KOMISIJOS SPRENDIMAS (ES) 2020/1412

2020 m. kovo 2 d.

dėl priemonių SA.32014, SA.32015, SA.32016 (11/C) (*ex* 11/NN), kurias Italija taikė bendrovei „Tirrenia di Navigazione“ ir ją įsigijusiai bendrovei „Compagnia Italiana di Navigazione“

(pranešta dokumentu Nr. C(2020) 1110)

(Tekstas autentiškas tik italų kalba)

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS KOMISIJA,

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

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

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

kadangi:

1. PROCEDŪRA

(1) 2011 m. spalio 5 d. Komisija pradėjo oficialią tyrimo procedūrą dėl kelių Italijos priimtų priemonių, skirtų buvusios „Tirrenia“ grupės įmonėms ([2]) (toliau – 2011 m. sprendimas). Tyrimas buvo atliekamas, *inter alia*, dėl kompensacijos, kuri buvo suteikta bendrovei „Tirrenia di Navigazione“ (toliau – bendrovė „Tirrenia“) už įvairiais jūrų maršrutais teikiamas paslaugas nuo 2009 m. sausio 1 d., ir privatizavimo proceso (žr. 2.3.3 skirsnį), kurį užbaigus bendrovė „Compagnia Italiana di Navigazione“ (toliau – bendrovė CIN) įsigijo bendrovės „Tirrenia“ verslo padalinį (taip pat žr. 27 konstatuojamąją dalį).

(2) 2011 m. sprendimas paskelbtas *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* ([3]). Komisija paprašė suinteresuotųjų šalių pateikti pastabų dėl nagrinėjamų priemonių.

(3) Dėl priemonių, kurioms taikomas šis sprendimas, Komisija gavo pastabų iš bankrutuojančios bendrovės „Tirrenia“ ir bendrovių „Pan Med Lines“ (toliau – bendrovė „Pan Med“), CIN ir „Grandi Navi Veloci“ (toliau taip pat – bendrovė GNV) (žr. 5 skirsnį). Ji perdavė pastabas Italijai, suteikdama galimybę į jas atsakyti. Italija pastabų nepateikė.

(4) 2012 m. sausio 10 d., tvirtindamos, kad siekia teisinio tikrumo, Italijos valdžios institucijos oficialiai pranešė apie viešojo paslaugų pirkimo sutarčių (toliau – susitarimai), kurios bus sudaromos su atitinkamais būsimais bendrovių „Tirrenia“ ir „Siremar“ verslo padalinių įgijėjais ir kurių pagrindu šiems įgijėjams bus skirta kompensacija, projektus. 2012 m. sausio 24 d., 2012 m. vasario 4 d. ir 2012 m. liepos 3 d. Komisija paprašė Italijos valdžios institucijų pateikti papildomos informacijos apie priemones, apie kurias pranešta. Italijos valdžios institucijos šią informaciją pateikė 2012 m. vasario 9 d., 2012 m. gegužės 11 d. ir 2012 m. liepos 19 d. raštais. 2012 m. liepos 19 d. raštu Italijos valdžios institucijos taip pat informavo Komisiją, kad naujas Italijos valstybės ir bendrovės CIN susitarimas buvo pasirašytas viena diena anksčiau.

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

([2]) Buvusią „Tirrenia“ grupę sudarė bendrovės „Tirrenia di Navigazione S.p.A.“, „Adriatica S.p.A.“, „Caremar - Campania Regionale Maritima S.p.A.“, „Saremar - Sardegna Regionale Marittima S.p.A.“, „Siremar – Sicilia Regionale Marittima S.p.A.“ ir „Toremar - Toscana Regionale Marittima S.p.A.“.

([3]) Valstybės pagalba – Italijos Respublika – Valstybės pagalba SA.32014 (11/C) (ex 11/NN), SA.32015 (11/C) (ex 11/NN), SA.32016 (11/C) (ex 11/NN) – Valstybės pagalba buvusioms grupės „Tirrenia Group“ bendrovėms (galima valstybės pagalba kompensacijos už viešąsias paslaugas pavidalu ir galima pagalba privatizuojant) (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)) –Kvietimas teikti pastabas pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 108 straipsnio 2 dalį (OL C 28, 2012 2 1, p. 18).

(5) 2012 m. lapkričio 7 d. Komisija išplėtė tyrimo procedūrą, *inter alia*, (žr. 2.2 skirsnį) dėl i) neteisėto bendrovei „Tirrenia“ suteiktos sanavimo pagalbos pratęsimo ir ii) kompensacijos už viešąją paslaugą, skirtos bendrovei CIN pagal naują su Italijos valstybe sudarytą susitarimą. 2012 m. gruodžio 19 d. Komisija priėmė pataisytą to sprendimo versiją ([4]) (toliau – 2012 m. sprendimas).

(6) 2012 m. sprendimas paskelbtas *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* ([5]). Komisija paprašė suinteresuotųjų šalių pateikti savo pastabas dėl nagrinėjamų priemonių.

(7) Dėl priemonių, kurioms taikomas šis sprendimas, Komisija gavo pastabų iš bendrovės CIN, bankrutuojančios bendrovės „Tirrenia“ ir bendrovės „Pan Med“ (žr. 5 skirsnį). Ji perdavė pastabas Italijai, suteikdama galimybę į jas atsakyti. Italija pastabų nepateikė.

(8) 2012 m. spalio 5 d. Komisija pasamdė bendrovę „Ecorys Netherlands BV“ atitinkamo parduodamo bendrovės „Tirrenia“ turto rinkos vertei apskaičiuoti (žr. 2.3.3.5 skirsnį) pagal du alternatyvius scenarijus. Bendrovė „Ecorys“ savo galutinę ataskaitą pateikė 2013 m. rugsėjo 4 d. (toliau – bendrovės „Ecorys“ ataskaita). 2013 m. rugsėjo 27 d. Komisija šią ataskaitą persiuntė Italijai. 2013 m. gruodžio 17 d. raštu Italija pateikė pastabas dėl bendrovės „Ecorys“ ataskaitos, įskaitant savo nepriklausomo eksperto – bendrovės „Banca Profilo“ – parengtą vertinimą.

(9) 2014 m. sausio 22 d. sprendimu (toliau – 2014 m. sprendimas) ([6]) Komisija baigė oficialią tyrimo procedūrą dėl įvairių Sardinijos regiono priemonių, skirtų bendrovei „Saremar“. 2017 m. Bendrasis Teismas atmetė bendrovės „Saremar“ ir regiono skundą dėl šio sprendimo ([7]).

(10) 2016 m. vasario 12 d., 2018 m. gegužės 29 d., 2018 m. rugsėjo 18 d., 2018 m. spalio 10 d. ir 2018 m. lapkričio 22 d. bendrovė „Grimaldi Euromed S.p.A.“ (toliau – bendrovė „Grimaldi“) pateikė pareiškimus Komisijai, kaip aprašyta 6 skirsnyje. Bendrovės „Grimaldi“ prašymu, 2018 m. liepos 17 d. Komisijos tarnybos taip pat susitiko su bendrovės teisiniu atstovu.

(11) 2018 m. sausio 25 d., 2018 m. kovo 29 d. ir 2018 m. rugpjūčio 31 d. Komisija paprašė Italijos valdžios institucijų pateikti papildomos informacijos. Italijos valdžios institucijos pateikė šią informaciją 2018 m. balandžio 26 d., 2018 m. gegužės 31 d., 2018 m. lapkričio 2 d. ir 2018 m. gruodžio 11 d. 2019 m. sausio 23 ir 24 d. Romoje Komisijos tarnybos susitiko su Italijos valdžios institucijomis. Vėlesniais mėnesiais Italijos valdžios institucijos pateikė papildomą informaciją, kurios Komisija paprašė per tą susitikimą.

(12) Šis sprendimas susijęs tik su galimomis pagalbos priemonėmis bendrovėms „Tirrenia“ ir CIN, kaip nurodyta 31 konstatuojamojoje dalyje. Visų likusių priemonių, kurioms taikomi 2011 ir 2012 m. sprendimai, atskiras tyrimas atliekamas bylose Nr. SA.32014, SA.32015 ir SA.32016, todėl joms šis sprendimas nėra taikomas. Visų pirma, šios likusios priemonės yra susijusios su kitomis buvusios „Tirrenia“ grupės įmonėmis.

2. BENDROSIOS APLINKYBĖS IR NAGRINĖJAMŲ PRIEMONIŲ APIBŪDINIMAS

2.1. Bendrosios aplinkybės

2.1.1. *Pradiniai susitarimai*

(13) Tradiciškai „Tirrenia“ grupė priklausė Italijos valstybei, kuri ją valdė per bendrovę „Fintecna“ ([8]). Iš pradžių ją sudarė šešios bendrovės – „Tirrenia“, „Adriatica“, „Caremar“, „Saremar“, „Siremar“ ir „Toremar“. Šios bendrovės teikė jūrų transporto paslaugas pagal atskiras viešojo paslaugų pirkimo sutartis, sudarytas su Italijos valstybe 1991 m. ir galiojusias dvidešimt metų nuo 1989 m. sausio mėn. iki 2008 m. gruodžio mėn. (toliau – pradiniai susitarimai). Bendrovė „Fintecna“ valdė 100 proc. bendrovės „Tirrenia“ įstatinio kapitalo, o pastarajai savo ruožtu visiškai priklausė regioninės bendrovės „Adriatica“, „Caremar“, „Siremar“, „Saremar“ ir „Toremar“. Bendrovė „Adriatica“, anksčiau teikusi paslaugas įvairiais maršrutais, jungiančiais Italiją su Albanija, Kroatija, Graikija ir Juodkalnija, 2004 m. buvo prijungta prie bendrovės „Tirrenia“.

([4]) Visi pakeitimai susiję su priemonėmis, skirtomis bendrovei „Saremar“.

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

([6]) 2014 m. sausio 22 d. Komisijos sprendimas (ES) 2018/261 dėl pagalbos priemonių SA.32014 (2011/C), SA.32015 (2011/C), SA.32016 (2011/C), kurias Sardinijos regiono administracija taikė bendrovei „Saremar“ (OL L 49, 2018 2 22, p. 22).

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

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

(14) Šiomis viešojo paslaugų pirkimo sutartimis buvo siekiama užtikrinti jūrų transporto paslaugų reguliarumą ir patikimumą, nes teikiant daugumą iš jų žemyninė Italijos dalis buvo jungiama su Sicilija, Sardinija ir kitomis mažesnėmis Italijos salomis. Šiuo tikslu Italijos valstybė suteikė finansinę paramą skirdama subsidijas, tiesiogiai mokamas kiekvienai „Tirrenia“ grupės įmonei.

(15) Bendrovė „Tirrenia“ teikia jūrų transporto paslaugas keliais mišriais (keleivinio, automobilių ir sunkvežimių transporto) maršrutais, taip pat kai kuriais krovininio transporto maršrutais, daugiausia jungiančiais žemyninę Italijos dalį su atitinkamai Sardinijos, Sicilijos ir Tremičio salomis, taip pat jungiančiais Sardiniją ir Siciliją. Tikslūs nagrinėjami maršrutai aprašyti toliau.

(16) 1999 m. rugpjūčio 6 d. Komisija pradėjo Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo (toliau – SESV) 108 straipsnio 2 dalyje nustatytą procedūrą dėl pagalbos, išmokėtos remiantis pradiniais susitarimais šešioms įmonėms, tuo metu sudariusioms „Tirrenia“ grupę.

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

(18) Komisija patenkino Italijos valdžios institucijų prašymą ir Komisijos sprendimu 2001/851/EB ([9]) užbaigė procedūrą, pradėtą dėl bendrovei „Tirrenia“ skirtos pagalbos (toliau – 2001 m. sprendimas). Pagalba buvo pripažinta suderinama su sąlyga, kad Italijos valdžios institucijos įvykdys tam tikrus įsipareigojimus.

(19) 2004 m. kovo 16 d. priimtu Komisijos sprendimu 2005/163/EB ([10]) (toliau – 2004 m. sprendimas) Komisija pripažino, kad kompensacija, kurią Italija skyrė „Tirrenia“ grupės įmonėms, išskyrus bendrovę „Tirrenia“ ([11]), yra iš dalies suderinama su vidaus rinka, t. y. iš dalies suderinama, jeigu Italijos valdžios institucijos įvykdys tam tikrus įsipareigojimus, ir iš dalies nesuderinama su vidaus rinka. Sprendimas buvo grindžiamas 1992–2001 m. apskaitos duomenimis ir jame buvo numatytos tam tikros sąlygos, kuriomis buvo siekiama užtikrinti, kad kompensacija būtų suderinama per visą pradinių susitarimų galiojimo laiką.

(20) 2009 m. kovo 4 d. sprendimu bylose T-265/04, T-292/04 ir T-504/04 ([12]) (toliau – 2009 m. teismo sprendimas) Bendrasis Teismas 2004 m. sprendimą panaikino. Šis sprendimas neturi įtakos vykstančiai procedūrai, susijusiai su 2009 m. teismo sprendimu.

2.1.2. *Pradinių susitarimų pratęsimas*

(21) 2008 m. gruodžio 30 d. Dekreto įstatymo Nr. 207, kurį pakeitė 2009 m. vasario 27 d. Įstatymas Nr. 14, 26 straipsnyje buvo numatytas pradinių susitarimų (įskaitant bendrovei „Tirrenia“ taikomą susitarimą), turėjusių galioti iki 2008 m. gruodžio 31 d., pratęsimas vieniems metams iki 2009 m. gruodžio 31 d.

(22) 2009 m. rugsėjo 25 d. Dekreto įstatymo Nr. 135, kurį pakeitė 2009 m. lapkričio 20 d. Įstatymas Nr. 166 (toliau – 2009 m. įstatymas), 19b straipsnyje buvo nustatyta, kad, atsižvelgiant į „Tirrenia“ grupės įmonių privatizavimą, regioninių bendrovių (išskyrus bendrovę „Siremar“) akcijos, kurias valdė patronuojančioji bendrovė „Tirrenia“, bus nemokamai perduotos tokia tvarka:

1) „Caremar“ – Kampanijos regionui. Vėliau Kampanijos regionas perduos Lacijaus regionui veiklą tęsiančią įmonę ([13]), kuri nuo to momento bus vadinama „Laziomar“ ir savarankiškai užtikrins transporto jungtis su Poncos salomis;

2) bendrovė „Saremar“ – Sardinijos regionui;

3) bendrovė „Toremar“ – Toskanos regionui.

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

([10]) 2004 m. kovo 16 d. Komisijos sprendimas 2005/163/EB dėl valstybės pagalbos, kurią Italija išmokėjo laivybos kompanijoms Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar ir Toremar(*Tirrenia* grupė) (OL L 53, 2005 2 26, p. 29).

([11]) Konkrečiai – bendrovėms „Adriatica“, „Caremar“, „Siremar“, „Saremar“ ir „Toremar“.

([12]) 2009 m. kovo 4 d. Sprendimas *Tirrenia di Navigazione* / *Komisija*, sujungtos bylos T-265/04, T-292/04 ir T-504/04, ECLI:EU:T:2009:48.

([13]) Šis perdavimas oficialiai įformintas 2011 m. birželio 1 d.

(23) 2009 m. įstatyme taip pat buvo nustatyta, kad Italijos valstybė naujus susitarimus su bendrovėmis „Tirrenia“ ir „Siremar“ sudarys iki 2009 m. gruodžio 31 d. Be to, regioninės paslaugos bus įtvirtintos viešojo paslaugų pirkimo sutarčių projektuose, kuriuos bendrovės „Saremar“, „Toremar“ ir „Caremar“ atitinkamai suderins su regionų valdžios institucijomis iki 2009 m. gruodžio 31 d. (su Sardinija ir Toskana) ir 2010 m. vasario 28 d. (su Kampanija ir Lacijumi). Bus skelbiami konkursai dėl naujų susitarimų ir (arba) viešojo paslaugų pirkimo sutarčių projektų su pačiomis bendrovėmis ir tie susitarimai ir (arba) sutartys bus pasirašomi su pirkėjais užbaigus kiekvienos iš šių bendrovių privatizavimą ([14]).

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

(25) 2009 m. įstatyme taip pat buvo nustatytos fiksuotos metinės kompensacijos už teikiamas paslaugas viršutinės ribos, taikomos nuo 2010 m. (pratęsus pradinius susitarimus, taip pat pagal naujus susitarimus ir viešojo paslaugų pirkimo sutartis); jų bendra suma sudarė 184 942 251 EUR:

1 lentelė

Kompensacijų viršutinės ribos nuo 2010 m.

Bendrovė	Didžiausia metinė kompensacija (EUR)
„Tirrenia“	72 685 642
„Siremar“	55 694 895
„Saremar“	13 686 441
„Toremar“	13 005 441
„Caremar“	29 869 832 ([1])

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

(26) Galiausiai 2010 m. spalio 1 d. Įstatyme Nr. 163, kuriuo pakeistas 2010 m. rugpjūčio 5 d. Įstatymas dekretas Nr. 125, 1 straipsnyje buvo numatytas tolesnis pradinių susitarimų (įskaitant bendrovei „Tirrenia“ taikomą susitarimą) pratęsimas nuo 2010 m. spalio 1 d. iki bendrovių „Tirrenia“ ir „Siremar“ privatizavimo procesų užbaigimo.

2.1.3. *Bendrovės „Tirrenia“ privatizavimas ir naujo susitarimo sudarymas*

(27) 2010 m. rugsėjo mėn. buvo pradėta konkurso procedūra (žr. 2.3.3 skirsnį), siekiant surasti pirkėją bendrovės „Tirrenia“ verslo padaliniui, susaistytam nauju susitarimu dėl jūrų transporto paslaugų teikimo aštuonerius metus mainais už kompensaciją už viešąją paslaugą. Šiuo atveju nurodomas tik bendrovės „Tirrenia“ verslo padalinys, o ne „Tirrenia“, nes konkurso procedūra buvo rengiama tik dėl turto ir sutarčių, būtinų viešųjų paslaugų įsipareigojimams, nurodytiems naujame su įgijėju numatomame sudaryti susitarime, vykdyti. Likęs bendrovės „Tirrenia“ turtas, kurį ji naudojo kitiems tikslams (pavyzdžiui, laivai, nekilnojamasis turtas ir meno kūriniai), turėjo būti parduotas rengiant atskiras procedūras. Be to, konkurso procedūra nebuvo susijusi su bendrovės „Tirrenia“ įsipareigojimais, todėl nė viena iš skolų, kurias bendrovė „Tirrenia“ sukaupė iki pardavimo dienos, nebuvo perduota pirkėjui. Iki šios dienos bankrutuojanti bendrovė „Tirrenia“ veikia kaip atskiras subjektas, tačiau pagrindinis tikslas yra likviduoti bendrovę atsiskaičius su kreditoriais.

(28) Bendrovės CIN pateiktas pasiūlymas buvo pripažintas laimėjusiu konkurso procedūrą ir sutartis dėl bendrovės „Tirrenia“ verslo padalinio įsigijimo pasirašyta 2011 m. liepos 25 d. Naujas Italijos valstybės ir bendrovės CIN susitarimas pasirašytas 2012 m. liepos 18 d. Šiuo pagrindu 2012 m. liepos 19 d. bendrovės „Tirrenia“ verslo padalinio nuosavybė perduota iš valstybės bendrovei CIN.

([14]) 2009 m. įstatymo 19b straipsnio 10 dalis.

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

(29) Atliekant oficialią tyrimo procedūrą, pradėtą pagal 2011 ir 2012 m. sprendimus (taip pat žr. 3 skirsnį), buvo vertinamos šios priemonės:

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

b) neteisėtas sanavimo pagalbos bendrovei „Tirrenia“ teikimo pratęsimas (toliau – *2 priemonė*);

c) buvusios „Tirrenia“ grupės įmonių privatizavimas ([15]) (toliau – *3 priemonė*);

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

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

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

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

(30) 2014 m. sprendimu Komisija baigė oficialią tyrimo procedūrą dėl Sardinijos regiono patvirtintų priemonių, skirtų bendrovei „Saremar“, kurios pirmiau nurodytos kaip 7 priemonė, išskyrus vieną priemonę ([16]).

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

(31) Šiame sprendime nagrinėjamos tik 1–6 priemonės, išvardytos 29 konstatuojamojoje dalyje. Išsamesnis priemonių aprašymas pateikiamas tolesniuose skirsniuose.

2.3.1. *Pradinio valstybės ir bendrovės „Tirrenia“ susitarimo pratęsimas*

2.3.1.1. Viešųjų paslaugų įsipareigojimai

(32) Pradinio susitarimo su bendrove „Tirrenia“ 1 straipsnyje buvo numatyti penkerių metų planai, kuriuose nurodyti aptarnautini uostai, naudotinų laivų tipai ir bendrovei „Tirrenia“ patikėtų paslaugų reikalingas dažnumas.

(33) Italija informavo Komisiją, kad paskutinis bendrovės „Tirrenia“ penkerių metų planas, priimtas 2001 m. rugsėjo 20 d. ministro dekretu, apima 2000–2004 m. Šiame plane visiškai atspindimi įsipareigojimai (visų pirma, viešųjų paslaugų tvarkos taikymo apimties sumažinimas), kuriuos Italija prisiėmė vykdydama Komisijos 2001 m. sprendimą. 2005–2008 m. planas buvo parengtas, tačiau kompetentingos ministerijos jo oficialiai nepatvirtino. Vietoj to, vyriausybė priėmė *ad hoc* sprendimus, siekdama, kad paslaugos labiau atitiktų vietos bendruomenių poreikius, tačiau viešųjų paslaugų sistema nebūtų iš esmės keičiama. Italijos valdžios institucijos teigė, kad ilgesnio laikotarpio planavimas nebebuvo įmanomas dėl to, kad nebuvo numatytos reikiamos lėšos biudžete. Dėl šios priežasties atlikti nedideli pakeitimai daugiausia buvo susiję su viešųjų paslaugų mažinimu.

(34) Remiantis pradiniu susitarimu, kuris buvo pratęstas ir pakeistas (dėl tam tikrų maršrutų), nuo 2009 m. sausio 1 d. iki 2012 m. liepos 18 d. bendrovė „Tirrenia“ teikė paslaugas šiais maršrutais:

— Genuja–Porto Toresas: bendrovė „Tirrenia“ teikė mišrias paslaugas viešųjų paslaugų teikimo tvarka ne sezono metu ([17]) ir komerciniais pagrindais sezono metu. Pagal viešųjų paslaugų teikimo tvarką bendrovė „Tirrenia“ teikė kasdienes paslaugas vakariniu reisu iš abiejų uostų pagal iš anksto sudarytus tvarkaraščius, kad būtų užtikrintas patikimas susisiekimas su geležinkelių tinklu Sardinijoje. Vienintelė konkurentė, taip pat teikusi paslaugas šiuo maršrutu visus metus atitinkamu laikotarpiu, t. y. bendrovė „Grandi Navi Veloci“, užtikrino tik tris savaitinius išvykimus ne sezono metu. Nors sezono metu bendrovė „Grandi Navi Veloci“ teikė kasdienes paslaugas, ji neužtikrino išvykimo vakare iš abiejų uostų.

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

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

([17]) Iki 2007 m. šiuo maršrutu taip pat buvo vežama pagal viešųjų paslaugų teikimo tvarką sezono metu.

— Čivitavekija–Olbija: bendrovė „Tirrenia“ teikė mišrias paslaugas viešųjų paslaugų teikimo tvarka ne sezono metu ([18]) ir komerciniais pagrindais sezono metu. Pagal viešųjų paslaugų teikimo tvarką bendrovė „Tirrenia“ teikė kasdienes paslaugas vakariniu reisu iš abiejų uostų pagal iš anksto sudarytus tvarkaraščius. Bent dalį vertinamojo laikotarpio bendrovė SNAV šiuo maršrutu paslaugas teikė tiek ne sezono, tiek sezono metu. Tačiau 2008 m. bendrovė SNAV šiuo maršrutu paslaugas teikė tik tris kartus per savaitę ne sezono metu ir kiekvieną dieną sezono metu. Atrodo, kad 2009 ir 2010 m. bendrovė SNAV paslaugas ne sezono metu teikė dažniau, t. y. kasdien. Tačiau po 2011 m. gegužės mėn. bendrovė SNAV nustojo teikti paslaugas šiuo maršrutu, kai jį perėmė bendrovė „Grandi Navi Veloci“. Tuomet ši bendrovė nusprendė, kad paslaugos šiuo maršrutu bus teikiamos tik sezono metu. Kitų veiklos vykdytojų (pvz., bendrovių „Moby“, „Sardinia Ferries“) paslaugos šiuo maršrutu buvo teikiamos tik sezono metu tam tikrą šio laikotarpio dalį.

— Neapolis–Palermas: 2009 m. bendrovė „Tirrenia“ teikė mišrias paslaugas pagal viešųjų paslaugų teikimo tvarką visus metus, o nuo 2010 m. bendrovė „Tirrenia“ teikė šias paslaugas pagal viešųjų paslaugų teikimo tvarką ne sezono metu ir komerciniais pagrindais sezono metu. Pagal viešųjų paslaugų teikimo tvarką bendrovė „Tirrenia“ teikė kasdienes paslaugas vakariniu reisu iš abiejų uostų pagal iš anksto sudarytą tvarkaraštį. Per visą pratęsimo laikotarpį vienintelė konkurentė, t. y. bendrovė SNAV, kuri taip pat teikė paslaugas šiuo maršrutu visus metus, nors ir teikė kasdienes paslaugas, nebūtų užtikrinusi tokio paties reguliarumo ir tęstinumo kaip bendrovė „Tirrenia“ ([19]). Be to, šiuo maršrutu plaukiantys bendrovės SNAV laivai buvo gerokai senesni už bendrovės „Tirrenia“ laivus, todėl nebuvo užtikrinama tokia pat kokybė ([20]). Bendrovė „Grandi Navi Veloci“ nurodė, kad 2011 m. ji teikė paslaugas šiuo maršrutu nuo gegužės iki gruodžio mėn., o 2012 m. – visus metus (taip pat žr. 266 ir 267 konstatuojamąsias dalis). Bendrovė „Grandi Navi Veloci“ teikė paslaugas šiuo maršrutu bendradarbiaudama su bendrove SNAV.

— Genuja–Olbija–Arbataksas: pagal viešųjų paslaugų teikimo tvarką bendrovė „Tirrenia“ visus metus ne mažiau kaip tris kartus per savaitę teikė mišrias paslaugas. Du kartus per savaitę buvo papildomai sustojama Arbatakse, prieš tai sustojus Olbijoje. Vertinamuoju laikotarpiu privatus veiklos vykdytojas „Moby“ keleivius plukdė iš Genujos į Olbiją ir atgal tik dalį metų (dažniausiai nuo kovo mėn. vidurio iki spalio mėn. vidurio). Analogiškai bendrovė GNV vykdė veiklą tarp Genujos ir Olbijos tik sezono metu. Bendrovė „Tirrenia“ buvo vienintelė veiklos vykdytoja, teikianti susisiekimo su Olbija paslaugas visus metus. Be to, per visą tiriamąjį laikotarpį bendrovė „Tirrenia“ buvo vienintelė veiklos vykdytoja, užtikrinanti susisiekimą su Arbataksu.

— Čivitavekija–Kaljaris–Arbataksas: pagal viešųjų paslaugų teikimo tvarką bendrovė „Tirrenia“ kasdien teikė mišrias paslaugas vakariniu reisu iš abiejų uostų visus metus. Du kartus per savaitę buvo papildomai sustojama Arbatakse. Per visą pratęsimo laikotarpį tik bendrovė „Tirrenia“ teikė paslaugas šiuo maršrutu tiek sezono, tiek ne sezono metu.

— Neapolis–Kaljaris: pagal viešųjų paslaugų teikimo tvarką bendrovė „Tirrenia“ visus metus bent kartą per savaitę teikė mišrias paslaugas iš kiekvieno uosto. Per visą pratęsimo laikotarpį tik bendrovė „Tirrenia“ teikė mišrias paslaugas šiuo maršrutu tiek sezono, tiek ne sezono metu.

— Palermas–Kaljaris: pagal viešųjų paslaugų teikimo tvarką bendrovė „Tirrenia“ visus metus kartą per savaitę teikė mišrias paslaugas iš kiekvieno uosto. Per visą pratęsimo laikotarpį tik bendrovė „Tirrenia“ teikė mišrias paslaugas šiuo maršrutu tiek sezono, tiek ne sezono metu.

— Trapanis–Kaljaris: pagal viešųjų paslaugų teikimo tvarką bendrovė „Tirrenia“ visus metus kartą per savaitę teikė mišrias paslaugas iš kiekvieno uosto. Per visą pratęsimo laikotarpį tik bendrovė „Tirrenia“ teikė mišrias paslaugas šiuo maršrutu tiek sezono, tiek ne sezono metu.

— Termolis–Tremičio salos: pagal viešųjų paslaugų teikimo tvarką bendrovė „Tirrenia“ visus metus bent kartą per dieną teikė mišrias paslaugas iš kiekvieno uosto. Per visą pratęsimo laikotarpį tik bendrovė „Tirrenia“ teikė paslaugas šiuo maršrutu tiek sezono, tiek ne sezono metu.

([18]) Iki 2008 m. šiuo maršrutu taip pat buvo vežama pagal viešųjų paslaugų teikimo tvarką sezono metu.

([19]) Visų pirma, 2009–2012 m. bendrovė SNAV atšaukė 76 reisus šiuo maršrutu, o bendrovė „Tirrenia“ – tik 19 reisų (t. y. keturis kartus mažiau). Be to, iš šių 76 bendrovės SNAV atšauktų reisų 19 buvo atšaukta dėl švenčių dienų, o likę 57 – dėl nepalankių oro sąlygų. Nepaisant to, kad išvykimo laikas buvo beveik toks pat, bendrovė „Tirrenia“ atšaukė tik penkis reisus dėl nepalankių oro sąlygų (arba dešimt kartų mažiau nei bendrovė SNAV). Likusius reisus bendrovė „Tirrenia“ atšaukė dėl nenugalimos jėgos aplinkybių, t. y. septyni buvo atšaukti dėl darbuotojų streiko, dar septyni – dėl techninių problemų.

([20]) Konkrečiau, bendrovė „Tirrenia“ naudojo du laivus, pastatytus 1999–2000 m., o bendrovė SNAV teikė paslaugas, naudodama 1973, 1974, 1980 m. ir tik vienu atveju 1989 m. pagamintus laivus.

— Livornas–Kaljaris ([21]): pagal viešųjų paslaugų teikimo tvarką bendrovė „Tirrenia“ visus metus penkis kartus per savaitę teikė krovinių vežimo paslaugas. Atitinkamu laikotarpiu konkurentai (pvz., bendrovė „Moby“) šiuo maršrutu siūlė tik vieną išvykimą per savaitę ir paslaugos neteikdavo sezono metu vasarą ir per Kalėdų atostogas.

— Neapolis–Kaljaris: pagal viešųjų paslaugų teikimo tvarką bendrovė „Tirrenia“ visus metus nuo dviejų iki trijų kartų per savaitę teikė krovinių vežimo paslaugas. Per visą pratęsimo laikotarpį tik bendrovė „Tirrenia“ teikė krovinių vežimo paslaugas šiuo maršrutu tiek sezono, tiek ne sezono metu (taip pat teikė mišrias paslaugas tuo pačiu maršrutu).

— Ravena–Katanija: pagal viešųjų paslaugų teikimo tvarką bendrovė „Tirrenia“ visus metus tris kartus per savaitę teikė krovinių vežimo paslaugas iš kiekvieno uosto. Per visą pratęsimo laikotarpį tik bendrovė „Tirrenia“ teikė krovinių vežimo paslaugas šiuo maršrutu tiek sezono, tiek ne sezono metu.

2.3.1.2. Biudžetas ir trukmė

(35) Toliau lentelėje nurodyta bendrovei „Tirrenia“ skirta metinė kompensacija už 2009 m. – 2012 m. liepos mėn. laikotarpį:

2 lentelė

Kompensacija, skirta už 2009 m.–2012 m. liepos mėn.

Metai	Kompensacija (EUR)
2009 m. (sausio–gruodžio mėn.)	80 010 000
2010 m. (sausio–gruodžio mėn.)	72 685 642
2011 m. (sausio–gruodžio mėn.)	72 685 642
2012 m. (sausio–liepos mėn.)	39 978 409,46 ([1]).

([1]) Bendrovei „Tirrenia“ sumokėta suma iki „Tirrenia“ verslo padalinio nuosavybės perdavimo bendrovei CIN. Už likusius 2012 m. mėnesius bendrovei CIN buvo sumokėta 32 707 232,54 EUR. Taigi bendra už 2012 m. sumokėta kompensacija sudarė 72 685 642 EUR, atsižvelgiant į 2009 m. įstatyme nustatytą viršutinę kompensacijos ribą.

(36) Pradiniame susitarime numatyta, kad kasmetinė kompensacija už viešąją paslaugą bus mokama tokia tvarka: iki kiekvienų metų kovo 30 d. sumokamas pradinis avansas, lygus 70 proc. praėjusiais metais išmokėtos kompensacijos. Antroji išmoka atliekama iki birželio 30 d. ir sudaro 20 proc. kompensacijos. Sumokėtų sumų ir veiklos sąnaudų bei pajamų skirtumo einamaisiais metais skirtumas sudaro likutį, kuris išmokamas iki lapkričio 30 d. Paaiškėjus, kad bendrovė „Tirrenia“ gavo sumą, didesnę nei grynosios teikiamų paslaugų sąnaudos (pajamos atėmus nuostolius), bendrovė turi kompensuoti skirtumą ([22]).

(37) Kaip aprašyta pirmiau (žr. 34 konstatuojamąją dalį), sezono metu bendrovė „Tirrenia“ veža maršrutais Genuja–Porto Toresas, Čivitavekija–Olbija ir Neapolis–Palermas (nuo 2010 m.) komerciniais pagrindais. Bet koks pelnas, gautas vežant šiais maršrutais sezono metu, yra atimamas iš bendrovei „Tirrenia“ mokėtinos kompensacijos už viešąsias paslaugas sumos, o visi tuo laikotarpiu patirti nuostoliai tektų pačiai bendrovei „Tirrenia“. Dėl to sumažėja kompensacijos suma, reikalinga šiems maršrutams eksploatuoti pagal viešųjų paslaugų teikimo tvarką ne sezono metu.

— 2009 m. skirta kompensacija

(38) 1979 m. birželio 1 d. Prezidento dekrete Nr. 501 (toliau – Dekretas Nr. 501/79) nurodyti įvairūs elementai (pajamos ir išlaidos), į kuriuos atsižvelgiama apskaičiuojant jūrų transporto viešųjų paslaugų teikėjams mokėtinas subsidijas. Be to, 1986 m. gruodžio 5 d. Įstatyme Nr. 856 (toliau – Įstatymas Nr. 856/86) buvo numatyti tam tikri Italijos jūrų viešųjų paslaugų įsipareigojimų sistemos pakeitimai. Dėl jungčių su didžiosiomis ir mažosiomis salomis jo 11 straipsniu iš dalies pakeisti kompensacijos už viešąsias paslaugas apskaičiavimo kriterijai. Iš tikrųjų subsidija turėjo

([21]) Pradiniame susitarime taip pat buvo leista plukdyti krovinius iš Genujos į Kaljarį, tačiau šia galimybe buvo naudojamasi tik iki 2008 m. liepos mėn., bet ne pratęsimo laikotarpiu.

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

būti apskaičiuota remiantis pajamų ir paslaugos sąnaudų skirtumu, nustatytu atsižvelgiant į vidutinius ir objektyvius parametrus, ir turėjo apimti pagrįstą investuoto kapitalo grąžą. Tame pačiame straipsnyje taip pat nustatyta, kad viešojo paslaugų pirkimo sutartyse turėjo būti pateiktas subsidijuojamų maršrutų sąrašas, dažnumas ir naudotinų laivų tipai. Subsidijas turėjo patvirtinti atsakingi ministrai. Prezidento dekrete Nr. 501/79 ir Įstatyme Nr. 856/86 nustatyti principai buvo atspindėti pradiniuose susitarimuose.

(39) Iš tikrųjų 2009 m. kompensacija už VESP teikimą buvo apskaičiuojama pagal metodiką, nustatytą pradiniame susitarime, galiojusiame nuo 1991 m. ir pratęstame pasibaigus pradinei jo galiojimo pabaigos datai, t. y. 2008 m. gruodžio 31 d. Visų pirma, kompensacija atitiko sukauptus grynuosius nuostolius už paslaugas, teikiamas pagal viešųjų paslaugų teikimo tvarką, prie kurių buvo pridedama kintama suma, atitinkanti investuoto kapitalo grąžą.

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

— 2010, 2011 ir 2012 m. skirta kompensacija

(41) Nuo 2010 m. kompensacija už VESP teikimą buvo nustatoma taikant naują metodiką, nustatytą 2007 m. lapkričio 9 d. CIPE ([23]) direktyvoje „Viešųjų paslaugų įsipareigojimų apibrėžimo kriterijai ir bilietų kainų dinamika viešojo intereso jūrų kabotažo sektoriuje“ (toliau – CIPE direktyva) ([24]). CIPE direktyvos preambulėje teigiama, kad ta direktyva buvo priimta atsižvelgiant į valstybinių įmonių, teikiančių jūrų transporto paslaugas pagal viešųjų paslaugų teikimo tvarką, privatizavimą ([25]). CIPE direktyvos nuostatos buvo taikomos „Tirrenia“ grupės įmonių teikiamoms paslaugoms nuo 2010 m. dar iki atitinkamų naujų susitarimų ir viešojo paslaugų pirkimo sutarčių įsigaliojimo po atitinkamos privatizacijos.

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

(43) Reikalinga nuosavo kapitalo grąža ([26]) turi būti apskaičiuojama pagal kapitalo įkainojimo modelį. Remiantis šiuo modeliu, nuosavo kapitalo kaina apskaičiuojama pagal i) nerizikingą normą, ii) beta rodiklį (įmonės rizikos profilio įvertinimas, palyginti su akcijų rinka) ir iii) akcijų rinkai taikomu nuosavo kapitalo rizikos priedu.

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

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

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

([23]) *Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica*.
([24]) *Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana* (toliau – GURI) Nr. 50, 2008 m. vasario 28 d.
([25]) Pagal 2006 m. gruodžio 27 d. Įstatymo Nr. 296 1 straipsnio 999 punktą ir Dekreto įstatymo Nr. 430/1997 1 straipsnio e punktą.
([26]) Pageidaujama nuosavo kapitalo investuotojo grąžos norma atsižvelgiant į įmonės rizikos profilį ir susijusius pinigų srautus.

(47) Praktiškai bendrovei „Tirrenia“ išmokėtos kompensacijos suma negali viršyti viršutinės metinės 72 685 642 EUR ribos, nustatytos 2009 m. įstatyme (žr. 25 konstatuojamąją dalį). Nors 2009 m. įstatyme nustatyta metinės kompensacijos, mokamos visoms „Tirrenia“ bendrovėms už jūrų transporto paslaugų teikimą pagal viešųjų paslaugų teikimo tvarką, viršutinė riba, CIPE direktyvoje taip pat numatytos tam tikros apsaugos priemonės, kurias taikydami tokie veiklos vykdytojai gali pakankamai padengti savo veiklos išlaidas.

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

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

kur:

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

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

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

(49) Jeigu nurodyta lygtis netaikoma, subsidijuojamos veiklos apimtis gali būti sumažinta (taip pat žr. 103 konstatuojamąją dalį), taip pat gali būti peržiūrėta paslaugų struktūra (pvz., laivų tipas) arba pakeistos didžiausios bilietų kainos.

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

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

kur:

— ΔT – metinis viršutinės bilietų kainų ribos procentinis pokytis;

— ΔP – ataskaitinių metų infliacijos lygis;

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

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

2.3.2. *Neteisėtas sanavimo pagalbos bendrovei „Tirrenia“ pratęsimas*

(52) 2010 m. lapkričio 16 d. Komisija patvirtino sanavimo pagalbą bendrovėms „Tirrenia“ ir „Siremar“ (toliau – 2010 m. sprendimas) ([27]). Pagalbą sudarė privačių bankų suteiktų kredito linijų garantija iki 95 000 000 EUR sumai. Italija įsipareigojo ne vėliau kaip per šešis mėnesius nuo sanavimo pagalbos priemonės patvirtinimo pateikti Komisijai restruktūrizavimo planą arba įrodymus, kad buvo grąžinta visa paskolos suma ir (arba) buvo nutrauktas garantijos galiojimas.

(53) Vėliau Italija informavo Komisiją, kad pasirinktos finansų įstaigos „Banca Infrastrutture Innovazione e Sviluppo“ (toliau – BIIS) ir „Unicredit“ leido suteikti 40 000 000 EUR kredito liniją bendrovėms „Tirrenia“ ir „Siremar“ (t. y. 25 000 000 EUR bendrovei „Tirrenia“ ir 15 000 000 EUR bendrovei 00 „Siremar“), kurios galiojimo pabaigos diena – 2011 m. birželio 30 d. Valstybė suteikė garantiją kredito linijai 2011 m. vasario 15 d.

(54) Finansavimas buvo išmokėtas taip:

a) pirmoji dalis – 2011 m. vasario 28 d. (20 000 000 EUR bendrovei „Tirrenia“ ir 12 000 000 EUR bendrovei „Siremar“);

b) antroji dalis – 2011 m. kovo 23 d. (5 000 000 EUR bendrovei „Tirrenia“ ir 3 000 000 EUR bendrovei „Siremar“).

(55) Italija informavo Komisiją, kad atsižvelgiant į tai, kad pirmoji garantuotos paskolos dalis bendrovėms „Tirrenia“ ir „Siremar“ išmokėta tik 2011 m. vasario 28 d., šešių mėnesių kredito grąžinimo laikotarpis, nustatytas Bendrijos gairių dėl valstybės pagalbos sunkumus patiriančioms įmonėms sanuoti ir restruktūrizuoti (toliau – 2004 m. Sanavimo ir restruktūrizavimo gairės) ([28]) 25 punkto a papunktyje ir 2010 m. sprendimo 32 ir 47 konstatuojamosios dalys, pasibaigs 2011 m. rugpjūčio 28 d.

([27]) Leidimas teikti valstybės pagalbą, remiantis SESV 107 ir 108 straipsnių nuostatomis – Atvejai, kuriems Komisija neprieštarauja (OL C 102, 2011 4 2, p. 1).

([28]) Komisijos komunikatas – Bendrijos gairės dėl valstybės pagalbos sunkumus patiriančioms įmonėms sanuoti ir restruktūrizuoti (OL C 244, 2004 10 1, p. 2).

(56) Tačiau bendrovės „Tirrenia“ ir „Siremar“ negrąžino paskolų, todėl 2011 m. liepos 11 d. BIIS pareikalavo valstybės garantijos. Taigi šią dieną bendrovės „Tirrenia“ skola valstybei siekė 25 203 063,89 EUR. Ją sudaro tiek pagrindinė atitinkamų paskolų suma, tiek bankui nesumokėtos palūkanos.

(57) Bankroto teismas leido Ekonomikos ir finansų ministeriją įtraukti į pirmaeilių (it. *prededucibili*) bendrovės „Tirrenia“ kreditorių sąrašą. Italijos valdžios institucijų teigimu, nepaprastasis įgaliotinis, kuriam pavesta valdyti bankrutuojančią įmonę, tuo metu manė, kad bendrovė „Tirrenia“ galėtų grąžinti finansavimą iki 2011 m. rugpjūčio 28 d., remiantis planuojamomis privatizavimo pajamomis (žr. 2.3.3 skirsnį).

(58) 2011 m. liepos 25 d. pasirašyta bendrovės „Tirrenia“ verslo padalinio pardavimo bendrovei CIN sutartis. Tačiau turto perdavimas, taigi ir mokėjimas, buvo atidėti, daugiausia dėl to, kad iškilo sunkumų gaunant būtinus susijungimo leidimus ([29]). Italijos konkurencijos tarnyba *Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato* (toliau – AGCM) 2012 m. birželio 21 d. galiausiai patvirtino bendrovių „Tirrenia“ ir CIN sandorį, o pardavimas baigtas 2012 m. liepos 19 d.

(59) 2012 m. rugsėjo 18 d. bendrovė „Tirrenia“ grąžino valstybei 25 852 548,93 EUR sumą. 2012 m. spalio 24 d. Italija informavo Komisiją, kad bendrovė „Tirrenia“ visiškai grąžino nuo 2011 m. liepos 11 d. mokėtinas sumas, įskaitant 649 485,04 EUR valstybei mokėtinų palūkanų, ir pateikė tai patvirtinančius dokumentus.

2.3.3. *Bendrovės „Tirrenia“ privatizavimas ir atidėtas bendrovės CIN mokėtinos pirkimo kainos sumokėjimas*

(60) 2009 m. gruodžio 23 d. bendrovė „Fintecna“ paskelbė pirmą kvietimą teikti pasiūlymus dėl viso bendrovės „Tirrenia“ akcinio kapitalo, įskaitant jos patronuojamąją bendrovę „Siremar“, įsigijimo. 2010 m. vasario 19 d. 19 įmonių pateikė 16 pasiūlymų. 2010 m. rugpjūčio 4 d., nepavykus deryboms su vieninteliu dalyviu, pateikusiu įpareigojantį pasiūlymą, bendrovė „Fintecna“ paskelbė, kad procedūra nutraukiama. Italijos teigimu, derybos žlugo dėl abejonių, susijusių su pasiūlymo finansiniais aspektais.

(61) Po pirmo privatizavimo bandymo nesėkmės bendrovės „Tirrenia“ ir „Siremar“, susidūrusios su dideliais finansiniais sunkumais, buvo įtrauktos į kolektyvinio nemokumo procedūrą, numatytą Italijos teisės aktuose ir taikomą didelėms bendrovėms, t. y. į nepaprastąją administravimo procedūrą (it. *amministrazione straordinaria*), ir netrukus buvo paskelbtos nemokiomis. Tiksliau 2010 m. rugpjūčio 5 d. bendrovei „Tirrenia“ buvo leista taikyti nepaprastąją administravimo procedūrą. 2010 m. rugpjūčio 12 d. Romos teismas priėmė sprendimą Nr. 332/2010, kuriuo paskelbė bendrovę „Tirrenia“ nemokia.

