *Tirrenia* darbības filiāli saistībā ar Eiropas apvienošanās apstiprināšanas procedūru. Konkrētāk, minētais pretendents norādīja, ka minimālā cena, ko bija noteicis Itālijas ieceltais neatkarīgais eksperts, faktiski bija pārāk augsta.

([67]) Proti, tika organizētas divas konkursa procedūras – viena procedūra attiecībā uz *Tirrenia* ātrgaitas prāmjiem "*Aries*", "*Taurus*", "*Capricorn*", "*Scorpio*", "*Scatto*" un atsevišķa procedūra attiecībā uz *Tirrenia* motorkuģi "*Domiziana*". Pirmā minētā konkursa procedūra attiecās arī uz *Siremar* ātrgaitas prāmi "*Guizzo*".

4.3.4. *Par neatkarīgā eksperta iecelšanu*

(169) Itālija apgalvoja, ka 2010. gada 16. decembrī piecas vadošās finanšu iestādes, kas nebija saistītas ar *Tirrenia* grupu, tika aicinātas iesniegt piedāvājumus par *Tirrenia* darbības filiāles novērtēšanu. Neviena no uzaicinātajām iestādēm neiesniedza piedāvājumu līdz noteiktajam termiņam.

(170) *Banca Profilo* vēlāk izteica ieinteresētību uzņemties neatkarīgā konsultanta lomu ar tādiem pašiem nosacījumiem, kādi noteikti atlases procedūrā. Ar 2011. gada 4. februāra dekrētu ministrs iecēla *Banca Profilo* par neatkarīgo ekspertu *Tirrenia* un *Siremar* darbības filiāļu tirgus vērtības noteikšanai.

4.3.5. *Par līguma slēgšanas tiesību piešķiršanas kritērijiem*

(171) Itālija uzsvēra, ka 2011. gada 2. februārī ārkārtas komisārs nosūtīja ieinteresētajiem subjektiem vēstuli par procedūru, kurā skaidri izklāstīja līguma slēgšanas tiesību piešķiršanas kritērijus. Minētajā vēstulē bija norādīti tiesību akti, kas ir piemērojami pārdošanas procesam, un paskaidrots, ka pārdošanas cena nevar būt zemāka par neatkarīgā eksperta noteikto vērtību, savukārt ierosinātajam darījumdarbības plānam ir jāatbilst jaunajā konvencijā noteiktajām sabiedrisko pakalpojumu saistībām.

(172) Itālija arī apstiprināja, ka vairāku piedāvājumu saņemšanas gadījumā līguma slēgšanas tiesību piešķiršanas kritērijs ir visaugstākā cena, kā paredzēts procedūrai piemērojamajos īpašajos noteikumos.

4.3.6. *Par Ecorys ziņojumu*

(173) Izmeklēšanas gaitā Itālija tika aicināta iesniegt piezīmes (sk. 8. apsvērumu) par Komisijas atlasītā neatkarīgā konsultanta (*Ecorys*) konstatējumiem. Itālija piekrita *Ecorys* secinājumiem, ka ne privatizācijas sasaiste ar jaunās konvencijas piešķiršanu, ne nosacījums attiecībā uz darbaspēku nebūtu samazinājis *Tirrenia* darbības filiāles tirgus vērtību.

(174) Attiecībā uz iepriekš minēto sasaisti Itālija atsaucās uz vairākiem *Ecorys* apgalvojumiem, tostarp tā apsvērumu, ka pārdošanas laikā vienīgā dzīvotspējīgā alternatīva aktīvu pārdošanai saskaņā ar sabiedrisko pakalpojumu režīmu (t. i., aktīvu privatizāciju sasaistot ar jauno konvenciju) bija *Tirrenia* darbības filiāles likvidācija. Itālija arī atkārtoja, ka laikā, kad prāmju nozarē bija krīze, ko raksturoja ievērojams pieprasījuma samazinājums, iespēja izmantot *Tirrenia* floti konvencijā norādītajiem sabiedrisko pakalpojumu maršrutiem bija noderīga darījumdarbības iespēja, nevis faktors, kas varētu samazināt aktīvu vērtību. Turklāt Itālija arī atgādināja, ka no sešiem kuģiem, kas nebija iekļauti *Tirrenia* darbības nozares darbības jomā, piecus varēja pārdot tikai demontāžas nolūkos (sk. 168. apsvērumu). Visbeidzot, Itālija apgalvoja, ka, ņemot vērā no konkursa procedūras izrietošo faktisko cenu, degvielas cenu līmeni un neapmierinošos ekonomiskos apstākļus, nebūtu bijis iespējams sasniegt aktīvu augstāku vērtējumu, pat ja konkursa procedūra tiktu atkārtota vai ja tiktu mainīts pārdodamo aktīvu apjoms.

(175) Attiecībā uz nosacījumu par darbaspēku Itālija uzsvēra *Ecorys* secinājumu, ka nav elementu, kas norādītu, ka šim nosacījumam bija būtiska ietekme uz *Tirrenia* darbības nozares vērtību. Itālija arī atgādināja, ka šis nosacījums izrietēja no Dekrētlikuma 270/1999 63. panta 2. punkta un attiecās tikai uz tiem darbiniekiem, kuri bija vajadzīgi, lai garantētu attiecīgo darījumdarbību atbilstoši flotes apkalpes komplektēšanas tabulām. Flotes apkalpes komplektēšanas tabulas i) nosaka kvalitatīvo un kvantitatīvo sastāvu apkalpei, kas vajadzīga kuģa ekspluatācijai saskaņā ar kuģošanas drošības tiesību aktiem; ii) tiek izveidotas ar ministra dekrētu, un iii) tās sagatavo komiteja, kurā kā konsultanti piedalās organizācijas, kas pārstāv darbiniekus un kuģu īpašniekus. Kuģis var kuģot 365 dienas gadā, un periodiem, ko kuģa apkalpe pavada uz klāja, ir jāmijas ar periodiem, ko pavada krastā. Attiecīgi, nosakot, kāds darbaspēka līmenis ir vajadzīgs *Tirrenia* darbības filiāles darbības nodrošināšanai, minimālajā darbaspēka līmenī jābūt iekļautam apkalpes darbinieku skaitam, kas norādīts komplektēšanas tabulās, pieskaitot rezerves apkalpes locekļus. Jaunajam *Tirrenia* darbības filiāles īpašniekam šis minimālais darbaspēka līmenis būtu jāievēro neatkarīgi no jebkāda nosacījuma, kas attiecas uz darbaspēku. Turklāt Itālija piebilda, ka, lai gan *Tirrenia* darbības filiāles pircējam ir jāpiedāvā darbs visiem darbiniekiem, kuri ir vajadzīgi sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas garantēšanai, tas ir jādara, pamatojoties uz citiem darba līgumiem, nevis tiem, kas bijuši noslēgti iepriekš ([68]).

([68]) Lai ilustrētu, ka pircējam nebija jāpārņem visi *Tirrenia* darbinieki, Itālija piemin, ka uzticamības pārbaudes veikšanas laikā *Tirrenia* darbinieku skaits bija 1 414, savukārt pēc īpašumtiesību nodošanas *CIN* šis skaitlis bija samazinājies par 12 % līdz 1 239 darbiniekiem (no kuriem 313 strādāja uz pagaidu līgumu pamata). Turklāt no 18 vadītājiem, kurus nodarbināja *Tirrenia*, tikai četri kļuva par *CIN* darbiniekiem.

(176) *Ecorys* ziņojumā bija secināts, ka aplēstā *Tirrenia* darbības filiāles vērtība varētu būt bijusi par aptuveni 7,8 % lielāka nekā vērtība, ko bija norādījis Itālijas iestāžu ieceltais eksperts *Banca Profilo*. Itālija uzskatīja, ka šī starpība varētu būt skaidrojama ar to, ka abiem ekspertiem bija jāpaļaujas uz prognozēm par vairākiem tehniskiem parametriem un ka šādās prognozēs pēc būtības parasti pastāv noteikta starpības robeža. Itālijas iestādes iesniedza *Banca Profilo* sagatavoto pretvērtējumu, kurā ir sīki izskaidrotas atšķirības ([69]) salīdzinājumā ar *Ecorys* ziņojumu. Itālija uzskatīja, ka minētais pretvērtējums sniedz pārliecinošu un objektīvu pamatojumu atšķirībām starp abiem vērtējumiem. Patiešām, *Banca Profilo* apgalvoja, ka tās pieņēmumi ir atturīgāki ([70]) nekā *Ecorys* pieņēmumi labāk atspoguļo izvērtējamo situāciju.

(177) Turklāt Itālija norādīja, ka *Tirrenia* darbības filiāles īpašumtiesību nodošana notika vairāk nekā divus gadus pēc atsauces datuma, ko *Banca Profilo* un *Ecorys* izmantoja saviem novērtējumiem. Kā uzskata Itālija, šajā laikposmā *Tirrenia* darbības filiāles vērtība bija samazinājusies un ekonomiskais klimats bija ievērojami pasliktinājies. Šā iemesla dēļ Itālija secināja, ka nevar būt šaubu, ka dienā, kad tika pabeigta *Tirrenia* darbības filiāles pārdošana, cenas nosacījumi, par kuriem vienojās puses, pilnībā atspoguļoja uzņēmuma aktīvu tirgus vērtību.

4.4. **Par jaunās konvencijas atbilstību Altmark kritērijiem**

(178) Itālija atgādināja, ka tā bija paziņojusi sabiedrisko pakalpojumu kompensāciju, kas jāmaksā saskaņā ar jauno konvenciju, tikai juridiskās noteiktības apsvērumu dēļ, jo tā uzskatīja, ka šis pasākums nav valsts atbalsts (sk. 4. apsvērumu). Itālijas iestādes jo īpaši argumentēja, ka visi četri *Altmark* kritēriji ir izpildīti šādu iemeslu dēļ:

— jūras transporta pakalpojumi, kā tos definējušas Itālijas iestādes jaunajā konvencijā, ir svarīgi salu ekonomiskajai attīstībai, vienlaikus arī apmierinot salu iedzīvotāju pamatvajadzības pēc transporta pakalpojumiem un nodrošinot Itālijas Konvencijā noteikto tiesību uz teritoriālo nepārtrauktību ievērošanu. Jaunajā konvencijā ir skaidri noteikti pakalpojumi, kuģi, laika grafiki un tarifu ierobežojumi. Tāpēc Itālija argumentēja, ka sabiedrisko pakalpojumu saistības ir skaidri definētas un ka pirmais *Altmark* kritērijs ir izpildīts,

— parametri, uz kuru pamata tika aprēķināta kompensācija, ir sīki izskaidroti *CIPE* direktīvā un ir izmantoti jaunajā konvencijā (un tās pielikumos), savukārt maksimālās kompensācijas summas ir noteiktas 2009. gada likumā. Tāpēc Itālija argumentēja, ka šie parametri bija noteikti iepriekš objektīvā un pārredzamā veidā un ka otrais *Altmark* kritērijs ir izpildīts,

— sabiedrisko pakalpojumu operators uzņemas visus darbības riskus (sk. arī 4.5. iedaļu) apmaiņā pret fiksētu subsīdijas likmi, nesniedzot noteiktību par visu tā izmaksu segšanu. Šā iemesla dēļ Itālija argumentēja, ka 6,5 % kapitāla atdeves koeficients ir atbilstošs darbībai, neradot pārmērīgas kompensācijas piešķiršanu par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu. Tāpēc arī *Altmark* kritērijs ir uzskatāms par izpildītu,

— *Tirrenia* darbības filiāle tika privatizēta, rīkojot atklātu konkursa procedūru, aptverot aktīvus, kas nepieciešami sabiedrisko pakalpojumu sniegšanai, apvienojumā ar jaunu astoņu gadu konvenciju par minēto pakalpojumu sniegšanu. Tā kā konkursa procedūrā tika ievēroti konkurences, pārredzamības un nediskriminācijas principi un līguma slēgšanas tiesību piešķiršanas kritērijs bija visaugstākā cena, Itālija argumentēja, ka arī ceturtais *Altmark* kritērijs ir izpildīts.

4.5. **Par 6,5 % riska prēmiju, kas noteikta CIPE direktīvā un piemērojama kopš 2010. gada**

(179) Itālija norādīja, ka 2009. gadā kompensācija, kas samaksāta *Tirrenia*, bija 80 010 000 EUR. Sākot no 2010. gada, maksimālā kompensācijas summa tika noteikta 72 685 642 EUR apmērā. Itālija norādīja, ka šī summa ir ievērojami mazāka nekā uzņēmuma vēsturiskais deficīta līmenis. Tas, domājams, liek *Tirrenia* darbības filiāles pircējam palielināt darbību efektivitāti, lai deficītu ierobežotu līdz fiksētajai subsīdijas summai visā jaunās konvencijas darbības laikā un lai kompensētu inflāciju ilgā laikposmā nākotnē.

([69]) Tas ietver dažādas bezriska likmes, beta rādītājus, parāda izmaksas un dažas atšķirības attiecībā uz to, kā tiek aprēķināta likvidācijas vērtība (jo īpaši personāla atlaišanas izmaksas).

([70]) Piemēram, *Banca Profilo* izmantoja Itālijas valdības 10 gadu obligāciju likmes kā bezriska likmi, jo *Tirrenia* darbības filiāle darbojas tikai Itālijā. Savukārt *Ecorys* izmantoja zemākās Vācijas valdības obligāciju likmes, kuras, kā norāda *Banca Profilo*, pārāk zemu novērtē darbības filiāles kapitāla izmaksas.

(180) *CIPE* direktīva paredz, ka, lai noteiktu kapitāla atdevi, izmantojot *WACC* formulu (sk. 42. apsvērumu, izmanto 6,5 % riska prēmiju. Tomēr Itālija paskaidroja, ka ar 2009. gada likumu kompensācijai ir noteikts maksimālais ierobežojums, tāpēc tika nolemts vienkāršot aprēķinu, piemērojot 6,5 % likmi kā vienotu kapitāla atdeves likmi. Šī vienkāršotā pieeja bija piemērojama sākotnējās konvencijas pagarinājuma laikā un joprojām ir piemērojama saskaņā ar jauno konvenciju. Itālijas iestādes arī pierādīja, ka, piemērojot pilno metodiku, kas noteikta *CIPE* direktīvā, rezultātā varēja tikt iegūta kapitāla atdeve, kas – vismaz pēc dažiem gadiem – būtu pārsniegusi 6,5 %. Šā iemesla dēļ Itālija uzskata, ka tās vienkāršotā pieeja ir konservatīva un nepieļauj lielāku kompensāciju *Tirrenia* vai *CIN* par to, kas noteikta *CIPE* direktīvā.

(181) Itālija arī apgalvoja, ka 6,5 % kapitāla atdeve atspoguļo to darbību risku, kas uzticētas *Tirrenia*, respektīvi, *CIN*, neizraisot pārmērīgi lielu kompensāciju par sabiedriskajiem pakalpojumiem turpmākajos apsvērumos izklāstīto iemeslu dēļ.

(182) Vispirms Itālija atgādināja, ka sākotnējās konvencijas pagarinājuma laikā, ņemot vērā uzņēmuma sarežģīto finanšu stāvokli, 2010. gada 5. augustā *Tirrenia* bija jāpiemēro ārkārtas administratīvā procedūra. Kā norādīja Itālija, bija *de facto* neiespējami pilnībā segt sabiedrisko pakalpojumu neto izmaksas (t. i., izmaksas, no kurām atskaitīti ieņēmumi) ar maksimālo kompensācijas summu, kas noteikta ar 2009. gada likumu. Tāpēc *Tirrenia* praksē nesaņēma nekādu kapitāla atdevi laikposmā no 2010. gada 1. janvāra līdz 2012. gada 18. jūlijam. Lai pamatotu šo apgalvojumu, Itālija iesniedza *Tirrenia* maršrutu pārskatus par 2010. un 2011. gadu un ceturkšņa finanšu pārskatus par 2012. gadu.

(183) Jaunā konvencija attiecībā uz *Tirrenia* darbības filiāles pircēju paredz, ka kompensācijas līmenis ir jāaprēķina, pamatojoties uz prognozēto ieņēmumu un izmaksu attīstību. Kā norādīja Itālija, atšķirībā no sākotnējām konvencijām jaunā konvencija nenosaka pilnīgu un automātisku kompensāciju par darbības izmaksu (piemēram, darbaspēka, degvielas, fraktēšanas izmaksu) palielinājumu. Tāpēc riskus, kas saistīti ar šādu izmaksu palielinājumu, kā arī riskus, kas saistīti ar satiksmes apjomu, pilnībā uzņemas operators. Attiecīgi Itālija argumentēja, ka operators uzņemas visus ar pakalpojumu saistītos riskus un tam nav garantijas, ka tam tiks piešķirta pietiekama kompensācija visu izmaksu segšanai. Itālijas ieskatā šis apstāklis nemainās arī tad, ja ņem vērā jaunās konvencijas 8. un 9. pantu, jo operators joprojām ir pakļauts kavējumu riskam starp brīdi, kad notiek šāda nelīdzsvarotība, un brīdi, kad var tikt veiktas korekcijas. Turklāt jebkuras šādas korekcijas tiek panāktas sarunās un netiek piemērotas ar atpakaļejošu spēku, bet ir piemērojamas tikai attiecībā uz nākotni. Itālija iesniedza *CIN* ikgadējos maršrutu pārskatus par laikposmu no 2012. gada 18. jūlija līdz 2018. gada beigām, lai pierādītu, ka nav bijusi piešķirta pārmērīga kompensācija saskaņā ar jauno konvenciju.

4.6. **Par jaunās konvencijas atbilstību 2011. gada VTNP lēmumam**

(184) Pat ja Itālija uzskatīja, ka sabiedrisko pakalpojumu kompensācija, kas samaksāta *CIN* saskaņā ar jauno konvenciju, nav valsts atbalsts, tā ir arī argumentējusi, kādēļ šis pasākums atbilstu 2011. gada VTNP lēmumam, ja tas būtu atbalsts.

(185) Itālija atgādināja, ka Komisijas novērtējumā par VTNP reālo raksturu tiek tikai pārbaudīts, vai dalībvalsts ir pieļāvusi acīmredzamu kļūdu, definējot pakalpojumu kā VTNP. Šajā kontekstā Itālija raksturoja jaunajā konvencijā norādītos maršrutus un norādīja, ka vairākos no šiem maršrutiem *CIN* ir vienīgais operators. Turklāt vēl par trim maršrutiem *CIN* saņem sabiedrisko pakalpojumu kompensāciju tikai klusajā sezonā, bet tam joprojām ir piemērojami ierobežojumi (piemēram, attiecībā uz tarifiem) karstajā sezonā.

(186) Itālija iesniedza ikgadējos pasažieru pārvadājumu datus par abiem finanšu gadiem pirms VTNP piešķiršanas (t. i., 2010. un 2011. gadu), lai argumentētu, ka 2011. gada VTNP lēmuma 2. panta 1. punkta d) apakšpunktā noteiktais maksimālais ierobežojums, kas ir 300 000 pasažieru, nav pārkāpts *Tirrenia* izmantotajos maršrutos. Turklāt, tā kā jaunās konvencijas termiņš ir astoņi gadi, Itālija atzīmēja, ka ir ievērots arī 2011. gada VTNP lēmuma 2. panta 2. punkts. Visbeidzot, Itālija apgalvoja, ka ir ievērots 2011. gada VTNP lēmuma 2. panta 4. punkts, jo, pārdodot *Tirrenia* darbības filiāli konkurenci nodrošinošā, pārredzamā un nediskriminējošā konkursa procedūrā, tika pilnībā ievērotas Jūras kabotāžas regulas prasības.

(187) Itālija apgalvoja, ka jaunā konvencija atbilst visiem nosacījumiem, kas piemērojami attiecībā uz pilnvarojuma aktiem, kā noteikts 2011. gada VTNP lēmuma 4.–6. pantā. Proti, minētajā konvencijā ir sīki izklāstītas sabiedrisko pakalpojumu saistības, to termiņš, kompensācijas mehānisms (pamatojoties uz *CIPE* direktīvu un 2009. gada likumu) un mehānismi, lai izvairītos no pārmērīgas kompensācijas piešķiršanas un lai atgūtu pārmērīgi izmaksātu kompensāciju. Visbeidzot, Itālija norādīja uz pasākumiem (tostarp tiesiskās aizsardzības līdzekļu un sankciju sistēmu), kas ir ieviesti, lai nodrošinātu stingru atbilstību jaunās konvencijas nosacījumiem.

4.7. **Par atlikto *CIN* pirkuma cenas daļas samaksu**

(188) Attiecībā uz *CIN* pirkuma cenas daļas samaksu ar vairākiem maksājumiem visā konvencijas darbības laikā Itālija atzīmēja turpmāk izklāstīto. Saistošais piedāvājums, ko *CIN* iesniedza 2011. gada 14. aprīlī un kas paredzēja atliktu cenas daļas maksājumu, tika iekļauts datu telpā. Ārkārtas komisārs 2011. gada 2. maijā nosūtīja visām pusēm, kas bija uzņemtas uzticamības pārbaudes posmā, paziņojumu, aicinot tās iesniegt labākus piedāvājumus par *CIN* iesniegto. Iemesls tam, ka netika saņemti galīgi piedāvājumi, kas būtu labāki par *CIN* iesniegto, ir konkursa procedūrai raksturīgā konkurences dinamika. Minētā iemesla dēļ atlikto pirkuma cenas samaksu nevar uzskatīt par selektīvu iejaukšanos par labu *CIN*, jo tā atspoguļo tirgus cenu. Proti, arī iespējamie citi pretendenti varēja iesniegt piedāvājumu, kurā ietverta atlikta samaksa, taču viņi izvēlējās neiesniegt šādus piedāvājumus.

(189) Šajā kontekstā Itālija atsaucās uz Eiropas tiesu judikatūru ([71]), saskaņā ar kuru saistoši piedāvājumi, ko pienācīgā kārtībā iesniedz saistībā ar konkursa procedūru par konkrēta uzņēmuma privatizāciju, ir labāks attiecīgā subjekta tirgus cenas rādītājs nekā, piemēram, ekspertu novērtējumi. Itālija arī uzsvēra, ka Eiropas tiesas ir konstatējušas, ka šī pieeja būtu jāizmanto arī tad, ja attiecīgo konkursa procedūru raksturo nelikumīgi nosacījumi, pat ja Itālijas iestādes uzskata, ka konkursa procedūra par *Tirrenia* darbības filiāles privatizāciju nebija saistīta ar šādiem nosacījumiem. Itālijas iestādes arī atsaucās uz Komisijas lēmumu *Sandretto* lietā ([72]). Minētajā lēmumā Komisija pieņēma Itālijas argumentu, ka, lai gan *Sandretto* aktīvu pārdošanas cena bija zemāka nekā cena, kādā tie tika novērtēti, tā tik un tā bija visaugstākā vērtība tirgū, un tāpēc nevarēja izslēgt, ka pircēja piedāvātā cena ir tirgus cena.

4.8. **Par pietauvošanās prioritāti**

(190) Itālijas iestādes ir argumentējušas, ka, piešķirot pietauvošanās prioritāti, netika zaudēti valsts līdzekļi. Kā norādīja Itālijas iestādes, visi prāmju operatori maksā regulāru maksu attiecīgajām ostas iestādēm par pietauvošanos. Itālijas iestādes arī apgalvo, ka šī pietauvošanās prioritāte ir bijusi piemērojama tikai sabiedrisko pakalpojumu maršrutiem un ka *Tirrenia* un vēlāk *CIN* nemaksāja un nemaksā nekādu papildu maksu par šo pietauvošanās prioritāti, jo ostas tiem piešķir pirmo pietauvošanās laika nišu izvēli pat tad, ja nav oficiālas pietauvošanās prioritātes sakarā ar to sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu.

(191) Itālijas iestādes uzskata, ka pietauvošanās prioritāte nepiešķir jēgpilnu priekšrocību bijušās *Tirrenia* grupas uzņēmumiem, tostarp *Tirrenia* un tā iegādātājam *CIN*. Tās jo īpaši argumentē, ka praksē pietauvošanās prioritāti piemēro tikai ļoti ierobežotos apstākļos. Lielākās ostu daļas lielums un iebraukšanas un izbraukšanas iepriekšēja plānošana nodrošina to, ka normālos apstākļos, neskaitot kavējumus un galējus laikapstākļus, nenotiek pārklāšanās, dažādiem operatoriem izmantojot konkrētas pietauvošanās vietas. Turklāt, tā kā *Tirrenia* un *CIN* savus pakalpojumus sniedz visu gadu (atšķirībā, piemēram, no operatoriem, kuri darbojas tikai karstajā sezonā), būtu dabiski, ja ostas tiem piešķirtu pirmo pietauvošanās laika nišu izvēli, ja nav oficiālas pietauvošanās prioritātes. Minēto iemeslu dēļ Itālija uzskata, ka pietauvošanās prioritāte nevar būt radījusi jēgpilnu priekšrocību *Tirrenia* un *CIN*.

([71]) Konkrētāk, Itālija atsaucas uz 2013. gada 24. oktobra spriedumu apvienotajās lietās C-214/12 P, C-215/12 P un C-223/12 P *Land Burgenland*, ECLI:EU:C:2013:682, 93.–96. punktu.

([72]) OV L 92, 13.4.2010., 19. lpp.

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

(192) Itālija neapstrīdēja, ka *Tirrenia* saņēma aptuveni 12 051 900 EUR kuģu modernizācijai, kas bija vajadzīga, lai izpildītu starptautiskos drošības standartus. Itālijas iestādes arī apstiprināja, ka no šiem līdzekļiem *Tirrenia* faktiski izmantoja tikai 630 600 EUR, lai samaksātu par kuģa "*Clodia*" modernizācijas darbiem. Atlikušie līdzekļi (t. i., 11 421 300 EUR) nedz tika izmantoti, lai samaksātu par kuģu modernizāciju, nedz tika atmaksāti valstij. Kā norādīja Itālija, jaunajam *Tirrenia* darbības filiāles īpašniekam (t. i., *CIN*) bija jāmaksā par atlikušajiem modernizācijas darbiem no saviem līdzekļiem (un šīs saistības 11 421 300 EUR apmērā tādējādi arī tika ņemtas vērā *Banca Profilo* sagatavotajā novērtējumā).

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

(194) Itālijas iestādes precizēja, ka *FAS* līdzekļi netika izmantoti, lai piešķirtu papildu kompensāciju *Tirrenia*. Minētie līdzekļi tika darīti pieejami, lai papildinātu budžeta apropriācijas sabiedrisko pakalpojumu kompensāciju izmaksai bijušās *Tirrenia* grupas uzņēmumiem gadījumā, ja tās izrādās nepietiekamas. Itālija atzīmē, ka 2010. gada 1. panta 5. *ter* punkts ļāva reģioniem izmantot *FAS* līdzekļus, lai finansētu regulāro sabiedrisko pakalpojumu kompensāciju (tās daļu) un tādējādi nodrošinātu jūras sabiedrisko pakalpojumu nepārtrauktību. Tāpēc šis pasākums ir saistīts tikai ar līdzekļu piešķiršanu Itālijas budžetā sabiedrisko pakalpojumu kompensāciju izmaksai.

4.10. **Par saimniecisko pēctecību (tās neesību) starp *Tirrenia*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, un *CIN***

(195) Itālija apgalvoja, ka nepastāv saimnieciskā pēctecība starp *Tirrenia*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, un *CIN*, turpmāk izklāstīto iemeslu dēļ.

a) *Pārdošanas darbības joma*. Itālija norādīja, ka pēc neveiksmīga visa *Tirrenia* uzņēmuma, ieskaitot tā filiāli *Siremar*, privatizācijas mēģinājuma, pirms uzņēmumam tika piemērota ārkārtas administratīvā procedūra, tika organizētas atsevišķas konkursa procedūras par daļu no attiecīgajiem uzņēmuma aktīviem (t. i., attiecīgi *Tirrenia* un *Siremar* darbības filiālēm). Bez tam šī pārdošana attiecās uz ierobežotu skaitu *Tirrenia*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, aktīvu, kam iepriekš nebija funkcionālas autonomijas; aktīvi, kas nav būtiski sabiedrisko pakalpojumu sniegšanai, tostarp seši kuģi, nekustamais īpašums un mākslas darbu kolekcija, tika pārdoti atsevišķi. Turklāt *CIN* nepārņēma parādus, kas bija radušies *Tirrenia*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, pirms nodošanas.

b) *Saimnieciskā darbība*. Nosacījumi sabiedrisko pakalpojumu saistību izpildei, kas paredzēti jaunajā konvencijā attiecībā uz *CIN*, ievērojami atšķiras no tiem, kas izklāstīti sākotnējā konvencijā attiecībā uz *Tirrenia*. Proti, jaunajā konvencijā ir paredzēti pilnīgi atšķirīgi kritēriji, lai aprēķinātu kompensāciju par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu (kas noteikta maksimālās summas apmērā, nevis pilnībā sedz sabiedrisko pakalpojumu zaudējumus), un noteikts lielāks elastīgums attiecībā uz likmēm, ko piedāvā pasažieriem (izmantojot maksimālo cenu ierobežojumus, nevis fiksētas cenas). Itālija uzskatīja, ka kompensācijas metodes būtiskās izmaiņas noteikti ir likušas pircējam palielināt *Tirrenia* darbības filiāles organizatorisko efektivitāti. Turklāt Itālija apgalvoja, ka vienkārša pāreja no valsts uz privātu īpašnieku nozīmē krasas pārmaiņas organizācijā un pārvaldībā un ka nosacījumi, ko noteica *AGCM* savā 2012. gada 21. jūnija Lēmumā Nr. 23670, vēl vairāk nodrošina *CIN* saimnieciskās pēctecības neesību attiecībā pret *Tirrenia*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru.

c) *Darbaspēka pēctecības neesība*. Itālija norādīja, ka nav notikusi darbinieku automātiska nodošana pircējam. *Tirrenia*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, atlaida savus darbiniekus un bija pilnībā atbildīgs par atlikušajām izmaksām, kas saistītas ar vecajiem līgumiem. Tad pircējs izteica jaunus darba piedāvājumus bijušajiem darbiniekiem, ciktāl viņi tika uzskatīti par nepieciešamiem nodotās darbības (t. i., sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas) īstenošanai. Ja bijušie darbinieki piekrita piedāvājumam, viņi tika pieņemti darbā uz jauna, atšķirīga līguma pamata.

d) *Atšķirīgs pārdevēja un pircēja aktīvu turējums*. Itālija atzīmēja, ka pircējs tika noteikts publiskā konkursa procedūrā, kurā varēja piedalīties maksimāli plašs potenciālo pretendentu loks. Konkursa pamatā bija konkurences, pārredzamības un nediskriminācijas principi, un uzvarētājs tika noteikts, izmantojot visaugstākās cenas kritēriju. Pārdevēja identitāte pilnībā atšķiras no pircēja identitātes, un tiem abiem nav ar akciju turējumu saistītu attiecību.

e) *Darījuma ekonomiskais pamatojums*. Darījuma mērķis bija liberalizēt jūras transporta pakalpojumus, ko sniedz *Tirrenia*, lai izpildītu Jūras kabotāžas regulas prasības. Turklāt pirmais uzaicinājums izteikt ieinteresētību tika publicēts 2010. gada septembrī, un pārdošanas līgums ar *CIN* tika parakstīts 2011. gada 25. jūlijā, savukārt Komisijas oficiālā izmeklēšanas procedūra tika sākta ar tās 2011. gada 5. oktobra lēmumu. Itālija apgalvoja, ka minēto iemeslu dēļ darījuma mērķis nebija apiet valsts atbalsta noteikumus, bet tas tika plānots un īstenots ar nolūku īstenot svarīgu rūpniecisku projektu.

5. **IEINTERESĒTO PERSONU PIEZĪMES**

(196) Komisija saņēma piezīmes no četrām ieinteresētajām personām (t. i., *Tirrenia*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, *CIN*, *Pan Med* un *Grandi Navi Veloci*), un to kopsavilkums ir sniegts turpmāk.

5.1. ***Tirrenia*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, piezīmes**

(197) *Tirrenia*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, iesniegtās atbildes uz 2011. gada lēmumu un 2012. gada lēmumu ir apkopotas turpmāk.

5.1.1. *Par pārkāpuma procedūru Nr. 2007/4609*

(198) Savā atbildē uz 2012. gada lēmumu *Tirrenia*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, vispirms atsaucās uz Komisijas pārkāpuma procedūru Nr. 2007/4609 par Jūras kabotāžas regulas nepareizu piemērošanu (sk. arī 2.4. iedaļu). Šajā kontekstā *Tirrenia*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, atsaucās uz 2009. gada 21. decembra vēstuli (sk. 114. apsvērumu) par Itālijas nodomu rīkot konkursa procedūras nevis par sabiedrisko pakalpojumu līgumiem, bet par to kuģniecības uzņēmumu pārdošanu, kuriem ir šādi līgumi. Minētajā vēstulē Komisijas ģenerāldirektors, kurš atbild par enerģētiku un transportu, norādīja, ka, ņemot vērā Itālijas iestāžu plānoto nozares kraso pārveidošanu un sociālo ietekmi, kāda minēto iestāžu ieskatā būtu jūtama, ja konkursa procedūrās nebūtu iekļauta uzņēmumu iegāde, izvēlētā procedūra bija pieņemama – principā un izņēmuma kārtā –, lai nodrošinātu atbilstību principam par Kopienas kuģu īpašnieku nediskriminmāciju.

(199) Komisija 2012. gada 21. jūnijā (sk. 121. apsvērumu) nosūtīja Itālijai argumentētu atzinumu par kavēšanos īstenot konkursa procedūras *Caremar*, *Laziomar* un *Saremar* nodrošināto jūras kabotāžas sabiedrisko pakalpojumu piešķiršanai vairāk nekā trīs gadus pēc attiecīgo līgumu parastā termiņa beigām. Tā kā Itālijas iestādes bija pabeigušas konkursa procedūras *Tirrenia*, *Siremar* un *Toremar* nodrošināto jūras kabotāžas sabiedrisko pakalpojumu piešķiršanai, argumentētais atzinums neatteicās uz šiem uzņēmumiem. Pamatojoties uz minēto un ņemot vērā iepriekšēju informācijas apmaiņu starp Itālijas iestādēm un Komisijas dienestiem, *Tirrenia*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, apgalvoja, ka Komisija bija atzinusi, ka *Tirrenia* darbības filiāles privatizācija atbilst Jūras kabotāžas regulas 4. pantam.

(200) Pamatojoties uz Eiropas tiesu judikatūru ([73]), *Tirrenia*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, argumentēja, ka, tiklīdz sabiedrisko pakalpojumu saistības ir noteiktas saskaņā ar Jūras kabotāžas regulu, tās jāuzskata par atbilstošām Savienības tiesību aktiem bez vajadzības veikt papildu pārbaudi atbilstoši LESD 106. panta 2. punktam. Kā norādīja *Tirrenia*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, tā kā pārkāpuma procedūrā tika secināts, ka sabiedrisko pakalpojumu saistības, kas noteiktas *Tirrenia* darbības filiāles izmantotajiem maršrutiem pirms

([73]) *Tirrenia*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, atsaucas jo īpaši uz 2005. gada 15. jūnija spriedumu lietā T-17/02 *Fred Olsen, SA*, ECLI:EU:T:2005:218, 215. punktu.

privatizācijas, ir pamatotas, ņemot vērā Jūras kabotāžas regulu, šādu secinājumu nevar apšaubīt LESD 108. panta 2. punktā noteiktās Komisijas oficiālās izmeklēšanas kontekstā ([74]). Turklāt jebkādai papildu darbībai saskaņā ar LESD 108. panta 2. punktu jābūt ierobežotai līdz citiem pasākumiem, kas atšķiras no kompensācijas par papildu izmaksām, kuras radušās saistībā ar sabiedrisko pakalpojumu saistībām, kas likumīgi uzticētas un tiek īstenotas saskaņā ar Jūras kabotāžas regulu.

(201) Visbeidzot, *Tirrenia*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, atsaucās uz 2009. gada spriedumu, ar kuru tika atcelts 2004. gada lēmums, un iespējamību, ka minētajā lēmumā novērtēto sabiedrisko pakalpojumu kompensāciju varētu klasificēt par pastāvošu atbalstu. *Tirrenia*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, apgalvoja, ka, ja bijušajai *Tirrenia* grupai piešķirto atbalstu patiešām klasificētu kā pastāvošu atbalstu, šāda klasifikācija, iespējams, būtu piemērojama arī kompensācijai, ko maksā par sabiedrisko pakalpojumu saistībām, kuras *Tirrenia* darbības filiāle īstenoja laikposmā, uz ko attiecas 2011. gada lēmums un 2012. gada lēmums, līdz privatizācijai. *Tirrenia*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, norāda, ka sākotnējās konvencijas pagarināšana bija noteikti nepieciešama, lai garantētu sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu līdz jaunās konvencijas piešķiršanai *Tirrenia* darbības filiāles privatizācijas kontekstā. Tāpēc tas tika uzskatīts par pamatotu, ņemot vērā Komisijas pārkāpuma procedūras rezultātu. Turklāt vienīgajām būtiskajām izmaiņām, kas ieviestas kopš 2009. gada 1. janvāra, sekas bija tādas, ka samazinājās piešķirtās sabiedrisko pakalpojumu kompensācijas kopējā summa. Šā iemesla dēļ *Tirrenia*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, apgalvo, ka attiecīgais pasākums nevarēja kļūt par jaunu atbalstu.

5.1.2. *Par sākotnējās konvencijas pagarināšanu*

(202) Attiecībā uz VTNP esību maršrutos, ko apkalpoja *Tirrenia* darbības filiāle saskaņā ar sākotnējo konvenciju, *Tirrenia*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, atzīmēja turpmāk izklāstīto. Pirmkārt, savienojumos Palermo–Kaljāri, Čivitavekija–Kaljāri, Neapole–Kaljāri, Kaljāri–Trapāni un savienojumā ar Tremiti salām *Tirrenia* bija vienīgais operators. Maršrutos Neapole–Palermo, Čivitavekija–Olbija un Dženova–Portotorresa sabiedrisko pakalpojumu kompensāciju piešķir tikai klusajā sezonā. Karstajā sezonā šajos trīs maršrutos ir lielāks satiksmes apjoms, līdz ar to uzņēmums var darboties uz konkurences pamata. *Tirrenia*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, norāda, ka saskaņā ar sākotnējo konvenciju visa peļņa, kas gūta minētajos maršrutos karstajā sezonā, tika atskaitīta no sabiedrisko pakalpojumu kompensācijas summas, kas maksājama *Tirrenia*, savukārt visi minētajā periodā radušies zaudējumi bija jāsedz uzņēmumam pašam ([75]).

(203) Otrkārt, *Tirrenia*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, arī iekļāva pasažieru datus par maršrutiem, kuros *Tirrenia* nodrošināja sabiedriskos pakalpojumus 2010. un 2011. gadā. Pamatojoties uz minēto, *Tirrenia*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, apgalvo, ka 2011. gada VTNP lēmuma 2. panta 1. punkta d) apakšpunktā un 2005. gada VTNP lēmuma 2. panta 1. punkta c) apakšpunktā paredzētie nosacījumi ir izpildīti. Turklāt, tā kā kompensācija, kas samaksāta, pamatojoties uz sākotnējo konvenciju pagarinājumu, tika atzīta pārkāpuma procedūras kontekstā, arī 2011. gada VTNP lēmuma 2. panta 4. punktā un 2005. gada VTNP lēmuma 2. panta 2. punktā paredzētie nosacījumi ir izpildīti.

(204) *Tirrenia*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, arī apgalvoja, ka valsts tam nav piešķīrusi pārmērīgu kompensāciju. Minētais uzņēmums jo īpaši norādīja, ka periodā, kad tam bija piemērojama ārkārtas administratīvā procedūra (no 2010. gada septembra līdz 2012. gada jūlijam), subsīdijas summa bija par aptuveni 20 miljoniem EUR absolūtā izteiksmē un par aptuveni 25 % relatīvā izteiksmē mazāka nekā subsīdiju summa, ko šis uzņēmums saņēma iepriekšējos divos gados (2008.–2009. gadā). *Tirrenia*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, atzīmēja, ka sabiedrisko pakalpojumu kompensācija, kas samaksāta līdz 2009. gada beigām, ļāva *Tirrenia* līdzsvarot tā ienākumus un izdevumus un turpināt darbību, neraugoties uz tā ekonomisko un finansiālo izredžu pakāpenisku pasliktināšanos. Laika gaitā *Tirrenia* kļuva arvien vairāk atkarīgs no subsīdijām, jo tā ieņēmumi neatbilda zaudējumiem, kas tam radās saistībā ar sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu. Tomēr no 2010. gada ar 2009. gada likumu kompensācijas summai tika noteikts maksimālais ierobežojums, kas bija ievērojami mazāks nekā iepriekšējos gados. *Tirrenia*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, argumentēja, ka šā iemesla dēļ valsts subsīdija nespēja segt darbības izmaksas, kas *Tirrenia* radās attiecīgajos maršrutos. Tāpēc *Tirrenia*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, secina, ka nevar būt pastāvējusi pārmērīga kompensācija gados, kad sākotnējā konvencija bija pagarināta.

([74]) *Tirrenia*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, atsaucas uz 2005. gada 10. maija spriedumu lietā C-400/99 *Itālija*/Komisija, ECLI:EU:C:2005:275, un 2009. gada 4. marta spriedumu apvienotajās lietās T-265/04, T-292/04 un T-504/04 *Tirrenia di Navigazione*/Komisija, ECLI:EU:T:2009:48.

([75]) *Tirrenia*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, piebilst, ka pat karstajā sezonā *Tirrenia* bija jāizpilda konvencijā noteiktās prasības attiecībā uz maršrutu biežumu un prāmju skaitu un bija arī jāpiemēro samazināts tarifs rezidentiem un īpašām pasažieru kategorijām. Tomēr *Tirrenia* varēja brīvi noteikt tarifus visiem citiem pasažieriem uz konkurences pamata.

5.1.3. *Par iespējamo Tirrenia glābšanas atbalsta nelikumīgo pagarināšanu*

(205) Attiecībā uz tā glābšanas atbalsta atmaksu, kas apstiprināts ar 2010. gada lēmumu, *Tirrenia*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, atgādina, ka Itālijas iestādes 2011. gada 16. maijā informēja Komisiju, ka *Tirrenia* un *Siremar* ārkārtas administrācijas atmaksās glābšanas atbalstu pēc *Tirrenia* un *Siremar* darbības filiāļu pārdošanas pabeigšanas, izmantojot ieņēmumus no šo filiāļu pārdošanas. Ņemot vērā, ka 2011. gada 23. maijā Ekonomikas attīstības ministrija atļāva *Tirrenia* darbības filiāli nodot *CIN* un ka 2011. gada 25. jūlijā tika parakstīts pārdošanas līgums, gan Itālijas iestādes, gan *Tirrenia*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, tolaik leģitīmi uzskatīja, ka atbalstu varēs atmaksāt līdz 2011. gada 28. augustam, kā prasīts. *Tirrenia*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, atzīmēja, ka pārdošanas pabeigšana tika aizkavēta neparedzētu notikumu dēļ un tāpēc *Tirrenia*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, bija jāturpina sniegt savus pakalpojumus ievērojami ilgāku laiku, nekā bija plānots, sedzot saistītās izmaksas. Tomēr valsts atmaksāja visu glābšanas atbalstu *Tirrenia*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, pilnā apmērā ar vienu maksājumu 2012. gada 18. septembrī, t. i., tikai 48 dienas pēc *CIN* pirmā maksājuma, kas tika kreditēts 2012. gada 1. augustā.

(206) Attiecībā uz Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 25. punkta c) apakšpunktā noteikto prasību *Tirrenia*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, atzīmēja turpmāk norādīto. *Tirrenia* likvidācijas plāns tika publicēts ārkārtas administrācijas tīmekļa vietnē ([76]) ilgu laiku pirms iepriekš minētā sešu mēnešu termiņa beigām. *Tirrenia*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, piebilda, ka visa būtiskā informācija par privatizācijas procesa – kas, kā tas apgalvoja, būtībā bija pārstrukturēšanas plāns, kā definēts Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādnēs – turpmāko norisi tika regulāri iesniegta Komisijai gan par valsts atbalsta, gan apvienošanās apstiprināšanas procedūrām. Tāpēc *Tirrenia*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, apgalvoja, ka Komisija bija pilnībā informēta un ka šis plāns bija pamatots, saskaņots un tālejošs, lai atjaunotu *Tirrenia* dzīvotspēju, kā noteikts Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādnēs.

(207) *Tirrenia*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, arī argumentēja, ka *Tirrenia* pārstāja būt par grūtībās nonākušu uzņēmumu, tiklīdz tas saņēma glābšanas atbalstu, kas tam ļāva regulāri sniegt sabiedriskos pakalpojumus, vienlaikus pienācīgi pārvaldot likvidācijas procesu. *Tirrenia*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, uzskata, ka attiecīgajā periodā minētās darbības tika veiktas regulāri un bez pārtraukumiem, kas parasti raksturīgi grūtībās nonākušam uzņēmumam. *Tirrenia*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, piebilda, ka privatizācijas pabeigšana sakrita ar pārstrukturēšanas plāna pilnīgu īstenošanu. Tas ietvēra strukturālas izmaiņas *Tirrenia* organizācijā un pārvaldībā, nodrošinot tā ilgtermiņa rentabilitātes atjaunošanu. Visbeidzot, *Tirrenia*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, norādīja, ka 2010. gada lēmumā bija apstiprināts, ka princips "vienu reizi – vienīgo reizi" ir ievērots arī attiecībā uz pagātni, t. i., attiecībā uz kompensāciju par sabiedrisko pakalpojumu saistībām. Tāpēc *Tirrenia*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, argumentēja, ka Itālijas iestādes varēja leģitīmi paredzēt, ka šī kompensācija neietver valsts atbalstu.

5.1.4. *Par jauno konvenciju*

(208) Attiecībā uz ievēroto procedūru *Tirrenia*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, apgalvoja, ka Itālija 2012. gada 10. janvārī paziņoja Komisijai par jauno konvenciju juridiskās noteiktības apsvērumu dēļ. Tāpēc *Tirrenia*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, nepiekrita 2012. gada lēmumā paustajam Komisijas viedoklim, ka šis pasākums varētu būt nelikumīgs atbalsts, kas piešķirts, neievērojot LESD 108. panta 3. punktā noteikto nogaidīšanas pienākumu.

(209) Pēc būtības *Tirrenia*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, pievērsās Komisijas šaubām par pasākuma atbilstību 2011. gada VTNP lēmumā noteiktajiem nosacījumiem.

(210) Proti, *Tirrenia*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, apgalvoja, ka, pamatojoties uz pasažieru datiem par 2010. un 2011. gadu, pasažieru skaita ierobežojums, kas noteikts 2011. gada VTNP lēmuma 2. panta 1. punkta d) apakšpunktā, nav pārkāpts. Turklāt, tā kā jaunās konvencijas termiņš ir astoņi gadi, tas nepārsniedz maksimālos 10 gadus, kas noteikti 2011. gada VTNP lēmuma 2. panta 2. punktā. *Tirrenia*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, arī argumentēja, ka, ņemot vērā pārkāpuma procedūras rezultātu (sk. arī 5.1.1. punktu) un *Tirrenia* darbības filiāles privatizāciju, ir ievērots arī 2011. gada VTNP lēmuma 2. panta 4. punktā noteiktais nosacījums.

(211) *Tirrenia*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, norādīja, ka jaunās konvencijas 3. pantā ir skaidri noteikti sniedzamie pakalpojumi, savukārt tās A pielikumā ir sīki noteikti kuģu veidi, kas izmantojami, un laika nišas, kas jāaptver, nosakot prasības pakalpojumiem vakaros un naktīs un tarifu ierobežojumus. *Tirrenia*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, arī piebilda, ka jaunā konvencija paredz sīki izstrādātus noteikumus par parametriem kompensācijas aprēķināšanai, kontrolēšanai un pārskatīšanai un pasākumus, lai nepieļautu pārmērīgu

([76]) Sk.: http://www.tirreniadinavigazioneamministrazionestraordinaria.it/.

kompensāciju un nodrošinātu šādas pārmērīgas kompensācijas atmaksu, kā arī saistošas prasības, kas attiecas uz sniegto pakalpojumu pamataspektiem (cena, kvalitāte un daudzums). Par katru maršrutu maksimālie tarifi, kas piemērojami vienai personai vai transportlīdzeklim, ir noteikti jaunās konvencijas A pielikumā, kur ir nošķirti standarta tarifi un samazināti tarifi salu rezidentiem. Ikgadējā kompensācija par sabiedrisko pakalpojumu saistībām ir noteikta visam konvencijas darbības laikam. Tomēr pastāv mehānisms ekonomisko atsauces parametru pārskatīšanai ik pēc trim gadiem, kā arī drošības klauzula par labu abām pusēm neparedzētu un strukturālu izmaiņu gadījumā, pārsniedzot noteiktu robežlīmeni, attiecībā uz konkrētiem ekonomiskajiem parametriem. Visbeidzot, *Tirrenia*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, norādīja, ka, lai nodrošinātu pilnīgu atbilstību iepriekš izklāstītajām prasībām, jaunajā konvencijā ir noteikta stingra un visaptveroša sodu sistēma pakalpojumu operatoram, kas balstīta uz atturēšanas principu. Arī uzraugošās ministrijas ir pilnvarotas veikt inspekcijas un pārbaudes un iegūt informāciju, lai novērtētu konvencijā noteikto pienākumu izpildi.

5.1.5. *Par Tirrenia privatizāciju un atlikto CIN pirkuma cenas samaksu*

(212) Savā atbildē uz 2011. gada lēmumu *Tirrenia*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, norādīja, ka *Tirrenia* darbības filiāles privatizācija ir pilnībā atbilstoša valsts atbalsta tiesību aktiem. Uzņēmums jo īpaši atsaucās uz *GRAWE* judikatūru ([77]), kurā noteikts, ka, tad, kad tiek privatizēts valstij piederošs uzņēmums, var pieņemt, ka tirgus cena atbilst saņemtajam visaugstākās cenas piedāvājumam, ja šāds piedāvājums ir ticams un tam ir ekonomiska vērtība.

(213) Savā atbildē uz 2012. gada lēmumu *Tirrenia*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, atgādināja, kādi ir konkursa procedūras galvenie posmi un turpmākās norises. Tas uzsvēra, ka ārkārtas komisārs sagatavoja un rīkoja konkursa procedūru tādā veidā, kas tika uzskatīts par visatbilstošāko, lai nodrošinātu visaugstākās iespējamās vērtības sasniegšanu, un ka viņam saskaņā ar likumu bija jāievieš drošības pasākumi, lai nodrošinātu konkursa procedūras pārredzamību, objektivitāti un taisnīgumu.

(214) *Tirrenia*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, arī argumentēja, ka konkursa procedūrai netika piemēroti nekādi nosacījumi, kas paši par sevi var izraisīt pārdošanai piedāvāto aktīvu vērtības samazinājumu vai potenciālo pircēju skaita samazinājumu. Tas jo īpaši attiecas uz 2011. gada lēmumā minētajiem nosacījumiem par i) darbinieku skaita saglabāšanu, ii) kuģu sasaistīšanu ar sabiedrisko pakalpojumu saistībām vienā konkursa procedūrā. Attiecībā uz pirmo minēto nosacījumu *Tirrenia*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, norādīja, ka tas attiecas uz obligātu noteikumu, kas noteikts vispārpiemērojamā leģislatīvā aktā un ir piemērojams vienādi. Attiecībā uz otro minēto nosacījumu *Tirrenia*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, norādīja, ka iespēja izmantot darbības filiāles floti sabiedrisko pakalpojumu nodrošināšanai konvencijā noteiktajos maršrutos ir dzīvotspējīga darbības iespēja, nevis negatīvs faktors, kas ietekmē pārdodamās darbības filiāles vērtību, it īpaši laikā, kad jūras transporta nozarē notiek lejupslīde.

(215) Konkrēti par atlikto *CIN* pirkuma cenas daļas samaksu *Tirrenia*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, argumentēja, ka šis jautājums nebūtu jāvērtē nodalīti no privatizācijas kopumā. *Tirrenia*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, uzsvēra, ka konkursa procedūra tika izstrādāta tā, lai pilnībā ievērotu konkurences, pārredzamības un nediskriminācijas principus. Tādēļ, kā arī pamatojoties uz Eiropas tiesu judikatūru ([78]), *Tirrenia*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, apgalvoja, ka šīs konkursa procedūras rezultāts ir tirgus cena. Lēmums atļaut maksājumus pa daļām bija daļa no konkursa procedūras dinamikas un tika pieņemts tādēļ, ka nebija citu galīgu piedāvājumu, kas konkurētu ar *CIN* iesniegto. *Tirrenia*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, argumentēja, ka tādēļ atļauja atlikt pirkuma cenas daļas samaksu nav selektīva iejaukšanās par labu *CIN*. Tas jo īpaši tā ir tādēļ, ka visi potenciālie pretendenti bija informēti par *CIN* piedāvājumā ietverto noteikumu par samaksas veikšanu pa daļām un tika aicināti iesniegt konkurējošus piedāvājumus.

(216) Šo iemeslu dēļ *Tirrenia*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, apgalvoja, ka Komisijas šaubas par *Tirrenia* privatizāciju un pirkuma cenas samaksu pa daļām nav pamatotas.

([77]) 2012. gada 28. februāra spriedums lietā T-282/08, *Grazer Wechselseitige Versicherung AG* / Eiropas Komisija, ECLI:EU:T:2012:91.

([78]) *Tirrenia*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, atsaucas uz spriedumu apvienotajās lietās T-268/08 un T-281/08 *Land Burgenland* un Austrija / Komisija, ECLI:EU:T:2012:90, 70., 72. un 87. punktu.

5.1.6. *Par saimnieciskās pēctecības neesību starp Tirrenia un CIN*

(217) *Tirrenia*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, raksturoja šādas *Tirrenia* darbības filiāles privatizācijas iezīmes: nodošanas tvērums (aktīvi un saistības); saimnieciskā darbība, darbaspēks un pušu identitāte; pārdošanas cena; darbības loģika un laiks. *Tirrenia*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, apgalvoja, ka šajā gadījumā visi minētie elementi norāda uz saimnieciskās pēctecības neesību starp ārkārtas administrāciju, kas pārdod *Tirrenia* darbības filiāli, un *CIN*.

(218) *Tirrenia*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, jo īpaši argumentēja, ka nodošanas *CIN* tvērums bija mazāks, nekā sākotnēji bija paredzēts, jo pārdošanai tika izlikts tikai darbības subjekts, kas sniedza sabiedriskos pakalpojumus, nevis viss *Tirrenia* uzņēmums kopumā (ieskaitot *Siremar*). Turklāt pēc pārdošanas pabeigšanas visas neizpildītās saistības, kas bija saistītas ar *Tirrenia* darbības filiāles aktīviem, tika atceltas.

(219) *Tirrenia*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, arī atzīmēja, ka pati darījuma būtība, t. i., privatizācija, netieši norāda uz acīmredzamu saimnieciskās pēctecības neesību no organizatoriskās struktūras, lēmumu pieņemšanas procesu, pārvaldības kritēriju un darbības stratēģiju viedokļa. Turklāt pēc tam, kad *AGCM* pārbaudīja darījumu, jaunā privātā uzņēmuma darbībai tika piemēroti ierobežojoši pasākumi ([79]), kas papildus iecerētajam to mērķim (t. i., veicināt konkurenci) arī ir palielinājuši saimnieciskās pēctecības neesību starp *Tirrenia* darbības filiāles pārdevēju un pircēju.

(220) Turklāt, kā noteikts Dekrētlikuma 270/1999 56. panta 3.*bis* punktā, Itālijas Civilkodeksa 2112. pants neattiecas uz tādu uzņēmumu pārdošanu, kuri sniedz svarīgus sabiedriskos pakalpojumus, nodrošinot, ka darbaspēka pēctecības neesību. Turklāt *Tirrenia*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, atgādināja, ka neatkarīgs eksperts noteica minimālo pārdošanas cenu un ka pārdošanas procedūra bija pārredzama un nediskriminējoša, un ka procedūrā vienīgais līguma slēgšanas tiesību piešķiršanas kritērijs bija augstākā cena.

(221) Visbeidzot, *Tirrenia*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, norādīja, ka konkursa procedūra attiecībā uz *Tirrenia* darbības filiāli tika sākta 2010. gada septembrī, kā rezultātā 2011. gada 25. jūlijā tika parakstīts pārdošanas līgums ar *CIN*, savukārt Komisija savu oficiālo izmeklēšanu sāka tikai ar tās 2011. gada 5. oktobra lēmumu. Tāpēc darījumam nevarēja būt mērķis apiet noteikumus par valsts atbalstu. Tieši pretēji – darījuma nolūks bija liberalizēt jūras transporta tirgu saskaņā ar Jūras kabotāžas regulu, īstenojot privatizāciju.

5.2. ***CIN* piezīmes**

(222) *CIN* atbildes uz 2011. gada lēmumu un 2012. gada lēmumu ir apkopotas turpmākajās iedaļās un galvenokārt attiecas uz privatizācijas procesu.

5.2.1. *Par pārdošanas procedūras pārredzamību*

(223) *CIN* norāda, ka *Tirrenia* – kam pēc pasludināšanas par maksātnespējīgu tika piemērota ārkārtas administratīvā procedūra – pārdošana notika konkurenci nodrošinošā, pārredzamā un nediskriminējošā konkursa procedūrā tā, kā noteikts Dekrētlikuma 347/2003 4. panta 4.*quater* punktā. Kā norāda *CIN*, Dekrētlikumā 134/2008 paredzētajai iespējai izvēlēties iegādātāju privātās sarunās, bez šaubām, jāatbilst konkurences, pārredzamības un nediskriminācijas principiem.

(224) Tajā pašā kontekstā *CIN* atsaucas uz paziņojumu presei, kuru *Tirrenia*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, publicēja 2011. gada 5. oktobrī un kurā ir minēts: "šīs procedūras ([80]) tika īstenotas, pamatojoties uz konkursa procedūrām, pilnībā ievērojot pārredzamības un nediskriminācijas principus, jau no paša sākuma izslēdzot iespēju pārdošanu veikt, rīkojot privātas sarunas"; un "lai nodrošinātu, ka konkursa procedūrās var

([79]) Šie pasākumi ir: 1) pienākums *Moby* izbeigt kravu pārvadājumu pakalpojumus maršrutā Livorno–Kaljāri gadījumā, ja jauns operators pauž interesi nodrošināt šo pakalpojumu; 2) pienākums *Moby* izbeigt pakalpojumus maršrutā Dženova–Portotorresa, lai izvairītos no darbību pārklāšanās ar *CIN*; 3) pienākums gan *Moby*, gan *CIN* pārdot 10 % no jaukto pasažieru un kravu pārvadājumu pakalpojumu jaudas maršrutos Čivitavekija–Olbija un Dženova–Olbija citiem operatoriem un 4) pienākums gan *Moby*, gan *CIN* izvairīties parakstīt un izbeigt jebkādus kodu koplietošanas vai cita veida nolīgumus par biļešu pārdošanu ar konkurentiem vai ar pusēm, kas saistītas ar konkurentiem, maršrutos Čivitavekija–Olbija, Dženova–Portotorresa un Dženova–Olbija.

([80]) Attiecas uz *Tirrenia* un *Siremar* darbības filiāļu pārdošanu (mūsu piezīme).

piedalīties pēc iespējas lielāks tirgus dalībnieku skaits, pārdodamo darbības filiāļu tvērums tika ierobežots līdz aktīviem un līgumattiecībām, kas ir svarīgas sabiedrisko pakalpojumu sniegšanai, savukārt attiecībā uz citiem uzņēmumu rīcībā esošajiem aktīviem tika rīkotas atsevišķas pārdošanas procedūras. (..) potenciālajiem pircējiem netika noteikts nekāds pienākums vai apgrūtinājums, izņemot likumā paredzētos."

(225) Attiecībā uz veidu, kā konkursa procedūra tika publicēta un vēlāk rīkota, *CIN* iesniedza turpmāk izklāstītās piezīmes.

(226) Pirmkārt, uzaicinājums izteikt ieinteresētību tika publicēts ne tikai *Tirrenia* tīmekļa vietnē un citās tīmekļa vietnēs, bet arī lielākajos valsts un starptautiskos laikrakstos gan itāļu, gan angļu valodā. Turklāt sākotnējais termiņš atbildēšanai uz uzaicinājumu tika pagarināts gandrīz par mēnesi līdz 2010. gada 20. oktobrim. Tāpēc visiem potenciālajiem pretendentiem – gan valsts, gan starptautiskiem – bija pietiekami daudz laika ieinteresētības izteikšanai un nepieciešamās informācijas iegūšanai, lai sagatavotu piedāvājumu par *Tirrenia* darbības filiāles iegādi.

(227) Vairāk nekā 20 subjekti iesniedza paziņojumus par ieinteresētību. Tāpēc *CIN* ieskatā Komisijas viedoklis, ka pārdošanas procedūra nebija atbilstoša pārredzamības prasībām, jo bija balstīta uz privātām sarunām, ir pilnībā nepamatots. Uzticamības pārbaudes posmā visiem pretendentiem tika sniegta pienācīga piekļuve būtiskajai informācijai par *Tirrenia* darbības filiāli. Konkrētāk, potenciālajiem pretendentiem tika darīti pieejami visi tehniskie/juridiskie un ekonomiskie/finanšu dati, kas nepieciešami, lai sagatavotu piedāvājumu (tostarp sīks apraksts par pārdodamo darbības subjektu, darījumdarbības plāns, pārdevēja uzticamības pārbaudes ziņojums un jaunā sabiedrisko pakalpojumu līguma projekts).

(228) *CIN* secina, ka nav iespējams apšaubīt, ka visi pretendenti, kuri bija potenciāli ieinteresēti iegadāties *Tirrenia* darbības filiāli – gan no Itālijas, gan ārvalstīm –, varēja izteikt ieinteresētību to darīt un ka tiem vēlāk tika nodrošināta pārredzama un nediskriminējoša piekļuve dokumentācijai, kas nepieciešama sīki sagatavota piedāvājuma iesniegšanai.

5.2.2. *Par privatizācijas tvērumu*

(229) Savā atbildē *CIN* norāda, ka tieši tādēļ, ka mērķis bija iegūt visaugstāko cenu, ārkārtas komisārs *Tirrenia* darbības filiāles pārdošanas priekšmetu ierobežoja, tajā iekļaujot tikai tos aktīvus un līgumus, kas bija vajadzīgi sabiedrisko pakalpojumu saistību izpildei.

(230) Proti, visi pārdošanā iekļautie kuģi ir obligāti nepieciešami sabiedrisko pakalpojumu saistību izpildei, jo tie ir tie paši kuģi, ko *Tirrenia* izmantoja maršrutos, uz kuriem attiecas sabiedrisko pakalpojumu saistības saskaņā ar konvenciju. Attiecībā uz maršrutiem Čivitavekija–Olbija, Dženova–Portotorresa un Dženova–Olbija, par kuriem sabiedrisko pakalpojumu kompensāciju piešķir tikai klusajā sezonā, tos pašus kuģus izmanto pakalpojumu nodrošināšanai karstajā sezonā. *CIN* argumentē, ka, tā kā šie kuģi bija saistīti ar sabiedrisko pakalpojumu saistām un bija svarīgi to izpildei divas trešdaļas no gada, tie noteikti bija jāiekļauj pārdodamās darbības filiāles tvērumā.

(231) Visbeidzot, *CIN* atzīmē, ka ārkārtas komisārs rīkoja atsevišķas procedūras par tiem *Tirrenia* aktīviem, kas nebija nepieciešami sabiedrisko pakalpojumu savienojumu nodrošināšanai. Minētās procedūras ietver gan procedūras *Tirrenia* nekustamā īpašuma un mākslas darbu pārdošanai, gan – kas ir jo īpaši svarīgi – procedūras to sešu *Tirrenia* piederošo kuģu pārdošanai, kuri nebija nepieciešami sabiedrisko pakalpojumu sniegšanai saskaņā ar konvenciju.

5.2.3. *Par pretendentiem noteiktajiem nosacījumiem*

(232) Attiecībā uz nosacījumu saglabāt nodarbinātības līmeni *CIN* norāda, ka vienīgais pienākums, kas tika noteikts šajā saistībā, izriet no piemērojamajiem tiesību aktiem, proti, Dekrētlikuma 270/1999 63. panta 2. punkta, un tāpēc ārkārtas komisārs to nenoteica konkrētajā *Tirrenia* gadījumā.

(233) *CIN* uzsver, ka Itālijas Civilkodeksa 2112. pants nosaka, ka uzņēmuma nodošanas gadījumā darba līgumi tiek turpināts ar pircēju un darbinieki saglabā visas izrietošās tiesības. Tomēr saskaņā ar Dekrētlikuma 270/1999 56. panta 3.*bis* punktu šis parastais režīms nav piemērojams gadījumā, ja nodod darbības filiāles, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru. Tāpēc, ņemot vērā gan Dekrētlikuma 270/1999 63. panta 2. punktā noteiktā konkrētā pienākuma ierobežoto termiņu (tikai divi gadi), gan faktu, ka šis pienākums bija ierobežots līdz "darbiniekiem, kuri ir svarīgi" sabiedrisko pakalpojumu saistību izpildei, *CIN* argumentē, ka nevar uzskatīt, ka šāds pienākums ir samazinājis *Tirrenia* darbības filiāles tirgus vērtību.

(234) Attiecībā uz Komisijas bažām par to, ka veiksmīgajam pretendentam tika noteikts pienākums izpildīt sabiedrisko pakalpojumu saistības, *CIN* atzīmē turpmāk izklāstīto. Nav pierādījumu, ka atšķirīgi veidotai procedūrai varēja būt cits iznākums, proti, augstāka tirgus cena. Gluži pretēji – izvēle piešķirt sabiedrisko pakalpojumu līgumu slēgšanas tiesības un tādējādi arī uz to pamata piešķirtā kompensācija apvienojumā ar aktīviem, kas ir noteikti vajadzīgi minēto pakalpojumu sniegšanai, ir nodrošinājuši augstu konkurenci starp potenciālajiem pretendentiem.

(235) Lai īstenotu šo mērķi, ārkārtas komisārs rīkojās pareizi, i) ierobežojot pārdodamās darbības filiāles tvērumu līdz aktīviem un līgumiem, kas ir funkcionāli vajadzīgi sabiedrisko pakalpojumu sniegšanai, un ii) nosakot pircējiem tikai tos pienākumus, kurus paredz likums. *CIN* uzskata, ka šis mērķis noteikti ir sasniegts, ņemot vērā, ka 21 subjekts no valsts, Eiropas un trešām valstīm iesniedza paziņojumus par ieinteresētību iegādāties *Tirrenia* darbības filiāli.

5.2.4. *Par pirkuma cenu*

(236) *CIN* uzskata, ka Komisijas šaubas par to, vai cena, kas iegūta par *Tirrenia* darbības filiāli, ir labākā iespējamā cena, ir nepamatotas. Kā norādīja *CIN*, varētu pat uzskatīt, ka pirkuma cena ir augstāka nekā tirgus cena. *CIN* jo īpaši atsaucas uz faktu, ka viens no operatoriem, kuri pauda ieinteresētību iegādāties *Tirrenia* darbības filiāli, proti, (..), apstrīdēja cenu, ko bija noteicis ministrijas ieceltais neatkarīgais eksperts, to pamatojot ar to, ka attiecīgā summa (380 000 000 EUR) ir pārāk liela ([81]). *CIN* ieskatā tas netieši nozīmē, ka privāts ieguldītājs pirkuma cenu, ko samaksāja *CIN* un kas faktiski bija augstāka par eksperta noteikto, uzskatīja par pārmērīgi lielu. Tāpēc *CIN* uzskata, ka nevar apstrīdēt faktu, ka procedūras rezultātā tika iegūta visaugstākā cena.

(237) Jebkurā gadījumā *CIN* uzsver, ka, saņemot vairākus piedāvājumus par *Tirrenia* darbības filiāli, līguma slēgšanas tiesību piešķiršanas kritērijs bija visaugstākā cena. Turklāt, kā noteikts Dekrētlikumā 347/2003, pirkuma cena nekādā gadījumā nevarēja būt zemāka par neatkarīgā novērtējumā noteikto tirgus cenu.

(238) 2011. gada 15. martā beidzoties saistošu piedāvājumu iesniegšanas termiņam, *CIN* bija vienīgais uzņēmums, kas bija iesniedzis derīgu pirkuma piedāvājumu, kurš atbilda visām procedūras vēstulē uzskaitītajām prasībām. Pēc ārkārtas komisāra pieprasījuma *CIN* 2011. gada 14. aprīlī iesniedza papildu skaidrojumus un galīgu saistošu piedāvājumu, lai tā piedāvājumu pilnībā pielāgotu ministrijas ieceltā eksperta veiktajam novērtējumam. Šajā kontekstā *Tirrenia*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, nevis tūlītēji par konkursa uzvarētāju atzina *CIN*, bet rīkojās, lai nodrošinātu maksimāli augstu konkurences līmeni starp pretendentiem. Attiecīgi *CIN* piedāvājums tika iekļauts datu telpā, un visi pretendenti, kas bija uzņemti uzticamības pārbaudes posmā, tika aicināti iesniegt uzlabotus pirkuma piedāvājumus. Tomēr, beidzoties šai pēdējai piedāvājumu iesniegšanas kārtai noteiktajam termiņam (kas bija pagarināts līdz 2011. gada 19. maijam), citi piedāvājumi nebija saņemti.

(239) *CIN* atzīmē, ka iepriekš minēto apstiprina *Tirrenia*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru un kas iepriekš minētajā 2011. gada 5. oktobra paziņojumā presei arī paziņoja, ka: "piedāvājumu salīdzināšanas un līguma slēgšanas tiesību piešķiršanas nolūkā par vienīgo kritēriju ir jābūt visaugstākajai cenai. Turklāt saskaņā ar tiesību aktu noteikumiem pārdošanas cena nekādā gadījumā nevar būt zemāka par aktīvu tirgus vērtību, kas noteikta zvērinātā novērtējumā, kuru veikusi viena no vadošajām finanšu iestādēm, kas iecelta par neatkarīgu ekspertu"; un "attiecībā uz *Tirrenia* pārdošanas procedūru – pēc tam, kad *Compagnia Italiana di Navigazione* iesniedza saistošu pirkuma piedāvājumu, kas bija atbilstošs aktīvu ekonomiskajai vērtībai, lai nodrošinātu visaugstāko konkursa procedūras pārredzamības līmeni, attiecīgā piedāvājuma noteikumi tika darīti zināmi visiem pārējiem pretendentiem, lai tiem būtu pietiekami daudz laika savu pretpiedāvājumu iesniegšanai, tomēr neviens pretpiedāvājums netika saņemts."

([81]) Komisija šo faktu ir arī ņēmusi vērā savā procedūrā saistībā ar ierosināto apvienošanos starp *CIN* un *Tirrenia* darbības filiāli (lieta M.6362, kas vēlāk slēgta, jo puses atsauca paziņojumu).

5.2.5. *Par atlikto pirkuma cenas daļas samaksu*

(240) Par šo jautājumu *CIN* atzīmēja turpmāk izklāstīto. Maksājuma atlikšana, neskaitot procentus, attiecas tikai uz summu 180 000 000 EUR no kopējās pirkuma cenas, kas bija 380 100 000 EUR. *CIN* arī norāda, ka atliktais maksājums savstarpēji saistīts ar pārdošanas priekšmeta būtību, proti, darbības segmentu, kura faktiskā vērtība ir atkarīga no jaunajā konvencijā paredzēto kompensācijas summu faktiskās samaksas astoņu gadu periodā. *CIN* argumentē, ka arī šis apsvērums ir ņemts vērā neatkarīgā eksperta vērtējuma ziņojumā par *Tirrenia* darbības filiāli ([82]).

(241) Turklāt *CIN* atzīmē, ka daļēja maksājuma atlikšana, nepiemērojot procentus, bija arī daļa no konkursa procedūras, ciktāl *CIN* saistošais piedāvājums, kurā bija ietverts šis nosacījums, tika darīts pieejams datu telpā. Ārkārtas komisārs aicināja visus pārējos pretendentus iesniegt augstākas cenas piedāvājumu. *CIN* apgalvo, ka, tā kā neviens šāds piedāvājums netika saņems, pārdevējs ir sasniedzis vislabākos samaksas nosacījumus, kas faktiski ir pieejami tirgū. Citiem vārdiem sakot, *CIN* ieskatā daļējas samaksas atlikšanas iekļaušana, nepiemērojot procentus, šajā gadījumā bija visizdevīgākā iespēja un faktiski vienīgā iespēja, kas ļāva iegūt cenu, kura ir samērīga ar *Tirrenia* darbības filiāles vērtību.

5.2.6. *Par sabiedrisko pakalpojumu kompensāciju, kas jāpiešķir CIN saskaņā ar jauno konvenciju*

(242) *CIN* atzīmē, ka tad, kad tas iesniedza savu piedāvājumu (t. i., 2013. gada martā), tas bija vienīgais operators, kas darbojās gandrīz visos maršrutos, uz kuriem attiecas jaunā konvencija. Tikai jauktu pakalpojumu maršrutā starp Neapoli un Palermo (kurā saskaņā ar konvenciju pakalpojumus sniedz tikai klusajā sezonā) ir vēl viens operators, t. i., *Grandi Navi Veloci* kopš 2011. gada (sadarbojoties ar *SNAV*, kas darbojās šajā maršrutā vēl pirms 2011. gada). Tomēr *CIN* uzskata, ka minētais operators nepiedāvā pakalpojumus, kas ir salīdzināmi ar tā pakalpojumiem. Izņemot šo maršrutu, *CIN* uzskata, ka, ņemot vērā konkurentu neesību maršrutos, uz kuriem attiecas jaunā konvencija, nevar būt konkurences izkropļojumu un ietekmes uz Savienības iekšējo tirdzniecību. Tāpēc tā ieskatā kompensācija, kas samaksāta, pamatojoties uz jauno konvenciju, nevar būt valsts atbalsts (izņemot maršrutu Neapole–Palermo).

(243) Turklāt *CIN* arī argumentē, ka kompensācija, kas piešķirta, pamatojoties uz jauno konvenciju, nepiešķir tam ekonomisku priekšrocību. *CIN* jo īpaši uzskata, ka visi četri *Altmark* kritēriji ir izpildīti un ka Komisijas šaubas šajā saistībā ir nepamatotas. *CIN* norāda, ka attiecīgajos maršrutos nav konkurējošu operatoru un ka šis fakts pats par sevi attaisno gan vajadzību noteikt sabiedrisko pakalpojumu saistības *CIN*, gan tam piešķirto attiecīgo kompensāciju. *CIN* piebilst, ka jebkurā gadījumā jebkāda īslaicīga ar *CIN* "konkurējoša" operatora ([83]) klātbūtne maršrutos, par kuriem piešķir sabiedrisko pakalpojumu kompensāciju saskaņā ar jauno konvenciju, pati par sevi nemazina *CIN* uzliktās sabiedrisko pakalpojumu saistības attiecībā uz konkrēto maršrutu. Lai gan *CIN* ir jāgarantē pakalpojumu nepārtrauktība šajos maršrutos, "konkurējošie" operatori var brīvi samazināt, apturēt vai atcelt savus plānveida pakalpojumus. Turklāt minētie operatori atšķirībā no *CIN* var brīvi izlemt, kāds būs to pakalpojumu biežums, jauda, kvalitāte un tarifi.

(244) Attiecībā uz trešo *Altmark* kritēriju *CIN* nepiekrīt Komisijas novērtējumam, ka 6,5 % riska prēmija ir pārāk augsta, jo *CIN* neuzņemas riskus, kādus parasti uzņemas šo pakalpojumu operators. Šajā saistībā *CIN* atzīmē, ka tam ir jāuztur nemainīgs minimālais pakalpojumu biežums un jāpiemēro tarifu maksimālie ierobežojumi, kas noteikti jaunajā konvencijā, pat ja tirgus pieprasījums nepamato šādu biežumu vai tiek pierādīts, ka tarifu maksimālie ierobežojumi ir pārāk mazi un ekonomiski neilgtspējīgi. Tāpēc *CIN* uzskata, ka tas uzņemas risku, kas saistīts ar tirgus

([82]) *CIN* jo īpaši atsaucas uz ziņojuma 6. lappusi, kur eksperts precizē, ka diapazons saistībā ar segmenta vērtību "ir noteikts, pamatojoties uz pieņēmumu par nepārtrauktu sabiedrisko pakalpojumu konvencijas piemērošanu starp darbības segmentu un Itālijas valsti un uz atbilstošo maksājumu veikšanu saskaņā ar konvencijas projektu, kas ir piemērojams un jo īpaši atspoguļots Segmenta plānā, pamatojoties uz diapazonu. (..) Piemēram, visiem citiem uzņēmuma vadības sagatavotajā plānā minētajiem pieņēmumiem esot nemainīgiem, maksājumu samazinājums par 10 % varētu izraisīt diapazona samazinājumu par aptuveni 35,0 miljoniem EUR."

([83]) *CIN* uzsver, ka neregulārie pakalpojumi, ko faktiski piedāvā "konkurējoši" operatori, pilnīgi nav salīdzināmi ne savienojumu biežumu ziņā (ja šādi savienojumi ir, tad tie būtībā tiek nodrošināti tikai karstajā sezonā), ne piedāvātā pakalpojumu biežuma ziņā ar pakalpojumiem, kurus garantē *CIN*, pamatojoties uz jaunajā konvencijā paredzētajām sabiedrisko pakalpojumu saistībām.

pieprasījuma nenoteiktību un kas neskar citus operatorus ([84]). *CIN* ir arī vismaz trīs gadus jāsedz izmaksas saistībā ar iespējamām mainīgo ekonomisko atsauces lielumu (kas izmantoti sabiedrisko pakalpojumu kompensācijas noteikšanai) izmaiņām, kā rezultātā sabiedrisko pakalpojumu kompensācija ir nepietiekama, lai segtu sabiedrisko pakalpojumu saistības. Ja rodas nopietni vai neparedzēti apstākļi (piemēram, krīze nozarē), *CIN* ir jāsamierinās ar samazinātiem ieņēmumiem vai palielinātām izmaksām (atskaitot degvielas izmaksas), kas ietekmē līdz 3 % no paredzamajiem ieņēmumiem/izmaksām, un jebkurā gadījumā jāsamierinās ar samazinātiem ieņēmumiem vai palielinātām izmaksām katra trīsgadu darbības perioda pirmajā gadā (sk. 107. apsvērumu). *CIN* arī norāda, ka ekonomiskie parametri, uz kuru pamata noteikta kompensācija, tika noteikti, paturot prātā tirgus situāciju 2009. gadā. *CIN* norāda, ka pārvadāto pasažieru skaits kopš tā laika ir samazinājies, savukārt izmaksas (piemēram, ostas nodevas un izdevumi, apdrošināšana un uzturēšanas izmaksas) ir palielinājušās. Minēto iemeslu dēļ *CIN* uzskata, ka riska prēmija, ko tas saņem, nevar izraisīt pārmērīgu kompensāciju un ka tāpēc trešais *Altmark* kritērijs ir izpildīts.

(245) Attiecībā uz Komisijas šaubām par ceturto *Altmark* kritēriju *CIN* atzīmēja turpmāk norādīto. Konkursa procedūra attiecās tikai uz uzņēmuma aktīviem, kas bija noteikti vajadzīgi jaunajā konvencijā noteikto sabiedrisko pakalpojumu saistību izpildei (un nevis uz visu uzņēmumu kopumā, kā norādīts 2012. gada lēmumā). Kā norāda *CIN*, minētā konkursa procedūra bija pārredzama, bez nosacījumiem un nediskriminējoša, līdz ar to bija iespējams sasniegt vislabāko faktiski iespējamo pārdošanas cenu. *CIN* uzskata, ka tas ļāva veiksmīgajam pretendentam izpildīt jaunajā konvencijā noteiktās sabiedrisko pakalpojumu saistības tik efektīvi, cik vien iespējams, izmantojot (tikai) tos aktīvus, kas bija nepieciešami un būtiski šo pakalpojumu sniegšanai. *CIN* arī nepiekrīt Komisijas viedoklim, ka potenciālie pretendenti, kuriem jau bija savi kuģi un apkalpe, būtu varējuši sniegt šos pakalpojumus par zemākām izmaksām. Šajā saistībā *CIN* atzīmē, ka minētie operatori parasti šādus kuģus izmanto savu pakalpojumu nodrošināšanai un tāpēc kuģi nav pieejami, lai sniegtu papildu pakalpojumus, piemēram, konkursa procedūrā noteiktos. Tas jo īpaši attiecas uz gadījumu, kad piemēro stingrus ierobežojumus kuģu jaudai un pakalpojumu biežumam, kā noteikts jaunajā konvencijā. Visu iepriekš minēto iemeslu dēļ *CIN* secina, ka arī ceturtais *Altmark* kritērijs ir izpildīts.

(246) Pat ja *CIN* uzskata, ka kompensācija, kas samaksāta, pamatojoties uz jauno konvenciju, nav valsts atbalsts, lai atbilde būtu pilnīga, tas ir atbildējis arī uz Komisijas bažām par šīs kompensācijas saderību ar iekšējo tirgu. *CIN* jo īpaši norāda, ka šis pasākums, ciktāl tas būtu valsts atbalsts, atbilstu 2011. gada VTNP lēmuma nosacījumiem. Šajā saistībā *CIN* atzīmē, ka jaunās konvencijas termiņš ir mazāk nekā 10 gadi, kā prasīts 2011. gada VTNP lēmuma 2. panta 2. punktā. Turklāt visos maršrutos, kuros sniedza pakalpojumus saskaņā ar jauno konvenciju (attiecīgā gadījumā tikai klusās sezonas laikā) 2010. un 2011. gadā (abos gados pirms pilnvarojuma) bija mazāk nekā 300 000 pasažieru, tāpēc ir ievērots 2011. gada VTNP lēmuma 2. panta 1. punkta d) apakšpunkts. Visbeidzot, *CIN* atsaucas uz savu atbildi par pirmo un trešo *Altmark* kritēriju, lai kliedētu Komisijas šaubas par VTNP reālo raksturu un piešķirtās kompensācijas samērīgumu.

5.2.7. *Par saimniecisko pēctecību (tās neesību) starp Tirrenia un CIN*

(247) *CIN* atzīmē, ka Komisija jēdzienu par saimniecisko pēctecību starp abiem uzņēmumiem valsts atbalsta nolūkos būtībā izstrādāja, atsaucoties uz konkrētiem gadījumiem, kad uzņēmumi, kas guva labumu no atbalsta, nodeva savas darbības peļņu nesošo(-ās) daļu(-as) citiem uzņēmumiem, kuri tiem piederēja vai kurus tie kontrolēja, pat netieši. Ņemot vērā minēto, *CIN* uzskata, ka *Tirrenia* darbības filiāles privatizācija pilnībā neietilpst šā novērtējuma tvērumā, jo nav korporatīvu vai citu attiecību, kas sasaista *Tirrenia* (un kopumā bijušo *Tirrenia* grupu) ar *CIN*.

(248) Turklāt *CIN* norāda, ka ir bijuši daži gadījumi – lai gan to ir bijis maz, un tie ir apstrīdami –, kad Komisija saimnieciskās pēctecības pārbaudi ir piemērojusi arī aktīvu vai uzņēmumu nodošanai starp neatkarīgiem subjektiem, starp kuriem nav akciju turējuma saistības. Tomēr, pat ja šī pārbaude būtu piemērojama šajā konkrētajā gadījumā (ko gan *CIN* apstrīd), *CIN* argumentē, ka saimnieciskā pēctecība netiktu konstatēta turpmāk izklāstīto iemeslu dēļ.

([84]) *CIN* uzskata, ka šim riskam ir īpaši svarīga nozīme, jo tam nav ekskluzīvu tiesību, un tāpēc tam nav noteiktības par pakalpojumu sniegšanu ekskluzīvā kārtā.

(249) Pirmkārt, nav nekādu identitātes vai citu korporatīvu attiecību starp *CIN* un *Tirrenia* vienīgo īpašnieku *Fintecna* – uzņēmumu, kas pilnībā pieder Itālijas Ekonomikas un finanšu ministrijai. Otrkārt, pārdošanas priekšmets ietver tikai tos aktīvus un līgumus, kas ir funkcionāli svarīgi sabiedrisko pakalpojumu sniegšanai. Treškārt, līguma slēgšanas tiesību piešķiršanas kritērijs bija visaugstākā cena. Ceturtkārt, *Tirrenia* darbības filiāles iegāde, ko veica *CIN*, ir daļa no savdabīgas "uzņēmējdarbības loģikas" un ir balstīta uz darījumdarbības plānu, kuram pamatā esošie pieņēmumi atšķiras no *Tirrenia* uzņēmējdarbības plāna. Proti, *CIN* ir iecerējis īstenot vērienīgu plānu, lai atjaunotu *Tirrenia* darbības filiāles efektivitāti. Visbeidzot, netiek veikta darbinieku automātiska nodošana *CIN* un netiek saglabātas darbinieku iegūtās tiesības, bet *CIN* ir tikai pienākums divus gadus saglabāt darbinieku skaitu, kas vajadzīgs sabiedrisko pakalpojumu saistību izpildei.

5.2.8. *CIN papildu apsvērumi*

(250) Pēc Komisijas pieprasījuma *CIN* iesniedza sīki sagatavotus datus par maršrutiem, kuros tas sniedza pakalpojumus laikposmā no 2012. gada 20. jūlija līdz 2012. gada 31. decembrim gan saskaņā ar sabiedrisko pakalpojumu režīmu, gan kā privāts operators. Iesniegtajā informācijā bija iekļauti cita starpā šādi elementi:

1) sezona, kuras laikā maršrutā tiek sniegti pakalpojumi (piemēram, karstā vai klusā sezona, visu gadu);

2) pakalpojumu sniegšanai maršrutā izmantotā(-to) kuģa(-u) nosaukums(-i) un tonnāža;

3) vidējais pasažieru skaits vienā braucienā;

4) vidējais kravas apjoms (tonnās) katrā braucienā;

5) vidējie kopējie ieņēmumi (EUR) katrā braucienā;

6) vidējais darbinieku skaits katrā braucienā ([85]).

(251) *CIN* arī iesniedza to maršrutu sarakstu, kuros tam bija jāpilda sabiedrisko pakalpojumu saistības, ieskaitot par gada periodiem, un katrā maršrutā izmantojamā(-o) kuģa(-u) minimālo bruto tonnāžu. Visbeidzot, *CIN* atkārtoja dažus no argumentiem, kas sniegti tā 2012. gada 1. marta atbildē uz 2011. gada lēmumu, jo īpaši attiecībā uz privatizācijas procedūru, apgalvojot, ka konkrētās lietas fakti apstiprina, ka tam netika piešķirta priekšrocība sabiedrisko pakalpojumu saistību sasaistes ar to izpildei nepieciešamajiem aktīviem rezultātā un ka netika noteikti nosacījumi, kas būtu kaitējoši pārdošanas cenai ([86]).

5.3. ***Pan Med* piezīmes**

(252) Savā atbildē uz 2011. gada lēmumu *Pan Med* apgalvoja, ka konkurenti sniedz ikdienas pakalpojumus savienojumos Dženova–Portotorresa un Neapole–Palermo, neraugoties uz Itālijas apgalvojumiem, ka neviens *Tirrenia* konkurents nesniedz līdzīgus pakalpojumus biežuma un nepārtrauktības ziņā.

(253) *Pan Med* jo īpaši norādīja, ka vismaz desmit gadus *Grandi Navi Veloci* ir sniedzis pakalpojumus savienojumā Dženova–Portotorresa, savukārt *SNAV* sniedz pakalpojumus savienojumā Neapole–Palermo (kopš 2011. gada, sadarbojoties ar *Grandi Navi Veloci*). Turklāt *Moby* piedāvā savienojumus starp Livorno un Kaljāri. Tāpēc *Tirrenia* nav vienīgais operators šajā savienojumā. Turklāt *Pan Med* apgalvoja, ka tikai kravu pārvadājumu pakalpojumi no Neapoles uz Kaljāri, no Ravennas uz Katāniju un no Livorno uz Kaljāri nevar būt VTNP, jo tie nenodrošina teritoriālo nepārtrauktību, bet ir tikai alternatīvs maršruts kravas transportlīdzekļiem, kam, ja nebūtu šo savienojumu, tiktu izmantoti citi esoši kravu pārvadājumu pakalpojumi. *Pan Med* galvenokārt pievēršas savienojumiem uz Sicīliju un atsaucas uz autotransporta līdzekļu alternatīvajām iespējām šķērsot Mesīnas jūras šaurumu ar prāmi. Visbeidzot, *Pan Med* apgalvoja, ka iespējamās zemās frakts likmes, ko šajos maršrutos piemēro *Tirrenia*, ir šķērslis citu operatoru ienākšanai šajā tirgū.

([85]) Iekļauts ir tikai apkalpes darbinieku skaits (arī tad, ja viņi atrodas atvaļinājumā vai nepilda darba pienākumus), neprecizējot katram maršrutam piešķirto papildu vai krastā esošo darbinieku skaitu). *CIN* arī norāda, ka piemērojamie noteikumi sniedz precīzas norādes par darbinieku darba laiku, drošību un aizsardzību, lai nodrošinātu pareizās kvalitātes apkalpi pietiekamā apjomā katram savienojumam.

([86]) Plašāku informāciju sk. 5.2.1., 5.2.2., 5.2.3. un 5.2.4. iedaļā.

(254) Savā atbildē uz 2012. gada lēmumu *Pan Med* norādīja, ka ir iecerējis sākt pakalpojumu sniegšanu jaunos maršrutos, bet arī apgalvoja, ka konkurenci kavē nesaderīgais atbalsts, ko piešķir citiem bijušās *Tirrenia* grupas uzņēmumiem un to iegādātājiem. Turpmākajos apsvērumos ir sniegts kopsavilkums par *Pan Med* piezīmēm, kurās minēts vai nu tikai *Tirrenia*, vai visi bijušās *Tirrenia* grupas uzņēmumi.

(255) Attiecībā uz glābšanas atbalstu, kas piešķirts *Tirrenia un Siremar*, *Pan Med* apgalvoja, ka no 2011. gada 28. augusta – datuma, līdz kuram atbalstam vajadzēja būt izbeigtam, – līdz tā atmaksai pēc aptuveni gada un diviem mēnešiem abi minētie uzņēmumi saņēma nelikumīgu un neatbilstīgu glābšanas atbalstu. Glābšanas atbalsts jo īpaši nebija atbilstošs Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādnēm un nebija daļa no visaptveroša pārstrukturēšanas plāna. Tāpēc *Pan Med* ieskatā tas bija darbības atbalsts *Tirrenia* un *Siremar*.

(256) Attiecībā uz jaunajām konvencijām *Pan Med* pauda apsvērumus par *CIN* un *Compagnia delle Isole* ("*CdI*") sniegto VTNP reālo raksturu. *Pan Med* argumentēja, ka nedz iesaistīto teritoriju vajadzības attiecībā uz vietējo iedzīvotāju mobilitāti, nedz ar ekonomikas attīstību saistītās vajadzības nevarēja pamatot sabiedrisko pakalpojumu kompensācijas turpmāku piešķiršanu šiem operatoriem. *Pan Med* norādīja, ka mērķi nodrošināt teritoriālo nepārtrauktību nebūtu jātiecas sasniegt ar patvaļīgi atlasītiem maršrutu apvienojumiem, kas šajā gadījumā neatspoguļoja sabiedrības intereses.

(257) Vēstulē arī bija ietverts *Pan Med* kopsavilkums par konkurences situāciju kabotāžas maršrutos, kurus saskaņā ar sabiedrisko pakalpojumu režīmu apkalpoja *CIN* un *CdI*. Pamatojoties uz šo pārskatu, *Pan Med* secināja, ka daudzos no šiem maršrutiem ([87]) darbojas konkurējoši operatori, kas, pēc tā ieskatiem, sniedz salīdzināmus pakalpojumus. Tas pierāda, ka tirgus patiešām spēj izpildīt sabiedrisko pakalpojumu saistības, kas uzticētas *CIN* un *CdI*. Turklāt *Pan Med* norādīja, ka attiecībā uz dažiem maršrutiem *CIN* saņem kompensāciju tikai par pakalpojumiem, ko sniedz klusajā sezonā, bet tas var brīvi noteikt tarifus karstajā sezonā. Kā norāda *Pan Med*, tas rada nepamatotu šķērssubsidēšanu, izmantojot valsts līdzekļus.

(258) *Pan Med* arī apgalvoja, ka Sicīlijas salu patlaban pietiekami apkalpo sešas lidostas ([88]). Jo īpaši gaisa savienojumi starp Sicīlijas reģionu un Itālijas kontinentālo daļu ir i) salīdzināmi no biežuma, nepārtrauktības un regularitātes viedokļa ar jūras transporta pakalpojumiem, par kuriem tiek saņemta sabiedrisko pakalpojumu kompensācija, un ii) pietiekami, lai nodrošinātu vietējo iedzīvotāju mobilitāti. Attiecībā uz argumentu par ekonomisko attīstību *Pan Med* uzsvēra, ka lielākā daļa kravu pārvadājumu Itālijā notiek ar autotransportu un ka ir labi attīstīti savienojumi ar Sicīliju caur Mesīnas jūras šaurumu. Turklāt daudzi no subsidētajiem jūras savienojumiem nenodrošina pārvadājumus uz attāliem reģioniem vai no tiem.

(259) Papildus minētajam *Pan Med* argumentē, ka kompensācija par sabiedrisko pakalpojumus sniegšanu ļauj operatoriem gūt peļņu, kas ir vairāk nekā samērīga, un tādējādi neatbilst trešajam *Altmark* kritērijam. *Pan Med* minēja piemēru par izmaksu un ieņēmumu aprēķinu par maršrutu Ravenna–Katānija 2010. gadā, kas rezultātā norāda uz 8,3 miljonu EUR lielu peļņu ([89]) un tādējādi arī uz pārmērīgu kompensāciju maršruta operatoram *Tirrenia*. *Pan Med* arī uzskata, ka 6,5 % riska prēmija, kas noteikta *CIPE* direktīvā, nav pamatota, ņemot vērā, ka *CIN* neuzņemas nekādu darījumdarbības risku.