2.3.3.1. Nepaprastoji administravimo procedūra

(62) Kitaip nei vykdant įprastą bankroto procedūrą, kurios pagrindinis tikslas yra likviduoti nemokią įmonę siekiant patenkinti kreditorių reikalavimus, 1999 m. liepos 8 d. Dekrete įstatyme Nr. 270 nustatyta nepaprastoji administravimo procedūra yra didelėms įmonėms skirta nemokumo procedūra, kuria siekiama apsaugoti turtą ir užtikrinti veiklos tęstinumą.

(63) Pagal šią procedūrą nemokios įmonės valdymas perduodamas nepaprastajam įgaliotiniui, kurį skiria kompetentinga ministerija. Nepaprastasis įgaliotinis siūlo atitinkamos įmonės gaivinimo planą restruktūrizuojant nemokią įmonę arba parduodant jos turtą. Šiam planui reikalingas išankstinis kompetentingos ministerijos sutikimas, atsižvelgiant į Priežiūros tarybos (kurią sudaro ministerijos paskirti ekspertai) nuomonę.

(64) 2003 m. gruodžio 23 d. Dekrete įstatyme Nr. 347, nustatančiame skubias didelių nemokių įmonių restruktūrizavimo priemones, po pakeitimų pertvarkyto į 2004 m. vasario 18 d. Įstatymą Nr. 39 (toliau – Marzano įstatymas), reglamentuojama nepaprastoji administravimo procedūra, taikoma nemokioms įmonėms, ketinančioms vykdyti šią restruktūrizavimo procedūrą. Šios bendrovės taip pat turi atitikti tam tikrus bendrai taikomus kriterijus, susijusius su praėjusių metų darbuotojų skaičiumi ir įsiskolinimo dydžiu.

([29]) Išsamesnė informacija pateikta 79–81 konstatuojamosiose dalyse.

(65) Pagal šią procedūrą nemoki įmonė turi pateikti prašymą Italijos ekonominės plėtros ministrui ir prašymą kompetentingam bankroto teismui. Tuomet ministerija priima sprendimą, ar nemokiai įmonei gali būti taikoma procedūra, ir paskiria nepaprastąjį įgaliotinį, kurio veiklą prižiūri stebėtojų taryba, o teismas nustato bendrovės nemokumo būklę.

(66) Per 180 dienų nuo paskyrimo nepaprastasis įgaliotinis turi pateikti ministerijai restruktūrizavimo planą. Įprasta bankroto procedūra pradedama tik tuo atveju, jeigu ministerija nepritaria tokiam restruktūrizavimo planui, o alternatyvi turto pardavimo procedūra nėra perspektyvi.

(67) Dekretu įstatymu Nr. 134/2008 (toliau – Dekretas Nr. 134/2008) ([30]) buvo atlikti keli Marzano įstatymo pakeitimai. Šie pakeitimai taikomi įmonėms, teikiančioms esmines viešąsias paslaugas, ir, be kita ko, susiję su galimybe nepaprastajam įgaliotiniui nustatyti nemokios įmonės turto pirkėją derantis su šalimis, užtikrinančiomis viešosios paslaugos tęstinumą vidutinės trukmės laikotarpiu ir operatyvią intervenciją. Dekrete Nr. 134/2008 nurodyta, kad pardavimo kaina negali būti mažesnė už ministro įsakymu paskirto nepriklausomo eksperto nustatytą turto rinkos vertę.

(68) Dekretu Nr. 134/2008 taip pat nustatyta galimybė nedelsiant įgyvendinti turto perleidimo planą, palyginti su ankstesne tvarka, pagal kurią pirma reikėjo pateikti restruktūrizavimo planą ministerijai. Galiausiai Dekrete Nr. 134/2008 nustatyta, kad tuo atveju, jeigu ministerija negali įgyvendinti ar patvirtinti nei turto perleidimo plano, nei restruktūrizavimo plano, pradedama įprasta bankroto procedūra.

2.3.3.2. Pardavimo procedūra

(69) 2010 m. rugsėjo 15 d. paskelbtas kvietimas pateikti pasiūlymus dėl bendrovės „Tirrenia“ verslo padalinio pardavimo ([31]) kartu su nauju aštuonerių metų susitarimu. Šiuo kvietimu buvo siekiama patikrinti, ar yra potencialių nacionalinių arba tarptautinių įmonių, suinteresuotų įsigyti bendrovės „Tirrenia“ verslo padalinį, kurios galėtų užtikrinti transporto paslaugų tęstinumą.

(70) Šis kvietimas buvo paskelbtas bendrovės „Tirrenia“ svetainėje, keliuose laikraščiuose ([32]) ir pasirinktose specializuotose svetainėse ([33]). Šio kvietimo pareikšti susidomėjimą terminas iš pradžių buvo nustatytas 2010 m. rugsėjo 29 d., tačiau vėliau pratęstas iki 2010 m. spalio 20 d. viešu pranešimu, paskelbtu tuose pačiuose minėtuose nacionaliniuose ir tarptautiniuose laikraščiuose ir svetainėse, kad būtų suteiktas pagrįstas laikotarpis susidomėjimui pareikšti.

(71) Iš viso nacionalinės, Europos ir ne Europos įmonės pateikė 21 paraišką dalyvauti šiame konkurse. Nepaprastasis įgaliotinis pakvietė šešiolika įmonių, iš kurių paraiškų buvo matyti, kad jos gali užtikrinti jūrų transporto paslaugų tęstinumą ([34]), atlikti išsamų bendrovės „Tirrenia“ verslo padalinio patikrinimą. Galimybė susipažinti su atitinkamais dokumentais buvo suteikta su sąlyga, kad suinteresuotosios šalys pasirašys konfidencialumo susitarimus.

(72) Vienuolikai šalių ([35]), kurios galiausiai nusprendė atlikti šį išsamų patikrinimą, buvo suteikta galimybė susipažinti su informacija virtualiose duomenų saugyklose, kuriose laikoma:

a) visa techninė, teisinė ir finansinė informacija, įskaitant informaciją apie parduodamą verslo padalinį;

b) nepaprastojo įgaliotinio parengtas bendrovės „Tirrenia“ verslo padalinio verslo planas;

c) pardavėjo išsamaus patikrinimo ataskaita ir bendrovės balansas nepaprastosios administravimo procedūros pradžios dieną;

([30]) 2008 m. rugpjūčio 28 d. Dekreto įstatymo Nr. 134, kurį pakeitė 2008 m. spalio 27 d. Įstatymas Nr. 166, dėl neatidėliotinų priemonių restruktūrizuoti dideles nemokias įmones (it. *Disposizioni urgenti in materia di ristrutturazione di grandi imprese in crisi*) 4 straipsnio 4c dalis.

([31]) Daugiau informacijos apie sąvokos „verslo padalinys“ vartojimą šiomis aplinkybėmis pateikta 27 konstatuojamojoje dalyje.

([32]) „The Financial Times“, „Il Corriere della Sera“, „Il Sole 24 Ore“, „La Repubblica“, „Il Giornale“, „Il Mattino“ ir „Il Giornale di Sicilia“.

([33]) „Delloyd“, „Naftemporiki“, „Fairplay“, „Lloyd's List“ ir „Tradewinds“.

([34]) Penkių įmonių paraiškos buvo atmestos, nes jos nepateikė pakankamų įrodymų, kad gali užtikrinti viešųjų jūrų transporto paslaugų tęstinumą, nes atitinkami fiziniai asmenys akivaizdžiai neturėjo reikiamų finansinių išteklių.

([35]) Italijos valdžios institucijų teigimu, kitos penkios įmonės, pakviestos dalyvauti išsamaus patikrinimo etape, nurodė, kad jos nebėra suinteresuotos dalyvauti sandoryje.

d) naujo aštuonerių metų susitarimo, kurį pasirašys laimėjęs dalyvis ir valstybė, projektas;

e) visa kita informacija, kurios potencialiems pirkėjams reikia norint tinkamai įvertinti pardavimo objektą.

(73) 2011 m. vasario 4 d. Ministro dekretu ekonominės plėtros ministras paskyrė banką „Banca Profilo“ nepriklausomu ekspertu, kuriam pavesta atlikti bendrovės „Tirrenia“ verslo padalinio vertinimą pagal Įstatymo dekreto Nr. 347/2003 4 straipsnio 4c dalį. 2011 m. kovo 8 d. bankas „Banca Profilo“ nustatė, kad bendrovės „Tirrenia“ verslo padalinio (įskaitant naują aštuonerių metų susitarimą) vertė sudarė 380 000 000 EUR. Ši informacija buvo įkelta į duomenų saugyklą visiems potencialiems dalyviams iki įpareigojančių pasiūlymų pateikimo termino pabaigos.

(74) 2011 m. kovo 15 d., pasibaigus paskutiniam įpareigojančių pasiūlymų pateikimo terminui, nepaprastasis įgaliotinis pažymėjo, kad tik bendrovė CIN, kurią sudaro įmonės „Onorato Partecipazioni S.r.l.“, „Grimaldi Compagnia di Navigazione S.p.A.“ ir „Marinvest S.r.l.“, pateikė įpareigojantį pasiūlymą pagal 2011 m. vasario 2 d. procedūrinio rašto sąlygas ([36]).

(75) 2011 m. balandžio 14 d., nepaprastajam įgaliotiniui pateikus prašymą pateikti paaiškinimus, bendrovė CIN pateikė galutinį įpareigojantį pasiūlymą įsigyti bendrovės „Tirrenia“ verslo padalinį. Šiame pasiūlyme, kurį papildė i) verslo planas, atitinkantis susitarime nustatytus viešųjų paslaugų įsipareigojimus, ir ii) banko garantijos, kurių bendra suma buvo 20 000 000 EUR, buvo nustatyta:

i) bendrovės „Tirrenia“ verslo padalinio, įskaitant naują aštuonerių metų susitarimą, pirkimo kaina, kuri sudarė 380 100 000 EUR;

ii) pasiūlymo apmokėjimas sumokant 200 100 000 EUR perleidus verslo padalinį ir likusią sumą toliau nurodyta tvarka:

a) 55 000 000 EUR iki trečių metų po verslo padalinio perdavimo gruodžio 15 d.;

b) 60 000 000 EUR iki šeštų metų po verslo padalinio perdavimo gruodžio 15 d.;

c) 65 000 000 EUR iki aštuntų metų po verslo padalinio perdavimo gruodžio 15 d.

(76) Atsižvelgdamas į tai, kas išdėstyta pirmiau, nepaprastasis įgaliotinis į duomenų saugyklą įtraukė bendrovės CIN pateiktą įpareigojantį pasiūlymą ir 2011 m. gegužės 2 d. visiems konkurso dalyviams, įtrauktiems į išsamaus patikrinimo etapą, išsiuntė raštą, pakviesdamas iki 2011 m. gegužės 12 d. pateikti geresnį pasiūlymą, nei bendrovės CIN 2011 m. balandžio 14 d. pasiūlymas. Vienam iš potencialių pirkėjų paprašius, nepaprastasis įgaliotinis narys pratęsė geresnių pasiūlymų pateikimo terminą iki 2011 m. gegužės 19 d. Tačiau iki tos dienos nepaprastasis įgaliotinis negavo kitų pasiūlymų.

(77) Remiantis nepaprastojo įgaliotinio ir jo patarėjų atliktu vertinimu, bendrovės CIN 2011 m. balandžio 14 d. pateiktas pirkimo pasiūlymas buvo laikomas atitinkančiu bendrovės „Tirrenia“ verslo padalinio vertę, kurią nustatė bankas „Banca Profilo“. Buvo nustatyta, kad verslo planas, pateiktas su pasiūlymu, atitinka tai, ko buvo reikalaujama 2011 m. vasario 2 d. procedūriniame rašte (žr. 74 konstatuojamąją dalį), ir buvo laikomas tinkamu konkurso dalyvio gebėjimo užtikrinti sklandų jūrų transporto viešųjų paslaugų tęstinumo įrodymu.

(78) 2011 m. gegužės 23 d. Ekonominės plėtros ministerija įgaliojo nepaprastąjį įgaliotinį parduoti bendrovės „Tirrenia“ verslo padalinį bendrovei CIN pagal 2011 m. balandžio 14 d. pateikto pasiūlymo sąlygas. Po keleto papildomų konsultacijų nepaprastasis įgaliotinis pasirašė sutartį su bendrove CIN 2011 m. liepos 25 d.

(79) 2011 m. lapkričio 21 d. apie įvykdytą sandorį buvo pranešta Komisijai patvirtinti. 2012 m. sausio 18 d. Komisija pradėjo išsamų tyrimą pagal ES susijungimų reglamentą ([37]).

([36]) Tame 2011 m. vasario 2 d. rašte nepaprastasis įgaliotinis pakvietė suinteresuotus subjektus iki 2011 m. kovo 15 d. pateikti galutinį, besąlyginį ir įpareigojantį pasiūlymą įsigyti bendrovės „Tirrenia“ verslo padalinį kartu su pirmojo pareikalavimo banko garantija 20 mln. EUR sumai, padengiant pasiūlyme nurodytus įsipareigojimus, ir verslo planą, atitinkantį viešųjų paslaugų įsipareigojimus, numatytus naujo susitarimo projekte pagal 2010 m. įstatymą.

([37]) 2004 m. sausio 20 d. Tarybos reglamentas (EB) Nr. 139/2004 dėl koncentracijų tarp įmonių kontrolės (OL L 24, 2004 1 29, p. 1).

(80) Atlikus pradinį Komisijos rinkos tyrimą, kilo rimtų abejonių dėl konkurencijos, visų pirma dėl to, kad susijungimo šalys turėjo labai dideles, jeigu ne monopolines, daugelio Italijos jūrų transporto maršrutų, ypač tam tikrų maršrutų į Sardiniją ir iš jos, rinkos dalis. Iš pradžių bendrovė CIN buvo pagrindinių bendrovės „Tirrenia“ konkurentų bendroji įmonė, kurią sudarė bendrovės „Grimaldi“, „Marinvest“ (kuri, pavyzdžiui, kontroliuoja bendroves „Grandi Navi Veloci“ ir SNAV) ir „Onorato Partecipazioni“ (kuri kontroliuoja bendrovę „Moby“). Atsižvelgdamos į Komisijos abejones, bendrovės „Grimaldi“ ir „Marinvest“ pasitraukė iš bendrovės CIN ir pardavė savo akcijas bendrovei „Onorato Partecipazioni“. Tada pastaroji pritraukė naujų akcininkų, tad galiausiai 40 proc. bendrovės CIN priklausė bendrovei „Moby“ (kurią kontroliavo bendrovė „Onorato Partecipazioni“), 30 proc. – bendrovei „Clessidra Società del Risparmio“, 20 proc. – bendrovei „Gruppo Investimenti Portuali“ ir 10 proc. – bendrovei „Shipping Investment S.r.l“.

(81) 2012 m. balandžio 27 d. Komisija baigė išsamų tyrimą po to, kai šalys nusprendė nevykdyti sandorio, apie kurį buvo pranešta. 2012 m. gegužės 7 d. AGCM buvo pranešta apie patikslintą susijungimo sandorį, kuriam nebereikėjo europinio patvirtinimo. 2012 m. birželio 21 d. nutarimu Nr. 23670 AGCM leido sudaryti sandorį, jeigu bus laikomasi tam tikrų sąlygų ([38]). Bendrovės „Tirrenia“ verslo padalinio nuosavybės teisė galutinai perduota bendrovei CIN 2012 m. liepos 19 d.

(82) 2015 m. liepos 6 d. bendrovė „Onorato Partecipazioni“ pranešė apie ketinimą įgyti visišką bendrovių „Moby“ ir CIN kontrolę įsigyjant akcijas iš kitų abiejų bendrovių akcininkų. AGCM leido vykdyti šį sandorį, kuris faktiškai buvo bendrovių „Moby“ ir CIN koncentracija, 2015 m. gruodžio 10 d. nutarimu Nr. 25773, kuriame taip pat buvo numatytos sąlygos dėl maršrutų Čivitavekija–Olbija ir Genuja–Olbija ([39]). Dėl šio reorganizavimo bendrovė CIN šiuo metu visiškai priklauso bendrovei „Moby“, todėl jos abi visiškai priklauso bendrovei „Onorato Partecipazioni“.

(83) 2018 m. balandžio 26 d. bendrovės „Moby“ valdyba patvirtino planą susijungti su bendrove CIN. Jeigu būtų gauti reikalingi patvirtinimai, šį susijungimą buvo numatyta baigti iki 2018 m. pabaigos, tačiau jis užtruko dėl bankrutuojančios bendrovės „Tirrenia“ įsikišimo.

2.3.3.3. Pirkimo–pardavimo sutartis

(84) 2011 m. liepos 25 d. pirkimo–pardavimo sutartyje apibrėžta, kad bendrovės „Tirrenia“ verslo padalinys perduodamas kaip bendrovės „Tirrenia“ padalinys, skirtas transporto paslaugoms teikti pagal galiojančius viešųjų paslaugų įsipareigojimus. Sutarties 4 straipsnyje nustatyta, kad verslo padalinio turtas yra išvardytas pirkimo–pardavimo sutarties priede ir apima visą nematerialųjį ([40]) ir materialųjį ([41]) turtą, kurį bendrovė naudoja vykdydama savo viešųjų paslaugų įsipareigojimus.

(85) Pirkimo–pardavimo sutarties 11 straipsnio 3 dalyje nustatyta, kad pardavimas įvyks tuo atveju, jeigu per tam tikrą iš anksto nustatytą laikotarpį bendrovė CIN ir Transporto ministerija pasirašys naują susitarimą. Kitaip tariant, naujo susitarimo pasirašymas yra būtina sąlyga norint galutinai įvykdyti pardavimą.

(86) Pirkimo–pardavimo sutarties 7 straipsnio 9 dalyje taip pat nustatyta, kad bendrovė CIN pateiks naujus darbo pasiūlymus (remiantis naujomis darbo sutartimis) visiems administracijos ir įgulos darbuotojams, kuriuos bendrovė „Tirrenia“ įdarbino vykdydama viešųjų paslaugų įsipareigojimus, atsižvelgiant į įgytą kvalifikaciją ir (arba) pareiginių instrukcijų lygiavertiškumą, taip pat galimus susitarimus su profesinėmis sąjungomis. Kaip reikalaujama Dekreto įstatymo Nr. 270/1999 63 straipsnio 2 dalyje, bendrovė CIN dvejus metus negalės atleisti darbuotojų ne dėl darbo drausmės pažeidimų. Pagal pirkimo–pardavimo sutarties 7 straipsnio 11 ir 12 dalis bendrovė CIN privalo reguliariai informuoti pardavėją apie šių įsipareigojimų laikymąsi, o už jų pažeidimą numatytos didelės baudos.

(87) Pirkimo–pardavimo sutarties 7 straipsnio 6 dalies d punkte nustatyta, kad pirkėjas, vadovaujantis Marzano įstatymo 4 straipsnio 4c dalimi, gali užtikrinti paslaugos tęstinumą vidutinės trukmės laikotarpiu ir laikytis taikomų nacionalinės ir tarptautinės teisės aktų.

([38]) Įskaitant, bet neapsiribojant, viršutines bilietų kainų ribas, tam tikrų paslaugų nutraukimą ir transporto pajėgumų tam tikrais maršrutais pardavimą kitiems veiklos vykdytojams.

([39]) Kadangi bendrovės „Moby“ ir CIN buvo vienintelės šiuos maršrutus eksploatuojančios bendrovės, bendrovė „Onorato Partecipazioni“ įsipareigojo 1) išlaikyti arba padidinti bendrą transporto paslaugų pasiūlą maršrutais Čivitavekija–Olbija ir Genuja–Olbija; 2) nedidinti viršutinės bilietų kainų ribos, naudojantis bendrovės „Moby“ 2014 m. nustatytomis sezono metu taikomomis kainomis; 3) sezono metu parduoti 10 proc. transporto pajėgumų su 20 proc. nuolaida bilietų kainoms nesusijusioms trečiosioms šalims.

([40]) Patentinės ir intelektinės nuosavybės teisės; koncesijos, licencijos, prekių ženklai ir panašios teisės; kitas nematerialusis turtas.

([41]) Sistemos ir mašinos; pramoninė ir komercinė įranga; kitas materialusis turtas.

(88) Pagal pirkimo–pardavimo sutarties 5 straipsnį 380 100 000 EUR pardavimo kaina mokama taip:

a) 200 100 000 EUR (vadinamoji fiksuota kaina) per tris darbo dienas po to, kai Ekonominės plėtros ministerija priims dekretą, panaikinantį bet kokį įrašą, susijusį su pasirašymo teisėmis ir įregistruotais bendrovės „Tirrenia“ verslo padalinio areštais;

b) likusi 180 000 000 EUR suma (vadinamoji atidėta kaina) atidedama taip: 55 000 000 EUR – ketvirtų metų nuo pradinės naujo susitarimo įsigaliojimo dienos balandžio 30 d.; 60 000 000 EUR – septintų metų nuo pradinės naujo susitarimo įsigaliojimo dienos balandžio 30 d., 65 000 000 EUR – devintų metų nuo pradinės naujo susitarimo įsigaliojimo dienos balandžio 30 d. ([42])

(89) Pirkimo–pardavimo sutarties 8 straipsnio 23 dalyje nustatyta, kad pagal Dekreto įstatymo Nr. 270/1999 63 straipsnio 5 dalį naujasis savininkas neprivalės grąžinti jokių bendrovės „Tirrenia“ skolų, susidariusių iki verslo padalinio perdavimo.

(90) 2012 m. liepos 16 d. šalys pasirašė pirkimo–pardavimo sutarties priedą, kuriuo, be kita ko, iš dalies keičiami 200 100 000 EUR fiksuotos kainos mokėjimo būdai (žr. 88 konstatuojamosios dalies a punktą). Visų pirma, 138 200 000 EUR reikia sumokėti per tris dienas nuo 88 konstatuojamosios dalies a punkte nurodyto dekreto priėmimo, o likę 61 900 000 EUR su palūkanomis ([43]) bus sumokėti aštuntų metų nuo naujo susitarimo įsigaliojimo (t. y. 2020 m.) kovo 1 d. Šalys susitarė, kad, praėjus dvejiems metams nuo įsigaliojimo, jos konsultuosis tarpusavyje siekdamos išsiaiškinti, ar yra galimybė iš naujo derėtis dėl likusios 61 900 000 EUR sumos sumokėjimo sąlygų. Todėl pastaroji suma buvo sumokėta anksčiau nei numatyta iš pradžių (t. y. 2016 m. vasario mėn., o ne 2020 m. kovo mėn.). 180 000 000 EUR atidėtos kainos mokėjimo tvarka išliko nepakitusi.

2.3.3.4. Banko „Banca Profilo“ tyrimas

(91) Kaip apibūdinta pirmiau (žr. 73 konstatuojamąją dalį), ekonominės plėtros ministras paskyrė banką „Banca Profilo“ nepriklausomu ekspertu, kuriam pavesta atlikti bendrovės „Tirrenia“ verslo padalinio vertinimą pagal Įstatymo dekreto Nr. 347/2003 4 straipsnio 4c dalį. 2011 m. kovo 8 d. bankas „Banca Profilo“ paskelbė ataskaitą, kurioje aprašė vertinimo metodikas ir naudotus duomenis, įskaitant pačios bendrovės „Tirrenia“ 2011–2018 m. verslo planą. Šioje ataskaitoje buvo nurodyta apskaičiuota bendrovės „Tirrenia“ verslo padalinio verčių skalė.

(92) Banko „Banca Profilo“ vertinimas grindžiamas keliomis prielaidomis, įskaitant, visų pirma, kad naujoji viešojo paslaugų pirkimo sutartis būtų taikoma iki jos galiojimo pabaigos ir todėl bendrovės „Tirrenia“ verslo padalinys gautų kompensaciją už viešąsias paslaugas už jūrų transporto maršrutų, nurodytų toje sutartyje, eksploatavimą. Vertinimo ataskaitoje bankas „Banca Profilo“ nurodo, kad jo pagrindinės metodikos atliekant kontrolę yra diskontuotas pinigų srautas (toliau – DPS) ir ekonominė pridėtinė vertė (toliau – EPV), o antraeilės metodikos – rinkos kartotiniais ir nuosavybės metodas.

(93) Taikydamas DPS metodiką, bankas „Banca Profilo“ atsižvelgia į: i) pinigų srautus, sukuriamus iki naujo susitarimo galiojimo pabaigos; ii) bendrovės „Tirrenia“ verslo padalinio likvidacinę vertę baigus galioti naujam susitarimui, remiantis prielaida, kad po šios dienos nebus galima tęsti veiklos, ir iii) kai kurių smulkiųjų bendrovės „Tirrenia“ verslo padalinio akcininkų nuosavybės vertę. Taikydamas EPV metodiką, bankas „Banca Profilo“ vertina: i) pakoreguotą apskaitinę vertę; ii) prestižą; iii) bendrovės„ Tirrenia“ verslo padalinio likvidacinę vertę baigus galioti naujam susitarimui (dėl tos pačios priežasties, kaip ir taikant DPS metodą). Šis vertinimas grindžiamas įmonės pramonės plano duomenimis ir banko „Banca Profilo“ skaičiavimais, atliktais naudojant tuos duomenis.

(94) Taikant antraeiles metodikas, buvo atlikti šie veiksmai. Rinkos kartotinių analizė grindžiama banko „Banca Profilo“ skaičiavimais naudojantis „Bloomberg“ duomenis apie devynias panašias jūrų transporto bendroves. Nuosavybės metodą sudaro į balansą įtraukto turto grynosios vertės įvertinimas, tačiau, prireikus, su kai kuriais koregavimais (pvz., laivyno vertė, viešojo paslaugų pirkimo sutartis ir pan.).

(95) Remdamasi minėtomis metodikomis, bankas „Banca Profilo“ padarė išvadą, kad bendrovės „Tirrenia“ verslo padalinio vertė svyruotų nuo 380 iki 426 mln. EUR. Todėl mažiausia šios bendrovės kaina turėtų būti 380 000 000 EUR.

([42]) Diena, kurią naują susitarimą pasirašys bendrovė CIN ir atsakinga ministerija.

([43]) Taikant įstatymais nustatytą metinę palūkanų normą be kapitalizacijos nuo įsigaliojimo iki likučio sumokėjimo.

2.3.3.5. Bendrovės „Ecorys“ ataskaita

(96) Vykdydama oficialią tyrimo procedūrą, Komisija pavedė nepriklausomam konsultantui (bendrovei „Ecorys“) nustatyti parduodamo bendrovės „Tirrenia“ verslo padalinio rinkos vertę (žr. 8 konstatuojamąją dalį). Konsultanto buvo prašoma i) patvirtinti banko „Banca Profilo“ atlikto vertinimo pagrįstumą ir ii) nustatyti padalinio rinkos vertę netaikant jokių sąlygų.

(97) Siekdama nustatyti bendrovės „Tirrenia“ verslo padalinio, susieto su nauju susitarimu, vertę, bendrovė „Ecorys“ taikė pagrindines metodikas, kurias taikė ir bankas „Banca Profilo“. Visų pirma, bendrovė „Ecorys“ taikė diskontuoto pinigų srauto ir ekonominės pridėtinės vertės metodikas, tačiau pakeitė atitinkamas prielaidas, kai manė, kad tai tikslinga ([44]). Bendrovė „Ecorys“ daro prielaidą, kad naujas susitarimas nebus pratęstas ([45]) pasibaigus jo galiojimo laikotarpiui, todėl po šios datos viešųjų paslaugų maršrutai nebebus eksploatuojami. Remdamasi tuo, bendrovė „Ecorys“ nustatė, kad parduodamo bendrovės „Tirrenia“ verslo padalinio minimali rinkos vertė sudarė 409,5 mln. EUR (t. y. beveik 8 proc. didesnė nei banko „Banca Profilo“ nustatyta vertė).

(98) Bendrovė „Ecorys“ taip pat padarė išvadą, kad, jeigu bendrovės „Tirrenia“ verslo padalinys būtų parduotas be jokių sąlygų ir visų pirma be naujos viešojo paslaugų pirkimo sutarties dėl viešosios paslaugos teikimo (taigi ir be įpareigojimo užtikrinti šios viešosios paslaugos tęstinumą), bendrovė būtų buvusi parduota jos likvidacine verte ([46]), t. y. už 303,5 mln. EUR. Bendrovė „Ecorys“ šią išvadą grindė prielaida, kad bendrovės „Tirrenia“ verslo padalinys negalėtų pelningai tęsti veiklos negaudamas kompensacijos už viešąsias paslaugas. Bendrovė „Ecorys“ apibūdino bendrovių „Tirrenia“ ir „Siremar“ eksploatuojamus viešųjų paslaugų maršrutus kaip „labai nuostolingą veiklą, kuriai būdingas mažas keleivių skaičius ir kuri yra visiškai priklausoma nuo finansavimo pagal susitarimus“. Be to, bendrovė „Ecorys“ manė, kad „galimybė pakeisti paslaugų kokybę ir daugiau laisvės nustatyti bilietų kainas nėra pakankamos sąlygos, kad šie maršrutai taptų ekonomiškai perspektyvūs verslo požiūriu“. Bendrovė „Ecorys“ pažymėjo, kad ši likvidacinė vertė yra mažesnė už konkurso metu nustatytą vertę, ir nurodė, kad todėl neatidėliotinas likvidavimas (iš esmės laivų pardavimas) nebuvo perspektyvi alternatyva rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo požiūriu.

(99) Be to, bendrovė „Ecorys“ palygino bendrovės „Tirrenia“ verslo padalinio darbuotojų ir kelių panašių keltų bendrovių darbuotojų skaičių ir padarė išvadą, kad „Tirrenia“ darbuotojų skaičius ir personalo išlaidų struktūra „nesiskiria nuo šių panašių bendrovių pagal tai, kurią bendrų pajamų dalį sudaro darbo sąnaudos ([47]), ir darbo sąnaudų ir darbuotojų skaičiaus santykį“ ([48]). Atlikus analizę nenustatyta jokių esminių bendrovės „Tirrenia“ verslo padalinio ir panašių bendrovių skirtumų, dėl kurių galėtų kilti abejonių dėl per didelio darbuotojų skaičiaus arba per didelių darbo sąnaudų. Taigi potencialus pirkėjas būtų turėjęs nedaug veiksmų laisvės atleisti arba pakeisti darbo jėgos dalį. Šiuo pagrindu bendrovė „Ecorys“ padarė išvadą, kad nėra elementų, rodančių, jog darbo jėgos būklė turėjo reikšmingos įtakos bendrovės „Tirrenia“ verslo padalinio vertei.

2.3.4. *Naujas Italijos valstybės ir bendrovės CIN susitarimas*

2.3.4.1. Pagalbos gavėjas

(100) Bendrovė CIN yra bendrovės „Tirrenia“ verslo padalinio pardavimo konkurso laimėtoja, kurią iš pradžių tam tikslui įkūrė bendrovės „Onorato Partecipazioni S.r.l.“, „Grimaldi Compagnia di Navigazione S.p.A.“ ir „Marinvest S.r.l.“, nors pastarosios dvi šalys turėjo būti pakeistos kitais trimis investuotojais, kad būtų gautas leidimas vykdyti susijungimą (žr. 80 konstatuojamąją dalį). Kaip paaiškinta pirmiau (žr. 82 konstatuojamąją dalį), nuo 2015 m. liepos mėn. bendrovę CIN kontroliuoja tik bendrovė „Onorato Partecipazioni S.r.l“.

([44]) Visų pirma, bankas „Banca Profilo“ darė prielaidą, kad pasibaigus naujo susitarimo galiojimui bus likviduotas visas bendrovės „Tirrenia“ verslo padalinys. Priešingai, bendrovė „Ecorys“ daro prielaidą, kad laivai, eksploatuojami tiek pagal viešųjų paslaugų įsipareigojimus (t. y. ne sezono metu), tiek komerciniais pagrindais (t. y. sezono metu), ir toliau bus naudojami pastarosioms paslaugoms teikti, o vėliau bus parduoti pasibaigus jų naudingo tarnavimo laikui. Tačiau bendrovė „Ecorys“ nenustatė, ar būtų perspektyvu toliau teikti šias paslaugas tik sezono metu (pvz., dabartinės darbuotojų darbo sutartys apima tiek sezono, tiek ne sezono laikotarpį).

([45]) Bendrovė „Ecorys“ pažymi, kad, nors negalima atmesti tokio pratęsimo, netikrumas ir patikimos informacijos apie būsimo viešųjų paslaugų teikimo atnaujinimo sąlygas stoka leidžia pagrįstai nustatyti bendrovės „Tirrenia“ verslo padalinio vertę, neatsižvelgiant į galimą viešųjų paslaugų teikimo tvarkos pratęsimą ateityje.

([46]) Bendrovė „Ecorys“ šią vertę apskaičiavo kaip išlaidų, patirtų atleidžiant visus darbuotojus, ir pakoreguotos grynosios bendrovės „Tirrenia“ verslo padalinio turto vertės skirtumą.

([47]) Bendrovė „Ecorys“ mano, kad šis santykis parodo, ar darbo sąnaudos turi didelę įtaką bendrovės „Tirrenia“ verslo padalinio biudžetui, palyginti su panašiomis įmonėmis.

([48]) Bendrovė „Ecorys“ mano, kad šis santykis parodo, ar bendrovės „Tirrenia“ verslo padalinio darbo sąnaudos yra neproporcingos, palyginti su panašiomis įmonėmis.

2.3.4.2. Maršrutai

(101) Pagal naują 2012 m. liepos 18 d. Italijos ir bendrovės CIN susitarimą, pastaroji eksploatuos toliau nurodytus maršrutus pagal viešųjų paslaugų teikimo tvarką:

3 lentelė

Maršrutai, kuriuos pagal naują susitarimą eksploatuoja bendrovė CIN

Mišraus transporto maršrutai	Krovininio transporto maršrutai
Neapolis–Palermas (tik ne sezono metu): kasdienės paslaugos (naktinės) iš abiejų uostų.	Livornas–Kaljaris (visus metus): penki išvykimai per savaitę iš kiekvieno uosto.
Genuja–Porto Toresas (tik ne sezono metu): kasdienės paslaugos (naktinės) iš abiejų uostų.	
Genuja–Olbija–Arbataksas (visus metus): į Sardiniją: trys (penki) išvykimai per savaitę iš Genujos į Olbiją ne sezono (sezono) metu su dviem vežimais per savaitę iš Olbijos į Arbataksą. Į žemyninę dalį: du išvykimai per savaitę iš Arbatakso į Genują su sustojimu Olbijoje. Vienas (trys) papildomi išvykimai iš Olbijos į Genują ne sezono (sezono) metu.	Neapolis–Kaljaris (visus metus): nuo vieno iki trijų išvykimų per savaitę iš kiekvieno uosto. Vienas iš trijų išvykimų gali būti vykdomas maršrutu Kaljaris–Palermas, atsižvelgiant į eismo reikalavimus.
Čivitavekija–Olbija (tik ne sezono metu): kasdienės paslaugos (naktinės) iš abiejų uostų.	Ravena–Katanija (visus metus): trys išvykimai per savaitę iš kiekvieno uosto.
Neapolis–Kaljaris (visus metus): vienas (du) išvykimas (-i) per savaitę iš kiekvieno uosto ne sezono (sezono) metu.	
Palermas–Kaljaris (visus metus): vienas išvykimas per savaitę iš kiekvieno uosto ne sezono ir sezono metu.	
Trapanis–Kaljaris (visus metus): vienas išvykimas per savaitę iš kiekvieno uosto ne sezono ir sezono metu.	
Čivitavekija–Kaljaris–Arbataksas (visus metus): į Sardiniją: kasdienės paslaugos (naktinės) iš Čivitavekijos į Kaljarį su dviem vežimais per savaitę į Arbataksą. Į žemyninę dalį: kasdienės paslaugos (naktinės) iš Kaljario į Čivitavekiją su dviem vežimais per savaitę į Arbataksą.	
Termolis–Tremičio salos (visus metus): kasdienis vežimas iš abiejų uostų ir du papildomi reisai per savaitę iš abiejų uostų. Vienas reisas per savaitę, skirtas pavojingoms prekėms gabenti. Sezono metu – vienas papildomas reisas per savaitę.	

(102) Sezono metu bendrovė CIN komercinėmis sąlygomis eksploatuos maršrutus Neapolis–Palermas, Genuja–Porto Torresas ir Čivitavekija–Olbija. Naujo susitarimo A priede nustatyta, kaip turi būti eksploatuojamas kiekvienas iš 3 lentelėje nurodytų maršrutų (pvz., laivų tipas, kai kurių maršrutų išvykimo valandos ir pan.). Be to, naudotojų (atitinkamai salų gyventojų ir kitų keleivių) mokamos bilietų kainos negali viršyti naujo susitarimo 6 straipsnyje nustatytų ir tame pačiame A priede detalizuotų ribų.

(103) 2013 m. lapkričio 7 d. raštu bendrovė CIN pateikė prašymą peržiūrėti ekonominės ir finansinės pusiausvyros sąlygas, kaip numatyta naujo susitarimo 9 straipsnyje (žr. 107 konstatuojamąją dalį). 2014 m. rugpjūčio 7 d. Italijos infrastruktūros ir transporto ministerija ir bendrovė CIN šiuo pagrindu susitarė dėl kelių 2012 m. liepos 18 d. susitarimo pakeitimų. Siekiant atkurti ekonominę ir finansinę veiklos pusiausvyrą, pakeitimo susitarime nustatyta, kad:

— mišrus maršrutas Trapanis–Kaljaris bus panaikintas;

— krovinių maršrutas Neapolis–Kaljaris bus panaikintas;

— krovinių maršrutas Ravena–Katanija bus pakeistas, kad būtų galima išvykti iš Ravenos, Venecijos ar Monfalkonės į Kataniją ir būtų galima sustoti Brindizyje ir atvirkščiai;

— krovinių maršrutų (su pakeitimais) nebereikės eksploatuoti tam tikrais metų laikotarpiais ([49]) (daugiausia valstybinių švenčių ir atostogų metu);

— bus pakeistas kai kurių maršrutų paslaugų teikimo dažnis ir minimalus dažnis. Svarbiausi pakeitimai yra šie:

a) mišriame maršrute Genuja–Olbija–Arbataksas ne sezono metu bus panaikintas susisiekimas su Arbataksu (tačiau išliks sezono metu);

b) mišriame maršrute Čivitavekija–Kaljaris–Arbataksas ne sezono metu dažnis buvo sumažintas nuo kasdienio išvykimo iki trijų išvykimų per savaitę ir dviejų reisų per savaitę į Arbataksą, sezono metu netaikant jokių pakeitimų;

c) mišriame maršrute Neapolis–Kaljaris ne sezono metu dažnis buvo padidintas nuo vieno iki dviejų išvykimų per savaitę, sezono metu netaikant jokių pakeitimų;

d) mišriame maršrute Palermas–Kaljaris sezono metu dažnis buvo padidintas nuo vieno iki dviejų išvykimų savaitę, ne sezono metu netaikant jokių pakeitimų;

e) krovinių maršruto Livornas–Kaljaris dažnumas buvo pakeistas nuo penkių išvykimų iki keturių-šešių išvykimų per savaitę;

— didžiausia metinė kompensacija už viešąsias paslaugas išliks 72 685 642 EUR ir jokiu būdu negali būti padidinta.

2.3.4.3. Trukmė

(104) Naujas susitarimas, kurį Italijos valstybė ir bendrovė CIN pasirašė 2012 m. liepos 18 d., galios aštuonerius metus, todėl nustos galioti 2020 m. liepos 18 d.

2.3.4.4. Viešųjų paslaugų įsipareigojimai

(105) Bendrovei CIN nustatyti viešųjų paslaugos įsipareigojimai yra susiję su eksploatuojamomis jūrų transporto jungtimis (žr. 101 konstatuojamąją dalį), atitinkamiems eksploatuojamiems jūrų maršrutams paskirtų laivų tipu ir pajėgumais, atsarginio laivo turėjimu, kad būtų užtikrintas paslaugos tęstinumas, paslaugos dažnumu ir didžiausiomis bilietų kainomis, nustatytomis kiekvieno atitinkamo maršruto paslaugos naudotojams.

2.3.4.5. Kompensacija

(106) Metinė kompensacija, kurią bendrovė CIN turi gauti pagal naują susitarimą, sudaro 72 685 642 EUR. Kompensacijos suma turi būti nustatyta remiantis CIPE direktyvoje nustatyta metodika (žr. 41–51 konstatuojamąsias dalis).

(107) Naujo susitarimo 8 straipsnyje nustatyta, kad subsidijuojamos veiklos apimtis reguliariai peržiūrima kas trejus metus siekiant įsitikinti, ar nėra finansinio disbalanso. Be to, naujo susitarimo 9 straipsnyje nustatyta, kad, esant labai konkrečioms aplinkybėms, susijusioms su netikėtais ir struktūriniais pajamų ar išlaidų pokyčiais, ir bet kuriuo atveju tik po kiekvieno trejų metų laikotarpio pirmųjų metų šalys gali inicijuoti tokią peržiūrą anksčiau (toliau – apsaugos sąlyga).

([49]) Konkrečiai – nuo gruodžio 24 d. iki sausio 6 d., nuo trečiadienio prieš Velykas iki kito antradienio, valstybinių švenčių dienomis – balandžio 25 d., gegužės 1 d., birželio 2 d., lapkričio 1 d. ir gruodžio 8 d., taip pat dvi savaites rugpjūčio mėn. po susitarimo su prižiūrinčiomis ministerijomis.

2.3.5. *Švartavimosi pirmenybė*

(108) 2009 m. įstatymo 19b straipsnio 21 dalyje buvo nustatyta, kad, siekiant užtikrinti teritorinį tęstinumą su salomis ir atsižvelgiant į jų viešųjų paslaugų įsipareigojimus, bus išlaikytos buvusios „Tirrenia“ grupės įmonių, įskaitant bendrovę „Tirrenia“, nustatytos švartavimosi sąlygos ir pirmenybė paskirstant naujus laiko tarpsnius pagal jūrų transporto institucijų nustatytas procedūras, kaip numatyta 1994 m. sausio 28 d. Įstatyme Nr. 84 ir Italijos jūrų transporto kodekse.

2.3.6. *2010 m. įstatyme nustatytos priemonės*

(109) 2010 m. įstatyme buvo nustatyta galimybė buvusios „Tirrenia“ grupės įmonėms laikinai naudoti finansinius išteklius, jau skirtus ([50]) laivynui atnaujinti ir modernizuoti, kad būtų patenkinti neatidėliotini likvidumo poreikiai. Tačiau buvusios „Tirrenia“ grupės įmonės, kurios pasinaudojo šia galimybe, turėjo vėl papildyti šias specialias lėšas, kad galėtų atlikti reikiamą savo laivų atnaujinimą. Šis atnaujinimas buvo būtinas siekiant atitikti naujus tarptautinius saugos standartus pagal 1996 m. Stokholmo susitarimą ([51]).

(110) Visų pirma, pasinaudojus dviem priemonėmis ([52]), visos „Tirrenia“ grupės atnaujinimui apmokėti buvo skirta 23 750 000 EUR. Iš šios sumos 12 051 900 EUR buvo pervesta į specialią bendrovei „Tirrenia“ skirtą sąskaitą banke „Banca Carige“, vis dar siekiant panaudoti šias lėšas pagal pradinę paskirtį, t. y. atlikti reikiamą atnaujinimą, kad būtų laikomasi tarptautinių saugos standartų. Tačiau 2010 m. rugpjūčio 12 d. bankas „Banca Carige“ atliko šių lėšų ir dviejų bendrovės „Tirrenia“ skolų bankui užskaitą, kuri sudarė 4 657 005,35 EUR. Todėl bendrovė „Tirrenia“ iš esmės pasinaudojo 2010 m. įstatyme nustatyta galimybe panaudoti laivyno atnaujinimui skirtas lėšas likvidumo poreikiams patenkinti, net jeigu ji ir toliau privalėjo grąžinti šią pagalbą Italijos valstybei, papildydama atnaujinimo darbams skirtą sąskaitą.

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

a) pradiniai susitarimai pratęsiami nuo 2010 m. spalio 1 d. iki bendrovių „Tirrenia“ ir „Siremar“ privatizavimo procesų pabaigos (taip pat žr. 26 konstatuojamąją dalį);

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

c) siekdami užtikrinti viešųjų paslaugų tęstinumą ir prisidėti prie buvusios „Tirrenia“ grupės įmonių privatizavimo proceso, atitinkami regionai gali naudotis fondo *Aree Sottoutilizzate* (toliau – FAS) ([53]) lėšas pagal 2009 m. kovo 6 d. CIPE direktyvą Nr. 1/2009 ([54]).

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

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

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

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

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

([53]) FAS yra nacionalinis fondas, kurio lėšomis remiamas Italijos regioninės politikos įgyvendinimas. Jo ištekliai daugiausia skiriami regionams, kuriuos šiuo tikslu nurodo Italijos valdžios institucijos.

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

(113) Italijos valdžios institucijos 2009 m. balandžio 28 d. rašte pateikė išsamų atsakymą į 2008 m. gruodžio 19 d. Komisijos prašymą. Tame rašte, be kita ko, Italija:

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

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

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

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

— apžvelgė maršrutų, kuriuos „Tirrenia“ grupės įmonės eksploatavo 2008 m., skaičių ir sumažėjusį maršrutų, kuriuos „Tirrenia“ grupės įmonės eksploatuotų 2009 m., skaičių. Italijos valdžios institucijų teigimu, pastarieji maršrutai būtų naujų susitarimų, kurie turėjo būti sudaryti su naujaisiais „Tirrenia“ grupės įmonių savininkais, pagrindas.

(114) 2009 m. gruodžio 21 d. Komisijos generalinis direktorius, atsakingas už energetiką ir transportą, išsiuntė raštą Italijos valdžios institucijoms, pažymėdamas, be kita ko, kad:

— atsižvelgiant į radikalų jūrų kabotažo sektoriaus pertvarkymą Italijoje ir didelį socialinį poveikį, kurį, Italijos valdžios institucijų teigimu, turėtų privatizavimas, jeigu konkursai būtų vykdomi tiesiog siekiant sudaryti viešojo paslaugų pirkimo sutartis, konkurso organizavimas sudarant tokias sutartis su laivybos įmonėmis buvo priimtinas iš principo ir kaip išimtis, siekiant užtikrinti, kad būtų laikomasi Bendrijos laivų savininkų nediskriminavimo principo, nustatyto Tarybos reglamente (EEB) Nr. 3577/92 ([55]) (toliau – Jūrų kabotažo reglamentas);

— kompensacija už viešąsias paslaugas turėjo būti skiriama tik tiems maršrutams, kuriais kiti veiklos vykdytojai nuolat neteikė paslaugų visus metus, todėl nebuvo tenkinami rinkos poreikiai. Šiuo atžvilgiu buvo paprašyta paaiškinti, ar maršrutams Genuja–Porto Toresas, Genuja–Olbija–Arbataksas ir Čivitavekija–Olbija būdingas rinkos nepakankamumas. Be to, Italijos buvo paprašyta paaiškinti, ar bendrovė „Tirrenia“ gavo kompensaciją už šių trijų maršrutų eksploatavimą sezono metu. Taip pat buvo užduota klausimų apie bendrovės „Caremar“ eksploatuojamus maršrutus. Rašte taip pat buvo pažymėta, kad tik vietos maršrutų (o ne tarptautinių maršrutų) įtraukimas į viešojo paslaugų pirkimo sutartį gali būti pateisinamas Jūrų kabotažo reglamento pagrindu;

— „Tirrenia“ grupės viešojo paslaugų pirkimo sutarčių galiojimas baigėsi 2008 m. gruodžio 31 d., o Italijos numatyta privatizacija gali užtrukti ilgiau, nei numatyta. Todėl rašte buvo pabrėžta galimybė išsiųsti oficialų pranešimą dėl netinkamo jūrų kabotažo reglamento įgyvendinimo.

(115) 2010 m. sausio 22 d. Italijos valdžios institucijos atsakė į 2009 m. gruodžio 21 d. Komisijos tarnybų raštą. Savo rašte Italijos valdžios institucijos:

— atkreipė dėmesį į tai, kad Komisija iš esmės sutiko su siūlomu „Tirrenia“ grupės privatizavimo metodu kartu su naujomis viešojo paslaugų pirkimo sutartimis;

([55]) 1992 m. gruodžio 7 d. Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 3577/92, taikantis laisvės teikti paslaugas principą jūrų transportui valstybėse narėse (jūrų kabotažas) (OL L 364, 1992 12 12, p. 7). Komisija pažymi, kad jūrų kabotažo reglamente nenustatytas reikalavimas, kad valstybės narės privatizuotų savo jūrų transporto bendroves; jos turi tik liberalizuoti šią specifinę rinką.

— pateikė išsamius paaiškinimus dėl maršrutų Genuja–Porto Toresas, Genuja–Olbija–Arbataksas ir Čivitavekija–Olbija, dėl kurių Komisija pateikė įvairių klausimų. Italija taip pat patvirtino, kad maršrutai Genuja–Porto Toresas ir Čivitavekija–Olbija yra eksploatuojami tik viešųjų paslaugų teikimo tvarka ne sezono metu;

— nurodė, kad kvietimas pareikšti susidomėjimą bendrovės „Tirrenia“ (įskaitant bendrovę „Siremar“) pardavimu buvo paskelbtas 2009 m. gruodžio 23 d. Italija pažymėjo ketinanti baigti visos „Tirrenia“ grupės privatizavimą iki 2010 m. rugsėjo 30 d.;

— paprašė Komisijos aiškiai patvirtinti, ar dėl rinkos nepakankamumo pateikti argumentai yra pakankami.

(116) 2010 m. sausio 29 d. ([56]) Komisija išsiuntė oficialų pranešimą dėl netinkamo Jūrų kabotažo reglamento įgyvendinimo. Šiame rašte Komisija priminė, kad šiame reglamente numatyta, jog valstybei narei sudarant viešojo paslaugų pirkimo sutartis arba nustatant viešųjų paslaugų įsipareigojimus neturi būti diskriminuojami jokie Bendrijos laivų savininkai. Pagal to reglamento 4 straipsnio 3 dalį galiojančios viešojo paslaugų pirkimo sutartys gali galioti iki atitinkamos sutarties galiojimo pabaigos. Tačiau Komisija pažymėjo, kad „Tirrenia“ grupės įmonės ir toliau teikė jūrų transporto paslaugas, kai nustojo galioti atitinkamos viešojo paslaugų pirkimo sutartys (pradiniai susitarimai). Visų pirma, šie susitarimai turėjo galioti iki 2008 m. pabaigos, tačiau Italija kelis kartus pratęsė jų galiojimą. Todėl Komisija paragino Italijos valdžios institucijas pateikti savo pastabas.

(117) Be to, 2010 m. sausio 29 d. Komisijos generalinis direktorius, atsakingas už energetiką ir transportą, atsakė į Italijos valdžios institucijų 2010 m. sausio 22 d. raštą. Generalinis direktorius pabrėžė, kad jo atsakymas susijęs tik su Jūrų kabotažo reglamento reikalavimų laikymusi, o ne su valstybės pagalbos klausimais. Atsižvelgdamas į tai, generalinis direktorius nurodė, kad dėl maršrutų Genuja–Porto Toresas, Genuja–Olbija–Arbataksas ir Čivitavekija–Olbija pateiktų pagrindimų pakako anksčiau pareikštoms abejonėms išsklaidyti. Be to, generalinis direktorius palankiai įvertino tai, kad Italija, gavusi jo ankstesnį prašymą, iš naujo susitarimo su bendrove „Tirrenia“ projekto išbraukė tarptautinį maršrutą. Dėl klausimų, susijusių su bendrovės „Caremar“ eksploatuojamais maršrutais, tik kai kurių iš šių maršrutų pagrindimai buvo laikomi pakankamais. Todėl Italijos buvo paprašyta pateikti daugiau paaiškinimų dėl kai kurių bendrovės „Caremar“ maršrutų. Generalinis direktorius priminė, kad viešojo paslaugų pirkimo sutartys gali būti sudaromos tik dėl tų maršrutų, kuriems būdingas rinkos nepakankamumas.

(118) 2010 m. kovo 29 d. Italijos valdžios institucijos atsakė į 2010 m. sausio 29 d. Komisijos oficialų pranešimą. Savo rašte Italijos valdžios institucijos:

— priminė, kad 2009 m. gruodžio 21 d. rašte (žr. 114 konstatuojamąją dalį) Komisijos tarnybos iš esmės sutiko su „Tirrenia“ grupės privatizavimu, numatant sudaryti naujas viešojo paslaugų pirkimo sutartis su įmonėmis;

— pažymėjo, kad pradinių susitarimų pratęsimą skatino tik būtinybė užtikrinti viešųjų jūrų transporto paslaugų teikimo tęstinumą iki atitinkamų privatizavimo procesų pabaigos;

— patvirtino savo ketinimą iki 2010 m. rugsėjo 30 d. įvykdyti privatizavimo procesą, kad iki tos dienos būtų liberalizuotas jūrų kabotažo sektorius;

— pateikė bendrovės „Tirrenia“ (įskaitant bendrovę „Siremar“) privatizavimo procesą. Visų pirma, Italija nurodė, kad, paskelbus kvietimą pareikšti susidomėjimą, 2010 m. vasario 19 d. 19 įmonių pateikė 16 paraiškų. Deramo patikrinimo etape duomenų saugykla buvo atverta 2010 m. kovo 22 d. ir bus atidaryta iki 2010 m. gegužės mėn. pabaigos. Tuo metu Italija tikėjosi, kad pirkimo–pardavimo sutartis bus pasirašyta iki 2010 m. liepos mėn. vidurio, o nuosavybės teisė bus perduota iki 2010 m. rugsėjo mėn.;

— paaiškino, kad bendrovės „Toremar“ konkurso procedūroje kituose šios procedūros etapuose dalyvaus 11 suinteresuotųjų šalių;

— pabrėžė, kad nuolatinis netikrumas, atsirandantis tęsiant pažeidimo nagrinėjimo procedūrą, gali kelti grėsmę privatizavimo procesams ir neigiamai paveikti parduodamų bendrovių vertę;

— įsipareigojo visapusiškai bendradarbiauti su Komisija, siekiant išsklaidyti bet kokias likusias abejones tiek dėl pažeidimo nagrinėjimo procedūros, tiek dėl galimų valstybės pagalbos klausimų.

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

(119) 2010 m. rugsėjo 10 d.*ad hoc* posėdžio metu Italijos valdžios institucijos informavo Komisiją, kad bendrovių „Tirrenia“ ir „Siremar“ privatizavimo procedūra buvo atšaukta paskutiniame etape ir todėl privatizavimas nebus baigtas iki rugsėjo 30 d. Be to, Italijos valdžios institucijos pranešė, kad taip pat vėluojama sudaryti sutartis vykdant konkursus dėl bendrovių „Caremar“, „Saremar“, „Siremar“ ir „Toremar“. Vėliau 2010 m. spalio 1 d. Įstatymu Nr. 163 buvo pratęstas pradinių susitarimų galiojimas iki bendrovių „Tirrenia“ ir „Siremar“ privatizavimo procesų pabaigos (taip pat žr. 26 konstatuojamąją dalį).

(120) Atsižvelgdama į šiuos pokyčius, 2010 m. lapkričio 24 d. Komisija parengė papildomą oficialų pranešimą. Šiame rašte Komisija:

— pažymėjo, kad pradiniai susitarimai su bendrovėmis „Tirrenia“, „Siremar“, „Caremar“, „Saremar“ ir „Toremar“ buvo pratęsti automatiškai ir nesurengus konkursų;

— pabrėžė, kad nors toliau buvo taikomos minėtos viešojo paslaugų pirkimo sutartys, bendrovių „Tirrenia“, „Siremar“, „Caremar“, „Saremar“ ar „Toremar“ pardavimo konkurso procedūros nebuvo baigtos;

— nurodė pasiliekanti teisę, prireikus, pareikšti pagrįstą nuomonę (atsižvelgiant į pastabas, kurias gali pateikti Italija).

(121) 2012 m. birželio 21 d. Komisija parengė pagrįstą nuomonę dėl trijų buvusios „Tirrenia“ grupės įmonių („Caremar“, „Laziomar“ ir „Saremar“) privatizavimo. Kadangi kitų trijų bendrovių („Tirrenia“, „Toremar“ ir „Siremar“) konkurso procedūros buvo baigtos 2011 m. ([57]), šioms bendrovėms nebuvo įtrauktos į pagrįstą nuomonę. Komisija pažymėjo, kad, praėjus daugiau nei trejiems metams nuo įprastinio atitinkamų pradinių susitarimų galiojimo pabaigos, Italija nebuvo surengusi konkurencinių procedūrų dėl bendrovių „Caremar“, „Laziomar“ ir „Saremar“ vykdomo jūrų kabotažo viešojo paslaugų pirkimo sutarčių sudarymo. Šie susitarimai buvo pratęsti automatiškai ir neribotam laikui, užkertant kelią kitiems Bendrijos laivų savininkams konkuruoti dėl šių sutarčių sudarymo.

(122) 2012 m. rugpjūčio 8 d. Italijos valdžios institucijos atsakė į pagrįstą nuomonę teigdamos, kad skelbimai apie konkursus dėl bendrovių, su kurioms buvo sudarytos naujos viešojo paslaugų pirkimo sutartys, buvo arba bus skelbiami ES oficialiajame leidinyje. Visų pirma, skelbimas dėl bendrovės „Caremar“ paskelbtas 2012 m. liepos 20 d., o skelbimas dėl bendrovės „Laziomar“ išsiųstas paskelbti 2012 m. rugpjūčio 1 d. Galiausiai dėl bendrovės „Saremar“ 2012 m. rugpjūčio 2 d. buvo priimtas įstatymas, kuriame nustatytas reikalavimas tokį skelbimą paskelbti iki 2012 m. spalio 2 d.

(123) 2014 m. sausio 13 d. bendrovė „Compagnia Laziale di Navigazione“ tapo naująja bendrovės „Laziomar“ savininke ir pasirašė dešimties metų viešojo paslaugų pirkimo sutartį dėl susisiekimo su Ponto salynu. 2015 m. liepos 16 d. bendrovė „ATI SNAV-Rifim“ perėmė bendrovės „Caremar“ nuosavybės teisę ir su ja buvo sudaryta devynerių metų viešojo paslaugų pirkimo sutartis. Galiausiai, priėmus 2014 m. sprendimą, bendrovė „Saremar“ buvo likviduota, o 2016 m. kovo mėn. su bendrove „Delcomar“ buvo sudaryta viešojo paslaugų pirkimo sutartis dėl maršrutų tarp Sardinijos ir mažųjų salų.

(124) 2016 m. liepos 15 d. raštu Italijos valdžios institucijos informavo Komisiją, kad buvo privatizuotos visos buvusios „Tirrenia“ grupės įmonės. 2016 m. gruodžio 8 d. Komisija nusprendė baigti pažeidimo nagrinėjimo procedūrą.

3. **PAGRINDAS PRADĖTI IR PRATĘSTI PROCEDŪRĄ**

3.1. **Pradinio valstybės ir bendrovės „Tirrenia“ susitarimo pratęsimas**

3.1.1. *Sprendimo Altmark laikymasis ir pagalbos buvimas*

(125) 2011 m. sprendime Komisija laikėsi išankstinės nuomonės, kad viešųjų paslaugų įsipareigojimai nebuvo pakankamai aiškiai apibrėžti, todėl Komisija negalėjo tvirtai nuspręsti, ar nebuvo padaryta akivaizdžių klaidų. Visų pirma, Komisija neturėjo išsamios informacijos apie faktinius bendrovei „Tirrenia“ nustatytus įpareigojimus eksploatuoti nagrinėjamus maršrutus, palyginti su konkurenčių siūlomomis paslaugomis, kurias jie teikia kai kuriais iš šių maršrutų. Be to, Komisija abejojo, ar galima vertinti, kad bendrovės „Tirrenia“ eksploatuojami krovinių vežimo maršrutai yra visuotinės ekonominės svarbos pagal Sąjungos teisę.

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

(126) Komisija laikėsi išankstinės nuomonės, kad kompensacija atitinka antrąjį sprendimo *Altmark* ([58]) kriterijų nes jos apskaičiavimo kriterijai buvo nustatyti iš anksto ir atitiko skaidrumo reikalavimus. Visų pirma, Komisija pažymėjo, kad šie kriterijai yra apibūdinti pradiniame susitarime (dėl kompensacijos už 2009 m.) ir CIPE direktyvoje (dėl kompensacijos nuo 2010 m.).

(127) Tačiau Komisija manė, kad kompensacija neatitiko trečiojo *Altmark* kriterijaus ir veiklos vykdytojams galėjo būti mokama per didelė kompensacija už viešųjų paslaugų užduočių atlikimą. Visų pirma, Komisija išreiškė abejonių, ar 6,5 proc. rizikos priedas, taikomas nuo 2010 m., atspindi tinkamą rizikos dydį, nes bendrovė „Tirrenia“ *prima facie* neprisiėmė rizikos, kuri paprastai prisiimama teikiant tokias paslaugas.

(128) Komisija taip pat laikėsi išankstinės nuomonės, kad kompensacija neatitiko ketvirtojo *Altmark* kriterijaus, nes nebuvo skelbiamas konkursas dėl pradinio susitarimo pratęsimo. Be to, Komisija pažymėjo, kad negavo jokių įrodymų, pagrindžiančių teiginį, kad bendrovė „Tirrenia“ nagrinėjamas paslaugas iš tikrųjų teikė mažiausia bendruomenei kaina.

(129) Todėl 2011 m. sprendime Komisija padarė preliminarią išvadą, kad 2009–2011 m. bendrovei „Tirrenia“ sumokėta kompensacija už viešąsias paslaugas yra valstybės pagalba pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį. Be to, Komisija laikėsi nuomonės, kad ši pagalba turėtų būti laikoma nauja pagalba.

(130) 2012 m. sprendime Komisija laikėsi nuomonės, kad tiek, kiek visos sąlygos išliko nepakitusios 2012 m., ir iki naujo susitarimo su bendrove „Tirrenia“ įsigaliojimo bendrovei „Tirrenia“ skirta kompensacija nuo 2012 m. sausio 1 d. pagal toliau pratęstą pradinį susitarimą taip pat yra valstybės pagalba.

3.1.2. *Suderinamumas*

(131) 2011 m. sprendime Komisija laikėsi išankstinės nuomonės, kad kompensacijai už viešąsias paslaugas už 2009–2011 m. netaikomas nei Komisijos sprendimas 2005/842/EB ([59]) (2005 m. VESP sprendimas), nei 2005 m. VESP bendrosios nuostatos ([60]). Todėl Komisija vertino šią priemonę tiesiogiai pagal SESV 106 straipsnio 2 dalį ir nustatė, kad jai kilo abejonių, ar buvo laikomasi taikytinų suderinamumo sąlygų.

(132) 2012 m. sprendime Komisija pažymėjo, kad 2012 m. sausio 31 d. įsigaliojo naujas VESP dokumentų rinkinys, kurį sudaro Komisijos sprendimas 2012/21/ES ([61]) (2011 m. VESP sprendimas) ir 2011 m. VESP bendrosios nuostatos ([62]). Tačiau Komisija laikėsi išankstinės nuomonės, kad kompensacija už viešąsias paslaugas pagal pratęstą pradinį susitarimą negali būti laikoma suderinama su vidaus rinka ir jai yra taikomas reikalavimas pranešti pagal 2011 m. VESP sprendimą.

(133) 2010 m. įstatyme buvo numatyta pratęsti pradinį susitarimą nuo 2010 m. rugsėjo 30 d. iki privatizavimo proceso pabaigos. Priimant 2010 m. įstatymą, bendrovė „Tirrenia“ patyrė sunkumų (žr. 61 konstatuojamąją dalį). Todėl kompensacija, kurią bendrovė gavo nuo 2010 m. spalio 1 d. iki jos privatizavimo, negalėjo būti vertinama remiantis 2011 m. VESP bendrosiomis nuostatomis. Vietoj to, vadovaudamasi 2011 m. VESP bendrųjų nuostatų 9 punktu ([63]), Komisija laikėsi išankstinės nuomonės, kad ši pagalba turėtų būti vertinama remiantis 2004 m. Sanavimo ir restruktūrizavimo gairėmis.

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

([59]) 2005 m. lapkričio 28 d. Komisijos sprendimas 2005/842/EB dėl EB sutarties 86 straipsnio 2 dalies taikymo valstybės pagalbai kompensacijos už viešąją paslaugą forma, skiriamai tam tikroms įmonėms, kurioms patikėta teikti bendros ekonominės svarbos paslaugas (OL L 312, 2005 11 29, p. 67).

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

([61]) 2011 m. gruodžio 20 d. Komisijos sprendimas 2012/21/ES dėl SESV 106 straipsnio 2 dalies taikymo valstybės pagalbai kompensacijos už viešąją paslaugą forma, skiriamai tam tikroms įmonėms, kurioms patikėta teikti bendros ekonominės svarbos paslaugas (OL L 7, 2012 1 11, p. 3).

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

([63]) Tame punkte nustatyta: „Pagalba sunkumų patiriantiems VESP teikėjams bus vertinama remiantis Bendrijos gairėmis dėl valstybės pagalbos sunkumus patiriančioms įmonėms sanuoti ir restruktūrizuoti“.

(134) Komisija pažymėjo, kad šiuo atveju nebuvo laikomasi 2004 m. Sanavimo ir restruktūrizavimo gairėse nustatytų suderinamumo kriterijų, todėl 2012 m. sprendime laikėsi išankstinės nuomonės, kad sunkumų patiriančiai bendrovei „Tirrenia“ išmokėta kompensacija yra nesuderinama restruktūrizavimo pagalba.

3.2. **Neteisėtas sanavimo pagalbos bendrovei „Tirrenia“ pratęsimas**

(135) 2012 m. sprendime Komisija laikėsi išankstinės nuomonės, kad sanavimo pagalba buvo neteisėtai pratęsta nuo 2011 m. rugpjūčio 28 d. iki 2012 m. rugsėjo 18 d., o sanavimo pagalbos pratęsimas šiuo laikotarpiu yra nesuderinama pagalba bendrovėms „Tirrenia“ ir „Siremar“ bei galbūt jų atitinkamiems pirkėjams. Visų pirma, Komisija pažymėjo, kad Italija per šešis mėnesius nuo pirmosios sanavimo pagalbos išmokos šioms bendrovėms nepateikė restruktūrizavimo ar likvidavimo plano, kaip reikalaujama pagal 2004 m. Sanavimo ir restruktūrizavimo gaires. Komisija laikėsi nuomonės, kad taip pat nebuvo įvykdytos sanavimo pagalbos pratęsimo sąlygos, nustatytos 2004 m. Sanavimo ir restruktūrizavimo gairėse.

3.3. **Bendrovės „Tirrenia“ privatizavimas ir atidėtas bendrovės CIN mokėtinos pirkimo kainos sumokėjimas**

(136) 2011 m. Sprendime Komisija išreiškė abejonių, ar bendrovės „Tirrenia“ verslo padalinio pardavimo konkurso procedūra buvo pakankamai skaidri ir besąlygiška, kad būtų užtikrinta, jog pardavimas vykdomas rinkos kaina.

(137) Pirma, Komisija pažymėjo, kad, nors kvietimas pareikšti susidomėjimą buvo paskelbtas keliuose laikraščiuose ir daugelyje interneto svetainių, šiame kvietime nebuvo detalizuotas pardavimo mastas ir nebuvo pateikti aiškūs nurodymai konkurso dalyviams dėl tolesnių procedūros etapų. Kvietime taip pat nebuvo nurodyti jokie kvalifikacinės atrankos arba atrankos kriterijai ar kitos sąlygos, kuriuos turėjo atitikti konkurso dalyviai, išskyrus privalomą sąlygą toliau teikti viešąsias paslaugas. Be to, visa svarbi informacija apie turtą, kuriam taikoma pardavimo procedūra, konkurso dalyviams buvo pateikta tik deramo patikrinimo etape.

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

(139) Bendrovių „Tirrenia“ ir „Siremar“ verslo padalinių pardavimo procedūros buvo grindžiamos Marzano įstatyme nustatyta tvarka (žr. 64 konstatuojamąją dalį). Todėl Komisija vertino abi procedūras kartu. Ji laikėsi nuomonės, kad parduodant verslo padalinius, kuriems buvo patikėti nauji susitarimai, pirkėjai buvo įpareigoti teikti viešąsias paslaugas pagal iš anksto nustatytus kokybės, dažnumo ir bilietų kainų įsipareigojimus, nustatytus naujuose susitarimuose. Komisija laikėsi nuomonės, kad, nustatydama tokius įpareigojimus, valstybė siekė viešojo intereso tikslų, o ne gauti didžiausią kainą. Komisijos nuomone, buvo labai maža tikimybė, kad privatus pardavėjas būtų teikęs tokią pat svarbą nepertraukiamam viešųjų paslaugų teikimui.

(140) Be to, Komisija laikėsi nuomonės, kad privatus pardavėjas, veikiantis įprastomis rinkos sąlygomis, nebūtų nustatęs įpareigojimo dvejus metus neatleisti darbuotojų.

(141) Dėl pirmiau nurodytų priežasčių Komisija preliminariai padarė išvadą, kad bendrovės „Tirrenia“ verslo padalinio privatizavimo procedūra nebuvo pakankamai skaidri ir besąlygiška, kad būtų užtikrinta, jog pardavimas vykdomas rinkos kaina. Todėl Komisija negalėjo atmesti galimybės, kad parduotai ekonominei veiklai arba pirkėjui buvo suteiktas ekonominis pranašumas.

(142) Remdamasi turima informacija, Komisija taip pat laikėsi nuomonės, kad bet kuri pagalba, kuri galėjo atsirasti vykdant privatizavimo procesą, būtų nesuderinama.

(143) 2012 m. sprendime Komisija laikėsi išankstinės nuomonės, kad atidėtas bendrovės CIN mokėtinos bendrovės „Tirrenia“ verslo padalinio pirkimo kainos mokėjimas gali būti valstybės pagalba bendrovei CIN. Visų pirma, Komisija pažymėjo, kad tikroji pirkimo kainos vertė, nustatyta diskontuojant atidėtuosius mokėjimus jų verte pardavimo metu, yra mažesnė už rinkos vertę, kurią nustatė Italijos paskirtas nepriklausomas ekspertas. Todėl Komisija laikėsi nuomonės, kad bendrovė CIN galėjo gauti naudos iš pranašumo, kurį sudarė bent jau nepriklausomo eksperto nustatytos kainos ir būsimų mokėjimų, diskontuotų jų dabartine verte, skirtumas. Remdamasi turima informacija, Komisija laikėsi nuomonės, kad ši priemonė galėjo būti veiklos pagalba, kuri iš esmės nesuderinama su vidaus rinka.

3.4. **Naujas Italijos valstybės ir bendrovės CIN susitarimas**

(144) 2012 m. sprendime Komisija laikėsi preliminarios nuomonės, kad bendrovės „Tirrenia“ verslo padalinio pirkėjui (t. y. bendrovei CIN) skirta kompensacija neatitiko sprendime *Altmark* nustatytų kriterijų, todėl laikoma pagalba pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį.

(145) Komisija priėjo prie šios išvados atsižvelgdama į tai, kad:

— konkurentai, kurie teikė panašias paslaugas, eksploatavo bent tam tikrus maršrutus, kuriuos eksploatavo ir bendrovė CIN;

— dėl kompensacijos apskaičiavimo pagal CIPE direktyvą veiklos vykdytojui buvo mokama per didelė kompensacija už viešųjų paslaugų teikimą dėl tų pačių priežasčių, kaip nurodytos 2011 m. sprendime; ir

— atrodo, kad nebuvo laikomasi ketvirtojo sprendimo *Altmark* kriterijaus ([64]), atsižvelgiant į tai, kad konkursas buvo paskelbtas dėl bendrovės „Tirrenia“ verslo padalinio, su kuriuo buvo sudarytas naujas susitarimas, o ne pačios viešojo paslaugų pirkimo sutarties, ir nebuvo įrodyta, kad tai leido pasirinkti konkurso dalyvį, galintį teikti paslaugas mažiausia bendruomenei kaina.

(146) Dėl bendrovės CIN kompensacijos suderinamumo Komisija pažymėjo, kad, remiantis Italijos valdžios institucijų pateikta informacija, bendrovės CIN eksploatuojamais maršrutais pagal viešųjų paslaugų teikimo tvarką per du ankstesnius metus iki naujo susitarimo sudarymo pervežtų keleivių skaičius neviršijo ribos, nustatytos 2011 m. VESP sprendime, t. y. 300 000 keleivių. Vis dėlto, atsižvelgdama į abejones dėl tikrojo VESP pobūdžio ir dėl galimos per didelės kompensacijos bendrovei CIN, Komisija laikėsi nuomonės, kad kompensacijos negali būti laikomos suderinamomis remiantis 2011 m. VESP sprendimu. Tada Komisija įvertino pagalbą remdamasi 2011 m. VESP bendrosiomis nuostatomis, tačiau jai kilo abejonių, ar yra vykdomos tų bendrųjų nuostatų suderinamumo sąlygos, ir ji paragino Italiją įrodyti, kad taip yra.

3.5. **Švartavimosi pirmenybė**

(147) 2011 m. sprendime Komisija laikėsi išankstinės nuomonės, kad tuo atveju, kai už švartavimosi pirmenybę nėra atlyginama, priemonė yra reguliavimo pranašumas, kuris nereiškia jokio valstybinių išteklių perdavimo ir todėl negali būti laikomas valstybės pagalba. Jeigu švartavimosi pirmenybė būtų atlyginta, Komisija laikėsi nuomonės, kad tiek, kiek bendrovė „Tirrenia“ teikia tikras VESP ir ši pirmenybė suteikiama tik vežant tais maršrutais, kuriais teikiamos VESP, ja nebūtų suteikiamas papildomas ekonominis pranašumas, nes tai būtų būdinga teikiant VESP. Nepaisant to, Komisija paragino Italijos valdžios institucijas ir trečiąsias šalis pateikti papildomos informacijos apie šią priemonę.

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

([64]) Kriterijus išsamiai apibūdintas 301 konstatuojamosios dalies 4 punkte.

3.6. **2010 m. įstatyme nustatytos priemonės**

(149) 2011 m. sprendime Komisija laikėsi išankstinės nuomonės, kad visos 2010 m. įstatyme nustatytos priemonės yra valstybės pagalba buvusios „Tirrenia“ grupės įmonėms, įskaitant bendrovę „Tirrenia“. Šias priemones sudarė 1) galimas laivų atnaujinimui skirtų lėšų panaudojimas likvidumo tikslais; 2) mokesčių išimtys, susijusios su privatizavimo procesu; 3) galimas FAS lėšų naudojimas. Komisija paragino Italijos valdžios institucijas paaiškinti, ar visos šios priemonės yra būtinos viešosioms paslaugoms teikti, ir kokiu būdu.

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

4. **ITALIJOS PASTABOS**

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

(151) Italija pateikė bendrovės „Tirrenia“ eksploatuojamų maršrutų, kuriems taikomi viešųjų paslaugų įpareigojimai, sąrašą, įskaitant sezoninį dažnumą ir tvarkaraščius, konkurencinę aplinką ir priežastis, dėl kurių buvo nustatyti viešųjų paslaugų įsipareigojimai.

(152) Dėl tikrų VESP buvimo Italija atkreipė dėmesį į tai, kad bendrovei „Tirrenia“ ir vėliau bendrovei CIN nustatyti viešųjų paslaugų įsipareigojimai užtikrina reguliarumo, tęstinumo ir kokybės atžvilgiu priimtiną paslaugą, sujungiančią šalies žemyninę dalį su salų uostais. Šia paslauga prisidedama prie ekonominio salų vystymosi, kartu užtikrinant svarbiausius salų bendruomenių judumo poreikius ir konstitucijoje įtvirtintą teisę į teritorinį tęstinumą. Atsižvelgdama į tai, Italija pažymėjo, kad viešųjų paslaugų įsipareigojimai visiškai atitinka SESV 174 ir paskesnių straipsnių ir Deklaracijos Nr. 30 dėl salų regionų (kuri pridedama prie Amsterdamo sutarties Baigiamojo akto) tikslus. Italija taip pat rėmėsi Europos Sąjungos Teisingumo Teismo (toliau – Teisingumo Teismas) jurisprudencija, kurioje patvirtinta, kad tikslas užtikrinti pakankamas reguliarias laivybos paslaugas į salas, iš salų ir tarp salų yra teisėtas viešojo intereso tikslas ([65]).

(153) Italija teigė, kad paslaugos, kurias teikia viešųjų paslaugų įsipareigojimus prisiėmusios įmonės, ir paslaugos, kurias valdo laisvai verslą vykdančios įmonės, nėra visiškai panašios. Visų pirma, pirmųjų teikiamų paslaugų reguliarumas, tęstinumas ir kokybė yra visiškai garantuojami dėl aiškių įpareigojimų, nustatytų susitarimuose, o pastarųjų paslaugos priklauso tik nuo veiklos vykdytojo apskaičiuotos savo investicijų grąžos. Šiuo atžvilgiu Italija pateikė maršruto La Madalena–Palau pavyzdį, kai bendrovė „Enermar“, eksploatavusi šį maršrutą komercinėmis sąlygomis, nusprendė nutraukti paslaugą be išankstinio įspėjimo. Priešingai, bendrovė „Saremar“, kuris šį maršrutą eksploatavo pagal viešojo paslaugų pirkimo sutartį, privalėjo tęsti paslaugą ir taip iš esmės užtikrinti teritorinį tęstinumą. Italija taip pat nurodė privatų veiklos vykdytoją „Go In Sardinia“, kuris dėl finansinių sunkumų 2014 m. rugpjūčio mėn. netikėtai sustabdė savo paslaugų teikimą. Tai sukėlė nerimą tūkstančiams keleivių, kurie jau buvo sumokėję už bilietus ir kurie nebūtų pasiekę savo kelionės tikslo be bendrovės „Tirrenia“ intervencijos.

4.2. **Dėl galimo neteisėto sanavimo pagalbos bendrovei „Tirrenia“ pratęsimo**

(154) Italijos valdžios institucijos priminė, kad 2011 m. gegužės 16 d. raštu yra informavusios Komisiją, jog bankrutuojanti bendrovė „Tirrenia“ grąžins valstybės garantuojamas paskolas, kai bus užbaigtas bendrovių „Tirrenia“ ir „Siremar“ verslo padalinių pardavimas, panaudodama šio pardavimo lėšas ([66]). Atsižvelgiant į tai, kad 2011 m. liepos 25 d. bendrovė CIN pasirašė bendrovės „Tirrenia“ verslo padalinio pardavimo sutartį, tiek Italijos valdžios institucijos, tiek bankrutuojanti bendrovė „Tirrenia“ pagrįstai manė, kad pagalba gali būti grąžinta iki 2011 m. rugpjūčio 28 d.

([65]) Žr. 2001 m. vasario 20 d. Sprendimo *Analir ir kt.*, C-205/99, ECLI:EU:C:2001:107, 27–28 punktus.

([66]) Abi bendroves valdė vienas nepaprastasis administratorius ir vienas nepaprastasis įgaliotinis.

(155) Italija pabrėžė, kad dėl vėlesnių įvykių netikėtai užtruko bendrovių „Tirrenia“ ir „Siremar“ verslo padalinių pardavimas. Todėl bankrutuojanti bendrovė „Tirrenia“ turėjo teikti paslaugas gerokai ilgiau, nei planuota, padengdama su tuo susijusias išlaidas. Italijos teigimu, bendrovės „Tirrenia“ likvidavimo planas buvo skelbiamas bankrutuojančios bendrovės „Tirrenia“ svetainėje gerokai anksčiau nei baigėsi šešių mėnesių terminas, nustatytas 2004 m. Sanavimo ir restruktūrizavimo gairėse. Italija pridūrė, kad Komisijai visada buvo teikiama naujausia informacija apie privatizavimo proceso pažangą. Visa bendrovių „Tirrenia“ ir „Siremar“ mokėtina suma, įskaitant palūkanas, buvo grąžinta valstybei praėjus vos 48 dienoms po to, kai bendrovė CIN sumokėjo pirmąją bendrovės „Tirrenia“ verslo padalinio kainos dalį.

4.3. **Dėl bendrovės „Tirrenia“ verslo padalinio privatizavimo**

4.3.1. *Dėl procedūros skaidraus ir nediskriminacinio pobūdžio*

(156) Italija pabrėžė, kad procedūros buvo vykdomos laikantis visų Marzano įstatymo reikalavimų. Nors šiame įstatyme nurodyta galimybė nustatyti pirkėją privačių derybų metu, tai netrukdo laikytis atvirumo, skaidrumo ir nediskriminavimo principų. Be to, šiuo atveju taikomos kitos teisės nuostatos, pagal kurias aiškiai reikalaujama organizuoti skaidrius ir nediskriminacinius konkursus, neleidžia rengti jokių privačių derybų. Visų pirma, 2010 m. įstatymo 1 straipsnio 5a dalies b punkte nustatytas reikalavimas, kad nepaprastasis įgaliotinis užtikrintų, jog procedūros „truktų kuo trumpiau pagal nepaprastąją administravimo procedūrą, laikantis konkurencingumo, skaidrumo ir nediskriminavimo principų, kurie turi būti taikomi pardavimui“.

(157) Italijos tvirtinimu, Dekreto įstatymo Nr. 347/2003 4 straipsnio 4c dalyje numatyta tvarka suteikė papildomų skaidrumo ir nediskriminavimo garantijų, ypač atsižvelgiant į tai, kad parduodamo verslo padalinio rinkos vertę nustatė nepriklausomas ekspertas, o ekonomiškai naudingiausias pasiūlymas buvo pasirenkamas pagal kainą.

(158) Italija teigė, kad visos šalys turėjo vienodas galimybes susipažinti su visa informacija, reikalinga siekiant aiškiai identifikuoti parduodamą turtą ir parengti pasiūlymą. Iš tikrųjų buvo parduodamas tik turtas ir sutartiniai santykiai, būdingi viešųjų paslaugų teikimui:

a) laivai ir papildoma įranga, reikalinga viešųjų paslaugų įsipareigojimams vykdyti;

b) sutartys su strateginiais tiekėjais dėl paslaugų, reikalingų įprastam veiklos vykdymui;

c) teisinis reikalavimas pateikti pasiūlymą dėl personalo, būtino viešųjų paslaugų įsipareigojimams vykdyti, įdarbinimo remiantis laivyno personalo sąrašais (daugiau informacijos pateikta 160 konstatuojamojoje dalyje).

(159) Italija taip pat paaiškino, kad šeši bendrovės „Tirrenia“ laivai, kurie nebuvo būtini viešosioms paslaugoms teikti, buvo parduoti taikant atskiras pardavimo procedūras. Be to, bendrovei „Tirrenia“ priklausęs nekilnojamasis turtas ir meno kūriniai buvo parduoti rengiant atskiras pardavimo procedūras. Todėl šis turtas nebuvo įtrauktas į konkursą dėl bendrovės „Tirrenia“ verslo padalinio (taip pat žr. 4.3.2 skirsnį).

(160) Konkrečiai dėl pareigos neatleisti darbuotojų Italija pabrėžė, kad bendrovių „Tirrenia“ ir „Siremar“ verslo padalinių pardavimui netaikomas Civilinio kodekso 2112 straipsnis, todėl darbuotojai nėra automatiškai perkeliami (pagal jų galiojančias sutartis) į konkursą laimėjusias įmones. Vienintelė juridinė konkurso laimėtojų prievolė buvo įdarbinti pardavėjo personalą (sudarant naujas sutartis) ir dvejus metus neatleisti darbuotojų, kaip reikalaujama pagal Dekreto įstatymo Nr. 270/1999 63 straipsnio 2 dalį, taikomą visoms didelėms įmonėms, kurių atžvilgiu vykdoma nepaprastoji administravimo procedūra. Tačiau tai nereiškė, kad bendrovės „Tirrenia“ darbuotojai bus automatiškai perkelti į pirkėjo įmonę. Be to, ši prievolė buvo taikoma tik darbuotojų, kurie pagal verslo planą ir verslo padalinio laivų personalo sąrašus buvo laikomi būtinais tolesniam viešosios paslaugos teikimui, atžvilgiu.

(161) Italija teigė, kad tokią prievolę, nustatytą bendrojoje nacionalinėje teisėje ir užtikrinančią veiklos tęstinumą ir viešųjų paslaugų teikimą, tomis pačiomis sąlygomis būtų nustatęs ir privatus pardavėjas.

(162) Paskelbus kvietimą pareikšti susidomėjimą italų ir anglų kalbomis bendrovės „Tirrenia“ svetainėje ir daugelyje nacionalinių bei tarptautinių laikraščių ir specializuotų svetainių, Italijos, Europos ir ne Europos įmonės pateikė 21 paraišką. Italija laikėsi nuomonės, kad tai rodo, jog šio kvietimo turinys leido aiškiai nustatyti, kas parduodama, ir taikytinos procedūros pobūdį, tuo pat metu apsaugant neskelbtiną komercinę informaciją (pirmiausia siekiant apsaugoti potencialių pirkėjų interesus). Deramo patikrinimo etape įmonėms buvo suteikta išsami informacija apie, be kita ko, konkretų parduodamą turtą, verslo planą ir naujo susitarimo projektą (žr. 72 konstatuojamąją dalį).

(163) Todėl Italija teigė, kad visoms įmonėms, norinčioms įsigyti bendrovės „Tirrenia“ verslo padalinį, buvo skaidriai ir nediskriminuojant suteikta informacija, reikalinga pirkimo pasiūlymui pateikti remiantis visais žinomais faktais.

4.3.2. *Dėl turto, parduoto atskirai nuo „Tirrenia“ verslo padalinio*

(164) Italija paaiškino, kad nepaprastasis įgaliotinis paskelbė nepriklausomus, skaidrius ir nediskriminacinius konkursus parduoti šešis laivus ([67]), kurie nebuvo reikalingi bendrovei „Tirrenia“ teikiant viešąsias paslaugas. 2010 m. gruodžio 10 d. kvietimai pareikšti susidomėjimą buvo paskelbti nacionaliniuose ir tarptautiniuose laikraščiuose, taip pat kai kuriuose specializuotuose leidiniuose. Pasibaigus du kartus pratęstam terminui, dėl penkių vadinamųjų greitųjų keltų buvo gauti tik pasiūlymai juos išardyti. Tačiau pasibaigus motorlaivio „Domiziana“ procedūros terminui buvo gauti du pasiūlymai įsigyti šį laivą komerciniais (t. y. laivybos) tikslais. Buvo bandoma gauti didesnės kainos pasiūlymų (tiek iš dviejų pradinių, tiek iš galimų papildomų dalyvių), tačiau tokių pasiūlymų negauta. Todėl konkurso laimėtoju buvo paskelbtas didžiausią kainą pasiūlęs dalyvis.

(165) Italija taip pat nurodė, kad kelis bendrovei „Tirrenia“ priklausančius nekilnojamojo turto objektus buvo planuojama parduoti rengiant atskirą nepriklausomą konkursą, nes jie nebuvo būtini viešosioms paslaugoms teikti ir todėl nebuvo priskirti bendrovės „Tirrenia“ verslo padaliniui. Italija nurodė „Palazzo Molin“ pardavimą Venecijoje, norėdama parodyti, kokių apsaugos priemonių buvo imtasi siekiant užtikrinti, kad būtų galima gauti kuo didesnę pardavimo kainą (pvz., nepriklausomam ekspertui pavedus nustatyti nekilnojamojo turto vertę, raginant konkurso dalyvius pagerinti pasiūlymus). Galiausiai Italija paaiškino, kad bendrovės „Tirrenia“ meno kolekcija taip pat bus parduodama atskirame viešame aukcione, kurį rengs viena iš didžiųjų aukcionų įmonių.

4.3.3. *Dėl bendrovės „Tirrenia“ verslo padalinio turto susiejimo su nauju susitarimu*

(166) Visų pirma, Italija tvirtino, kad sprendimas privatizuoti turtą kartu su nustatomais viešųjų paslaugų įsipareigojimais buvo priimtas siekiant užtikrinti sklandų jūrų kabotažo sektoriaus liberalizavimą. Italija nurodo, kad ši strategija buvo iš anksto aptarta su Komisija (žr. 2.4 skirsnį) ir buvo laikoma, kad ji iš esmės atitinka Jūrų kabotažo reglamentą.

(167) Be to, Italija laikėsi nuomonės, kad, atsižvelgiant į tuo metu vyravusias rinkos sąlygas, bendrovės „Tirrenia“ verslo padalinio turtą reikėjo susieti su nauju susitarimu. Ekonomikos nuosmukio metu ir gerokai sumažėjus jūrų transporto sektoriaus paklausai, galimybė naudoti bendrovės „Tirrenia“ verslo padalinio laivyną eksploatuojant viešųjų paslaugų maršrutus, nustatytus naujame susitarime, būtų perspektyvi verslo galimybė, o ne veiksnys, mažintis bendrovės „Tirrenia“ verslo padalinio rinkos vertę. Todėl Italija mano, kad tai negalėjo turėti neigiamos įtakos konkurso procedūrai ir gautai kainai.

(168) Šiuo atžvilgiu Italija priminė, kad iš šešių laivų, nepriskirtų bendrovės „Tirrenia“ verslo padaliniui (žr. 164 konstatuojamąją dalį), penki turėjo būti parduoti išardymui. Italija mano, kad, atsižvelgiant į tuometinį jūrų transporto rinkos sudėtingumą ir ekonominį nuosmukį, nebuvo įmanoma pasiekti geresnės bendrovės turto kainos, net jeigu konkurso procesas būtų pakartotas arba turtas nebūtų susietas su nauju susitarimu. Galiausiai Italija atkreipia dėmesį į vieno potencialaus bendrovės „Tirrenia“ verslo padalinio pardavimo konkurso dalyvio pastabą dėl Europos susijungimų patvirtinimo procedūros. Šis konkurso dalyvis nurodė, kad Italijos paskirto nepriklausomo eksperto nustatyta minimali kaina iš tikrųjų buvo per didelė.

([67]) Buvo surengti du konkursai – vienas dėl bendrovės „Tirrenia“ greitųjų keltų „Avinas“, „Jautis“, „Ožiaragis“, „Skorpionas“, „Scatto“ ir kitas dėl bendrovės „Tirrenia“ motorlaivio „Domiziana“. Per pirmąją konkursą buvo parduodamas ir bendrovės „Siremar“ greitasis keltas „Guizzo“.

4.3.4. *Dėl nepriklausomo eksperto paskyrimo*

(169) Italija teigė, kad 2010 m. gruodžio 16 d. penkios pagrindinės finansų įstaigos, neturinčios rizikos pozicijų, susijusių su „Tirrenia“ grupe, buvo pakviestos pateikti pasiūlymus dėl bendrovės „Tirrenia“ verslo padalinio vertės nustatymo. Iki nustatyto termino nė viena iš pakviestų įstaigų nepateikė pasiūlymo.

(170) Vėliau bankas „Banca Profilo“ išreiškė susidomėjimą teikti nepriklausomo patarėjo paslaugas tomis pačiomis sąlygomis, kaip nustatyta atrankos procedūroje. 2011 m. vasario 4 d. dekretu ministras nurodė, kad bankas „Banca Profilo“ bus nepriklausomas ekspertas siekiant nustatyti bendrovių „Tirrenia“ ir „Siremar“ verslo padalinių rinkos vertę.

4.3.5. *Dėl sutarties sudarymo kriterijų*

(171) Italija pabrėžė, kad 2011 m. vasario 2 d. nepaprastasis įgaliotinis išsiuntė suinteresuotiems subjektams raštą dėl procedūros, kuriame aiškiai išdėstė sutarties sudarymo kriterijus. Šiame rašte buvo nurodyti pardavimo procesui taikomi teisės aktai ir paaiškinta, kad pardavimo kaina negali būti mažesnė už nepriklausomo eksperto nustatytą vertę, o siūlomas verslo planas turėjo atitikti naujame pasiūlyme nustatytus viešųjų paslaugų įsipareigojimus.