(260) Tad *Pan Med* raksturoja vairākus jaunus maršrutus, kuros tas ir ieplānojis sniegt pakalpojumus, tostarp savienojumu Augusta–Ravenna. *Pan Med* apgalvoja, ka tādējādi tas piedāvās pastāvīgu pakalpojumu Adrijas koridorā ar savienojumu uz Sicīliju un no tās, nodrošinot lielāku kravu pārvadājumu jaudu un visaptverošākus savienojumus ar kontinentu. Tāpēc tas apgalvoja, ka tirgus konjunktūra ir pietiekama, lai nodrošinātu VTNP, kas uzticēti *CIN*, maršrutā Ravenna–Katānija. *Pan Med* cita starpā izteica līdzīgu argumentu attiecībā uz tā plānoto maršrutu Gaeta–Termini Imerēze, kas konkurēs ar *CIN* izmantoto maršrutu Neapole–Palermo.

([87]) *Pan Med* jo īpaši minēja, ka *Grimaldi* sniedz kravu pārvadājumu pakalpojumus maršrutos Ravenna–Katānija, Salerno–Kaljāri, Palermo–Kaljāri un Trapāni–Kaljāri. Kā norādīja *Pan Med*, *Moby* un *Sardinia Ferries* sezonāli sniedza pakalpojumus maršrutā Čivitavekija–Olbija, savukārt *Moby* visu gadu sniedza pakalpojumus maršrutā Dženova–Olbija. *Pan Med* arī norādīja, ka *Moby* sniedza arī iknedēļas pakalpojumus savienojumā starp Čivitavekiju un Arbataksu.

([88]) Palermo, Katānija, Raguza, Trapāni, kā arī Lampedūzas un Pantellērijas lidostas.

([89]) Komisija šo nepamatoto apgalvojumu nevērtēs sīkāk šajā lēmumā, jo Itālijas iestāžu iesniegtie analītiskie pārskati liecina, ka *Tirrenia* 2010. gadā šajā maršrutā darbojās ar zaudējumiem.

(261) Attiecībā uz atlikto pirkuma cenas daļas samaksu par *Tirrenia* darbības filiāli *Pan Med* atzīmē, ka iespēja veikt samaksu pa daļām nebija paredzēta uzaicinājumā izteikt ieinteresētību ar *Tirrenia* darbības filiāles iegādi, kā arī to nebija izziņojis ne *Tirrenia* ārkārtas komisārs, ne tā konsultants(-i). *Pan Med* apgalvo, ka, ja tas būtu zinājis par iespēju samaksāt cenu pa daļām, tas būtu nopietni apsvēris iespēju iegādāties *Tirrenia* darbības filiāli. Turklāt *Pan Med* norāda, ka tas arī bija izteicis *Tirrenia*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, interesi iegādāties tikai *Tirrenia* Adrijas nodaļu, bet nesaņēma nekādu atbildi.

(262) Visbeidzot, savas atbildes uz 2012. gada lēmumu secinājumos *Pan Med* argumentēja, ka tas uzskata, ka pastāv saimnieciskā pēctecība starp *Tirrenia* un *CIN*. Šā iemesla dēļ *Pan Med* uzskata, ka *CIN* būtu jāatmaksā iespējamais nesaderīgais atbalsts.

5.4. **Grandi Navi Veloci piezīmes**

(263) *Grandi Navi Veloci* iesniedza piezīmes par šādiem jautājumiem: i) iespējamais Jūras kabotāžas regulas 4. panta pārkāpums; ii) ikgadējā kompensācija par sabiedrisko pakalpojumu saistībām; iii) *Tirrenia* un *Siremar* darbības filiāļu privatizācija; iv) pietauvošanās prioritāte, kas piešķirta *Saremar*; v) citi atbalsta pasākumi, kas piešķirti privatizāciju kontekstā; vi) jau piešķirtā atbalsta nelikumīgums un vajadzība apturēt un provizoriski atgūt atbalstu ([90]). Lielākā daļa šo piezīmju attiecas tikai konkrēti uz *Saremar* gadījumu, uz kuru neattiecas šā lēmuma darbības joma. Turpmākajos apsvērumos ir apkopotas piezīmes, kas visvairāk attiecas uz šo lēmumu.

(264) Attiecībā uz *Tirrenia* un *Siremar* darbības filiāļu privatizāciju *Grandi Navi Veloci* piekrita 2011. gada lēmumā paustajam Komisijas sākotnējam viedoklim, ka procedūra nav bijusi pietiekami pārredzama un bez nosacījumiem, lai izslēgtu atbalsta esību. Turklāt minētais uzņēmums apgalvoja, ka Itālijas iestādes uz nenoteiktu laiku kavē *Tirrenia* grupas uzņēmumu privatizāciju, neraugoties uz garantijām, kas gadu gaitā sniegtas Komisijai un formalizētas 2001. gada lēmumā (4. un 12. apsvērumā) un 2004. gada lēmumā (tā 5. un 45. apsvērumā). Minētais uzņēmums apgalvoja, ka privatizācijas izredzes nākotnē ir izmantotas kā trumpis attiecībā pret Komisiju, lai varētu maksāt sabiedrisko pakalpojumu kompensāciju *Tirrenia* grupas uzņēmumiem līdz 2008. gadam.

(265) Attiecībā uz pietauvošanās prioritāti uzņēmums citēja divus *AGCM* lēmumus (*segnalazioni*), norādot, ka šai prioritātei var būt negatīva ietekme uz konkurenci, jo īpaši, ja atbalsta saņēmējam ir ekskluzīvas tiesības uz pietauvošanās laika nišām, kas ir visvērtīgākās no ekonomiskā viedokļa. Uzņēmums neapstrīdēja Komisijas sākotnējo viedokli, ka pasākums nav valsts atbalsts, jo nav zaudēti valsts resursi. Tomēr *Grandi Navi Veloci* argumentēja, ka pietauvošanās prioritātes nodošana bijušās *Tirrenia* grupas uzņēmumu jaunajiem īpašniekiem, kas apstiprināta ar 2009. gada likuma 19.*ter* panta 21. punktu, pati par sevi ir Jūras kabotāžas regulas 4. panta pārkāpums.

(266) Pēc Komisijas pieprasījuma *GNV* arī iesniedza sīki sagatavotus datus par savu darbību maršrutos, kuros pakalpojumus sniedza *Tirrenia*/*CIN* saskaņā ar sabiedrisko pakalpojumu režīmu. Konkrētāk, *GNV* paskaidroja, ka tas sniedza pakalpojumus šādos maršrutos:

— Dženova–Portotorresa – visu 2009. un 2010. gadu, no 2011. gada 1. janvāra līdz 2011. gada 5. novembrim un no 2012. gada 30. marta līdz 2012. gada 16. septembrim,

— Dženova–Olbija (tikai karstajā sezonā) – no 2009. gada 22. maija līdz 2009. gada 5. oktobrim, no 2010. gada 28. maija līdz 2010. gada 3. oktobrim, no 2011. gada 27. maija līdz 2011. gada 18. septembrim un no 2012. gada 1. jūnija līdz 2012. gada 15. septembrim,

— Neapole–Palermo – nebija aktīvs šajā maršrutā 2009. un 2010. gadā; 2011. gadā no maija līdz decembrim un visu 2012. gadu.

(267) Attiecībā uz maršrutu Dženova–Portotorresa *GNV* norādīja, ka tas samazināja savus pakalpojumus (tostarp to biežumu) 2012. gadā pēc tam, kad tirgū ienāca *Saremar*. Maršrutā Neapole–Palermo *GNV* 2012. gadā sāka nodrošināt divus ikdienas savienojumus (vienu pa nakti un vienu ar izbraukšanu pa dienu) visu gadu. *GNV* apgalvoja, ka tā pakalpojumi šajos maršrutos ir līdzvērtīgi *Tirrenia*/*CIN* piedāvātajiem. *GNV* atbildēs arī bija norādīts, ka maršrutā Neapole–Palermo tas izmantoja šādus kuģus: *SNAV Sardegna* (būvēts 1989. gadā), *SNAV Campania* (būvēts 1974. gadā), *SNAV Lazio* (būvēts 1989. gadā) un tikai 2011. gadā arī *Finn Forest* (būvēts 1978. gadā).

([90]) Saskaņā ar 11. pantu Padomes Regulā (EK) Nr. 659/1999 (1999. gada 22. marts), ar ko nosaka sīki izstrādātus noteikumus EK līguma 93. panta piemērošanai, OV L 83, 27.3.1999., 1. lpp.

6. **GRIMALDI APSVĒRUMI**

(268) *Grimaldi* iesniedza vairākus apsvērumus, visus pēc procesuālajiem termiņiem, līdz kuriem ieinteresētās trešās personas varēja darīt zināmu savu viedokli par 2011. un 2012. gada lēmumiem. Neviens no minētajiem apsvērumiem nebija iesniegts, izmantojot sūdzības iesnieguma obligāto veidlapu, kas minēta Padomes Regulas (ES) 2015/1589 ([91]) 24. panta 2. punktā. Tomēr Komisija apkopos šos apsvērumus turpmākajās iedaļās un sniegs atbildi uz tiem 7.4. iedaļā.

6.1. **Pirmais apsvērums (2016. gada februāris)**

(269) *Grimaldi*2016. gada 12. februārī iesniedza Komisijai apsvērumu par kompensāciju, kas piešķirta *CIN* saskaņā ar jauno konvenciju, un iespējamu dominējošā stāvokļa ļaunprātīgu izmantošanu (atbilstīgi LESD 102. pantam), tomēr tas neiesniedza nekādus apliecinošus dokumentus. Vēstule bija adresēta arī *AGCM*. Elementi, kas visvairāk attiecas uz šo lēmumu, ir apkopoti turpmāk.

(270) Attiecībā uz vēstulē ietvertajiem valsts atbalsta elementiem *Grimaldi* argumentēja, ka *CIN* ir piešķirta pārmērīgi liela kompensācija par tā iespējamo sabiedrisko pakalpojumu saistību izpildi. *Grimaldi* sniedza turpmāk izklāstītos argumentus.

(271) Pirmkārt, fiksētā kompensācijas summa tika aprēķināta, pamatojoties uz novecojušiem un kļūdainiem pieņēmumiem par izmaksām, jo īpaši degvielas izmaksām. Konkrētāk, *Grimaldi* uzskatīja, ka degvielas izmaksas, kas veido aptuveni 30 % no transporta izmaksām, ievērojami samazinājās no 2012. līdz 2016. gadam, tāpēc, pēc tā ieskatiem, kompensācija bija attiecīgi jākoriģē (t. i., jāsamazina) ([92]).

(272) Otrkārt, *Grimaldi* arī apgalvoja, ka vairākas agresīvas tirgvedības iniciatīvas un atlaides, ko izmantoja *CIN*, bija iespējamas tikai, pateicoties pārmērīgai kompensācijai, kas izriet no jaunās konvencijas. *Grimaldi* jo īpaši uzsvēra, ka 2016. gada februārī *CIN* un *Moby* izteica divus identiskus reklāmas piedāvājumus, kas nozīmē, ka *CIN* un *Moby* būtībā darbojās atbilstoši integrētai darījumdarbības stratēģijai un ka *CIN* šķērssubsidē iespējamo pārmērīgo kompensāciju, kas izriet no jaunās konvencijas, *Moby* piedāvājumos un reklāmās.

(273) Treškārt, *Grimaldi* norādīja, ka dažos maršrutos, kas ietverti jaunajā konvencijā, *CIN* būtībā darbojās kā monopolists, savukārt citos maršrutos galvenais konkurents bija pats *Moby*. Tāpēc *Grimaldi* argumentē, ka, *Onorato Partecipazioni* iegūstot ekskluzīvu kontroli pār *CIN* un *Moby*, ko *AGCM* atļāva ar tās rezolūciju Nr. 25773, *CIN* praktiski izzuda konkurence maršrutos, kuros *Moby* iepriekš bija vienīgais konkurents. Tāpēc, kā uzskata *Grimaldi*, riska prēmija, kas ietverta, aprēķinot kompensāciju *CIN* saskaņā ar jauno konvenciju, būtu jāsamazina, jo tā bija paredzēta, lai atlīdzinātu papildu risku, ko *CIN* uzņēmās attiecībā uz maršrutiem, kuros tas nepildīja sabiedrisko pakalpojumu saistības atbilstoši ekskluzivitātes nosacījumiem. Turklāt *Grimaldi* uzsvēra, ka *AGCM* Lēmuma Nr. 25773 47. un 56. punktā fakts, ka *CIN* saņem "apjomīgas valsts subsīdijas" tā sabiedrisko pakalpojumu saistību rezultātā, tika uzskatīts par šķērsli iespējamo konkurentu iekļūšanai tirgos, kuros *CIN*/*Moby* koncentrācija būtībā radīja dominējošu stāvokli, kas robežojās ar monopolu ([93]).

(274) *Grimaldi* arī uzskatīja, ka nebija reālas vajadzības pēc VTNP vismaz dažos no maršrutiem, kuros darbojās konkurenti, jo īpaši savienojumā Dženova–Olbija un Čivitavekija–Olbija, kuros darbojās pats *Moby*. Kā uzskatīja *Grimaldi*, tas nozīmē, ka *CIN* un *Moby* kopējā klātbūtne abos maršrutos bija pietiekami stabila, lai apšaubītu vajadzību pēc VTNP, vismaz minētajos gados.

(275) Attiecībā uz iespējamo dominējoša stāvokļa ļaunprātīgu izmantošanu *Grimaldi* apraksta vairākas ļaunprātīgas un represīvas prakses, ko *CIN* un *Moby* īstenojuši pret to klientiem, kuri darbojās transporta sektorā un sāka izmantot *Moby* un *CIN* konkurentu pakalpojumus vairākos maršrutos. *Grimaldi* arī norāda, ka iespējami pārmērīgā kompensācija, kas piešķirta *CIN* saskaņā ar jauno konvenciju, nodrošināja tam finanšu līdzekļus, lai iesaistītos ierobežojošā praksē pret iespējamajiem jaunpienācējiem tirgū.

([91]) Padomes Regula (ES) 2015/1589 (2015. gada 13. jūlijs), ar ko nosaka sīki izstrādātus noteikumus Līguma par Eiropas Savienības darbību 108. panta piemērošanai (OV L 248, 24.9.2015., 9. lpp.).

([92]) *Grimaldi* arī apstrīd, ka, nosakot kompensāciju, būtībā nav iespējams ņemt vērā degvielas izmaksu izmaiņas, jo jaunās konvencijas ekonomiskā un finansiālā līdzsvara pārskatīšana notiek tikai reizi trīs gados un brīvprātīgi.

([93]) Šo punktu *AGCM* ir sīkāk iztirzājusi savā Lēmumā Nr. 27 053, 198.–207. punktā. Plašāku informāciju sk. 6.2. iedaļā.

(276) Visbeidzot, *Grimaldi* argumentēja, ka atbalsts, kas piešķirts *CIN*, ir nelikumīgs, jo Itālija neievēroja nogaidīšanas pienākumu saskaņā ar LESD 108. panta 3. punktu, un ierosināja, ka Komisijai būtu jāpieņem lēmums, prasot, lai Itālija aptur atbalsta izmaksu un provizoriski atgūst atbalstu (vismaz to daļu, kas saistīta ar pārmērīgu kompensāciju) saskaņā ar Regulas (ES) 2015/1589 13. pantu.

6.2. **AGCM 2018. gada 28. marta Rezolūcija Nr. 27053**

(277) *AGCM* 2018. gada 28. martā pieņēma Rezolūciju Nr. 27053, arī *Grimaldi* vēstules rezultātā (sk. 269. apsvērumu), kurā secināja, ka laikposmā no 2015. gada 28. septembra līdz rezolūcijas pieņemšanai (t. i., 2018. gada 28. februārim) *CIN* un *Moby* bija ļaunprātīgi izmantojuši savu dominējošo stāvokli atbilstīgi LESD 102. panta b) punktam vairākos kravu pārvadājumu un jauktu pakalpojumu maršrutos starp Itālijas kontinentālo daļu un Sardīniju, tostarp šādos:

1) Dženova–Portotorresa;

2) Olbija–Dženova;

3) Olbija–Čivitavekija;

4) Livorno–Kaljāri;

5) Kaljāri–Čivitavekija.

278) Pret konkurenci vērstā rīcība tika īstenota visos piecos iepriekš minētajos maršrutos, uz kuriem attiecas jaunā konvencija, laikā, kad bija spēkā attiecīgās sabiedrisko pakalpojumu saistības. Šīs rīcības ietvaros arī tika liegta pārvadājumu – arī ātrbojīgu preču pārvadājumu – pakalpojumu sniedzēju piekļuve kuģiem. Par šo konkurences noteikumu pārkāpumu *CIN* un *Moby* bija jāmaksā naudas sods 29 202 673,73 EUR apmērā.

(279) *AGCM* Rezolūcija Nr. 27 053 tika pārsūdzēta reģionālajā administratīvajā tiesā (*Tribunale Amministrativo Regionale*, "*TAR*"), un naudas sods attiecīgi tika apturēts. *TAR* 2019. gada 4. jūnijā pieņēma spriedumu Nr. 7175/2019, ar kuru daļēji atcēla *AGCM* Rezolūciju Nr. 27 053 un pieprasīja, lai *AGCM* atsāk izmeklēšanu un pārrēķina naudas sodu.

6.3. **Otrais apsvērums (2018. gada maijs)**

(280) *Grimaldi* 2018. gada 29. maijā iesniedza Komisijai vēl vienu apsvērumu, lielā mērā balstītu uz *AGCM* Rezolūciju Nr. 27053, atkārtojot tā pirmajā apsvērumā jau paustos argumentus un izklāstot dažus papildu argumentus to atbalstam, kas apkopoti turpmāk tekstā.

(281) Pirmkārt, attiecībā uz iespējamo pārmērīgo kompensāciju saskaņā ar jaunās konvencijas nosacījumiem *Grimaldi* paziņoja, ka Itālijas Satiksmes ministrija bija kritizējusi 272. apsvērumā izklāstīto praksi, jo tā apdraudēja jaunās konvencijas finansiālo ilgtspēju un izraisīja neadekvātu sajukumu starp abu uzņēmumu izmaksām un ieņēmumiem. No tā *Grimaldi* arī izsecināja, ka *CIN* nav ievērojis nepieciešamo uzskaites nošķiršanu.

(282) Otrkārt, attiecībā uz VTNP patiesumu *Grimaldi* argumentēja, ka dažos maršrutos ir vairāki operatori, kas darbojas atbilstoši sabiedrisko pakalpojumu saistībām, tādējādi apšaubot patiesa VTNP esību. Konkrētāk, *Grimaldi* argumentēja, ka *Moby*, *GNV*, *Forship*, *Grendi* un *Grimaldi* dažādos gada periodos sniedz pakalpojumus maršrutos, ko var uzskatīt par tādiem pašiem kā maršruti, kurus nodrošina *CIN* saskaņā ar jauno konvenciju (dažreiz tikai uz alternatīvām ostām).

(283) *Grimaldi* arī argumentēja, ka *CIN* ir atkārtoti pārkāpis konvencijas nosacījumus. Jo īpaši saskaņā ar *AGCM* Lēmumu Nr. 27 053 vairākos maršrutos uz Sardīniju un no tās, uz kuriem attiecas sabiedrisko pakalpojumu saistības, pārvadātājiem tika sistemātiski liegts uzņemt kravu un pasažierus vai tiem tika piemēroti kaitējoši tirgus nosacījumi, lai atturētu ienācējus, tostarp pašu *Grimaldi* un *Grendi*, no ienākšanas dažos no šiem maršrutiem. *Grimaldi* uzskatīja, ka neatkarīgi no dominējošā stāvokļa ļaunprātīgas izmantošanas tas pierāda, ka *CIN* faktiski nenodrošina patiesu VTNP, vismaz ciktāl runa ir pa kravām, jo tas nenodrošināja nekādu teritoriālo nepārtrauktību šiem pārvadātājiem. Gluži pretēji – *Grimaldi* uzskata, ka *CIN* tikai izmanto sabiedrisko pakalpojumu kompensāciju, lai kopā ar *Moby* ļaunprātīgi izmantotu savu dominējošo stāvokli.

(284) Treškārt, *Grimaldi* uzskatīja, ka kavēšanās samaksāt atliktās cenas pirmo maksājumu par *Tirrenia* darbības filiāli 55 miljonu EUR apmērā piešķir papildu priekšrocību *CIN* (sk. 88. apsvēruma b) punktu).

6.4. **Trešais apsvērums (2018. gada septembris)**

(285) *Grimaldi*2018. gada 18. septembrī iesniedza vēl vienu apsvērumu, kas bija adresēts Itālijas Satiksmes ministrijai, *AGCM* un Komisijai. Minētajā apsvērumā *Grimaldi* informēja Satiksmes ministriju un *AGCM* par plānoto *CIN* un *Moby* apvienošanos un lūdza Itālijas iestādes iejaukties to attiecīgo pilnvaru ietvaros. *Moby* grupa par šo apvienošanos paziņoja savā 2018. gada 30. jūnija pusgada ziņojumā, norādot, ka attiecīgo aktu plānots parakstīt līdz 2018. gada novembrim un ka apvienošanās stāsies spēkā no 2018. gada 1. janvāra (sk. 83. apsvērumu).

(286) *Grimaldi* argumentēja, ka minētā apvienošanās ir pretrunā *AGCM* 2013. gada 23. septembra lēmumam, kurā noteikts, ka ar *Moby* un *CIN* apvienošanos tiek pārkāpti *CIN* uzņēmumu nošķiršanas pienākumi saskaņā ar Likuma Nr. 287/90 8. panta 2.*bis* punktu (kas ieviests ar Likuma 57/2001 11. panta 3. punktu) ([94]). Saskaņā ar minēto noteikumu VTNP un komerciālas darbības nevar nodrošināt viens un tas pats uzņēmums un tie ir jāīsteno atsevišķiem uzņēmumiem (pat ja tie ir daļa no vienas un tās pašas grupas). Šā iemesla dēļ *Grimaldi* lūdza *AGCM* iejaukties, lai sodītu abus uzņēmumus saskaņā ar 8. panta 2.*sexies* punktu, arī pamatojoties uz līdzšinējo lēmumu pieņemšanas praksi līdzīgās lietās.

(287) Turklāt *Grimaldi* apgalvoja, ka apvienošanās izraisīs 2012. gada 18. jūlija konvencijas pārkāpumu. Konkrētāk, *Grimaldi* argumentēja, ka ar apvienošanos tiks pārkāpta prasība uzturēt atsevišķus analītiskos pārskatus par izmaksām un ieņēmumiem, kas saistīti ar katru no sabiedrisko pakalpojumu maršrutiem. Kā uzskata *Grimaldi*, pamatojoties uz jaunās konvencijas 22. pantu, šī prasība būtu jālasa, ņemot vērā Likuma Nr. 287/90 8. panta 2.*bis* punktu, kurā ir prasīta pilnīga uzņēmumu nošķiršana, nevis tikai uzskaites nošķiršana. Patiesi, *Grimaldi* apgalvoja, ka apvienošanās ļaus *CIN* šķērssubsidēt komercpakalpojumus, ko sniedz pats *CIN* vai *Moby*, un liegs ministrijai pienācīgi pārbaudīt, kā notiek valsts subsīdiju izmantošana.

(288) Visbeidzot, *Grimaldi* mudināja Komisiju slēgt tās oficiālo izmeklēšanas procedūru.

6.5. **Papildu apsvērumi (2018. gada oktobris un novembris)**

(289) *Grimaldi*2018. gada 9. oktobrī iesniedza vēl vienu apsvērumu Itālijas Satiksmes ministrijai un *AGCM*, tā kopiju nosūtot Komisijai zināšanai. Attiecīgajā vēstulē *Grimaldi* pievērsās galvenokārt *Moby* un *CIN* izziņotajiem cenu palielinājumiem, it kā lai kompensētu degvielas izmaksu palielinājumu. *Grimaldi* norādīja, ka palielinājumi ir lielāki maršrutos, kuros *Moby*/*CIN* darbojas kā monopolisti (Dženova–Olbija, Dženova–Portotorresa), un mazāki maršrutos, kuros *Moby*/*CIN* konkurē ar *Grimaldi* (Neapole–Katānija, savukārt Grimaldi darbojas maršrutā Salerno–Katānija). Turklāt *Grimaldi* norādīja, ka cenu paaugstinājumi nav samērīgi attiecībā pret maršruta garumu, kādiem tiem vajadzētu būt, ja to mērķis patiešām būtu kompensēt degvielas izmaksu pieaugumu. Šo iemeslu dēļ *Grimaldi* lūdza:

a) lai *AGCM* pārbauda *Moby* un *CIN* īstenoto izmaksu paaugstinājumu iespējami ļaunprātīgo un pret konkurenci vērsto raksturu (jo minētie paaugstinājumi pārkāpj *AGCM* 2018. gada 28. februāra Lēmuma Nr. 27053 nosacījumus);

b) lai *AGCM* aptur apvienošanos, *Moby* iekļaujot *CIN* sastāvā (kā tas jau prasīts tā iepriekšējā 2018. gada 18. septembra apsvērumā);

c) lai Satiksmes ministrija pārbauda uz *CIN* attiecināmo cenu palielinājumu saderību ar jaunās konvencijas nosacījumiem.

(290) *Grimaldi*2018. gada 20. novembrī iesniedza *AGCM* vēl vienu apsvērumu, attiecīgās vēstules kopiju nosūtot Itālijas Satiksmes ministrijai un Komisijai. Minētajā apsvērumā *Grimaldi* atkārtoja savu lūgumu, lai Itālijas konkurences iestāde aptur plānoto *Moby* un *CIN* apvienošanos. *Grimaldi* atzina, ka, lai veiktu apvienošanos, nav vajadzīga *AGCM* iepriekšēja atļauja, jo tā ir tikai pārstrukturizācija grupas iekšienē. Tomēr *Grimaldi* apgalvoja, ka sajukums saistībā ar izmaksām un ieņēmumiem starp VTNP un komerciālajām darbībām pēc apvienošanās tikai palielināsies. Lai

([94]) *GURI* Nr. 240, 1990. gada 13. oktobris.

pamatotu savus apgalvojumus, *Grimaldi* atsaucās uz divām vēstulēm, ko Satiksmes ministrija bija nosūtījusi *CIN*, par *CIN* un *Moby* kopīgajiem tirgvedības piedāvājumiem un to iespējamo ietekmi uz jaunās konvencijas finansiālo līdzsvaru.

7. **NOVĒRTĒJUMS**

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

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

(292) LESD 107. panta 1. punktā noteiktie kritēriji ir kumulatīvi. Tāpēc, lai noteiktu, vai pasākumi, uz kuriem attiecas šā lēmuma darbības joma, ir valsts atbalsts LESD 107. panta 1. punkta nozīmē, ir jābūt izpildītiem visiem iepriekš minētajiem nosacījumiem. Proti, pasākumam

a) jābūt dalībvalsts piešķirtam vai piešķirtam no valsts līdzekļiem;

b) jādod priekšroka konkrētiem uzņēmumiem vai konkrētu preču ražošanai;

c) jārada vai jādraud radīt konkurences izkropļojumus;

d) jāietekmē tirdzniecība starp dalībvalstīm.

(293) Komisija atzīmē, ka pietauvošanās prioritāte, kas attiecas tikai uz sabiedrisko pakalpojumu maršrutiem, nav nodalāma no VTNP, ko sniedz *Tirrenia* un tā iegādātājs *CIN*. Tāpēc šis pasākums tiks novērtēts kopsakarā ar šiem uzņēmumiem piešķirto publisko pakalpojumu kompensāciju (sk. 7.1.1. un 7.1.3. iedaļu).

(294) Turklāt Komisija atzīmē, ka jaunā konvencija starp Itāliju un *CIN* būtu jānovērtē kopsakarā ar *Tirrenia* darbības filiāles privatizāciju (ietverot arī atlikto pirkuma cenas daļas maksājumu). Šāds vienots novērtējums ir atbilstošs, jo būtībā Itālija organizēja konkursu par sabiedrisko pakalpojumu līguma (t. i., jaunās konvencijas) noslēgšanu, kurā par uzvarētāju atzītajam pretendentam bija jāiegādājas no *Tirrenia* vairāki aktīvi (galvenokārt kuģi), kas nepieciešami minētajā sabiedrisko pakalpojumu līgumā noteikto sabiedrisko pakalpojumu saistību izpildei.

7.1.1. *Sākotnējās starp Tirrenia un Itāliju noslēgtās konvencijas pagarināšana*

7.1.1.1. Valsts līdzekļi

(295) Lai pasākumu kvalificētu par valsts atbalstu, tam jābūt piedēvējamam valstij un piešķirtam tieši vai netieši no valsts līdzekļiem.

(296) Itālijas valsts uzticēja *Tirrenia* pakalpojumu sniegšanu jūras maršrutos, kā sīki izklāstīts sākotnējā konvencijā, kas tika pagarināta. Sākotnējā konvencija tika noslēgta ar valsti, un izrietošo sabiedrisko pakalpojumu kompensāciju valsts maksā *Tirrenia* no sava budžeta. Tāpēc sabiedrisko pakalpojumu kompensācija *Tirrenia* ir piedēvējama valstij un tiek piešķirta no valsts līdzekļiem.

(297) Komisija atzīmē, ka, kā norādīja Itālija, visi prāmju operatori veic regulāru maksu attiecīgajām ostu iestādēm par pietauvošanos, bet *Tirrenia* nemaksāja nekādu papildu maksu par pietauvošanās prioritāti. Tomēr Komisija uzskata, ka principā Itālija varēja izvēlēties noteikt papildu maksu par pietauvošanās prioritāti un ka, to nedarot, valsts ir zaudējusi ieņēmumus. Turklāt, tā kā pietauvošanās prioritāte tiek piešķirta ar likumu (sk. 108. apsvērumu), tā ir piedēvējama valstij.

7.1.1.2. Selektivitāte

(298) Lai pasākumu kvalificētu par valsts atbalstu, tam jābūt selektīvam. Sabiedrisko pakalpojumu kompensācija par attiecīgo jūras pakalpojumu sniegšanu tiek piešķirta tikai *Tirrenia*, tāpēc tā ir selektīva. Tā kā pietauvošanās prioritāte tika piešķirta tikai bijušās *Tirrenia* grupas uzņēmumiem, arī tā ir selektīva.

7.1.1.3. Ekonomiska priekšrocība

(299) Komisija atgādina, ka sabiedrisko pakalpojumu kompensācijas, ko piešķir uzņēmumam, var neradīt ekonomisku priekšrocību, ja ir izpildīti stingri definēti nosacījumi.

(300) Jo īpaši Tiesa savā *Altmark* spriedumā ([95]) nosprieda, ka, ja valsts veiktais pasākums uzskatāms par kompensāciju, ko uzņēmums saņem, lai izpildītu sabiedrisko pakalpojumu saistības, jo šis uzņēmums faktisku finanšu labumu negūst un tādējādi pasākums nerada tam labvēlīgāku pozīciju konkurencē kā uzņēmumiem, kas konkurē ar šo uzņēmumu, uz šādu pasākumu Līguma 107. panta 1. punkts neattiecas.

(301) Tomēr Tiesa arī skaidri noteica, ka, lai individuālā gadījumā šādu sabiedrisko pakalpojumu kompensāciju nekvalificētu par valsts atbalstu, jābūt izpildītiem četriem kumulatīviem kritērijiem ("*Altmark* kritēriji"), proti,

1) saņēmējuzņēmumam ir faktiski jābūt uzliktām sabiedrisko pakalpojumu pildīšanas saistībām, un šīm saistībām ir jābūt skaidri definētām (pirmais *Altmark* kritērijs);

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

3) kompensācija nedrīkst pārsniegt summu, kas nepieciešama, lai segtu visus izdevumus vai daļu izdevumu, kas radušies, pildot sabiedrisko pakalpojumu saistības, ņemot vērā atbilstošos ieņēmumus un saprātīgu peļņu saistībā ar šo saistību izpildi (trešais *Altmark* kritērijs);

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

(302) Komisija to, kā tā piemēro *Altmark* kritērijus, precizēja savā paziņojumā par valsts atbalsta noteikumu piemērošanu kompensācijai, kas piešķirta par vispārējas tautsaimnieciskas nozīmes pakalpojumu sniegšanu ("VTNP paziņojums") ([96]).

(303) Ņemot vērā, ka *Altmark* kritērijiem jābūt izpildītiem kumulatīvi, gadījumā, ja nebūs ievērots kaut viens no šiem kritērijiem, Komisija secinās, ka novērtējamais pasākums sniedz ekonomisku priekšrocību saņēmējam. Komisija vispirms novērtēs *Altmark* 4. kritērija ievērošanu.

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

(305) Nevienai sākotnējās konvencijas pagarināšanai laikposmā no 2009. gada 1. janvāra līdz 2012. gada 18. jūlijam *Tirrenia* netika izvēlēts publiskā konkursa procedūrā. Itālijas valsts vienkārši pagarināja jau spēkā esošo sistēmu, tādējādi sniedzot tiesības iepriekš noteiktajam operatoram turpināt saņemt kompensāciju par sabiedrisko pakalpojumu saistību izpildi.

([95]) Sk. 2003. gada 24. jūlija spriedumu lietā C-280/00 *Altmark Trans*, ECLI:EU:C:2003:415.
([96]) OV C 8, 11.1.2012., 4. lpp.

(306) Turklāt Itālijas iestādes nav sniegušas Komisijai nekādu norādi par to, ka kompensācijas līmenis ir noteikts, pamatojoties uz to izmaksu analīzi, kuras šo saistību izpildē būtu radušās labi vadītam un pienācīgi ar sabiedrisko pakalpojumu prasībām atbilstošiem transportlīdzekļiem apgādātam uzņēmumam, ņemot vērā attiecīgos ieņēmumus un saprātīgu peļņu par šo saistību izpildi. Itālija ir tikai argumentējusi, ka sabiedrisko pakalpojumu kompensācija *Tirrenia* ievērojami samazinājās no 2010. gada pēc tam, kad tika ieviesta ar 2009. gada likumu noteiktā maksimālā kompensācijas summa (sk. 25. apsvērumu). Tomēr Itālija nav pierādījusi, ka izmaksas, kas radās *Tirrenia* tā sabiedrisko pakalpojumu saistību izpildē, bija atbilstošas izmaksām, kādas rastos tipiskam, labi vadītam un pienācīgi ar sabiedrisko pakalpojumu prasībām atbilstošiem transportlīdzekļiem apgādātam uzņēmumam.

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

(308) Ņemot vērā, ka šajā gadījumā attiecīgie četri *Altmark* kritēriji nav kumulatīvi ievēroti, Komisija secina, ka kompensācija par pakalpojumu sniegšanu jūras maršrutos atbilstoši sākotnējās konvencijas pagarinājumiem nodrošināja *Tirrenia* ekonomisku priekšrocību.

(309) Attiecībā uz pietauvošanās prioritāti Komisija vispirms atgādina, ka Itālijas konkurences iestāde *AGCM* vismaz divos gadījumos ir uzskatījusi, ka šim pasākumam ir ekonomiska vērtība (sk. 265. apsvērumu). Tomēr *Tirrenia* nemaksā nekādu maksu par pietauvošanās prioritāti (sk. 190. apsvērumu). Turklāt Komisija atzīmē, ka pietauvošanās prioritāte – vismaz teorētiski – var samazināt operatora izmaksas (jo, piemēram, garantēta pietauvošanās var saīsināt gaidīšanas laiku ostās un tādējādi samazinās arī degvielas izmaksas) vai palielināt tā ieņēmumus (jo, piemēram, pasažieriem ir lielāks pieprasījums pēc noteiktiem laikiem). Patiesi, ciktāl pietauvošanās prioritāte nodrošina ātrāku piestāšanas ostā procedūru, prāmju pakalpojumu lietotāji var dot priekšroku prāmja operatoram, kas gūst labumu no šā pasākuma. Pat ja šī ietekme īstenotos tikai ierobežotos apstākļos vai būtu salīdzinoši neliela, pietauvošanās prioritāte tik un tā varētu radīt ekonomisku priekšrocību *Tirrenia*.

7.1.1.4. Ietekme uz konkurenci un tirdzniecību

(310) Ja dalībvalsts piešķirtais atbalsts pastiprina uzņēmuma pozīciju salīdzinājumā ar citiem uzņēmumiem, kuri konkurē Savienības tirdzniecībā, uzskatāms, ka šos uzņēmumus ir ietekmējis atbalsts ([97]). Pietiek ar to, ka atbalsta saņēmējs konkurē ar citiem uzņēmumiem tirgos, kas ir atvērti konkurencei ([98]).

(311) Šajā gadījumā atbalsta saņēmējs konkurē ar citiem uzņēmumiem, kas sniedz jūras transporta pakalpojumus Savienībā, jo īpaši kopš stājās spēkā Padomes Regula (EEK) Nr. 4055/86 ([99]) un Jūras kabotāžas regula, ar kurām liberalizē attiecīgi starptautiskā jūras transporta tirgu un jūras kabotāžas tirgu. Fakts, ka dažos maršrutos *Tirrenia* tolaik bija vienīgais operators, nenozīmē, ka citi (starptautiski) operatori nevarēja būt ieinteresēti piedāvāt līdzīgus jūras transporta pakalpojumus. Tāpēc kompensācija par pakalpojumu sniegšanu jūras maršrutos atbilstoši sākotnējās konvencijas pagarinājumam var ietekmēt tirdzniecību Savienībā un izkropļot konkurenci iekšējā tirgū. To pašu iemeslu dēļ minētais secinājums ir attiecināms arī uz pietauvošanās prioritāti.

7.1.1.5. Secinājums

(312) Tā kā ir izpildīti visi LESD 107. panta 1. punktā noteiktie kritēriji, Komisija secina, ka gan sabiedrisko pakalpojumu kompensācija, kas izmaksāta, pamatojoties uz secīgiem sākotnējās konvencijas pagarinājumiem, gan pietauvošanās prioritāte attiecībā uz sabiedrisko pakalpojumu maršrutiem ir valsts atbalsts *Tirrenia*.

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

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

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

7.1.1.6. Jauns vai pastāvošs atbalsts

(313) Kā paskaidrots iepriekš (sk. 201. apsvērumu), *Tirrenia*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, uzskata, ka gadījumā, ja sabiedrisko pakalpojumu kompensāciju, kas piešķirta *Tirrenia* līdz 2008. gada beigām, klasificētu par pastāvošu atbalstu, pamatojoties uz Jūras kabotāžas regulas 4. panta 3. punktu, šāda klasifikācija būtu attiecināma arī uz kompensāciju, kas izmaksāta, pamatojoties uz sākotnējās konvencijas pagarinājumu.

(314) Komisija vispirms atzīmē, ka kompensācija, kas piešķirta *Tirrenia* par jūras sabiedrisko pakalpojumu saistību izpildi līdz 2008. gada beigām, netiks novērtēta šajā lēmumā. Minētā kompensācija, kā arī tas, vai to var klasificēt par pastāvošu atbalstu, tiks novērtēts atsevišķā Komisijas lēmumā ([100]).

(315) Saskaņā ar Regulas (ES) 2015/1589 1. panta c) punktu jauns atbalsts ir "jebkurš atbalsts, t. i., atbalsta shēmas un individuāls atbalsts, kas nav pastāvošs atbalsts, tostarp pastāvoša atbalsta grozījumi." Turklāt LESD 108. panta 3. punktā ir noteikts, ka plāni piešķirt vai mainīt atbalstu ir jādara zināmi Komisijai laikus un ka tos nedrīkst īstenot, kamēr šī procedūra nav beigusies ar galīgo lēmumu ([101]). Saskaņā ar Eiropas tiesu nostāju ([102]) Komisija uzskata, ka ar tādas atbalsta shēmas vai individuāla atbalsta termiņa grozīšanu, kam ir bijis skaidri noteikts beigu datums (t. i., 2008. gada 31. decembris), ir pietiekami, lai attiecīgo atbalstu uzskatītu par jaunu atbalstu neatkarīgi no tā, vai ir mainītas citas attiecīgā pasākuma iezīmes.

(316) Iepriekš izklāstīto iemeslu dēļ Komisija uzskata, ka neatkarīgi no tā, vai kompensācija, kas piešķirta *Tirrenia* līdz 2008. gada beigām, būtu klasificējama par pastāvošu atbalstu, sabiedrisko pakalpojumu kompensācija, kas izmaksāta, pamatojoties uz secīgiem sākotnējās konvencijas pagarinājumiem, būtu jāuzskata par jaunu atbalstu, un *Tirrenia*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, argumenti tādējādi būtu jānoraida.

(317) Komisija atzīmē, ka ne Itālijas iestādes, ne *Tirrenia*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, nav argumentējuši, ka pietauvošanās prioritāte ir pastāvošs atbalsts. Tāpēc Komisija šo pasākumu novērtēs kā jaunu atbalstu.

7.1.2. *Tirrenia glābšanas atbalsta nelikumīga pagarināšana*

(318) Komisija 2010. gada lēmuma 34.–40. apsvērumā jau ir noteikusi, ka paziņotais glābšanas atbalsta pasākums bija valsts atbalsts *Tirrenia* LESD 107. panta 1. punkta nozīmē.

(319) Komisija 2010. gada lēmumā paziņoto *Tirrenia* glābšanas atbalstu atzina par saderīgu ar iekšējo tirgu. Saskaņā ar 2004. gada Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādnēm Itālija apņēmās sešu mēnešu laikā paziņot Komisijai vai nu pārstrukturēšanas (vai likvidācijas) plānu, vai pierādījumu, ka aizdevums ir atmaksāts pilnā apmērā un/vai ka garantija ir izbeigta.

(320) Garantētā aizdevuma pirmā daļa *Tirrenia* tika izmaksāta 2011. gada 28. februārī, un tādējādi minētais 6 mēnešu termiņš beidzās 2011. gada 28. augustā.

(321) Itālija neiesniedza Komisijai pārstrukturēšanas (vai likvidācijas) plānu līdz minētajam datumam. Pirms noteiktā 6 mēnešu termiņa beigām, t. i., 2011. gada 11. jūlijā, tika pieprasīta garantija, un no šā datuma *Tirrenia* kļuva par valsts parādnieku. Summa, ko *Tirrenia* bija parādā garantijas pieprasīšanas rezultātā, galu galā tika atmaksāta valstij 2012. gada 18. septembrī. Līdz minētajam datumam *Tirrenia* turpināja gūt labumu no glābšanas atbalsta pasākuma.

(322) Itālijas iestādes nav ne argumentējušas, ne pierādījušas, ka glābšanas atbalsta pagarināšana vairs nebija valsts atbalsts. Tās ir tikai iesniegušas argumentus (sk. 4.2. iedaļu) par to, kādēļ pasākums bija saderīgs pat pēc 6 mēnešu termiņa beigām.

([100]) Proti, šis pasākums ir novērtēts lietā SA.15631.

([101]) Lieta C-590/14 P *DEI* un Komisija / *Alouminion tis Ellados*, ECLI:EU:C:2016:797, 45. punkts.

([102]) Apvienotās lietas T-127/99, T-129/99 un T-148/99 *Territorio Histórico de Álava – Diputación Foral de Álava* un citi / Komisija, ECLI:EU:T:2002:59, 175. punkts.

(323) Tāpēc Komisija uzskata, ka arī glābšanas atbalsta pagarināšana, pārsniedzot 6 mēnešu termiņu, t. i., no 2011. gada 28. augusta līdz 2012. gada 18. septembrim, ir valsts atbalsts *Tirrenia* LESD 107. panta 1. punkta nozīmē.

7.1.3. *Jaunās konvencijas apvienojumā ar Tirrenia darbības filiāli piešķiršana CIN, ieskaitot atlikto CIN pirkuma cenas daļas samaksu*

(324) Lai izdarītu secinājumu par to, vai jaunās konvencijas piešķiršana apvienojumā ar *Tirrenia* darbības filiāli, ieskaitot atlikto pirkuma cenas daļas samaksu, rada priekšrocību *CIN* LESD 107. panta 1. punkta nozīmē, Komisijai jānovērtē *Altmark* kritēriju ievērošana (sk. 299. apsvērumu).

7.1.3.1. Pirmais *Altmark* kritērijs

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

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

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

(327) Jūras kabotāžas jomā sīki izstrādāti Savienības noteikumi, kas reglamentē pakalpojumu sniegšanas saistības, ir noteikti Jūras kabotāžas regulā un – lai pārbaudītu iespējamo valsts atbalstu jūras transporta uzņēmumiem – Kopienas pamatnostādnēs par valsts atbalstu jūras transportam ("Jūras pamatnostādnes") ([103]).

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

"Dalībvalsts var noslēgt valsts pasūtījuma [sabiedrisko pakalpojumu] līgumus ar kuģošanas sabiedrībām vai uzlikt valsts pasūtījuma nodrošināšanas pienākumu kā nosacījumu kabotāžas pakalpojumu sniegšanai tām kuģošanas sabiedrībām, kuras piedalās regulāros reisos uz salām, no salām un starp salām.

Ja dalībvalsts noslēdz valsts pasūtījuma līgumus vai uzliek valsts pasūtījuma nodrošināšanas pienākumu [sabiedrisko pakalpojumu saistības], to dara, nediskriminējot nevienu Kopienas kuģu īpašnieku."

(329) Jūras kabotāžas regulas 2. panta 3. punktā ir noteikts, ka valsts pasūtījuma līgums jo īpaši var attiekties uz:

— pārvadājumu pakalpojumiem, kas atbilst noteiktiem nepārtrauktības, sistemātiskuma, pārvadājumu jaudas un kvalitātes standartiem,

— papildu pārvadājumu pakalpojumiem,

— pakalpojumiem par konkrētām likmēm, uz kuriem attiecas specifiski nosacījumi, jo īpaši attiecībā uz atsevišķām pasažieru kategorijām vai atsevišķiem maršrutiem,

— pakalpojumu pielāgojumu faktiskām prasībām.

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

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

(331) No iedibinātās judikatūras izriet, ka pakalpojumu sniegšanas saistības var noteikt tikai tad, ja to var pamatot ar vajadzību nodrošināt atbilstošus regulārus jūras transporta pakalpojumus, ko nevar nodrošināt tikai tirgus spēki ([104]). Paziņojumā par Jūras kabotāžas regulas interpretāciju ([105]) ir apstiprināts: "Noteikt maršrutus, kuru apkalpošanai ir vajadzīgas sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības, ir dalībvalstu (vajadzības gadījumā arī reģionālo un vietējo iestāžu), nevis kuģu īpašnieku uzdevums. Sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības attiecībā uz regulāriem salu kabotāžas pārvadājumiem jo īpaši var paredzēt tajos gadījumos, kad tirgus nenodrošina atbilstošus pakalpojumus." Turklāt Jūras kabotāžas regulas 2. panta 4. punktā sabiedrisko pakalpojumu saistības [regulā definētas kā "valsts pasūtījuma nodrošināšanas pienākumi"] ir definētas kā saistības, ko "attiecīgais kuģu īpašnieks neuzņemtos vai neuzņemtos tādā pašā apjomā vai ar tādiem pašiem nosacījumiem, ja viņš ņemtu vērā savas komerciālās intereses."