(172) Italija taip pat patvirtino, kad sutarties sudarymo kriterijus gavus kelis pasiūlymus buvo didžiausia kaina, kaip nustatyta konkrečiose procedūrai taikomose taisyklėse.

4.3.6. *Dėl bendrovės „Ecorys“ ataskaitos*

(173) Tyrimo metu Italija buvo paraginta pateikti pastabas (žr. 8 konstatuojamąją dalį) dėl Komisijos pasirinkto nepriklausomo konsultanto (bendrovės „Ecorys“) išvadų. Italija pritarė bendrovės „Ecorys“ išvadoms, kad nei privatizavimo susiejimas su naujo susitarimo sudarymu, nei darbo jėgos sąlyga nebūtų sumažinę bendrovės „Tirrenia“ verslo padalinio rinkos vertės.

(174) Dėl minėto susiejimo Italija rėmėsi keliais bendrovės „Ecorys“ pareiškimais, įskaitant jos vertinimą, kad pardavimo metu vienintelė perspektyvi turto pardavimo viešųjų paslaugų teikimo tvarka (t. y. susiejant turto privatizavimą su nauju susitarimu) alternatyva buvo bendrovės „Tirrenia“ verslo padalinio likvidavimas. Italija taip pat pakartojo, kad krizės keltų sektoriuje metu, kuriai buvo būdingas didelis paklausos sumažėjimas, galimybė naudoti bendrovės „Tirrenia“ laivyną susitarime nustatytiems viešųjų paslaugų maršrutams buvo gera verslo galimybė, o ne veiksnys, galintis sumažinti turto vertę. Be to, Italija priminė, kad iš šešių laivų, nepriskirtų bendrovės „Tirrenia“ verslo padaliniui, penkis buvo galima parduoti tik išardymui (žr. 168 konstatuojamąją dalį). Galiausiai Italija teigė, kad, atsižvelgiant į realią kainą, pasiūlytą vykdant konkurso procedūrą, degalų kainų dydį ir blogas ekonomines aplinkybes, nebūtų buvę įmanoma pasiekti geresnio turto vertinimo, net jeigu konkurso procedūra būtų pakartota arba būtų pakeista parduodamo turto sudėtis.

(175) Dėl darbo jėgos sąlygos Italija pabrėžė bendrovės „Ecorys“ išvadą, kad nėra elementų, rodančių, jog ši sąlyga turėjo reikšmingos įtakos bendrovės „Tirrenia“ verslo padalinio vertei. Italija taip pat priminė, kad ši sąlyga buvo grindžiama Dekreto įstatymo Nr. 270/1999 63 straipsnio 2 dalimi ir buvo taikoma tik tiems darbuotojams, kurie reikalingi atitinkamos įmonės veiklai užtikrinti pagal laivyno personalo sąrašus. Laivyno personalo sąrašuose i) nustatoma kokybinė ir kiekybinė įgulos sudėtis, reikalinga laivui valdyti pagal saugios laivybos teisės aktus; ii) jie yra nustatomi ministro dekretu ir iii) juos parengia komitetas, kurio nariais, turinčiais patariamąjį vaidmenį, yra organizacijų, atstovaujančių darbuotojams ir laivų savininkams, atstovai. Laivas gali plaukti 365 dienas per metus, o laivo įgula turi pakaitomis dirbti laive ir krante. Taigi, nustatant darbo jėgos lygį, reikalingą užtikrinti, kad bendrovės „Tirrenia“ verslo padalinys veiktų, į minimalų darbo jėgos lygį turi būti įtrauktas įgulos narių skaičius, nurodytas įgulos sąrašuose, ir atsarginė įgula. Naujasis bendrovės „Tirrenia“ verslo padalinio savininkas, nepaisant jokios darbo jėgos sąlygos, būtų turėjęs užtikrinti šį minimalų darbo jėgos lygį. Be to, Italija pridūrė, kad, nors bendrovės „Tirrenia“ verslo padalinio pirkėjas turėjo pasiūlyti įdarbinimą visiems darbuotojams, kurių reikia siekiant užtikrinti viešųjų paslaugų teikimą, jis tai turėjo padaryti ne anksčiau galiojusių, o naujų darbo sutarčių pagrindu ([68]).

([68]) Siekdama įrodyti, kad pirkėjas turėjo perimti ne visus bendrovės „Tirrenia“ darbuotojus, Italija nurodo, kad bendrovės „Tirrenia“ darbuotojų skaičius buvo 1 414 deramas patikrinimo metu, o perleidus nuosavybės teises bendrovei CIN šis skaičius sumažėjo 12 proc. iki 1 239 (iš jų 313 pagal terminuotas sutartis). Be to, iš 18 bendrovėje „Tirrenia“ dirbusių vadovų tik keturi tapo bendrovės CIN darbuotojais.

(176) Bendrovės „Ecorys“ ataskaitoje padaryta išvada, kad apskaičiuotoji bendrovės „Tirrenia“ verslo padalinio vertė galėjo būti maždaug 7,8 proc. didesnė už Italijos valdžios institucijų paskirto eksperto „Banca Profilo“ nustatytą vertę. Italija laikėsi nuomonės, kad šį skirtumą galima paaiškinti tuo, jog abu ekspertai turėjo pasikliauti kelių techninių parametrų prognozėmis ir tokios prognozės dėl savo pobūdžio gali skirtis. Italijos valdžios institucijos pateikė banko „Banca Profilo“ parengtą priešpriešinį vertinimą, kuriame išsamiai paaiškinti skirtumai ([69]) su bendrovės „Ecorys“ ataskaita. Italija manė, kad šis priešpriešinis vertinimas suteikia tvirtą ir objektyvų pagrindą šių dviejų vertinimų skirtumams. Iš tiesų bankas „Banca Profilo“ tvirtino, kad jo prielaidos buvo konservatyvesnės ([70]) nei bendrovės „Ecorys“ ir geriau atspindėjo nagrinėjamą padėtį.

(177) Be to, Italija atkreipė dėmesį į tai, kad nuosavybės teisė į bendrovės „Tirrenia“ verslo padalinį buvo perleista praėjus daugiau nei dvejiems metams nuo ataskaitinės datos, kurią nustatydami vertę naudojo ir bankas „Banca Profilo“, ir bendrovė „Ecorys“. Italijos teigimu, per tą laikotarpį bendrovės „Tirrenia“ verslo padalinio turto vertė būtų sumažėjusi, o ekonominė aplinka būtų gerokai pablogėjusi. Dėl šios priežasties Italija padarė išvadą, kad negali būti abejonių, jog tą dieną, kai buvo užbaigtas bendrovės „Tirrenia“ verslo padalinio pardavimas, šalių sutartos kainų sąlygos visiškai atspindėjo įmonės turto rinkos vertę.

4.4. **Dėl naujo susitarimo atitikties *Altmark* kriterijams**

(178) Italija pakartojo, kad ji pranešė apie kompensaciją už viešąsias paslaugas, mokėtiną pagal naują susitarimą, tik dėl teisinio tikrumo, nes, jos manymu, ši priemonė nėra valstybės pagalba (žr. 4 konstatuojamąją dalį). Visų pirma, Italijos valdžios institucijos teigė, kad keturių *Altmark* kriterijų laikomasi dėl šių priežasčių:

— jūrų transporto paslaugos, kurias Italijos valdžios institucijos nustatė naujame susitarime, yra būtinos salų ekonominiam vystymuisi, jas teikiant taip pat tenkinami esminiai salų bendruomenių transporto poreikiai, užtikrinant Italijos konstitucijoje įtvirtintą teisę į teritorinį tęstinumą. Naujame susitarime aiškiai nurodytos paslaugos, laivai, tvarkaraščiai ir tarifų apribojimai. Todėl Italija teigė, kad viešosios paslaugos įsipareigojimai yra aiškiai apibrėžti ir yra laikomasi pirmojo *Altmark* kriterijaus;

— parametrai, kuriais remiantis buvo apskaičiuota kompensacija, išsamiai paaiškinti CIPE direktyvoje ir taikomi naujame susitarime (ir jo prieduose), o didžiausios kompensacijos sumos yra nustatytos 2009 m. įstatyme. Todėl Italija teigė, kad šie parametrai yra nustatyti iš anksto objektyviai ir skaidriai ir yra laikomasi antrojo *Altmark* kriterijaus;

— viešųjų paslaugų teikėjas prisiima visą veiklos riziką (taip pat žr. 4.5 skirsnį) ir gauna fiksuoto dydžio subsidiją, kuri nebūtinai užtikrina, kad bus visiškai padengtos jo sąnaudos. Dėl šios priežasties Italija tvirtino, kad 6,5 proc. grąžos norma atitinka veiklą ir už viešąsias paslaugas nemokama per didelė kompensacija. Todėl laikoma, kad laikomasi ir trečiojo *Altmark* kriterijaus;

— bendrovės „Tirrenia“ verslo padalinys buvo privatizuotas atviro konkurso būdu parduodant turtą, reikalingą viešajai paslaugai teikti ir susietą su nauju aštuonerių metų susitarimu dėl šios paslaugos teikimo. Kadangi konkurso procedūra atitiko konkurencijos, skaidrumo ir nediskriminavimo principus, o sutarties sudarymo kriterijus buvo aukščiausia kaina, Italija teigė, kad laikomasi ir ketvirtojo *Altmark* kriterijaus.

4.5. **Dėl 6,5 proc. rizikos priedo, nustatyto CIPE direktyvoje nuo 2010 m.**

(179) Italija atkreipė dėmesį į tai, kad 2009 m. bendrovei „Tirrenia“ sumokėta kompensacija sudarė 80 010 000 EUR. Nuo 2010 m. nustatyta didžiausia kompensacijos suma yra 72 685 642 EUR. Italija pažymėjo, kad ši suma yra gerokai mažesnė nei istorinis bendrovės deficito lygis. Tikriausiai tai priverstų bendrovės „Tirrenia“ verslo padalinio pirkėją efektyvinti veiklą, kad deficitas neviršytų fiksuotos subsidijos sumos per visą naujo susitarimo galiojimo laiką ir ateityje kompensuotų infliaciją ilguoju laikotarpiu.

([69]) Įskaitant kitokias nerizikingas normas, beta rodiklius, skolos kainą ir keletą skirtumų, kaip apskaičiuoti likvidacinę vertę (visų pirma personalo išeitines išmokas).

([70]) Pavyzdžiui, bankas „Banca Profilo“ taikė 10 metų Italijos vyriausybės obligacijų normą kaip nerizikingą palūkanų normą, nes bendrovės „Tirrenia“ verslo padalinys veiklą vykdo tik Italijoje. Tačiau bendrovė „Ecorys“ taikė mažesnes Vokietijos vyriausybės obligacijų normas ir dėl to, banko „Banca Profilo“ teigimu, buvo nepakankamai įvertina verslo padalinio kapitalo kaina.

(180) CIPE direktyvoje numatyta, kad 6,5 proc. rizikos priedas bus naudojamas nustatant kapitalo grąžą pagal VSKK formulę (žr. 42 konstatuojamąją dalį). Tačiau Italija patikslino, kad buvo nuspręsta supaprastinti skaičiavimą taikant 6,5 proc. fiksuoto dydžio kapitalo grąžą, nes kompensacijos dydis ribojamas pagal 2009 m. įstatymą. Šis supaprastintas požiūris buvo taikomas pratęsiant pradinį susitarimą ir vis dar taikomas pagal naują susitarimą. Italijos valdžios institucijos taip pat įrodė, kad taikant visą CIPE direktyvoje nustatytą metodiką, kapitalo grąža bent jau kai kuriais metais galėjo būti didesnė nei 6,5 proc. Dėl šios priežasties Italija mano, kad supaprastintas požiūris yra konservatyvus ir neleidžia bendrovėms „Tirrenia“ ar CIN gauti didesnės kompensacijos, nei nustatyta CIPE direktyvoje.

(181) Italija taip pat teigė, kad 6,5 proc. kapitalo grąža atspindi bendrovei „Tirrenia“ ir atitinkamai CIN pavestos veiklos riziką nemokant per didelės kompensacijos už viešąsias paslaugas dėl tolesnėse konstatuojamosiose dalyse nurodytų priežasčių.

(182) Italija pirmiausia priminė, kad tuo metu, kai buvo pratęstas pradinis susitarimas, dėl sunkios įmonės finansinės padėties 2010 m. rugpjūčio 5 d. buvo pradėta nepaprastoji bendrovės „Tirrenia“ administravimo procedūra. Italijos teigimu, dėl 2009 m. įstatyme nustatytos didžiausios kompensacijos sumos faktiškai nebuvo įmanoma visiškai padengti grynųjų viešųjų paslaugų išlaidų (t. y. išlaidų atėmus pajamas). Todėl bendrovė „Tirrenia“ praktiškai nebūtų gavusi jokios kapitalo grąžos nuo 2010 m. sausio 1 d. iki 2012 m. liepos 18 d. Šiam teiginiui pagrįsti Italija pateikė bendrovės „Tirrenia“ atskirų maršrutų 2010 ir 2011 m. ataskaitas ir 2012 m. ketvirtines finansines ataskaitas.

(183) Naujame bendrovės „Tirrenia“ verslo padalinio pirkėjui skirtame susitarime numatyta, kad kompensacijos dydis apskaičiuojamas atsižvelgiant į prognozuojamą pajamų ir išlaidų dinamiką. Italijos teigimu, kitaip nei pradiniuose susitarimuose, naujame susitarime nenumatyta jokios visiškos ar automatinės kompensacijos už padidėjusias veiklos sąnaudas (pvz., darbo, degalų, frachtavimo ir pan.). Todėl riziką, susijusią su tokiu išlaidų padidėjimu, taip pat riziką, susijusią su eismo intensyvumu, visiškai prisiimtų veiklos vykdytojas. Todėl Italija teigė, kad veiklos vykdytojas prisiima visą su paslauga susijusią riziką ir neturi jokių garantijų, kad jam skirtos kompensacijos pakaks visoms išlaidoms padengti. Italijos teigimu, taip yra net ir atsižvelgiant į naujo susitarimo 8 ir 9 straipsnius, nes veiklos vykdytojas vis tiek susiduria su tokio disbalanso atsiradimo ir momento, kai galima atlikti koregavimus, vėlavimo rizika. Be to, visi tokie koregavimai yra derybų rezultatas ir jie taikomi ne atgaline data, o tik ateičiai. Italija pateikė bendrovės CIN atskirų maršrutų metines ataskaitas už laikotarpį nuo 2012 m. liepos 18 d. iki 2018 m. pabaigos, siekdama įrodyti, kad pagal naują susitarimą nebuvo mokama per didelė kompensacija.

4.6. **Dėl naujo susitarimo atitikties 2011 m. VESP sprendimui**

(184) Net manydama, kad pagal naują susitarimą bendrovei CIN sumokėta kompensacija už viešąsias paslaugas nėra valstybės pagalba, Italija vis tiek pateikė argumentų, kodėl ši priemonė atitiktų 2011 m. VESP sprendimą, jeigu ji būtų pagalba.

(185) Italija priminė, kad Komisija, vertindama tikrąjį VESP pobūdį, tik patikrina, ar valstybė narė nepadarė akivaizdžios klaidos nustatydama, kad paslauga yra VESP. Atsižvelgdama į tai, Italija apibūdino naujame susitarime nurodytus maršrutus ir atkreipė dėmesį į tai, kad tik bendrovė CIN teikia paslaugas keliais iš šių maršrutų. Be to, dar dėl trijų maršrutų bendrovė CIN gauna kompensaciją už viešąsias paslaugas tik ne sezono metu, o sezono metu jai vis dar taikomi apribojimai (pvz., dėl bilietų kainų).

(186) Italija pateikė metinių keleivių srautų duomenis už dvejus finansinius metus iki tų metų, kuriais buvo pavesta teikti VESP (t. y. 2010 ir 2011 m.), siekdama įrodyti, kad 300 000 keleivių riba, nustatyta 2011 m. VESP sprendimo 2 straipsnio 1 dalies d punkte, nebuvo viršyta vežant bendrovės „Tirrenia“ eksploatuojamais maršrutais. Be to, kadangi naujas susitarimas galioja aštuonerius metus, Italija pažymėjo, kad taip pat laikomasi 2011 m. VESP sprendimo 2 straipsnio 2 dalies. Galiausiai Italija tvirtino, kad laikomasi 2011 m. VESP sprendimo 2 straipsnio 4 dalies, nes parduodant bendrovės „Tirrenia“ verslo padalinį konkurencingo, skaidraus ir nediskriminacinio konkurso tvarka buvo laikomasi visų Jūrų kabotažo reglamento reikalavimų.

(187) Italija teigė, kad naujas susitarimas atitinka visas pavedimams taikomas sąlygas, nurodytas 2011 m. VESP sprendimo 4–6 straipsniuose. Visų pirma, šiame sprendime detalizuoti viešųjų paslaugų įsipareigojimai, jų trukmė, kompensavimo mechanizmas (remiantis CIPE direktyva ir 2009 m. įstatymu) ir bet kokio per didelės kompensacijos išvengimo ir susigrąžinimo mechanizmai. Galiausiai Italija atkreipė dėmesį į galiojančias priemones (įskaitant teisių gynimo ir sankcijų sistemą), kuriomis siekiama užtikrinti griežtą naujo susitarimo sąlygų laikymąsi.

4.7. **Dėl bendrovės CIN atidėtojo pirkimo kainos dalies mokėjimo**

(188) Dėl to, kad bendrovė CIN dalį pardavimo kainos mokėjo dalimis per susitarimo galiojimo laiką, Italija atkreipė dėmesį į toliau nurodytus aspektus. 2011 m. balandžio 14 d. bendrovės CIN pateiktas įpareigojantis pasiūlymas, kuriame buvo numatyta atidėti dalies kainos mokėjimą, buvo padėtas duomenų saugykloje. 2011 m. gegužės 2 d. nepaprastasis įgaliotinis visoms šalims, kurioms buvo leista dalyvauti deramo patikrinimo etape, išsiuntė raštą, kuriame jos buvo raginamos pateikti geresnius nei bendrovės CIN pateiktas pasiūlymus. Tai, kad nebuvo gauti galutiniai pasiūlymai, kurie būtų geresni už bendrovės CIN pateiktą pasiūlymą, lemia konkurso dinamika. Dėl šios priežasties atidėtas pirkimo kainos mokėjimas negali būti laikomas atrankiąja intervencija bendrovės CIN naudai, nes jis atspindi rinkos kainą. Visų pirma, galimi kiti konkurso dalyviai taip pat galėjo pateikti pasiūlymą, numatydami atidėtą mokėjimą, tačiau jie nusprendė neteikti tokių pasiūlymų.

(189) Šiuo atžvilgiu Italija nurodė Europos teismų praktiką ([71]), pagal kurią vykdant konkurso procedūrą tinkamai pateikti įpareigojantys pasiūlymai dėl konkrečios bendrovės privatizavimo yra geresnis tos įmonės rinkos kainos rodiklis nei, pavyzdžiui, ekspertų nustatyta vertė. Italija taip pat pabrėžė, kad Europos teismai nustatė, jog šio požiūrio reikia laikytis ir tada, kai atitinkamai konkurso procedūrai būdingos neteisėtos sąlygos, net jeigu Italijos valdžios institucijos mano, kad tokių sąlygų nebuvo vykdant konkursą dėl bendrovės „Tirrenia“ verslo padalinio privatizavimo. Italijos valdžios institucijos taip pat nurodė Komisijos sprendimą bendrovės „Sandretto“ byloje ([72]). Tame sprendime Komisija pritarė Italijos argumentams, kad, nors bendrovės „Sandretto“ turto pardavimo kaina buvo mažesnė nei nustatyta turto vertė, vis dėlto tai buvo didžiausia rinkos išreikšta vertė, todėl negalima atmesti galimybės, kad pirkėjo pasiūlyta kaina yra rinkos kaina.

4.8. **Dėl švartavimosi pirmenybės**

(190) Italijos valdžios institucijos teigė, kad skiriant švartavimosi pirmenybę nebuvo naudojami jokie valstybiniai ištekliai. Italijos valdžios institucijų teigimu, visi keltų operatoriai reguliariai moka mokesčius atitinkamoms uostų direkcijoms už švartavimąsi. Italijos valdžios institucijos taip pat tvirtina, kad ši švartavimosi pirmenybė buvo taikoma tik viešųjų paslaugų maršrutams, o bendrovė „Tirrenia“ ir vėliau bendrovė CIN nemokėjo ir nemoka jokio papildomo mokesčio už šią švartavimosi pirmenybę, nes uostai joms teiktų pirmenybę renkantis švartavimosi laiko tarpsnius, net jeigu nebūtų nustatyta oficiali švartavimosi pirmenybė dėl jų teikiamų viešųjų paslaugų.

(191) Italijos valdžios institucijos mano, kad švartavimosi pirmenybe nebūtų suteikiamas reikšmingas pranašumas buvusios „Tirrenia“ grupės įmonėms, įskaitant bendrovę „Tirrenia“ ir ją įsigijusią bendrovę CIN. Visų pirma, jos teigia, kad praktikoje švartavimosi pirmenybė taikoma labai retai. Dėl daugelio uostų dydžio ir iš anksto sudarytų atvykimo ir išvykimo tvarkaraščių užtikrinama, kad įprastomis aplinkybėmis, kai nėra vėlavimo ar ekstremalių oro sąlygų, skirtingi veiklos vykdytojai tuo pat metu nesinaudotų konkrečiomis krantinėmis. Be to, kadangi bendrovės „Tirrenia“ ir CIN paslaugas teikia visus metus (kitaip nei, pavyzdžiui, veiklos vykdytojai, kurie veikia tik sezono metu), būtų natūralu, kad uostai joms teiktų pirmenybę renkantis švartavimosi laiko tarpsnius, net jeigu nebūtų oficialios švartavimosi pirmenybės. Dėl šių priežasčių Italija laikosi nuomonės, kad švartavimosi pirmenybe negali būti suteikiamas reikšmingas pranašumas bendrovėms „Tirrenia“ ir CIN.

([71]) Italija visų pirma nurodo 2013 m. spalio 24 d. Sprendimo *Land Burgenland*, sujungtos bylos C-214/12 P, C-215/12 P ir C-223/12 P, ECLI:EU:C:2013:682, 93–96 punktus.

([72]) OL L 92, 2010 4 13, p. 19.

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

(192) Italija neginčijo, kad bendrovė „Tirrenia“ gavo maždaug 12 051 900 EUR laivų modernizavimui, reikalingam užtikrinti, kad būtų laikomasi tarptautinių saugos standartų. Be to, Italijos valdžios institucijos patvirtino, kad iš šių lėšų bendrovė „Tirrenia“ faktiškai panaudojo tik 630 600 EUR ir jos buvo skirtos laivo „Clodia“ atnaujinimui. Likusios lėšos (t. y. 11 421 300 EUR) nebuvo nei panaudotos modernizavimui, nei grąžintos valstybei. Italijos teigimu, naujasis bendrovės „Tirrenia“ verslo padalinio savininkas (t. y. bendrovė CIN) turėjo sumokėti už likusį modernizavimą savo lėšomis (todėl bankas „Banca Profilo“, nustatydamas vertę, taip pat atsižvelgė į šį 11 421 300 EUR įsipareigojimą).

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

(194) Italijos valdžios institucijos paaiškino, kad FAS lėšos nebuvo naudojamos siekiant skirti papildomą kompensaciją bendrovei „Tirrenia“. Vietoje to, šios lėšos buvo skirtos biudžeto asignavimams, skirtiems kompensacijoms už viešąsias paslaugas buvusios „Tirrenia“ grupės įmonėms mokėti, papildyti, jei būtų paaiškėję, kad jų nepakanka. Italija pažymi, kad 2010 m. įstatymo 1 straipsnio 5b dalimi regionams buvo suteikiama galimybė panaudoti FAS lėšas finansuojant įprastą kompensaciją už viešąsias paslaugas (jos dalį) ir taip užtikrinti viešųjų jūrų transporto paslaugų tęstinumą. Todėl ši priemonė būtų susijusi tik su lėšų paskirstymu Italijos valstybės biudžete kompensacijoms už viešąsias paslaugas mokėti.

4.10. **Dėl bankrutuojančios bendrovės „Tirrenia“ ir bendrovės CIN ekonominio tęstinumo (nebuvimo)**

(195) Italija teigė, kad tarp bankrutuojančios bendrovės „Tirrenia“ ir bendrovės CIN nėra ekonominio tęstinumo dėl toliau nurodytų priežasčių:

a) *pardavimo mastas*: Italija atkreipė dėmesį į tai, kad po nesėkmingo visos bendrovės „Tirrenia“, įskaitant jos patronuojamąją įmonę „Siremar“, privatizavimo, prieš pradedant bendrovės nepaprastąją administravimo procedūrą, buvo surengti atskiri konkursai dėl atitinkamos bendrovės turto dalies (t. y. atitinkamai bendrovių „Tirrenia“ ir „Siremar“ verslo padalinių). Be to, buvo parduodama tik dalis bankrutuojančios bendrovės „Tirrenia“ turto, kuris anksčiau neturėjo jokio funkcinio savarankiškumo; turtas, nebūtinas viešosioms paslaugoms teikti, įskaitant šešis laivus, nekilnojamąjį turtą ir meno kolekciją, buvo parduodami atskirai. Be to, bendrovė CIN neperėmė bankrutuojančios bendrovės „Tirrenia“ skolų, susidariusių iki perdavimo;

b) *ekonominė veikla*: naujame susitarime nustatytos viešųjų paslaugų įsipareigojimų vykdymo sąlygos, taikomos bendrovei CIN, iš esmės skiriasi nuo sąlygų, nustatytų pradiniame susitarime su „Tirrenia“. Visų pirma, naujame susitarime numatyti visiškai kitokie kompensacijos už viešųjų paslaugų teikimą apskaičiavimo kriterijai (nustatytas maksimalus dydis, o ne visiškai padengiami nuostoliai, patirti teikiant viešąją paslaugą) ir suteikiama daugiau lankstumo nustatant bilietų kainas keleiviams (vietoje nustatytų kainų taikant viršutines kainų ribas). Italija laikėsi nuomonės, kad reikšmingas kompensavimo būdo pakeitimas neišvengiamai įpareigojo pirkėją didinti bendrovės „Tirrenia“ verslo padalinio organizacinį efektyvumą. Be to, Italija teigė, kad vien tik viešojo savininko turto perdavimas privačiam savininkui reiškia esminius organizacinius ir valdymo pokyčius, o sąlygomis, kurias AGCM nustatė savo 2012 m. birželio 21 d. Sprendimu Nr. 23670, buvo dar labiau užtikrintas bankrutuojančios bendrovės „Tirrenia“ ir bendrovės CIN ekonominio tęstinumo nebuvimas;

c) *naudojimosi darbo jėga nutraukimas*: Italija atkreipė dėmesį į tai, kad darbuotojai nebuvo automatiškai perkeliami į pirkėjo įmonę. Bankrutuojanti bendrovė „Tirrenia“ atleido darbuotojus ir buvo visiškai atsakinga už visas su senosiomis sutartimis susijusias išlaidas. Tuomet pirkėjas buvusiems darbuotojams pateikė naujus darbo pasiūlymus, jeigu buvo laikoma, kad darbuotojai reikalingi perduotos veiklos vykdymui (t. y. viešosios paslaugos teikimui). Jeigu buvę darbuotojai pasiūlymą priėmė, jie buvo įdarbinami pagal naują, kitą sutartį;

d) *skirtingi pardavėjo ir pirkėjo akcininkai*: Italija pažymėjo, kad pirkėjas buvo nustatytas viešojo konkurso, kuriame dalyvavo kuo daugiau potencialių konkurso dalyvių, būdu. Šis konkursas buvo organizuojamas laikantis konkurencijos, skaidrumo ir nediskriminavimo principų, o konkurso laimėtojas buvo nustatytas pagal aukščiausios kainos kriterijų. Pardavėjo tapatybė visiškai skiriasi nuo pirkėjo tapatybės, o abiejų įmonių akcininkai yra nesusiję;

e) *ekonominė sandorio logika*: sandoriu buvo siekiama liberalizuoti bendrovės „Tirrenia“ vykdomą jūrų transporto veiklą, kad būtų laikomasi Jūrų kabotažo reglamento. Be to, pirmas kvietimas pareikšti susidomėjimą buvo paskelbtas 2010 m. rugsėjo mėn. ir pirkimo–pardavimo sutartis su bendrove CIN pasirašyta 2011 m. liepos 25 d., o Komisijos oficiali tyrimo procedūra pradėta 2011 m. spalio 5 d. Dėl šių priežasčių Italija teigė, kad sandoriu nebuvo siekiama apeiti valstybės pagalbos taisyklių, nes jis buvo planuojamas ir vykdomas siekiant įgyvendinti svarbų pramonės projektą.

5. **SUINTERESUOTŲJŲ ŠALIŲ PASTABOS**

(196) Komisija gavo keturių suinteresuotų šalių (t. y. bankrutuojančios bendrovės „Tirrenia“, bendrovių CIN, „Pan Med“ ir „Grandi Navi Veloci“) pastabas, kurios apibendrintos toliau.

5.1. **Bankrutuojančios bendrovės „Tirrenia“ pastabos**

(197) Toliau apibendrinam bankrutuojančios bendrovės „Tirrenia“ atsakymai, pateikti dėl 2011 m. ir 2012 m. sprendimų.

5.1.1. *Dėl pažeidimo nagrinėjimo procedūros Nr. 2007/4609*

(198) Atsakydama į 2012 m. sprendimą, bankrutuojanti bendrovė „Tirrenia“ visų pirma nurodė Komisijos pažeidimo procedūrą Nr. 2007/4609 dėl netinkamo Jūrų kabotažo reglamento taikymo (taip pat žr. 2.4 skirsnį). Šiuo atžvilgiu bankrutuojanti bendrovė „Tirrenia“ nurodė 2009 m. gruodžio 21 d. raštą (žr. 114 konstatuojamąją dalį) dėl Italijos ketinimo skelbti konkursus ne dėl viešojo paslaugų pirkimo sutarčių, o dėl laivybos įmonių, su kuriomis sudarytos tokios sutartys, pardavimo. Tame rašte už energetiką ir transportą atsakingas Komisijos generalinis direktorius pažymėjo, kad, atsižvelgiant į radikalų sektoriaus pertvarkymą, kurį planuoja Italijos valdžios institucijos, ir socialinį poveikį, kuris, pasak tų pačių institucijų, būtų daromas, jeigu organizuojant konkursus nebūtų numatytas bendrovių pirkimas, pasirinkta procedūra buvo priimtina iš principo ir kaip išimtis, siekiant užtikrinti, kad būtų laikomasi Bendrijos laivų savininkų nediskriminavimo principo.

(199) 2012 m. birželio 21 d. (žr. 121 konstatuojamąją dalį) Komisija išsiuntė Italijai pagrįstą nuomonę dėl vėlavimo vykdyti konkursus dėl jūrų kabotažo viešųjų paslaugų, kurias teikia bendrovės „Caremar“, „Laziomar“ ir „Saremar“, pirkimo sutarčių sudarymo praėjus daugiau nei trejiems metams po įprastos atitinkamų sutarčių galiojimo pabaigos. Kadangi Italijos valdžios institucijos buvo užbaigusios vykdyti konkursus dėl jūrų kabotažo viešųjų paslaugų, kurias teikė bendrovės „Tirrenia“, „Siremar“ ir „Toremar“, pirkimo sutarčių sudarymo, pagrįsta nuomonė nebuvo susijusi su tomis bendrovėmis. Tuo remdamasi ir atsižvelgdama į ankstesnį Italijos valdžios institucijų ir Komisijos tarnybų bendravimą, bankrutuojanti bendrovė „Tirrenia“ tvirtino, kad Komisija nustatė, jog bendrovės „Tirrenia“ verslo padalinio privatizavimas atitiko Jūrų kabotažo reglamento 4 straipsnį.

(200) Remdamasi Europos teismų praktika ([73]), bankrutuojanti bendrovė „Tirrenia“ tvirtino, kad, nustačius viešųjų paslaugų įsipareigojimus, kurie atitinka Jūrų kabotažo reglamento reikalavimus, turi būti laikoma, kad jie atitinka Sąjungos teisę ir nereikia atlikti papildomo patikrinimo pagal SESV 106 straipsnio 2 dalį. Bankrutuojančios bendrovės „Tirrenia“ teigimu, kadangi atlikus pažeidimo nagrinėjimo procedūrą nustatyta, kad iki privatizavimo nustatyti viešųjų paslaugų įsipareigojimai dėl bendrovės „Tirrenia“ verslo padalinio eksploatuojamų maršrutų buvo

([73]) Bankrutuojanti bendrovė „Tirrenia“ visų pirma nurodo 2005 m. birželio 15 d. Sprendimo *Fred Olsen, SA*, T-17/02, ECLI:EU:T:2005:218, 215 punktą.

pagrįsti atsižvelgiant į Jūrų kabotažo reglamentą, negali kilti abejonių dėl tokios išvados, atsižvelgiant į Komisijos oficialią tyrimo procedūrą, nustatytą SESV 108 straipsnio 2 dalyje ([74]). Todėl bet kokie papildomi veiksmai pagal SESV 108 straipsnio 2 dalį turėtų būti taikomi tik kitoms priemonėms, kurios nesusijusius su papildomų išlaidų, patiriamų dėl viešųjų paslaugų įsipareigojimų, teisėtai patikėtų ir vykdomų pagal Jūrų kabotažo reglamentą, kompensavimu.

(201) Galiausiai bankrutuojanti bendrovė „Tirrenia“ nurodė 2009 m. sprendimą, kuriuo buvo panaikintas 2004 m. sprendimas, ir galimybę, kad tame sprendime įvertinta kompensacija už viešąsias paslaugas gali būti laikoma esama pagalba. Bankrutuojanti bendrovė „Tirrenia“ tvirtino, kad, jeigu buvusiai „Tirrenia“ grupei suteikta pagalba iš tikrųjų būtų laikoma esama pagalba, toks vertinimas tikriausiai būtų taikomas ir kompensacijai, sumokėtai už bendrovės „Tirrenia“ verslo padalinio vykdytus viešųjų paslaugų įsipareigojimus laikotarpiu iki privatizavimo, kuriam taikomi 2011 m. ir 2012 m. sprendimai. Bankrutuojanti bendrovė „Tirrenia“ pažymi, kad pradinio susitarimo pratęsimas buvo tikrai būtinas siekiant užtikrinti viešųjų paslaugų teikimą, kol bus sudarytas naujas susitarimas, vykstant bendrovės „Tirrenia“ verslo padalinio privatizavimui. Todėl jis buvo laikomas pagrįstu, atsižvelgiant į Komisijos pažeidimo nagrinėjimo procedūros rezultatus. Be to, vieninteliai reikšmingi pakeitimai, padaryti nuo 2009 m. sausio 1 d., buvo bendros skiriamos kompensacijos už viešąsias paslaugas sumos sumažinimas. Dėl šios priežasties bankrutuojanti bendrovė „Tirrenia“ tvirtina, kad priemonė negalėjo tapti nauja pagalba.

5.1.2. *Dėl pradinio susitarimo pratęsimo*

(202) Dėl tikros VESP teikimą maršrutais, kuriuos bendrovės „Tirrenia“ verslo padalinys eksploatavo pagal pradinį susitarimą bankrutuojanti bendrovė „Tirrenia“ pateikė toliau nurodytą informaciją. Pirma, bendrovė „Tirrenia“ vienintelė teikė paslaugas maršrutais Palermas–Kaljaris, Čivitavekija–Kaljaris, Neapolis–Kaljaris, Kaljaris–Trapanis ir jungtimi su Tremičio salomis. Kompensacija už viešąsias paslaugas, teikiamas maršrutais Neapolis–Palermas, Čivitavekija–Olbija ir Genuja–Porto Toresas, skiriama tik ne sezono metu. Sezono metu šių trijų maršrutų keleivių srautai yra didesni, todėl bendrovė gali veikti konkurencingai. Bankrutuojanti bendrovė „Tirrenia“ pažymi, kad pagal pradinį susitarimą bet koks pelnas, gautas vežant šiais maršrutais sezono metu, buvo atimamas iš bendrovei „Tirrenia“ mokėtinos kompensacijos už viešąsias paslaugas sumos, o visi tuo laikotarpiu patirti nuostoliai tekdavo pačiai bendrovei ([75]).

(203) Antra, bankrutuojanti bendrovė „Tirrenia“ taip pat įtraukė keleivių, kuriuos bendrovė „Tirrenia“ 2010 ir 2011 m. vežė maršrutais, eksploatuojamais pagal viešųjų paslaugų teikimo tvarką, duomenis. Šiuo pagrindu bankrutuojanti bendrovė „Tirrenia“ tvirtina, kad laikomasi sąlygų, nustatytų 2011 m. VESP sprendimo 2 straipsnio 1 dalies d punkte ir 2005 m. VESP sprendimo 2 straipsnio 1 dalies c punkte. Be to, kadangi kompensacija, sumokėta remiantis pradinių susitarimų galiojimo pratęsimu, buvo tariamai patvirtinta vykdant pažeidimo nagrinėjimo procedūrą, buvo laikomasi ir sąlygos, nustatytos atitinkamai 2011 ir 2005 m. VESP sprendimų 2 straipsnio 4 dalyje ir 2 straipsnio 2 dalyje.

(204) Be to, bankrutuojanti bendrovė „Tirrenia“ tvirtino, kad valstybė jai nesumokėjo per didelės kompensacijos. Visų pirma, bendrovė pažymėjo, kad nepaprastosios administravimo procedūros metu (2010 m. rugsėjo mėn. – 2012 m. liepos mėn.) subsidijos suma buvo maždaug 20 mln. EUR mažesnė absoliučia verte ir maždaug 25 proc. mažesnė santykine verte, palyginti su vidutine subsidijų, kurias bendrovė gavo per dvejus ankstesnius metus (2008–2009 m.), suma. Bankrutuojanti bendrovė „Tirrenia“ pažymėjo, kad kompensacija už viešąsias paslaugas, sumokėta iki 2009 m. pabaigos, leido bendrovei „Tirrenia“ subalansuoti pajamas ir išlaidas bei tęsti veiklą, nepaisant laipsniškai blogėjančių jos ekonominių ir finansinių perspektyvų. Ilgainiui bendrovė „Tirrenia“ tapo labiau priklausoma nuo subsidijų, nes kitos jos pajamos augo lėčiau nei didėjančios išlaidos, patirtos teikiant viešąsias paslaugas. Tačiau nuo 2010 m. kompensacijos dydis buvo ribojamas 2009 m. įstatymu, todėl ji buvo gerokai mažesnė nei ankstesniais metais. Bankrutuojanti bendrovė „Tirrenia“ tvirtino, kad dėl šios priežasties valstybės subsidija nebūtų padengusi veiklos išlaidų, kurias bendrovė „Tirrenia“ patyrė veždama nagrinėjamais maršrutais. Todėl bankrutuojanti bendrovė „Tirrenia“ daro išvadą, kad tais metais, kai buvo pratęstas pradinis susitarimas, kompensacija negalėjo būti per didelė.

([74]) Bankrutuojanti bendrovė „Tirrenia“ nurodo 2005 m. gegužės 10 d. Sprendimą *Italija / Komisija*, C-400/99, ECLI:EU:C:2005:275, ir 2009 m. kovo 4 d. Sprendimą *Tirrenia di Navigazione / Komisija*, sujungtos bylos T-265/04, T-292/04 ir T-504/04, ECLI:EU:T:2009:48.

([75]) Bankrutuojanti bendrovė „Tirrenia“ priduria, kad net sezono metu bendrovė „Tirrenia“ turėjo laikytis susitarime nustatytų reikalavimų dėl maršrutų dažnumo ir keltų skaičiaus, taip pat turėjo taikyti sumažintas bilietų kainas gyventojams ir specialių kategorijų keleiviams. Tačiau bendrovė „Tirrenia“ galėjo nevaržomai nustatyti mokesčius visiems kitiems keleiviams konkurenciniais pagrindais.

5.1.3. *Dėl galimo neteisėto sanavimo pagalbos bendrovei „Tirrenia“ pratęsimo*

(205) Dėl 2010 m. sprendimu patvirtintos sanavimo pagalbos grąžinimo bankrutuojanti bendrovė „Tirrenia“ primena, kad 2011 m. gegužės 16 d. Italijos valdžios institucijos informavo Komisiją, jog įvykdžius bendrovių „Tirrenia“ ir „Siremar“ nepaprastąsias administravimo procedūras bus grąžinta sanavimo pagalba, kai bus parduoti bendrovių „Tirrenia“ ir „Siremar“ verslo padaliniai, panaudojant šių padalinių pardavimo pajamas. Atsižvelgiant į tai, kad 2011 m. gegužės 23 d. Ekonominės plėtros ministerija leido parduoti bendrovės „Tirrenia“ verslo padalinį bendrovei CIN, o 2011 m. liepos 25 d. buvo pasirašyta pirkimo–pardavimo sutartis, tiek Italijos valdžios institucijos, tiek bankrutuojanti bendrovė „Tirrenia“ tuo metu pagrįstai manė, kad pagalba gali būti grąžinta iki 2011 m. rugpjūčio 28 d. Bankrutuojanti bendrovė „Tirrenia“ pažymėjo, kad pardavimas vėlavo dėl nenumatytų įvykių, todėl bankrutuojanti bendrovė „Tirrenia“ turėjo teikti paslaugas gerokai ilgiau, nei planuota, ir padengti susijusias išlaidas. Tačiau bankrutuojanti bendrovė „Tirrenia“ grąžino visą sanavimo pagalbą valstybei vienkartiniu mokėjimu 2012 m. rugsėjo 18 d., t. y. praėjus tik 48 dienoms po to, kai bendrovė CIN sumokėjo pirmąją įmoką, kuri buvo įskaityta 2012 m. rugpjūčio 1 d.

(206) Dėl Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 25 punkto c papunktyje nustatyto reikalavimo bankrutuojanti bendrovė „Tirrenia“ nurodė, kad bendrovės „Tirrenia“ likvidavimo planas buvo paskelbtas nepaprastosios administravimo procedūros svetainėje ([76]) gerokai anksčiau iki minėto šešių mėnesių termino pabaigos. Bankrutuojanti bendrovė „Tirrenia“ pridūrė, kad visa svarbi informacija apie tolesnę privatizavimo proceso pažangą, kuri, jos manymu, iš esmės buvo restruktūrizavimo planas, kaip apibrėžta Sanavimo ir restruktūrizavimo gairėse, buvo reguliariai teikiama Komisijai tiek dėl valstybės pagalbos, tiek dėl susijungimo patvirtinimo procedūrų. Taigi bankrutuojanti bendrovė „Tirrenia“ teigė, kad Komisija buvo visiškai informuota ir šis planas buvo realus, nuoseklus ir plataus užmojo, kad būtų galima atkurti bendrovės „Tirrenia“ gyvybingumą, kaip reikalaujama Sanavimo ir restruktūrizavimo gairėse.

(207) Bankrutuojanti bendrovė „Tirrenia“ taip pat tvirtino, kad bendrovė „Tirrenia“ nustojo būti sunkumus patiriančia įmone, kai tik gavo sanavimo pagalbą, kuri jai leido reguliariai teikti viešąsias paslaugas tinkamai valdant likvidavimo procesą. Jos nuomone, nagrinėjamu laikotarpiu ši veikla buvo vykdoma reguliariai ir nebuvo jokių sutrikimų, kurie paprastai būdingi sunkumus patiriančiai įmonei. Bankrutuojanti bendrovė „Tirrenia“ pridūrė, kad privatizavimo pabaiga sutapo su visišku restruktūrizavimo plano įgyvendinimu. Tai apėmė struktūrinius bendrovės „Tirrenia“ organizavimo ir valdymo pakeitimus, užtikrinančius jos ilgalaikio pelningumo atkūrimą. Galiausiai bankrutuojanti bendrovė „Tirrenia“ pažymėjo, kad 2010 m. sprendimu buvo patvirtinta, jog principo „vienas kartas, vienintelis kartas“ buvo laikomasi ir praeityje, t. y. mokant kompensaciją už viešųjų paslaugų įsipareigojimus. Todėl bankrutuojanti bendrovė „Tirrenia“ tvirtino, kad Italijos valdžios institucijos galėjo pagrįstai tikėtis, jog ši kompensacija nėra valstybės pagalba.

5.1.4. *Dėl naujo susitarimo*

(208) Dėl taikytos procedūros bankrutuojanti bendrovė „Tirrenia“ tvirtino, kad 2012 m. sausio 10 d. Italija pranešė Komisijai apie naują susitarimą tik dėl teisinio tikrumo. Todėl bankrutuojanti bendrovė „Tirrenia“ nesutiko su Komisijos nuomone 2012 m. sprendime, kad ši priemonė gali būti neteisėta pagalba, suteikta pažeidžiant pareigą nesiimti veiksmų pagal SESV 108 straipsnio 3 dalį.

(209) Iš esmės bankrutuojanti bendrovė „Tirrenia“ stengėsi išsklaidyti Komisijos abejones dėl priemonės atitikties 2011 m. VESP sprendime nustatytoms sąlygoms.

(210) Visų pirma, bankrutuojanti bendrovė „Tirrenia“ teigė, kad, remiantis 2010 ir 2011 m. keleivių srautų duomenimis, 2011 m. VESP sprendimo 2 straipsnio 1 dalies d punkte nustatyta keleivių skaičiaus riba nėra pažeista. Be to, kadangi naujo susitarimo galiojimo trukmė yra aštuoneri metai, ji neviršija didžiausios dešimties metų trukmės, nustatytos 2011 m. VESP sprendimo 2 straipsnio 2 dalyje. Be to, bankrutuojanti bendrovė „Tirrenia“ tvirtino, kad laikomasi ir 2011 m. sprendimo 2 straipsnio 4 dalyje numatytos sąlygos, atsižvelgiant į pažeidimo nagrinėjimo procedūros rezultatus (taip pat žr. 5.1.1 skirsnį) ir po bendrovės „Tirrenia“ verslo padalinio privatizavimo.

(211) Bankrutuojanti bendrovė „Tirrenia“ pažymėjo, kad naujo susitarimo 3 straipsnyje aiškiai nustatytos paslaugos, kurios turi būti teikiamos, o jo A priede išsamiai nustatyti naudojamų laivų tipai ir laiko juostos, nurodant vakare ir naktį teikiamų paslaugų reikalavimus ir bilietų kainų apribojimus. Bankrutuojanti bendrovė „Tirrenia“ taip pat pridūrė, kad naujame susitarime nustatytos išsamios kompensacijos apskaičiavimo, kontrolės ir peržiūros parametrų taisyklės bei kompensacijos permokos vengimo ir susigrąžinimo tvarka, taip pat privalomi reikalavimai,

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

taikomi esminiams teikiamų paslaugų aspektams (kainai, kokybei ir kiekiui). Didžiausios kiekvieno maršruto bilietų kainos vienam asmeniui ar transporto priemonei yra nustatytos naujo susitarimo A priede, atskiriant standartines bilietų kainas ir sumažintas bilietų kainas, taikomas salų gyventojams. Metinė kompensacija už viešųjų paslaugų įsipareigojimus yra nustatyta visam susitarimo galiojimo laikotarpiui. Tačiau yra mechanizmas, skirtas kas trejus metus persvarstyti orientacinius ekonominius parametrus, taip pat yra abiem šalims palanki apsaugos sąlyga, jeigu įvyktų nenumatytų ir struktūrinių tam tikrų ekonominių parametrų pokyčių, viršijančių nustatytą ribą. Galiausiai bankrutuojanti bendrovė „Tirrenia“ pažymėjo, kad, siekiant užtikrinti visišką pirmiau aprašytų reikalavimų laikymąsi, naujame susitarime nustatyta griežta ir išsami nuobaudų, taikomų paslaugų teikėjui, sistema, grindžiama atgrasymo principu. Priežiūros ministerijoms taip pat suteikti įgaliojimai atlikti patikrinimus ir patikras bei gauti informacijos, kad būtų galima įvertinti, kaip įvykdomi susitarime nustatyti įpareigojimai.

5.1.5. *Dėl bendrovės „Tirrenia“ privatizavimo ir atidėto bendrovės CIN mokėtinos pirkimo kainos sumokėjimo*

(212) Atsakydama į 2011 m. sprendimą, bankrutuojanti bendrovė „Tirrenia“ pabrėžė, kad bendrovės „Tirrenia“ verslo padalinio privatizavimas visiškai atitiko valstybės pagalbos teisės aktus. Visų pirma, bendrovė nurodė teismų praktiką GRAWE ([77]), kurioje teigiama, kad, privatizavus valstybės valdomą įmonę, galima daryti prielaidą, kad rinkos kaina atitinka aukščiausią gautą pasiūlymą, jeigu toks pasiūlymas yra patikimas ir turi ekonominę vertę.

(213) Atsakydama į 2012 m. sprendimą, bankrutuojanti bendrovė „Tirrenia“ priminė pagrindinius konkurso etapus ir vėlesnius įvykius. Ji pabrėžė, kad nepaprastasis įgaliotinis parengė ir vykdė konkursą tokiu būdu, kuris buvo laikomas tinkamiausiu siekiant gauti kuo didesnę vertę, ir kad pagal teisės aktus jis turėjo nustatyti apsaugos priemones, užtikrinančias konkurso skaidrumą, nešališkumą ir sąžiningumą.

(214) Bankrutuojanti bendrovė „Tirrenia“ taip pat teigė, kad nebuvo jokių konkurso sąlygų, dėl kurių sumažėtų parduodamo turto vertė arba sumažėtų potencialių pirkėjų skaičius. Visų pirma, tai taikoma 2011 m. sprendime nurodytoms sąlygoms, susijusioms su: i) darbuotojų skaičiaus išlaikymu; ii) laivų susiejimu su viešųjų paslaugų įsipareigojimais vykdant vieną konkurso procedūrą. Dėl pirmosios sąlygos bankrutuojanti bendrovė „Tirrenia“ pabrėžė, kad ji yra susijusi su privaloma nuostata, nustatyta bendrojo pobūdžio teisės aktu ir taikoma be išimties. Dėl antros sąlygos bankrutuojanti bendrovė „Tirrenia“ pažymėjo, kad galimybė naudoti verslo padalinio laivyną susitarime nustatytiems viešųjų paslaugų maršrutams eksploatuoti atrodo kaip perspektyvi verslo galimybė, o ne kaip neigiamas veiksnys, turintis įtakos parduodamo verslo padalinio vertei, ypač jūrų transporto sektoriaus nuosmukio metu.

(215) Konkrečiu bendrovės CIN atidėtojo pirkimo kainos dalies mokėjimo klausimu bankrutuojanti bendrovė „Tirrenia“ teigė, kad šis klausimas neturėtų būti vertinamas atskirai nuo viso privatizavimo. Bankrutuojanti bendrovė „Tirrenia“ pabrėžė, kad konkurso procedūra buvo sukurta siekiant griežtai laikytis konkurencijos, skaidrumo ir nediskriminavimo principų. Todėl, remdamasi Europos teismų praktika ([78]), bankrutuojanti bendrovė „Tirrenia“ teigė, kad šios konkurso procedūros rezultatas buvo rinkos kaina. Sprendimas leisti atlikti mokėjimus dalimis buvo konkurso dinamikos dalis, nes trūko kitų galutinių pasiūlymų, konkuruojančių su bendrovės CIN pateiktu pasiūlymu. Todėl bankrutuojanti bendrovė „Tirrenia“ tvirtino, kad leidimas atidėti dalies pirkimo kainos sumokėjimą nėra atrankioji intervencija bendrovės CIN naudai. Taip yra būtent todėl, kad visi potencialūs konkurso dalyviai buvo informuoti apie nuostatą dėl dalinio mokėjimo, numatytą bendrovės CIN pasiūlyme, ir buvo paraginti pateikti konkuruojančius pasiūlymus.

(216) Dėl šių priežasčių bankrutuojanti bendrovė „Tirrenia“ teigė, kad Komisijos abejonės dėl bendrovės „Tirrenia“ privatizavimo, įskaitant pirkimo kainos mokėjimą dalimis, nėra pagrįstos.

([77]) 2012 m. vasario 28 d. Sprendimas *Grazer Wechselseitige Versicherung AG / Europos Komisija*, T-282/08, ECLI:EU:T:2012:91.

([78]) Bankrutuojanti bendrovė „Tirrenia“ remiasi 2012 m. vasario 28 d. Sprendimo *Land Burgenland ir Austrija / Komisija*, sujungtos bylos T-268/08 ir T-281/08, ECLI:EU:T:2012:90, 70, 72 ir 87 punktais.

5.1.6. *Dėl bendrovių „Tirrenia“ ir CIN ekonominio tęstinumo nebuvimo*

(217) Bankrutuojanti bendrovė „Tirrenia“ nurodė šias bendrovės „Tirrenia“ verslo padalinio privatizavimo ypatybes: perdavimo mastas (turtas ir įsipareigojimai); šalių ekonominė veikla, darbo jėga ir tapatybė; pardavimo kaina; veiksmo logika ir laikas. Bankrutuojanti bendrovė „Tirrenia“ tvirtino, kad šiuo atveju visi šie elementai rodo ekonominio tęstinumo nebuvimą tarp nepaprastojo administratoriaus, pardavusio bendrovės „Tirrenia“ verslo padalinį, ir bendrovės CIN.

(218) Visų pirma, bankrutuojanti bendrovė „Tirrenia“ teigė, kad perdavimo bendrovei CIN mastas yra labiau ribotas, nei buvo numatyta iš pradžių, nes buvo parduotas tik viešąsias paslaugas teikiantis verslo padalinys, o ne visa bendrovė „Tirrenia“ (įskaitant bendrovę „Siremar“). Be to, užbaigus pardavimą buvo panaikinti visi neįvykdyti įsipareigojimai, susiję su bendrovės „Tirrenia“ verslo padalinio turtu.

(219) Bankrutuojanti bendrovė „Tirrenia“ taip pat pažymėjo, kad pats sandorio pobūdis, t. y. privatizavimas, suponuoja akivaizdų ekonominės veiklos tęstinumo nebuvimą, atsižvelgiant į organizacinę struktūrą, sprendimų priėmimo procesus, valdymo kriterijus ir veiklos strategijas. Be to, AGCM išnagrinėjus sandorį, naujos privačios įmonės veiklai buvo taikomos ribojančios priemonės ([79]), kurios, be numatyto tikslo (t. y. skatinti konkurenciją), taip pat būtų padidinusios ekonominio bendrovės „Tirrenia“ verslo padalinio pardavėjo ir pirkėjo tęstinumo nebuvimą.

(220) Be to, kaip nustatyta Dekreto įstatymo Nr. 270/1999 56 straipsnio 3a dalyje, Italijos civilinio kodekso 2112 straipsnis netaikomas parduodant įmones, teikiančias svarbiausias viešąsias paslaugas, užtikrinant, kad nenutrūktų darbo jėgos tęstinumas. Be to, bankrutuojanti bendrovė „Tirrenia“ priminė, kad nepriklausomas ekspertas nustatė mažiausią pardavimo kainą ir pardavimo procedūra buvo skaidri ir nediskriminacinė, o didžiausia kaina buvo vienintelis sutarties sudarymo kriterijus.

(221) Galiausiai bankrutuojanti bendrovė „Tirrenia“ pažymėjo, kad bendrovės „Tirrenia“ verslo padalinio konkursas buvo pradėtas 2010 m. rugsėjo mėn., todėl pirkimo–pardavimo sutartis su bendrove CIN buvo pasirašyta 2011 m. liepos 25 d., o Komisija oficialų tyrimą pradėjo tik 2011 m. spalio 5 d. Taigi sandoriu negalėjo būti siekiama apeiti valstybės pagalbos taisykles. Priešingai, sandorio tikslas buvo privatizavimo būdu liberalizuoti jūrų transporto sektorių, kaip nustatyta Jūrų kabotažo reglamente.

5.2. **Bendrovės CIN pastabos**

(222) Bendrovės CIN atsakymai į 2011 m. sprendimą ir 2012 m. sprendimą apibendrinti tolesniuose skirsniuose ir juose daugiausia dėmesio skiriama privatizavimo procesui.

5.2.1. *Dėl pardavimo procedūros skaidrumo*

(223) Bendrovė CIN atkreipia dėmesį į tai, kad bendrovė „Tirrenia“, kuri buvo paskelbta nemokia ir dėl to buvo pradėta jos nepaprastoji administravimo procedūra, buvo parduodama konkurencinga, skaidria ir nediskriminacine tvarka, kaip numatyta Dekreto įstatymo Nr. 347/2003 4 straipsnio 4c dalyje. Bendrovės CIN teigimu, Dekrete įstatyme Nr. 134/2008 numatyta galimybe pasirinkti pirkėją privačių derybų būdu, be abejo, galima pasinaudoti, jeigu laikomasi konkurencijos, skaidrumo ir nediskriminavimo principų.

(224) Dėl to paties klausimo bendrovė CIN nurodo 2011 m. spalio 5 d. bankrutuojančios bendrovės „Tirrenia“ paskelbtą pranešimą spaudai, kuriame pažymima: „šios procedūros ([80]) buvo vykdomos rengiant konkursus, kurie visiškai atitiko skaidrumo ir nediskriminavimo principus, nuo pat pradžių atmetant bet kokią galimybę parduoti privačių derybų būdu“ ir „siekiant užtikrinti, kad konkurso procedūros būtų atviros kuo didesniam rinkos dalyvių skaičiui,

([79]) Šias priemones sudaro: 1) bendrovei „Moby“ taikomas įpareigojimas nutraukti krovinių vežimą maršrutu Livornas–Kaljaris, jeigu naujasis veiklos vykdytojas pareikštų susidomėjimą teikti šią paslaugą; 2) bendrovei „Moby“ taikomas įpareigojimas nebeteikti paslaugų maršrutu Genuja–Porto Toresas, kad būtų išvengta dubliavimosi su bendrovės CIN paslaugomis; 3) tiek bendrovei „Moby“, tiek bendrovei CIN taikomas įpareigojimas parduoti 10 proc. mišrių keleivių ir krovinių vežimo pajėgumų maršrutais Čivitavekija–Olbija ir Genuja–Olbija kitiems veiklos vykdytojams ir 4) tiek bendrovei „Moby“, tiek bendrovei CIN taikomas įpareigojimas nepasirašyti ir nutraukti bet kokius bendro kodo naudojimo ar bet kokius kitus susitarimus su konkurentais arba su konkurentais susijusiomis šalimis dėl bilietų pardavimo maršrutais Čivitavekija–Olbija, Genuja–Porto Toresas ir Genuja–Olbija.

([80]) Dėl bendrovių „Tirrenia“ ir „Siremar“ verslo padalinių pardavimo (mūsų pastaba).

buvo parduodama tik ta verslo padalinių dalis, kurią sudarė turtas ir sutartiniai santykiai, būtini teikiant viešąsias paslaugas, o bet kuris kitas bendrovių turimas turtas buvo parduodamas rengiant atskiras procedūras. <…> potencialiems pirkėjams nebuvo nustatyta jokia pareiga ar našta, išskyrus tai, kas numatyta pagal teisės aktus“.

(225) Dėl to, kaip buvo paskelbta ir vėliau vykdoma konkurso procedūra, bendrovė CIN pateikė šias pastabas.

(226) Pirma, kvietimas pareikšti susidomėjimą buvo paskelbtas ne tik bendrovės „Tirrenia“ ir kitose svetainėse, bet ir didžiuosiuose šalies ir užsienio laikraščiuose italų ir anglų kalbomis. Be to, pradinis atsakymo į kvietimą terminas buvo pratęstas beveik mėnesiu iki 2010 m. spalio 20 d. Todėl visiems potencialiems tiek nacionaliniams, tiek tarptautiniams konkurso dalyviams buvo suteikta daug laiko pateikti paraiškas ir gauti reikiamą informaciją, kad galėtų parengti pasiūlymą pirkti bendrovės „Tirrenia“ verslo padalinį.

(227) Paraiškas pateikė daugiau kaip 20 subjektų. Todėl bendrovė CIN mano, kad Komisijos nuomonė, jog pardavimo procedūra neatitiko skaidrumo reikalavimų, nes ji buvo grindžiama privačiomis derybomis, yra visiškai nepagrįsta. Deramo patikrinimo etape visiems konkurso dalyviams buvo suteikta tinkama galimybė susipažinti su atitinkama informacija apie bendrovės „Tirrenia“ verslo padalinį. Visų pirma, potencialūs konkurso dalyviai galėjo susipažinti su visa technine ir teisine bei ekonomine ir finansine informacija, reikalinga pasiūlymui parengti (įskaitant išsamų parduodamo verslo masto aprašą, verslo planą, pardavėjo deramo patikrinimo ataskaitą ir naujos viešojo paslaugų pirkimo sutarties projektą).

(228) Bendrovė CIN daro išvadą, kad negalima abejoti, jog visi, kurie buvo suinteresuoti įsigyti bendrovės „Tirrenia“ verslo padalinį tiek Italijoje, tiek užsienyje, galėjo išreikšti susidomėjimą tai padaryti ir tada pagal skaidrius ir nediskriminacinius susitarimus turėjo galimybę susipažinti su dokumentais, reikalingais išsamiam pasiūlymui pateikti.

5.2.2. *Dėl privatizavimo masto*

(229) Pateikdama atsakymą, bendrovė CIN atkreipia dėmesį į tai, kad nepaprastasis įgaliotinis, siekdamas gauti didžiausią pardavimo kainą, apribojo bendrovės „Tirrenia“ verslo padalinio pardavimo objektą ir siūlė įsigyti tik turtą ir sutartis, kurių reikia viešųjų paslaugų įsipareigojimams vykdyti.

(230) Visų pirma, visi parduodami laivai yra būtini viešųjų paslaugų įsipareigojimams vykdyti, nes tai yra tie patys laivai, kuriuos bendrovė „Tirrenia“ naudojo maršrutais, kuriems taikomi susitarime numatyti viešųjų paslaugų įsipareigojimai. Maršrutais Čivitavekija–Olbija, Genuja–Porto Toresas ir Neapolis–Palermas, už kuriuos valstybinė skiria kompensaciją tik ne sezono metu, tie patys laivai naudojami teikiant paslaugas sezono metu. Bendrovė CIN tvirtina, kad šie laivai du trečdalius laiko per metus buvo susiję su viešųjų paslaugų įsipareigojimais ir buvo jiems būtini, todėl jie privalėjo būti įtraukti į parduodamo verslo padalinio dalyką.

(231) Galiausiai bendrovė CIN pažymi, kad nepaprastasis įgaliotinis paskelbė atskiras bendrovės „Tirrenia“ turto, kuris nebuvo būtinas viešųjų paslaugų maršrutams eksploatuoti, pardavimo procedūras. Šios procedūros apima tiek bendrovės „Tirrenia“ nekilnojamojo turto ir meno kūrinių pardavimo procedūras, tiek, svarbiausia, bendrovei „Tirrenia“ priklausančių šešių laivų, kurie nebuvo būtini teikiant viešąsias paslaugas pagal susitarimą, pardavimo procedūras.

5.2.3. *Dėl konkurso dalyviams nustatytų sąlygų*

(232) Dėl sąlygos neatleisti darbuotojų bendrovė CIN tvirtina, kad vienintelė šiuo atžvilgiu nustatyta pareiga kyla iš taikytinų teisės aktų, būtent Dekreto įstatymo Nr. 270/1999 63 straipsnio 2 dalies, todėl nepaprastasis įgaliotinis jos nenustatė konkrečiu bendrovės „Tirrenia“ atveju.

(233) Bendrovė CIN pabrėžia, kad įmonės perdavimo atveju Italijos civilinio kodekso 2112 straipsnis įpareigoja pirkėją tęsti darbo sutartį, o darbuotojas išlaiko visas susijusias teises. Tačiau pagal Dekreto įstatymo Nr. 270/1999 56 straipsnio 3a dalį ši įprasta tvarka netaikoma tais atvejais, kai verslo padaliniai perduodami taikant nepaprastąją administravimo procedūrą. Taigi, atsižvelgiant tiek į ribotą konkretaus įpareigojimo, numatyto Dekreto įstatymo Nr. 270/1999 63 straipsnio 2 dalyje, trukmę (tik dvejus metus), tiek į tai, kad šis įpareigojimas buvo taikomas tik „būtiniausiems darbuotojams“, kurie reikalingi vykdant viešųjų paslaugų įsipareigojimus, bendrovė CIN tvirtina, kad negalima teigti, jog toks įpareigojimas sumažino bendrovės „Tirrenia“ verslo padalinio rinkos vertę.

(234) Dėl Komisijos abejonių, susijusių su reikalavimu, kad konkurso laimėtojas vykdytų viešųjų paslaugų įsipareigojimus, bendrovė CIN atkreipia dėmesį į šiuos aspektus. Nėra įrodymų, kad surengus kitokią procedūrą būtų gautas kitoks rezultatas, visų pirma didesnė pirkimo kaina. Priešingai, viešojo paslaugų pirkimo sutarčių sudarymas ir jų pagrindu skiriama kompensacija kartu su turtu, kuris būtinas šių paslaugų teikimui, užtikrino didesnę potencialių konkurso dalyvių konkurenciją.

(235) Todėl nepaprastasis įgaliotinis, siekdamas šio tikslo, pasielgė teisingai i) nustatydamas, kad parduodamas tik tas verslo padalinio turtas ir sutartys, kurie funkciniu požiūriu būtini teikiant viešąsias paslaugas, ir ii) pirkėjams nustatydamas tik tuos įpareigojimus, kurie privalomi pagal teisės aktus. Bendrovė CIN mano, kad šis tikslas tikrai buvo pasiektas, atsižvelgiant į tai, kad ne mažiau kaip 21 nacionalinis, Europos ir trečiųjų šalių subjektas pateikė paraiškas dėl bendrovės „Tirrenia“ verslo padalinio įsigijimo.

5.2.4. *Dėl pirkimo kainos*

(236) Bendrovė CIN mano, kad Komisijos abejonės dėl to, ar gauta bendrovės „Tirrenia“ verslo padalinio pardavimo kaina buvo geriausia, nėra pagrįstos. Bendrovės CIN teigimu, pirkimo kainą galima laikyti net didesne nei rinkos kaina. Visų pirma, bendrovė CIN nurodo tai, kad vienas iš veiklos vykdytojų, pareiškusių norą pirkti bendrovės „Tirrenia“ verslo padalinį, būtent <…>, ginčijo kainą, kurią nustatė ministerijos paskirtas nepriklausomas ekspertas, remdamasis tuo, kad šis skaičius (380 000 000 EUR) buvo per didelis ([81]). Bendrovės CIN teigimu, tai netiesiogiai reiškia, kad privatus investuotojas bendrovės CIN sumokėtą pirkimo kainą, kuri iš tikrųjų buvo aukštesnė už eksperto nustatytą kainą, laikė per didele. Taigi, bendrovės CIN nuomone, negalima abejoti tuo, kad procedūros rezultatas buvo didžiausia kaina.

(237) Bet kuriuo atveju bendrovė CIN pabrėžia, kad, pateikus kelis pasiūlymus dėl bendrovės „Tirrenia“ verslo padalinio, sutarties sudarymo kriterijus buvo didžiausia pasiūlyta kaina. Be to, kaip nustatyta Dekrete įstatyme Nr. 347/2003, pirkimo kaina jokiu būdu negalėjo būti mažesnė už rinkos kainą, nustatytą atlikus nepriklausomą vertinimą.

(238) 2011 m. kovo 15 d. pasibaigus galutiniam įpareigojančių pasiūlymų pateikimo terminui, CIN buvo vienintelė bendrovė, pateikusi galiojantį įpareigojantį pirkimo pasiūlymą, atitinkantį procedūriniame rašte išvardytus reikalavimus. Nepaprastajam įgaliotiniui paprašius, 2011 m. balandžio 14 d. bendrovė CIN pateikė papildomus paaiškinimus ir galutinį įpareigojantį pasiūlymą, kad jos pasiūlymas būtų visiškai suderintas su ministerijos paskirto eksperto vertinimu. Šiomis aplinkybėmis bankrutuojanti bendrovė „Tirrenia“, užuot iš karto sudariusi sutartį su bendrove CIN, ėmėsi veiksmų, kad būtų užtikrinta didžiausia konkurso dalyvių konkurencija. Atitinkamai bendrovės CIN įpareigojantis pasiūlymas buvo pateiktas duomenų saugykloje ir visi konkurso dalyviai, kuriems buvo leista dalyvauti deramo patikrinimo etape, buvo paraginti pateikti geresnius pirkimo pasiūlymus. Tačiau, pasibaigus šiam paskutiniam pasiūlymų pateikimo terminui (kuris buvo pratęstas iki 2011 m. gegužės 19 d.), kitų pasiūlymų nebuvo gauta.

(239) Bendrovė CIN pažymi, kad tai patvirtina ir bankrutuojanti bendrovė „Tirrenia“, kuri minėtame 2011 m. spalio 5 d. pranešime spaudai taip pat nurodė, kad: „pasiūlymai turi būti lyginami ir konkurso laimėtojas turi būti nustatomas taikant vienintelį kriterijų – didžiausią kainą. Be to, vadovaujantis teisės aktų nuostatomis, pardavimo kaina jokiu būdu negali būti mažesnė už turto rinkos vertę, nustatytą vienos iš pagrindinių finansų įstaigų, priskirtos atlikti nepriklausomo eksperto vertinimą“; ir „dėl bendrovės „Tirrenia“ pardavimo procedūros po to, kai bendrovė “Compagnia Italiana di Navigazione “pateikė įpareigojantį pirkimo pasiūlymą, atitinkantį turto ekonominę vertę, kad būtų užtikrintas didžiausias konkurso skaidrumas, apie tokio pasiūlymo sąlygas buvo pranešta visiems kitiems konkurso dalyviams, suteikiant jiems pakankamai laiko pateikti geresnius pasiūlymus; tačiau nebuvo gautas nė vienas geresnis pasiūlymas“.

([81]) Komisija taip pat atsižvelgė į šią aplinkybę atlikdama tyrimą dėl siūlomo bendrovės CIN ir „Tirrenia“ verslo padalinio susijungimo (byla M.6362, vėliau nutraukta, nes šalys atsiėmė pranešimą).

5.2.5. *Dėl atidėto pirkimo kainos dalies sumokėjimo*

(240) Šiuo klausimu bendrovė CIN pateikė šias pastabas. Mokėjimo atidėjimas be jokių palūkanų susijęs tik su 180 000 000 EUR iš visos 380 100 000 EUR pirkimo kainos. Bendrovė CIN taip pat pabrėžia, kad atidėtasis mokėjimas atitinka pardavimo objekto pobūdį, t. y. verslo segmentą, kurio faktinė vertė priklauso nuo faktinės kompensacijos sumos, nurodytos naujame susitarime, sumokėjimo per aštuonerius metus. Bendrovė CIN tvirtina, kad į šį argumentą taip pat atsižvelgiama nepriklausomo eksperto parengtoje bendrovės „Tirrenia“ verslo padalinio vertinimo ataskaitoje ([82]).

(241) Be to, bendrovė CIN pažymi, kad dalinis mokėjimo atidėjimas netaikant palūkanų taip pat buvo konkurso dalis tiek, kiek bendrovės CIN įpareigojantis pasiūlymas, į kurį buvo įtraukta ši sąlyga, buvo pateiktas duomenų saugykloje. Nepaprastasis įgaliotinis paragino visus kitus konkurso dalyvius pasiūlyti didesnę kainą. Kadangi tokio pasiūlymo nebuvo gauta, bendrovė CIN tvirtina, kad pardavėjas pasiekė geriausias atsiskaitymo sąlygas, kurios yra faktiškai galimos rinkoje. Kitaip tariant, bendrovės CIN manymu, dalinio mokėjimo atidėjimo įtraukimas netaikant palūkanų, šiuo atveju buvo pats palankiausias ir iš tikrųjų vienintelis variantas, užtikrinantis, kad bus sumokėta bendrovės „Tirrenia“ verslo padalinio vertę atitinkanti kaina.

5.2.6. *Dėl naujos kompensacijos už viešąsias paslaugas, mokėtinos bendrovei CIN pagal naują susitarimą*

(242) Bendrovė CIN pažymi, kad, pateikiant informaciją (t. y. 2013 m. kovo mėn.), ji buvo vienintelis veiklos vykdytojas, teikiantis paslaugas beveik visais maršrutais, numatytais naujame susitarime. Tik mišriu maršrutu tarp Neapolio ir Palermo (kuris pagal susitarimą eksploatuojamas tik ne sezono metu) paslaugas nuo 2011 m. teikia kitas veiklos vykdytojas, t. y. bendrovė „Grandi Navi Veloci“ (bendradarbiaudama su bendrove SNAV, kuri vežė šiuo maršrutu ir iki 2011 m.). Tačiau bendrovė CIN mano, kad šis veiklos vykdytojas neteikia paslaugų, panašių į jos paslaugas. Bendrovė CIN mano, kad, atsižvelgiant į tai, kad naujame susitarime numatytais maršrutais, išskyrus šį, konkurentai nevykdo veiklos, negalima iškraipyti konkurencijos ir daryti įtakos Sąjungos vidaus prekybai. Todėl, jos manymu, kompensacija, mokama remiantis nauju susitarimu, negali būti valstybės pagalba (išskyrus, suprantama, maršrutą Neapolis–Palermas).

(243) Be to, bendrovė CIN taip pat tvirtina, kad naujo susitarimo pagrindu mokama kompensacija jai nesuteikiamas joks ekonominis pranašumas. Visų pirma, bendrovė CIN mano, kad kompensacija atitinka visus keturis *Altmark* kriterijus, o Komisijos abejonės šiuo klausimu nėra pagrįstos. Bendrovė CIN pabrėžia, kad atitinkamais maršrutais konkuruojantys veiklos vykdytojai neteikia paslaugų, o tai savaime pateisintų poreikį nustatyti bendrovei CIN viešųjų paslaugų įsipareigojimus ir atitinkamą kompensaciją už jas. Bendrovė CIN priduria, kad bet kuriuo atveju bet koks laikinas su bendrove CIN „konkuruojančio“ veiklos vykdytojo ([83]) paslaugų teikimas maršrutais, kuriems pagal naują susitarimą taikoma kompensacija už viešąsias paslaugas, savaime nesumažins bendrovės CIN viešųjų paslaugų įsipareigojimų, susijusių su atitinkamu maršrutu. Nors bendrovė CIN turi užtikrinti paslaugų tęstinumą šiais maršrutais, „konkuruojantys“ veiklos vykdytojai gali nevaržomai mažinti, sustabdyti ar nebeteikti savo reguliarių paslaugų. Be to, kitaip nei bendrovė CIN, šie veiklos vykdytojai gali nevaržomai nuspręsti dėl savo paslaugų dažnumo, pajėgumų, kokybės ir tarifų.

(244) Dėl trečiojo *Altmark* kriterijaus bendrovė CIN nesutinka su Komisijos vertinimu, kad 6,5 proc. rizikos priedas būtų per didelis, nes įtariama, kad bendrovė CIN neprisiimtų rizikos, kuri paprastai tenka paslaugų teikėjui. Šiuo atžvilgiu bendrovė CIN pažymi, kad ji negali pakeisti minimalaus paslaugų dažnumo ir turi taikyti naujame susitarime nustatytas viršutines bilietų kainų ribas, net jeigu rinkos paklausa nepateisina tokio dažnumo arba tarifų viršutinės ribos yra per žemos ir ekonomiškai netvarios. Todėl bendrovė CIN mano, kad prisiima riziką, susijusią su rinkos

([82]) Visų pirma, bendrovė CIN nurodo 6 ataskaitos puslapį, kuriame ekspertas paaiškina, kad segmento vertės diapazonas „buvo nustatytas remiantis prielaida, kad bus toliau taikomas verslo segmento ir Italijos valstybės viešųjų paslaugų susitarimas, todėl bus mokami atitinkami įnašai pagal taikomą susitarimo projektą, konkrečiai nurodyti segmento plane remiantis šiuo diapazonu. <...> Galima pateikti pavyzdį, kad įnašams sumažėjus 10 proc., o visoms kitoms prielaidoms, numatytoms įmonės vadovybės parengtame plane, nepakitus, diapazonas sumažėtų maždaug 35,0 mln. EUR“.

([83]) Bendrovė CIN pabrėžia, kad „konkuruojančių“ veiklos vykdytojų faktiškai siūlomos nereguliarios paslaugos yra visiškai nepanašios nei pagal susisiekimo dažnumą (jeigu paslaugos teikiamos, jos iš esmės teikiamos tik sezono metu), nei pagal siūlomą dažnumą, palyginti su bendrovės CIN garantuotomis paslaugomis, teikiamomis remiantis viešųjų paslaugų įsipareigojimais, nustatytais naujame susitarime.

paklausos neapibrėžtumu, kurios nereikia prisiimti kitiems veiklos vykdytojams ([84]). Bendrovė CIN taip pat įpareigota mažiausiai trejus metus padengti galimų lyginamųjų ekonominių kintamųjų (kurie buvo naudojami nustatant valstybės skiriamą kompensaciją) pokyčius, dėl kurių valstybės skiriamos kompensacijos nepakaktų viešųjų paslaugų įsipareigojimų išlaidoms padengti. Esant sudėtingoms ir nenumatytoms aplinkybėms (pavyzdžiui, krizei sektoriuje), bendrovė CIN turi susitaikyti su mažesnėmis pajamomis arba didesnėmis išlaidomis (neskaičiuojant degalų sąnaudų), kurios turi įtakos iki 3 proc. numatomų pajamų / išlaidų, ir bet kuriuo atveju susitaikyti su mažesnėmis pajamomis arba didesnėmis išlaidomis pirmaisiais kiekvieno trejų metų veiklos laikotarpio metais (žr. 107 konstatuojamąją dalį). Bendrovė CIN taip pat pabrėžia, kad ekonominiai parametrai, kuriais remiantis buvo nustatyta kompensacija, buvo nustatyti atsižvelgiant į padėtį rinkoje 2009 m. Bendrovės CIN duomenimis, nuo to laiko vežamų keleivių skaičius sumažėjo, o išlaidos (pvz., uosto mokesčiai ir išlaidos, draudimo ir priežiūros išlaidos) padidėjo. Dėl šių priežasčių bendrovė CIN mano, kad jos gaunamas rizikos priedas nereiškia kompensacijos permokos, todėl yra laikomasi trečiojo *Altmark* kriterijaus.

(245) Dėl Komisijos abejonių dėl ketvirtojo *Altmark* kriterijaus, bendrovė CIN atkreipė dėmesį į šiuos aspektus. Konkurso procedūra buvo susijusi tik su įmonės turtu, kuris reikalingas naujame susitarime nustatytiems viešųjų paslaugų įsipareigojimams vykdyti (o ne su visa įmone, kaip nurodyta 2012 m. sprendime). Šis konkursas, bendrovės CIN teigimu, buvo vykdomas taikant skaidrią, besąlygišką ir nediskriminacinę procedūrą, todėl buvo galima gauti geriausią pardavimo kainą. Bendrovė CIN mano, kad tai leido laimėjusiam dalyviui kuo veiksmingiau vykdyti naujame susitarime nustatytus viešųjų paslaugų įsipareigojimus, naudojant (tik tą) turtą, kuris yra reikalingas ir būtinas šioms paslaugoms teikti. Bendrovė CIN taip pat nesutinka su Komisijos nuomone, kad potencialūs konkurso dalyviai, jau turintys savo laivus ir įgulas, galėjo paslaugą teikti pigiau. Šiuo klausimu bendrovė CIN pažymi, kad tokie veiklos vykdytojai įprastai būtų naudoję šiuos laivus savo paslaugoms teikti, todėl negalėtų teikti papildomų paslaugų, dėl kurių buvo skelbiamas konkursas. Tai būtų ypač aktualu tais atvejais, kai laivų pajėgumai ir paslaugų teikimo dažnumas yra griežtai ribojami, kaip reikalaujama pagal naują susitarimą. Dėl visų pirmiau nurodytų priežasčių bendrovė CIN daro išvadą, kad laikomasi ir ketvirtojo *Altmark* kriterijaus.

(246) Nors bendrovė CIN mano, kad pagal naują susitarimą mokama kompensacija nėra valstybės pagalba, ji, siekdama išsamumo, taip pat siekė išsklaidyti Komisijos abejones dėl šios kompensacijos suderinamumo su vidaus rinka. Visų pirma, bendrovė CIN pabrėžia, kad ši priemonė, jeigu ji būtų valstybės pagalba, atitiktų 2011 m. VESP sprendimo reikalavimus. Šiuo atžvilgiu bendrovė CIN pažymi, kad naujas susitarimas galioja trumpiau nei dešimt metų, kaip reikalaujama pagal 2011 m. VESP sprendimo 2 straipsnio 2 dalį. Be to, visais maršrutais, eksploatuojamais pagal naują susitarimą (kai taikoma, tik ne sezono metu) 2010 ir 2011 m. (dvejus metus iki pavedimo) buvo vežama mažiau nei 300 000 keleivių, o tai atitinka 2011 m. VESP sprendimo 2 straipsnio 1 dalies d punktą. Galiausiai bendrovė CIN nurodo savo atsakymą dėl pirmojo ir trečiojo *Altmark* kriterijų, siekdama išsklaidyti Komisijos abejones dėl tikro VESP pobūdžio ir suteiktos kompensacijos proporcingumo.

5.2.7. *Dėl bendrovių „Tirrenia“ ir CIN ekonominio tęstinumo (nebuvimo)*

(247) Bendrovė CIN pažymi, kad Komisija iš esmės išplėtojo dviejų įmonių ekonominio tęstinumo sąvoką valstybės pagalbos tikslais remdamasi konkrečiais atvejais, kai pagalbą gaunančios įmonės pelningą (-as) savo verslo dalį (-is) perleisdavo kitoms bendrovėms, kurios joms priklausė ar buvo jų valdomos, net ir netiesiogiai. Atsižvelgdama į tai, bendrovė CIN mano, kad bendrovės „Tirrenia“ verslo padalinio privatizavimui visiškai netaikomas šis kriterijus, nes bendrovių „Tirrenia“ (ir apskritai buvusios „Tirrenia“ grupės) ir CIN nesieja jokie verslo ar kitokie ryšiai.

(248) Be to, bendrovė CIN atkreipia dėmesį į tai, kad kai kuriais atvejais, nors jų buvo nedaug ir jie diskutuotini, kai ekonominio tęstinumo kriterijų Komisija taikė ir perdavus turtą ar bendroves tarp nepriklausomų subjektų, kurių akcininkai nėra susiję. Tačiau, net jeigu kriterijus būtų taikomas nagrinėjamu atveju (bendrovė CIN su tuo nesutinka), bendrovė CIN tvirtina, kad ekonominio tęstinumo nebūtų dėl toliau nurodytų priežasčių.

([84]) Bendrovė CIN mano, kad ši rizika yra ypač aktuali, nes ji neturi išimtinių teisių ir todėl negali teikti paslaugų išimtinai.

(249) Pirma, tarp bendrovių CIN ir „Fintecna“, kuri yra vienintelė bendrovės „Tirrenia“ savininkė ir visiškai priklauso Italijos ekonomikos ir finansų ministerijai, nėra tapatybės ar jokių verslo ryšių. Antra, pardavimo objektą sudaro tik tas turtas ir sutartys, kurie funkciniu požiūriu yra būtini teikiant viešąsias paslaugas. Trečia, sutarties sudarymo kriterijus buvo didžiausia kaina. Ketvirta, teigiama, kad bendrovė CIN įsigijo bendrovės „Tirrenia“ verslo padalinį vadovaudamasi tam tikra „verslo logika“ ir remdamasi verslo planu, kuriame numatytos pagrindinės prielaidos skiriasi nuo bendrovės „Tirrenia“ prielaidų. Visų pirma, bendrovė CIN ketina įgyvendinti plataus užmojo planą, kaip atkurti bendrovės „Tirrenia“ verslo padalinio efektyvumą. Galiausiai darbuotojai nėra automatiškai perkeliami į bendrovę CIN ir neišaugo įgytų darbuotojų teisių, nes bendrovė CIN įsipareigojo tik dvejus metus išlaikyti personalą, reikalingą viešųjų paslaugų įsipareigojimams vykdyti.

5.2.8. *Papildoma bendrovės CIN pateikta informacija*

(250) Komisijos prašymu, bendrovė CIN pateikė išsamius duomenis apie maršrutus, kuriuos ji eksploatavo nuo 2012 m. liepos 20 d. iki 2012 m. gruodžio 31 d. tiek viešųjų paslaugų pateikimo tvarka, tiek kaip privatus veiklos vykdytojas. Pateiktą informaciją, be kito ko, sudarė:

1) sezonas, kuriuo eksploatuojamas maršrutas (pvz., sezono arba ne sezono metu, visus metus);

2) laivo (-ų), naudojamo šiam maršrutui eksploatuoti, pavadinimas ir talpa;

3) vidutinis keleivių skaičius per reisą;

4) vidutinis krovinių kiekis (tonomis) per reisą;

5) vidutinės bendros pajamos per reisą (EUR);

6) vidutinis darbuotojų skaičius per reisą ([85]).

(251) Be to, bendrovė CIN pateikė maršrutų, kuriais ji turėjo vykdyti viešųjų paslaugų įsipareigojimus, sąrašą, įskaitant paslaugų apimtį metų laikotarpiais ir mažiausią bendrąją laivo (-ų), naudojamo (-ų) kiekvienam maršrutui, talpą. Galiausiai bendrovė CIN pakartojo kai kuriuos argumentus, pateiktus 2012 m. kovo 1 d. atsakyme į 2011 m. sprendimą, ypač susijusius su privatizavimo procedūra, tvirtindama, kad iš bylos faktinių aplinkybių matyti, jog viešųjų paslaugų įsipareigojimų susiejimu su turtu, reikalingu jiems vykdyti, nebuvo suteiktas joks pranašumas ir nebuvo nustatytos sąlygos, turinčios neigiamą įtaką pardavimo kainai ([86]).

5.3. **Bendrovės „Pan Med“ pastabos**

(252) Nors Italija tvirtino, kad nė vienas bendrovės „Tirrenia“ konkurentas neužtikrina panašaus paslaugų dažnumo ir tęstinumo, bendrovė „Pan Med“, atsakydama į 2011 m. sprendimą, teigė, kad konkurentai teikia kasdienes paslaugas maršrutais Genuja–Porto Toresas ir Neapolis–Palermas.

(253) Visų pirma, bendrovės „Pan Med“ teigimu, ne mažiau kaip dešimt metų bendrovė „Grandi Navi Veloci“ vykdo veiklą maršrutu Genuja–Porto Toresas, o bendrovė SNAV – maršrutu Neapolis–Palermas (nuo 2011 m. bendradarbiaudama su bendrove „Grandi Navi Veloci“). Be to, bendrovė „Moby“ siūlo susisiekimą tarp Livorno ir Kaljario. Todėl bendrovė „Tirrenia“ nėra vienintelis paslaugų teikėjas šiuo maršrutu. Be to, bendrovė „Pan Med“ tvirtino, kad krovinių vežimo iš Neapolio į Kaljarį, Ravenos į Kataniją ir Livorno į Kaljarį paslaugos negali būti tikros VESP, nes jomis neužtikrinamas teritorinis tęstinumas ir jos yra tik alternatyvus maršrutas krovininėms transporto priemonėms, kurios, nesant šių maršrutų, būtų nukreipiamos kitais esamais krovinių vežimo maršrutais. Bendrovė „Pan Med“ daugiausia dėmesio skiria susisiekimui su Sicilija ir nurodo alternatyvias galimybes kelių transporto priemonėmis persikelti keltu per Mesinos sąsiaurį. Galiausiai bendrovė „Pan Med“ teigė, kad tariamai mažos bendrovės „Tirrenia“ šiems maršrutams taikomos krovinių vežimo kainos yra kliūtis kitiems veiklos vykdytojams patekti į šią rinką.

([85]) Buvo nurodytas tik įgulos personalas (laive dirbantis personalas, taip pat atostogaujantys ar budintys darbuotojai), nenurodant kiekvienam maršrutui paskirtų papildomų ar sausumoje likusių darbuotojų skaičiaus. Bendrovė CIN taip pat atkreipia dėmesį į tai, kad galiojančiuose teisės aktuose pateikiamos tikslios rekomendacijos dėl darbuotojų darbo laiko, saugumo ir saugos, kad būtų užtikrintas pakankamas kiekvieno maršruto įgulos narių kiekis ir tinkama kokybė.

([86]) Daugiau informacijos pateikta 5.2.1, 5.2.2, 5.2.3 ir 5.2.4 skirsniuose.

(254) Atsakydama į 2012 m. sprendimą, bendrovė „Pan Med“ teigė ketinanti pradėti vykdyti veiklą naujais maršrutais, tačiau tvirtino, kad konkurencijai trukdo nesuderinama pagalba, suteikta buvusios „Tirrenia“ grupės įmonėms ir jų pirkėjams. Tolesnėse konstatuojamosiose dalyse apibendrinamos bendrovės „Pan Med“ pastabos, skirtos tik bendrovei „Tirrenia“ arba visoms buvusios „Tirrenia“ grupės įmonėms.

(255) Dėl bendrovėms „Tirrenia“ ir „Siremar“ suteiktos sanavimo pagalbos bendrovė „Pan Med“ teigė, kad nuo 2011 m. rugpjūčio 28 d., t. y. dienos, iki kurios ši pagalba turėjo būti nutraukta, iki jos grąžinimo maždaug po metų ir dviejų mėnesių šios bendrovės gavo naudos iš neteisėtos sanavimo pagalbos. Visų pirma, sanavimo pagalba nebūtų atitikusi Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių ir nebūtų buvusi įtraukta į išsamų restruktūrizavimo planą. Todėl, bendrovės „Pan Med“ nuomone, ji prilygo veiklos pagalbai bendrovėms „Tirrenia“ ir „Siremar“.

(256) Dėl naujų susitarimų bendrovė „Pan Med“ pateikė savo pastabas dėl tikro VESP, kurias teikė bendrovės CIN ir „Compagnia delle Isole“ (toliau – bendrovė „CdI“), pobūdžio. Bendrovė „Pan Med“ tvirtino, kad nei poreikiai atitinkamose teritorijose, susiję su vietos gyventojų judumu, nei ekonominės plėtros poreikiai nebegali pateisinti viešosios kompensacijos šiems veiklos vykdytojams. Bendrovė „Pan Med“ atkreipė dėmesį į tai, kad tikslo užtikrinti teritorinį tęstinumą nereikėtų siekti sudarant atsitiktinai pasirinktų maršrutų paketus, nes tai šiuo atveju neatspindėjo bendrojo intereso.

(257) Rašte taip pat buvo pateikta pačios bendrovės „Pan Med“ konkurencinės padėties kabotažo maršrutais, kuriais bendrovės CIN ir „CdI“ vykdo veiklą viešųjų paslaugų teikimo tvarka, santrauka. Remdamasi šia apžvalga, bendrovė „Pan Med“ padarė išvadą, kad veiklą daugeliu šių maršrutų ([87]) vykdo konkuruojantys veiklos vykdytojai, kurie, jos nuomone, teiktų panašias paslaugas. Tai parodytų, kad rinka iš tikrųjų gali vykdyti viešųjų paslaugų įsipareigojimus, kurie buvo pavesti bendrovėms CIN ir „CdI“. Be to, bendrovė „Pan Med“ atkreipė dėmesį į tai, kad už kai kuriuos maršrutus bendrovė CIN gauna kompensaciją tik už paslaugas, teikiamas ne sezono metu, o sezono metu ji galėtų nevaržomai nustatyti savo tarifus. Bendrovės „Pan Med“ teigimu, taip atsirastų nepagrįstas kryžminis subsidijavimas valstybės lėšomis.