(332) Saskaņā ar judikatūru ([106]), lai pārbaudītu, vai pastāv reāla vajadzība pēc sabiedriskiem pakalpojumiem un vai pakalpojums bija nepieciešams un samērīgs, un attiecīgi – vai ir izpildīts pirmais *Altmark* kritērijs, Komisija novērtēs:

1) vai pastāvēja **lietotāju pieprasījums**;

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

3) vai ar sabiedrisko pakalpojumu vienkāršu izmantošanu nebija nepietiekami, lai novērstu attiecīgo tirgus nepilnību (**vismazāk kaitējošā pieeja**).

1) **Lietotāju pieprasījums**

(333) Šajā gadījumā *CIN* bija uzticēta jauktu pakalpojumu sniegšana un visu kravu pārvadājumu pakalpojumu sniegšana 12 līnijās, kas norādītas 3. tabulā. Sabiedrisko pakalpojumu saistības, kas uzliktas *CIN*, attiecas uz jūras transporta savienojumiem, kuros sniedzami pakalpojumi, to kuģu veidu un jaudu, kas piešķirti attiecīgajiem jūras maršrutiem, kuros sniedz pakalpojumus, rezerves kuģa pieejamību, lai nodrošinātu pakalpojuma nepārtrauktību, un maksimālajām maksām, ko iekasē no pakalpojuma lietotājiem (attiecīgi salu iedzīvotājiem un citiem pasažieriem) katrā no attiecīgajiem maršrutiem.

(334) Kā aprakstīts 152. apsvērumā, Itālija ir uzlikusi sabiedrisko pakalpojumu saistības, kas noteiktas jaunajā konvencijā, galvenokārt, lai i) nodrošinātu teritoriālo nepārtrauktību starp kontinentālo daļu un salām un ii) veicinātu attiecīgo salu ekonomisko attīstību, sniedzot regulārus un uzticamus jūras transporta pakalpojumus. Komisija uzskata, ka tie patiešām var būt leģitīmi sabiedrības interešu mērķi.

(335) Attiecībā uz maršrutiem, kuros sniedz tikai kravu pārvadājumu pakalpojumus, Komisija atgādina, ka Vispārējā tiesa jau ir noteikusi ([107]), ka, lai pakalpojumu varētu atzīt par vispārējas tautsaimnieciskas nozīmes pakalpojumu, tam nav obligāti jābūt universālam pakalpojumam burtiskā nozīmē. Faktiski universālā pakalpojuma jēdziens nav saistīts ar to, ka attiecīgajam pakalpojumam ir jāatbilst vajadzībai, kas kopīga visiem iedzīvotājiem, vai tas ir jāsniedz visā teritorijā ([108]); tam drīzāk ir jākalpo visas sabiedrības interesēm. Turklāt Komisija uzskata, ka Kopienas tiesību akti neliedz dalībvalstīm, tām īstenojot to rīcības brīvību, uzskatīt noteiktus jūras frakts pakalpojumus uz attālām teritorijām un no tām par VTNP, ja vien ir ievēroti Jūras kabotāžas regulā noteiktie principi. Tomēr Komisija ir paudusi šaubas par to, vai pakalpojumu sniegšanu maršrutos, kuros sniedz tikai kravu pārvadājumu pakalpojumus, var uzskatīt par tādu, kuras mērķis ir apmierināt vispārējas ekonomiskas intereses Savienības tiesību aktu nozīmē.

([104]) Sk. lietu C-205/99 *Analir* un citi, ECLI:EU:C:2001:107.

([105]) Komisijas paziņojums par to, kā interpretēt Padomes Regulu (EEK) Nr. 3577/92, ar ko piemēro principu, kurš paredz jūras transporta pakalpojumu sniegšanas brīvību dalībvalstīs (jūras kabotāža), Brisele, COM(2014) 232 final, 22.4.2014.

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

([107]) Sk. lietu T-289/03 *BUPA* un citi / Komisija, ECLI:EU:T:2008:29, 186. punktu.

([108]) Sk. lietu 66/86 *Ahmed Saeed Flugreisen*, ECLI:EU:C:1989:140, 55. punktu; lietu C-266/96 *Corsica Ferries France*, ECLI:EU:C:1998:306, 45. punktu; lietu T-17/02 *Fred Olsen* / Komisija, ECLI:EU:T:2005:218, 186. un turpmākos punktus.

(336) Itālijas iestādes ir paskaidrojušas, ka novērtējamie jūras kravas pārvadājumu savienojumi ir nepieciešami, lai apgādātu Sicīlijas un Sardīnijas salas ar visu veidu precēm. Turklāt šo kravas pārvadājumu pakalpojumu regulārais biežums visu gadu nodrošina, ka arī klusajā sezonā, kad pieprasījums no tūristiem ir mazāks, šo salu iedzīvotāji un uzņēmumi joprojām tiek pienācīgi apgādāti ar visu nepieciešamo. Turklāt šie pakalpojumi arī veicina abu salu ekonomisko attīstību, transportējot preces uz kontinentālo daļu un no tās. Tādējādi Sardīnijas vai Sicīlijas uzņēmumiem ir iespēja pārdot to produktus kontinentālajā daļā. Itālija uzskata, ka pakalpojumi, kuros pārvadā tikai kravas, ir nepieciešami papildus jauktajiem pakalpojumiem, kas arī ir daļa no sabiedrisko pakalpojumu līguma ([109]). Turklāt Itālijas iestādes argumentē, ka pakalpojumus, kuros pārvadā tikai kravas, nevar aizstāt ar gaisa kravu pārvadājumu pakalpojumiem. Šajā saistībā Komisija atzīmē ([110]), ka 2012. gadā Katānijas osta apstrādāja aptuveni 2,7 miljonus tonnu kravu, savukārt Katānijas, Palermo un Trapāni lidostas kopā apstrādāja tikai 10309 tonnas kravu. Līdzīgi 2012. gadā Kaljāri osta apstrādāja vairāk nekā 12,5 miljonus tonnu kravu, savukārt Algēro, Kaljāri un Olbijas lidostas kopā apstrādāja tikai 4825 tonnas kravu. Minēto iemeslu dēļ Komisija secina, ka arī tikai kravu pārvadājumu pakalpojumi var atbilst leģitīmiem sabiedrības interešu mērķiem. Tāpēc *Pan Med* apgalvojums (sk. 253. apsvērumu), ka tikai kravu pārvadājumu pakalpojumi maršrutos uz Sicīliju un Sardīniju nevar būt patiesi VTNP, ir jānoraida.

(337) Pirms *CIN* tika uzticēts sniegt pakalpojumus jūras savienojumos, kā definēts jaunajā konvencijā, pakalpojumus šajos maršrutos sniedza *Tirrenia* (un līdz 2004. gadam ([111]) dažus sniedza arī *Adriatica*), pamatojoties uz sākotnējām konvencijām. Patiesi, Komisija atzīmē, ka attiecīgajos maršrutos pakalpojumi tika sniegti – lielākoties nemainīti – daudzus gadus, t. i., vismaz kopš sākotnējās konvencijas stāšanās spēkā. Itālijas iestādes un jo īpaši attiecīgās reģionālās iestādes uzskatīja, ka šie pakalpojumi bija (un turpināja būt) nepieciešami, lai apmierinātu lietotāju pieprasījumu.

(338) Lai ilustrētu lietotāju patieso pieprasījumu pēc pakalpojumiem, Itālija iesniedza statistikas datus, kas liecina, ka 2010. gadā *Tirrenia* transportēja kopumā 944 225 pasažierus, 218 779 automobiļus un vairāk nekā 2,7 miljonus lineāro kravas metru 12 sabiedrisko pakalpojumu maršrutos attiecīgajos laikposmos, kurus aptver sabiedrisko pakalpojumu saistības (t. i., izņemot karsto sezonu trīs maršrutos). Šie skaitļi attiecībā uz 2011. gadu bija par nedaudz lielāki. Tas liecina, ka abos gados, pirms *CIN* tika uzticētas sabiedrisko pakalpojumu saistības, bija ievērojams kopējais pieprasījums pēc jūras transporta pakalpojumiem attiecīgajos maršrutos.

(339) Tomēr, lai noteiktu, ka pastāv reāls lietotāju pieprasījums katrā no attiecīgajiem 12 maršrutiem, ir nepieciešams sīkāks novērtējums. Šajā nolūkā Itālija iesniedza statistiku par katru maršrutu par laikposmu no 2007. līdz 2018. gadam. Papildus kopējam pasažieru skaitam vai lineārajiem kravas metriem, kas pārvadāti gada laikā, šī statistika ļauj aprēķināt arī vidējos radītājus par katru kuģa braucienu. Ilustrācijai – 4. tabulā ir norādītas divas šādas metrikas par 2010. un 2018. gadu. Šie skaitļi rāda, ka visus šos gadus katrā kuģa turp un atpakaļ braucienā katrā no sešiem (attiecīgi pieciem 2018. gadā) jauktu pakalpojumu maršrutiem tika pārvadāti vairāki simti pasažieru. Mazākie skaitļi par savienojumu ar Tremiti salām būtu jāskata, ņemot vērā ļoti mazo iedzīvotāju skaitu šajās salās un to lielumu (t. i., mazāk nekā 500 iedzīvotāju un aptuveni 3 kvadrātkilometri). Trijos maršrutos, kuros sniedza pakalpojumus atbilstoši sabiedrisko pakalpojumu režīmam tikai klusajā sezonā, vidējais pasažieru skaits pārsniedz 500 pasažieru vienā turp un atpakaļ braucienā. Tas ilustrē lietotāju pieprasījumu pēc šiem pakalpojumiem klusajā sezonā. Attiecībā uz kravām 2010. gada skaitļi liecina, ka astoņos no 12 maršrutiem (tostarp trijos maršrutos, kuros sniedza tikai kravu pārvadājumu pakalpojumus) kravu apjoms bija ievērojams, pārsniedzot 1 250 lineāros metrus vienā turp un atpakaļ braucienā. 2018. gadā šī robežvērtība tika pārsniegta septiņos no atlikušajiem 10 maršrutiem (ieskaitot abus kravu pārvadājumu maršrutus). Komisija atgādina, ka jebkurā 2010. un 2018. gada skaitļu salīdzinājumā būtu jāņem vērā 2014. gada grozījumu nolīgums (sk. 103. apsvērumu), ar kuru tika atcelti daži maršruti un mainīts pakalpojumu biežums citos maršrutos. Turklāt Komisija norāda, ka tikai kravu pārvadājumu maršrutos *CIN* pakalpojumu sniegšanai izmantoja lielākus kuģus nekā *Tirrenia*, kas ļauj pārvadāt lielākus kravu apjomus nekā iepriekš.

([109]) Komisija atzīmē, ka jebkurā gadījumā attiecībā uz diviem no trim tikai kravu pārvadājumu maršrutiem nav jauktu pakalpojumu, kas tiek sniegti saskaņā ar sabiedrisko pakalpojumu režīmu tajā pašā maršrutā. Tikai maršrutā Neapole–Kaljāri *CIN* bija jāsniedz gan jaukti pakalpojumi, gan tikai kravu pārvadājumu pakalpojumi, un pēdējie minētie bija jāatceļ 2014. gadā (sk. 103. apsvērumu), lai atjaunotu darbību ekonomisko un finansiālo līdzsvaru.

([110]) Pamatojoties uz datiem, ko Komisija izguva no *Istituto Nazionale di Statistica* vietnes (par jūras pārvadājumiem) un *Associazione Italiana Gestori Aeroporti* vietnes (par gaisa pārvadājumiem).

([111]) Līdz *Tirrenia* un *Adriatica* apvienojās (sk. arī 13). apsvērumu).

4.tabula

Lietotāju pieprasījuma statistika par 2010. gadu (pakalpojumi, ko sniedza *Tirrenia*) un 2018. gadu (pakalpojumi, ko sniedza *CIN*)

	Vidējais pasažieru skaits vienā braucienā [1]		Vidējais kravas apjoms vienā braucienā [2]	
Jauktu pakalpojumu maršruti	2010	2018	2010	2018
Neapole–Palermo (klusajā sezonā)	606	583	1 418	1 794
Dženova–Portotorresa (klusajā sezonā)	714	678	1 381	1 380
Dženova–Olbija–Arbataksa	531	704	514	779
Čivitavekija–Olbija (klusajā sezonā)	1 094	617	2 043	1 526
Neapole–Kaljāri	260	607	1 533	1 773
Palermo–Kaljāri	489	998	1 489	1 284
Trapāni–Kaljāri	305	atcelts	475	atcelts
Čivitavekija–Kaljāri–Arbataksa	427	891	847	1 051
Termoli–Tremiti salas	146	204	65	31
	Vidējais pasažieru skaits vienā braucienā		Vidējais kravas apjoms vienā braucienā	
Kravu pārvadājumu maršruti	2010	2018	2010	2018
Livorno- Kaljāri	3	2	2 046	2 925
Neapole–Kaljāri	3	atcelts	1 339	atcelts
Ravenna–Katānija	14	11	2 594	6 498

[1] Kopējais pasažieru skaits, dalīts ar turp un atpakaļ braucienu kopējo skaitu attiecīgajā periodā.
[2] Kopējais kravas apjoms (lineārajos metros), dalīts ar turp un atpakaļ braucienu kopējo skaitu attiecīgajā periodā.

(340) Lai vēl pārliecinošāk pierādītu, ka lietotāju pieprasījums joprojām pastāvēja, kad *CIN* sāka sniegt pakalpojumus, pamatojoties uz jauno konvenciju, Itālija arī iesniedza apkopotu statistiku par laikposmu līdz 2018. gada beigām. Skaitļi 5. tabulā liecina, ka, sākot no 2013., respektīvi, 2014. gada, *CIN* transportēja vairāk pasažieru, automobiļu un kravu nekā *Tirrenia* 2010., respektīvi, 2011. gadā (sk. 338. apsvērumu). Tas apliecina, ka lietotāju pieprasījums joprojām pastāvēja un pat ievērojami palielinājās, kopš *CIN* sāka sniegt sabiedriskos pakalpojumus. Visbeidzot, individuālu maršrutu statistikas analīze par katru gadu līdz 2018. gada beigām nesniedza nekādas norādes, ka lietotāju pieprasījums konkrētos maršrutos būtu zudis. Ilustrācijai – 4. tabulā ir ietverta individuālu maršrutu statistika par 2018. gadu. Lakonisma apsvērumu dēļ Komisija nenorāda skaitļus par pārējiem gadiem, kuros *CIN* sniedza pakalpojumus.

5.tabula

Statistika par 2012.–2018. gadu (jaukti un kravas pārvadājumu maršruti, kuros sabiedriskos pakalpojumus sniedza *CIN*)

	Pārvadāto pasažieru skaits	Pārvadāto automobiļu skaits	Pārvadātās kravas (lineārajos metros)
2012. gads (jūlijs–decembris)	473 614	118 322	1 132 682
2013. gads	952 323	236 329	2 764 507
2014. gads	1 026 140	261 201	3 039 598
2015. gads	1 112 603	285 853	3 696 237
2016. gads	1 256 403	313 555	3 312 393
2017. gads	1 160 782	279 827	3 604 775
2018. gads	1 071 931	251 300	3 607 283

(341) Komisija uzskata, ka iepriekš norādītā statistika (338.–340. apsvērums) skaidri pierāda, ka pastāv reāls pieprasījums pēc pasažieru un kravu pārvadājumu pakalpojumiem katrā no 12 attiecīgajiem sabiedrisko pakalpojumu maršrutiem. Tāpēc var secināt, ka, sniedzot šos pakalpojumus, tiek ņemtas vērā reālas sabiedrības vajadzības un apmierināts reāls lietotāju pieprasījums.

2) **Tirgus nepilnību pastāvēšana**

(342) Saskaņā ar VTNP paziņojuma 48. punktu "nebūtu lietderīgi noteikt īpašu sabiedriskā pakalpojuma sniegšanas pienākumu darbībai, ko uzņēmumi, kas darbojas normālos tirgus apstākļos, jau sniedz vai var sniegt apmierinošā līmenī un ievērojot valsts noteiktus, sabiedrības interesēm atbilstošus nosacījumus (attiecībā uz cenu, objektīviem kvalitātes raksturlielumiem, nepārtrauktību un piekļuvi attiecīgajam pakalpojumam)" ([112]). Tāpēc Komisijai ir jāizvērtē, vai attiecīgais pakalpojums būtu nepietiekams, ja tā sniegšanu atstātu vienīgi tirgus spēku ziņā, ņemot vērā sabiedrisko pakalpojumu saistības, ko dalībvalsts noteica atbilstoši jaunajai konvencijai. Šajā ziņā VTNP paziņojuma 48. punktā ir noteikts, ka "Komisijas vērtējums aprobežojas ar to, ka tiek pārbaudīts, vai attiecīgā dalībvalsts ir pieļāvusi acīmredzamu kļūdu."

(343) Komisija atzīmē, ka laikposmā līdz jaunās konvencijas parakstīšanai ar *CIN* citi operatori piedāvāja prāmju pakalpojumus dažos maršrutos, ievērojot jauno konvenciju, lai gan ne vienmēr visu gadu un ar vienādu biežumu. Ņemot vērā konkurences situāciju, kāda pastāvēja līdz pilnvarojumam 2012. gada 18. jūlijā (kā aprakstīts 34. apsvērumā), un no ieinteresētajām personām saņemtās piezīmes (sk. 5. iedaļu), Komisija par katru no attiecīgajiem maršrutiem novērtēs, vai citu operatoru sniegtie pakalpojumi bija līdzvērtīgi tiem, kuri *CIN* ir jāsniedz saskaņā ar jauno konvenciju.

(344) Lai gan jaunā konvencija uzliek īpašas sabiedrisko pakalpojumu saistības iekasējamo tarifu ziņā (ieskaitot samazinātus tarifus salu iedzīvotājiem), Itālija nav pamatojusi publisko pakalpojumu nepieciešamību, argumentējot, ka *CIN* ir jāsaglabā tarifi attiecīgajos maršrutos zemākā līmenī nekā tarifi, ko iekasē pārējie operatori. Tāpēc Komisija nav veikusi to tarifu salīdzinošu analīzi, kurus iekasē visi operatori attiecīgajos maršrutos. Izmeklēšanas gaitā Itālija apgalvoja, ka, ciktāl operatori sniedz prāmju pakalpojumus maršrutos, kuros *CIN* sniedz pakalpojumus saskaņā ar sabiedrisko pakalpojumu režīmu, šajos konkurējošajos pakalpojumos netiek pilnībā ievērotas sabiedrisko pakalpojumu saistības, kas noteiktas ar jauno konvenciju. Konkrētāk, tie attiecas nepārtrauktības un nodrošinātā biežuma ziņā, vērtējot gada griezumā, tie nav līdzvērtīgi (ostu vai pakalpojumu veida ziņā, piemēram, tikai kravu pārvadājumu pakalpojumi jauktu pakalpojumu vietā) vai netiek sniegti tādā pašā kvalitātē. Tāpēc Komisija koncentrēsies uz iespējamām atšķirībām nepārtrauktības, regularitātes, jaudas un kvalitātes ziņā (sk. 329. apsvērumu).

(345) Komisija vispirms atzīmē, ka līdz *CIN* pilnvarojumam neviens cits operators nesniedza jauktus pakalpojumus piecos no deviņiem jauktu pakalpojumu maršrutiem, uz kuriem attiecas jaunā konvencija. Jo īpaši jāmin šādi maršruti:

— Čivitavekija–Kaljāri–Arbataksa. *Tirrenia* bija vienīgais operators, kas piedāvāja jauktus ikdienas pakalpojumus šajā maršrutā. Komisija nedz saņēma, nedz guva pierādījumus par *Pan Med* apgalvojumu (sk. 87. zemsvītras piezīmi), ka *Moby* sniedza iknedēļas pakalpojumus savienojumā starp Čivitavekiju un Kaljāri. Pat ja *Moby* patiešām būtu aktīvi darbojies šajā maršrutā (kā tas nebija), tad tā piedāvājums nebūtu bijis pietiekams, lai apmierinātu vajadzību pēc sabiedriskajiem pakalpojumiem attiecībā uz regularitāti (t. i., iknedēļas savienojums nav tas pats, kas ikdienas savienojums), un neatbilstu prasībai nodrošināt savienojumu ar Arbataksu. Tāpēc Komisija secina, ka Itālija nepieļāva acīmredzamu kļūdu, uzskatot, ka pastāvēja tirgus nepilnība šajā jaukto pakalpojumu maršrutā,

— Neapole–Kaljāri. *Tirrenia* bija vienīgais operators, kas piedāvāja jauktus pakalpojumus šajā maršrutā. Savā atbildē uz 2012. gada lēmumu (sk. 87. zemsvītras piezīmi) *Pan Med* norādīja, ka *Grimaldi* sniedza kravu pārvadājumu pakalpojumus savienojumā starp Salerno un Kaljāri. Tomēr Komisija atzīmē, ka neatkarīgi no iespējamām citām atšķirībām salīdzinājumā ar konkrētajām prasībām, kas piemērojamas *CIN* saskaņā ar jauno konvenciju, tikai ar kravas pārvadājumu pakalpojumiem nevar apmierināt vajadzību pēc sabiedriskajiem pakalpojumiem attiecībā uz pasažieriem un automobiļiem. Tāpēc Itālija nepieļāva acīmredzamu kļūdu, uzskatot, ka pastāvēja tirgus nepilnība šajā jaukto pakalpojumu maršrutā,

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

— Palermo–Kaljāri. *Tirrenia* bija vienīgais operators, kas piedāvāja jauktus pakalpojumus šajā maršrutā. Savā atbildē uz 2012. gada lēmumu (sk. 87. zemsvītras piezīmi) *Pan Med* norādīja, ka *Grimaldi* sniedza kravu pārvadājumu pakalpojumus savienojumā starp šīm ostām. Tomēr Komisija atzīmē, ka neatkarīgi no iespējamām citām atšķirībām salīdzinājumā ar konkrētajām prasībām, kas piemērojamas *CIN* saskaņā ar jauno konvenciju, tikai ar kravas pārvadājumu pakalpojumiem nevar apmierināt vajadzību pēc sabiedriskajiem pakalpojumiem attiecībā uz pasažieriem un automobiļiem. Tāpēc Itālija nepieļāva acīmredzamu kļūdu, uzskatot, ka pastāvēja tirgus nepilnība šajā jaukto pakalpojumu maršrutā,

— Trapāni–Kaljāri. *Tirrenia* bija vienīgais operators, kas piedāvāja jauktus pakalpojumus šajā maršrutā. Savā atbildē uz 2012. gada lēmumu (sk. 87. zemsvītras piezīmi) *Pan Med* norādīja, ka *Grimaldi* sniedza kravu pārvadājumu pakalpojumus savienojumā starp šīm ostām. Tomēr Komisija atzīmē, ka neatkarīgi no iespējamām citām atšķirībām salīdzinājumā ar konkrētajām prasībām, kas piemērojamas *CIN* saskaņā ar jauno konvenciju, tikai ar kravas pārvadājumu pakalpojumiem nevar apmierināt vajadzību pēc sabiedriskajiem pakalpojumiem attiecībā uz pasažieriem un automobiļiem. Tāpēc Itālija nepieļāva acīmredzamu kļūdu, uzskatot, ka pastāvēja tirgus nepilnība šajā jaukto pakalpojumu maršrutā,

— Termoli–Tremiti salas. *Tirrenia* bija vienīgais operators šajā maršrutā. Tāpēc Komisija secina, ka Itālija nepieļāva acīmredzamu kļūdu, uzskatot, ka pastāvēja tirgus nepilnība šajā jaukto pakalpojumu maršrutā.

(346) Pārējos četros jauktu pakalpojumu maršrutos, uz kuriem attiecās jaunā konvencija, papildus *Tirrenia* arī citi operatori sniedza jauktus pakalpojumus. Tomēr Komisija uzskata, ka Itālija nepieļāva acīmredzamu kļūdu, uzskatot, ka pastāvēja tirgus nepilnība šajos četros maršrutos. Konkrētāk, pakalpojumi, ko sniedz pārējie operatori, pilnībā neapmierina vajadzību pēc sabiedriskajiem pakalpojumiem, ko Itālija bija noteikusi jaunajā konvencijā, tālāk izklāstīto iemeslu dēļ.

— Dženova–Portotorresa. Vienīgais operators, kas sniedza pakalpojumus šajā maršrutā visu gadu attiecīgajā laikposmā, proti, *Grandi Navi Veloci* (sk. 266. un 267. apsvērumu), garantēja tikai 3 izbraukšanas nedēļā klusajā sezonā. Tomēr jaunā konvencija nosaka, ka *CIN* ir jānodrošina ikdienas pakalpojums (ar izbraukšanu vakarā) no abām ostām. Tāpēc *Grandi Navi Veloci* piedāvājums nebija pietiekams, lai apmierinātu vajadzību pēc sabiedriskajiem pakalpojumiem attiecībā uz regularitāti klusajā sezonā. Komisija atgādina, ka sabiedrisko pakalpojumu kompensācija *CIN* tiek piešķirta tikai par pakalpojumu sniegšanu šajā maršrutā klusajā sezonā, t. i., kad rodas tirgus nepilnība. Tāpēc *Pan Med* atsauci (sk. 253. apsvērumu) uz *Grandi Navi Veloci* klātbūtni šajā maršrutā nevar pieņemt kā pierādījumu tam, ka tirgus piedāvājums bija pietiekams, lai apmierinātu vajadzības pēc sabiedriskajiem pakalpojumiem.

— Čivitavekija–Olbija. Vienīgais operators, kas sniedza pakalpojumus šajā maršrutā visu gadu, vismaz daļā attiecīgā laikposma, proti, *SNAV*, 2008. gadā garantēja tikai 3 izbraukšanas nedēļā klusajā sezonā. Tomēr jaunā konvencija nosaka, ka *CIN* ir jānodrošina ikdienas pakalpojums (ar izbraukšanu vakarā) no abām ostām klusajā sezonā. Lai gan *SNAV*, šķiet, bija palielinājis savu pakalpojumu biežumu klusajā sezonā, tas pārtrauca pakalpojumu sniegšanu šajā maršrutā pēc 2011. gada maija, un tā pēctecis *Grandi Navi Veloci* nolēma turpināt šā pakalpojuma sniegšanu tikai karstajā sezonā. Tāpēc *SNAV* piedāvājums un dažu citu operatoru klātbūtne karstajā sezonā (sk. 34. apsvērumu) bija nepietiekami, lai apmierinātu vajadzību pēc sabiedriskajiem pakalpojumiem attiecībā uz pakalpojumu regularitāti un nepārtrauktību klusajā sezonā. *Grimaldi* atsauce (sk. 274. apsvērumu) uz *Moby* klātbūtni šajā maršrutā nevar mainīt šo secinājumu, jo *Moby* sniedza pakalpojumus tikai karstajā sezonā. Komisija atgādina, ka sabiedrisko pakalpojumu kompensācija *CIN* tiek piešķirta tikai par pakalpojumu sniegšanu šajā maršrutā klusajā sezonā, t. i., kad rodas tirgus nepilnība.

— Neapole–Palermo. Vienīgais operators, kas sniedza pakalpojumus šajā maršrutā visu gadu attiecīgajā laikposmā, proti, *SNAV* (dažus gadus – sadarbojoties ar *Grandi Navi Veloci*, sk. 266. apsvērumu), nodrošināja ikdienas pakalpojumus ar izbraukšanu vakaros no abām ostām gan karstajā, gan klusajā sezonā. Principā šis biežums atbilst tam, kāds vajadzīgs saskaņā ar jauno konvenciju. Tomēr Itālijas iestāžu iesniegtie dati liecina par ievērojamu atšķirību starp nepārtrauktību, ko nodrošināja *SNAV* un tālaika sabiedrisko pakalpojumu sniedzējs *Tirrenia*. Proti, laikposmā no 2009. līdz 2012. gadam *SNAV* atcēla 76 braucienus šajā maršrutā, savukārt *Tirrenia* atcēla tikai 19 braucienus (t. i., četras reizes mazāk). Turklāt no šiem 76 atceltajiem *SNAV* braucieniem 19 tika atcelti valsts svētku dienu dēļ un atlikušie 57 – nelabvēlīgu laikapstākļu dēļ. Lai gan izbraukšanas laiks bija gandrīz vienāds, *Tirrenia* nelabvēlīgu laikapstākļu dēļ atcēla tikai piecus braucienus (jeb vienpadsmit reizes mazāk nekā *SNAV*). Pārējie *Tirrenia* atceltie braucieni tika atcelti *force majeure* dēļ, t. i., septiņi braucieni tika atcelti darbinieku streika dēļ un vēl septiņi braucieni tika atcelti tehnisku problēmu dēļ. Turklāt Itālija ir argumentējusi, ka *SNAV* neizpildīja ar jauno konvenciju noteiktās kvalitātes prasības, jo tas pakalpojumu sniegšanai šajos maršrutos izmantoja kuģus, kas ražoti 1973., 1974., 1980. gadā, un tikai viens bija ražots 1989. gadā. Tomēr *Tirrenia* un vēlāk *CIN* izmantoja jaunākus kuģus (būvētus no 1999. līdz 2000. gadam). Kad *GNV* sāka sniegt pakalpojumus šajā maršrutā 2011. gadā (sadarbībā ar *SNAV*), tas izmantoja kuģus, kas ražoti 1974., 1978. gadā, un divi bija ražoti 1989. gadā (sk. 267. apsvērumu). Komisija uzskata, ka, pamatojoties uz

šiem elementiem, Itālija bija pareizi secinājusi, ka *SNAV* nevarēja pietiekami nodrošināt pakalpojumu nepārtrauktību, regularitāti un kvalitāti šajā maršrutā, un tāpēc nepieļāva acīmredzamu kļūdu, pakalpojumu sniegšanu šajā maršrutā uzticot *CIN*. Komisija atgādina, ka sabiedrisko pakalpojumu kompensācija *CIN* tiek piešķirta tikai par pakalpojumu sniegšanu šajā maršrutā klusajā sezonā (kad ir vislielākā nelabvēlīgu laikapstākļu iespējamība) un ka *CIN* arī sniedz pakalpojumus tikpat bieži karstajā sezonā bez šādas kompensācijas (tomēr joprojām ievērojot tarifu ierobežojumus). Tāpēc *Pan Med* atsauci (sk. 253. apsvērumu) uz *SNAV* klātbūtni (kopš 2011. gada – kopā ar *Grandi Navi Veloci*) šajā maršrutā nevar pieņemt kā pierādījumu tam, ka tirgus piedāvājums bija pietiekams, lai apmierinātu vajadzības pēc sabiedriskajiem pakalpojumiem nepārtrauktības, regularitātes un kvalitātes ziņā. Visbeidzot, šo secinājumu nevar apšaubīt arī ar *Pan Med* apgalvojumiem, ka tas plānoja sniegt pakalpojumus maršrutā Gaeta–Termini Imerēze (sk. 260. apsvērumu), kas būtu līdzvērtīgi maršrutā Neapole–Palermo sniegtajiem. Konkrētāk, *Pan Med* atsaucās uz saviem plāniem, kas bija izklāstīti 2013. gada aprīļa vēstulē, un pierādījumi, ko tas iesniedza, liecina, ka tas tikai veica pasākumus, lai pieprasītu nepieciešamās atļaujas pakalpojumu sniegšanai attiecīgajā maršrutā vairākus mēnešus pēc *CIN* pilnvarojuma (t. i., 2012. gada jūlijā). *Pan Med* neapgalvoja, ka tas faktiski sāka pakalpojumu sniegšanu maršrutā Gaeta–Termini Imerēze. Jebkurā gadījumā pilnvarojuma brīdī Itālija nepieļāva acīmredzamu kļūdu, uzskatot, ka pastāv tirgus nepilnība maršrutā Neapole-Palermo, jo *Pan Med* vēl nebija iesniedzis pieprasījumu par pakalpojumu sniegšanas sākšanu, un arī tāpēc, ka *SNAV* un *Grandi Navi Veloci* piedāvājums neapmierināja vajadzības pēc sabiedriskajiem pakalpojumiem no nepārtrauktības, regularitātes un kvalitātes viedokļa.

— Dženova–Olbija–Arbataksa. Attiecīgajā laikposmā *Moby* nodrošināja braucienus starp Dženovu un Olbiju tikai daļā gada (vairākumā gadu no marta vidus līdz oktobra vidum). *Pan Med* apgalvojums, ka *Moby* sniedza pakalpojumus šajā savienojumā visu gadu (sk. 87. zemsvītras piezīmi), nav pamatots ar pierādījumiem. Tāpēc arī *Grimaldi* atsauci (sk. 274. apsvērumu) uz *Moby* klātbūtni šajā maršrutā nevar uzskatīt par pierādījumu tam, ka tirgus nepilnības nebija. Līdzīgi arī *GNV* (sk. 266. apsvērumu) nodrošināja braucienus tikai starp Dženovu un Olbiju karstajā sezonā. Tomēr jaunā konvencija nosaka, ka *CIN* ir jānodrošina braucieni starp Dženovu un Olbiju vismaz trīs reizes nedēļā visu gadu. Turklāt jaunā konvencija arī nosaka, ka ir jāsniedz pakalpojumi savienojumā ar Arbataksu (divreiz nedēļā), ko neviens no pārējiem operatoriem nenodrošina. Tāpēc *Moby* un *GNV* piedāvājums bija nepietiekams, lai apmierinātu vajadzību pēc sabiedriskajiem pakalpojumiem, jo īpaši no nepārtrauktības un regularitātes viedokļa.

(347) Divos no trim kravu pārvadājumu maršrutiem neviens cits operators nesniedza kravu pārvadājumu pakalpojumus, savukārt atlikušajā kravu pārvadājumu maršrutā pakalpojumi, ko sniedz cits operators, neatbilst jaunajā konvencijā noteiktajām prasībām. Jo īpaši jāmin šādi maršruti:

— Livorno–Kaljāri ([113]). Attiecīgajā laikposmā citi operatori (piemēram, *Moby*, kā norādīja *Pan Med*, sk. 253. apsvērumu) šajā maršrutā piedāvāja tikai vienu izbraukšanu nedēļā. Tomēr saskaņā ar jauno konvenciju *CIN* jānodrošina kravu pārvadājumu pakalpojumi starp šīm ostām vismaz piecas reizes nedēļā. Tāpēc citu operatoru piedāvājums bija nepietiekams, lai apmierinātu vajadzību pēc sabiedriskajiem no regularitātes viedokļa.

— Neapole–Kaljāri. *Tirrenia* bija vienīgais operators, kas piedāvāja kravu pārvadājumu pakalpojumus šajā maršrutā. Savā atbildē uz 2012. gada lēmumu *Pan Med* norādīja, ka *Grimaldi* sniedza kravu pārvadājumu pakalpojumus savienojumā starp Salerno un Kaljāri. Lai gan Neapoles un Salerno ostas atrodas tikai aptuveni 50 kilometrus viena no otras, braucot ar autotransportu, Itālijas iestādes ir argumentējušas, ka tās nevar uzskatīt par savstarpēji aizstājamām. Itālija norāda, ka *CIPE* direktīvā, kas ir daļa no novērtējamās sabiedrisko pakalpojumu kompensācijas juridiskā pamata, ir norādīts, ka viens no sabiedrisko pakalpojumu līgumu (tostarp jaunās konvencijas ar *CIN*) mērķiem ir nodrošināt "savienojumus, kas var samazināt mehānisko transportlīdzekļu satiksmes slogu uz jau tā noslogotajiem valsts pussalu galvenajiem ceļiem." Kā norādīja Itālijas iestādes, kravu pārvadājumu pakalpojums, ko sniedz ar izbraukšanu no Neapoles, sniedz ieguldījumu šā mērķa sasniegšanā, jo autoceļi starp Neapoli un Salerno ir noslogoti. Šajā kontekstā Komisija arī atzīmē, ka tā ir iesūdzējusi Itāliju Tiesā par to, ka tā nav izpildījusi Direktīvu 2008/50/EK par gaisa kvalitāti ([114]). Autoceļu noslodzes samazināšana katrā ziņā var veicināt gaisa kvalitātes uzlabošanos. Neatkarīgi no jebkādām iespējamām citām atšķirībām salīdzinājumā ar konkrētajām prasībām, kas piemērojamas *CIN* saskaņā ar jauno konvenciju, Komisija uzskata, ka, pamatojoties uz šiem elementiem, Itālija varēja secināt, ka kravu pārvadājumu pakalpojumi ar izbraukšanu no Salerno nav līdzvērtīgi tiem, kas ir prasīti saskaņā ar jauno konvenciju, un tāpēc tā nav pieļāvusi acīmredzamu kļūdu, uzskatot, ka pastāvēja tirgus nepilnība maršrutā Neapole–Kaljāri.

([113]) Jaunā konvencija arī ļauj pakalpojumus šajā savienojumā sniegt ar izbraukšanu no Dženovas, nevis Livorno, taču praksē šī iespēja nekad nav izmantota.

([114]) Attiecībā uz kontekstu sk.: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/lv/IP_18_3450.

— Ravenna–Katānija. Līdz *CIN* pilnvarojumam *Tirrenia* bija vienīgais operators, kas piedāvāja kravu pārvadājumu pakalpojumus šajā maršrutā. Savā atbildē uz 2012. gada lēmumu *Pan Med* norādīja, ka *Grimaldi* sāka sniegt kravu pārvadājumu pakalpojumus starp šīm ostām kopš 2012. gada beigām. *Pan Med* arī norādīja (sk. 260. apsvērumu), ka tas bija plānojis sniegt pakalpojumus maršrutā Augusta–Ravenna, kas būtu līdzvērtīgi maršrutā Katānija–Ravenna sniegtajiem. *Pan Med* atsaucās uz saviem plāniem, kas bija izklāstīti 2013. gada aprīļa vēstulē, un pierādījumi, ko tas iesniedza, liecina, ka tas tikai veica pasākumus, lai pieprasītu nepieciešamās atļaujas pakalpojumu sniegšanai attiecīgajā maršrutā 2012. gada novembrī. *Pan Med* nepierādīja, ka tas faktiski sāka pakalpojumu sniegšanu maršrutā Augusta–Ravenna. Jebkurā gadījumā, tā kā pilnvarojuma brīdī citu operatoru nebija, Itālija nepieļāva acīmredzamu kļūdu, uzskatot, ka šajā kravu pārvadājumu maršrutā pastāv tirgus nepilnība ([115]).

(348) Ņemot vērā iepriekš izklāstīto, Komisija secina, ka pilnvarojuma brīdī ar tirgus spēkiem vien nebija pietiekami, lai apmierinātu vajadzības pēc sabiedriskajiem pakalpojumiem. Patiesi, vairākos maršrutos *CIN* bija vienīgais operators, savukārt pārējos maršrutos citu operatoru sniegtie pakalpojumi nebija līdzvērtīgi nepārtrauktības, regularitātes, jaudas un kvalitātes ziņā un tāpēc pilnībā neatbilda vajadzībām pēc sabiedriskajiem pakalpojumiem, ko Itālija bija norādījusi jaunajā konvencijā.

3) **Vismazāk kaitējošā pieeja**

(349) Komisija atzīmē, ka Itālijas iestādes ir izvēlējušās noslēgt sabiedrisko pakalpojumu līgumu ar vienu operatoru (*CIN*), nevis uzlikt sabiedrisko pakalpojumu saistības visiem operatoriem, kas bija ieinteresēti apkalpot konkrētos maršrutus. Pamatojoties uz Itālijas sniegto informāciju, Komisija piekrīt, ka lietotāju pieprasījumu (kā aprakstīts iepriekš, sk. 333.–341. apsvērumu) nebūtu bijis iespējams apmierināt, uzliekot sabiedrisko pakalpojumu saistības. Konkrētāk, vairākos maršrutos *CIN* ir vienīgais operators (sk., piemēram, 345. apsvērumu), un maršrutos, kuros tas nav vienīgais operators, pārējo operatoru piedāvājums neatbilst (visām) prasībām attiecībā uz regularitāti, nepārtrauktību un kvalitāti. Turklāt pakalpojumu sniegšana lielākajā daļā maršrutu (ja ne visos maršrutos) klusajā sezonā izraisa zaudējumus, tāpēc, ja nebūtu sabiedrisko pakalpojumu kompensācijas, tajos, visticamāk, pakalpojumi netiktu sniegti vispār. *Ecorys* izdarīja līdzīgu secinājumu savā ziņojumā (sk. 98. apsvērumu). Turklāt Komisija ņem vērā Itālijas argumentu, ka sabiedrisko pakalpojumu līguma izvēle bija nepieciešama arī, ņemot vērā *Tirrenia* privatizāciju. Proti, Itālija argumentē, ka konkursa rīkošana par *Tirrenia* aktīviem apvienojumā ar jaunu sabiedrisko pakalpojumu līgumu ļāva i) nodrošināt jūras sabiedrisko pakalpojumu nepārtrauktību, ii) maksimāli palielināt vērtību par labu valstij un iii) aizsargāt nodarbinātību. Tieši šo iemeslu dēļ Komisija piekrita (sk. 114. apsvērumu), ka Itālija rīko konkursu par *Tirrenia* darbības filiāli apvienojumā ar jaunu konvenciju. Tādējādi Komisija arī atzina – un atkārto šajā lēmumā –, ka Itālija nevarēja paļauties uz sabiedrisko pakalpojumu saistībām, kas ir attiecināmas uz visiem operatoriem, bet varēja noslēgt sabiedrisko pakalpojumu līgumu tikai ar *CIN*.

Secinājums

(350) Pamatojoties uz iepriekš izklāstīto novērtējumu, Komisija secina, ka Itālija nav pieļāvusi acīmredzamu kļūdu, pakalpojumus, kas uzticēti *CIN*, definējot kā VTNP. Līdz ar to šaubas, ko Komisija paudusi 2012. gada lēmumā, ir kliedētas.

(351) Lai secinātu, ka ir izpildīts pirmais *Altmark* kritērijs, Komisijai vēl ir jāpārbauda, vai *CIN* tika uzticētas sabiedrisko pakalpojumu saistības, kas bija skaidri definētas. Šajā saistībā Komisija atzīmē, ka sabiedrisko pakalpojumu saistības ir skaidri aprakstītas jaunajā konvencijā un tās pielikumos (kuros ir ietvertas, piemēram, kuģu specifikācijas par katru maršrutu). Tāpat noteikumi, kas reglamentē kompensāciju, ir sīki izklāstīti konvencijā, 2009. gada likumā un *CIPE* direktīvā. Jaunajai konvencijai ir arī skaidri noteikts termiņš (astoņi gadi), tajā *CIN* ir identificēts kā sabiedrisko pakalpojumu operators, un tajā ir noteikti, pasākumi, lai nepieļautu pārmērīgu kompensāciju un nodrošinātu šādas pārmērīgas kompensācijas atmaksu (sk. arī 365. apsvērumu). Tāpēc Komisija secina, ka pirmais *Altmark* kritērijs ir ievērots.

([115]) Pilnīguma labad Komisija atzīmē, ka pat tad, ja Itālija būtu zinājusi (un tas nav nedz argumentēts, nedz pierādīts) par *Grimaldi* vai *Pan Med* ieceri sākt pakalpojumu sniegšanu šajā maršrutā, tā tik un tā būtu varējusi secināt, ka *Grimaldi* vai *Pan Med* pakalpojumi nav pietiekami, lai apmierinātu vajadzību pēc sabiedriskajiem pakalpojumiem (jo, piemēram, tie nebūtu līdzvērtīgi no apkalpoto ostu vai piedāvātās kvalitātes vai jaudas viedokļa, vai arī tāpēc, ka nevarēja garantēt šo pakalpojumu nepārtrauktību un regularitāti).

Pietauvošanās prioritāte

(352) 2009. gada 19.*ter* panta 21. punktā ir skaidri noteikts, ka pietauvošanās prioritāte ir nepieciešama, lai garantētu teritoriālo nepārtrauktību ar salām, arī ņemot vērā bijušās *Tirrenia* grupas, tostarp paša *Tirrenia*, uzņēmumu sabiedrisko pakalpojumu saistības. Patiesi, ja uzņēmumiem, kam uzticētas sabiedrisko pakalpojumu saistības, nebūtu pietauvošanās prioritātes, tiem (dažreiz) varētu nākties gaidīt savu kārtu pirms piestāšanas ostā, tādējādi izraisot kavējumus, kas grautu mērķi nodrošināt uzticamu un ērtu savienojamību visiem iedzīvotājiem. Regulārs grafiks ir nepieciešams, lai apmierinātu salu iedzīvotāju mobilitātes vajadzības un sniegtu ieguldījumu attiecīgo salu ekonomiskajā attīstībā. Turklāt, tā kā jaunajā konvencijā ir noteikti konkrēti laika grafika plānošanas pienākumi attiecībā uz izbraukšanu sabiedrisko pakalpojumu maršrutos, pietauvošanās prioritāte palīdz nodrošināt, ka visas ostas piešķir pietauvošanās vietas un pietauvošanās laikus tā, lai sabiedrisko pakalpojumu operators varētu izpildīt savas sabiedrisko pakalpojumu saistības. Šī pietauvošanās prioritāte tika nodota *CIN*, kad tas iegādājās *Tirrenia* darbības filiāli. Ņemot vērā šos apstākļus, Komisija uzskata, ka šis pasākums ir piešķirts, lai *CIN* varētu pildīt savas sabiedrisko pakalpojumu saistības, kas ir patiesi VTNP (sk. 350. apsvērumu). Turklāt Itālijas iestādes ir apstiprinājušas, ka pietauvošanās prioritāte ir attiecināma tikai uz pakalpojumiem, ko sniedz saskaņā ar sabiedrisko pakalpojumu režīmu (un, piemēram, nevis tad, kad *CIN* sniedz pakalpojumus uz komerciāliem pamatiem karstajā sezonā). Tāpēc arī pietauvošanās prioritāte atbilst pirmajam *Altmark* sprieduma nosacījumam.

7.1.3.2. Otrais *Altmark* kritērijs

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

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

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

(356) Tāpēc Komisija secina, ka otrais *Altmark* sprieduma nosacījums ir ievērots.

7.1.3.3. Trešais *Altmark* kritērijs

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

(358) Tomēr *Altmark* nolēmumā nav sniegta precīza saprātīgas peļņas definīcija. Kā norādīts VTNP paziņojumā, ar saprātīgu peļņu jāsaprot kapitāla rentabilitātes koeficients, kāds visu pilnvarojuma periodu būtu vajadzīgs tipiskam uzņēmumam, kas apsver vispārējas tautsaimnieciskas nozīmes pakalpojuma sniegšanu, ņemot vērā riska pakāpi. Riska pakāpe ir atkarīga no attiecīgās nozares, pakalpojuma veida un kompensācijas sistēmas raksturīgajām iezīmēm.

(359) Komisija 2012. gada lēmumā pauda šaubas par to, vai kompensācija, kas izmaksāta *CIN*, ir samērīga. Proti, Komisija sākotnēji uzskatīja, ka 6,5 % riska prēmija neatspoguļo atbilstošu riska līmeni, jo *prima facie CIN* neuzņēmās riskus, ko parasti uzņemas šādu pakalpojumu sniegšanā. Konkrētāk, izmaksu elementi, kas ņemti vērā kompensācijas aprēķināšanai, ietver visas izmaksas, kas saistītas ar pakalpojuma sniegšanu, un ir ņemtas vērā, piemēram, degvielas izmaksu izmaiņas. Rezultātā Komisija attiecīgajā posmā uzskatīja, ka, iespējams, *CIN* ir piešķirta pārmērīga kompensācija.