(258) Bendrovė „Pan Med“ taip pat nurodė, kad Sicilijos salą šiuo metu tinkamai aptarnauja šeši oro uostai ([88]). Visų pirma, oro susisiekimas tarp Sicilijos regiono ir žemyninės Italijos dalies būtų i) dažnumo, tęstinumo ir reguliarumo atžvilgiu panašus į jūrų transporto paslaugas, už kurias skiriama viešoji kompensacija, ir ii) pakankamas vietos gyventojų judumui užtikrinti. Pateikdama ekonominės plėtros argumentą, bendrovė „Pan Med“ pabrėžė, kad didžioji dalis krovininio transporto Italijoje vykdoma sausumos keliais, o susisiekimas su Sicilija yra gerai išplėtotas per Mesinos sąsiaurį. Be to, daugelis subsidijuojamų jūrų transporto maršrutų būtų vykdomi ne į atokias vietoves ar iš jų.

(259) Be to, kas išdėstyta pirmiau, bendrovė „Pan Med“ teigia, kad kompensacija už viešųjų paslaugų teikimą suteikia galimybę veiklos vykdytojams gauti didesnį nei pagrįstas pelną, taigi ji neatitiktų trečiojo *Altmark* kriterijaus. Bendrovė „Pan Med“ pateikė 2010 m. maršruto Ravena–Katanija sąnaudų ir pajamų apskaičiavimo pavyzdį, pagal kurį, kaip įtariama, būtų gauta 8,3 mln. EUR pelno ([89]), taigi jį eksploatuojanti bendrovė „Tirrenia“ būtų gavusi per didelę kompensaciją. Bendrovė „Pan Med“ taip pat mano, kad CIPE direktyvoje nustatytas 6,5 proc. rizikos priedas nėra pateisinamas, nes bendrovė CIN neprisiimtų jokios verslo rizikos.

(260) Bendrovė „Pan Med“ apibūdino ne vieną naują maršrutą, kuriais ketina vykdyti veiklą, įskaitant jungtį Augusta–Ravena. Bendrovė „Pan Med“ teigė, kad tokiu būdu ji siūlytų nenutrūkstamas paslaugas Adrijos jūros koridoriuje, jungiančiame su Sicilija, užtikrindama didesnius krovinių vežimo pajėgumus ir geresnes jungtis su žemynu. Todėl ji teigė, kad rinkos jėgos yra pakankamos VESP, patikėtas bendrovei CIN, teikti maršrutu Ravena–Katanija. Bendrovė „Pan Med“, be kita ko, pateikė panašų argumentą dėl planuojamo maršruto Gaeta–Termini Imeresė, kuriuo vykdant veiklą būtų konkuruojama su bendrove CIN, vykdančia veiklą maršrutu Neapolis–Palermas.

([87]) Visų pirma, bendrovė „Pan Med“ nurodė, kad bendrovė „Grimaldi“ teikia krovinių vežimo paslaugas maršrutais Ravena–Katanija, Salernas–Kaljaris, Palermas–Kaljaris ir Trapanis–Kaljaris. Bendrovės „Pan Med“ teigimu, bendrovės „Moby“ ir „Sardinia“ vykdė veiklą maršrutu Čivitavekija–Olbija sezono metu, o bendrovė „Moby“ teikė paslaugas maršrutu Genuja–Olbija visus metus. Bendrovės „Pan Med“ teigimu, bendrovė „Moby“ taip pat užtikrino savaitinį susisiekimą tarp Čivitavekijos ir Arbatakso.

([88]) Palermas, Katanija, Ragūza, Trapanis, taip pat Lampedūzos ir Pantelerijos oro uostai.

([89]) Komisija toliau nevertins šio nepagrįsto teiginio šiame sprendime, nes iš Italijos valdžios institucijų pateiktų analitinių ataskaitų matyti, kad 2010 m. bendrovė „Tirrenia“ patyrė nuostolį eksploatuodama šį maršrutą.

(261) Dėl bendrovės „Tirrenia“ verslo padalinio pirkimo kainos dalies atidėto sumokėjimo bendrovė „Pan Med“ pažymi, kad galimybė mokėti dalimis nebuvo nurodyta kvietime pareikšti susidomėjimą dėl bendrovės „Tirrenia“ verslo padalinio pirkimo, apie ją nepaskelbė ir bendrovės „Tirrenia“ nepaprastasis įgaliotinis ar jo patarėjas (-ai). Jeigu bendrovė „Pan Med“ būtų žinojusi apie galimybę kainą sumokėti dalimis, ji teigia, kad būtų rimtai įvertinusi galimybę įsigyti bendrovės „Tirrenia“ verslo padalinį. Be to, bendrovė „Pan Med“ pažymi, kad ji taip pat buvo pareiškusi norą bankrutuojančiai bendrovei „Tirrenia“ įsigyti tik „Tirrenia Adriatica“ padalinį, tačiau negavo jokio atsakymo.

(262) Galiausiai atsakymo į 2012 m. sprendimą išvadose bendrovė „Pan Med“ teigė, kad, jos manymu, tarpo bendrovių „Tirrenia“ ir CIN yra ekonominis tęstinumas. Dėl šios priežasties bendrovė „Pan Med“ mano, kad bendrovė CIN turėtų grąžinti pagalbą, kuri, kaip įtariama, yra nesuderinama.

5.4. **Bendrovės „Grandi Navi Veloci“ pastabos**

(263) Bendrovė „Grandi Navi Veloci“ pateikė pastabų dėl i) tariamo Jūrų kabotažo reglamento 4 straipsnio pažeidimo, ii) metinės kompensacijos už viešųjų paslaugų įsipareigojimus, iii) bendrovių „Tirrenia“ ir „Siremar“ verslo padalinių privatizavimo, iv) bendrovei „Saremar“ suteiktos švartavimosi pirmenybės, v) kitų pagalbos priemonių, suteiktų vykdant privatizavimą, vi) jau suteiktos pagalbos neteisėtumo ir būtinybės sustabdyti ir laikinai susigrąžinti pagalbą ([90]). Dauguma šių pastabų susijusios tik su konkrečiu bendrovės „Saremar“ atveju, kuriam šis sprendimas netaikomas. Tolesnėse konstatuojamosiose dalyse apibendrinamos šiam sprendimui aktualiausios pastabos.

(264) Dėl bendrovių „Tirrenia“ ir „Siremar“ verslo padalinių privatizavimo bendrovė „Grandi Navi Veloci“ pritarė išankstinei Komisijos nuomonei, išreikštai 2011 m. sprendime, kad procedūra nebūtų buvusi pakankamai skaidri ir besąlygiška, kad būtų galima atmesti pagalbos buvimo galimybę. Be to, bendrovė teigė, kad Italijos valdžios institucijos neribotą laiką vilkino „Tirrenia“ grupės įmonių privatizavimą, nepaisant garantijų, kurios, kaip įtariama, ne vienus metus buvo pateikiamos Komisijai ir įformintos 2001 m. sprendime (jo 4 ir 12 konstatuojamosiose dalyse) ir 2004 m. sprendime (jo 5 ir 45 konstatuojamosiose dalyse). Bendrovė teigė, kad būsimo privatizavimo perspektyvos buvo naudojamos kaip koziris derantis su Komisija, kad iki 2008 m. „Tirrenia“ grupės įmonėms būtų galima mokėti kompensaciją už viešąsias paslaugas.

(265) Dėl švartavimosi pirmenybės bendrovė citavo du AGCM sprendimus (*segnalazioni*), kuriuose teigiama, kad ši pirmenybė gali turėti neigiamos įtakos konkurencijai, ypač jeigu naudos gavėjas turi išimtinę teisę į ekonominiu požiūriu vertingiausius švartavimosi laiko tarpsnius. Bendrovė neginčijo Komisijos išankstinės nuomonės, kad priemonė nėra valstybės pagalba, nes nėra prarandami valstybiniai ištekliai. Tačiau bendrovė „Grandi Navi Veloci“ tvirtino, kad švartavimosi pirmenybės perdavimas naujiems buvusios „Tirrenia“ grupės įmonių savininkams, kaip nustatyta 2009 m. įstatymo 19b straipsnio 21 dalyje, savaime yra Jūrų kabotažo reglamento 4 straipsnio pažeidimas.

(266) Komisijos prašymu, bendrovė GNV taip pat pateikė išsamius duomenis apie savo veiklą maršrutais, kuriuos bendrovės „Tirrenia“ / CIN eksploatuoja pagal viešųjų paslaugų teikimo tvarką. Visų pirma, bendrovė GNV paaiškino eksploatuojanti šiuos maršrutus:

— Genuja–Porto Toresas: visus metus 2009 ir 2010 m., nuo 2011 m. sausio 1 d. iki 2011 m. lapkričio 5 d. ir nuo 2012 m. kovo 30 d. iki 2012 m. rugsėjo 16 d.;

— Genuja–Olbija (tik sezono metu): nuo 2009 m. gegužės 22 d. iki 2009 m. spalio 5 d., nuo 2010 m. gegužės 28 d. iki 2010 m. spalio 3 d., nuo 2011 m. gegužės 27 d. iki 2011 m. rugsėjo 18 d. ir nuo 2012 m. birželio 1 d. iki 2012 m. rugsėjo 15 d.;

— Neapolis–Palermas: neeksploatavo šių maršrutų 2009 ir 2010 m., 2011 m. nuo gegužės iki gruodžio mėn., 2012 m.– visus metus.

(267) Dėl maršruto Genuja–Porto Toresas bendrovė GNV atkreipė dėmesį, kad 2012 m. ji sumažino savo paslaugas (įskaitant jų dažnumą) po to, kai bendrovė „Saremar“ atėjo į rinką. Maršrutu Neapolis–Palermas bendrovė GNV 2012 m. pradėjo eksploatuoti du reisus per dieną (vienas išvykimas naktį ir vienas – dieną) visus metus. Bendrovė GNV teigė, kad jos paslaugos šiais maršrutais yra lygiavertės bendrovių „Tirrenia“ / CIN teikiamoms paslaugoms. Bendrovės GNV atsakymuose taip pat nurodyta, kad maršrutu Neapolis–Palermas ji naudojo šiuos laivus: „SNAV Sardegna“ (pastatytą 1989 m.), „SNAV Campania“ (pastatytą 1974 m.), „SNAV Lazio“ (pastatytą 1989 m.) ir tik 2011 m. „Finn Forest“ (pastatytą 1978 m.).

([90]) Pagal 1999 m. kovo 22 d. Tarybos reglamento (EB) Nr. 659/1999, nustatančio išsamias EB sutarties 93 straipsnio taikymo taisykles (OL L 83, 1999 3 27, p. 1), 11 straipsnį.

6. **BENDROVĖS „GRIMALDI“ PAREIŠKIMAI**

(268) Bendrovė „Grimaldi“ pateikė keletą pareiškimų, nesilaikydama procedūrinių terminų, iki kurių suinteresuotosios trečiosios šalys galėjo pareikšti savo nuomonę dėl 2011 m. sprendimo ir 2012 m. sprendimo. Nei vienas iš šių pareiškimų nebuvo pateiktas užpildžius privalomą skundo formą, nurodytą Tarybos reglamento (ES) 2015/1589 24 straipsnio 2 dalyje ([91]). Vis dėlto Komisija apibendrins šiuos pareiškimus tolesniuose skirsniuose ir pateiks atsakymą į juos 7.4 skirsnyje.

6.1. **Pirmas pareiškimas (2016 m. vasario mėn.)**

(269) 2016 m. vasario 12 d. bendrovė „Grimaldi“ pateikė Komisijai pareiškimą dėl kompensacijos, kuri bendrovei CIN buvo suteikta pagal naują susitarimą, ir dėl įtariamo piktnaudžiavimo dominuojančia padėtimi (pagal SESV 102 straipsnį), tačiau nepateikė jokių patvirtinamųjų dokumentų. Raštas taip pat buvo adresuotas AGCM. Toliau apibendrinami šiam sprendimui aktualiausi elementai.

(270) Dėl rašto valstybės pagalbos elementų bendrovė „Grimaldi“ tvirtino, kad bendrovei CIN bus suteikiama per didelė kompensacija už tariamą viešųjų paslaugų įsipareigojimų vykdymą. Bendrovė „Grimaldi“ pateikė šiuos argumentus.

(271) Pirma, fiksuota kompensacijos suma buvo apskaičiuota remiantis, kaip įtariama, pasenusiomis ir klaidingomis prielaidomis dėl išlaidų, ypač degalų išlaidų. Iš tikrųjų bendrovė „Grimaldi“ konkrečiau manė, kad pastarosios, kurios sudarytų maždaug 30 proc. transporto išlaidų, gerokai sumažėjo 2012–2016 m., todėl, jos manymu, kompensacija turėjo būti atitinkamai pakoreguota (t. y. sumažinta) ([92]).

(272) Antra, bendrovė „Grimaldi“ taip pat tvirtino, kad bendrovė CIN galėjo vykdyti daugybę agresyvių rinkodaros iniciatyvų ir taikyti nuolaidas tik dėl per didelės kompensacijos pagal naują susitarimą. Visų pirma, bendrovė „Grimaldi“ pabrėžė, kad 2016 m. vasario mėn. bendrovės CIN ir „Moby“ pateikė du tapačius reklaminius pasiūlymus, todėl darytina prielaida, kad tiek bendrovė CIN, tiek „Moby“ iš esmės vykdė veiklą pagal integruotą verslo strategiją, o bendrovė CIN teikė kryžminį subsidijavimą bendrovės „Moby“ pasiūlymams ir akcijoms dėl tariamai per didelės kompensacijos pagal naują susitarimą.

(273) Trečia, bendrovė „Grimaldi“ atkreipė dėmesį į tai, kad kai kuriais maršrutais, įtrauktais į naują susitarimą, bendrovė CIN faktiškai veikė kaip monopolistė, o kitais maršrutais jos pagrindinė konkurentė buvo pati bendrovė „Moby“. Todėl bendrovė „Grimaldi“ tvirtina, kad bendrovei „Onorato Partecipazioni“ įsigijus išimtinę tiek bendrovės CIN, tiek bendrovės „Moby“ kontrolę, kuriai pritarė AGCM savo nutarimu Nr. 25773, tais maršrutais, kuriais bendrovė „Moby“ anksčiau buvo vienintelė jos konkurentė, bendrovė CIN iš esmės nebeturėjo su kuo konkuruoti. Todėl, bendrovės „Grimaldi“ teigimu, rizikos priedas, įtrauktas į bendrovės CIN kompensacijos apskaičiavimą pagal naują susitarimą, turėtų būti sumažintas, nes juo buvo siekiama atlyginti papildomą riziką, kurią bendrovė CIN prisiėmė tais maršrutais, kuriais ji nevykdė viešųjų paslaugų įsipareigojimo išimtinėmis sąlygomis. Be to, bendrovė „Grimaldi“ pabrėžė, kad AGCM nutarimo Nr. 25773 47 ir 56 punktuose aplinkybė, kad bendrovė CIN dėl savo viešųjų paslaugų įsipareigojimų gauna „dideles viešąsias subsidijas“, buvo laikoma kliūtimi potencialiems konkurentams patekti į rinkas, kuriose dėl bendrovių CIN / „Moby“ koncentracijos iš tikrųjų susidarė dominuojanti padėtis, labai artima monopolijai ([93]).

(274) Bendrovė „Grimaldi“ taip pat manė, kad bent jau keliais maršrutais, kuriais veiklą vykdė konkurentai, tikrai nebuvo VESP poreikio; tai visų pirma maršrutai Genuja–Olbija ir Čivitavekija–Olbija, kuriuos eksploatavo pati bendrovė „Moby“. Bendrovės „Grimaldi“ teigimu, tai rodo, kad bendrovių CIN ir „Moby“ vežimas abiem maršrutais buvo pakankamai stabilus, kad būtų galima suabejoti VESP poreikiu bent jau tais metais.

(275) Dėl įtariamo piktnaudžiavimo dominuojančia padėtimi bendrovė „Grimaldi“ nurodo keletą piktnaudžiavimo ir atsakomųjų veiksmų rinkoje, kuriuos, kaip įtariama, atliko bendrovės CIN ir „Moby“ savo klientų, veikiančių transporto sektoriuje ir pradėjusių naudotis bendrovių „Moby“ ir CIN konkurentų paslaugomis keliais maršrutais, atžvilgiu. Bendrovė „Grimaldi“ taip pat pabrėžia, kad, kaip įtariama, per didelė kompensacija, skirta bendrovei CIN pagal naują susitarimą, suteikė jai finansinių galimybių imtis konkurenciją ribojančių veiksmų prieš potencialius rinkos dalyvius.

([91]) 2015 m. liepos 13 d. Tarybos reglamentas (ES) 2015/1589, nustatantis išsamias Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 108 straipsnio taikymo taisykles (OL L 248, 2015 9 24, p. 9).

([92]) Be to, bendrovė „Grimaldi“ tvirtina, kad, kadangi naujo susitarimo ekonominės ir finansinės pusiausvyros peržiūra atliekama tik kas trejus metus ir tariamai savanoriškai, nustatant kompensaciją iš esmės nėra galimybės atsižvelgti į degalų išlaidų pokyčius.

([93]) Šį klausimą AGCM toliau plėtoja nutarimo Nr. 27 053 198–207 punktuose. Išsamesnė informacija pateikta 6.2 punkte.

(276) Galiausiai bendrovė „Grimaldi“ teigė, kad bendrovei CIN suteikta pagalba yra neteisėta, nes Italija nesilaikė SESV 108 straipsnio 3 dalyje nustatytos pareigos nesiimti veiksmų, ir pasiūlė Komisijai priimti sprendimą, įpareigojantį Italiją sustabdyti pagalbos mokėjimą ir laikinai susigrąžinti pagalbą (bent jau jos dalį, susijusią su įtariama per didele kompensacija) pagal Reglamento (ES) 2015/1589 13 straipsnį.

6.2. **AGCM 2018 m. kovo 28 d. nutarimas Nr. 27053**

(277) 2018 m. kovo 28 d. AGCM paskelbė nutarimą Nr. 27053, taip pat atsižvelgdama į bendrovės „Grimaldi“ raštą (žr. 269 konstatuojamąją dalį), kuriame priėjo prie išvados, kad nuo 2015 m. rugsėjo 28 d. iki nutarimo priėmimo dienos (t. y. 2018 m. vasario 28 d.) tiek bendrovė CIN, tiek bendrovė „Moby“ piktnaudžiavo dominuojančia padėtimi pagal SESV 102 straipsnio b punktą keliais krovinių vežimo ir mišriais maršrutais tarp žemyninės Italijos dalies ir Sardinijos, įskaitant šiuos maršrutus:

1) Genuja–Porto Toresas

2) Olbija–Genuja

3) Olbija–Čivitavekija

4) Livornas–Kaljaris

5) Kaljaris–Čivitavekija

(278) Antikonkurencinis elgesys buvo vykdomas penkiais pirmiau nurodytais maršrutais, kuriems taikomas naujas susitarimas, tuo metu, kai galiojo atitinkami viešųjų paslaugų įsipareigojimai. Tokiu elgesiu vežėjams, net ir greitai gendančių prekių, nebuvo leidžiama naudotis laivais. Už šį konkurencijos taisyklių pažeidimą bendrovės CIN ir „Moby“ turėjo sumokėti 29 202 673,73 EUR baudą.

(279) AGCM nutarimas Nr. 27 053 buvo apskųstas regioniniame administraciniame teisme (*Tribunale Amministrativo Regionale*, toliau – TAR), todėl baudos mokėjimas buvo laikinai sustabdytas. 2019 m. birželio 4 d. TAR priėmė sprendimą Nr. 7175/2019, kuriuo iš dalies panaikino AGCM nutarimą Nr. 27 053 ir nurodė AGCM atnaujinti tyrimą bei perskaičiuoti baudą.

6.3. **Antras pareiškimas (2018 m. gegužės mėn.)**

(280) 2018 m. gegužės 29 d. bendrovė „Grimaldi“ pateikė Komisijai dar vieną pareiškimą, iš esmės grindžiamą AGCM nutarimu Nr. 27053, kuriame pakartojo dar pirmame pareiškime nurodytus teiginius ir pateikė keletą juos pagrindžiančių argumentų, kurie apibendrinami toliau.

(281) Pirma, dėl įtariamos per didelės kompensacijos pagal naują susitarimą bendrovė „Grimaldi“ pranešė, kad Italijos transporto ministerija tariamai kritikavo 272 konstatuojamojoje dalyje aprašytus veiksmus, nes jie galėjo kelti pavojų naujo susitarimo finansiniam tvarumui ir buvo tariamai netinkamas dviejų bendrovių išlaidų ir pajamų sumaišymas. Iš to bendrovė „Grimaldi“ taip pat padarė išvadą, kad bendrovė CIN nesilaikė reikalavimo atskirti apskaitą.

(282) Antra, dėl tikro VESP pobūdžio bendrovė „Grimaldi“ teigė, kad kai kuriais maršrutais, kuriems taikomi viešųjų paslaugų įsipareigojimai, paslaugas teikia keli veiklos vykdytojai, taigi kyla abejonių dėl tikrų VESP egzistavimo. Visų pirma, bendrovė „Grimaldi“ teigė, kad bendrovės „Moby“, GNV, „Forship“, „Grendi“ ir pati „Grimaldi“ įvairiais metų laikais eksploatuoja maršrutus, kurie galėtų būti laikomi lygiaverčiais tiems, kuriuos bendrovė CIN eksploatuoja pagal naują susitarimą (kartais tik į alternatyvius uostus).

(283) Be to, bendrovė „Grimaldi“ teigė, kad bendrovė CIN ne kartą pažeidė susitarimo sąlygas. Visų pirma, remiantis AGCM nutarimu Nr. 27 053, keliais maršrutais į Sardiniją ir iš jos, kuriems taikomi viešųjų paslaugų įsipareigojimai, vežėjams sistemingai nebuvo leidžiama naudotis laivais arba jiems buvo taikomos nepalankios rinkos sąlygos, siekiant atgrasyti naujus rinkos dalyvius kai kuriais iš šių maršrutų, įskaitant pačią bendrovę „Grimaldi“ ir bendrovę „Grendi“. Nepaisant piktnaudžiavimo dominuojančia padėtimi, bendrovė „Grimaldi“ manė, kad tai rodo, jog bendrovė CIN iš tikrųjų neteikia tikros VESP, bent jau tiek, kiek tai susiję su krovinių vežimu, nes ji neužtikrino jokio teritorinio tęstinumo šiems vežėjams. Priešingai, bendrovė „Grimaldi“ mano, kad bendrovė CIN kartu su bendrove „Moby“ naudojasi kompensacija už viešąsias paslaugas, kad galėtų piktnaudžiauti dominuojančia padėtimi.

(284) Trečia, bendrovė „Grimaldi“ manė, kad vėlavimas sumokėti pirmąją atidėtos kainos dalį už bendrovės „Tirrenia“ verslo padalinį, sudarančią 55 mln. EUR, yra dar vienas bendrovei CIN suteikiamas pranašumas (žr. 88 konstatuojamosios dalies b punktą).

6.4. **Trečias pareiškimas (2018 m. rugsėjo mėn.)**

(285) 2018 m. rugsėjo 18 d. bendrovė „Grimaldi“ pateikė dar vieną pranešimą, adresuotą Italijos transporto ministerijai, AGCM ir Komisijai. Tame pareiškime bendrovė „Grimaldi“ informavo Transporto ministeriją ir AGCM apie planuojamą bendrovių CIN ir „Moby“ susijungimą ir paprašė Italijos valdžios institucijų įsikišti jų atitinkamos kompetencijos ribose. „Moby“ grupė paskelbė apie šį susijungimą savo 2018 m. birželio 30 d. pusmečio ataskaitoje, nurodydama, kad atitinkamas aktas turi būti pasirašytas iki 2018 m. lapkričio mėn., o susijungimas turėtų įsigalioti nuo 2018 m. sausio 1 d. (Žr. 83 konstatuojamąją dalį).

(286) Bendrovė „Grimaldi“ teigė, kad šis susijungimas prieštarautų 2013 m. rugsėjo 23 d. AGCM nutarimui, kuriame tariamai teigiama, kad bendrovių „Moby“ ir CIN susijungimas pažeidžia bendrovės CIN „bendrovių atskyrimo“ įsipareigojimus pagal Įstatymo Nr. 287/90 8 straipsnio 2a dalį (kuris buvo priimtas kartu su Įstatymo Nr. 57/2001 11 straipsnio 3 dalimi) ([94]). Pagal šią taisyklę ta pati įmonė negali vykdyti VESP ir komercinės veiklos, nes jas turėtų vykdyti atskiros bendrovės (net jeigu jos priklauso tai pačiai grupei). Dėl šios priežasties bendrovė „Grimaldi“ paprašė AGCM įsikišti ir nubausti abi bendroves pagal 8 straipsnio 2-*sexies* dalį, taip pat remiantis ankstesne sprendimų priėmimo praktika panašiose bylose.

(287) Be to, bendrovė „Grimaldi“ teigė, kad dėl susijungimo bus pažeistas 2012 m. liepos 18 d. susitarimas. Visų pirma, bendrovė „Grimaldi“ tvirtino, kad dėl susijungimo bus pažeistas reikalavimas tvarkyti atskirą ir analitinę išlaidų ir pajamų, susijusių su kiekvienu viešųjų paslaugų maršrutu, apskaitą. Bendrovės „Grimaldi“ teigimu, dėl naujo susitarimo 22 straipsnio šis reikalavimas turi būti aiškinamas atsižvelgiant į Įstatymo Nr. 287/90 8 straipsnio 2a dalį, pagal kurią reikalaujama ne tik atskirti apskaitą, bet ir visiškai atskirti bendroves. Iš tikrųjų bendrovė „Grimaldi“ tvirtino, kad susijungimas leis bendrovei CIN teikti kryžmines subsidijas komercinėms paslaugoms, kurias teikia ji pati arba bendrovė „Moby“, ir neleis ministerijai tinkamai tikrinti, kaip naudojamos valstybės subsidijos.

(288) Galiausiai bendrovė „Grimaldi“ paragino Komisiją nutraukti oficialią tyrimo procedūrą.

6.5. **Kiti pareiškimai (2018 m. spalio ir lapkričio mėn.)**

(289) 2018 m. spalio 9 d. bendrovė „Grimaldi“ pateikė dar vieną pareiškimą Italijos transporto ministerijai ir AGCM, o informacijos kopiją nusiuntė Komisijai. Šiame rašte bendrovė „Grimaldi“ daugiausia dėmesio skyrė bendrovių „Moby“ ir CIN paskelbtam kainų didinimui, kuriuo tariamai siekiama kompensuoti padidėjusias degalų išlaidas. Bendrovė „Grimaldi“ pabrėžė, kad kainos buvo didinamos daugiau ten, kur bendrovės „Moby“ / CIN tariamai veikia kaip monopolistas (maršrutais Genuja–Olbija, Genuja–Porto Toresas), ir mažiau ten, kur bendrovės „Moby“ / CIN konkuruotų su bendrove „Grimaldi“ (maršrutu Neapolis–Katanija, o bendrovė „Grimaldi“ eksploatuoja maršrutą Salernas–Katanija). Be to, bendrovė „Grimaldi“ pažymėjo, kad kainų didinimas nėra proporcingas maršruto ilgiui, kaip turėtų būti, jeigu iš tikrųjų būtų siekiama kompensuoti padidėjusias degalų išlaidas. Dėl šių priežasčių bendrovė „Grimaldi“ prašė, kad:

a) AGCM patikrintų bendrovių „Moby“ ir CIN kainų padidinimą, kuris, kaip įtariamą, yra piktnaudžiaujamas ir antikonkurencinis (kurio tariamai būtų pažeistos 2018 m. vasario 28 d. AGCM nutarimo Nr. 27053 sąlygos);

b) AGCM sustabdytų bendrovės „Moby“ prijungimą prie bendrovės CIN (kaip jau buvo prašyta ankstesniame bendrovės 2018 m. rugsėjo 18 d. pareiškime);

c) Transporto ministerija patikrintų bendrovės CIN numatomo kainų padidinimo suderinamumą su naujo susitarimo sąlygomis.

(290) 2018 m. lapkričio 20 d. bendrovė „Grimaldi“ pateikė dar vieną pareiškimą AGCM ir išsiuntė to rašto kopiją Italijos transporto ministerijai ir Komisijai. Šiame pareiškime bendrovė „Grimaldi“ pakartojo prašymą Italijos konkurencijos institucijai nutraukti planuojamą bendrovių „Moby“ ir CIN susijungimą. Bendrovė „Grimaldi“ pripažino, kad susijungimui nereikia išankstinio AGCM leidimo, nes tai yra tik grupės restruktūrizavimas. Vis dėlto, bendrovė

([94]) 1990 m. spalio 13 d. GURI Nr. 240.

„Grimaldi“ teigė, kad po susijungimo dar labiau padidės VESP ir komercinės veiklos išlaidų ir pajamų sumaišymas. Pagrįsdama savo teiginius, bendrovė „Grimaldi“ nurodė du raštus, kuriuos Transporto ministerija išsiuntė bendrovei CIN dėl pastarosios ir bendrovės „Moby“ bendrų rinkodaros pasiūlymų ir jų galimo poveikio naujo susitarimo finansinei pusiausvyrai.

7. **VERTINIMAS**

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

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

(292) SESV 107 straipsnio 1 dalyje nustatyti kriterijai taikomi kartu. Todėl siekiant nustatyti, ar priemonės, dėl kurių priimamas šis sprendimas, yra valstybės pagalba pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį, turi būti tenkinamos visos minėtos sąlygos. Tai yra priemonė turi būti:

a) suteikta valstybės narės ar iš valstybės išteklių,

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

c) iškraipanti arba galinti iškraipyti konkurenciją,

d) daryti įtaką valstybių narių tarpusavio prekybai.

(293) Komisija pažymi, kad švartavimosi pirmenybė, kuri taikomas tik viešųjų paslaugų maršrutams, yra neatsiejamai susijusi su bendrovės „Tirrenia“ ir ją įsigijusios bendrovės CIN teikiamomis VESP. Todėl ši priemonė bus vertinama kartu su toms bendrovėms suteikta kompensacija už viešąsias paslaugas (žr. 7.1.1 ir 7.1.3 skirsnius).

(294) Be to, Komisija pažymi, kad naujas Italijos ir bendrovės CIN susitarimas turėtų būti vertinamas kartu su bendrovės „Tirrenia“ verslo padalinio privatizavimu (įskaitant atidėtą pirkimo kainos dalies sumokėjimą). Toks bendras vertinimas yra tinkamas, nes iš esmės Italija organizavo viešųjų paslaugų pirkimo konkursą (t. y. naują susitarimą), kurį laimėjęs konkurso dalyvis turėjo įsigyti iš bendrovės „Tirrenia“ įvairaus turto (daugiausia laivų), reikalingo viešųjų paslaugų įsipareigojimams, nustatytiems toje viešojo paslaugų pirkimo sutartyje, vykdyti.

7.1.1. *Pradinio bendrovės „Tirrenia“ ir Italijos susitarimo pratęsimas*

7.1.1.1. Valstybės ištekliai

(295) Kad priemonė būtų laikoma valstybės pagalba, ji turi būti priskirtina valstybei ir tiesiogiai arba netiesiogiai įgyvendinta iš valstybės išteklių.

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

(297) Komisija atkreipia dėmesį į tai, kad, Italijos tvirtinimu, visi keltų operatoriai reguliariai moka mokesčius atitinkamoms uosto direkcijoms už švartavimąsi, tačiau bendrovė „Tirrenia“ nemokėjo jokio papildomo mokesčio už švartavimosi pirmenybę. Vis dėlto Komisija mano, kad iš esmės Italija galėjo nuspręsti nustatyti papildomą mokestį už švartavimosi pirmenybę, o to nepadarius valstybė negavo pajamų. Be to, kadangi švartavimosi pirmenybė suteikiama teisės aktais (žr. 108 konstatuojamąją dalį), ji yra priskirtina valstybei.

7.1.1.2. Atrankumas

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

7.1.1.3. Ekonominis pranašumas

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

(300) Visų pirma, sprendime *Altmark* ([95]) Teisingumo Teismas nusprendė, kad, kai valstybės priemonė turi būti vertinama kaip kompensacija už įmonių gavėjų suteiktas paslaugas, siekiant vykdyti viešosios paslaugos įpareigojimus, tokios įmonės negauna realios finansinės naudos, ir todėl ši priemonė nesudaro joms palankesnių konkurencinių sąlygų nei kitoms įmonėms, kurios su jomis konkuruoja, ir nepatenka į SESV 107 straipsnio 1 dalies taikymo sritį.

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

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

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

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

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

(302) Komisija patikslino, kaip ji taiko *Altmark* kriterijus savo Komunikate dėl valstybės pagalbos taisyklių taikymo kompensacijai už visuotinės ekonominės svarbos paslaugų teikimą (toliau – VESP komunikatas) ([96]).

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

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

(305) Bendrovė „Tirrenia“ nebuvo pasirinkta viešojo konkurso tvarka, kai pradinis susitarimas buvo pratęstas kelis kartus nuo 2009 m. sausio 1 d. iki 2012 m. liepos 18 d. Italijos valstybė tik pratęsė jau galiojančią sistemą, suteikdama iš anksto nustatytam veiklos vykdytojui teisę toliau gauti kompensaciją už viešųjų paslaugų įsipareigojimų vykdymą.

([95]) Žr. 2003 m. liepos 24 d. Sprendimą *Altmark Trans*, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415.
([96]) OL C 8, 2012 1 11, p. 4.

(306) Be to, Italijos valdžios institucijos nepateikė Komisijai jokių įrodymų, kad kompensacijos dydis buvo nustatytas remiantis analize išlaidų, kurių turėtų vidutinė įmonė, gerai veikianti ir aprūpinta tinkamomis transporto priemonėmis, kad atitiktų reikalavimus, keliamus viešajai paslaugai teikti, patirtų vykdydama šiuos įsipareigojimus atsižvelgiant į su jais susijusias pajamas ir deramą pelną už šių įsipareigojimų vykdymą. Italija tik tvirtino, kad nuo 2010 m. pradėjus taikyti 2009 m. įstatyme nustatytą didžiausią kompensacijos sumą, bendrovės „Tirrenia“ kompensacija už viešąsias paslaugas gerokai sumažėjo (žr. 25 konstatuojamąją dalį). Tačiau Italija neįrodė, kad bendrovės „Tirrenia“ patiriamos išlaidos, susijusios su viešųjų paslaugų įsipareigojimų vykdymu, atitiko vidutinės, gerai veikiančios ir aprūpintos tinkamomis transporto priemonėmis įmonės išlaidas.

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

(308) Atsižvelgdama į tai, kad šiuo atveju kompensacija neatitinka visų keturių *Altmark* kriterijų, Komisija daro išvadą, kad kompensacija už jūrų maršrutų eksploatavimą pratęsus pradinį susitarimą bendrovei „Tirrenia“ buvo suteiktas ekonominis pranašumas.

(309) Dėl švartavimosi pirmenybės Komisija pirmiausia primena, kad Italijos konkurencijos institucija AGCM bent du kartus nustatė, kad ši priemonė turi ekonominę vertę (žr. 265 konstatuojamąją dalį). Nepaisant to, bendrovė „Tirrenia“ nemoka jokio mokesčio už švartavimosi pirmenybę (žr. 190 konstatuojamąją dalį). Be to, Komisija pažymi, kad švartavimosi pirmenybė bent jau teoriškai gali sumažinti veiklos vykdytojo išlaidas (pvz., garantuota švartavimosi vieta gali sutrumpinti laukimo laiką uostuose ir dėl to sumažėti degalų sąnaudos) arba padidinti jo pajamas (pvz., tam tikru metu gali būti didesnė keleivių paklausa). Iš tikrųjų tiek, kiek švartavimosi pirmenybė leidžia greičiau įplaukti į doką, keltų paslaugos naudotojai gali rinktis keltų operatorių, kuriam taikoma ši priemonė. Net jeigu toks poveikis pasireikštų tik tam tikromis aplinkybėmis arba būtų santykinai nedidelis, švartavimosi pirmenybė vis tiek galėtų būti bendrovei „Tirrenia“ suteikiamas ekonominis pranašumas.

7.1.1.4. Poveikis konkurencijai ir prekybai

(310) Jeigu valstybės narės teikiama pagalba stiprinama įmonės padėtis, palyginti su kitomis įmonėmis, kurios konkuruoja Sąjungos vidaus prekybos srityje, tokia prekyba turi būti laikoma prekyba, kuriai pagalba daromas poveikis ([97]). Užtenka, kad konkurencijai atvirose rinkose pagalbos gavėjas konkuruotų su kitomis įmonėmis ([98]).

(311) Pagalbos gavėjas veiklą vykdo konkuruodamas su kitomis įmonėmis, kurios Sąjungoje teikia jūrų transporto paslaugas, ypač po Tarybos reglamento (EEB) Nr. 4055/86 ([99]) ir Jūrų kabotažo reglamento, liberalizuojančio tarptautinio jūrų transporto ir jūrų kabotažo rinką, įsigaliojimo. Tai, kad tuo metu kai kuriais maršrutais vienintelė bendrovė „Tirrenia“ teikė paslaugas, nereiškia, kad kiti (tarptautiniai) veiklos vykdytojai negalėjo būti suinteresuoti siūlyti panašias jūrų transporto paslaugas. Todėl kompensacija už jūrų maršrutų eksploatavimą pratęsus pradinį susitarimą gali daryti įtaką Sąjungos prekybai ir iškraipyti konkurenciją vidaus rinkoje. Dėl tų pačių priežasčių ši išvada tinkama ir dėl švartavimosi pirmenybės.

7.1.1.5. Išvada

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

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

([98]) 1998 m. balandžio 30 d. Sprendimas *Het Vlaamse Gewest* / *Komisija*, T-214/95, ECLI:EU:T:1998:77.

([99]) 1986 m. gruodžio 22 d. Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 4055/86 dėl laisvės teikti paslaugas principo taikymo jūrų transporto paslaugoms tarp valstybių narių bei valstybių narių ir trečiųjų šalių (OL L 378, 1986 12 31, p. 1).

7.1.1.6. Nauja arba esama pagalba

(313) Kaip paaiškinta pirmiau (žr. 201 konstatuojamąją dalį), bankrutuojanti bendrovė „Tirrenia“ mano, kad, jeigu iki 2008 m. pabaigos bendrovei „Tirrenia“ skirta kompensacija už viešąsias paslaugas būtų laikoma esama pagalba remiantis Jūrų kabotažo reglamento 4 straipsnio 3 dalimi, tai tokia klasifikacija taip pat būtų taikoma kompensacijai, mokamai remiantis pratęstu pradiniu susitarimu.

(314) Komisija visų pirma pažymi, kad bendrovei „Tirrenia“ sumokėta kompensacija už jūrų transporto viešųjų paslaugų įsipareigojimų vykdymą iki 2008 m. pabaigos nebus vertinama šiame sprendime. Tos kompensacijos įvertinimas ir tai, ar ji gali būti laikoma esama pagalba, bus pateikta atskirame Komisijos sprendime ([100]).

(315) Pagal Reglamento (ES) 2015/1589 1 straipsnio c punktą „nauja pagalba – visa pagalba, t. y. pagalbos sistemos ir individuali pagalba, kuri nėra egzistuojanti pagalba, įskaitant egzistuojančios pagalbos pakeitimus“. Be to, SESV 108 straipsnio 3 dalyje numatyta, kad apie planus suteikti naują pagalbą ar pakeisti esamą pagalbą Komisija turi būti laiku informuota ir šie planai negali būti įgyvendinti, kol procedūroje nepriimtas galutinis sprendimas ([101]). Vadovaudamasi Europos teismų pozicija ([102]), Komisija mano, kad pakanka iš dalies pakeisti (t. y. pratęsti) pagalbos schemos ar individualios pagalbos, kurios galiojimo terminas buvo aiškus (pvz., 2008 m. gruodžio 31 d.), trukmę, kad ji būtų nauja pagalba, nepriklausomai nuo to, ar buvo pakeistos kitos priemonės ypatybės.

(316) Dėl pirmiau nurodytų priežasčių Komisija mano, kad nepriklausomai nuo to, ar iki 2008 m. pabaigos bendrovei „Tirrenia“ skirta kompensacija būtų laikoma esama pagalba, kompensacija už viešąsias paslaugas, mokėta remiantis kelis kartus iš eilės pratęstu pradiniu susitarimu, turėtų būti laikoma nauja pagalba, todėl bankrutuojančios bendrovės „Tirrenia“ argumentai turėtų būti atmesti.

(317) Komisija pažymi, kad nei Italijos valdžios institucijos, nei bankrutuojanti bendrovė „Tirrenia“ neginčijo, kad švartavimosi pirmenybė yra esama pagalba. Todėl Komisija šią priemonę vertins kaip naują pagalbą.

7.1.2. *Neteisėtas sanavimo pagalbos bendrovei „Tirrenia“ pratęsimas*

(318) 2010 m. sprendimo 34–40 konstatuojamosiose dalyse Komisija jau nustatė, kad sanavimo pagalbos priemonė, apie kurią pranešta, yra valstybės pagalba bendrovei „Tirrenia“ pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį.

(319) 2010 m. sprendime Komisija pripažino, kad sanavimo pagalba bendrovei „Tirrenia“, apie kurią pranešta, yra suderinama su vidaus rinka. Remdamasi 2004 m. Sanavimo ir restruktūrizavimo gairėmis, Italija įsipareigojo per šešis mėnesius pateikti Komisijai restruktūrizavimo (arba likvidavimo) planą arba įrodymą, kad buvo grąžinta visa paskola ir (arba) garantija buvo nutraukta.

(320) Pirma garantuotos paskolos dalis buvo išmokėta bendrovei „Tirrenia“ 2011 m. vasario 28 d., taigi šešių mėnesių terminas baigiasi 2011 m. rugpjūčio 28 d.

(321) Iki šios dienos Italija nepateikė Komisijai restruktūrizavimo (ar likvidavimo) plano. Iki nustatyto šešių mėnesių termino pabaigos, t. y. 2011 m. liepos 11 d., buvo pareikalauta išmokėti lėšas pagal garantiją, o nuo tos dienos bendrovė „Tirrenia“ tapo valstybės skolininke. Bendrovės „Tirrenia“ mokėtina suma dėl pareikalautos garantijos galiausiai valstybei buvo grąžinta 2012 m. rugsėjo 18 d. Iki tos dienos bendrovei „Tirrenia“ ir toliau buvo taikoma sanavimo pagalbos priemonė.

(322) Italijos valdžios institucijos nei įrodinėjo, nei įrodė, kad sanavimo pagalbos pratęsimas nebūtų valstybės pagalba. Jos tik pateikė argumentų (žr. 4.2 skirsnį), kodėl priemonė būtų suderinama net ir pasibaigus šešių mėnesių terminui.

([100]) Ši priemonė vertinama byloje SA.15631.

([101]) 2016 m. spalio 26 d. Sprendimas *DEI ir Komisija / Alouminion tis Ellados*, C-590/14 P, ECLI:EU:C:2016:797, 45 punktas.

([102]) 2002 m. kovo 6 d. Sprendimas *Territorio Histórico de Álava – Diputación Foral de Álava ir kt. / Komisija*, sujungtos bylos T-127/99, T-129/99 ir T-148/99, ECLI:EU:T:2002:59, 175 punktas.

(323) Todėl Komisija mano, kad sanavimo pagalbos pratęsimas pasibaigus šešių mėnesių terminui, t. y. nuo 2011 m. rugpjūčio 28 d. iki 2012 m. rugsėjo 18 d., taip pat yra valstybės pagalba bendrovei „Tirrenia“ pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį.

7.1.3. *Naujo susitarimo, susieto su bendrovės „Tirrenia“ verslo padalinio pardavimu bendrovei CIN, įskaitant bendrovės CIN atidėtąjį pirkimo kainos mokėjimą, sudarymas*

(324) Siekdama nuspręsti, ar naujo susitarimo, susieto su bendrovės „Tirrenia“ verslo padaliniu, įskaitant atidėtą pirkimo kainos dalies sumokėjimą, sudarymas yra bendrovei CIN suteiktas pranašumas pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį, Komisija turi įvertinti, ar jis atitinka *Altmark* kriterijus (žr. 299 konstatuojamąją dalį).

7.1.3.1. 1-asis *Altmark* kriterijus

(325) Komisija primena, kad nėra vienodos ir tikslios apibrėžties, kokia paslauga yra laikytina VESP pagal Sąjungos teisę, pirmąjį *Altmark* kriterijų arba SESV 106 straipsnio 2 dalį. VESP komunikato 46 straipsnis suformuluotas taip:

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

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

(327) Kabotažo srityje viešųjų paslaugų įsipareigojimams taikomos išsamios Sąjungos taisyklės yra nustatytos Jūrų kabotažo reglamente, o taisyklės, pagal kurias nagrinėjama galima valstybės pagalba jūrų transporto paslaugas teikiančioms įmonėms – Bendrijos gairėse dėl valstybės pagalbos jūrų transportui (toliau – Jūrų transporto gairės) ([103]).

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

„Valstybė narė gali sudaryti su laivybos kompanijomis, teikiančiomis reguliarias paslaugas į salas, iš jų arba tarp jų, visuomenės aptarnavimo sutartis arba nustatyti joms visuomenės aptarnavimo [viešųjų paslaugų] įsipareigojimus kaip sąlygą kabotažo paslaugoms teikti.

Kai valstybė narė sudaro visuomenės aptarnavimo sutartis arba nustato visuomenės aptarnavimo [viešųjų paslaugų] įsipareigojimus, neturi būti diskriminuojami jokie Bendrijos laivų savininkai.“

(329) Jūrų kabotažo reglamento 2 straipsnio 3 dalyje nustatyta, kas gali būti viešojo paslaugų pirkimo sutarties objektas:

— transporto paslaugos, atitinkančios nustatytus tęstinumo, reguliarumo, masto ir kokybės standartus,

— papildomos transporto paslaugos,

— transporto paslaugos nurodytais tarifais, kurioms taikomos nustatytos sąlygos, ypač tam tikrų kategorijų keleiviams arba tam tikrais maršrutais,

— paslaugų pritaikymas faktiniams poreikiams.