(360) Komisija atzīmē, ka daži jaunajā konvencijā noteiktās kompensācijas metodes aspekti, šķiet, patiešām samazina komercrisku, kas rodas *CIN*. Proti, maksimālie tarifi, ko *CIN* var iekasēt, tiek koriģēti katru gadu, lai ņemtu vērā inflāciju un atspoguļotu degvielas izmaksu izmaiņas. Turklāt jaunajā konvencijā ir ietvertas konkrētas klauzulas (sk. 107. apsvērumu), kuru mērķis ir saglabāt sabiedrisko pakalpojumu ekonomisko un finansiālo līdzsvaru. Jo īpaši

gadījumā, ja sabiedrisko pakalpojumu kompensācija nav pietiekama, lai segtu ar jauno konvenciju uzticēto pakalpojumu izmaksas, minētās klauzulas ļauj pārskatīt i) šo pakalpojumu darbības jomu, ii) veidu, kādā pakalpojumi tiek sniegti (piemēram, kuģu veids), vai iii) maksimālos tarifus.

(361) Tomēr uz iepriekš minētajām klauzulām attiecas vairāki ierobežojumi. Jo īpaši saskaņā ar jaunās konvencijas 8. pantu sabiedrisko pakalpojumu ekonomiskais un finansiālais līdzsvars tiek pārskatīts tikai reizi trīs gados. Ja pārskats liecina, ka kompensācija ir nepietiekama, lai segtu sabiedrisko pakalpojumu izmaksas, *CIN* un Itālijas iestādes var vienoties veikt izmaiņas tikai nākamajam trīs gadu periodam. Ja sabiedrisko pakalpojumu ieņēmumi vai izmaksas liecina par neparedzētām strukturālām izmaiņām, kas ir vairāk nekā par 3 % lielākas vai mazākas nekā jaunajā konvencijā noteiktās vērtības, konvencijas 9. pants ļauj pusēm pieprasīt (ievērojot vairākus nosacījumus) ekonomiskā un finansiālā līdzsvara pārskatīšanu. Saskaņā ar abiem minētajiem pantiem par šādām izmaiņām (ja tādas ir) vienojas sarunu procedūrā, un līdz vienošanās panākšanai *CIN* ir jāturpina sniegt sabiedriskos pakalpojumus bez izmaiņām. Rezultātā *CIN* joprojām ir pakļauts riskam, ka kompensācija var būt nepietiekama, lai segtu pakalpojumu sniegšanas izmaksas. Lai gan jaunās konvencijas 8. un 9. pantu var izmantot, lai atjaunotu ekonomisko un finansiālo līdzsvaru, to var darīt tikai uz tālredzības pamatojuma un nekādas korekcijas ar atpakaļejošu spēku nav iespējamas.

(362) Kā paskaidrots iepriekš (sk. 42. apsvērumu), *CIPE* direktīva paredz, ka, lai noteiktu kapitāla atdevi, izmantojot *WACC* formulu, izmanto 6,5 % riska prēmiju. Tomēr oficiālās izmeklēšanas gaitā (sk. 180. apsvērumu) Itālija paskaidroja, ka ar 2009. gada likumu kompensācijai ir noteikts maksimālais ierobežojums, tāpēc tika pieņemts lēmums vienkāršot aprēķinu, piemērojot 6,5 % likmi kā vienotu kapitāla atdeves likmi. Itālijas iestādes arī pierādīja, ka, piemērojot pilno metodiku, kas noteikta *CIPE* direktīvā, rezultātā varēja tikt iegūta kapitāla atdeve, kas – vismaz dažus gadus – pārsniedz 6,5 %. Šā iemesla dēļ Itālija uzskata, ka tās vienkāršotā pieeja ir konservatīva un nepieļauj lielāku kompensāciju *CIN* par to, kas noteikta *CIPE* direktīvā.

(363) Ņemot vērā iepriekš izklāstītos apstākļus, Komisija ir salīdzinājusi izmantoto 6,5 % kapitāla atdeves likmi, kas piemērota *CIN*, ar vidējo kapitāla atdeves likmi, ko 2011. gadā (iepriekšējā gadā pirms *CIN* pilnvarojuma) radījusi etalonu grupa. Etalonu grupa sastāv no izvēlētiem prāmju operatoriem, kas piedāvāja pakalpojumus jūras savienojumos Itālijā vai starp Itāliju un citām dalībvalstīm ([116]). Analīze liecina, ka kapitāla atdeve, kas piemērota *CIN*, ir nedaudz mazāka par vidējo atdevi, ko noteikusi etalonu grupa. Šis salīdzinājums ilustrē, ka iepriekšējā gadā pirms *CIN* pilnvarojuma 6,5 % kapitāla atdeves likme nebija nepamatota.

(364) Komisija jo īpaši atzīmē, ka neatkarīgi no tā, kādu summu *CIN* būtu tiesīgs saņemt, pamatojoties uz iepriekš minēto metodiku (ieskaitot kapitāla atdevi), *CIN* nekad nevar saņemt vairāk par 2009. gada likumā noteikto maksimālo summu (t. i., 72 685 642 EUR). Šī summa, kas noteikta 2009. gadā un nekad netika koriģēta, lai ņemtu vērā inflāciju, visticamāk, bija konservatīva, jo tā bija gandrīz par 10 % mazāka nekā summa, kas bija vajadzīga *Tirrenia*, lai sniegtu pakalpojumus tajā pašā gadā ([117]). Faktiskie skaitļi par 2012.–2018. gadu, kas norādīti 6. tabulā, liecina, ka visus gadus, izņemot vienu (2015. gadu), sabiedrisko pakalpojumu kompensācija bija nepietiekama, lai segtu pakalpojumu neto izmaksas, ieskaitot 6,5 % kapitāla atdevi. Saskaņā ar 2011. gada VTNP nostādņu 47. punktu Komisija novērtē, vai visā līguma termiņa laikā tika piešķirta pārmērīga kompensācija. Par 2012.–2018. gada laikposmu *CIN* saņēma summu, kas bija aptuveni par 47 miljoniem EUR mazāka nekā summa, kura aprēķināta, izmantojot metodiku, ieskaitot 6,5 % kapitāla atdevi. Šis skaitlis apliecina, ka jaunajā konvencijā ietvertās pārskatīšanas klauzulas nepasargā *CIN* no visiem riskiem kas saistīti ar sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu. Patiesi, lai gan sabiedrisko pakalpojumu apjoms tika mainīts 2014. gada augustā (sk. 103. apsvērumu) pēc *CIN* pieprasījuma, pamatojoties uz jaunās konvencijas 9. pantu, tas neietekmēja pārmērīgi mazo kompensāciju, kas bija radusies līdz tam laikam. Pat ja dažos no nākamajiem gadiem rezultāti uzlabojās, *CIN* gūtā kapitāla atdeve par visu laikposmu (līdz 2018. gadam) bija tikai aptuveni 3,4 % ([118]) Itālijas sākotnēji paredzēto 6,5 % vietā.

([116]) Konkrētāk, tas attiecas uz *Minoan Lines Shipping*, *La Méridionale*, *Moby*, *Grandi Navi Veloci*, *Liberty Lines*, *Grimaldi* grupu, *Corsica Ferries*, *SNAV* un *Caronte & Tourist*. Bijušās *Tirrenia* grupas uzņēmumi (piemēram, *Caremar*, *Toremar*) nav iekļauti etalonu grupā.

([117]) Komisija atgādina, ka 2009. gads bija pēdējais gads, kad *Tirrenia* sniedza pakalpojumus atbilstoši parastajiem nosacījumiem (t. i., tam vēl nebija piemērojama ārkārtas administratīvā procedūra).

([118]) Kompensācijas kopējā summa, ko *CIN* saņēma laikposmā no 2012. līdz 2018. gadam, ir vienāda ar neto izmaksām, kas radās sabiedrisko pakalpojumu sniegšanā, ieskaitot kapitāla atdevi aptuveni 3,4 % apmērā.

6.tabula

CIN sniegto sabiedrisko pakalpojumu neto izmaksas laikposmā no 2012. līdz 2018. gadam

(EUR)

CIN sabiedrisko pakalpojumu joma	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Kopsumma
Ieņēmumi kopā	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
– Izmaksas kopā	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
– Amortizācijas	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
= Sabiedrisko pakalpojumu neto izmaksas	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[...]	[...]
+ Kapitāla atdeve (6,5%)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[...]	[...]
= Tiesības saņemt kompensāciju	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[...]	[...]
+ Faktiskā kompensācija	32 707 233	72 685 642	72 685 642	72 685 642	72 685 642	72 685 642	72 685 642	468 821 085
= Pārmérīga/ nepiet iekama kompensācija	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[...]	– 47 450 022

(365) Komisija arī atzīmē, ka jaunā konvencija nosaka *CIN* pienākumu katru gadu nosūtīt Satiksmes ministrijai tā vadības pārskatus (apakšiedalījumā pa maršrutiem; pārskati jāapstiprina neatkarīgam revidentam), lai ministrija varētu pārbaudīt, vai ir piešķirta pārmērīgi liela kompensācija. Tas ir papildu aizsardzības pasākums, kas garantē, ka *CIN* nevar gūt labumu no pārmērīgas kompensācijas. Tā kā šajos pārskatos arī nošķir maršrutus, kuros pakalpojumus sniedz saskaņā ar sabiedrisko pakalpojumu režīmu, un maršrutus, kuros pakalpojumus sniedz uz komerciāliem pamatiem, minēto darbību šķērssubsidēšana ir izslēgta. Itālijas iestādes arī iesniedza minētos vadības pārskatus par 2012.–2018. gadu, lai Komisija varētu veikt aprēķinus 6. tabulā.

(366) Ņemot vērā iepriekš izklāstīto, Komisija secina, ka sabiedrisko pakalpojumu kompensācija, kas piešķirta *CIN*, nepārsniedz summu, kas ir nepieciešama, lai segtu izmaksas, kuras tam rodas sabiedrisko pakalpojumu sniegšanā, ņemot vērā atbilstošos ieņēmumus un saprātīgu peļņu. Konkrētāk, Komisija uzskata, ka *CIPE* direktīvā paredzētā 6,5 % riska prēmija ir jānovērtē kopsakarā ar maksimālo kompensācijas summu, kas noteikta 2009. gada likumā. To paturot prātā, kapitāla atdeve, ko *CIN* varēja gaidīt *ex ante* ziņā, bija atbilstoša riskiem, kādi tam radās, sniedzot sabiedriskos pakalpojumus saskaņā ar jauno konvenciju. Tāpēc Komisijas šaubas par atbilstību trešajam *Altmark* sprieduma nosacījumam ir kliedētas.

(367) Attiecībā uz pietauvošanās prioritāti un jebkādu iespējamu pārmērīgu kompensāciju, kas varētu no tās izrietēt, Komisija atzīmē turpmāk izklāstīto. Itālija ir argumentējusi, ka jebkāda monetāra priekšrocība no pietauvošanās prioritātes ir ierobežota (sk. 191. apsvērumu iepriekš). Attiecīgi arī no šā pasākuma izrietošais pārmērīgas kompensācijas risks ir ierobežots. Turklāt, ciktāl šis pasākums samazinātu sabiedrisko pakalpojumu operatora darbības izmaksas vai palielinātu ieņēmumus, šī ietekme pilnībā atspoguļotos operatora iekšējā uzskaitē. Komisijas iepriekš veiktā analīze (sk. 364. apsvērumu) apstiprināja, ka laikposmā no 2012. līdz 2018. gadam *CIN* nesaņēma pārmērīgu kompensāciju. Tāpēc Komisija secina, ka arī pietauvošanās prioritāte atbilst trešajam *Altmark* kritērijam.

7.1.3.4. Ceturtais *Altmark* kritērijs

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

(369) Saskaņā ar VTNP paziņojuma 63. punktu vienkāršākais veids, kā valsts iestādes var izpildīt ceturto *Altmark* kritēriju, ir īstenot atklātu, pārredzamu un nediskriminējošu publiskā iepirkuma procedūru saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2004/17/EK ([119]) ("Direktīva 2004/17/EK") un Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2004/18/EK ([120]) ("Direktīva 2004/18/EK").

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

(371) Komisija atzīmē, ka šajā gadījumā konkursa procedūra notika, pirms stājās spēkā Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2014/24/ES ([121]) (kas attiecas uz publiskā iepirkuma līgumiem jūras transporta pakalpojumu sniegšanai) un Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2014/25/ES ([122]). Tolaik bija piemērojama Direktīva 2004/17/EK un Direktīva 2004/18/EK. Tomēr Direktīva 2004/17/EK neattiecas uz jūras transporta pakalpojumiem, kādus sniedz *Tirrenia*. Patiešām, Direktīvas 2004/17/EK 5. pantā ir noteikts, ka tās darbības joma attiecas tikai uz dzelzceļa, automatizēto sistēmu, tramvaju, trolejbusu, autobusu vai trošu transporta pakalpojumiem.

(372) Uz publisko pakalpojumu līgumiem, kuru slēgšanas tiesības līgumslēdzējas iestādes piešķir sakarā ar pakalpojumiem jūras, piekrastes vai upju transporta jomā, attiecas Direktīvas 2004/18/EK darbības joma, pamatojoties uz tās 20. apsvērumu. Tomēr minētās direktīvas II pielikuma B punktā ir uzskaitīti arī ūdens transporta pakalpojumi ([123]), un tas nozīmē, ka uz tiem attiecas tikai direktīvas 23. pants un 35. panta 4. punkts. Tas nozīmē, ka saskaņā ar Direktīvu 2004/18/EK uz publiskiem jūras transporta pakalpojumu līgumiem attiecas tikai pienākumi par tehniskajām specifikācijām (23. pants) un pienākums publicēt paziņojumu par līguma slēgšanas tiesību piešķiršanu (pēc līguma slēgšanas tiesību piešķiršanas, tātad līguma slēgšanas tiesību piešķiršanas procedūras beigās, nevis sākumā – 35. panta 4. punkts). Visi pārējie Direktīvas 2004/18/EK noteikumi, tostarp noteikumi par publicējamo paziņojumu saturu (36. panta 1. punkts) un noteikumi par atlases kritērijiem (45.–52. pants) nav attiecināmi uz publiskiem jūras transporta pakalpojumu līgumiem.

(373) Turklāt Direktīva 2004/18/EK jebkurā gadījumā neattiecas uz pakalpojumu koncesijām, kas definētas tās 1. panta 4. punktā ([124]). Komisija atzīmē, ka uz pakalpojumu koncesijām, kam ir konkrēti pārrobežu elementi, tomēr attiecas vispārējie Līgumu principi par pārredzamību un vienlīdzīgu attieksmi.

(374) Pamatojoties uz iepriekš izklāstīto, Komisija secina, ka Direktīvu 2004/18/EK var piemērot tikai pakalpojumu valsts līguma gadījumā, bet ne tad, ja runa ir par pakalpojumu koncesiju. Turklāt, tā kā šis gadījums attiecas uz ūdens transporta pakalpojumiem, piemērojamas ir tikai dažas no minētās direktīvas prasībām. Ņemot vērā šos apstākļus, Komisija uzskata, ka tā nevar paļauties tikai uz atbilstību publiskā iepirkuma direktīvām, lai pierādītu atbilstību ceturtajam *Altmark* kritērijam. Šā iemesla dēļ Komisija turpmāk tekstā novērtē, vai Itālijas izmantotā konkursa procedūra bija konkurenci nodrošinoša, pārredzama un nediskriminējoša. Lai veiktu šo novērtējumu, Komisija paļausies uz attiecīgajiem norādījumiem, kas izklāstīti tās paziņojumā par atbalsta jēdzienu ([125]) (jo īpaši tā 89. un turpmākajos punktos).

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

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

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

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

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

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

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

Konkurenci nodrošinoša un pārredzama konkursa procedūra

(375) Paziņojuma par atbalsta jēdzienu 90. punktā ir norādīts, ka procedūrai ir jābūt konkurenci nodrošinošai ([126]), lai procesā varētu piedalīties visi ieinteresētie un nosacījumiem atbilstīgie pretendenti. Turklāt saskaņā ar minētā paziņojuma 91. punktu procedūrai ir jābūt pārredzamai, lai nodrošinātu, ka visi ieinteresētie pretendenti katrā konkursa procedūras posmā ir vienādi un pienācīgi informēti. Minētajā punktā ir arī uzsvērts, ka pārredzamas atlases procedūras būtiski elementi ir informācijas pieejamība, pietiekami ilga laika došana ieinteresētajiem pretendentiem un atlases un līguma slēgšanas tiesību piešķiršanas kritēriju skaidrība, un ir norādīts, ka konkursam jābūt pietiekami plaši publiskotam, lai par to varētu uzzināt visi potenciālie piedāvājumu iesniedzēji.

(376) Kā sākotnēju piezīmi Komisija norāda faktu, ka, lai gan ar Itālijas tiesību aktiem ([127]) ārkārtas komisāram tika sniegta iespēja iesaistīties privātās sarunās ar potenciālajiem iegādātājiem, šajā gadījumā šī iespēja netika izmantota. Patiešām, šajā gadījumā priekšroka tika dota atklātam konkursam, lai nodrošinātu, ka *Tirrenia* darbības filiāle tiek pārdota par tirgus cenu, un tādējādi maksimāli palielinātu ieņēmumus no pārdošanas. Tā kā nenotika privātas sarunas par *Tirrenia* darbības filiāles privatizāciju, Komisijas šaubas, kas paustas 2011. gada lēmumā saistībā ar šo iespēju, ir kliedētas.

(377) Šajā gadījumā konkursa procedūra tika sākta, publicējot uzaicinājumu izteikt ieinteresētību par *Tirrenia* darbības filiāles iegādi vienā starptautiskā un vairākos valsts laikrakstos un atsevišķās specializētās tīmekļa vietnēs (sk. 70. apsvērumu). Minētajā uzaicinājumā "ikviens, kurš var garantēt jūras transporta pakalpojumu nepārtrauktību", tika aicināts izteikt ieinteresētību un netika piemēroti nekādi papildu nosacījumi. Potenciālajām ieinteresētajām personām arī tika atvēlēts pietiekams laiks (t. i., 35 dienas) intereses izteikšanai, lai sagatavotos dalībai turpmākā procesā. Nākamajā šā procesa uzticamības pārbaudes posmā kritērijiem atbilstošajiem pretendentiem tika atvēlēti četri mēneši laika visas attiecīgās informācijas novērtēšanai, lai noteiktu, vai un cik daudz tie vēlas solīt par *Tirrenia* darbības filiāli.

(378) Komisija atzīmē, ka uzaicinājumā izteikt ieinteresētību bija skaidri noteikts, ka *Tirrenia* darbības filiāle tiks pārdota atbilstoši īpašajiem *Marzano* procedūras noteikumiem ar skaidru mērķi nodrošināt jūras transporta pakalpojumu nepārtrauktību saskaņā ar publisko pakalpojumu režīmu. Turklāt uzaicinājumā tika sniegta atsauce uz 2009. gada 25. septembra Dekrētlikuma Nr. 135 19.*ter* pantu, kurā noteikts, ka pēc konkursa procedūras pabeigšanas tiks noslēgta jauna konvencija ar *Tirrenia* pircēju. Minētajā pantā ir arī norādīts, ka šādas jaunas konvencijas termiņš būs ne vairāk kā astoņi gadi, un aprakstīts, kam jābūt ietvertam konvencijā. Turklāt tajā pašā pantā ir arī noteikta maksimālā *Tirrenia* kompensācijas summa, kas ir 72 685 642 EUR gadā visā jaunās konvencijas darbības laikā. Visbeidzot, 19.*ter* pantā ir arī noteikts, ka *Tirrenia* iegādātājs saglabās pietauvošanās prioritāti sabiedrisko pakalpojumu maršrutos.

(379) Kā norādīts 2011. gada lēmumā, uzaicinājumā izteikt ieinteresētību nebija norādīta konkrēta informācija par attiecīgajiem pārdodamajiem aktīviem, līguma slēgšanas tiesību piešķiršanas kritēriju un laiku, kad norisināsies nākamie konkursa procedūras posmi. Tomēr nākamajos apsvērumos izklāstīto iemeslu dēļ Komisija uzskata, ka kopumā konkursa procedūra bija pietiekami pārredzama.

(380) Pirmkārt, uzaicinājumā izteikt ieinteresētību bija minēts, ka pretendentiem ir jāspēj "garantēt jūras transporta pakalpojumu nepārtrauktību." Tas bija vienīgais atlases kritērijs, ko Itālija piemēroja, lai noteiktu, vai ieinteresētajām personām ir ļauts piedalīties konkursa procedūrā. Lai gan uzaicinājumā nebija precizēts, kā pretendenti var pierādīt, ka viņi atbilst šai prasībai, pēc noklusējuma tas nozīmē, ka var izmantot jebkādus atbilstošus pierādīšanas līdzekļus ([128]). Komisija nav saņēmusi nekādu informāciju, kas pierādītu, ka viena vai vairākas no piecām izslēgtajām ieinteresētajā personām faktiski ir iesniegušas atbilstošus pierādījumus, ka to rīcībā ir pietiekami finanšu līdzekļi, lai nodrošinātu pakalpojumu nepārtrauktību, kā prasīts uzaicinājumā izteikt ieinteresētību. Komisija uzskata, ka šis atlases kritērijs bija skaidri saprotams visiem ieinteresētajiem pretendentiem un arī bija pamatots, ņemot vērā izvirzīto mērķi.

([126]) Paziņojuma par atbalsta jēdzienu 146. zemsvītras piezīmē Komisija norāda, ka Savienības tiesas valsts atbalsta kontekstā bieži runā par "atklātu" konkursa procedūru. Tomēr vārda "atklāta" izmantošana tomēr neattiecas uz konkrētu procedūru saskaņā ar publiskā iepirkuma direktīvām. Tāpēc Komisija uzskata, ka frāze "konkurenci nodrošinoša" ir piemērotāka, jo tā nenovirzās no judikatūrā izklāstītajiem materiālajiem nosacījumiem.

([127]) Konkrētāk, 2008. gada 28. augusta Dekrētlikumu Nr. 134, kas pārveidots par 2008. gada 27. oktobra Likumu Nr. 166.

([128]) Turklāt, kā paskaidrots iepriekš (sk. 373. apsvērumu), uz šo konkursa procedūru neattiecās Direktīvas 2004/18/EK 36. panta 1. punkts. Tāpēc Itālijai faktiski nebija pienākuma norādīt uzaicinājumā atlases kritērijus.

(381) Otrkārt, kā paskaidrots 378. apsvērumā, atsaucē uz 2009. gada 25. septembra Dekrētlikumu Nr. 135 ieinteresētajām personām bija skaidri norādīts, ka pēc konkursa procedūras pabeigšanas tiks noslēgta jauna konvencija (ar maksimālo termiņu 8 gadi) un ka sabiedrisko pakalpojumu kompensācijas maksimālā ikgadējā summa ir noteikta 72 685 642 EUR apmērā gadā. Turklāt uzaicinājumā izteikt ieinteresētību bija norādīts, ka mērķis ir pārdot darbības filiāli, kas sniedz sabiedriskos pakalpojumus. Turklāt, kā apstiprināja Itālija, visām 11 personām, kuras galu galā nolēma piedalīties uzticamības pārbaudes posmā, tika darīta pieejama visa būtiskā informācija par pārdošanas tvērumu, kā arī par konvencijas projektu, kas noslēdzams starp pircēju un valsti. Tādējādi minētajām personām bija iespēja izlemt, vai pretendēt konkursā un cik daudz solīt. Komisija norāda, ka pārdošanas procedūrās starp privātiem operatoriem tā ir normāla prakse, ka komerciāli sensitīva informācija tiek darīta pieejama tikai uzticamības pārbaudes posmā. Tā paša iemesla dēļ ieinteresētajām personām bija jāparaksta konfidencialitātes nolīgumi, pirms tām tika piešķirta piekļuve attiecīgajai dokumentācijai (sk. 71. apsvērumu). Uz šāda pamata Komisija uzskata, ka no uzaicinājuma izteikt ieinteresētību bija pietiekami saprotams ([129]), ka pārdošana attiecas uz *Tirrenia* darbības filiāli apvienojumā ar jaunu konvenciju. Pēc tam, kad attiecīgās personas bija izteikušas ieinteresētību, tām tika piešķirta piekļuve visai nepieciešamajai informācijai, lai izlemtu par iespējamu solīšanu.

(382) Treškārt, attiecībā uz konkursa procedūras turpmāko posmu norises laiku Komisijas atzīmē turpmāk izklāstīto. Ar 2010. gada 10. novembra vēstuli ieinteresētie pretendenti, kas atbilda vienīgajam atlases kritērijam, tika aicināti piedalīties uzticamības pārbaudes posmā. Tad atlikušajiem ieinteresētajiem pretendentiem ārkārtas komisāra 2011. gada 2. februāra vēstulē tika sniegta attiecīgā informācija par konkrētajiem nākamajiem procedūras posmiem, jo īpaši par procedūras laika grafiku un kritērijiem uzņemšanai otrajā uzticamības pārbaudes posmā. Komisija uzskata, ka ir maz ticams, ka šīs informācijas nesniegšana uzaicinājumā izteikt ieinteresētību ([130]) ir atturējusi potenciālos pretendentus no ieinteresētības izteikšanas.

(383) Ceturtkārt, Komisija atzīmē, ka, pamatojoties uz uzaicinājumu, 21 persona bija izteikusi ieinteresētību iegādāties *Tirrenia* darbības filiāli. Minētās 21 personas vidū bija valsts, Eiropas un ārpuseiropas struktūras, dažas no tām – Itālijas vadošie prāmju operatori (piemēram, *Grandi Navi Veloci*, *Moby*). Komisija uzskata, ka tas apliecina, ka visiem potenciālajiem pretendentiem bija pietiekama iespēja izteikt ieinteresētību par piedalīšanos konkursa procedūrā. Šajā saistībā Komisija norāda, ka ieinteresētajām personām nebija jāievēro apgrūtinošas procedūras un ka tām neradās ievērojamas izmaksas saistībā ar to ieinteresētības izteikšanu. Bija pietiekami, ka tās nosūta vēstuli, kurā apliecina to savu garantēt jūras transporta pakalpojumu nepārtrauktību. Tad tās 16 personas, kas atbilda šim atlases kritērijam, tika aicinātas piedalīties uzticamības pārbaudes posmā, un 11 no tām izlēma piedalīties. Tikai pēc šā posma attiecīgajām personām bija jāizlemj, vai tās vēlas iesniegt piedāvājumu un cik daudz tās ir gatavas solīt.

(384) Visbeidzot, Komisija 2012. gada lēmumā atzīmēja, ka nav skaidrs, vai visi ieinteresētie pretendenti konkursa procedūras sākotnējos posmos zināja par iespēju atlikt pirkuma cenas daļas samaksu, to izlīdzinot pa vairākiem gadiem, bez procentu piemērošanas. Šī iespēja nebija minēta, taču arī netika izslēgta uzaicinājumā izteikt ieinteresētību ([131]). Uz šā pamata *CIN* iesniedza piedāvājumu, kurā bija paredzēts, ka gandrīz puse pirkuma cenas tiks samaksāta pa daļām. Komisija vispirms atzīmē, ka, tā kā konkursā bija paredzēts noslēgt sabiedrisko pakalpojumu līgumu uz astoņiem gadiem, samaksas daļas atlikšana, to izlīdzinot pa visu līguma termiņu, nebija nekas neierasts. Patiesi, koncesijas līgumu gadījumā ir ierasts, ka koncesijas maksa tiek samaksāta pa daļām, nevis uzreiz vienā maksājumā. Turklāt Komisija atzīmē, ka *CIN* piedāvājuma reālā vērtība, kas iegūta, diskontējot atliktos maksājumus pēc to vērtības pārdošanas brīdī, ir tikai par aptuveni 4 % mazāka nekā gadījumā, ja uzreiz tiktu samaksāta visa summa. Komisija uzskata, ka šī salīdzinoši mazā starpība diezin vai ir ietekmējusi personu vēlmi izteikt ieinteresētību. Šajā ziņā būtu jāatgādina, ka tad, kad personām bija jāizsaka ieinteresētība, *Tirrenia* darbības filiāles (un arī jaunās konvencijas) vērtība nebija zināma, tāpēc uzzināšana par atlikšanas iespēju šajā posmā diez vai ir ietekmējusi lēmumu piedalīties konkursa procedūrā. Turklāt Komisija norāda, ka *CIN* saistošais piedāvājums

([129]) Komisija norāda, ka Itālijai arī nebija pienākuma uzaicinājumā izteikt ieinteresētību sniegt sīku aprakstu par pārdodamajiem aktīviem un jauno sabiedrisko pakalpojumu līgumu, jo uz šo procedūru neattiecās Direktīvas 2004/18/EK 36. panta 1. punkts.

([130]) Turklāt, tā kā šai procedūrai nebija piemērojams Direktīvas 2004/18/EK 36. panta 1. punkts, Itālijai arī nebija pienākuma uzaicinājumā izteikt ieinteresētību aprakstīt, kā tiks organizēti turpmākie konkursa procedūras posmi.

([131]) Turklāt Komisija atzīmē, ka Itālijai nebija pienākuma uzaicinājumā sīki izklāstīt (iespējamos) samaksas nosacījumus, jo uz šo konkursa procedūru neattiecās Direktīvas 2004/18/ES 36. panta 1. punkts.

(ieskaitot daļējo atlikto maksājumu) tika darīts pieejams datu telpā, un visi pārējie pretendenti tika skaidri aicināti iesniegt labāku piedāvājumu. Neraugoties uz to, ka tam tika atvēlētas sešpadsmit dienas, un uz to, ka pārējiem pretendentiem bija iespēja arī savos piedāvājumos ietvert atliktus maksājumus, neviens no tiem neiesniedza šādu piedāvājumu. Šo iemeslu dēļ Komisija secina, ka nevar uzskatīt, ka iespēja atlikt pirkuma cenas (tās daļas) samaksu ir negatīvi ietekmējusi konkurences nodrošināšanu konkursa procedūrā vai tās pārredzamību.

(385) Pamatojoties uz iepriekš minēto, Komisija uzskata, ka kopumā konkursa procedūra bija konkurenci nodrošinoša un pārredzama. Jo īpaši *Tirrenia* iecere atbrīvoties no sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas (t. i., *Tirrenia* darbības filiāles) un noslēgt ar konkursa uzvarētāju jaunu konvenciju uz astoņu gadu termiņu bija plaši darīta zināma visiem potenciālajiem pretendentiem attiecīgajā reģionālajā vai starptautiskajā tirgū. Turklāt Komisija ņem vērā, ka potenciālie pretendenti varēja vienkārši izteikt ieinteresētību, un viņiem nebija jāuzņemas nekādas citas saistības šajā posmā. Ja vien attiecīgās personas varēja pierādīt, ka tās atbilst vienīgajam atlases kritērijam, tām tika nodota visa nepieciešamā informācija un atvēlēts laiks, lai tās varētu izlemt, vai un cik daudz tās vēlas solīt par *Tirrenia* darbības filiāli. Minēto iemeslu dēļ Komisija uzskata, ka ir kliedētas tās šaubas, ka konkursa procedūra nebija pietiekami pārredzama uzaicinājuma izteikt ieinteresētību iespējamo trūkumu dēļ.

Konkursa procedūras nediskriminējošais raksturs un visaugstākā cena kā kritērijs

(386) Paziņojuma par atbalsta jēdzienu 92. punktā ir uzsvērts, ka, lai nodrošinātu, ka darījums atbilst tirgus nosacījumiem, nepieciešamie priekšnosacījumi ir nediskriminējoša attieksme pret visiem pretendentiem visos procedūras posmos un objektīvu atlases un līguma slēgšanas tiesību piešķiršanas kritēriju noteikšana pirms procedūras. Turklāt minētajā punktā ir arī noteikts, ka, lai garantētu vienlīdzīgu attieksmi, līguma slēgšanas tiesību piešķiršanas kritērijiem vajadzētu būt tādiem, kas dod iespēju objektīvi salīdzināt un novērtēt piedāvājumus. Visbeidzot, saskaņā ar Paziņojuma par atbalsta jēdzienu 95. punktu, ja publiskās struktūras pārdod aktīvus, vienīgajam būtiskajam pircēja atlases kritērijam vajadzētu būt augstākajai cenai ([132]), ņemot vērā arī prasītos līguma nosacījumus (piemēram, pārdevēja sniegto pārdošanas garantiju).

(387) Kā norādīts iepriekš (sk. 380. apsvērumu), uzaicinājumā izteikt ieinteresētību bija ietverts tikai viens atlases kritērijs, proti, ka pretendentiem ir jāspēj "garantēt jūras transporta pakalpojumu nepārtrauktību." No 21 personas, kuras izteica ieinteresētību, piecas personas tika izslēgtas, jo tika konstatēts, ka tās neatbilst šim nosacījumam (sk. arī 34. zemsvītras piezīmi). Komisija uzskata, ka vienīgais piemērojamais atlases kritērijs bija objektīvs un bija pietiekami skaidri darīts zināms visām ieinteresētajām personām uzaicinājumā izteikt ieinteresētību.

(388) Tie 16 ieinteresētie pretendenti, kas atbilda atlases kritērijam, tika uzaicināti piedalīties uzticamības pārbaudes posmā, bet 5 no tiem norādīja, ka vairs nav ieinteresēti. Uzticamības pārbaudes posmā, kas ilga 4 mēnešus, atlikušajām 11 personām tika nodrošināta piekļuve datu telpai, kurā bija ietverta visa būtiskā informācija (sk. 72. apsvērumu), lai tās varētu novērtēt pārdodamo darbības filiāli un jaunās konvencijas projektu. Visi pretendenti tādējādi saņēma vienādu informāciju un pret tiem vienmēr tika īstenota vienāda attieksme.

(389) Ārkārtas komisārs 2011. gada 2. februārī nosūtīja atlikušajiem vienpadsmit pretendentiem vēstuli, kurā bija sīki izklāstīta procedūra un prasības piedāvājuma iesniegšanai. Minētajā vēstulē bija skaidri izklāstīti pārdošanas nosacījumi – darījumdarbības plāna sagatavošana sabiedrisko pakalpojumu saistību izpildei, kā noteikts konvencijas projektā, un nepieciešamo garantiju sniegšana, lai pierādītu pretendentu finansiālo stabilitāti. Itālija ir apstiprinājusi, ka gadījumā, ja tiktu saņemti vairāki kritērijiem atbilstoši piedāvājumi, vienīgais līguma slēgšanas tiesību piešķiršanas kritērijs būtu augstākā cena. Patiesi, Komisija atzīmē, ka 2011. gada 29. aprīlī ārkārtas komisārs aicināja pārējās ieinteresētās personas iesniegt uzlabotus piedāvājumus tieši ar mērķi sasniegt iespējami labāko finansiālo atdevi no pārdošanas.

([132]) Sk. Vispārējās tiesas 2012. gada 28. februāra spriedumu *Land Burgenland* un Austrija / Komisija, apvienotās lietas T-268/08 un T-281/08, ECLI:EU:T:2012:90, 87. punktu.

(390) Tāpēc ir kliedētas 2011. gada lēmumā paustās Komisijas šaubas, ka Dekrētlikums 134/2008 ļauj piešķirt līguma slēgšanas tiesības, pamatojoties uz citiem kritērijiem. Visas personas tika korekti un vienādi informētas visos dažādajos konkursa procedūras posmos, lai tās varētu iesniegt piedāvājumu, pilnībā pārzinot procedūru un prasības. Komisija arī uzskata, ka līguma slēgšanas tiesību piešķiršanas kritērijs ļauj objektīvi salīdzināt un novērtēt piedāvājumus.

***CIN* pirkuma cenas daļas atliktā samaksa**

(391) Komisija 2012. gada lēmumā atzīmēja, ka *CIN* piedāvātās pirkuma cenas faktiskā vērtība ([133]) ir mazāka par tirgus vērtību, ko noteicis kompetentās ministrijas ieceltais eksperts. Tomēr *Land Burgenland* lietā Tiesa ir nospriedusi, ka, ja publiska iestāde ir paredzējusi pārdot tai piederošu uzņēmumu, rīkojot atklātu, pārredzamu un beznosacījuma konkursa procedūru, var pieņemt, ka tirgus cena atbilst visaugstākajai (saistošajai un ticamajai) piedāvātajai cenai, un ka ņem vērā tikai cenu, bez vajadzības izmantot citas vērtības noteikšanas metodes, piemēram, neatkarīgas ekspertīzes ([134]). Turklāt pat visaugstākais piedāvājums, kas iesniegts konkursa procedūrā, kuras nelikumību ir izraisījuši nelikumīgi nosacījumi, tomēr var atbilst tirgus vērtībai, ja uzaicinājuma iesniegt piedāvājumus trūkumi nav ietekmējuši piedāvājuma apmēru, izraisot tā samazināšanos ([135]).

(392) Komisija atzīmē, ka šajā gadījumā *CIN* samaksātā cena ir atklātas, pārredzamas un nediskriminējošas konkursa procedūras rezultāts, tāpēc var pieņemt, ka šī cena ir vienāda ar tirgus cenu. Tāpēc nav nepieciešams salīdzināt šo cenu ar vērtībām, ko noteikuši attiecīgi Itālijas un Komisijas ieceltie neatkarīgie eksperti. Turklāt Komisija piekrīt Itālijai (sk. 176. apsvērumu), ka neatkarīgajiem ekspertiem katrā ziņā bija jāizdara zināmi pieņēmumi, tāpēc rezultātā iegūtās vērtības jebkurā gadījumā būtu jāinterpretē piesardzīgi. Visbeidzot, kā norādīja *CIN* (sk. 236. apsvērumu), vismaz viens potenciālais pretendents, kas izteica ieinteresētību iegādāties *Tirrenia* darbības filiāli, norādīja, ka Itālijas ieceltā neatkarīgā eksperta noteiktā cena ir pārāk augsta. Lai gan šie pierādījumi ir balstīti tikai uz personīgiem novērojumiem, tie apstiprina, ka ekspertu vērtējumi var ne vienmēr atspoguļot tirgus vērtību, ko noteikusi tirgus dalībnieki konkursa procedūrā.

(393) Pilnīguma labad Komisija uzskata, ka atliktam maksājumam ir arī ekonomisks pamatojums. Patiesi, kā norādīja *CIN* (sk. 240. apsvērumu), atliktais maksājums ir savstarpēji saistīts ar pārdošanas priekšmeta būtību, proti, darbības filiāli, kuras efektīvā vērtība ir atkarīga (kā to apstiprināja *Banca Profilo*, sek. 2.3.3.4. iedaļu un 240. apsvērumu) no jaunajā konvencijā paredzēto kompensācijas summu faktiskās samaksas astoņu gadu periodā. Tāpēc (pirkuma cenas daļas) atlikto samaksu var arī uzskatīt par loģiski izrietošu no pārdodamo aktīvu rakstura (jo īpaši sabiedrisko pakalpojumu līguma un saistītās kompensācijas).

(394) Pamatojoties uz iepriekš izklāstīto, Komisija secina, ka tās šaubas par pirkuma cenas daļas samaksas atlikšanu ir kliedētas.

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

(395) Šajā gadījumā konkurss tika rīkots par jauno konvenciju, kas apvienota ar *Tirrenia* darbības filiāli un kam piemēro noteiktus ierobežojumus attiecībā uz darbaspēka līmeni, nevis tikai par jauno konvenciju vienu pašu. Komisija 2012. gada lēmumā sākotnēji uzskatīja, ka, ciktāl pretendenti jau bija pienācīgi apgādāti ar kuģiem un apkalpi, tiem būtu radušās mazākas izmaksas, ja tiem nebūtu noteikts pienākums pārņemt daļu no *Tirrenia* kapitāla aktīviem un darbiniekiem. Tāpēc Komisija pauda sākotnējo uzskatu, ka konkursa rīkošana par jauno konvenciju, nenosakot pienākumu pārņemt minētos *Tirrenia* kuģus un apkalpi, kas nepieciešami sabiedrisko pakalpojumu sniegšanai, būtu radījusi mazākas izmaksas sabiedrībai.

([133]) Noteikta, diskontējot atliktos maksājumus pēc to vērtības pārdošanas brīdī.

([134]) Sk. Tiesas 2013. gada 24. oktobra spriedumu, *Land Burgenland* / Komisija, apvienotās lietas C-214/12 P, C-215/12 P un C-223/12 P, ECLI:EU:C:2013:682, 94. un 95. punktu.

([135]) Sk. Tiesas 2013. gada 24. oktobra spriedumu, *Land Burgenland* / Komisija, apvienotās lietas C-214/12 P, C-215/12 P un C-223/12 P, ECLI:EU:C:2013:682, 96. punktu.

(396) Tā kā *Tirrenia* bija liels uzņēmums, kam piemēroja ārkārtas administratīvo procedūru, saskaņā ar vispārējiem vietējiem tiesību aktiem ([136]) tā iegādātājam bija divus gadus jāsaglabā tāds pats personāla līmenis, kas vajadzīgs sabiedrisko pakalpojumu sniegšanai, kā noteikts *Tirrenia* darījumdarbības plānos. Ņemot vērā šos apstākļus, līgums par darbības filiāles nodošanu nosaka, ka *CIN* ir jāpiedāvā darbs (uz jaunu līgumu pamata) bijušajiem *Tirrenia* darbiniekiem un jāatturas no darbinieku atlaišanas ([137]) divus gadus. Komisija vispirms atzīmē, ka šī prasība ir balstīta uz juridisku pienākumu, ko Itālijas iestādes nevarēja ignorēt darbības filiāles nodošanas plānošanā, un ka šis pienākums ir ierobežots laikā, t. i., līdz diviem gadiem. Komisija arī atzīmē, ka *Tirrenia* darbības filiāle turpinās sniegt sabiedriskos pakalpojumus, pamatojoties uz jaunajā konvencijā noteiktajām sabiedrisko pakalpojumu saistībām. Šajā ziņā Itālija ir norādījusi, ka *CIN* pārņems tikai tos apkalpes locekļus un administratīvo personālu, kas nepieciešami nepārtrauktai sabiedrisko pakalpojumu sniegšanai. Turklāt Itālija argumentēja, ka *CIN* šis minimālais darbaspēka līmenis būtu jāievēro neatkarīgi no jebkāda nosacījuma, kas attiecas uz darbaspēku. Ņemot vērā, ka nodarbinātības izmaksas tiktu segtas no kompensācijas, ko izmaksā *CIN* saskaņā ar jauno konvenciju, Komisija uzskata, ka praksē pienākums saglabāt nodarbinātības līmeni nav apgrūtinošs *CIN*. Tāpēc šis pienākums diez vai ir samazinājis darbības filiāles pārdošanas cenu un nevar būt šādā veidā radījis priekšrocību *CIN*. Turklāt šis risinājums bija izdevīgs arī *Tirrenia* (un attiecīgi arī tā īpašniekam – Itālijai), jo *Tirrenia* nebija jāsedz izmaksas saistībā ar darbinieku atlaišanu, kurus pēc tam atkārtoti pieņem darbā *CIN*. Komisija atzīmē, ka *Ecorys* bija aplēsis, ka kopējās izmaksas saistībā ar visu *Tirrenia* darbinieku atlaišanu būtu sasniegušas vismaz 35 miljonus EUR.

(397) Tomēr, tā kā *Tirrenia* darbības filiāles aktīvi ir apvienoti ar jaunu sabiedrisko pakalpojumu līgumu ([138]), uz iegādātāju automātiski attiecas prasība nodrošināt sabiedrisko pakalpojumu nepārtrauktību, un tam tiek piešķirta pietauvošanās prioritāte. Komisija vispirms atzīmē, ka ar sabiedrisko pakalpojumu līgumu tika apvienoti tikai tie aktīvi, kas ir nepieciešami sabiedrisko pakalpojumu saistību izpildei. Visi pārējie aktīvi (tostarp, piemēram, nekustamais īpašums, seši kuģi, mākslas darbu kolekcija) tika pārdoti atsevišķā konkursa procedūrā. Otrkārt, Komisija uzskata, ka, *Tirrenia* darbības filiāles aktīvus sasaistot ar jaunu sabiedrisko pakalpojumu līgumu, rezultātā iegūtā cena nav zemāka, nekā tā būtu gadījumā, ja aktīvi un līgums tiktu pārdoti atsevišķi, turpmāk izklāstīto iemeslu dēļ.

— Kā norādīts iepriekš (sk. 164. apsvērumu), *Tirrenia* ārkārtas komisārs organizēja atsevišķas konkursa procedūras, lai pārdotu sešus kuģus, ko ekspluatēja tikai maršrutos, uz kuriem neattiecās sabiedrisko pakalpojumu saistības. No minētajiem sešiem kuģiem tikai vienu varēja pārdot pretendentam, kas bija ieplānojis turpināt to izmantot kuģniecības mērķiem. Pārējos piecus kuģus varēja pārdot tikai demontāžas nolūkos. Turklāt 2011. gada martā kuģu mākleri ([139]), kam tika prasīts noteikt *Tirrenia* kuģu vērtību, norādīja, ka būtiska ietekme bija ekonomiskajai krīzei, kas izpaudās kā zemāka kuģu vērtība un pārmērīgs kuģu daudzums tirgū. Minēto iemeslu dēļ šķiet maz ticams, ka visus atlikušos 18 *Tirrenia* kuģus varēja pārdot kuģniecības mērķiem (t. i., par augstāku cenu nekā to lūžņu vērtība). Komisija uzskata, ka minēto kuģu sasaiste ar sabiedrisko pakalpojumu līgumu ļāva iegūt augstāku cenu ([140]) par *Tirrenia* kuģiem, jo kā atlīdzību pat kuģu ekspluatāciju sabiedrisko pakalpojumu maršrutos to iegādātājs saņēma sabiedrisko pakalpojumu kompensāciju uz astoņiem gadiem.

— Komisija 2012. gada lēmumā bija pieļāvusi varbūtību, ka pretendenti, iespējams, jau ir nodrošināti ar pietiekamu kuģu un apkalpes darbinieku skaitu un tāpēc būtu devuši priekšroku neiegādāties *Tirrenia* kuģus un nenolīgt tā darbiniekus. Komisija atzīmē, ka tad, kad *CIN* sāka īstenot tā saistības saskaņā ar jauno konvenciju, tam bija kopumā 1 239 darbinieki un 18 kuģi (kas bija daļa no tā iegādātās *Tirrenia* darbības filiāles). Komisija uzskata, ka

([136]) Likumdošanas derēta 270/1999 63. panta 2. punkts nosaka, ka jebkuram potenciālajam pircējam, kas iegādājas lielu uzņēmumu, kuram piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, ir jāapņemas saglabāt darbaspēka līmeni (t. i., darbinieku skaitu) un turpināt darījumdarbību vismaz divus gadus pēc iegādes.

([137]) Izņemot pienācīgi pamatotos apstākļos.

([138]) Šā līguma projekts tika darīts pieejams datu telpā visiem pretendentiem. Turklāt tā pamatnoteikumi jau bija noteikti 2009. gada 25. septembra Dekrētlikuma Nr. 135 19.*ter* pantā.

([139]) *Ferrando & Massone Srl*.