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

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

(331) Iš nustovėjusios teismų praktikos matyti, kad viešųjų paslaugų įsipareigojimai gali būti nustatyti tik tada, jeigu yra poreikis užtikrinti tinkamas reguliarias jūrų transporto paslaugas, kurių negalima užtikrinti vien rinkos jėgomis ([104]). Komunikate dėl Jūrų kabotažo reglamento aiškinimo ([105]) patvirtinta, kad „spręsti, kuriuose maršrutuose reikia nustatyti įsipareigojimus teikti viešąsias paslaugas, turi valstybės narės (tam tikrais atvejais – ir regionų bei vietos valdžios institucijos), o ne laivo savininkai. Įpareigojimai teikti viešąsias paslaugas pirmiausia gali būti numatyti reguliarioms salų kabotažo paslaugoms, jei rinkoje tokių tinkamų paslaugų nepakanka.“ Be to, Jūrų kabotažo reglamento 2 straipsnio 4 dalyje viešųjų paslaugų įsipareigojimai apibrėžiami kaip įsipareigojimai, kurių „atitinkamas Bendrijos laivo savininkas neprisiimtų arba neprisiimtų tokiu mastu, arba tokiomis pačiomis sąlygomis, jei jis galvotų apie savo komercinius interesus“.

(332) Kaip nustatyta teismų praktikoje ([106]), siekdama patikrinti, ar egzistuoja tikras viešųjų paslaugų poreikis ir ar jos buvo būtinos ir proporcingos, o taip pat, ar vykdomas pirmasis *Altmark* kriterijus, Komisija įvertins:

1) ar buvo **naudotojų paklausa**;

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

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

1) **Naudotojų paklausa**

(333) Šiuo atveju bendrovei CIN buvo patikėta teikti mišrias ir krovinių vežimo paslaugas dvylika maršrutų, kurie nurodyti 3 lentelėje. Bendrovei CIN nustatyti viešųjų paslaugos įsipareigojimai yra susiję su eksploatuojamomis jūrų transporto jungtimis, atitinkamiems eksploatuojamiems jūrų maršrutams paskirtų laivų tipu ir pajėgumais, atsarginio laivo turėjimu, kad būtų užtikrintas paslaugos tęstinumas, paslaugos dažnumu ir didžiausiomis bilietų kainomis, nustatytomis kiekvieno atitinkamo maršruto paslaugos naudotojams (atitinkamai salų gyventojams ir kitiems keleiviams).

(334) Kaip aprašyta 152 konstatuojamojoje dalyje, Italija nustatė naujame susitarime numatytus viešųjų paslaugų įsipareigojimus i) siekdama užtikrinti teritorinį žemyninės dalies ir salų tęstinumą ir ii) prisidėti prie atitinkamų salų ekonominio vystymosi, teikiant reguliarias ir patikimas jūrų transporto paslaugas. Komisija mano, kad tai iš tikrųjų gali būti pagrįsti viešojo intereso tikslai.

(335) Dėl maršrutų, kuriais vežami tik kroviniai, Komisija primena, kad Bendrasis Teismas jau yra nustatęs ([107]), jog paslauga gali būti laikoma visuotinės ekonominės svarbos paslauga, jeigu ji neišvengiamai yra universalioji paslauga *stricto sensu*. Iš tikrųjų universaliųjų paslaugų samprata nereiškia, kad nagrinėjama paslauga turi tenkinti poreikį, būdingą visiems gyventojams, arba būti teikiama visoje teritorijoje ([108]); ji turi būti skirta visos visuomenės interesams. Be to, Komisijos nuomone, Bendrijos teisės aktai netrukdo valstybėms narėms savo nuožiūra pagrįstai laikyti tam tikras krovinių vežimo jūra paslaugas į atokias vietoves ir iš jų kaip VESP, su sąlyga, kad bus laikomasi Jūrų kabotažo reglamente nustatytų principų. Vis dėlto Komisija išreiškė abejonių, ar galima vertinti, kad eksploatuojant krovinių vežimo maršrutus siekiama ginti visuotinės ekonominės svarbos interesus pagal Sąjungos teisę.

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

([105]) Komisijos komunikatas dėl Tarybos reglamento (EEB) Nr. 3577/92, taikančio laisvės teikti paslaugas principą jūrų transportui valstybėse narėse (jūrų kabotažas), aiškinimo, Briuselis, COM(2014) 232 *final*, 2014 4 22.

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

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

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

(336) Italijos valdžios institucijos paaiškino, kad vertinami jūrų krovinių maršrutai yra būtini įvairiausioms prekėms tiekti į Sicilijos ir Sardinijos salas. Be to, reguliarus šių krovinių vežimo paslaugų dažnumas visus metus užtikrina, kad ir ne sezono metu, kai turistų paklausa yra mažesnė, šių salų gyventojai ir įmonės ir toliau bus tinkamai aprūpinami. Be to, šiomis paslaugomis prisidedama ir prie abiejų salų ekonominio vystymosi vežant prekes iš žemyninės šalies dalies ir į ją. Tokiu būdu Sardinijos arba Sicilijos įmonės gali, pavyzdžiui, parduoti savo produkciją žemyninėje šalies dalyje. Italija mano, kad be mišrių paslaugų, kurios taip pat yra viešojo paslaugų pirkimo sutarties dalis, būtinos ir krovinių vežimo paslaugos ([109]). Be to, Italijos valdžios institucijos tvirtina, kad krovinių vežimo jūra paslaugų negali pakeisti krovinių vežimo oro transportu paslaugos. Šiuo atžvilgiu Komisija pažymi ([110]), kad 2012 m. Katanijos uoste buvo perkrauta maždaug 2,7 mln. tonų krovinių, o Katanijos, Palermo ir Trapanio oro uostuose iš viso perkrauta tik 10 309 tonų. Analogiškai 2012 m. Kaljario uoste buvo perkrauta daugiau nei 12,5 mln. tonų krovinių, o Algero, Kaljario ir Olbijos oro uostuose – iš viso tik 4 825 tonos. Dėl šių priežasčių Komisija daro išvadą, kad krovinių vežimo paslaugomis taip pat galima siekti pagrįstų viešojo intereso tikslų. Todėl bendrovės „Pan Med“ tvirtinimas (žr. 253 konstatuojamąją dalį), kad krovinių vežimo maršrutai į Siciliją ir Sardiniją negali būti tikrosios VESP, turi būti atmestas.

(337) Iki to laiko, kai bendrovei CIN buvo patikėta eksploatuoti jūros maršrutus, kaip apibrėžta naujame susitarime, šiuos maršrutus eksploatavo bendrovė „Tirrenia“ (o iki 2004 m. ([111]) – kai kuriuos ir bendrovė „Adriatica“), remdamasi pradiniais susitarimais. Iš tikrųjų Komisija pažymi, kad aptariami maršrutai buvo eksploatuojami beveik be pokyčių daugelį metų, t. y. bent jau nuo pradinio susitarimo įsigaliojimo. Italijos valdžios institucijos, o ypač atitinkamos regionų valdžios institucijos, manė, kad šios paslaugos buvo (ir tebėra) būtinos vartotojų poreikiams tenkinti.

(338) Siekdama įrodyti tikrą naudotojų paklausą, Italija pateikė statistinių duomenų, iš kurių matyti, kad 2010 m. bendrovė „Tirrenia“ dvylika viešųjų paslaugų maršrutų per atitinkamus laikotarpius, kuriais buvo vykdomi viešųjų paslaugų įsipareigojimai, iš viso pervežė 944 225 keleivius, 218 779 automobilius ir daugiau nei 2,7 mln. tiesinių metrų krovinių (t. y. ne sezono metu trimis maršrutais). 2011 m. rodikliai buvo dar šiek tiek didesni. Tai rodo, kad per dvejus metus iki tol, kol bendrovei CIN buvo patikėti jos viešųjų paslaugų įsipareigojimai, atitinkamais maršrutais buvo didelė bendra jūrų transporto paslaugų paklausa.

(339) Tačiau norint nustatyti, ar kiekvienam iš dvylikos nagrinėjamų maršrutų būdinga reali naudotojų paklausa, būtina atlikti išsamesnį vertinimą. Šiuo tikslu Italija pateikė 2007–2018 m. kiekvieno maršruto statistiką. Be bendro keleivių skaičiaus arba tiesinių pervežamų krovinių metrų per metus, pagal šiuos statistinius duomenis galima apskaičiuoti maršrutų vidurkius. 4 lentelėje pateikti du tokie 2010 ir 2018 m. rodikliai. Iš šių duomenų matyti, kad per visus šiuos metus kiekvienu iš šešių reisų į abi puses (atitinkamai penkių 2018 m.) mišriais maršrutais buvo pervežama keli šimtai keleivių. Mažesnį susisiekimo su Tremičio salomis skaičių reikėtų vertinti atsižvelgiant į labai mažą jų gyventojų skaičių ir dydį (t. y. mažiau nei 500 gyventojų ir maždaug 3 kvadratinių kilometrų dydžio). Trimis maršrutais, kurie eksploatuojamai pagal viešųjų paslaugų teikimo tvarką tik ne sezono metu, vidutinis keleivių skaičius viršija 500 per vieną reisą į abi puses. Tai rodo, kad yra šių paslaugų naudotojų paklausa ne sezono metu. Iš 2010 m. duomenų matyti, kad aštuoniais iš dvylikos maršrutų (įskaitant tris maršrutus, kuriais vežami tik kroviniai) krovinių kiekis buvo didelis, nes viršijo 1 250 tiesinių metrų per vieną reisą į abi puses. 2018 m. ši riba buvo viršyta vežant septyniais iš likusių dešimties maršrutų (įskaitant du krovinių vežimo maršrutus). Komisija primena, kad bet koks 2010 ir 2018 m. duomenų palyginimas turėtų būti atliekamas atsižvelgiant į 2014 m. rugpjūčio mėn. pakeitimo susitarimą (žr. 103 konstatuojamąją dalį), kuriuo buvo panaikinti kai kurie maršrutai ir pakeistas kitų maršrutų dažnumas. Be to, Komisija pabrėžia, kad krovinių vežimo maršrutais bendrovė CIN vykdo veiklą didesniais laivais nei bendrovė „Tirrenia“, todėl gali vežti didesnius krovinių kiekius nei anksčiau.

([109]) Komisija pažymi, kad bet kuriuo atveju dviem iš trijų krovinių vežimo maršrutais nėra mišrių paslaugų, teikiamų pagal viešųjų paslaugų teikimo tvarką. Tik maršrutu Neapolis–Kaljaris bendrovė CIN turėjo teikti ir mišrias paslaugas, ir krovinių vežimo paslaugas, o pastarųjų teko atsisakyti 2014 m. (žr. 103 konstatuojamąją dalį), kad būtų atkurta veiklos ekonominė ir finansinė pusiausvyra.

([110]) Remdamasi duomenimis, kuriuos Komisija surinko iš „Istituto Nazionale di Statistica“ (jūrų transporto) ir „Associazione Italiana Gestori Aeroporti“ (oro transporto) svetainių.

([111]) Iki bendrovių „Tirrenia“ ir „Adriatica“ susijungimo (taip pat žr. 13 konstatuojamąją dalį).

4 lentelė

2010 m. (bendrovės „Tirrenia“) ir 2018 m. (bendrovės CIN) naudotojų paklausos statistiniai duomenys

	Vidutinis keleivių skaičius per reisą ([1])		Vidutinis krovinių kiekis per reisą ([2])	
Mišraus transporto maršrutai:	2010 m.	2018 m.	2010 m.	2018 m.
Neapolis–Palermas (ne sezono metu)	606	583	1 418	1 794
Genuja–Porto Toresas (ne sezono metu)	714	678	1 381	1 380
Genuja–Olbija–Arbataksas	531	704	514	779
Čivitavekija–Olbija (ne sezono metu)	1 094	617	2 043	1 526
Neapolis–Kaljaris	260	607	1 533	1 773
Palermas–Kaljaris	489	998	1 489	1 284
Trapanis–Kaljaris	305	panaikintas	475	panaikintas
Čivitavekija–Kaljaris–Arbataksas	427	891	847	1 051
Termolis–Tremičio salos	146	204	65	31
	Vidutinis keleivių skaičius per reisą		Vidutinis krovinių kiekis per reisą	
Krovininio transporto maršrutai:	2010 m.	2018 m.	2010 m.	2018 m.
Livornas–Kaljaris	3	2	2 046	2 925
Neapolis–Kaljaris	3	panaikintas	1 339	panaikintas
Ravena–Katanija	14	11	2 594	6 498

([1]) Bendras keleivių skaičius, padalytas iš bendro reisų į abi puses skaičiaus per laikotarpį.
([2]) Bendras krovinių kiekis (tiesiniais metrais), padalytas iš bendro reisų į abi puses skaičiaus per laikotarpį.

(340) Siekdama papildomai įrodyti, kad naudotojų paklausa išliko, kai bendrovė CIN pradėjo veikti pagal naują susitarimą, Italija taip pat pateikė bendrą statistiką iki 2018 m. pabaigos. Iš 5 lentelės duomenų matyti, kad nuo 2013 m., atitinkamai 2014 m., bendrovė CIN vežė daugiau keleivių, automobilių ir krovinių nei bendrovė „Tirrenia“ 2010 m., atitinkamai 2011 m. (žr. 338 konstatuojamąją dalį). Tai patvirtina, kad naudotojų paklausa išliko ir netgi gerokai padidėjo po to, kai bendrovė CIN pradėjo teikti viešąsias paslaugas. Galiausiai, atlikus kiekvienų metų atskirų maršrutų statistinių duomenų iki 2018 m. pabaigos analizę nenustatyta jokių požymių, kad naudotojų paklausa konkrečiais maršrutais būtų dingusi. Tam iliustruoti, 4 lentelėje pateikiami 2018 m. atskirų maršrutų statistiniai duomenys. Siekdama trumpinti tekstą, Komisija nepateikia kitų metų, kuriais bendrovė CIN teikė paslaugą, duomenų.

5 lentelė

2012–2018 m. statistiniai duomenys (mišrūs ir krovinių vežimo viešųjų paslaugų maršrutai, eksploatuojami bendrovės CIN)

	Pervežtų keleivių sk.	Pervežtų automobilių sk.	Pervežta krovinių (tiesiniais metrais)
2012 m. (liepos–gruodžio mėn.)	473 614	118 322	1 132 682
2013 m.	952 323	236 329	2 764 507
2014 m.	1 026 140	261 201	3 039 598
2015 m.	1 112 603	285 853	3 696 237
2016 m.	1 256 403	313 555	3 312 393
2017 m.	1 160 782	279 827	3 604 775
2018 m.	1 071 931	251 300	3 607 283

(341) Komisija mano, kad minėti statistiniai duomenys (žr. 338–340 konstatuojamąsias dalis) aiškiai rodo, jog kiekvienu iš dvylikos nagrinėjamų viešųjų paslaugų maršrutų yra tikra keleivių ir krovinių vežimo paslaugų paklausa. Todėl galima daryti išvadą, kad šios paslaugos tenkina realius visuomenės poreikius ir tikrą naudotojų paklausą.

2) **Rinkos nepakankamumas**

(342) VESP komunikato 48 punkte nustatyta, kad „Komisija mano, kad su tam tikrais viešosios paslaugos įpareigojimais nederėtų susieti veiklos, kurią patenkinamai ir su valstybės apibrėžtu viešuoju interesu suderinamomis sąlygomis, pvz., susijusiomis su kaina, objektyviais kokybės reikalavimais, tęstinumu ir galimybe naudotis paslauga, jau vykdė arba gali vykdyti įprastomis rinkos sąlygomis veikiančios įmonės“ ([112]). Todėl Komisija turi išnagrinėti, ar paslauga būtų buvusi nepakankama, jeigu būtų teikiama tik rinkos sąlygomis, atsižvelgiant į viešosios paslaugos reikalavimus, kuriuos valstybė narė nustatė sudariusi naują susitarimą. Šiuo klausimu VESP komunikato 48 punkte pažymima, kad „Komisijos vertinimas apsiriboja patikrinimu, ar valstybė narė nepadarė akivaizdžios klaidos“.

(343) Komisija pažymi, kad laikotarpiu iki naujo susitarimo pasirašymo su bendrove CIN kiti veiklos vykdytojai teikė keltų paslaugas keliais maršrutais, kuriems taikomas naujas susitarimas, tačiau nebūtinai visus metus ir tuo pačiu dažnumu. Remdamasi konkurencine padėtimi, buvusia iki 2012 m. liepos 18 d. pavedimo momento (kaip aprašyta 34 konstatuojamojoje dalyje), ir suinteresuotųjų šalių pastabomis (žr. 5 skirsnį), Komisija įvertins kiekvieno iš nagrinėjamų maršrutų atveju, ar kitų veiklos vykdytojų teikiamos paslaugos buvo lygiavertės toms, kurias bendrovė CIN turi teikti pagal naują susitarimą.

(344) Nors naujame susitarime nustatyti konkretūs viešųjų paslaugų įsipareigojimai, susiję su nustatomomis bilietų kainomis (įskaitant pigesnius bilietus salų gyventojų), Italija nepagrindė viešosios paslaugos būtinybės teigdama, kad bendrovė CIN turi užtikrinti, jog bilietų kainos nagrinėjamais maršrutais būtų mažesnės už kitų veiklos vykdytojų bilietų kainas. Todėl Komisija neatliko lyginamosios bilietų kainų, kurias nustatė visi veiklos vykdytojai nagrinėjamais maršrutais, analizės. Tyrimo metu Italija teigė, kad tiek, kiek kiti veiklos vykdytojai teikia keltų paslaugas maršrutais, kuriuos bendrovė CIN eksploatuoja pagal viešųjų paslaugų teikimo tvarką, šiomis konkuruojančiomis paslaugomis nebūtų visiškai vykdomi naujame susitarime nustatyti viešųjų paslaugų įsipareigojimai. Visų pirma, jos skirtųsi tęstinumo ir dažnumo ištisus metus atžvilgiu, nebūtų lygiavertės (pagal uostus ar paslaugų tipą, pvz., tik krovinių vežimo, o ne mišrios) arba nebūtų tokios pačios kokybės. Todėl Komisija sutelks dėmesį į galimus tęstinumo, reguliarumo, pajėgumų ir kokybės skirtumus (žr. 329 konstatuojamąją dalį).

(345) Komisija pirmiausia pažymi, kad iki bendrovės CIN jokie kiti veiklos vykdytojai neteikė mišrių paslaugų penkiais iš devynių mišrių paslaugų maršrutų, kuriems taikomas naujas susitarimas. Visų pirma:

— Čivitavekija–Kaljaris–Arbataksas: bendrovė „Tirrenia“ buvo vienintelis veiklos vykdytojas, teikiantis kasdienes mišrias paslaugas šiuo maršrutu. Komisija negavo ir nerado įrodymų bendrovės „Pan Med“ teiginiui (žr. 87 išnašą), kad bendrovė „Moby“ kartą per savaitę vykdys reisą Čivitavekijos ir Kaljario. Net jeigu bendrovė „Moby“ iš tiesų eksploatuotų šį maršrutą, *quod non*, jos pasiūlymas nebūtų buvęs pakankamas viešųjų paslaugų poreikiui patenkinti reguliarumo atžvilgiu (t. y. savaitinė paslauga nėra lygiavertė kasdieniam susisiekimui) ir nebūtų įvykdžiusi reikalavimo užtikrinti susisiekimą su Arbataksu. Todėl Komisija daro išvadą, kad Italija nepadarė akivaizdžios klaidos vertindama, kad šiam mišrių paslaugų maršrutui būdingas rinkos nepakankamumas.

— Neapolis–Kaljaris: bendrovė „Tirrenia“ buvo vienintelis veiklos vykdytojas, teikiantis mišrias paslaugas šiuo maršrutu. Atsakyme dėl 2012 m. sprendimo (žr. 87 išnašą) bendrovė „Pan Med“ nurodė, kad bendrovė „Grimaldi“ teikia krovinių vežimo paslaugas tarp Salerno ir Kaljario. Tačiau Komisija pažymi, kad, nepaisant galimų kitų skirtumų, palyginti su specialiais reikalavimais, taikomais bendrovei CIN pagal naują susitarimą, tik krovinių vežimo paslauga negali patenkinti su keleivių ir automobilių vežimu susijusių viešųjų paslaugų poreikio. Todėl Italija nepadarė akivaizdžios klaidos vertindama, kad šiam mišrių paslaugų maršrutui būdingas rinkos nepakankamumas.

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

— Palermas–Kaljaris: bendrovė „Tirrenia“ buvo vienintelis veiklos vykdytojas, teikiantis mišrias paslaugas šiuo maršrutu. Atsakyme dėl 2012 m. sprendimo (žr. 87 išnašą) bendrovė „Pan Med“ nurodė, kad bendrovė „Grimaldi“ teikia krovinių vežimo paslaugas tarp šių uostų. Tačiau Komisija pažymi, kad, nepaisant galimų kitų skirtumų, palyginti su specialiais reikalavimais, taikomais bendrovei CIN pagal naują susitarimą, tik krovinių vežimo paslauga negali patenkinti su keleivių ir automobilių vežimu susijusių viešųjų paslaugų poreikio. Todėl Italija nepadarė akivaizdžios klaidos vertindama, kad šiam mišrių paslaugų maršrutui būdingas rinkos nepakankamumas.

— Trapanis–Kaljaris: bendrovė „Tirrenia“ buvo vienintelis veiklos vykdytojas, teikiantis mišrias paslaugas šiuo maršrutu. Atsakyme dėl 2012 m. sprendimo (žr. 87 išnašą) bendrovė „Pan Med“ nurodė, kad bendrovė „Grimaldi“ teikia krovinių vežimo paslaugas tarp šių uostų. Tačiau Komisija pažymi, kad, nepaisant galimų kitų skirtumų, palyginti su specialiais reikalavimais, taikomais bendrovei CIN pagal naują susitarimą, tik krovinių vežimo paslauga negali patenkinti su keleivių ir automobilių vežimu susijusių viešųjų paslaugų poreikio. Todėl Italija nepadarė akivaizdžios klaidos vertindama, kad šiam mišrių paslaugų maršrutui būdingas rinkos nepakankamumas.

— Termolis–Tremičio salos: bendrovė „Tirrenia“ buvo vienintelis veiklos vykdytojas, teikiantis paslaugas šiuo maršrutu. Todėl Komisija daro išvadą, kad Italija nepadarė akivaizdžios klaidos vertindama, kad šiam mišrių paslaugų maršrutui būdingas rinkos nepakankamumas.

(346) Likusiais keturiais mišrių paslaugų maršrutais, kuriems taikomas naujas susitarimas, mišrias paslaugas teikė ne tik bendrovė „Tirrenia“, bet ir kiti veiklos vykdytojai. Vis dėlto Komisija mano, kad Italija nepadarė akivaizdžios klaidos vertindama, kad šiems keturiems mišrių paslaugų maršrutams būdingas rinkos nepakankamumas. Visų pirma, kitų veiklos vykdytojų teikiamos paslaugos ne visiškai tenkina viešųjų paslaugų poreikį, kurį Italija nustatė naujame susitarime dėl toliau nurodytų priežasčių:

— Genuja–Porto Toresas: vienintelis veiklos vykdytojas, teikęs paslaugas šiuo maršrutu visus metus atitinkamu laikotarpiu, t. y. bendrovė „Grandi Navi Veloci“ (žr. 266 ir 267 konstatuojamąsias dalis), užtikrino tik tris savaitinius išvykimus ne sezono metu. Tačiau pagal naują susitarimą bendrovė CIN turi teikti kasdienes paslaugas (naktines) iš abiejų uostų. Todėl bendrovės „Grandi Navi Veloci“ pasiūlymo nepakako viešųjų paslaugų poreikiui patenkinti reguliarumo ne sezono metu atžvilgiu. Komisija primena, kad kompensacija už viešąsias paslaugas bendrovei CIN skiriama tik už šio maršruto eksploatavimą ne sezono metu, t. y. kai atsiranda rinkos nepakankamumas. Todėl bendrovės „Pan Med“ teiginys (žr. 253 konstatuojamąją dalį), kad bendrovė „Grandi Navi Veloci“ eksploatavo šį maršrutą, negali būti laikomas įrodymu, kad rinkos pasiūlymas buvo pakankamas viešųjų paslaugų poreikiams patenkinti.

— Čivitavekija–Olbija: vienintelis veiklos vykdytojas, teikęs paslaugas šiuo maršrutu visus metus bent jau tam tikrą atitinkamo laikotarpio dalį, t. y. bendrovė SNAV, 2008 m. užtikrino tik tris savaitinius išvykimus ne sezono metu. Tačiau pagal naują susitarimą bendrovė CIN turi teikti kasdienes paslaugas (naktines) iš abiejų uostų ne sezono metu. Nors atrodo, kad bendrovė SNAV ne sezono metu padidino paslaugų teikimo dažnumą, ji nutraukė veiklą šiuo maršrutu po 2011 m. gegužės mėn., o jos teisių ir pareigų perėmėja – bendrovė „Grandi Navi Veloci“ – nusprendė šią paslaugą toliau teikti tik sezono metu. Todėl bendrovės SNAV pasiūlymas ir kai kurių kitų veiklos dalyvių veikla sezono metu (žr. 34 konstatuojamąją dalį) buvo nepakankami viešųjų paslaugų poreikiui patenkinti paslaugos reguliarumo ir tęstinumo ne sezono metu atžvilgiu. Bendrovės „Grimaldi“ teiginys (žr. 274 konstatuojamąją dalį), kad bendrovė „Moby“ eksploatavo šį maršrutą, negali pakeisti šios išvados, nes bendrovė „Moby“ vykdė veiklą tik sezono metu. Komisija primena, kad kompensacija už viešąsias paslaugas bendrovei CIN skiriama tik už šio maršruto eksploatavimą ne sezono metu, t. y. kai atsiranda rinkos nepakankamumas.

— Neapolis–Palermas: vienintelis veiklos vykdytojas, teikęs paslaugas šiuo maršrutu visus metus atitinkamu laikotarpiu, t. y. bendrovė SNAV (tam tikrais metais bendradarbiaudama su bendrove „Grandi Navi Veloci“, žr. 266 konstatuojamąją dalį), teikė kasdienes paslaugas vakare išvykstant iš abiejų uostų tiek sezono, tiek ne sezono metu. Iš esmės šis dažnumas atitinka tą, kuris būtinas pagal naują susitarimą. Tačiau iš Italijos valdžios institucijų pateiktų duomenų matyti didelis bendrovės SNAV ir bendrovės „Tirrenia“, kuri tuo metu teikė viešąsias paslaugas, užtikrinamo tęstinumo skirtumas. Visų pirma, 2009–2012 m. bendrovė SNAV atšaukė 76 reisus šiuo maršrutu, o bendrovė „Tirrenia“ – tik 19 reisų (t. y. keturis kartus mažiau). Be to, iš šių 76 bendrovės SNAV atšauktų reisų 19 buvo atšaukta dėl švenčių dienų, o likę 57 – dėl nepalankių oro sąlygų. Nepaisant to, kad išvykimo laikas buvo beveik toks pat, bendrovė „Tirrenia“ atšaukė tik penkis reisus dėl nepalankių oro sąlygų (arba vienuolika kartų mažiau nei bendrovė SNAV). Likusius reisus bendrovė „Tirrenia“ atšaukė dėl nenugalimos jėgos aplinkybių, t. y. septyni buvo atšaukti dėl darbuotojų streiko, dar septyni – dėl techninių problemų. Be to, Italija teigė, kad bendrovė SNAV neatitiks kokybės reikalavimų, nustatytų naujame susitarime, nes ji šiuo maršrutu plukdė laivais, pagamintais 1973, 1974 ir 1980 m. ir tik vienu atveju – 1989 m. Tačiau bendrovė „Tirrenia“, o vėliau ir CIN, naudojo naujesnius laivus (pastatytus 1999–2000 m.). Kai bendrovė GNV pradėjo eksploatuoti šį maršrutą 2011 m. (bendradarbiaudama su bendrove SNAV), ji naudojo 1974 m., 1978 m. pagamintus laivus ir du 1989 m. laivus (žr. 267 konstatuojamąją dalį). Komisija mano, kad, remdamasi šiais elementais, Italija padarė teisingą išvadą, kad bendrovė SNAV negalėjo pakankamai užtikrinti šio maršruto paslaugų tęstinumo, reguliarumo ir kokybės, todėl nepadarė akivaizdžios klaidos pavesdama šio maršruto eksploatavimą bendrovei CIN. Komisija primena, kad kompensacija už viešąsias paslaugas bendrovei CIN

skiriama tik už šio maršruto eksploatavimą ne sezono metu (kai yra didžiausia nepalankių oro sąlygų tikimybė), tačiau bendrovė CIN sezono metu taip pat teikia paslaugas tokiu pat dažnumu ir be tokios kompensacijos (tačiau vis tiek laikydamasi tarifų apribojimų). Todėl bendrovės „Pan Med“ teiginys (žr. 253 konstatuojamąją dalį), kad bendrovė SNAV (kartu su bendrove „Grandi Navi Veloci“ nuo 2011 m.) eksploatavo šį maršrutą, negali būti laikomas įrodymu, kad rinkos pasiūlymas buvo pakankamas viešųjų paslaugų tęstinumo, reguliarumo ir kokybės poreikiams patenkinti. Galiausiai bendrovės „Pan Med“ tvirtinimas, kad ji ketino eksploatuoti maršrutą Gaeta–Termini Imeresė (žr. 260 konstatuojamąją dalį), kuris būtų lygiavertis maršrutui Neapolis–Palermas, negali paneigti šios išvados. Visų pirma, bendrovė „Pan Med“ savo planus nurodė 2013 m. balandžio mėn. rašte, o iš jos pateiktų įrodymų matyti, kad ji ėmėsi veiksmų reikalaudama būtinų leidimų eksploatuoti tokį maršrutą praėjus keliems mėnesiams po to, kai bendrovei CIN buvo pavesta VESP (t. y. 2012 m. liepos mėn.). Bendrovė „Pan Med“ nepareiškė, kad iš tikrųjų pradėjo eksploatuoti maršrutą Gaeta–Termini Imeresė. Bet kuriuo atveju pavedimo metu Italija nepadarė akivaizdžios klaidos vertindama, kad maršrutui Neapolis–Palermas būdingas rinkos nepakankamumas, nes bendrovė „Pan Med“ dar nebuvo pateikusi prašymo pradėti veiklą, o bendrovių SNAV ir „Grandi Navi Veloci“ pateiktas pasiūlymas neatitiko viešųjų paslaugų tęstinumo, reguliarumo ir kokybės poreikių.

— Genuja–Olbija–Arbataksas: atitinkamu laikotarpiu bendrovė „Moby“ keleivius plukdė tarp Genujos ir Olbijos tik dalį metų (dažniausiai nuo kovo mėn. vidurio iki spalio mėn. vidurio). Bendrovės „Pan Med“ tvirtinimas, kad bendrovė „Moby“ šį maršrutą eksploatavo visus metus (žr. 87 išnašą), nėra patvirtintas įrodymais. Todėl bendrovės „Grimaldi“ teiginys (žr. 274 konstatuojamąją dalį), kad bendrovė „Moby“ teikė paslaugas šiuo maršrutu, negali būti laikomas rinkos nepakankamumo nebuvimo įrodymu. Analogiškai bendrovė GNV (žr. 266 konstatuojamąją dalį) vykdė veiklą tarp Genujos ir Olbijos tik sezono metu. Tačiau naujame susitarime reikalaujama, kad bendrovė CIN vykdytų reisus tarp Genujos ir Olbijos ne mažiau kaip tris kartus per savaitę visus metus. Be to, naujame susitarime taip pat numatytas reikalavimas plukdyti į Arbataksą (du kartus per savaitę), o tokios paslaugos neteikia nė vienas kitas veiklos vykdytojas. Todėl bendrovių „Moby“ ir GNV pasiūlymas buvo nepakankamas viešųjų paslaugų poreikiui patenkinti, ypač tęstinumo ir reguliarumo aspektais.

(347) Dviem iš trijų krovinių maršrutų joks kitas veiklos vykdytojas neteikė krovinių vežimo paslaugų, o likusiu krovinių maršrutu kito veiklos vykdytojo teikiamos paslaugos nevisiškai atitinka naujame susitarime nustatytus reikalavimus. Visų pirma:

— Livornas–Kaljaris ([113]): atitinkamu laikotarpiu kiti šio maršruto veiklos vykdytojai (pvz., bendrovė „Moby“, kaip nurodė bendrovė „Pan Med“, žr. 253 konstatuojamąją dalį) siūlė tik vieną išvykimą per savaitę. Tačiau naujame susitarime reikalaujama, kad bendrovė CIN teiktų krovinių vežimo paslaugas tarp šių uostų bent penkis kartus per savaitę. Taigi kitų veiklos vykdytojų pasiūlymas nebuvo pakankamas viešųjų paslaugų poreikiui patenkinti reguliarumo prasme.

— Neapolis–Kaljaris: bendrovė „Tirrenia“ buvo vienintelė krovinių vežimo paslaugas šiuo maršrutu teikusi įmonė. Atsakyme į 2012 m. sprendimą bendrovė „Pan Med“ nurodė, kad bendrovė „Grimaldi“ teikia krovinių vežimo paslaugas tarp Salerno ir Kaljario. Nors Neapolio ir Salerno uostai sausumos keliais yra nutolę tik apie 50 kilometrų, Italijos valdžios institucijos tvirtino, kad jie negali būti laikomi vienas kitą pakeičiančiais. Italija atkreipia dėmesį į tai, kad CIPE direktyvoje, kuri yra vertinamos kompensacijos už viešąsias paslaugas teisinio pagrindo dalis, nurodyta, kad vienas iš viešųjų paslaugų susitarimų (įskaitant naują susitarimą su bendrove CIN) tikslų yra užtikrinti „susisiekimą, galintį sumažinti variklinių transporto priemonių naštą apkrautais pagrindiniais šalies pusiasalio dalies keliais“. Italijos valdžios institucijų teigimu, iš Neapolio teikiamomis krovinių vežimo paslaugomis prisidedama prie šio tikslo, nes keliai tarp Neapolio ir Salerno yra apkrauti. Atsižvelgdama į tai, Komisija taip pat pažymi, kad ji kreipėsi į Teisingumo Teismą dėl to, kad Italija nesilaiko Direktyvos 2008/50/EB dėl oro kokybės reikalavimų ([114]). Spūsčių keliuose sumažinimas neabejotinai gali padėti pagerinti oro kokybę. Neatsižvelgdama į kitus galimus neatitikimus specialiesiems reikalavimams, taikomiems bendrovei CIN pagal naują susitarimą, Komisija mano, kad, remdamasi šiais elementais, Italija galėjo padaryti išvadą, kad iš Salerno teikiamos krovinių vežimo paslaugos nėra lygiavertės paslaugoms, kurios turi būti teikiamoms pagal naują susitarimą, todėl ji nepadarė akivaizdžios klaidos vertindama, kad krovinių maršrutui Neapolis–Kaljaris yra būdingas rinkos nepakankamumas.

([113]) Naujame susitarime taip pat leidžiama šiuo maršrutu plukdyti ne iš Livorno, o iš Genujos, tačiau šia galimybe niekada nebuvo pasinaudota praktikoje.

([114]) Daugiau informacijos pateikiama adresu https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/lt/IP_18_3450.

— Ravena–Katanija: iki pavedimo bendrovei CIN momento bendrovė „Tirrenia“ buvo vienintelė įmonė, šiuo maršrutu teikianti krovinių vežimo paslaugas. Atsakyme į 2012 m. sprendimą bendrovė „Pan Med“ nurodė, kad bendrovė „Grimaldi“ pradėjo teikti krovinių vežimo paslaugas tarp šių uostų nuo 2012 m. pabaigos. Be to, bendrovė „Pan Med“ nurodė (žr. 260 konstatuojamąją dalį), kad planuoja eksploatuoti maršrutą Augusta–Ravena, kuris bus lygiavertis maršrutui Katanija–Ravena. Bendrovė „Pan Med“ savo planus nurodė 2013 m. balandžio mėn. rašte, o iš jos pateiktų įrodymų matyti, kad ji ėmėsi veiksmų prašydama tokiam maršrutui reikalingų leidimų tik 2012 m. lapkričio mėn. Bendrovė „Pan Med“ neįrodė, kad iš tikrųjų pradėjo eksploatuoti maršrutą Augusta–Ravena. Bet kuriuo atveju, kadangi pavedimo momentu nebuvo kitų veiklos vykdytojų, Italija nepadarė akivaizdžios klaidos vertindama, kad šiam krovinių maršrutui būdingas rinkos nepakankamumas ([115]).

(348) Atsižvelgdama į tai, kas išdėstyta pirmiau, Komisija daro išvadą, kad pavedimo metu vien rinkos jėgų nepakako viešųjų paslaugų poreikiams patenkinti. Iš tiesų daugeliu maršrutu bendrovė CIN buvo vienintelis veiklos vykdytojas, o kitais maršrutais kitų veiklos vykdytojų teikiamos paslaugos nebuvo lygiavertės tęstinumo, reguliarumo, pajėgumų ir kokybės atžvilgiu, todėl visiškai netenkino viešųjų paslaugų poreikių, kuriuos Italija nustatė naujame susitarime.

3) **Mažiausiai žalingas požiūris**

(349) Komisija pažymi, kad Italijos valdžios institucijos nusprendė sudaryti viešojo paslaugų pirkimo sutartį su vienu veiklos vykdytoju (bendrove CIN), o ne nustatyti viešųjų paslaugų įsipareigojimus visiems veiklos vykdytojams, suinteresuotiems vežti nagrinėjamais maršrutais. Remdamasi Italijos pateikta informacija, Komisija sutinka, kad nustatant viešųjų paslaugų įsipareigojimus nebūtų buvę galima patenkinti naudotojų paklausos (kaip aprašyta pirmiau, žr. 333–341 konstatuojamąsias dalis). Visų pirma, keliais maršrutais paslaugas teikia tik bendrovė CIN (žr., pvz., 345 konstatuojamąją dalį), o kitais atvejais kitų veiklos vykdytojų pasiūla neatitinka (visų) reguliarumo, tęstinumo ir kokybės reikalavimų. Be to, daugumos (jeigu ne visų) maršrutų eksploatavimas, ypač ne sezono metu, yra nuostolingas, todėl tikėtina, kad be kompensacijos už viešąsias paslaugas jie apskritai nebūtų eksploatuojami. Bendrovė „Ecorys“ priėjo prie panašios išvados savo ataskaitoje (žr. 98 konstatuojamąją dalį). Be to, Komisija atsižvelgia į Italijos argumentą, kad viešojo paslaugų pirkimo sutartis taip pat buvo būtina atsižvelgiant į bendrovės „Tirrenia“ privatizavimą. Konkrečiau, Italija tvirtina, kad bendrovės „Tirrenia“ turto konkursas kartu su nauja viešojo paslaugų pirkimo sutartimi leido i) užtikrinti viešųjų jūrų paslaugų tęstinumą, ii) padidinti naudą valstybei ir iii) išsaugoti darbo vietas. Dėl šių priežasčių Komisija pritarė (žr. 114 konstatuojamąją dalį), kad Italija rengtų konkursą dėl bendrovės „Tirrenia“ verslo padalinio kartu su nauju susitarimu. Tai darydama Komisija taip pat pripažino ir šiame sprendime pakartoja, kad Italija negalėjo pasikliauti visiems veiklos vykdytojams taikomais viešųjų paslaugų įsipareigojimais ir nusprendė viešojo paslaugų pirkimo sutartį sudaryti tik su bendrove CIN.

Išvada

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

(351) Siekdama padaryti išvadą, kad yra laikomasi 1-ojo *Altmark* kriterijaus, Komisija vis tiek turi patikrinti, ar bendrovei CIN buvo pavesti aiškiai apibrėžti viešųjų paslaugų įsipareigojimai. Šiuo atžvilgiu Komisija pažymi, kad viešųjų paslaugų įsipareigojimai yra aiškiai aprašyti naujame susitarime ir jo prieduose (kuriuose, pavyzdžiui, pateikiamos kiekvieno maršruto laivų specifikacijos). Analogiškai, susitarime, 2009 m. įstatyme ir CIPE direktyvoje išsamiai aprašytos kompensaciją reglamentuojančios taisyklės. Naujo susitarimo galiojimo laikas taip pat yra aiškus (aštuoneri metai), jame bendrovė CIN nurodyta kaip viešųjų paslaugų teikėja ir nustatytos priemonės, kaip išvengti bet kokios kompensacijos permokos ir ją susigrąžinti (taip pat žr. 365 konstatuojamąją dalį). Todėl Komisija daro išvadą, kad yra laikomasi 1-ojo *Altmark* kriterijaus.

([115]) Siekdama išsamumo, Komisija pažymi, kad net jeigu Italija būtų žinojusi (tai nebuvo nei ginčijama, nei įrodyta) apie bendrovių „Grimaldi“ arba „Pan Med“ ketinimus pradėti teikti paslaugas šiuo maršrutu, ji vis tiek galėjo padaryti išvadą, kad bendrovių „Grimaldi“ arba „Pan Med“ paslaugos nebus pakankamos viešųjų paslaugų poreikiui patenkinti (pvz., dėl to, kad jos nebūtų lygiavertės aptarnaujamų uostų, siūlomų paslaugų kokybės ar pajėgumų atžvilgiu arba todėl, kad negalėjo būti užtikrintas šios paslaugos tęstinumas ir reguliarumas).

Švartavimosi pirmenybė

(352) 2009 m. įstatymo 19b straipsnio 21 dalyje aiškiai nurodyta, kad švartavimosi pirmenybė yra būtina siekiant užtikrinti teritorinį tęstinumą su salomis ir atsižvelgiant į buvusios „Tirrenia“ grupės įmonių, įskaitant bendrovę „Tirrenia“, viešųjų paslaugų įsipareigojimus. Iš tikrųjų, jeigu įmonėms, kurioms pavesta teikti viešąsias paslaugas, nebūtų teikiama švartavimosi pirmenybė, jos (kartais) galėtų būti priverstos laukti savo eilės įplaukti į doką ir dėl to vėluoti, todėl nebūtų pasiektas tikslas piliečiams užtikrinti patikimą ir patogų susisiekimą. Iš tiesų reguliarus tvarkaraštis yra būtinas, kad būtų patenkinti salų gyventojų judumo poreikiai ir būtų prisidedama prie atitinkamų salų ekonominio vystymosi. Be to, kadangi naujame susitarime yra nustatyti konkretūs laiko įpareigojimai dėl išvykimo viešųjų paslaugų maršrutais, švartavimosi pirmenybe padedama užtikrinti, kad uostai krantines ir švartavimosi laiką paskirstytų taip, jog viešųjų paslaugų teikėjas galėtų vykdyti savo viešųjų paslaugų įsipareigojimus. Ši švartavimosi pirmenybė buvo perduota bendrovei CIN, kai ji įsigijo bendrovės „Tirrenia“ verslo padalinį. Atsižvelgdama į tai, Komisija mano, kad ši priemonė suteikta tam, jog bendrovė CIN galėtų vykdyti savo viešųjų paslaugų įsipareigojimus, kurie yra tikra VESP (žr. 350 konstatuojamąją dalį). Be to, Italijos valdžios institucijos patvirtino, kad švartavimosi pirmenybė taikoma tik toms paslaugoms, kurios teikiamos pagal viešųjų paslaugų teikimo tvarką (bet, pavyzdžiui, ne tada, kai bendrovė CIN sezono metu vykdo veiklą maršrutais komerciniais pagrindais). Todėl švartavimosi pirmenybė taip pat atitinka sprendime *Altmark* nustatytą 1-ąjį kriterijų.

7.1.3.2. 2-asis *Altmark* kriterijus

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

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

(355) Konkrečiau, parametrai, kuriais remiantis buvo apskaičiuota kompensacija, išsamiai paaiškinti CIPE direktyvoje ir taikomi naujame susitarime (ir jo prieduose), o didžiausios kompensacijos sumos yra nustatytos 2009 m. įstatyme. Kompensacijos apskaičiavimo metodas, įskaitant, pavyzdžiui, išlaidų elementus, į kuriuos atsižvelgiama, išsamiai aprašytas CIPE direktyvoje. Kadangi švartavimosi pirmenybė nereiškia finansinės kompensacijos bendrovei CIN, Komisija mano, kad ši priemonė atitinka 2-ąjį *Altmark* kriterijų.

(356) Todėl Komisija daro išvadą, kad yra laikomasi 2-ojo *Altmark* kriterijaus.

7.1.3.3. 3-asis *Altmark* kriterijus

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

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

(359) 2012 m. sprendime Komisija išreiškė abejonių dėl bendrovei CIN sumokėtos kompensacijos proporcingumo. Visų pirma, Komisija laikėsi išankstinės nuomonės, kad 6,5 proc. rizikos priedas neatspindi tinkamo rizikos dydžio, nes bendrovė CIN *prima facie* neprisiėmė rizikos, kuri paprastai prisiimama teikiant tokias paslaugas. Konkrečiau, sąnaudų elementai, į kuriuos atsižvelgiama apskaičiuojant kompensaciją, apima visas išlaidas, susijusias su paslaugos teikimu, ir atsižvelgiama į, pvz., degalų kainų pokyčius. Todėl Komisija tame etape nusprendė, kad bendrovei CIN galėjo būti sumokėta per didelė kompensacija.

(360) Komisija pažymi, kad tam tikri naujame susitarime nustatyto kompensavimo metodo aspektai iš tiesų sumažina bendrovės CIN patiriamą komercinę riziką. Visų pirma, didžiausios bilietų kainos, kurias gali taikyti bendrovė CIN, kasmet koreguojamos atsižvelgiant į infliaciją ir degalų išlaidų pokyčius. Be to, naujame susitarime yra tam tikrų sąlygų (žr. 107 konstatuojamąją dalį), kuriomis siekiama išlaikyti viešųjų paslaugų ekonominę ir finansinę

pusiausvyrą. Visų pirma, tuo atveju, jeigu kompensacijos už viešąsias paslaugas nepakaktų paslaugų, kurias teikti pavesta nauju susitarimu, teikimo išlaidoms padengti, pagal šias sąlygas leidžiama patikslinti: i) šių paslaugų apimtį, ii) paslaugų teikimo būdą (pvz., laivų tipą) arba iii) didžiausias bilietų kainas.