([140]) Jo tad, ja kuģis vēl nav sasniedzis tā lietderīgās izmantošanas laika beigas, tā vērtība kuģniecības nolūkos ir augstāka nekā tā lūžņu vērtība. Scenārijā, kur kuģi tiek pārdoti atsevišķi, ir iespējams, ka vismaz daži kuģi būs jāpārdod par to lūžņu vērtību. Tāpēc, sasaistot kuģus ar sabiedrisko pakalpojumu līgumu, visus kuģus turpina ekspluatēt, un tādējādi tos var pārdot par augstāku cenu nekā to lūžņu vērtība.

ir maz ticams, ka potenciālajiem pretendentiem būt varējuši būt šādi resursi, kas tūlītēji pieejami izvietošanai vai pārvietošanai, lai īstenotu jaunajā konvencijā noteiktās sabiedrisko pakalpojumu saistības. Jo īpaši maz ticams tas ir tādēļ, ka jaunajā konvencijā ir noteiktas konkrētas prasības (piemēram, attiecībā uz jaudu) kuģiem, kas izmantojami dažādajos sabiedrisko pakalpojumu maršrutos. Operatori, kam būtu bijuši vajadzīgie resursi, tos, visticamāk, jau būtu izmantojuši citos maršrutos, un to pārvietošana atbilstoši jaunajai konvencijai katrā ziņā būtu izraisījusi ieņēmumu zaudēšanu no to iepriekšējās izmantošanas. Šajā saistībā Komisija norāda, ka gan *Grimaldi*, gan *GNV* piedalījās konkursa procedūrā un ka neviens no uzņēmumiem nebija apgalvojis Komisijai, ka tas būtu devis priekšroku neiegādāties *Tirrenia* kuģus.

(398) Lai pārliecinātos, vai jaunās konvencijas sasaistīšana ar *Tirrenia* darbības filiāli un nosacījumi attiecībā uz darbaspēku nav apgrūtinoši *CIN*, Komisija oficiālās izmeklēšanas gaitā uzdeva neatkarīgam ekspertam (*Ecorys*) veikt pētījumu. *Ecorys* tika prasīts (sk. 96. un turpmākos apsvērumus) noteikt *Tirrenia* darbības filiāles tirgus vērtību bez jebkādiem saistītiem nosacījumiem. *Ecorys* secināja, ka gadījumā, ja *Tirrenia* darbības filiāle tiktu pārdota bez jebkādiem saistītiem nosacījumiem un jo īpaši bez apvienošanas ar jauno līgumu par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu (un tādējādi arī bez pienākuma nodrošināt minēto sabiedrisko pakalpojumu nepārtrauktību), uzņēmums būtu pārdots par tā likvidācijas vērtību, t. i., 303,5 miljoniem EUR. *Ecorys* šo secinājumu balstīja uz pieņēmumu, ka *Tirrenia* darbības filiāle nevar rentabli turpināt savu darbību bez sabiedrisko pakalpojumu kompensācijas. *Ecorys* atzīmēja, ka šī likvidācijas vērtība ir mazāka nekā vērtība, kas izriet no konkursa procedūras, un norādīja, ka tāpēc tūlītēja likvidācija (būtībā – kuģu pārdošana) nav dzīvotspējīga alternatīva tirgus ekonomikas dalībniekam. Turklāt *Ecorys* salīdzināja *Tirrenia* darbības filiāles personālu ar vairāku salīdzināmu prāmju sabiedrību personālu un secināja, ka *Tirrenia* darbinieku skaits un personāla izmaksu struktūra neatšķiras no salīdzināmajām sabiedrībām attiecībā uz darbaspēka izmaksu īpatsvaru kopējos ieņēmumos un darbaspēka izmaksu/darbinieku attiecību. Analīzē netika konstatēta būtiska atšķirība starp *Tirrenia* darbības filiāli un salīdzināmiem uzņēmumiem, kura būtu liecinājusi par pārlieku lielu darbinieku skaitu vai pārmērīgām darbaspēka izmaksām. Līdz ar to potenciālam pircējam būtu bijusi maza rīcības brīvība attiecībā uz darbaspēka daļas atlaišanu vai nomaiņu. Pamatojoties uz minēto, *Ecorys* secināja, ka nav elementu, kas norādītu, ka nosacījumam attiecībā uz darbaspēku ir bijusi būtiska ietekme uz *Tirrenia* darbības filiāles vērtību. Tāpēc Komisija secina, ka jaunās konvencijas sasaiste ar *Tirrenia* darbības filiāli un nosacījumu attiecībā uz darbaspēku nevarēja samazināt darbības filiāles pārdošanas cenu un nevarēja arī tādējādi radīt priekšrocību *CIN*.

(399) Rezumējot, nosacījumu saglabāt nodarbinātības līmeni uzliek vispārējie vietējie tiesību akti, nevis pārdevējs. Turklāt minētais nosacījums nav apgrūtinošs *Tirrenia* darbības filiāles iegādātājam, kā to arī apstiprinājis Komisijas neatkarīgais eksperts *Ecorys*. Nosacījumu garantēt sabiedrisko pakalpojumu nepārtrauktību, kas ir aktīvu un sabiedrisko pakalpojumu saistību sasaistes tiešas sekas, nevar uzskatīt par tādu, kas ir samazinājis cenu. Gluži pretēji – kā argumentēts iepriekš, ja aktīvi būtu pārdoti atsevišķi, cena būtu zemāka (kā to apstiprināja *Ecorys*). Turklāt ir tikpat kā neiespējami, ka būtu bijuši potenciāli pretendenti, kas būtu ieinteresēti iegādāties sabiedrisko pakalpojumu līgumu, nepārņemot aktīvus, ņemot vērā lielo kuģu un apkalpes locekļu skaitu, kas nepieciešams sabiedrisko pakalpojumu sniegšanai. Tāpēc Komisija secina, ka jebkurš tirgus ekonomikas pārdevējs būtu nolēmis pārdot *Tirrenia* darbības filiāles aktīvus kopā ar jaunu sabiedrisko pakalpojumu līgumu, lai iegūtu visaugstāko cenu. Pamatojoties uz minēto, Komisija secina, ka Itālija nav noteikusi nosacījumus, kas varēja samazināt cenu vai ko privāts pārdevējs nebūtu pieprasījis. Pamatojoties uz minēto, Komisija secina, ka tās šaubas, ka konkursa rīkošana par jauno konvenciju, to sasaistot ar *Tirrenia* darbības filiāli, un nosacījumi attiecībā uz darbaspēku varēja nenodrošināt sabiedrībai viszemāko cenu, ir kliedētas.

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

(400) Pamatojoties uz iepriekš izklāstīto novērtējumu (sk. 375.–399. apsvērumu), Komisija secina, ka konkursa procedūra bija atklāta, pārredzama un nediskriminējoša saskaņā ar publiskā iepirkuma noteikumiem. Tomēr VTNP paziņojuma 68. punktā ir noteikts, ka "procedūras, kur iesniegts tikai viens piedāvājums, nevar uzskatīt par pietiekamām, lai nodrošinātu, ka procedūra nodrošinās viszemākās izmaksas sabiedrībai."

(401) Attiecīgi, ņemot vērā, ka tikai *CIN* iesniedza piedāvājumu konkursa procedūrā par *Tirrenia* darbības filiāli (kas ietvēra jauno konvenciju), šāds konkurss parasti nebūtu pietiekams, lai nodrošinātu priekšrocības neesību konkursa uzvarētājam.

(402) Tomēr Komisija VTNP paziņojuma 68. punktā pausto nostāju ir ar minimālām izmaiņām pārformulējusi savos VTNP norādījumos ([141]), nosakot, ka "tas nenozīmē, ka nevar būt gadījumi, kad, piemērojot īpaši spēcīgus aizsardzības pasākumus procedūras izstrādē, arī procedūra, kur iesniegts tikai viens piedāvājums, var būt pietiekama, lai nodrošinātu pakalpojumu sniegšanu par "viszemākajām izmaksām sabiedrībai" [sabiedrībai viszemāko cenu]."

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

— konkursa procedūra tika organizēta tā, lai maksimāli palielinātu potenciālo pretendentu interesi. Turklāt minētajiem potenciālajiem pretendentiem nebija jāievēro apgrūtinošas procedūras, un tām neradās ievērojamas izmaksas saistībā ar to ieinteresētības izteikšanu. Rezultātā ieinteresētību izteica pat 21 struktūra no Itālijas, Eiropas un trešām valstīm, un no tām 16 tika uzaicinātas piedalīties uzticamības pārbaudes posmā (sk. 387 . apsvērumu),

— līdz konkursa procedūras beigām bija iespējama patiesa konkurence. Piedāvājumu iesniegšanas posmā palika 11 potenciālie pretendenti. Trīs no tiem (t. i., *Onorato Partecipazioni S.r.l.*, *Grimaldi Compagnia di Navigazione S.p.A.* un *Marinvest S.r.l.*) nolēma apvienot spēkus zem nosaukuma *CIN* un iesniedza saistošu piedāvājumu. Komisija uzskata, ka, pamatojoties uz to raksturojumu, no pārējiem astoņiem potenciālajiem pretendentiem vismaz pieci bija spējīgi (ņemot vērā to pieredzi un finanšu resursus) iesniegt piedāvājumus vai tiem bija iemesls izrādīt reālu interesi iesniegt piedāvājumu (piemēram, tie jau aktīvi darbojās šajā nozarē un/vai Itālijā),

— tūlīt tika noteikta minimālā cena, pamatojoties uz Itālijas ieceltā neatkarīgā eksperta veikto vērtējumu (sk. 73. apsvērumu). Šī minimālā cena tika darīta pieejama datu telpā visiem potenciālajiem pretendentiem un tika noteikta salīdzinoši augstā sākumpunktā, no kura sākas solīšana. Patiesi, kā norādīts iepriekš (sk. 168. apsvērumu), viens potenciālais pretendents, kas izteica ieinteresētību iegādāties *Tirrenia* darbības filiāli, norādīja, ka minimālā cena faktiski ir pārāk augsta. Lai gan šī augstā minimālā cena palīdzēja nodrošināt, ka procedūrā tiek nodrošināta sabiedrībai viszemākā cena, tā var arī būt atturējusi citus potenciālos pretendentus no piedāvājuma iesniegšanas,

— saistošais piedāvājums, ko iesniedza *CIN* 2011. gada 14. aprīlī, tika darīts pieejams datu telpā, un ārkārtas komisārs ar 2011. gada 2. maija vēstuli aicināja visus pretendentus, kas tiek apsvērti iekļaušanai uzticamības pārbaudes posmā, līdz 2011. gada 12. maijam iesniegt piedāvājumu, kas ir labāks par *CIN* iesniegto. Pēc viena potenciālā pircēja lūguma ārkārtas komisārs termiņu labāku piedāvājumu iesniegšanai pagarināja līdz 2011. gada 19. maijam. Aicinājums iesniegt labākus piedāvājumus ir īpaši spēcīgs aizsardzības pasākums, lai nodrošinātu, ka tiek iegūts visaugstākais iespējamais piedāvājums (un attiecīgi viszemākā cena sabiedrībai). Turklāt vienas personas lūgums pagarināt termiņu liecina, ka pastāvēja patiesa konkurence līdz pat pēdējam konkursa procedūras brīdim.

(404) Komisija uzskata, ka, ņemot vērā iepriekš minētos aizsardzības pasākumus, tostarp jo īpaši minimālo cenu un uzaicinājumu iesniegt augstākus piedāvājumus, konkursa procedūra bija pietiekama, lai nodrošinātu pakalpojumu sniegšanu par sabiedrībai viszemāko cenu pat tad, ja tiek iesniegts tikai viens piedāvājums. Pilnīguma labad Komisija atzīmē, ka pašreizējais gadījums atšķiras no turpmāk aprakstītajiem gadījumiem, kuros tika iesniegts tikai viens piedāvājums.

— Konkursa procedūrā par ātra pasažieru jūras transporta savienojuma nodrošināšanu starp Mesīnu un Redžo di Kalabriju piedāvājumu iesniedza tikai *Ustica Lines*. Tomēr minētais uzņēmums arī bija vienīgais, kas izteica ieinteresētību, tāpēc patiesa konkurence vispār nebija iespējama. Tāpēc minētajā gadījumā Komisija loģiski secināja, ka ceturtais *Altmark* nosacījums nav izpildīts un ka sabiedrisko pakalpojumu kompensācija ir valsts atbalsts ([142]). Komisija atgādina, ka gadījumā, kas tiek novērtēts, ieinteresētību izteica 21 persona, no kurām 11 piedalījās konkursa galīgajā daļā.

— Konkursa procedūrā par preses izplatīšanas koncesijām Beļģijā piedāvājumu iesniedza tikai *bpost* (vēsturiskais šā VTNP sniedzējs). Lai gan sākotnēji ieinteresētību piedalīties konkursā bija pauduši trīs uzņēmumi, viens uzņēmums atsauca savu dalību pirms piedāvājumu iesniegšanas termiņa beigām, un otrs uzņēmums paziņoja, ka vairs nevēlas iesniegt piedāvājumu (trīs dienas pēc tam, kad *bpost* bija iesniedzis tā piedāvājumu). Tomēr Beļģijas iestādes argumentēja, ka konkursa procedūrā ir bijusi patiesa konkurence un ka bija pietiekami

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

([142]) Komisijas lēmums lietā SA.42710, VTNP – ātrs pasažieru jūras transporta savienojums starp Mesīnu un Redžo di Kalabriju – Itālija (OV C 40, 2.2.2018., 4. lpp.).

aizsardzības pasākumi, lai nodrošinātu, ka procedūras rezultātā tiek iegūta sabiedrībai viszemākā cena. Taču Komisija konstatēja, ka minētajā gadījumā aizsardzības pasākumi bija nepietiekami, un tāpēc secināja, ka ceturtais *Altmark* nosacījums nav izpildīts un ka sabiedrisko pakalpojumu kompensācija ir valsts atbalsts ([143]). Itālijas iestādes izmantoja atklātu konkursa procedūru, savukārt Beļģijas iestādes organizēja sarunu procedūru ([144]), ko saskaņā ar VTNP paziņojuma 66. punktu "var uzskatīt par pietiekamu, lai izņēmuma gadījumos apmierinātu Altmark ceturto kritēriju" ["tikai izņēmuma gadījumos var uzskatīt par pietiekamu, lai izpildītu ceturto *Altmark* kritēriju"]. Komisija atzīmē, ka papildus šai svarīgajai atšķirībai arī aizsardzības pasākumi *bpost* lietā pilnībā atšķīrās no šajā gadījumā piemērojamajiem. Visbeidzot, ir jāatzīmē, ka *bpost* lietā vēsturiskais VTNP sniedzējs uzvarēja konkursā pēc tam, kad bija iesniedzis vienīgo piedāvājumu, esot tikai vienam iespējamam konkurējošam piedāvājumam. Gadījumā, kas tiek novērtēts, konkursā uzvarēja pretendents, kam nebija saistības ar minēto vēsturisko VTNP sniedzēju, un konkursā piedalījās vairāki ticami iespējami konkurējoši pretendenti un bija iepriekš minētie aizsardzības pasākumi. Minēto iemeslu dēļ Komisija secina, ka apstākļi *bpost* gadījumā nav salīdzināmi ar apstākļiem pašreizējā gadījumā.

(405) Turklāt Komisija atzīmē, ka konkursa procedūra, kas izmantota *Tirrenia* darbības filiāles pārdošanai, ievērojami atšķiras no procedūras, kas izmantota, lai izvēlētos kuģniecības pakalpojumu operatoru starp Francijas kontinentālo daļu un Korsiku ([145]) ("*SNCM* lieta"), kā izklāstīts turpmāk.

— Francijas iestādes piešķīra sabiedrisko pakalpojumu deleģējumus, pamatojoties uz sarunu procedūru ar iepriekšēju publikāciju. Saskaņā ar VTNO paziņojuma 66. punktu šādu procedūru "tikai izņēmuma gadījumos var uzskatīt par pietiekamu, lai izpildītu ceturto Altmark kritēriju." Turpretī Itālijas iestādes izmantoja atklātu konkursa procedūru.

— Lai gan *SNCM* lietā tika iesniegti divi piedāvājumi, viens no tiem tika noraidīts, pamatojoties uz vienu atlases kritēriju. Tāpēc abi piedāvājumi netika pat salīdzināti pēc būtības, lai paturētu ekonomiski izdevīgāko. Tāpēc, pat ja faktiski tika iesniegti divi piedāvājumi, ar to nebija pietiekami, lai garantētu efektīvu konkurenci. Tomēr *Tirrenia* konkursa procedūrā galīgajā posmā piedalījās 11 personas, un Komisija uzskata, ka patiesa konkurence bija iespējama līdz pat procedūras beigām (sk. 403. apsvērumu), pat ja galu galā piedāvājumu iesniedza tikai *CIN*.

— *SNCM* gadījumā piedāvājumu iesniedza arī vēsturiskais operators, *SNCM*/*CMN* grupa, kam bija būtiska konkurences priekšrocība, jo tam jau bija kuģi, kas atbilda sabiedrisko pakalpojumu deleģējuma līgumā noteiktajām tehniskajām prasībām. Tam bija svarīga nozīme, jo minētās prasības nozīmēja tādu gandrīz pielāgotu kuģu būvniecību, kas ir līdzīgi dažiem *SNCM* kuģiem. Tas nozīmēja augstas izmaksas iespējamajiem ieinteresētajiem pretendentiem. Gadījumā, kas tiek novērtēts, vēsturiskais operators *Tirrenia*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, nevarēja iesniegt un neiesniedza piedāvājumu, un pretendentam, kas uzvarēja konkursā, nebija saistības ar vēsturisko operatoru. Tā kā konkursā bija ietverti kuģi, kas atbilda tehniskajām prasībām, lai sniegtu sabiedriskos pakalpojumus, nevienam no iespējamajiem pretendentiem nebija konkurences priekšrocību salīdzinājumā ar pārējiem pretendentiem.

— Turklāt *SNCM* lietā Komisija uzskatīja, ka ļoti īsais termiņš (t. i., mazāk nekā viens mēnesis), kas noteikts no sabiedrisko pakalpojumu deleģējuma līguma slēgšanas tiesību piešķiršanas dienas līdz pakalpojumu sākšanas dienai, varēja būt būtisks šķērslis jaunpienācēju ienākšanai. Komisija atzīmē, ka *Tirrenia* gadījumā laikposms no konkursa procedūras noslēgšanas līdz brīdim, kad *CIN* sāka sniegt sabiedriskos pakalpojumus, bija ilgāks par gadu.

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

(407) Ņemot vērā, ka visi četri nosacījumi, ko Tiesa noteikusi *Altmark* lietā, ir kumulatīvi izpildīti, Komisija secina, ka jaunās konvencijas piešķiršana apvienojumā ar *Tirrenia* darbības filiāli un pietauvošanās prioritātes piešķiršana *CIN*, tostarp *CIN* pirkuma cenas daļas atliktā samaksa, nerada ekonomisku priekšrocību *CIN*.

([143]) Komisijas lēmums lietā SA.42366, Sabiedrisko pakalpojumu kompensācijas, kas piešķirtas *bpost* no 2016. līdz 2020. gadam – Beļģija (OV C 341, 16.9.2016., 5. lpp.)

([144]) Direktīvas 2004/18/EK 30. pants, Direktīvas 2004/17/EK 1. panta 9. punkta a) apakšpunkts.

([145]) Komisijas lēmums lietā SA.22843, Sabiedrisko pakalpojumu deleģējums *SNCM* un *CMN*, Korsika, 2007.–2013. gads (OV L 220, 17.8.2013., 20. lpp.).

7.1.3.5. Secinājums

(408) Tā kā nav izpildīti visi LESD 107. panta 1. punktā noteiktie kritēriji, Komisija secina, ka jaunās konvencijas piešķiršana apvienojumā ar *Tirrenia* darbības filiāli un pietauvošanās prioritātes piešķiršana *CIN*, tostarp *CIN* pirkuma cenas daļas atliktā samaksa, nav valsts atbalsts.

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

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

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

7.1.4.1. Kuģu modernizācijai paredzēto līdzekļu iespējamā izmantošana likviditātes nolūkos

(411) Valsts līdzekļi. Attiecīgos līdzekļus piešķīra valsts no sava budžeta (sk. 109. apsvērumu), un to izmantošana likviditātes nolūkos tika atļauta ar 2010. gada likumu. Tāpēc attiecīgais pasākums ir piedēvējams valstij un ir piešķirts no valsts līdzekļiem.

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

(413) Ekonomiska priekšrocība. Komisija atzīmē, ka *Tirrenia* saņēma aptuveni 12 051 900 EUR, lai veiktu kuģu modernizāciju, kas bija vajadzīga, lai izpildītu starptautiskos drošības standartus, un, pamatojoties uz 2010. gada līgumu, varēja īslaicīgi izmantot minētos līdzekļus likviditātes nolūkos (sk. 109. apsvērumu). Kā paskaidrots iepriekš (sk. 110. apsvērumu), daļu no šiem līdzekļiem (t. i., 4 657 005,35 EUR) *Banca Carige* izmantoja, lai dzēstu divas summas, ko *Tirrenia* bija tai parādā. Itālijas iestādes apstiprināja (sk. 192. apsvērumu), ka no šiem līdzekļiem *Tirrenia* faktiski izmantoja tikai 630 600 EUR, lai samaksātu par kuģa "*Clodia*" modernizācijas darbiem. Atlikušie 11 421 300 EUR nedz tika izmantoti, lai samaksātu par kuģu modernizāciju, nedz tika atmaksāti valstij. Galu galā jaunajam *Tirrenia* darbības filiāles īpašniekam (t. i., *CIN*) bija jāmaksā par atlikušajiem modernizācijas darbiem no saviem līdzekļiem (un šīs saistības 11 421 300 EUR apmērā arī tika ņemtas vērā *Banca Profilo* sagatavotajā novērtējumā). Itālija nav pierādījusi, ka šī likviditāte tika piešķirta atbilstoši tirgus nosacījumiem. Turklāt *Tirrenia* likviditāti nedz atmaksāja, nedz izmantoja sākotnēji paredzētajam mērķim (t. i., lai samaksātu par kuģu modernizāciju), izņemot 630 600 EUR, kas izmantoti kuģa "*Clodia*" modernizācijas darbiem. Tā kā parasts tirgus dalībnieks nevarētu izmantot šādu priekšrocību, Komisija uzskata, ka tas noteikti radīja ekonomisku priekšrocību *Tirrenia*.

(414) Ietekme uz tirdzniecību. Ņemot vērā 310. un 311. apsvērumā izklāstītos iemeslus, Komisija uzskata, ka šā pasākuma piešķiršana *Tirrenia* var ietekmēt tirdzniecību Savienībā un izkropļot konkurenci iekšējā tirgū.

(415) Secinājums. Komisija secina, ka summa 11 421 300 EUR, ka sākotnēji bija paredzēta kuģu modernizācijai, bet ko *Tirrenia* izmantoja likviditātes nolūkos, kā bija atļauts ar 2010. gada likumu, ir valsts atbalsts *Tirrenia LESD* 107. panta 1. punkta nozīmē.

7.1.4.2. Fiskālie izņēmumi, kas saistīti ar privatizācijas procesu

(416) Kā aprakstīts 111. apsvērumā, saskaņā ar 2010. gada likuma 1. pantu dažas darbības un operācijas, kas veiktas, lai privatizētu *Tirrenia* grupu, un aprakstītas 19.*ter* panta 1.–15. punktā Dekrētlikumā 135/2009, kurš ar grozījumiem pārveidots par 2009. gada likumu, ir atbrīvotas no nodokļiem, kas parasti maksājami par šādām darbībām un operācijām.

(417) Komisija vispirms norāda, ka ir jānovērtē divi atsevišķi nodošanas darbību kopumi: 1) *Tirrenia* bijušo meitasuzņēmumu *Caremar, Saremar* un *Toremar* nodošana no *Tirrenia* (kam tagad piemēro ārkārtas administratīvo procedūru) Kampānijas, Sardīnijas un Toskānas reģioniem un 2) *Tirrenia* darbības filiāles nodošana no *Tirrenia*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, *CIN*. Nodokļi, ko nepiemēro, ir reģistrācijas nodeva, zemesgrāmatas un hipotēkas reģistrācijas maksas, zīmognodeva (visi kopā dēvēti par "netiešajiem nodokļiem"), PVN un uzņēmumu ienākuma nodoklis. Šā atbalsta pasākuma labuma guvēji ir pārdevējs, pircējs vai abi.

(418) Vispirms Komisija piekrīt, ka nodošanai reģioniem nebija piemērojams uzņēmumu ienākuma nodoklis (jo netika maksāta atlīdzība) un PVN (to nepiemēro šādiem darījumiem saskaņā ar valsts tiesību aktiem). Attiecībā uz netiešajiem nodokļiem – tie, kas saskaņā ar valsts tiesību aktiem ir jāmaksā tikai iegādātājiem, bija jāmaksā reģioniem, kuri šajā gadījumā rīkojās to sabiedrisko pakalpojumu ietvaros, t. i., kā valsts struktūras. Kā tādi tie nav kvalificējami par ekonomiskiem uzņēmumiem. Tāpēc neviens no minētajiem nodokļu atbrīvojumiem netiks plašāk novērtēts šajā lēmumā.

(419) Komisija arī atzīmē, ka, tā kā tādiem darījumiem, kāds ir *Tirrenia* darbības filiāles pārdošana *CIN*, nepiemēro PVN ([146]), nodokļa atbrīvojums nevar būt radījis priekšrocību *Tirrenia* attiecībā uz PVN. Turklāt Komisija atzīmē, ka *Tirrenia* darbības filiāles pārdošanas līgumā ir skaidri noteikts, ka pircējam, t. i., *CIN*, ir jāsedz visi nodokļi, nodevas un atlīdzības notāriem saistībā ar darījumu bez atsauces uz jebkādu *CIN* atbrīvojumu no šiem nodokļiem. Tāpēc Komisija secina, ka *CIN* nevar būt guvis labumu no šā pasākuma. Minēto iemeslu neviens no minētajiem nodokļu atbrīvojumiem netiks plašāk novērtēts šajā lēmumā.

(420) Tāpēc, ņemot vērā izklāstītos apstākļus, Komisija tikai novērtēs, vai *Tirrenia* (kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru) guva labumu no jebkāda atbrīvojuma no reģistrācijas nodevas, zemesgrāmatas un hipotēkas reģistrācijas maksām un zīmognodevas ("netiešajiem nodokļiem") attiecībā uz abiem nodošanas pasākumiem un no jebkāda atbrīvojuma no uzņēmumu ienākuma nodokļa par ieņēmumiem, kas gūti no *Tirrenia* darbības filiāles nodošanas *CIN*.

(421) Valsts līdzekļi. Nodokļu atbrīvojums pēc definīcijas ietver zaudētus valsts līdzekļus. Turklāt, tā kā šie atbrīvojumi tika piešķirti, izmantojot 2010. gada likumu (sk. 111. apsvēruma b) punktu), tie ir arī attiecināmi uz valsti.

(422) Selektivitāte. Tā kā nodokļu atbrīvojumi ir piešķirti tikai par operācijām un darbībām, kas saistītas ar bijušās *Tirrenia* grupas privatizāciju, tie ir selektīvi. Itālija nav ne argumentējusi, ne pierādījusi, ka tie nav selektīvi.

(423) Ekonomiska priekšrocība. Attiecībā uz netiešajiem nodokļiem – *Tirrenia* bija atbrīvots no šo nodokļu maksāšanas par operācijām un darbībām, kas saistītas ar abiem 416. apsvērumā izklāstītajiem nodošanas pasākumu kopumiem (nodošanu reģioniem un *CIN*), un tādējādi guva ekonomisku priekšrocību, kuras apjoms ir vienāds ar nodokļiem, kas parasti jāmaksā par šāda veida operācijām un darbībām saskaņā ar valsts tiesību aktiem.

(424) Turklāt attiecībā uz *Tirrenia* darbības filiāles nodošanu *CIN* Komisija atzīmē, ka šī nodošana tika veikta pret atlīdzību (t. i., 380 100 000 EUR), ko samaksāja *CIN*. Tāpēc parasti ieņēmumiem no šāda darījuma būtu piemērojams uzņēmumu ienākuma nodoklis. Atbrīvojums no šā nodokļa ir ekonomiska priekšrocība, jo ieņēmumi no aktīvu vai uzņēmuma pārdošanas parasti tiktu ņemti vērā, lai aprēķinātu uzņēmumu ienākuma nodokli, kas uzņēmumam jāmaksā. Komisija norāda, ka šo secinājumu neietekmē fakts, ka šajā posmā vēl nav iespējams noteikt, vai *Tirrenia* praktiski gūs labumu no ienākuma nodokļa atbrīvojuma, jo vēl nav skaidrs, vai būs jāmaksā ienākuma nodoklis, kad *Tirrenia* būs pilnībā likvidēts ([147]).

([146]) Saskaņā ar 1972. gada 26. oktobra Prezidenta dekrētu Nr. 633 darbību turpinošu uzņēmumu vai uzņēmējdarbības vienību nodošanu citam uzņēmumam neuzskata par preču piegādi un tāpēc tai nepiemēro PVN.

([147]) Proti, maksātnespējas procedūrā, kāda ir tā, kurā iesaistīts *Tirrenia*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, ieņēmumus nosaka saskaņā ar Konsolidētā ienākuma nodokļa likuma 183. panta noteikumiem. Pamatojoties uz minēto noteikumu, uzņēmuma ieņēmumi par laikposmu no bankrota procedūras sākšanas līdz tās noslēgšanai ir starpība starp uzņēmuma aktīviem procedūras sākumā un atlikušajiem aktīviem tās beigās. Tāpēc pirms procedūras beigām nav iespējams prognozēt, vai pastāv nodokļu saistības un cik lielas tās ir. Tā kā *Tirrenia*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, likvidācijas procedūra joprojām notiek, nav iespējams secināt, vai vispār būs jāmaksā jebkāds ienākuma nodoklis.

(425) Ietekme uz tirdzniecību. Ņemot vērā 310. un 311. apsvērumā izklāstītos iemeslus, Komisija uzskata, ka *Tirrenia* atbrīvošana no konkrētiem nodokļiem, kā aprakstīts iepriekš, var ietekmēt tirdzniecību Savienībā un izkropļot konkurenci iekšējā tirgū.

(426) Secinājums. Ar 2010. gada likumu piešķirtie atbrīvojumi no i) netiešajiem nodokļiem par operācijām un darbībām, kas saistītas ar *Caremar, Saremar, Toremar* un *Tirrenia* darbības filiāles nodošanu attiecīgajiem iegādātājiem, un no ii) uzņēmumu ienākuma nodokļa par ieņēmumiem no *Tirrenia* darbības filiāles pārdošanas *CIN* ir valsts atbalsts *Tirrenia*.

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

(427) Komisija 2011. un 2012. gada lēmumos minēja iespēju bijušās *Tirrenia* grupas uzņēmumiem izmantot *FAS* līdzekļus (sk. 111. apsvēruma c) punktu), lai izpildītu kārtējās likviditātes vajadzības. Tomēr oficiālās izmeklēšanas procedūras gaitā Itālijas iestādes precizēja, ka *FAS* līdzekļi nav paredzēti kā papildu kompensācija *Tirrenia* (vai jebkuram citam bijušās *Tirrenia* grupas uzņēmumam). Minētie līdzekļi tika darīti pieejami, lai papildinātu budžeta apropriācijas sabiedrisko pakalpojumu kompensāciju izmaksai bijušās *Tirrenia* grupas uzņēmumiem gadījumā, ja tās izrādās nepietiekamas. Patiesi, 2010. gada likuma 1. panta 5.*ter* punkts ļāva reģioniem izmantot *FAS* līdzekļus, lai finansētu regulāro sabiedrisko pakalpojumu kompensāciju (tās daļu) un tādējādi nodrošinātu jūras sabiedrisko pakalpojumu nepārtrauktību. Citiem vārdiem sakot, šis pasākums ir saistīts tikai ar līdzekļu piešķiršanu Itālijas budžetā sabiedrisko pakalpojumu kompensāciju izmaksai.

(428) Ņemot vērā iepriekš izklāstīto, Komisija secina, ka *FAS* līdzekļi ir tikai finansējuma avots, lai valsts varētu samaksāt sabiedrisko pakalpojumu kompensācijas (ko piešķir, pamatojoties uz pagarināto sākotnējo konvenciju), un tie nav pasākums, no kura *Tirrenia* var gūt labumu papildus šīm sabiedrisko pakalpojumu kompensācijām. Citiem vārdiem sakot, *FAS* līdzekļu iespējamā izmantošana nav valsts atbalsts *Tirrenia* un tāpēc netiks plašāk novērtēta šajā lēmumā.

7.1.5. *Secinājums par atbalsta esību*

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

— kompensācija *Tirrenia* par pakalpojumu sniegšanu jūras maršrutos laikposmā no 2009. gada 1. janvāra līdz 2012. gada 18. jūlijam un pietauvošanās prioritāte par šiem sabiedrisko pakalpojumu maršrutiem tajā pašā laikposmā ir valsts atbalsts *Tirrenia* LESD 107. panta 1. punkta nozīmē un ir kvalificējams par jaunu atbalstu,

— glābšanas atbalsta pagarināšana no 2011. gada 28. augusta līdz 2012. gada 18. septembrim ir valsts atbalsts *Tirrenia* LESD 107. panta 1. punkta nozīmē,

— jaunās konvencijas piešķiršana par laikposmu no 2012. gada 18. jūlija līdz 2020. gada 18. jūlijam apvienojumā ar *Tirrenia* darbības filiāli un pietauvošanās prioritāti *CIN*, ieskaitot *CIN* pirkuma maksas daļas atliktu samaksu, atbilst visiem četriem *Altmark* kritērijiem un tāpēc nav valsts atbalsts *CIN* LESD 107. panta 1. punkta nozīmē,

— *Tirrenia* izlietotie līdzekļi kuģu modernizācijai likviditātes nolūkos, kā bija atļauts ar 2010. gada likumu, ir valsts atbalsts *Tirrenia* LESD 107. panta 1. punkta nozīmē,

— ar 2010. gada likumu piešķirtie atbrīvojumi no i) netiešajiem nodokļiem par *Caremar, Saremar, Toremar* nodošanu Kampānijas, Sardīnijas un Toskānas reģioniem un *Tirrenia* darbības filiāles nodošanu *CIN* un no ii) uzņēmumu ienākuma nodokļa par *Tirrenia* darbības filiāles pārdošanu *CIN* ir valsts atbalsts *Tirrenia*, un

— iespēja izmantot *FAS* līdzekļus likviditātes vajadzību izpildei, kā noteikts 2010. gada likumā, nav valsts atbalsts LESD 107. panta 1. punkta nozīmē.

7.2. **Atbalsta likumība**

(430) Visi atbalsta pasākumi, uz kuriem atteicas šis lēmums, tika ieviesti, pirms tos oficiāli apstiprināja Komisija. Tāpēc, ciktāl šie atbalsta pasākumi nebija atbrīvoti no paziņošanas prasības saskaņā ar 2005. gada VTNP lēmumu vai 2011. gada VTNP lēmumu, Itālija tos piešķīra, pārkāpjot LESD 108. panta 3. punktu ([148]).

7.3. **Atbalsta saderība**

(431) Ciktāl iepriekš norādītie pasākumi ir valsts atbalsts LESD 107. panta 1. punkta nozīmē, to atbilstība ir jānovērtē, ņemot vērā minētā panta 2. un 3. punktā un LESD 106. panta 2. punktā noteiktos izņēmumus.

7.3.1. *Sākotnējās starp valsti un Tirrenia noslēgtās konvencijas pagarināšana*

7.3.1.1. Piemērojamie noteikumi

(432) Kā jau minēts iepriekš, sākotnējās konvencijas pagarināšana pēc 2008. gada beigām tika veikta, pamatojoties uz vēlāk pieņemtiem tiesību aktiem, šādi:

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

b) ar 2009. gada 25. septembra Dekrētlikumu Nr. 135, kas pārveidots par 2009. gada likumu, *inter alia* tika noteikta sākotnējo konvenciju pagarināšana no 2010. gada 1. janvāra līdz 2010. gada 30. septembrim, un

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

(433) Ņemot vērā šos apstākļus, Komisija atzīmē, ka sabiedrisko pakalpojumu kompensācijas piešķiršana saskaņā ar sākotnējās konvencijas pagarinājumu ir datējama ar laiku pirms 2011. gada VTNP lēmuma un 2011. gada VTNP nostādņu stāšanās spēkā. Tomēr 2011. gada VTNP aktu kopums paredz – 2011. gada VTNP lēmuma 10. pantā un 2011. gada VTNP nostādņu 69. punktā – noteikumus par piemērošanu tā arī atbalstam, kas piešķirts pirms 2011. gada aktu kopuma stāšanās spēkā 2012. gada 31. janvārī. Jo īpaši 2011. gada VTNP lēmuma 10. panta b) punkts paredz:

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

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

([148]) Itālijas iestādes ir paziņojušas tikai (sk. 4. apsvērumu) sabiedrisko pakalpojumu kompensāciju, kas piešķirta saskaņā ar jauno konvenciju un ko Komisija atzina par tādu, kas nav valsts atbalsts. Turklāt Itālija ir argumentējusi, ka sabiedrisko pakalpojumu kompensācija, kas piešķirta *Tirrenia* saskaņā ar sākotnējās konvencijas pagarinājumu, bija saderīga un uz to neattiecās paziņošanas prasība saskaņā ar 2005. gada VTNP lēmumu. To, vai tā patiešām bija, Komisija novērtēs 7.3.1. iedaļā.

(435) Rezultātā noteikumi par 2011. gada VTNP lēmuma un 2011. gada VTNP nostādņu piemērošanu, kā aprakstīts iepriekš, nozīmē, ka sabiedrisko pakalpojumu kompensāciju, kas piešķirta *Tirrenia* pagarinājuma periodā, var novērtēt atbilstoši 2011. gada VTNP aktu kopumam. Ja ir izpildīti attiecīgie 2011. gada VTNP lēmuma vai 2011. gada VTNP nostādņu nosacījumi, šis atbalsta pasākums ir saderīgs ar iekšējo tirgu par visu laikposmu no 2009. gada 1. janvāra līdz 2012. gada 18. jūlijam ([149]).

(436) Komisija atzīmē, ka gan 2005. gada VTNP lēmums, kas stājās spēkā 2005. gada 19. decembrī, gan 2011. gada VTNP lēmums ir piemērojami tikai valsts atbalstam, kas piešķirts kā sabiedrisko pakalpojumu kompensācija par jūras savienojumiem ar salām, kuros vidējā gada satiksmes intensitāte divos finanšu gados pirms gada, kad uzticēts VTNP, nepārsniedz 300 000 pasažieru. Tomēr 2007., 2008. un 2009. gadā pasažieru skaits 3 no 12 maršrutiem (t. i., Neapole–Palermo, Čivitavekija–Olbija un Dženova–Portotorresa), kuros *Tirrenia* sniedza pakalpojumus saskaņā ar pagarināto sākotnējo konvenciju, pārsniedz 300 000 pasažieru slieksni gadā ([150]). Tāpēc par šiem trim maršrutiem Komisija tās sabiedrisko pakalpojumu kompensācijas saderību, kura piešķirta *Tirrenia* saskaņā ar sākotnējās konvencijas pagarinājumu līdz 2012. gada 18. jūlijam, nevar novērtēt ne pamatojoties uz 2005. gada VTNP lēmumu, ne 2011. gada VTNP lēmumu.

(437) Tādējādi attiecībā uz trim *Tirrenia* maršrutiem uz tās sabiedrisko pakalpojumu kompensācijas saderību, kura piešķirta *Tirrenia* no 2009. gada līdz privatizācijas procesa pabeigšanai, parasti attiektos 2011. gada VTNP lēmuma piemērošanas joma. Tomēr saskaņā ar 2011. gada VTNP nostādņu 9. punktu atbalsts grūtībās nonākušiem VTNP sniedzējiem ir jānovērtē atbilstoši 2004. gada Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādnēm. *Tirrenia* 2010. gada 5. augustā tika piemērota ārkārtas administratīvā procedūra, un 2010. gada 12. augustā tas tika pasludināts par maksātnespējīgu, tādējādi ar 2010. gada likumu noteiktā pagarinājuma laikā tas jau bija grūtībās nonācis uzņēmums 2004. gada Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 10. punkta c) apakšpunkta nozīmē. Tādējādi tas bija grūtībās nonācis VTNP sniedzējs, vismaz attiecībā uz daļu no pagarinājuma perioda (no 2010. gada 12. augusta līdz tā pārdošanai 2012. gada 18. jūlijā).

(438) 2014. gada Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādnes ([151]), kas ir spēkā no 2014. gada 1. augusta, ir piemērojamas ar atpakaļejošu spēku VTNP sniedzējiem. Minētās pamatnostādnes nosaka, ka tā atbalsta saderību, kas piešķirts pirms 2012. gada 31. janvāra (dienas, kad stājās spēkā 2011. gada VTNP nostādnes) grūtībās nonākušiem VTNP sniedzējiem, novērtē saskaņā ar 2011. gada VTNP nostādnēm, izņemot 9., 14., 19., 20., 24., 39. un 60. punkta noteikumus ([152]). Tāpēc tie paši noteikumi ir attiecināmi uz visu laikposmu no 2009. gada 1. janvāra līdz privatizācijas pabeigšanai 2012. gada 18. jūlijā.

(439) Tā kā uz trīs *Tirrenia* maršrutiem, kas tiek novērtēti, neattiecas 2005. un 2011. gada VTNP lēmumu darbības joma, kā arī lakonisma un efektivitātes apsvērumu dēļ Komisija vispirms novērtēs, vai sabiedrisko pakalpojumu kompensācija, kas piešķirta *Tirrenia* par pakalpojumu sniegšanu visos divpadsmit jūras transporta maršrutos pagarinājuma periodā, atbilst 2011. gada VTNP nostādņu nosacījumiem, izņemot to 9., 14., 19., 20., 24., 39. un 60. punkta nosacījumus. Tikai pēc šā pirmā posma Komisija novērtēs, vai tā pati kompensācija (tikai par

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

([150]) Komisija atzīmē, ka, lai gan šos trīs maršrutus izmantoja saskaņā ar sabiedrisko pakalpojumu režīmu visu gadu, šī intensitāte pakāpeniski tika samazināta līdz klusajai sezonai, un karstajā sezonā pakalpojumi tika sniegti uz komerciāliem pamatiem (sk. 34. apsvērumu). Tomēr, tā kā gan 2005. gada VTNP lēmumā, gan 2011. gada VTNP lēmumā ir atsauce uz "gada satiksmi", Komisija nevar izslēgt pārvadāto pasažieru skaitu, ja pakalpojumus sniedz uz komerciāliem pamatiem, kā norādījusi Itālija.

([151]) OV C 249, 31.7.2014., 1. lpp.

([152]) Sk. 2014. gada Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 140. punktu.

tiem deviņiem maršrutiem, kuros nav pārsniegta 300 000 pasažieru robežvērtība) varēja būt saderīga ar iekšējo tirgu un atbrīvota no paziņošanas prasības atbilstoši 2005. gada VTNP lēmumam, jo tas attiecas uz atbalstu, kas piešķirts no 2005. gada 19. decembra līdz 2012. gada 31. janvārim (sk. 432. apsvērumu).

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

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

(441) Novērtējums par to, vai VTNP ir patiesi, ir arī jāveic, ņemot vērā VTNP paziņojumu (sk. 325. un 342. apsvērumu), Jūras kabotāžas Regulu (sk. 327.–329. apsvērumu) un judikatūru (sk. 331. un 332. apsvērumu). Tāpēc Komisijai attiecībā uz pagarinājuma periodu ir jānovērtē:

1) vai pastāvēja **lietotāju pieprasījums**;

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

3) vai ar sabiedrisko pakalpojumu vienkāršu izmantošanu nebija nepietiekami, lai novērstu attiecīgo tirgus nepilnību (**vismazāk kaitējošā pieeja**).

(442) Komisija norāda, ka 12 sabiedrisko pakalpojumu maršruti, kuros *Tirrenia* sniedza pakalpojumus pagarinājuma periodā, ir tādi paši kā tie, kas ar jauno konvenciju uzticēti *CIN*. Turklāt Komisija jau ir raksturojusi un novērtējusi konkurences stāvokli šajos maršrutos pagarinājuma periodā. Ņemot vērā šos apstākļus, turpmākais novērtējums būs balstīts uz tā novērtējuma attiecīgajām daļām, kas veikts iepriekš attiecībā uz jauno konvenciju, un tiks veikts, atsaucoties uz minētajām daļām (sk. 7.1.3.1. iedaļu).

(443) Ņemot vērā šos apstākļus, Komisija vispirms atgādina (sk. 152. apsvērumu), ka Itālija ir uzlikusi sabiedrisko pakalpojumu saistības, kas noteiktas sākotnējā konvencijā, galvenokārt, lai i) nodrošinātu teritoriālo nepārtrauktību starp kontinentālo daļu un salām un ii) veicinātu attiecīgo salu ekonomisko attīstību, sniedzot regulārus un uzticamus jūras transporta pakalpojumus. Komisija jau secināja (sk. 334. apsvērumu), ka tie patiešām ir leģitīmi sabiedrības interešu mērķi. Turklāt iepriekš izklāstīto iemeslu dēļ (sk. 335. un 336. apsvērumu) Komisija secina, ka Itālija nav pieļāvusi acīmredzamu kļūdu, tikai kravu pārvadājumu pakalpojumus definējot kā VTNP.

(444) Attiecīgajos maršrutos pakalpojumi tika sniegti – lielākoties nemainīti – daudzus gadus, t. i., vismaz kopš sākotnējās konvencijas stāšanās spēkā. Vienīgās izmaiņas pakalpojumu tvērumā pagarinājuma periodā salīdzinājumā ar situāciju 2008. gada beigās (kad bija jābeidzas sākotnējās konvencijas sākotnējam termiņam) bija to maršrutu samazinājums, kuros sniedza pakalpojumus saskaņā ar sabiedrisko pakalpojumu režīmu. Proti,

— sabiedrisko pakalpojumu maršruts Fjumičīno–Arbataksa tika atcelts no 2009. gada,

— maršruts Fjumičīno–Golfo Aranči (kurā *Tirrenia* pakalpojumus sniedza uz komerciāliem pamatiem) tika atcelts no 2009. gada,

— sākot no 2010. gada, sabiedrisko pakalpojumu maršrutā Neapole–Palermo pakalpojumi bija jāsniedz uz komerciāliem pamatiem karstajā sezonā, jo sabiedrisko pakalpojumu kompensācija tika piešķirta tikai par pakalpojumu sniegšanu klusajā sezonā.

(445) Lai ilustrētu lietotāju patieso pieprasījumu pēc pakalpojumiem, Itālijas iestādes iesniedza sīki sagatavotus statistikas datus, kas liecina, ka 2009. gadā, kas bija pirmais pagarinājuma gads, *Tirrenia* transportēja 1 181 768 pasažierus, 276 391 automobili un vairāk nekā 3 miljonus lineāro kravas metru 12 jaukto pakalpojumu maršrutos attiecīgajos laikposmos, kurus aptver sabiedrisko pakalpojumu saistības (t. i., izņemot karsto sezonu divos maršrutos). Šie skaitļi bija nedaudz mazāki 2010. gadā (sk. 338. apsvērumu), taču atšķirību galvenokārt rada fakts, ka maršruts Neapole–Palermo no 2010. gada vairs nebija daļa no sabiedrisko pakalpojumu jomas karstajā sezonā. Koriģējot šo atšķirību, skaitļi par 2011. gadu tuvojās 2009. gada skaitļiem, kas liecina, ka kopējais lietotāju pieprasījums bija ievērojams un samērā stabils.

(446) Kā norādīts iepriekš (sk. 339. apsvērumu), Itālijas iestādes arī iesniedza sīki sagatavotus statistikas datus par individuāliem maršrutiem par 2007.–2018. gada periodu. Komisija jau ir pierādījusi (sk. 4. tabulu), ka 2010. gadā bija ievērojams lietotāju pieprasījums gan pēc jauktiem, gan kravu pārvadājumu pakalpojumiem katrā no 12 attiecīgajiem maršrutiem. Tā pati analīze par 2009. un 2011. gadu ([153]) nesniedza nekādas norādes, ka lietotāju pieprasījums pēc prāmju pakalpojumiem attiecīgajos maršrutos būtu izzudis.

(447) Komisija uzskata, ka iepriekš norādītā statistika skaidri pierāda, ka pastāv reāls pieprasījums pēc pasažieru un kravu pārvadājumu pakalpojumiem katrā no 12 attiecīgajiem sabiedrisko pakalpojumu maršrutiem. Tāpēc var secināt, ka šie pakalpojumiem apmierina patiesu lietotāju pieprasījumu un tādējādi apmierina arī reālas sabiedrības vajadzības.

(448) Kā paskaidrots iepriekš (sk. 342. apsvērumu), Komisijai ir arī jāizvērtē, vai attiecīgais pakalpojums būtu nepietiekams, ja tā sniegšanu atstātu vienīgi tirgus spēku ziņā, ņemot vērā sabiedrisko pakalpojumu saistības, ko dalībvalsts noteica atbilstoši sākotnējās konvencijas pagarinājumam. Šajā ziņā VTNP paziņojuma 48. punktā ir noteikts, ka "Komisijas vērtējums aprobežojas ar to, ka tiek pārbaudīts, vai attiecīgā dalībvalsts ir pieļāvusi acīmredzamu kļūdu."

(449) Komisija atzīmē, ka laikposmā no 2009. gada 1. janvāra līdz 2012. gada 18. jūlijam dažos maršrutos, kuros *Tirrenia* bija jāsniedz pakalpojumi atbilstoši sākotnējās konvencijas pagarinājumam, citi operatori piedāvāja prāmju pakalpojumus, lai arī ne visu gadu un ne tikpat bieži. Komisija iepriekš jau ir novērtējusi (sk. 343.–348. apsvērumu) par katru no attiecīgajiem maršrutiem, vai citu operatoru sniegtie pakalpojumi bija līdzvērtīgi tiem, kas *CIN* bija jāsniedz saskaņā ar jauno konvenciju. Komisija atgādina, ka šis novērtējums tika veikts, pamatojoties uz konkurences stāvokli šajos maršrutos no 2009. gada 1. janvāra līdz 2012. gada 18. jūlijam. Tā kā pakalpojumi, kas *CIN* ir jāsniedz, ir gandrīz identiski apkalpoto maršrutu, biežuma un tehnisko prasību ziņā pakalpojumiem, kas *Tirrenia* bija jāsniedz pagarinājuma periodā, Komisijas secinājums (sk. 348. apsvērumu), ka tikai ar tirgus spēkiem vien bija nepietiekami, lai apmierinātu vajadzības pēc sabiedriskajiem pakalpojumiem, ir attiecināms arī uz *Tirrenia* visā pagarinājuma periodā. Patiesi, vairākos maršrutos *Tirrenia* bija vienīgais operators, savukārt pārējos maršrutos citu operatoru sniegtie pakalpojumi nebija līdzvērtīgi no nepārtrauktības, regularitātes, jaudas un kvalitātes viedokļa un tāpēc pilnībā neatbilda sabiedrisko pakalpojumu vajadzībām, kas bija uzliktas *Tirrenia* atbilstoši (pagarinātajai) sākotnējai konvencijai.

(450) Visbeidzot, ņemot vērā plānoto privatizāciju un lai nodrošinātu atbilstoši sākotnējai konvencijai sniegto sabiedrisko pakalpojumu nepārtrauktību, Itālija nolēma pagarināt šo konvenciju bez izmaiņām (ar ierobežotiem izņēmumiem, kas aprakstīti 444. apsvērumā, un mainot kompensācijas metodiku, kas piemērojama no 2010. gada). Komisija piekrīt, ka lietotāju pieprasījumu (kā aprakstīts iepriekš, sk. 445. un 446. apsvērumu) nevarēja apmierināt, uzliekot sabiedrisko pakalpojumu saistības, kas ir piemērojamas visiem operatoriem, kuri sniedza pakalpojumus attiecīgajos maršrutos). Proti, vairākos maršrutos *Tirrenia* bija vienīgais operators (sk., piemēram, 345. apsvērumu), un maršrutos, kuros tas nebija vienīgais operators, pārējo operatoru piedāvājums neatbilda (visām) prasībām attiecībā uz regularitāti, nepārtrauktību un kvalitāti. Turklāt pakalpojumu sniegšana lielākajā daļā maršrutu (ja ne visos maršrutos) klusajā sezonā ir zaudējumus nesoša, tāpēc, ja nebūtu sabiedrisko pakalpojumu kompensācijas, tajos, visticamāk, pakalpojumi netiktu sniegti vispār. *Ecorys* izdarīja līdzīgu secinājumu savā ziņojumā (sk. 98. apsvērumu). Turklāt Komisija piekrīt, ka, ņemot vērā *Tirrenia* privatizācijas procesu, esošā sabiedrisko pakalpojumu līguma pagarināšana bija vienīgais veids, kā garantēt sabiedrisko pakalpojumu nepārtrauktību līdz privatizācijas pabeigšanai.

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

([153]) Lakonisma labad Komisija nav iekļāvusi detalizētos skaitļus šajā lēmumā.

7.3.1.3. Vajadzība pēc pilnvarojuma akta, kurā būtu precizētas sabiedrisko pakalpojumu saistības un kompensācijas aprēķināšanas metodes

(452) Kā norādīts 2011. gada VTNP nostādņu 2.3. iedaļā, vispārējas tautsaimnieciskas nozīmes pakalpojuma jēdziens LESD 106. panta izpratnē nozīmē, ka attiecīgajam uzņēmumam ar vienu vai vairākiem oficiāliem aktiem ir uzticēta vispārējas tautsaimnieciskas nozīmes pakalpojuma sniegšana.

(453) Šajos aktos jānosaka:

a) precīzs sabiedrisko pakalpojumu saistību veids un termiņš;

b) uzņēmums un attiecīgā teritorija;

c) ekskluzīvo tiesību veids;

d) kompensācijas aprēķināšanas, kontroles un pārskatīšanas parametri;

e) pasākumi, lai nepieļautu pārmērīgu kompensāciju un nodrošinātu šādas pārmērīgas kompensācijas atmaksu.

(454) Komisija savos 2011. un 2012. gada lēmumos pauda šaubas, vai pilnvarojuma aktā ir sniegts visaptverošs apraksts par *Tirrenia* sabiedrisko pakalpojumu veidu pagarinājuma periodā. Turklāt Komisija uzsvēra, ka nav pieņemts piecgades plāns laikposmam no 2005. līdz 2008. gadam, kā noteikts sākotnējā konvencijā. Tomēr Komisija arī atgādināja, ka dažādi pilnvarojuma elementi var būt ietverti vairākos aktos, neliekot apšaubīt saistību definīcijas atbilstību. Pagarinājuma periodā *Tirrenia* pilnvarojuma aktā bija ietverta sākotnējā konvencija (kas laika gaitā grozīta un pagarināta), piecgades plāns, vairāki Itālijas iestāžu *ad hoc* lēmumi, *CIPE* direktīva un 2009. gada likums.

(455) Ņemot vērā šos apstākļus, Komisija vispirms atzīmē, ka sākotnējā konvencija (kas laika gaitā grozīta), kas veido *Tirrenia* pilnvarojuma akta pamatu, palika pilnībā piemērojama līdz privatizācijas pabeigšanai, pamatojoties uz vairākiem dekrētlikumiem (sk. 432. apsvērumu). Minētajos dokumentos ir norādīts, ka *Tirrenia* tika uzticētas sabiedrisko pakalpojumu saistības līdz tā privatizācijas pabeigšanai.

(456) Saskaņā ar sākotnējo konvenciju piecgades plānos jānosaka apkalpojamie maršruti un ostas, konkrētajiem jūras savienojumiem izmantoto kuģu veids un jauda, pakalpojumu biežumi un tarifi, ieskaitot atvieglotos tarifus, jo īpaši salu reģionu iedzīvotājiem paredzētos. Tā kā 2005.–2008. gadam oficiāli netika pieņemts, turpināja piemērot plānu 2000.–2004. gadam (kas bija apstiprināts ar 2001. gada 20. septembra ministru dekrētu), ievērojot vairākas *ad hoc* izmaiņas (sk. 33. apsvērumu), par kurām izlēma valdība (parasti ministrs vai starpministriju konference ([154])). Minētās izmaiņas galvenokārt ierobežoja sabiedrisko pakalpojumu saistību tvērumu laika gaitā (piemēram, atceļot konkrētus maršrutus, ieskaitot izmaiņas, kas aprakstītas 444. apsvērumā), lai gan lielākā daļa saistību, kas paredzētas 2000.–2004. gada plānā (kurš pilnībā atspoguļo saistības, ko Itālija uzņēmās 2001. gada lēmuma kontekstā), palika spēkā nemainītas. Tāpēc, ja vien netika pieņemts lēmums mainīt 2000.–2004. gada plāna konkrētu elementu (piemēram, maršrutu, biežumu, kuģa veidu), laikposmā no 2009. gada 1. janvāra līdz 2012. gada 18. jūlijam turpināja pilnībā piemērot minētā plāna noteikumus. Pirms 2009. gada sākotnējā tarifu shēma, kas bija paredzēta sākotnējā konvencijā, tika mainīta ar vairākiem vēlākiem aktiem. Tomēr visā pagarinājuma periodā netika izdots neviens starpministriju dekrēts, lai grozītu tarifus, kas jāiekasē bijušās *Tirrenia* grupas uzņēmumiem, tostarp *Tirrenia*. Pamatojoties uz minēto, Komisija secina, ka sabiedrisko pakalpojumu saistības, kas *Tirrenia* bija jāizpilda pagarinājuma periodā, bija definētas pietiekami skaidri.

(457) Komisija 2011. gada lēmuma 239. un 240. apsvērumā jau atzīmēja, ka kompensācijas summas aprēķināšanai nepieciešamie parametri bija noteikti iepriekš un ir skaidri raksturoti. Jo īpaši attiecībā uz 2009. gadu sākotnējā konvencijā (sk. 38.–40. apsvērumu) ir ietverts izsmeļošs un precīzs vērā ņemamo izmaksu elementu saraksts, kā arī metodika, kas izmantojama, lai aprēķinātu atdevi no ieguldītā kapitāla operatoram. Attiecībā uz laikposmu no 2010. gada 1. janvāra līdz 2012. gada 18. jūlijam attiecīgā metodika ir noteikta *CIPE* direktīvā (sk. 41. un

([154]) Attiecībā uz lēmumiem, kas tiek novērtēti, šīs konferences sastāvā ir Infrastruktūras un satiksmes ministrija, Ekonomikas un finanšu ministrija un Ekonomikas attīstības ministrija.

turpmākos apsvērumus). Konkrētāk, *CIPE* direktīvā ir sīki noteikti izmaksu elementi, kas ņemti vērā un atdeve no ieguldītā kapitāla. Visbeidzot, 2009. gada likumā ir noteikta maksimālā kompensācijas summa 72 685 642 EUR apmērā, kas piemērojama no 2010. gada. Turklāt sākotnējā konvencijā bija noteikts, ka kompensācija tiks izmaksāta pa daļām, un tā nodrošināja, ka kompensācija ir balstīta uz faktiskajām izmaksām un ieņēmumiem, kas rodas saistībā ar sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu. Tādējādi varētu atklāt un viegli novērst pārmērīgu kompensāciju. Attiecīgā gadījumā valsts tad varētu atgūt pārmērīgo kompensāciju no *Tirrenia*.

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

7.3.1.4. Pilnvarojuma termiņš

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

(460) Itālija ir argumentējusi, ka pagarinājuma termiņš atbilst periodam, kāds vajadzīgs to visbūtiskāko līdzekļu amortizācijai, kuri izmantoti VTNP sniegšanai. Konkrētāk, sākotnējās konvencijas (kas pagarināta) kopējais termiņš ir nedaudz vairāk nekā 23,5 gadi. Kuģiem, ko izmanto *Tirrenia* sabiedrisko pakalpojumu sniegšanai, lietderīgās izmantošanas laiks ir 30 gadi ([155]) (motorizētajiem prāmjiem) un 20 gadi (ātrgaitas pasažieru kuģiem), un tie šajā laikposmā nolietojas. Turklāt Itālija atgādināja, ka pagarinājums no 2009. gada 1. janvāra līdz 2012. gada 18. jūlijam bija nepieciešams, lai nodrošinātu sabiedrisko pakalpojumu nepārtrauktību līdz privatizācijas pabeigšanai.

(461) Pamatojoties uz iepriekš izklāstītajiem apsvērumiem, Komisija secina, ka pilnvarojuma termiņš ir pietiekami pamatots un ka tādējādi 2011. gada VTNP nostādņu 17. punkts ir izpildīts.

7.3.1.5. Atbilstība Komisijas Direktīvai 2006/111/EK ([156])

(462) Saskaņā ar 2011. gada VTNP nostādņu 18. punktu "atbalsts tiks uzskatīts par saderīgu ar iekšējo tirgu, balstoties uz Līguma 106. panta 2. punktu, vienīgi tad, ja attiecīgais uzņēmums vajadzības gadījumā ievēro Direktīvu 2006/111/EK".

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

(464) Itālija atgādināja, ka 2001. gada lēmuma 4. pantā bija noteikts, ka *Tirrenia* jāsāk sagatavot atsevišķa uzskaite par katru maršrutu, sākot no 2001. gada 1. janvāra. Līdzīgi 2004. gada lēmuma 1. panta 4. punktā bija noteikts, ka *Adriatica* (kas apvienojās ar *Tirrenia* 2004. gadā) ir jāuztur atsevišķa uzskaite par katru no tā maršrutiem, sākot no 2004. gada 1. janvāra. Saistībā ar 2001. gada lēmumu un pēc Komisijas pieprasījuma *PriceWaterhouseCoopers* ("*PWC*") sagatavoja pētījumu, kurā reproducēja *Tirrenia* analītiskos pārskatus par laikposmu no 1992. līdz 1999. gadam. Šajā saistībā *PWC* sniedza atzinumu, kurā apstiprināja, ka metodika, kas izmantota, lai sagatavotu minētos pārskatus, bija atbilstoša un saskanīga ar piemērojamo grāmatvedības praksi. Kā norādīja Itālija, *Tirrenia* un *Adriatica* turpināja sagatavot savus analītiskos pārskatus uz šāda pamata un tādējādi ir izpildījušas 2001. un 2004. gada lēmumos noteiktās prasības. Par laikposmu, uz kuru attiecas novērtējums, Itālija kā pierādījumus arī iesniedza *Tirrenia* uzskaiti par katru maršrutu par 2009., 2010. un 2011. gadu.

([155]) Sk. 2004. gada 30. decembra lēmumu, kas pieņemts starpministriju konferencē. Ar minēto lēmumu sākotnēji paredzētā amortizācija tika pagarināta no 20 līdz 30 gadiem motorizētajiem prāmjiem un no 15 līdz 20 gadiem ātrgaitas pasažieru kuģiem.

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

(465) Par 2012. gadu uzskaiti par katru maršrutu sagatavoja *CIN*, sākot no brīža, kad tas sāka sniegt pakalpojumus (atbilstoši tā saistībām saskaņā ar jauno konvenciju). Ārkārtas komisārs nesagatavoja šādu uzskaiti par laikposmu no 2012. gada 1. janvāra līdz 2012. gada 18. jūlijam, jo privatizācija tuvojās noslēgumam. Tomēr ārkārtas komisārs iesniedza Ekonomikas attīstības ministrijai vispārējos ceturkšņa finanšu pārskatus par visu 2012. gadu. Itālijas iestādes iesniedza minētos pārskatus kā pierādījumus. Komisija uzskata, ka šie pārskati ir pietiekami, lai pierādītu, ka sabiedrisko pakalpojumu kompensācija, kura piešķirta *Tirrenia*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, pilnībā nesedza sabiedrisko pakalpojumu neto izmaksas un tādējādi arī izslēdza jebkādu iespējamu šķērssubsidēšanu (sk. arī 472. apsvērumu). Komisija atzīmē, ka tādējādi abi galvenie uzskaites nošķiršanas mērķi, proti, novērst pārmērīgu kompensāciju un šķērssubsidēšanu, ir sasniegti.

(466) Pamatojoties uz iepriekš izklāstīto un ņemot vērā konkrētos privatizācijas apstākļus, Komisija secina, ka prasības, kas noteiktas 2011. gada VTNP nostādņu 18. un 44. punktā, ir izpildītas.

7.3.1.6. Kompensācijas summa

(467) 2011. gada VTNP nostādņu 21. punktā norādīts, ka "(..) kompensācija nedrīkst pārsniegt summu, kas ir vajadzīga, lai segtu sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākuma izpildes neto izmaksas, ieskaitot saprātīgu peļņu."

(468) Šajā gadījumā, tā kā vismaz daļa kompensācijas ir nelikumīgs atbalsts, kas piešķirts pirms to stāšanās spēkā ([157]), 2011. gada VTNP nostādņu 69. punktā ir skaidri noteikts, ka valsts atbalsta novērtējuma nolūkos novērsto neto izmaksu metode nav jāizmanto. Tās vietā var izmantot alternatīvas metodes neto izmaksu aprēķināšanai saistībā ar sabiedrisko pakalpojumu saistību izpildi, piemēram, izmaksu sadales metodi. Saskaņā pēdējo minēto metodi neto izmaksas tiek aprēķinātas kā starpība starp pilnvarojuma aktā noteiktajām un aplēstajām izmaksām un ieņēmumiem, kas rodas saistībā ar sabiedrisko pakalpojumu saistību izpildi. 2011. gada VTNP nostādņu 28.–38. punktā ir sīkāk izklāstīts, kā šī metode būtu jāpiemēro.

(469) Komisija 2011. un 2012. gada lēmumos nevarēja izdarīt secinājumu par to, vai kompensācijas summa ir samērīga, jo tai joprojām bija šaubas par to, vai daži no sabiedriskajiem pakalpojumiem, kas uzticēti *Tirrenia*, ir kvalificējami par patiesiem VTNP. Šīs šaubas ir iztirzātas 7.3.1.2. iedaļā. Tomēr Komisija ir arī paudusi šaubas par 6,5 % riska prēmiju, kas piemērojama no 2010. gada. Proti, Komisija apšaubīja, vai šī prēmija atspoguļo atbilstošu riska līmeni, ņemot vērā, ka *prima facie Tirrenia* neuzņēmās riskus, kādus parasti uzņemas šādu pakalpojumu sniegšanā.

(470) Ņemot vērā šos apstākļus, Komisija atgādina, ka 2011. gada lēmumā tā pauda sākotnējo uzskatu, ka *Tirrenia*, iespējams, ir piešķirta pārmērīga kompensācija tikai par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu, sākot no 2010. gada. Lai gan Komisija nebija paudusi šādas šaubas par 2009. gadu, Itālijas iestādes ir iesniegušas kompensācijas summas aprēķinu par 2009. gadu (t. i., 80 miljonus EUR), kas noteikts, pamatojoties uz sākotnējā konvencijā noteikto metodiku. Ir vērts norādīt, ka *Tirrenia* bija pieprasījis aptuveni 93,1 miljonu EUR, bet Itālija bija noraidījusi daļu izmaksu, jo tās nebija attiecināmas izmaksas saskaņā ar minēto metodiku. Pamatojoties uz minēto, Komisija secina, ka *Tirrenia* netika piešķirta pārmērīga kompensācija par tā sabiedrisko pakalpojumu saistībām 2009. gadā.

(471) Sākot no 2010. gada, lai noteiktu atdevi no kapitāla, izmantojot *WACC* formulu, principā būtu bijusi piemērojama 6,5 % riska prēmija. Tomēr, kā jau paskaidrots iepriekš (sk. 362. apsvērumu), Itālija ir precizējusi, ka, tā kā ar 2009. gada likumu kompensācijai tika noteikts maksimālais ierobežojums, tika nolemts vienkāršot aprēķinu, piemērojot 6,5 % likmi kā vienotu kapitāla atdeves likmi. Turklāt Itālija norādīja, ka, ņemot vērā *Tirrenia* sarežģīto finanšu stāvokli, 2010. gada 5. augustā tam bija jāpiemēro ārkārtas administratīvā procedūra. Kā norādīja Itālija, bija neiespējami pilnībā segt sabiedrisko pakalpojumu neto izmaksas (t. i., izmaksas, no kurām atskaitīti ieņēmumi) ar maksimālo kompensācijas summu, kas noteikta ar 2009. gada likumu. Tāpēc *Tirrenia* nebūtu saņēmis nekādu atdevi no kapitāla laikposmā no 2010. gada 1. janvāra līdz 2012. gada 18. jūlijam.

([157]) Kā noteikts 436. apsvērumā. Par pārējiem maršrutiem piešķirtā atbalsta nelikumība tiks plašāk izvērtēta 7.3.1.8. iedaļā.

(472) Pamatojoties uz individuālu maršrutu uzskaiti, ko bija iesniegušas Itālijas iestādes, Komisija varēja pārliecināties, ka gan 2010., gan 2011. gadā *Tirrenia* sniegto sabiedrisko pakalpojumu neto izmaksas (neņemot vērā atdevi no kapitāla) pārsniedza maksimālo kompensācijas summu, t. i., 72 685 642 EUR. Tāpēc minētajos gados *Tirrenia* patiešām nesaņēma nekādu atdevi no kapitāla. Attiecībā uz 2012. gada pirmo pusgadu ārkārtas komisāra sagatavotie ceturkšņa pārskati skaidri liecina, ka pat pēc tam, kad bija ņemta vērā ar 2009. gada likumu noteiktās maksimālās kompensācijas summas *pro rata* daļa, *Tirrenia* darbības rezultāts ([158]) (t. i., pirms ārkārtas izmaksām) bija negatīvs. Tāpēc var secināt, ka arī laikposmā no 2010. gada 1. janvāra līdz 2012. gada 18. jūlijam *Tirrenia* nesaņēma nekādu atdevi no kapitāla. Kopumā Komisija secina, ka *Tirrenia* nesaņēma pārmērīgu kompensāciju sākotnējās konvencijas pagarinājuma termiņā.

(473) 2011. gada VTNP nostādņu 49. pantā ir noteikts, ka dalībvalstīm jāpārliecinās, vai kompensācija, ko piešķir saistībā ar VTNP sniegšanu, nerada situāciju, ka uzņēmumi saņem pārmērīgu kompensāciju (kā definēts nostādņu 47. punktā). Dalībvalstīm cita starpā pēc Komisijas pieprasījuma jāiesniedz pierādījumi. Turklāt pilnvarojuma perioda beigās tām jāveic regulāras pārbaudes vai jānodrošina šādu pārbaužu veikšana, un jebkurā gadījumā šādas pārbaudes jāveic vismaz reizi trīs gados. Šajā saistībā Komisija atzīmē, ka Itālijas iestādes ir iesniegušas nepieciešamos pierādījumus, kā izklāstīts iepriekš (sk. 464. un 465. apsvērumu). Patiesi, *Tirrenia* katru gadu ir iesniedzis uzraugošajai ministrijai individuālu maršrutu pārskatus, lai ministrija varētu pārskatīt kompensācijas summu. Turklāt Komisija atgādina, ka kompensācija tiek izmaksāta pa daļām (sk. 36. apsvērumu) un ka galīgā izmaksa tiek veikta, pamatojoties uz faktiskajām izmaksām un ieņēmumiem gadā. Tādējādi tiek nodrošināts, ka kompensācijas summa nepārsniedz pakalpojumu neto izmaksas (kam principā ir pieskaitīta kapitāla atdeve, pat ja praksē periodā, uz kuru attiecas novērtējums, tā nebija). Pilnīguma labad Komisija atzīmē, ka no 2010. gada 5. augusta Itālijas valsts ieceltā ārkārtas komisāra klātbūtne bija vēl viens drošības pasākums aizsardzībai pret pārmērīgu kompensāciju. Komisija uzskata, ka šie pasākumi ir pietiekami, lai nepieļautu un atklātu jebkādu pārmērīgu kompensāciju.

(474) Pamatojoties uz iepriekš aprakstītajiem elementiem (sk. 467.–473. apsvērumu), Komisija secina, ka 2011. gada VTNP nostādņu 2.8. iedaļas (Kompensācijas summa) piemērojamās prasības ir izpildītas.

7.3.1.7. Pietauvošanās prioritāte

(475) 2009. gada 19.*ter* panta 21. punktā ir skaidri noteikts, ka pietauvošanās prioritāte ir nepieciešama, lai garantētu teritoriālo nepārtrauktību ar salām, arī ņemot vērā bijušās *Tirrenia* grupas, tostarp paša *Tirrenia*, uzņēmumu sabiedrisko pakalpojumu saistības. Patiesi, ja uzņēmumiem, kam uzticētas sabiedrisko pakalpojumu saistības, nebūtu pietauvošanās prioritātes, tiem (dažreiz) varētu nākties gaidīt savu kārtu pirms piestāšanas ostā, tādējādi izraisot kavējumus, kas grautu mērķi nodrošināt uzticamu un ērtu savienojamību visiem iedzīvotājiem. Regulārs grafiks ir nepieciešams, lai apmierinātu salu iedzīvotāju mobilitātes vajadzības un sniegtu ieguldījumu attiecīgo salu ekonomiskajā attīstībā. Turklāt, tā kā sākotnējā konvencijā (kas pagarināta) ir noteikti konkrēti laika grafika plānošanas pienākumi attiecībā uz izbraukšanu sabiedrisko pakalpojumu maršrutos, pietauvošanās prioritāte palīdz nodrošināt, ka visas ostas piešķir pietauvošanās vietas un pietauvošanās laikus tā, lai sabiedrisko pakalpojumu operators varētu izpildīt savas sabiedrisko pakalpojumu saistības.

(476) Ņemot vērā šos apstākļus, Komisija uzskata, ka šis pasākums ir piešķirts, lai *Tirrenia* varētu pildīt tā sabiedrisko pakalpojumu saistības, kas ir patiesi VTNP (sk. 449. apsvērumu). Turklāt Itālijas iestādes ir apstiprinājušas, ka pietauvošanās prioritāte ir attiecināma tikai uz pakalpojumiem, ko sniedz saskaņā ar sabiedrisko pakalpojumu režīmu (un, piemēram, nevis tad, kad *Tirrenia* sniedz pakalpojumus uz komerciāliem pamatiem karstajā sezonā). Komisija jau ir sīki novērtējusi (sk. 440.–474. apsvērumu) VTNP saderību un saistīto kompensāciju, kas piešķirta *Tirrenia* sākotnējās konvencijas pagarinājuma laikā. Tāpēc Komisija uzskata, ka, novērtējot pietauvošanās prioritātes saderību, tā var tikai noteikt, vai šis pasākums var izraisīt pārmērīgu kompensāciju.

([158]) Šo rezultāta daļu gandrīz pilnībā veido sabiedrisko pakalpojumu sniegšana, jo *Tirrenia* tikpat kā neveica nekādas komerciālas darbības laikposmā no 2012. gada 1. janvāra līdz 30. jūnijam. Turklāt visa peļņa vai zaudējumi, piemēram, no to aktīvu pārdošanas, kuri nebija saistīti ar sabiedriskajiem pakalpojumiem, tika uzskaitīti kā ārkārtas rezultāti.

(477) Komisija ņem vērā Itālijas izvirzītos argumentus, ka jebkāda iespējamā monetārā priekšrocība no pietauvošanās prioritātes ir ierobežota (sk. 191. apsvērumu). Attiecīgi arī no šā pasākuma izrietošais pārmērīgas kompensācijas risks ir ierobežots. Turklāt, ciktāl šis pasākums samazinātu sabiedrisko pakalpojumu operatora darbības izmaksas vai palielinātu ieņēmumus, šī ietekme pilnībā atspoguļotos operatora iekšējos kontos. Tāpēc pārmērīgas kompensācijas pārbaudes, kas attiecinātas uz *Tirrenia*, kā izklāstīts iepriekš (sk. 7.3.1.6. iedaļu), ir arī piemērotas, lai atklātu jebkādu iespējamu pārmērīgu kompensāciju, kas izriet no pietauvošanās prioritātes.

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

7.3.1.8. Atbilstība 2005. gada VTNP lēmumam

(479) Kā paskaidrots iepriekš (sk. 436. apsvērumu), vidējā gada satiksmes intensitāte 2 finanšu gados pirms gada, kad tika uzticēts VTNP, pārsniedza 300 000 pasažieru maršrutos Neapole–Palermo, Čivitavekija–Olbija un Dženova–Portotorresa. Pārējos deviņos maršrutos ([159]), kuros *Tirrenia* sniedza pakalpojumus saskaņā ar sākotnējo konvenciju (kas pagarināta), šī robežvērtība netika pārsniegta. Tāpēc attiecībā uz šiem 9 maršrutiem 2005. gada VTNP lēmuma 2. panta 1. punkta c) apakšpunktā noteiktā prasība ir izpildīta. Turklāt Komisija uzskata, ka ir izpildīts arī 2005. gada VTNP lēmuma 2. panta 2. punkts, kas nosaka, ka jānodrošina atbilstība Jūras kabotāžas regulai ([160]). Pamatojoties uz minēto, Komisija secina, ka pārējos 9 maršrutus var novērtēt, pamatojoties uz 2005. gada VTNP lēmumu.

(480) Komisija iepriekš jau ir noteikusi (sk. 7.3.1.3. iedaļu), ka attiecībā uz sākotnējās konvencijas pagarinājuma periodu pilnvarojuma aktos bija noteikta skaidra sabiedrisko pakalpojumu saistību definīcija, ilgums, uzņēmums un attiecīgā teritorija, kompensācijas aprēķināšanas, kontroles un pārskatīšanas parametri un pasākumi, lai nepieļautu pārmērīgu kompensāciju un nodrošinātu šādas pārmērīgas kompensācijas atmaksu. Tāpēc attiecībā uz pārējiem deviņiem maršrutiem ir nodrošināta atbilstība 2005. gada VTNP lēmuma 4. pantam (Uzticētais uzdevums).

(481) Turklāt Komisija ir secinājusi (sk. 7.3.1.6. iedaļu), ka i) *Tirrenia* nesaņēma pārmērīgu kompensāciju sākotnējās konvencijas pagarinājuma periodā un ka ii) Itālijas iestādes ir veikušas regulāras pārbaudes, lai novērstu to, ka *Tirrenia* saņem pārmērīgu kompensāciju. Pamatojoties uz minēto, Komisija konstatē, ka attiecībā uz pārējiem 9 maršrutiem ir nodrošināta atbilstība arī 2005. gada VTNP lēmuma 5. pantam (Kompensācija) un 6. pantam (Pārmērīga kompensācijas kontrole).

(482) Ņemot vērā ciešo saikni ar sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu un iepriekš veikto novērtējumu (sk. 7.3.1.7. iedaļu), arī pietauvošanās prioritāte, kas piešķirta par pakalpojumu sniegšanu pārējos deviņos maršrutos, atbilst 2005. gada VTNP lēmumam.

7.3.1.9. Secinājums

(483) Pamatojoties uz novērtējumu, kas veikts 432.–474. apsvērumā, Komisija secina, ka kompensācija, kas piešķirta *Tirrenia* par jūras pakalpojumu sniegšanu atbilstoši sākotnējās konvencijas pagarinājumam laikposmā no 2009. gada 1. janvāra līdz 2012. gada 18. jūlijam, atbilst piemērojamajiem 2011. gada VTNP nostādņu nosacījumiem un tāpēc ir saderīga ar iekšējo tirgu atbilstoši LESD 106. pantam.

([159]) Skaidrības labad – tie ir jauktu pakalpojumu maršruti Dženova–Olbija–Arbataksa, Čivitavekija–Kaljāri–Arbataksa, Neapole–Kaljāri, Palermo–Kaljāri, Trapāni–Kaljāri, Termoli–Tremiti salas un kravu pārvadājumu maršruti Livorno–Kaljāri, Neapole–Kaljāri un Ravenna–Katānija.

([160]) Šajā saistībā Komisija atgādina, ka tika konstatēts, ka šajos 9 maršrutos tiek sniegti patiesi VTNP (sk. 7.3.1.2. iedaļu) un ka tie atbilst prasībām attiecībā uz sabiedriskajiem pakalpojumiem, kuras noteiktas Jūras kabotāžas regulā. Turklāt Komisija atzina *Tirrenia* sākotnējās konvencijas pagarināšanu, ņemot vērā minētā uzņēmuma privatizācijas procesu, un tāpēc tās 2012. gada 21. jūnija argumentētais atzinums neattiecās uz *Tirrenia* (sk. 121. apsvērumu).

(484) Turklāt, pamatojoties uz 479.–481. apsvērumā veikto novērtējumu, kompensācija, kas piešķirta *Tirrenia*, un pietauvošanās prioritāte par pakalpojumu sniegšanu deviņos maršrutos ([161]) ir arī saderīga ar iekšējo tirgu un atbrīvota no iepriekšējas paziņošanas pienākuma atbilstoši 2005. gada VTNP lēmumam.

7.3.2. *Tirrenia glābšanas atbalsta nelikumīga pagarināšana*

(485) Pamatojoties uz 2010. gada lēmumu, *Tirrenia* glābšanas atbalsts, ciktāl tas ir ierobežots līdz sešu mēnešu periodam, kas beidzās 2011. gada 28. augustā, bija saderīgs ar iekšējo tirgu. Tomēr saskaņā ar 2004. gada Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādnēm Itālijai 6 mēnešu laikā bija jāpaziņo Komisijai vai nu i) pierādījums, ka aizdevums ir atmaksāts pilnā apmērā un/vai ka garantija ir izbeigta, vai ii) pārstrukturēšanas (vai likvidācijas) plāns.

(486) Garantija tika pieprasīta 2011. gada 11. jūlijā, un *Tirrenia* pilnu summu, ko tas bija parādā valstij, atmaksāja tikai 2012. gada 18. septembrī (sk. 59. apsvērumu). Tāpēc Itālija nevarēja iesniegt pierādījumu, ka aizdevums tika atmaksāts pilnā apmērā un/vai ka garantija tika izbeigta 6 mēnešu periodā, kas beidzās 2011. gada 28. augustā.

(487) Saskaņā ar informāciju, ko Itālija iesniedza (sk. 4.2. iedaļu) oficiālās izmeklēšanas procedūras gaitā, *Tirrenia* likvidācijas plāns bija pieejams *Tirrenia*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, tīmekļa vietnē pirms 2004. gada Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādnēs paredzētā sešu mēnešu termiņa beigām. Turklāt Itālija argumentē, ka tā pastāvīgi informēja Komisiju par *Tirrenia* darbības filiāles privatizācijas procesa norisi.

(488) Komisijas lietas materiālos pieejamā informācija apstiprina, ka Itālijas iestādes patiešām pastāvīgi informēja Komisiju par tolaik notiekošo *Tirrenia* darbības filiāles privatizāciju. Turklāt Itālija arī apstiprināja *Tirrenia* nodomu atmaksāt glābšanas atbalstu pirms sešu mēnešu termiņa beigām, izmantojot ieņēmumus no šīs privatizācijas. Tomēr Itālijas iestādes oficiāli neiesniedza Komisijai pārstrukturēšanas vai likvidācijas plānu. Komisija tobrīd nezināja, ka likvidācijas plāns ir publicēts *Tirrenia*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, tīmekļa vietnē. Turklāt fakts, ka Komisija bija informēta par *Tirrenia* darbības filiāles privatizācijas procesu, nevar aizstāt likvidācijas plāna oficiālu iesniegšanu. Konkrētāk, Komisijai ir jābūt iespējai novērtēt, vai likvidācijas plāns atbilst 2004. gada Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādnēm, tāpēc Itālijai vajadzēja to oficiāli iesniegt.

(489) Turklāt Komisija atzīmē, ka 2011. gada 5. oktobrī tā bija nosūtījusi vēstuli, kurā pieprasīja Itālijai, lai tā apstiprina, ka ir izpildījusi 2004. gada Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu un 2010. gada lēmuma prasības. Komisija 2011. gada 28. novembrī nosūtīja Itālijai atgādinājuma vēstuli un saņēma atbildi no Itālijas iestādēm 2011. gada 12. decembrī. Tāpēc, ciktāl runa ir par Komisiju, līdz pēdējam minētajam datumam (un tādējādi pēc sešu mēnešu perioda beigām) Itālija nebija iesniegusi ne i) pierādījumu, ka aizdevums ir atmaksāts pilnā apmērā un/vai ka garantija ir izbeigta, ne ii) pārstrukturēšanas (vai likvidācijas) plānu.

(490) Atbildē uz Komisijas 2011. gada 5. oktobra vēstuli Itālija apstiprināja, ka bija plānots atmaksu veikt līdz 2011. gada 28. augustam, bet privatizācijas process tika aizkavēts, jo bija jāsaņem apvienošanās apstiprinājums no Komisijas. Tā kā privatizācijas ieņēmumi bija vajadzīgi, lai veiktu atmaksu valstij, šo atmaksu nevarēja veikt pirms termiņa beigām, t. i., 2011. gada 28. augusta. Komisija norāda, ka Itālijas iestādes to 2011. gada 12. decembra vēstulē vispār nepieminēja *Tirrenia* likvidācijas plānu, kas saskaņā ar to vēlākiem apgalvojumiem jau bija darīts publiski pieejams pirms 2011. gada 28. augusta. Tā vietā Itālija tikai centās paskaidrot, kāpēc atmaksu nevarēja veikt pirms sešu mēnešu perioda beigām. Tomēr, ja Itālijas iestādes būtu iesniegušas Komisijai pārstrukturēšanas vai likvidācijas plānu pirms 2011. gada 28. augusta, tām nebūtu bijis jāsniedz šādus skaidrojumus. Komisija to uzskata par vēl vienu pierādījumu, ka Itālija nebija iesniegusi pārstrukturēšanas vai likvidācijas plānu noteiktajā sešu mēnešu periodā.

([161]) Konkrētus maršrutus sk. 159. zemsvītras piezīmē.

(491) Ņemot vērā iepriekš izklāstīto, pat ja Komisija zināja par privatizācijas procesu, bet ne par sīki izstrādātu likvidācijas plānu, Itālija nav izpildījusi 2010. gada lēmumā noteiktās saistības paziņot Komisijai pārstrukturēšanas (vai likvidācijas) plānu sešu mēnešu laikā pēc glābšanas atbalsta apstiprināšanas. Tāpēc, sākot no sešu mēnešu perioda beigām, t. i., 2011. gada 28. augusta, glābšanas atbalsts jāuzskata par nelikumīgu un nesaderīgu atbalstu. Komisija uzskata, ka nelikumīgi pagarināto glābšanas atbalstu nevar uzskatīt par saderīgu, pamatojoties uz citiem apsvērumiem, jo tas neatbilst ne attiecīgajiem Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu nosacījumiem, ne 2011. gada VTNP nostādņu nosacījumiem ([162]).

(492) Patiešām, šajā gadījumā Komisija atzīmē, ka nelikumīgi pagarinātais glābšanas atbalsts netika piešķirts par īstu un pareizi definētu pakalpojumu, kam ir vispārēja tautsaimnieciska nozīme, kā prasīts 2011. gada VTNP nostādņu 12. punktā. *Tirrenia* jau saņēma kompensāciju par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu, pamatojoties uz sākotnējo konvenciju (kas pagarināta), savukārt glābšanas atbalsts tika paziņots un apstiprināts kā pagaidu glābšanas atbalsta pasākums, nevis kā kompensācija par VTNP sniegšanu. Tāpēc to nevar atzīt par saderīgu ar iekšējo tirgu, pamatojoties uz 2011. gada VTNP nostādnēm.

(493) Ņemot vērā iepriekš izklāstītos apstākļus, Komisija ar gandarījumu atzīmē, ka *Tirrenia*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, 2012. gada 18. septembrī jau atmaksāja 25 852 548,93 EUR. Šis maksājums bija lielāks nekā 25 203 063,89 EUR, kas bija jāmaksā valstij 2011. gada 11. jūlijā. Tomēr, tā kā nelikumīgi pagarinātais glābšanas atbalsts tika atzīts par nesaderīgu, atmaksā jābūt ietvertai vismaz summai, kas vienāda ar piemērojamajiem atgūšanas procentiem. Ja procenti, kurus samaksāja *Tirrenia*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, nebūtu pietiekami, pārējā procentu summa joprojām būtu jāatgūst.

7.3.3. *Kuģu modernizācijai paredzēto līdzekļu iespējamā izmantošana likviditātes nolūkos*

(494) Ņemot vērā, ka kuģu modernizācijai paredzēto līdzekļu izmantošana likviditātes nolūkos ir valsts atbalsts LESD 107. panta 1. punkta nozīmē, tās atbilstība ir jānovērtē, ņemot vērā minētā panta 2. un 3. punktā un LESD 106. panta 2. punktā noteiktos izņēmumus.

(495) Komisija atzīmē, ka *Tirrenia* bija kvalificējams par grūtībās nonākušu uzņēmumu vismaz kopš 2010. gada 5. augusta – datuma, kad tam tika piemērota ārkārtas administratīvā procedūra. Tajā pašā datumā tika pieņemts dekrētlikums, ar kuru tika apstiprināta šā pasākuma izmantošana. Ciktāl Komisijai ir zināms, līdzekļi vispirms tika izmantoti likviditātes nolūkos 2010. gada 12. augustā, kad *Banca Carige* izmantoja 4 657 005,35 EUR, lai dzēstu divas summas, ko tai bija parādā *Tirrenia* (sk. 110. apsvērumu). Tāpēc šis pasākums principā ir jānovērtē, pamatojoties uz Glābšanas un pārstrukturizācijas pamatnostādnēm.

(496) Pat ja šis pasākums tika piešķirts pirms 2014. gada Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu stāšanās spēkā 2014. gada 1. augustā, saskaņā ar minēto pamatnostādņu 139. punktu, izvērtējot atbalstu grūtībās nonākušiem VTNP sniedzējiem, kāds bija *Tirrenia*, Komisija piemēros 2014. gada Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 5. nodaļas noteikumus neatkarīgi no datuma, kad atbalsts piešķirts.

(497) Komisija atzīmē, ka Itālija nekad nepaziņoja par kuģu modernizācijai paredzēto līdzekļu izmantošanu likviditātes nolūkos atšķirībā no glābšanas atbalsta pasākuma, kas apstiprināts 2010. gada lēmumā. Turklāt *Tirrenia* jebkurā gadījumā nav atmaksājis valstij kuģu modernizācijai paredzētos līdzekļus, kas izmantoti likviditātes nolūkos, 2014. gada Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādnēs noteiktajā sešu mēnešu periodā. Visbeidzot, kā paskaidrots iepriekš (sk. 7.3.2. iedaļu), Itālija nav iesniegusi Komisijai *Tirrenia* pārstrukturizācijas vai likvidācijas plānu. Tāpēc Komisija uzskata, ka kuģu modernizācijai paredzēto līdzekļu izmantošanu likviditātes nolūkos nevar uzskatīt par saderīgu pārstrukturizācijas atbalstu, pamatojoties uz 2014. gada Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādnēm.

([162]) Pat ja šis atbalsts tika piešķirts pirms 2014. gada Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu stāšanās spēkā, saskaņā ar minēto pamatnostādņu 139. punktu, izvērtējot atbalstu grūtībās nonākušiem VTNP sniedzējiem, kāds bija *Tirrenia*, Komisijai ir jāpiemēro 2014. Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu noteikumi neatkarīgi no datuma, kad atbalsts piešķirts. Kad Komisija saskaņā ar 2014. gada Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādnēm novērtē tāda atbalsta saderību, kas piešķirts grūtībās nonākušiem VTNP sniedzējiem pirms 2012. gada 31. janvāra, šādu atbalstu uzskata par saderīgu ar iekšējo tirgu, ja tas atbilst 2011. gada VTNP nostādņu noteikumiem, izņemot 9., 14., 19., 20., 24., 39. un 60. punktu.

(498) Kad atbilstoši VTNP nostādņu 9. punktam Komisija saskaņā ar 2014. gada Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādnēm novērtē tāda atbalsta saderību, kas piešķirts grūtībās nonākušiem VTNP sniedzējiem pirms 2012. gada 31. janvāra, kas ir 2011. gada VTNP nostādņu spēkā stāšanās diena, šādu atbalstu uzskata par saderīgu ar iekšējo tirgu, ja tas atbilst VTNP nostādņu noteikumiem, izņemot 9., 14., 19., 20., 24., 39. un 60. punktu ([163]).

(499) Konkrētajā gadījumā Komisija atzīmē, ka saskaņā ar šo pasākumu *Tirrenia* varēja tikai īslaicīgi izmantot līdzekļus likviditātes vajadzību segšanai. Patiešām, *Tirrenia* bija jāpapildina šie speciālie līdzekļi, lai tos varētu izmantot to sākotnējam mērķim, t. i., lai samaksātu par nepieciešamajiem *Tirrenia* kuģu modernizācijas darbiem. Šie modernizācijas darbi bija vajadzīgi, lai izpildītu starptautiskos drošības standartus, tāpēc tiem bija izšķiroša nozīme attiecībā uz *Tirrenia* kuģu pieejamību tā sabiedrisko pakalpojumu saistību izpildei. Tomēr praksē *Tirrenia* neizpildīja minēto prasību un samaksāja tikai par kuģa "*Clodia*" modernizāciju. Rezultātā par pārējo kuģu modernizāciju bija jāmaksā *CIN* no saviem līdzekļiem. Tādējādi, pat ja šis pasākums būtu sabiedrisko pakalpojumu kompensācija (ko Itālija nav pierādījusi), nepapildinot līdzekļus kuģu modernizācijai ([164]) un neatmaksājot tos valstij, *Tirrenia* būtu *de facto* guvis labumu no nesaderīgas pārmērīgas kompensācijas. Tāpēc Komisija uzskata, ka šo pasākumu nevar uzskatīt par saderīgu, pamatojoties uz 2011. gada VTNP nostādnēm.

(500) Pilnīguma labad Komisija atzīmē, ka uz šo pasākumu neattiecas arī LESD 107. panta 3. punkta, a), b), d) un e) apakšpunktā noteiktie izņēmumi.

(501) Tāpēc Komisija secina, ka summa 11 421 300 EUR apmērā ([165]), kas netika nedz izmantota, lai samaksātu par kuģu modernizāciju, nedz atmaksāta valstij, ir darbības atbalsts, kas samazināja izmaksas, ko *Tirrenia* citādi būtu bijis jāsedz no saviem līdzekļiem, un tādējādi ir nesaderīgs ar iekšējo tirgu ([166]). Komisija atzīmē, ka šis atbalsts faktiski bija saņēmēja rīcībā no 2010. gada likuma spēkā stāšanās dienas, t. i., 2010. gada 6. oktobra.

7.3.4. *Fiskālie izņēmumi, kas saistīti ar privatizācijas procesu*

(502) Komisija iepriekš ir secinājusi (sk. 416.–426. apsvērumu), ka ar 2010. gada likumu piešķirtie atbrīvojumi no i) netiešajiem nodokļiem par operācijām un darbībām, kas saistītas ar *Caremar*, *Saremar*, *Toremar* un *Tirrenia* darbības filiāles nodošanu attiecīgajiem iegādātājiem, un no ii) uzņēmumu ienākuma nodokļa par ieņēmumiem no *Tirrenia* darbības filiāles pārdošanas *CIN* ir valsts atbalsts *Tirrenia*.

(503) Abos gadījumos atbalsts ir vienāds ar nodokļu summu, kas parasti jāmaksā par šādu veidu darījumiem. Tāpēc šā valsts atbalsta saderība ir jānovērtē, ņemot vērā izņēmumus, kas noteikti LESD 107. panta 2. un 3. punktā un 106. panta 2. punktā.

(504) Komisija uzskata, ka nevienu no šiem atbrīvojumiem nevar uzskatīt par saderīgu, pamatojoties uz LESD 107. panta 2. un 3. punktā noteiktajām atkāpēm.

(505) Papildus minētajam Komisija attiecībā uz *Tirrenia* darbības filiāles nodošanu *CIN* atzīmē, ka šā lēmuma pieņemšanas laikā *Tirrenia*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, vairs nesniedz VTNP. Tāpēc nevar atsaukties arī uz LESD 106. panta 2. punktā noteiktajiem saderības pamatojumiem.

(506) Attiecībā uz nodošanu reģioniem Komisija atzīmē, ka atbalsts, kas samaksāts, piešķirot šo nodokļu atbrīvojumu, ir vienreizējs pasākums, kas saistīts ar aktīvu nodošanu, ņemot vērā *Tirrenia* grupas reorganizāciju un vēlāko privatizāciju. Komisija uzskata, ka tas nav cieši saistīts ar *Tirrenia* sniegto VTNP, un tāpēc tas nebūtu jāvērtē uz tāda paša saderības pamata. Patiesi, šāds atbrīvojums nav saistīts ar vispārējas tautsaimnieciskas nozīmes pakalpojumu sniegšanu, kā definēts sākotnējā konvencijā, kas bija spēkā, kad tika veikta nodošana (2009. gada novembrī). Tāpēc arī attiecībā uz šo nodošanu nevar atsaukties uz LESD 106. panta 2. punktā noteiktajiem saderības pamatojumiem.

([163]) Sk. 2014. gada Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 140. punktu.
([164]) Izņemot kuģa "*Clodia*" modernizācijas darbus, par kuriem maksāja *Tirrenia*.
([165]) Kā paskaidrots 192. apsvērumā, no 12 051 900 EUR, kas piešķirti, lai veiktu kuģu modernizāciju, kura nepieciešama, lai izpildītu starptautiskos drošības standartus, *Tirrenia* faktiski izmantoja tikai 630 600 EUR, lai samaksātu par kuģa "*Clodia*" modernizāciju.
([166]) Lieta C-301/87 Francija/Komisija, ECLI:EU:C:1990:67, 41. punkts.

(507) Tāpēc Komisija secina, ka *Tirrenia* atbrīvošana no nodokļiem ir darbības atbalsts, ar ko tika samazinātas izmaksas, kuras *Tirrenia*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, citādi būtu jāsedz no saviem līdzekļiem, un tāpēc tā nav saderīga ar iekšējo tirgu ([167]).

7.3.5. *Secinājums par atbalsta saderību*

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

— kompensācija, kas piešķirta *Tirrenia*, un pietauvošanās prioritāte par pakalpojumu sniegšanu jūras maršrutos laikposmā no 2009. gada 1. janvāra līdz 2012. gada 18. jūlijam ir saderīgas ar iekšējo tirgu saskaņā ar LESD 106. pantu, 2011. gada VTNP nostādnēm un – attiecībā uz deviņiem ([168]) no 12 maršrutiem – arī 2005. gada VTNP lēmumu,

— glābšanas atbalsts *Tirrenia* tika nelikumīgi pagarināts laikposmā no 2011. gada 11. jūlija līdz 2012. gada 18. septembrim (kad tas tika atmaksāts) un nav saderīgs ar iekšējo tirgu,

— kuģu modernizācijai paredzēto līdzekļu izmantošana likviditātes nolūkos ir darbības atbalsts *Tirrenia*. Šis atbalsts nav saderīgs ar iekšējo tirgu,

— *Tirrenia* atbrīvojums no netiešajiem nodokļiem par operācijām un darbībām, kas saistītas ar *Caremar*, *Saremar* un *Toremar* un *Tirrenia* darbības filiāles nodošanu attiecīgajiem iegādātājiem, ir nesaderīgs darbības atbalsts *Tirrenia*. Arī *Tirrenia* atbrīvojums no uzņēmumu ienākuma nodokļa par ieņēmumiem no *Tirrenia* darbības filiāles pārdošanas *CIN* ir nesaderīgs darbības atbalsts *Tirrenia*.

7.4. **Atbilde uz *Grimaldi* apsvērumiem**

(509) Kā aprakstīts iepriekš (sk. 6. iedaļu), *Grimaldi* ir iesniedzis vairākus apsvērumus Komisijai un Itālijas iestādēm. Šie apsvērumi tika iesniegti pēc termiņa, līdz kurām ieinteresētās trešās personas varēja iesniegt piezīmes par 2011. un 2012. gada lēmumiem. Turklāt, lai gan *Grimaldi* ir norādījis, ka tas ir *CIN* konkurents un tāpēc var būt kvalificējams par ieinteresēto personu, tas nav aizpildījis sūdzības iesnieguma obligāto veidlapu, kas minēta Regulas (ES) 2015/1589 24. panta 2. punktā. Turklāt Komisija norāda, ka dažus no *Grimaldi* apgalvojumiem nevar aplūkot šajā lēmumā, jo tie nebija iekļauti oficiālās izmeklēšanas procedūras darbības jomā.

(510) Neatkarīgi no iepriekš minētā, Komisija attiecībā uz *Grimaldi* apsvērumos sniegtajiem apgalvojumiem atzīmē:

— apgalvojumus par dominējoša stāvokļa ļaunprātīgu izmantošanu saskaņā ar LESD 102. panta b) punktu izvērtēja valsts kompetentā iestāde *AGCM*, un tie sākotnēji bija aplūkoti tās 2018. gada 28. marta Rezolūcijā Nr. 27053 (no šā lēmuma pieņemšanas dienas lieta joprojām ir atklāta pēc tam, kad *TAR* daļēji atcēla minēto rezolūciju – sk. 279. apsvērumu),

— Komisija ir konstatējusi, ka sabiedrisko pakalpojumu kompensācija, kas piešķirta *CIN*, pamatojoties uz jauno konvenciju, nav valsts atbalsts, jo tā atbilst visiem četriem *Altmark* kritērijiem. Komisijas veiktais novērtējums ir apliecinājis, ka katrs no maršrutiem, kurā *CIN* sniedza pakalpojumus saskaņā ar sabiedrisko pakalpojumu režīmu, ir kvalificējams par patiesu VTNP ([169]) (sk. 348. apsvērumu) un ka *CIN* nav piešķirta pārmērīga kompensācija (sk. 366. apsvērumu),

— Saskaņā ar jauno konvenciju *CIN* katru gadu ir jāiesniedz Satiksmes ministrijai pārskatīšanai savi vadības pārskati. Šie pārskati ir apakšiedalīti pa maršrutiem, tos ir apliecinājis neatkarīgs revidents, un tie nodrošina, ka sabiedrisko pakalpojumu izmaksas un ieņēmumi ir nošķirti no saimnieciskās darbības. Komisija ir saņēmusi minēto pārskatu kopiju,

([167]) Sk. 166. zemsvītras piezīmi.

([168]) Konkrētus maršrutus sk. 159. zemsvītras piezīmē.

([169]) *Grimaldi* apgalvojumam, ka citi operatori sniedza pakalpojumus, kas uzskatāmi par līdzvērtīgiem tiem pakalpojumiem, kurus sniedza *CIN* saskaņā ar jauno konvenciju, nevar piekrist vairāku iemeslu dēļ. Proti, *Grimaldi* nav novērtējis konkurences situāciju, kāda pastāvēja *CIN* pilnvarojuma laikā, bet tā vietā atsaucas uz *AGCM* rezolūciju, kas galvenokārt pievēršas situācijai kopš 2015. gada. Turklāt pat tiktāl, ciktāl *CIN* pilnvarojuma laikā varēja būt bijuši citi operatori, *Grimaldi* nav pierādījis, ka runa ir par pakalpojumiem, kas ir līdzvērtīgi *CIN* sniegtajiem pakalpojumiem. Proti, pakalpojumi, ko piedāvāja šādi citi operatori, varēja būt sniegti tikai karstajā sezonā, varēja tikt sniegti ar atšķirīgu biežumu un varēja nenodrošināt savienojumus ar tieši tām pašām ostām. Tāpēc nav pierādīts, ka pakalpojumi, ko sniedza citi operatori, ir pietiekami, lai apmierinātu jaunajā konvencijā noteiktās vajadzības pēc sabiedriskajiem pakalpojumiem.

— uz kavēšanos samaksāt daļu no atliktās cenas par *Tirrenia* darbības filiāli attiecas valsts tiesvedība, kuru ierosināja *Tirrenia*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru,

— ierosinātā apvienošanās starp *CIN* un *Moby* nerada jautājumus par valsts atbalstu, jo rezultātā izveidotais apvienotais uzņēmums joprojām var uzturēt atsevišķus pārskatus par savām sabiedrisko pakalpojumu darbībām un saimnieciskajām darbībām,

— jaunā konvencija paredz sodus gadījumā, ja *CIN* nepilda savus pienākumus saskaņā ar minēto konvenciju, un tāpēc par turpmāko rīcību jebkuru iespējamo pārkāpumu (piemēram, cenu paaugstinājumu) gadījumos ir atbildīgas valsts iestādes.

8. **SECINĀJUMS**

(511) Komisija konstatē, ka Itālija ir nelikumīgi īstenojusi dažus no novērtētajiem atbalsta pasākumiem, pārkāpjot Līguma par Eiropas Savienības darbību 108. panta 3. punktu. Pamatojoties uz iepriekš izklāstīto novērtējumu, Komisija ir nolēmusi, ka sabiedrisko pakalpojumu kompensācija, kas piešķirta *Tirrenia* saskaņā ar sākotnējās konvencijas pagarinājumu, ir saderīga ar iekšējo tirgu atbilstoši LESD 106. pantam. Turklāt, tā kā pietauvošanās prioritāte ir cieši saistīta ar *Tirrenia* sniegtajiem VTNP, arī šis pasākums ir saderīgs ar iekšējo tirgu atbilstoši LESD 106. pantam. Attiecībā uz deviņiem no attiecīgajiem 12 maršrutiem Itālija bija atbrīvota no iepriekšējas paziņošanas pienākuma, kas paredzēts LESD 108. panta 3. punktā, jo sabiedrisko pakalpojumu kompensācija, kas piešķirta *Tirrenia*, un pietauvošanās prioritāte, kas piešķirta par pakalpojumu sniegšanu šajos deviņos maršrutos, bija atbilstošas 2005. gada VTNP lēmumam.

(512) Tomēr glābšanas atbalsts *Tirrenia*, kas tika nelikumīgi pagarināts laikposmā no 2011. gada 11. jūlija līdz 2012. gada 18. septembrim, nav saderīgs ar iekšējo tirgu. Turklāt kuģu modernizācijai paredzēto līdzekļu izmantošana likviditātes nolūkos ir darbības atbalsts *Tirrenia*, kas nav saderīgs ar iekšējo tirgu. Visbeidzot, arī atbrīvojums no netiešajiem nodokļiem par operācijām un darbībām, kas saistītas ar *Caremar, Saremar, Toremar* un *Tirrenia* darbības filiāles nodošanu attiecīgajiem iegādātājiem, un no uzņēmumu ienākuma nodokļa par ieņēmumiem no *Tirrenia* darbības filiāles pārdošanas *CIN* ir valsts atbalsts *Tirrenia*, kas nav saderīgs ar iekšējo tirgu.

(513) Šis lēmums neattiecas uz citiem jautājumiem vai neskar citus jautājumus, kuri ietverti 2011. un 2012. gada lēmumos ([170]) vai uz kuriem ieinteresētās personas vērsušas Komisijas uzmanību saskaņā ar šiem lēmumiem uzsāktās izmeklēšanas gaitā.

9. **ATGŪŠANA**

(514) Saskaņā ar Līgumu par Eiropas Savienības darbību un Eiropas tiesu iedibināto judikatūru Komisija ir kompetenta nolemt, ka attiecīgajai dalībvalstij ir jāmaina vai jāatceļ atbalsts, par kuru Komisija ir konstatējusi, ka tas nav saderīgs ar iekšējo tirgu ([171]). Arī Savienības tiesas ir pastāvīgi lēmušas, ka dalībvalsts pienākums atcelt atbalstu, ko Komisija uzskata par nesaderīgu ar iekšējo tirgu, ir noteikts tādēļ, lai atjaunotu iepriekšējo stāvokli ([172]).

(515) Šajā saistībā Savienības tiesas ir lēmušas, ka šis mērķis ir sasniegts, tiklīdz atbalsta saņēmējs ir atmaksājis nelikumīgā atbalsta summas un tādējādi zaudējis priekšrocību, kas tam bijusi iekšējā tirgū attiecībā pret konkurentiem, un ir atjaunots stāvoklis, kāds bijis pirms atbalsta piešķiršanas ([173]).

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

(517) Tādējādi, ņemot vērā, ka attiecīgie pasākumi tika īstenoti, pārkāpjot Līguma par Eiropas Savienības darbību 108. panta 3. punktu un ir uzskatāmi par nelikumīgu un nesaderīgu atbalstu, piešķirtais atbalsts ir jāatgūst, lai atjaunotu stāvokli, kāds pastāvēja iekšējā tirgū pirms tā piešķiršanas. Atgūšana attiecas uz laikposmu no dienas, kad atbalsts nodots saņēmēja rīcībā, līdz tā faktiskai atgūšanai. Atgūstamajai summai piemēro procentus līdz atbalsta faktiskās atgūšanas dienai.

([170]) Sk. šā lēmuma 1. un 5. apsvērumu.
([171]) Spriedums, 1973. gada 12. jūlijs, Komisija/Vācija, C-70/72, EU:C:1973:87, 13. punkts.
([172]) Spriedums, 1990. gada 21. marts, Beļģija/Komisija, C-142/87, EU:C:1990:125, 66. punkts.
([173]) Spriedums, 1999. gada 17. jūnijs, Beļģija/Komisija, C-75/97, EU:C:1999:311, 64. un 65. punkts.

(518) Šajā gadījumā atbalsta saņēmējs – *Tirrenia*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru – jau ir maksātnespējas procesā. Tāpēc faktisku atgūšanu var panākt, prasījumu par atgūstamo atbalstu reģistrējot saistību sarakstā ([174]). Šādā gadījumā pēc prasījuma reģistrācijas jānotiek ii) pilnas summas atgūšanai vai, ja to nevar panākt, ii) uzņēmuma likvidācijai un tā darbības galīgai izbeigšanai.

(519) Nesaderīgais valsts atbalsts, kas minēts 508. apsvērumā un piešķirts *Tirrenia*, jāatmaksā Itālijai, ciktāl tas ir izmaksāts. Konkrētāk, atgūstamo atbalstu nosaka šādi:

a) glābšanas atbalsta pamatsumma, t. i., 25 203 063,89 EUR, kam pieskaitīti atgūšanas procenti, kuri uzkrāti no dienas, kad izmaksātas abas aizdevuma daļas, un no dienas, kad *BIIS* pieprasīja valsts garantiju (t. i., no 2011. gada 28. februāra pirmajai daļai 20 000 000 EUR apmērā, no 2011. gada 23. marta otrajai daļai 5 000 000 EUR apmērā un no 2011. gada 11. jūlija par summu 203 063,89 EUR), līdz pilnīgai atgūšanai. Komisija ņem vērā, ka saņēmējs jau ir atmaksājis atbalsta pamatsummu un daļu no atgūšanas procentiem;

b) kuģu modernizācijai paredzētie līdzekļi, kas izmantoti likviditātes nolūkos, t. i., 11 421 300 EUR, pieskaitot atgūšanas procentus, kas uzkrāti no 2010. gada likuma spēkā stāšanās dienas, t. i., 2010. gada 6. oktobra, līdz pilnīgai atgūšanai;

c) ciktāl netiešie nodokļi par operācijām un darbībām, kas saistītas ar *Caremar*, *Saremar* un *Toremar* nodošanu attiecīgi Kampānijas, Sardīnijas un Toskānas reģioniem, un ar *Tirrenia* darbības filiāles nodošanu *CIN*, ir jāmaksā pārdevējam, atbalsta pamatsumma ir vienāda ar nodokļiem, kādi parasti ir jāmaksā par šādiem darījumu veidiem. Itālija iesniedz visu to dokumentu sarakstu, attiecībā uz kuriem tika faktiski piešķirts atbrīvojums no nodokļiem, un aprēķina nodokļus, kas parasti ir jāmaksā. Šīm summām pieskaita atgūšanas procentus, kas uzkrāti no to oficiālo dokumentu dienas, attiecībā uz kuriem piešķirts nodokļu atbrīvojums, līdz pilnīgai atgūšanai.

(520) Turklāt Itālija neatbrīvo ieņēmumus no *Tirrenia* darbības filiāles pārdošanas *CIN* no uzņēmumu ienākuma nodokļa, kurš jāmaksā *Tirrenia*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru.

10. **SAIMNIECISKĀ PĒCTECĪBA**

(521) Ja nelikumīga un nesaderīga valsts atbalsta saņēmējs ir pārdots vai nodots, pienākumu atmaksāt var attiecināt arī uz citiem uzņēmumiem, kuriem nodotas saņēmēja kapitāldaļas vai darījumdarbība ([175]). Kapitāldaļu pārdošanas darījuma gadījumā, ja saņēmējs joprojām pastāv un aktīvi darbojas tirgū un ir mainījušies tikai tā īpašnieki, pienākums atmaksāt joprojām ir saņēmējam. Aktīvu pārdošanas darījuma gadījumā, ja cits uzņēmums turpina darījumdarbību ar dažiem vai visiem sākotnējā saņēmēja aktīviem, šo citu uzņēmumu uzskata par valsts atbalsta saņēmēju, ar nosacījumu, ka nodošana vai pārdošana liek secināt, ka starp abiem uzņēmumiem pastāv saimnieciskā pēctecība.

(522) Turpretī, ja var pierādīt, ka neatkarīgi no dažu vai visu aktīvu nodošanas labuma guvējs no nelikumīgā atbalsta joprojām ir sākotnējais saņēmējs un uzņēmums, kas veicis iegādi, būtībā veic atšķirīgu darbību, atmaksas pienākums joprojām ir sākotnējam atbalsta saņēmējam. Saskaņā ar judikatūru, lai novērtētu, vai pastāv saimnieciskā pēctecība, var ņemt vērā šādus faktorus: nodošanas tvērums (aktīvi un saistības, darbaspēka pēctecība, grupētie aktīvi), nodošanas cena, uzņēmuma, kas pārņem īpašumtiesības, un sākotnējā uzņēmuma īpašnieku identitāte, brīdis, kad notiek īpašuma tiesību nodošana (pēc izmeklēšanas uzsākšanas, procedūras uzsākšanas vai pēc galīgā lēmuma) un darījuma ekonomiskais pamatojums ([176]).

([174]) Valsts atbalsta prasījuma rangu saistību sarakstā reglamentē valsts tiesību akti, tomēr šim rangam ir jāatbilst efektivitātes un līdzvērtības principiem. Sk. 64. punktu Komisijas paziņojumā par nelikumīga un nesaderīga valsts atbalsta atgūšanu, C 247/1, 2019. gada 23. jūlijs. Jebkurā gadījumā valsts atbalsta prasījuma rangs nevar būt zemāks kā parastiem nenodrošinātiem prasījumiem. Līdz ar valsts atbalsta prasījuma galīgo reģistrāciju arī tiek izbeigta papildu atgūšanas procentu uzkrāšana.

([175]) Lieta C-303/88 Itālija/Komisija, ECLI:EU:C:1991:136.

([176]) Lieta T-121/15 *Fortischem a.s.*/Komisija, ECLI:EU:T:2019:684, 208. punkts.

(523) Saskaņā ar to pašu judikatūru iepriekš minētos faktorus dažādā apmērā var ņemt vērā atbilstoši konkrētā gadījuma specifiskajām iezīmēm. No tā izriet, ka Komisijai nav jāņem vērā visi minētie faktori, kā to apliecina frāzes "*var ņemt vērā*" ([177]) lietojums un fakts, ka starp šiem faktoriem nav hierarhijas. Konkrētāk, šajā gadījumā Komisija uzskata, ka saimnieciskās pēctecības novērtējumā būtu jāņem vērā starp *Tirrenia*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, un *CIN* noslēgtā darījuma īpašais raksturs, proti, publiska uzņēmuma daļas privatizācija, rīkojot konkursa procedūru par sabiedrisko pakalpojumu līguma noslēgšanu uz astoņiem gadiem apvienojumā ar aktīviem, kas nepieciešami minētajā līgumā noteikto vispārējas tautsaimnieciskas nozīmes pakalpojumu sniegšanai.

(524) Lai nolemtu, vai pastāv saimnieciskā pēctecība starp *Tirrenia*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, un *CIN*, un attiecīgi noteiktu, vai *CIN* būtu jāuzliek atbildība par nesaderīgā atbalsta, kas piešķirts *Tirrenia*, atmaksu, Komisija piemēroja iepriekš minētos rādītājus šā gadījuma konkrētajiem apstākļiem.

10.1. **Nodošanas tvērums**

(525) Šis rādītājs attiecas uz esošo aktīvu un saistību, tostarp līgumattiecību ar darbiniekiem un piegādātājiem, nodošanas no *Tirrenia di Navigazione* (kam vēlāk piemēroja ārkārtas administratīvo procedūru) *CIN* apjomu. No vienas puses, būtu jānorāda, ka esošās saistības netika nodotas – tās pilnībā palika *Tirrenia*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, rīcībā un joprojām ir tā rīcībā šā lēmuma pieņemšanas brīdī. Patiesi, nodošanā tika pilnībā norakstīti jebkādi prasījumi saistībā ar nododamajiem aktīviem, piemēram, hipotēkas, atsavinājumi un prioritātes prasījumi.

(526) Turklāt attiecībā uz aktīviem Komisija vispirms atzīmē, ka pirms *Tirrenia* darbības filiāles pārdošanas procedūras notika neveiksmīgs visa *Tirrenia di Navigazione* privatizācijas mēģinājums, ieskaitot visus tā aktīvus un saistības, tostarp tā meitasuzņēmumu *Siremar*. Otrajā privatizācijas mēģinājumā, kas bija veiksmīgs, bija iesaistīti tikai tie aktīvi, ko uzskatīja par nepieciešamiem sabiedrisko pakalpojumu saistību un saistīto līgumattiecību ar piegādātājiem izpildei, ar atšķirīgu un šaurāku (par 45 % no kuģu skaita viedokļa) tvērumu nekā pirmais mēģinājums. Aktīvus, kas netika uzskatīti par nepieciešamiem sabiedrisko pakalpojumu saistību nodrošināšanai, pārdeva atsevišķi citās, nesaistītās konkursa procedūrās, un starp tiem bija seši kuģi, nekustamie īpašumi Itālijā un ārvalstīs un mākslas darbu kolekcija. Arī *Tirrenia* meitasuzņēmums *Siremar* tika pārdots atsevišķā konkursa procedūrā. Tā kā *Siremar* sniedza pakalpojumus vairākos maršrutos, kas savieno Sicīliju ar citām mazākām salām, izmantojot lielu darbinieku skaitu un vairākus kuģus, šis nošķirums vēl vairāk samazina *Tirrenia* darbības filiāles darbību tvērumu salīdzinājumā ar sākotnējo uzņēmumu *Tirrenia di Navigazione*.

(527) No otras puses, Komisija atzīmē, ka *Tirrenia* darbības filiāle bija iekļauta nodošanas tvērumā un tās vērtība bija iekļauta tirgus cenā, ko samaksāja *CIN*.

(528) Visbeidzot, Komisija arī atzīmē, ka attiecībā uz darbaspēku nenotika darba līgumu nodošana no *Tirrenia*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, *CIN*. Saskaņā ar Itālijas Civilkodeksa 2112. pantu spēkā esošie darba līgumi tiek turpināti ar pircēju, un katrs darbinieks saglabā visas izrietošās tiesības. Tomēr saskaņā ar Dekrētlikumu 270/1999 šis parastais režīms nav piemērojams attiecībā uz tāda uzņēmuma filiāles nodošanu, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru un kas sniedz būtiskus sabiedriskus pakalpojumus. Tieši pretēji – jaunajam īpašniekam ir pienākums pārņemt personālu, kas nepieciešams pakalpojumu sniegšanai, un atturēties no kolektīvas atlaišanas divus gadus (sk. 160. apsvērumu). Komisija atzīmē, ka, lai gan vispārējais noteikums būtu paredzējis nepārprotamu darbaspēka pēctecību starp *Tirrenia*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, un *CIN*, šis izņēmums būtībā ļāva *Tirrenia*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, izbeigt visus līgumus ar tā darbiniekiem. Tad *CIN* veica sarunas ar arodbiedrībām par jauniem nosacījumiem un piedāvāja jaunus līgumus, bet tikai tiem darbiniekiem, kuri faktiski bija iesaistīti sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību izpildē, pilnībā ievērojot piemērojamās darba tiesības.

(529) Patiesi, pienākums saglabāt darbinieku skaitu bija noteikts ar vispārēju likumu (sk. 528. apsvērumu), un tāpēc Itālijas iestādēm tas bija jāievēro pārdošanas procedūras izstrādē. Tomēr Komisija atzīmē, ka pat tad, ja šā juridiskā pienākuma nebūtu, kuģniecībā ir vajadzīgs obligāts minimālais darbinieku skaits kuģu ekspluatācijai ar ļoti

([177]) Lieta T-123/09 *Ryanair*/Komisija, ECLI:EU:T:2012:164, 156. punkts.

specifiskām prasmēm, kā noteikts apkalpes komplektēšanas tabulās (sk. 175. apsvērumu). Šajā gadījumā pēc jaunās konvencijas slēgšanas tiesību saņemšanas *CIN* īsā laikā būtu bijis jāpieņem darbā vairāk nekā 1 200 darbinieku, lai tas varētu izpildīt savas saistības. Tāpēc ir ļoti iespējams, ka laika taupības un darbā pieņemšanas izmaksu samazināšanas nolūkos *CIN* būtu pieņēmis darbā lielāko daļu *Tirrenia*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, darbinieku, pat ja tam nebūtu bijis pienākuma piedāvāt darba līgumus.

(530) Ņemot vērā šos apstākļus, Komisija secina, ka, lai gan pastāvēja *de facto* darbaspēka pēctecība, tā tika nodrošināta lietas faktisko apstākļu (t. i., nodošanas apjoms) un piemērojamo darba tiesību rezultātā. No otras puses, *CIN* tika nodota tikai daļa no *Tirrenia*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, aktīviem un netika nodotas tā saistības.

10.2. **Nodošanas cena**

(531) Saskaņā ar iedibināto judikatūru arī aktīvu nodošana par cenu, kas ir zemāka par tirgus cenu, būtu rādītājs, kas pierāda saimniecisko pēctecību starp likvidēto uzņēmumu, kam jāatmaksā atbalsts valstij, un jaunizveidoto uzņēmumu. Šajā gadījumā Komisija atzīmē, ka aktīvi tika nodoti, rīkojot konkursa procedūru, kas bija pietiekami atklāta, pārredzama un nediskriminējoša, lai iegūtu tirgus cenu, kā aprakstīts 7.1.3.4. iedaļā iepriekš. Nav pierādījumu, ka kopīgai aktīvu un sabiedrisko pakalpojumu līguma izsolīšanai bija negatīva ietekme uz konkursa rezultātu. Gluži pretēji – Itālija ir pierādījusi, ka gadījumā, ja būtu organizētas atsevišķas konkursa procedūras par dažiem no *Tirrenia* un *Siremar* pārējiem kuģiem, tos varētu pārdot tikai par lūžņu vērtību. Patiesi, kā bija noteikts *Ecorys* ziņojumā, pārdošanai noteiktie nosacījumi, piemēram, prasība saglabāt darbinieku skaitu divus gadus, nesamazināja cenu ([178]). Turklāt, pat ja galu galā samaksātā cena bija zemāka nekā tā, kas noteikta *Banca Profilo* neatkarīgo ekspertu novērtējumā, jo daļa maksājuma tika atlikta, šāda atlikšana bija daļa no konkursa procedūras dinamikas, kuras kontekstā visiem pārējiem pretendentiem bija iespēja pielāgoties *CIN* piedāvājumam ar līdzīgiem samaksas nosacījumiem ([179]). Patiesi, saskaņā ar iedibināto judikatūru atklāta un pārredzama konkursa rezultāts ir pat vēl precīzāks nekā jebkurš ekspertu novērtējums ([180]).

(532) Ņemot vērā iepriekš izklāstīto, Komisija secina, ka nodošanas apstākļi izslēdz jebkādas ekonomiskas priekšrocības, kuru saņēma *Tirrenia*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, nodošanu *CIN*.

10.3. **Īpašnieku identitāte**

(533) Ja aktīvu nodošana notiek starp divām saistītām vienībām, tā ir stabila pazīme, ka nodošanas nolūks var būt arī apiet pienākumu atmaksāt atbalstu, kas ar Komisijas lēmumu atzīts par nelikumīgu un nesaderīgu. Komisija atzīmē, ka šajā gadījumā starp *Tirrenia*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, un *CIN* nebija un nav nekāda veida saistības. Pirmais minētais bija publisks uzņēmums, kas galu galā pilnībā piederēja Finanšu un ekonomikas ministrijai ([181]). Otrs minētais sākotnēji bija privātā sektora konsorcijs, kas ietvēra gan esošu prāmju operatoru (*Moby*), gan trīs fondus. Visām šā konsorcija pusēm bija privāti īpašnieki ([182]). Tāpēc Komisija atzīmē, ka *Tirrenia*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, nevarēja īstenot kontroli pār *CIN* vai otrādi.

10.4. **Nodošanas laiks**

(534) Ja aktīvu nodošana notiek pēc tam, kad ir pieņemts Komisijas lēmums, kurā paustas šaubas par jau piešķirta atbalsta saderību, tā ir vēl viena liecība, ka šāda nodošana var būt veikta, lai apietu atgūšanas rīkojumu. Šajā gadījumā Komisija atzīmē, ka uzaicinājums izteikt ieinteresētību tika publicēts 2010. gada 15. septembrī, savukārt pārdošanas līgums ar *CIN* tika parakstīts 2011. gada 25. jūlijā. Komisijas lēmums sākt oficiālu izmeklēšanu turpretī tika pieņemts 2011. gada 5. oktobrī. Minētais lēmums attiecās *inter alia* uz *Tirrenia* filiāles privatizāciju. Turklāt Komisija

([178]) Sk. 99. apsvērumu.
([179]) Sk. 384. apsvērumu.
([180]) Sk. 391. apsvērumu.
([181]) Sk. 13. apsvērumu.
([182]) Šo faktu nemaina fakts, ka *Onorato Partecipazioni* vēlāk ieguva pilnas īpašumtiesības un kontroli pār *Moby* un *CIN* (sk. arī 82. apsvērumu).

paplašināja oficiālo izmeklēšanu, to attiecinot *inter alia* uz jauno konvenciju, ko *CIN* parakstīja 2012. gada 7. novembrī ([183]). Pat ja nodošana tika pabeigta tikai 2012. gada 19. jūlijā, tas notika tādēļ, ka bija jāiegūst Komisijas apstiprinājums par apvienošanos. Tomēr Komisija atzīmē, ka 2011. gada 25. jūlijā pārdošanas līgums jau bija spēkā un bija saistošs, pat ja vienas puses identitāte vēlāk tika daļēji mainīta, lai likvidētu bažas par konkurenci, kas tika paustas apvienošanās procedūras gaitā. Nevar apšaubīt, ka tad, kad puses parakstīja līgumu, tās nezināja, ka Komisija pēc dažiem mēnešiem sāks oficiālu izmeklēšanu, nemaz nerunājot par to, ka tās nevarēja zināt līguma saturu, apzināties risku, ko tas ietver katrai no pusēm, un nolemt nodot aktīvus, lai šādai izmeklēšanai nebūtu jēgas. Tas attiecas uz pasākumiem, kas aprakstīti 2011. gada lēmumā, un vēl jo vairāk uz pasākumiem, kas aprakstīti 2012. gada lēmumā, kurš tika pieņemts pēc pārdošanas līguma noslēgšanas un jaunās konvencijas uzticēšanas *CIN*.

(535) Turklāt Komisija atzīmē, ka Itālija bija informējusi Komisiju par nolūku pārdot *Tirrenia* darbības filiāli apvienojumā ar jauno konvenciju jau pietiekamu laiku iepriekš, saistībā ar apspriedēm, kas notika ar Komisiju par Jūras kabotāžas regulas īstenošanu (sk. arī 2.4. iedaļu). Turklāt Itālija juridiskās noteiktības apsvērumu dēļ arī paziņoja jaunās konvencijas projektu ([184]). Tā ir vēl viena pārliecinoša norāde, ka Itālija nebija iecerējusi apiet jebkādu turpmāku atgūšanas rīkojumu, organizējot darbības filiāles nodošanu un uzticot jauno konvenciju tādā veidā, kā aprakstīts un novērtēts 7.1.3. iedaļā.

10.5. **Nodošanas ekonomiskais pamatojums**

(536) Šis rādītājs attiecas gan uz pušu nodomu veikt aktīvu nodošanu, gan uz nodošanas ekonomisko pamatojumu, ņemot vērā uzņēmuma, kas darbosies ar minētajiem aktīviem, turpmāko darījumdarbību. Šajā saistībā Komisija vispirms atzīmē, ka, no vienas puses, Itālijas iestāžu nolūks bija izpildīt pienākumu liberalizēt jūras transporta nozari, kā noteikts Jūras kabotāžas regulā, privatizējot galveno publisko operatoru, proti, *Tirrenia* grupu, kuras sastāvā bija *Tirrenia*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, un uzticot sabiedrisko pakalpojumu saistības uzņēmumam, kas pārņēma īpašumtiesības. Lai gan minētajā regulā tas nebija prasīts, šī gan aktīvu, gan sabiedrisko pakalpojumu kompensācijas nodošana bija viena no Itālijai pieejamajām iespējām (sk. arī 114. apsvērumu), lai īstenotu minēto liberalizāciju, un šajos apstākļos tā bija arī optimāla iespēja no aktīvu pārdošanas cenas viedokļa salīdzinājumā ar divu atsevišķu procedūru izmantošanu ([185]). No otras puses, *CIN* nolūks bija maršrutos, uz kuriem attiecas sabiedrisko pakalpojumus saistības, darboties efektīvāk, nekā to darīja iepriekšējais uzņēmums *Tirrenia di Navigazione* (kam vēlāk piemēroja ārkārtas administratīvo procedūru), un tādējādi gūt peļņu (ņemot vērā arī maršrutus un periodus, kuros tas darbojās brīvajā tirgū).

(537) Attiecībā uz uzņēmuma turpmāko darījumdarbību Komisija atzīmē, ka, lai gan ir tiesa, ka *CIN* piedāvā tādus pašus vai ļoti līdzīgus maršrutus un biežumus kā *Tirrenia*, tās ir tikai loģiskas sekas, kas izriet no pastāvīgās vajadzības nodrošināt patiesus vispārējas tautsaimnieciskas nozīmes pakalpojumus, kā noteikts jaunajā konvencijā. Citiem vārdiem sakot, sabiedrisko pakalpojumu nepārtrauktība nebūtu jāsajauc un jāapvieno ar saimniecisko pēctecību atbilstoši valsts atbalsta noteikumiem. Patiešām, Komisija uzskata, ka, lai sasniegtu jaunās konvencijas mērķi, t. i., i) nodrošinātu teritoriālo nepārtrauktību starp kontinentālo daļu un salām un ii) sniegtu ieguldījumu attiecīgo salu ekonomiskajā attīstībā, Itālijai bija pienākums strukturēt jaunās konvencijas ģeogrāfisko darbības jomu līdzīgi sākotnējās konvencijas ģeogrāfiskās darbības jomai.

(538) Turklāt Komisija atzīmē, ka nosacījumi attiecībā uz *CIN* sabiedrisko pakalpojumu saistību izpildi krasi atšķiras. Kompensācijas summa ir noteikta, izmantojot pilnīgi atšķirīgu mehānismu, saskaņā ar kuru operatoram ir jādarbojas efektīvi, un *CIN* patiešām ir apņēmies palielināt flotes efektivitāti no uzturēšanas, apdrošināšanas, degvielas izmaksu un apkalpes vadības viedokļa, uzlabot pārdošanu tiešsaistē, uzlabot uz klāja pieejamo pakalpojumu kvalitāti un piedāvājumu un palielināt pārvadāto pasažieru un skaitu un preču apjomu. Patiešām, tā kā nav garantijas par pilnu izmaksu segšanu un nominālās kompensācijas summa tiek noteikta uz vairākiem gadiem (t. i., reālā izteiksmē tā samazinās), *CIN* nebija citas izvēles kā vien pilnībā pārveidot darījumdarbības stratēģiju, ko ievēroja *Tirrenia di Navigazione*. Pēdējais minētais uzņēmums visā savā ilgajā pastāvēšanas vēsturē *Tirrenia* grupas sastāvā konsekventi sniedza sabiedriskos pakalpojumus bez jebkādas stratēģijas ilgtspējīgas rentabilitātes panākšanai, savukārt *Tirrenia*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, mērķis bija vienkārši pienācīgā kārtā likvidēt uzņēmumu, vienlaikus nodrošinot sabiedrisko pakalpojumu nepārtrauktību līdz īpašumtiesību nodošanai *CIN* pēc konkursa procedūras.

([183]) Minētā lēmuma grozītu versiju Komisija pieņēma 2012. gada 19. decembrī (sk. 5. apsvērumu).
([184]) Sk. 4. apsvērumu.
([185]) Sk. 398. apsvērumu.

(539) Tādējādi *CIN* īstenoja savas sabiedrisko pakalpojumu saistības un citas darbības saskaņā ar pilnīgi atšķirīgiem nosacījumiem nekā *Tirrenia*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, pamatojoties uz savu stratēģiju. Patiesi, Itālijas iestādes nepieprasīja, lai *CIN* ievēro kādu konkrētu darījumdarbības modeli vai uztur konkrētu darbību mērogu, izņemot tās, kas noteiktas jaunajā konvencijā, vai pārņem konkrētus aktīvus vai darbiniekus, kas nav cieši saistīti ar sabiedrisko pakalpojumu saistību īstenošanu, kā definēts jaunajā konvencijā. Šajā ziņā *CIN* varēja (un joprojām var) brīvi mainīt darījumdarbības veidu pēc saviem ieskatiem.

(540) Komisija atzīmē, ka, lai gan sabiedrisko pakalpojumu saistības pašas par sevi no maršrutu un biežuma viedokļa ir nenovēršami līdzīgas, jo tās ir paredzētas, lai apmierinātu līdzīgas vajadzības pēc sabiedriskajiem pakalpojumiem, to izpildes nosacījumi un pamatā esošā darījumdarbības stratēģija ir atšķirīgi. Patiešām, šīs īstenotās darbības *de facto* līdzības iemesls bija ļoti specifiskie gadījuma apstākļi, un to mazināja atšķirīgie finansiālie ierobežojumi, kas piemērojami *CIN* darbībai.

10.6. **Secinājums par saimniecisko pēctecību starp *Tirrenia*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, un *CIN***

(541) Pamatojoties uz iepriekš izklāstīto, Komisija atzīmē, ka nodošanas cena, īpašnieku identitāte un darījumu veikšanas laiks neliecina par saimniecisko pēctecību. Pat ja darījuma tvērums un tā ekonomiskais pamatojums ietver dažus elementus, kas liecina, ka varētu pastāvēt saimnieciskā pēctecība, attiecībā uz pēdējiem diviem minētajiem kritērijiem Komisija atzīmē, ka jebkura potenciālās pēctecības elementa motivācija ir šā darījuma ļoti specifiskie apstākļi, t. i., aktīvu nodošanas un sabiedrisko pakalpojumu līguma apvienošana vienā procedūrā, darījuma apjoms un vispārīgi piemērojamās darba tiesības. Jo īpaši nav norāžu, kas liecinātu par mēģinājumu apiet atgūšanas pienākumu. Izsverot visus apstākļus, Komisija secina, ka nepastāv saimnieciskā pēctecība starp *Tirrenia* un *CIN*. Tas arī nozīmē, ka pienākums atmaksāt nelikumīgo un nesaderīgo valsts atbalstu, kas piešķirts *Tirrenia*, nav attiecināms uz *CIN*,

IR PIEŅĒMUSI ŠO LĒMUMU.

1. pants

1. Kompensācija, kas piešķirta *Tirrenia*, un pietauvošanās prioritāte, kas piešķirta par jūras pakalpojumu sniegšanu divpadsmit maršrutos saskaņā ar sākotnējo konvenciju, kura pagarināta laikposmā no 2009. gada 1. janvāra līdz 2012. gada 18. jūlijam, ir valsts atbalsts LESD 107. panta 1. punkta nozīmē. Valsts atbalstu par pakalpojumu sniegšanu trīs maršrutos, proti, Neapole–Palermo, Čivitavekija–Olbija un Dženova–Portotorresa, Itālija īstenoja nelikumīgi, pārkāpjot LESD 108. panta 3. punktu.

2. Šā panta 1. punktā minētais atbalsts ir saderīgs ar iekšējo tirgu.

2. pants

1. Glābšanas atbalsta pagarināšana no 2011. gada 11. jūlija līdz 2012. gada 18. septembrim ir atbalsts *Tirrenia* LESD 107. panta 1. punkta nozīmē. Šo valsts atbalstu Itālija īstenoja nelikumīgi, pārkāpjot LESD 108. panta 3. punktu.

2. Šā panta 1. punktā minētais atbalsts 25 203 063,89 EUR apmērā nav saderīgs ar iekšējo tirgu.

3. pants

1. Atbrīvojums no netiešajiem nodokļiem par *Caremar, Saremar, Toremar* un *Tirrenia* darbības filiāles nodošanu attiecīgi Kampānijas, Sardīnijas un Toskānas reģioniem un *CIN* ir valsts atbalsts *Tirrenia* LESD 107. panta 1. punkta nozīmē. Šo valsts atbalstu Itālija īstenoja nelikumīgi, pārkāpjot LESD 108. panta 3. punktu.

2. Atbrīvojums no uzņēmumu ienākuma nodokļa par ieņēmumiem no *Tirrenia* darbības filiāles pārdošanas *CIN* ir valsts atbalsts *Tirrenia* LESD 107. panta 1. punkta nozīmē. Šo valsts atbalstu Itālija īstenoja nelikumīgi, pārkāpjot LESD 108. panta 3. punktu.

3. Šā panta 1. un 2. punktā minētais atbalsts nav saderīgs ar iekšējo tirgu.

4. Šā lēmuma pieņemšanas brīdī Itālija vēl nav izmaksājusi šā panta 2. punktā minēto atbalstu.

4. pants

1. Kuģu modernizācijai paredzēto līdzekļu izmantošana likviditātes nolūkos ir valsts atbalsts *Tirrenia* LESD 107. panta 1. punkta nozīmē. Šo valsts atbalstu Itālija īstenoja nelikumīgi, pārkāpjot LESD 108. panta 3. punktu.

2. Šā panta 1. punktā minētais atbalsts 11 421 300 EUR apmērā nav saderīgs ar iekšējo tirgu.

5. pants

1. Jaunās konvencijas piešķiršana attiecībā uz laikposmu no 2012. gada 18. jūlija līdz 2020. gada 18. jūlijam apvienojumā ar *Tirrenia* darbības filiāli un pietauvošanās prioritāti uzņēmumam *CIN*, ieskaitot *CIN* pirkuma maksas daļas atliktu samaksu, nav valsts atbalsts LESD 107. panta 1. punkta nozīmē.

2. Iespēja izmantot *Fondo Aree Sottoutilizzate* līdzekļus likviditātes vajadzību izpildei, kā noteikts 2010. gada likumā, nav valsts atbalsts LESD 107. panta 1. punkta nozīmē.

6. pants

1. Itālija atgūst 2., 3. un 4. pantā minēto nesaderīgo atbalstu no tā saņēmējiem, ciktāl tas ir izmaksāts.

2. Atgūstamajām summām piemēro procentus, kas uzkrāti no dienas, kad summas nodotas atbalsta saņēmēja rīcībā, līdz to faktiskās atgūšanas dienai.

3. Procentus aprēķina pēc salikto procentu formulas saskaņā Komisijas Regulas (EK) Nr. 794/2004 ([186]) V nodaļu un Komisijas Regulu (EK) Nr. 271/2008 ([187]), ar ko groza Regulu (EK) Nr. 794/2004.

4. Pamatojoties uz tās rīcībā esošo informāciju, Komisija atzīst, ka saņēmējs jau ir atmaksājis 2. pantā minētā atbalsta pamatsummu.

5. Itālija atceļ visus nesamaksātos atbalsta maksājumus, kas minēti 3. panta 2. punktā, no šā lēmuma pieņemšanas dienas.

7. pants

1. Lēmuma 6. pantā minētā atbalsta atgūšana ir tūlītēja un spēkā esoša.

2. Itālija nodrošina šā lēmuma izpildi četros mēnešos no tā paziņošanas dienas.

8. pants

1. Divu mēnešu laikā pēc šā lēmuma paziņošanas Itālija iesniedz Komisijai šādu informāciju:

— no atbalsta saņēmēja atgūstamā kopējā summa (pamatsumma un atgūšanas procenti),

— šā lēmuma izpildei jau veikto un iecerēto pasākumu sīks apraksts,

— dokumenti, kas apliecina, ka atbalsta saņēmējam ir pieprasīts atmaksāt atbalstu.

([186]) Komisijas Regula (EK) Nr. 794/2004 (2004. gada 21. aprīlis), ar ko īsteno Padomes Regulu (ES) 2015/1589, ar ko nosaka sīki izstrādātus noteikumus Līguma par Eiropas Savienības darbību 108. panta piemērošanai (OV L 140, 30.4.2004., 1. lpp.).

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

2. Itālija informē Komisiju par to valsts pasākumu norisi, kas ir pieņemti šā lēmuma īstenošanai, līdz 6. pantā minētā atbalsta atgūšana ir pabeigta. Tā pēc Komisijas vienkārša pieprasījuma nekavējoties iesniedz informāciju par šā lēmuma izpildei jau veiktajiem un iecerētajiem pasākumiem. Tā arī sniedz sīku informāciju par atbalsta summām un atmaksas procentiem, kas jau atgūti no atbalsta saņēmēja.

9. pants

Šis lēmums ir adresēts Itālijas Republikai.

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

Briselē, 2020. gada 2. martā

Komisijas vārdā –
priekšsēdētājas izpildvietniece
Margrethe VESTAGER