(361) Tačiau pirmiau minėtoms sąlygoms taikomi įvairūs apribojimai. Visų pirma, pagal naujo susitarimo 8 straipsnį viešųjų paslaugų ekonominė ir finansinė pusiausvyra peržiūrima tik kas trejus metus. Jeigu iš šios peržiūros matyti, kad kompensacijos nepakanka viešųjų paslaugų išlaidoms padengti, bendrovė CIN ir Italijos valdžios institucijos gali susitarti tik dėl pakeitimų kitam trejų metų laikotarpiui. Jeigu pajamos iš viešųjų paslaugų ar jų išlaidos rodo nenumatytus struktūrinius skirtumus, kurie yra daugiau kaip 3 proc. didesni ar mažesni už naujame susitarime nustatytas vertes, pagal jo 9 straipsnį šalims leidžiama prašyti (atsižvelgiant į įvairias sąlygas) peržiūrėti ekonominę-finansinę pusiausvyrą. Remiantis abiem straipsniais, tokie pakeitimai (jeigu jų yra) yra derybų procedūros rezultatas ir, kol nebus pasiektas susitarimas, bendrovė CIN privalo toliau teikti viešąsias paslaugas be pakeitimų. Dėl to bendrovė CIN iš dalies patiria riziką, kad kompensacijos nepakaks paslaugos teikimo išlaidoms padengti. Nors naujo susitarimo 8 ir 9 straipsniai gali būti naudojami ekonominei ir finansinei pusiausvyrai atkurti, pakeitimai bus taikomi tik ateityje ir atgaline data nėra taikomi.

(362) Kaip paaiškinta pirmiau (žr. 42 konstatuojamąją dalį), CIPE direktyvoje numatyta, kad 6,5 proc. rizikos priedas bus naudojamas nustatant kapitalo grąžą pagal VSKK formulę. Vis dėlto, atliekant oficialų tyrimą (žr. 180 konstatuojamąją dalį), Italija patikslino, kad buvo nuspręsta supaprastinti skaičiavimą taikant 6,5 proc. fiksuoto dydžio kapitalo grąžą, nes kompensacijos dydis ribojamas pagal 2009 m. įstatymą. Italijos valdžios institucijos taip pat įrodė, kad taikant visą CIPE direktyvoje nustatytą metodiką, kapitalo grąža, bent jau kai kuriais metais, galėjo būti didesnė nei 6,5 proc. Dėl šios priežasties Italija mano, kad supaprastintas požiūris yra konservatyvus ir neleidžia bendrovei CIN gauti didesnės kompensacijos, nei nustatyta CIPE direktyvoje.

(363) Atsižvelgdama į tai, kas išdėstyta pirmiau, Komisija palygino 6,5 proc. panaudoto kapitalo grąžą, kuri buvo taikoma bendrovei CIN, su vidutine panaudoto kapitalo grąža, kurią 2011 m. (metais prieš pavedimą bendrovei CIN) gavo lyginamosios grupės bendrovės. Lyginamąją grupę sudaro atrinkti keltų operatoriai, siūlantys susisiekimą jūra Italijoje arba tarp Italijos ir kitų valstybių narių ([116]). Iš analizės matyti, kad bendrovei CIN taikyta panaudoto kapitalo grąža yra šiek tiek mažesnė už lyginamosios grupės gautą vidutinę grąžą. Šiuo palyginimu iliustruojama, kad metais prieš pavedimą bendrovei CIN 6,5 proc. kapitalo grąža nebuvo nepagrįsta.

(364) Komisija pažymi, kad, nepaisant sumos, kurią bendrovė CIN turėtų teisę gauti pagal minėtą metodiką (įskaitant kapitalo grąžą), bendrovė CIN negali gauti daugiau nei 2009 m. įstatyme nustatyta didžiausia suma (t. y. 72 685 642 EUR). Ši suma, kuri buvo nustatyta 2009 m. ir niekada nebuvo keičiama atsižvelgiant į infliaciją, greičiausiai buvo konservatyvi, nes ji buvo beveik 10 proc. mažesnė už sumą, kuri buvo reikalinga bendrovei „Tirrenia“ paslaugai teikti tais pačiais metais ([117]). Iš 6 lentelėje pateiktų faktinių 2012–2018 m. duomenų matyti, kad visais metais išskyrus vienus (2015 m.) kompensacija už viešąsias paslaugas buvo nepakankama grynosioms paslaugos išlaidoms padengti, įskaitant 6,5 proc. kapitalo grąžą. Vadovaudamasi 2011 m. VESP bendrųjų nuostatų 47 punktu, Komisija vertina, ar per visą sutarties galiojimo laiką nebuvo sumokėta per didelė kompensacija. 2012–2018 m. bendrovė CIN gavo maždaug 47 mln. EUR mažiau nei suma, apskaičiuota taikant metodiką, įskaitant 6,5 proc. grąžą. Šis rodiklis patvirtina, kad naujo susitarimo peržiūros sąlygos neapsaugo bendrovės CIN nuo visos rizikos, susijusios su viešųjų paslaugų teikimu. Iš tikrųjų, nors 2014 m. rugpjūčio mėn. viešųjų paslaugų parametrai buvo pakeisti (žr. 103 konstatuojamąją dalį) gavus bendrovės CIN prašymą pagal naujo susitarimo 9 straipsnį, tai neturėjo įtakos per tą laiką gautai per mažai kompensacijai. Net jeigu rezultatai pagerėjo kai kuriais iš vėlesnių metų, viso laikotarpio bendrovės CIN panaudoto kapitalo grąža (iki 2018 m.) buvo tik maždaug 3,4 proc. ([118]) vietoje 6,5 proc., kaip iš pradžių numatė Italija.

([116]) Tai visų pirma bendrovės „Minoan Lines Shipping“, „La Méridionale“, „Moby“, „Grandi Navi Veloci“, „Liberty Lines“, „Grimaldi Group“, „Corsica Ferries, SNAV ir „Caronte & Tourist“. Buvusios „Tirrenia“ grupės įmonės (pvz., „Caremar“, „Toremar“) nebuvo įtrauktos į lyginamąją grupę.

([117]) Komisija primena, kad 2009 m. buvo paskutiniai metai, kai bendrovė „Tirrenia“ veikė įprastomis sąlygomis (t. y. dar nebuvo pradėta jos nepaprastoji administravimo procedūra).

([118]) Bendra kompensacijos suma, kurią bendrovė CIN gavo 2012–2018 m., yra lygi grynosioms išlaidoms, patirtoms teikiant viešąsias paslaugas, įskaitant maždaug 3,4 proc. kapitalo grąžą.

6 lentelė

Viešosios paslaugos, kurią bendrovė CIN teikė 2012–2018 m., grynosios išlaidos

(EUR)

Bendrovės CIN viešosios paslaugos	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Bendra suma
Bendros pajamos	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
– Bendros išlaidos	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
– Amortizacija	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
= Grynosios viešųjų paslaugų išlaidos	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[...]	[...]
+ Tinkama kompensacijai (6,5 %)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[...]	[...]
= Tinkama kompensacijai	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[...]	[...]
+ Faktinė kompensacija	32 707 233	72 685 642	72 685 642	72 685 642	72 685 642	72 685 642	72 685 642	468 821 085
= Per didelė / per maža kompensacija	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[...]	– 47 450 022

(365) Be to, Komisija teigiamai vertina tai, kad naujame susitarime reikalaujama, jog bendrovė CIN kiekvienais metais Transporto ministerijai siųstų savo valdymo ataskaitas (suskirstytas pagal maršrutus ir patvirtintas nepriklausomo auditoriaus), kad pastaroji galėtų patikrinti, ar nebuvo sumokėta per didelė kompensacija. Tai suteikia papildomą apsaugą užtikrinant, kad bendrovė CIN negautų naudos iš per didelės kompensacijos. Kadangi šiose sąskaitose taip pat atskiriami maršrutai, eksploatuojami pagal viešųjų paslaugų teikimo tvarką, ir maršrutai, eksploatuojami komerciniais pagrindais, kryžminis pastarosios veiklos subsidijavimas neįmanomas. Italijos valdžios institucijos taip pat pateikė šias 2012–2018 m. valdymo ataskaitas, todėl Komisija galėjo atlikti 6 lentelėje pateiktus skaičiavimus.

(366) Atsižvelgdama į tai, kas išdėstyta pirmiau, Komisija daro išvadą, kad bendrovei CIN suteikta kompensacija už viešąsias paslaugas neviršija to, kas būtina padengti išlaidas, patirtas vykdant jos viešųjų paslaugų įsipareigojimus, atsižvelgiant į atitinkamas pajamas ir pagrįstą pelną. Konkrečiau, Komisija mano, kad CIPE direktyvoje numatytas 6,5 proc. rizikos priedas turi būti vertinamas kartu su didžiausia kompensacijos suma, nustatyta 2009 m. įstatyme. Turint tai omenyje, kapitalo grąža, kurios bendrovė CIN galėjo tikėtis iš anksto, atitiko riziką, kurią ji prisiėmė teikdama viešąsias paslaugas pagal naują susitarimą. Todėl Komisijos abejonės dėl trečiosios sprendimo *Altmark* sąlygos įvykdymo yra išsklaidytos.

(367) Dėl švartavimosi pirmenybės ir bet kokios galimos per didelės kompensacijos, kuri gali būti dėl to gauta, Komisija atkreipia dėmesį į toliau nurodytus aspektus. Italija teigė, kad bet kokia piniginė nauda, gaunama dėl švartavimosi pirmenybės, bus nedidelė (žr. 191 konstatuojamąją dalį). Dėl šios priežasties per didelės kompensacijos rizika, atsirandanti dėl šios priemonės, taip pat bus nedidelė. Be to, tiek, kiek šia priemone būtų sumažintos viešųjų paslaugų teikėjo veiklos išlaidos arba padidintos pajamos, šis poveikis būtų visiškai atspindėtas veiklos vykdytojo vidaus apskaitoje. Pirmiau pateikta Komisijos analizė (žr. 364 konstatuojamąją dalį) patvirtino, kad 2012–2018 m. bendrovė CIN negavo per didelės kompensacijos. Todėl Komisija daro išvadą, kad ir švartavimosi pirmenybė atitinka trečiąjį *Altmark* kriterijų.

7.1.3.4. 4-asis *Altmark* kriterijus

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

(369) VESP komunikato 63 punkte nustatyta, kad paprasčiausias būdas valdžios institucijoms vykdyti ketvirtąjį Sprendimo *Altmark* kriterijų – rengti atvirą, skaidrią ir nediskriminacinę viešojo pirkimo procedūrą, remiantis Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2004/17/EB ([119]) (toliau – Direktyva 2004/17/EB) ir Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2004/18/EB ([120]) (toliau – Direktyva 2004/18/EB).

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

(371) Komisija pažymi, kad šiuo atveju konkurso procedūra vyko prieš įsigaliojant Europos Parlamento ir Tarybos direktyvai 2014/24/ES ([121]) (kuri taikoma viešojo pirkimo sutartims, sudarytoms dėl jūrų transporto paslaugų teikimo) ir Europos Parlamento ir Tarybos direktyvai 2014/25/ES ([122]). Tuo metu buvo taikomos Direktyva 2004/17/EB ir Direktyva 2004/18/EB. Tačiau Direktyva 2004/17/EB netaikoma jūrų transporto paslaugoms, kokias teikia bendrovė „Tirrenia“. Iš tikrųjų Direktyvos 2004/17/EB 5 straipsnyje aiškiai nustatyta, kad direktyva taikoma tik geležinkelio, automatinių sistemų, tramvajų, troleibusų, autobusų arba funikulierių transporto paslaugoms.

(372) Viešojo pirkimo sutartims, kurias perkančiosios organizacijos sudaro dėl jūrų, pakrančių ar upių transporto paslaugų, taikoma Direktyva 2004/18/EB, kaip nustatyta jos 20 konstatuojamojoje dalyje. Tačiau vandens transporto paslaugos taip pat yra išvardytos tos direktyvos II B priede, o tai rodo ([123]), kad joms taikomi tik tos direktyvos 23 straipsnis ir 35 straipsnio 4 dalis. Tai reiškia, kad pagal Direktyvą 2004/18/EB jūrų transporto paslaugų pirkimo viešajai sutarčiai taikomi tik įpareigojimai, susiję su techninėmis specifikacijomis (23 straipsnis) ir pareiga paskelbti apie sutarties sudarymą (po to, kai sutartis buvo sudaryta, taigi pasibaigus sutarties sudarymo procedūrai, o ne jai prasidėjus – 35 straipsnio 4 dalis). Visos kitos Direktyvoje 2004/18/EB nustatytos taisyklės, įskaitant nuostatas dėl skelbtinų pranešimų turinio (36 straipsnio 1 dalis) ir nuostatas dėl atrankos kriterijų (45–52 straipsniai), jūrų transporto paslaugų viešojo pirkimo sutartims netaikomos.

(373) Be to, Direktyva 2004/18/EB bet kuriuo atveju netaikoma paslaugų koncesijoms, kaip apibrėžta jos 1 straipsnio 4 dalyje ([124]). Komisija pažymi, kad paslaugų koncesijoms, kurios susijusios su tam tikrais tarpvalstybiniais interesais, vis dėlto taikomi bendrieji Sutarties skaidrumo ir vienodo požiūrio principai.

(374) Remdamasi tuo, kas išdėstyta pirmiau, Komisija daro išvadą, kad Direktyva 2004/18/EB gali būti taikoma tik viešojo pirkimo sutarties atveju, bet ne tada, kai ji susijusi su paslaugų koncesija. Be to, kadangi ši byla yra susijusi su vandens transporto paslaugomis, būtų taikomi tik kai kurie šios direktyvos reikalavimai. Atsižvelgdama į tai, Komisija mano, kad ji negali remtis vien tik viešųjų pirkimų direktyvų laikymusi, kad įrodytų, jog laikomasi ketvirtojo *Altmark* kriterijaus. Dėl šios priežasties Komisija toliau vertina, ar Italijos pasirinkta konkurso procedūra buvo konkurencinė, skaidri ir nediskriminacinė. Atlikdama šį vertinimą, Komisija remsis atitinkamomis rekomendacijomis, pateiktomis jos Pranešime dėl pagalbos sąvokos ([125]) (ypač jo 89 ir paskesniuose punktuose).

([119]) 2004 m. kovo 31 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2004/17/EB dėl subjektų, vykdančių veiklą vandens, energetikos, transporto ir pašto paslaugų sektoriuose, vykdomų pirkimų tvarkos derinimo (OL L 134, 2004 4 30, p. 1).

([120]) 2004 m. kovo 31 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2004/18/EB dėl viešojo darbų, prekių ir paslaugų pirkimo sutarčių sudarymo tvarkos derinimo (OL L 134, 2004 4 30, p. 114).

([121]) 2014 m. vasario 26 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2014/24/ES dėl viešųjų pirkimų, kuria panaikinama Direktyva 2004/18/EB (OL L 94, 2014 3 28, p. 65).

([122]) 2014 m. vasario 26 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2014/25/ES dėl subjektų, vykdančių veiklą vandens, energetikos, transporto ir pašto paslaugų sektoriuose, vykdomų pirkimų, kuria panaikinama Direktyva 2004/17/EB (OL L 94, 2014 3 28, p. 243).

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

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

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

Konkurencinis ir skaidrus konkurso pobūdis

(375) Pranešimo dėl pagalbos sąvokos 90 punkte nustatyta, kad konkursas turi būti konkurencinis ([126]), kad jame galėtų dalyvauti visi suinteresuoti ir reikalavimus atitinkantys konkurso dalyviai. Be to, minėto pranešimo 91 punkte nustatyta, kad procedūra turi būti skaidri, kad būtų sudarytos sąlygos visiems suinteresuotiems konkurso dalyviams kiekviename konkurso etape gauti vienodą ir tinkamą informaciją. Tame punkte taip pat akcentuojamas informacijos prieinamumas, pakankamo laiko suinteresuotiems konkurso dalyviams skyrimas bei atrankos ir sutarties skyrimo kriterijų aiškumas, nes visi šie veiksniai yra itin svarbūs, kad atrankos procedūra būtų skaidri, ir nurodyta, kad konkursas turi būti pakankamai paviešintas, jog apie jį galėtų sužinoti visi galimi konkurso dalyviai.

(376) Kaip išankstinę pastabą Komisija pabrėžia, kad, nors Italijos teisės aktais ([127]) nepaprastajam įgaliotiniui buvo suteikta galimybė pradėti privačias derybas su potencialiais pirkėjais, šia galimybe nebuvo pasinaudota šioje byloje. Iš tikrųjų šiuo atveju pirmenybė buvo teikiama atviram konkursui, siekiant užtikrinti, kad bendrovės „Tirrenia“ verslo padalinys būtų parduotas rinkos kaina ir todėl būtų gautos kuo didesnės pardavimo pajamos. Kadangi nevyko jokių privačių derybų dėl bendrovės „Tirrenia“ verslo padalinio privatizavimo, Komisijos abejonės, pateiktos 2011 m. sprendime, dėl šios galimybės yra išsklaidytos.

(377) Šioje byloje konkursas buvo pradėtas paskelbus kvietimą pareikšti susidomėjimą bendrovės „Tirrenia“ verslo padalinio įsigijimu viename tarptautiniame ir keliuose nacionaliniuose laikraščiuose bei pasirinktose specializuotose svetainėse (žr. 70 konstatuojamąją dalį). Šiame kvietime „visi, galintys užtikrinti jūrų transporto paslaugų tęstinumą,“ buvo kviečiami pareikšti susidomėjimą ir jame nebuvo nustatyta jokių papildomų sąlygų. Potencialioms suinteresuotosioms šalims taip pat buvo suteikta pakankamai laiko (t. y. 35 dienos) pareikšti susidomėjimą ir suteikti joms galimybę dalyvauti tolesniame procese. Vėliau vykusiame šio proceso deramo patikrinimo etape kvalifikuotiems konkurso dalyviams buvo suteiktas keturių mėnesių terminas susipažinti su visa reikiama informacija, kad jie galėtų nustatyti, ar ir už kiek jie nori pirkti bendrovės „Tirrenia“ verslo padalinį.

(378) Komisija pažymi, kad kvietime pareikšti susidomėjimą buvo aiškiai nurodyta, jog bendrovės „Tirrenia“ verslo padalinys bus parduodamas pagal specialias Marzano procedūros taisykles, siekiant aiškaus tikslo užtikrinti jūrų transporto paslaugų tęstinumą pagal viešųjų paslaugų teikimo tvarką. Be to, kvietime buvo daroma nuoroda į 2009 m. rugsėjo 25 d. Dekreto įstatymo Nr. 135 19b straipsnį, kuriame nustatyta, kad, užbaigus konkursą, su bendrovės „Tirrenia“ pirkėju bus sudarytas naujas susitarimas. Tame straipsnyje taip pat nurodyta, kad tokio naujo susitarimo galiojimo trukmė bus ne ilgesnė kaip aštuoneri metai, ir aprašyta, kas jame turi būti nustatyta. Be to, tame pačiame straipsnyje nustatyta didžiausia bendrovės „Tirrenia“ kompensacijos suma, t. y. 72 685 642 EUR per metus per visą naujo susitarimo galiojimo laiką. Galiausiai 19b straipsnyje taip pat nurodyta, kad bendrovės „Tirrenia“ pirkėjui bus perduota švartavimosi pirmenybė viešųjų paslaugų maršrutais.

(379) Kaip pažymėta 2011 m. sprendime, kvietime pareikšti susidomėjimą nebuvo konkrečios informacijos apie tikslų parduodamą turtą, sutarties sudarymo kriterijų ir kitų konkurso etapų laiką. Komisija mano, kad vis dėlto visas konkurso procesas buvo pakankamai skaidrus dėl priežasčių, nurodytų tolesnėse konstatuojamosiose dalyse.

(380) Pirma, kvietime pareikšti susidomėjimą buvo nurodyta, kad konkurso dalyviai turi sugebėti „užtikrinti jūrų transporto paslaugų tęstinumą“. Tai buvo vienintelis atrankos kriterijus, kurį taikė Italija, kad nustatytų, ar suinteresuotosioms šalims bus leista dalyvauti konkurse. Kvietime nebuvo nurodyta, kaip konkurso dalyviai galėtų įrodyti, kad atitinka šį reikalavimą, tačiau iš esmės tai reiškė, kad gali būti naudojamos visos tinkamos įrodinėjimo priemonės ([128]). Komisija negavo jokios informacijos, iš kurios būtų matyti, kad viena ar daugiau iš penkių suinteresuotųjų šalių, kurios nebuvo pakviestos dalyvauti konkurse, iš tikrųjų pateikė tinkamų įrodymų, kad turi pakankamai finansinių išteklių paslaugos tęstinumui užtikrinti, kaip reikalaujama kvietime pareikšti susidomėjimą. Komisijos nuomone, šis atrankos kriterijus buvo aiškus visiems suinteresuotiems dalyviams ir buvo pateisinamas atsižvelgiant į siekiamą tikslą.

([126]) Pranešimo apie pagalbos sąvoką 146 išnašoje Komisija pažymi, kad Sąjungos teismai, nagrinėdami valstybės pagalbą, dažnai vartoja „atviro“ konkurso sąvoką. Tačiau žodžio „atviras“ vartojimas nesusijęs su konkrečia procedūra, nustatyta Viešųjų pirkimų direktyvoje. Todėl Komisija mano, kad žodis „konkurencinis“ atrodo tinkamesnis, o vartojant šį žodį nenorima nukrypti nuo teismų praktikoje nustatytų esminių sąlygų.

([127]) Konkrečiai – 2008 m. rugpjūčio 28 d. Dekretas įstatymas Nr. 134, kurį pakeitė 2008 m. spalio 27 d. Įstatymas Nr. 166.

([128]) Be to, kaip paaiškinta pirmiau (žr. 373 konstatuojamąją dalį), Direktyvos 2004/18/EB 36 straipsnio 1 dalis šiam konkursui nebuvo taikoma. Todėl Italija iš tikrųjų neprivalėjo nurodyti kvietimo atrankos kriterijų.

(381) Antra, kaip paaiškinta 378 konstatuojamojoje dalyje, nuoroda į 2009 m. rugsėjo 25 d. Dekretą įstatymą Nr. 135 suinteresuotosioms šalims aiškiai rodė, kad, pasibaigus konkurso procedūrai, bus sudarytas naujas susitarimas (ne daugiau kaip aštuonerių metų trukmės) ir kad buvo nustatyta didžiausia metinė kompensacija už viešąją paslaugą, t. y. 72 685 642 EUR per metus. Be to, kvietime pareikšti susidomėjimą buvo nurodyta, kad buvo siekiama parduoti verslo padalinį, skirtą viešųjų paslaugų teikimui. Kaip patvirtino Italija, visa su pardavimo dalyku susijusi informacija, įskaitant susitarimo, kurį sudarys pirkėjas ir valstybė, projektą, buvo pateikta vienuolikai šalių, kurios galiausiai nusprendė dalyvauti deramo patikrinimo etape. Tai leido šioms šalims nuspręsti, ar teikti pasiūlymą, ir kokią kainą siūlyti. Komisija pabrėžia, kad privačių veiklos vykdytojų pardavimo procedūroms taikoma įprasta praktika neskelbtiną komercinę informaciją pateikti tik deramo patikrinimo etape. Dėl tos pačios priežasties suinteresuotosios šalys turėjo pasirašyti konfidencialumo susitarimus ir tik tada joms buvo suteikta galimybė susipažinti su atitinkamais dokumentais (žr. 71 konstatuojamąją dalį). Tuo remdamasi Komisija mano, kad iš kvietimo pareikšti susidomėjimą buvo pakankamai aišku ([129]), jog buvo parduodamas bendrovės „Tirrenia“ verslo padalinys, susietas su nauju susitarimu. Pareiškusioms susidomėjimą šalims buvo suteikta galimybė susipažinti su visa informacija, reikalinga sprendimui dėl galimo pasiūlymo priimti.

(382) Trečia, dėl vėlesnių konkurso etapų laiko, Komisija atkreipia dėmesį į šiuos dalykus. Suinteresuoti konkurso dalyviai, kurie atitiko vienintelį atrankos kriterijų, 2010 m. lapkričio 10 d. raštu buvo pakviesti dalyvauti deramo patikrinimo procese. Vėliau 2011 m. vasario 2 d. nepaprastojo įgaliotinio rašte likusiems suinteresuotiems konkurso dalyviams buvo pateikta atitinkama išsami informacija apie konkrečius tolesnius procedūros etapus, ypač procedūros tvarkaraštį, ir priėmimo į antrąjį deramo patikrinimo etapą kriterijai. Komisija mano, kad šios informacijos nebuvimas kvietime pareikšti susidomėjimą ([130]) greičiausiai neatbaidė potencialių konkurso dalyvių pareikšti susidomėjimą.

(383) Ketvirta, Komisija pažymi, kad paskelbus kvietimą 21 šalis išreiškė susidomėjimą įsigyti bendrovės „Tirrenia“ verslo padalinį. Tai buvo nacionaliniai, Europos ir ne Europos subjektai, tarp jų kai kurie Italijos keltų operatoriai (pvz., bendrovės „Grandi Navi Veloci“, „Moby“). Komisijos nuomone, tai patvirtina, kad visiems potencialiems konkurso dalyviams buvo suteikta pakankama galimybė pareikšti suinteresuotumą dalyvauti konkurse. Atsižvelgdama į tai, Komisija pabrėžia, kad suinteresuotosioms šalims nereikėjo laikytis sudėtingų procedūrų ir joms neteko patirti didelių išlaidų, kad galėtų išreikšti susidomėjimą. Pakako atsiųsti raštą, kuriame būtų įrodytas gebėjimas užtikrinti jūrų transporto paslaugų tęstinumą. Vėliau šešiolika šalių, kurios atitiko šį atrankos kriterijų, buvo pakviestos į deramo patikrinimo etapą ir vienuolika iš jų nusprendė jame dalyvauti. Tik po šio etapo šalys turėjo nuspręsti, ar nori pateikti pasiūlymą, ir kokią kainą nori pasiūlyti.

(384) Galiausiai Komisija 2012 m. sprendime pažymėjo, kad nėra aišku, ar visi potencialūs konkurso dalyviai ankstyvajame konkurso etape žinojo apie galimybę atidėti dalies pirkimo kainos sumokėjimą kelerius metus netaikant jokių palūkanų. Kvietime pareikšti susidomėjimą ši galimybė nebuvo paminėta, tačiau taip pat nebuvo atmesta ([131]). Tuo remdamasi bendrovė CIN pateikė pasiūlymą, kuriame buvo numatytas beveik pusės pirkimo kainos mokėjimo atidėjimas. Pirma, Komisija pažymi, kad, kadangi konkurse buvo numatyta aštuonerių metų viešojo paslaugų pirkimo sutartis, dalies mokėjimo atidėjimas per visą šios sutarties galiojimo laiką nebuvo neįprastas dalykas. Iš tiesų, koncesijos sutarčių atveju įprasta, kad koncesijos mokestis mokamas dalimis, o ne visas iš karto. Be to, Komisija pažymėjo, kad tikroji CIN pasiūlymo vertė, nustatyta diskontuojant atidėtuosius mokėjimus jų verte pardavimo metu, yra tik maždaug 4 proc. mažesnė nei tuo atveju, jeigu visa kaina būtų sumokėta iškart. Komisija mano, kad šis palyginti nedidelis skirtumas greičiausiai neturėjo įtakos šalių norui pareikšti susidomėjimą. Šiuo atžvilgiu reikėtų priminti, kad bendrovės „Tirrenia“ verslo padalinio (įskaitant naują susitarimą) vertė nebuvo

([129]) Komisija pabrėžia, kad Italija taip pat neprivalėjo pateikti išsamaus tikslaus parduodamo turto aprašymo ir naujos viešojo paslaugų pirkimo sutarties kvietime pareikšti susidomėjimą, nes šiam konkursui nebuvo taikoma Direktyvos 2004/18/EB 36 straipsnio 1 dalis.

([130]) Be to, kadangi šiai konkurso procedūrai nebuvo taikoma Direktyvos 2004/18/EB 36 straipsnio 1 dalis, Italija taip pat nebuvo įpareigota kvietime pareikšti susidomėjimą aprašyti, kaip bus organizuojami kiti konkurso etapai.

([131]) Be to, Komisija pažymi, kad Italija neprivalėjo išsamiai apibūdinti (galimų) mokėjimo sąlygų kvietime, nes šiam konkursui nebuvo taikoma Direktyvos 2004/18/EB 36 straipsnio 1 dalis.

žinoma, kai šalys turėjo pareikšti susidomėjimą, todėl tikėtina, kad žinojimas apie atidėjimo galimybę šiame etape nebūtų turėjęs įtakos sprendimui dalyvauti konkurse. Be to, Komisija atkreipia dėmesį į tai, kad įpareigojantis bendrovės CIN pasiūlymas (įskaitant dalies mokėjimo atidėjimą) buvo pateiktas duomenų saugykloje, o visi kiti konkurso dalyviai buvo aiškiai paraginti pateikti geresnį pasiūlymą. Nors tam buvo skirta šešiolika dienų ir buvo galimybė į pasiūlymą taip pat įtraukti atidėtąjį mokėjimą, geresnio pasiūlymo nepateikė nė vienas konkurso dalyvis. Dėl šių priežasčių Komisija daro išvadą, kad galimybė atidėti pirkimo kainos (dalies) sumokėjimą negali būti laikoma darančia neigiamą poveikį konkurso konkurencingumui ar skaidrumui.

(385) Remdamasi tuo, kas išdėstyta, Komisija mano, kad apskritai konkurso procedūra buvo konkurencinė ir skaidri. Visų pirma, bendrovės „Tirrenia“ ketinimas parduoti viešųjų paslaugų verslą (t. y. bendrovės „Tirrenia“ verslo padalinį) ir sudaryti naują aštuonerių metų trukmės susitarimą su laimėjusiu dalyviu buvo skelbiamas taip, kad apie jį sužinotų visi galimi konkurso dalyviai atitinkamoje regioninėje arba tarptautinėje rinkoje. Be to, Komisija atsižvelgia į tai, kad potencialūs konkurso dalyviai galėjo lengvai išreikšti savo susidomėjimą ir neprivalėjo dėl to nieko įsipareigoti tame etape. Jeigu jos galėjo įrodyti, kad atitiko vienintelį atrankos kriterijų, toms šalims buvo suteikta visa reikalinga informacija ir laikas, kad jos galėtų nuspręsti, ar jos nori įsigyti bendrovės „Tirrenia“ verslo padalinį ir už kokią kainą. Dėl šių priežasčių Komisija mano, kad jos abejonės, ar konkurso procedūra nebuvo pakankamai skaidri dėl galimų kvietimo pareikšti susidomėjimą trūkumų, yra išsklaidytos.

Nediskriminacinis konkurso pobūdis ir didžiausios kainos kriterijus

(386) Kaip pabrėžiama Pranešimo apie pagalbos sąvoką 92 punkte, kad sudarysimas sandoris atitiktų rinkos sąlygas, būtina visais procedūros etapais užtikrinti nediskriminacines sąlygas visiems konkurso dalyviams ir prieš prasidedant konkursui nustatyti objektyvius atrankos ir sutarties skyrimo kriterijus. Be to, tame punkte nustatyta, kad, siekiant užtikrinti vienodas sąlygas, sutarties skyrimo kriterijai turėtų būti tokie, kad konkurso dalyvius būtų galima objektyviai palyginti ir įvertinti. Galiausiai Pranešimo apie pagalbos sąvoką 95 punkte nustatyta, kad, kai viešosios įstaigos parduoda turtą, vienintelis svarbus pirkėjo atrankos kriterijus turėtų būti didžiausia kaina ([132]), taip pat turėtų būti atsižvelgiama į reikalaujamus sutartinius susitarimus (pvz., pardavėjo pardavimo garantiją).

(387) Kaip nurodyta pirmiau (žr. 380 konstatuojamąją dalį), kvietime pareikšti susidomėjimą buvo nurodyta tik viena sąlyga, kad konkurso dalyviai turi sugebėti „užtikrinti jūrų transporto paslaugų tęstinumą“. Iš 21 suinteresuotumą išreiškusių šalių penkios nebuvo pakviestos dalyvauti, nes buvo nustatyta, kad jos negali įvykdyti šios sąlygos (taip pat žr. 34 išnašą). Komisija mano, kad vienintelis taikytas atrankos kriterijus buvo objektyvus ir visoms suinteresuotosioms šalims pakankamai aiškiai pateiktas kvietime pareikšti susidomėjimą.

(388) Vėliau šešiolika suinteresuotų konkurso dalyvių, kurie atitiko atrankos sąlygą, buvo pakviesti dalyvauti deramo patikrinimo etape, tačiau penki iš jų nurodė praradę susidomėjimą. Deramo patikrinimo etape, kuris užtruko keturis mėnesius, vienuolikai likusių šalių buvo suteikta galimybė naudotis duomenų saugykla, kurioje buvo visa svarbi informacija (žr. 72 konstatuojamąją dalį), leidusi joms įvertinti parduodamą verslo padalinį ir naujo susitarimo projektą. Taigi visi konkurso dalyviai gavo tą pačią informaciją ir su jais visada buvo elgiamasi vienodai.

(389) 2011 m. vasario 2 d. nepaprastasis įgaliotinis vienuolikai likusių suinteresuotų dalyvių išsiuntė raštą, kuriame buvo išsamiai aprašyta pasiūlymo pateikimo procedūra ir reikalavimai. Visų pirma, šiame rašte buvo aiškiai nustatytos pardavimo sąlygos: sudaryti verslo planą, kaip bus vykdomi viešųjų paslaugų įsipareigojimai, nustatyti susitarimo projekte, ir pateikti būtinas garantijas, patvirtinančias finansinį konkurso dalyvio patikimumą. Italija patvirtino, kad tuo atveju, jeigu būtų gautas daugiau nei vienas tinkamas pasiūlymas, vienintelis sutarties sudarymo kriterijus būtų aukščiausia kaina. Iš tikrųjų Komisija pažymi, kad 2011 m. balandžio 29 d. nepaprastasis įgaliotinis paprašė, kad kitos suinteresuotosios šalys pateiktų geresnius pasiūlymus, būtent siekdamas gauti kuo geresnę pardavimo finansinę grąžą.

([132]) Žr. 2012 m. vasario 28 d. Bendrojo Teismo sprendimo *Land Burgenland ir Austrija / Komisija*, sujungtos bylos T-268/08 ir T-281/08, ECLI:EU:T:2012:90, 87 punktą.

(390) Todėl Komisijos abejonės, išreikštos 2011 m. sprendime, kad dėl Dekreto Nr. 134/2008 konkurso laimėtojas galėtų būti nustatytas remiantis kitais kriterijais, yra išsklaidytos. Visos šalys buvo tinkamai ir vienodai informuotos įvairiuose konkurso etapuose, todėl turėjo galimybę pateikti pasiūlymą, gerai žinodamos procedūrą ir reikalavimus. Komisija taip pat mano, kad sutarties sudarymo kriterijus leidžia objektyviai palyginti ir įvertinti pasiūlymus.

Bendrovės CIN atidėtasis pirkimo kainos dalies mokėjimas

(391) 2012 m. sprendime Komisija pažymėjo, kad tikroji bendrovės CIN pasiūlytos pirkimo kainos vertė ([133]) yra mažesnė už rinkos vertę, kurią nustatė kompetentingos ministerijos paskirtas ekspertas. Tačiau byloje *Land Burgenland* Teisingumo Teismas nusprendė, kad, kai viešosios valdžios institucija parduoda jai priklausančią įmonę ir taiko atvirą, skaidrią ir besąlyginę konkurso procedūrą, galima preziumuoti, kad rinkos kaina atitinka didžiausią pasiūlytą (įpareigojančią ir patikimą) kainą ir kad reikia atsižvelgti tik į kainą bei nereikia taikyti kitų vertinimo metodų, kad būtų patikrinta rinkos kaina, pavyzdžiui, atlikti nepriklausomų tyrimų ([134]). Be to, net didžiausios kainos pasiūlymas, pateiktas pagal konkurso procedūrą, kuri yra neteisėta dėl joje nustatytų sąlygų, vis dėlto gali atitikti rinkos kainą, jei konkurso paskelbimo sąlygose nustatyti trūkumai neturėjo įtakos to pasiūlymo kainai ir ji dėl tų sąlygų nesumažėjo ([135]).

(392) Komisija pažymi, kad, kadangi šioje byloje bendrovės CIN sumokėta kaina yra atviro, skaidraus ir nediskriminacinio konkurso rezultatas, galima vertinti, kad ši kaina yra lygi rinkos kainai. Todėl nebūtina šios kainos lyginti su vertėmis, kurias nustatė atitinkamai Italijos ir Komisijos paskirti nepriklausomi ekspertai. Be to, Komisija pritaria Italijai (žr. 176 konstatuojamąją dalį), kad nepriklausomi ekspertai neišvengiamai turėjo daryti tam tikras prielaidas, todėl jų nustatytas vertes bet kokiu atveju reikėtų aiškinti atsargiai. Galiausiai, kaip pažymėjo bendrovė CIN (žr. 236 konstatuojamąją dalį), bent vienas potencialus bendrovės „Tirrenia“ verslo padalinio konkurso dalyvis nurodė, kad Italijos paskirto nepriklausomo eksperto nustatyta kaina buvo per didelė. Nors šie įrodymai yra nepatvirtinti, iš jų matyti, kad ekspertų nustatyta vertė ne visada atspindi rinkos vertę, kurią rinkos dalyviai nustato konkurso būdu.

(393) Siekdama išsamumo, Komisija mano, kad atidėtasis mokėjimas taip pat yra ekonomiškai pagrįstas. Iš tiesų, kaip pabrėžė bendrovė CIN (žr. 240 konstatuojamąją dalį), atidėtasis mokėjimas susijęs su pardavimo objekto, t. y. verslo padalinio, pobūdžiu, kurio faktinė vertė (kaip patvirtino bankas „Banca Profilo“, žr. 2.3.3.4 skirsnį ir 240 konstatuojamąją dalį) priklauso nuo faktinės kompensacijos sumos, nurodytos naujame susitarime, sumokėjimo per aštuonerius metus. Taigi atidėtasis (pirkimo kainos dalies) mokėjimas taip pat gali būti laikomas logiška turto (visų pirma, viešojo paslaugų pirkimo sutarties ir susijusios kompensacijos), dėl kurio buvo skelbtas konkursas, pobūdžio pasekme.

(394) Remdamasi tuo, kas išdėstyta, Komisija daro išvadą, kad jos abejonės dėl pirkimo kainos dalies atidėjimo yra išsklaidytos.

Užtikrinti, kad paslaugos būtų teikiamos mažiausia kaina bendruomenei

(395) Šioje byloje konkursas buvo skelbiamas dėl naujo susitarimo, susieto su bendrovės „Tirrenia“ verslo padaliniu, nustačius tam tikras sąlygas dėl darbo jėgos, o ne tik dėl paties naujo susitarimo. 2012 m. sprendime Komisija laikėsi išankstinės pozicijos, kad konkurso dalyviai, kurie jau buvo tinkamai aprūpinti laivais ir įgulomis, būtų patyrę mažesnes išlaidas, jeigu nebūtų įpareigoti perimti dalies bendrovės „Tirrenia“ ilgalaikio turto ir darbuotojų. Todėl Komisija laikėsi išankstinės nuomonės, kad rengiant konkursą dėl naujo susitarimo be įpareigojimo perimti tuos bendrovės „Tirrenia“ laivus ir įgulas, kurių reikia viešosioms paslaugoms teikti, būtų užtikrinta mažesnė kaina bendruomenei.

([133]) Apskaičiuota diskontuojant atidėtuosius mokėjimus, atsižvelgiant į jų vertę pardavimo metu.

([134]) Žr. 2013 m. spalio 24 d. Teisingumo Teismo sprendimo *Land Burgenland* / *Komisija*, sujungtos bylos C-214/12 P, C-215/12 P ir C-223/12 P, ECLI:EU:C:2013:682, 94–95 punktus.

([135]) Žr. 2013 m. spalio 24 d. Teisingumo Teismo sprendimo *Land Burgenland* / *Komisija*, sujungtos bylos C-214/12 P, C-215/12 P ir C-223/12 P, ECLI:EU:C:2013:682, 96 punktą.

(396) Kadangi bendrovė „Tirrenia“ buvo didelė įmonė, kuriai taikoma nepaprastoji administravimo procedūra, pagal bendrą nacionalinę teisę ([136]) buvo reikalaujama, kad pirkėjas išlaikytų tą patį personalo lygį, kuris reikalingas viešųjų paslaugų įsipareigojimams vykdyti, kaip nustatyta bendrovės „Tirrenia“ dviejų metų verslo planuose. Atsižvelgiant į šias aplinkybes, verslo padalinio perdavimo sutartyje reikalaujama, kad bendrovė CIN siūlytų darbą (sudarant naujas sutartis) buvusiems bendrovės „Tirrenia“ darbuotojams ir dvejus metus neatleistų darbuotojų ([137]). Pirma, Komisija pažymi, kad šis reikalavimas grindžiamas juridine prievole, kurios Italijos valdžios institucijos negalėjo nepaisyti perduodamos verslo padalinį, ir kad ši prievolė turi būti vykdoma tam tikrą laiką t. y. dvejus metus. Komisija taip pat pažymi, kad bendrovės „Tirrenia“ verslo padalinys toliau teiks viešąsias paslaugas, remdamasis naujame susitarime apibrėžtais viešųjų paslaugų įsipareigojimais. Šiuo klausimu Italija pareiškė, kad bendrovė CIN perims tik įgulas ir administracijos darbuotojus, reikalingus nuolat teikti viešąsias paslaugas. Be to, Italija tvirtino, kad bendrovė CIN, nepaisant jokios darbo jėgos sąlygos, turėtų užtikrinti šį minimalų darbo jėgos lygį. Atsižvelgiant į tai, kad darbo jėgos išlaidos bus padengiamos iš kompensacijos, mokamos bendrovei CIN pagal naują susitarimą, Komisija mano, kad prievolė išlaikyti darbo jėgos lygį praktikoje nėra našta bendrovei CIN. Todėl mažai tikėtina, kad ši prievolė sumažintų verslo padalinio pardavimo kainą ir tokiu būdu bendrovei CIN negalėjo būti suteiktas pranašumas. Be to, šis sprendimas buvo naudingas ir bendrovei „Tirrenia“ (todėl ir jos savininkei Italijai), nes pastarajai nereikės mokėti išeitinių išmokų darbuotojams, kuriuos įdarbino bendrovė CIN. Komisija pažymi, kad bendrovė „Ecorys“ apskaičiavo, jog visos bendrovės „Tirrenia“ išlaidos darbuotojų išeitinėms išmokoms būtų sudariusios mažiausiai 35 mln. EUR.

(397) Susiejus bendrovės „Tirrenia“ verslo padalinio turtą su nauja viešojo paslaugų pirkimo sutartimi ([138]), įgijėjui automatiškai taikomas reikalavimas užtikrinti viešųjų paslaugų tęstinumą ir jam suteikiama švartavimosi pirmenybė. Pirma, Komisija pažymi, kad su viešojo paslaugų pirkimo sutartimi buvo susietas tik tas turtas, kuris reikalingas vykdant viešųjų paslaugų įsipareigojimus. Visas kitas turtas (įskaitant, pavyzdžiui, nekilnojamąjį turtą, šešis laivus, meno kolekciją) buvo parduotas pagal atskiras konkurso procedūras. Antra, Komisija mano, kad bendrovės „Tirrenia“ verslo padalinio turto susiejimas su naują viešojo paslaugų pirkimo sutartimi nelemia mažesnės kainos, nei tuo atveju, jeigu turtas ir ši sutartis būtų parduodami atskirai, dėl šių priežasčių:

— Kaip minėta pirmiau (žr. 164 konstatuojamąją dalį), bendrovės „Tirrenia“ nepaprastasis įgaliotinis surengė atskiras konkurso procedūras šešiems laivams, kurie buvo eksploatuojami tik tais maršrutais, kuriems netaikomi viešųjų paslaugų įsipareigojimai, parduoti. Iš šių šešių laivų tik vieną buvo galima parduoti konkurso dalyviui, kuris ketino jį toliau naudoti laivybai. Kiti penki laivai galėjo būti parduoti tik išardymui. Be to, 2011 m. kovo mėn. laivų brokerių įmonė ([139]), kurios buvo paprašyta nustatyti bendrovės „Tirrenia“ laivų vertę, atkreipė dėmesį į tai, kad ekonomikos krizė turėjo didelį poveikį, kurį atspindėjo mažesnės laivų vertės ir laivų perteklius rinkoje. Dėl šių priežasčių mažai tikėtina, kad visi likę 18 bendrovės „Tirrenia“ laivų galėjo būti parduoti laivybai (t. y. už kainą, didesnę nei jų laužo vertė). Komisija mano, kad šių laivų susiejimas su viešojo paslaugų pirkimo sutartimi leido gauti didesnę kainą ([140]) už bendrovės „Tirrenia“ laivus, nes mainais už laivų eksploatavimą viešųjų paslaugų maršrutais juos įsigyjantis asmuo aštuonerius metus gautų kompensaciją už viešąsias paslaugas.

— 2012 m. sprendime Komisija nurodė galimybę, kad konkurso dalyviai jau galėjo turėti pakankamai laivų ir įgulų, todėl galėjo nenorėti pirkti bendrovės „Tirrenia“ laivų ir samdyti jos darbuotojų. Komisija pažymi, kad bendrovei CIN pradėjus vykdyti įsipareigojimus pagal naują susitarimą, ji turėjo 1 239 darbuotojus ir 18 laivų (kurie buvo jos įsigyto bendrovės „Tirrenia“ verslo padalinio dalis). Komisijos nuomone, mažai tikėtina, kad potencialūs

([136]) Įstatymo dekreto Nr. 270/1999 63 straipsnio 2 dalyje reikalaujama, kad bet kuris potencialus didelės įmonės, kuriai taikoma nepaprastoji administravimo procedūra, verslo padalinio įgijėjas privalo įsipareigoti išlaikyti darbo jėgos lygį (t. y. darbuotojų skaičių) ir tęsti verslo veiklą ne mažiau kaip dvejus metus po įsigijimo.

([137]) Išskyrus aiškiai nurodytas aplinkybes.

([138]) Su šios sutarties projektu duomenų saugykloje galėjo susipažinti visi konkurso dalyviai. Be to, pagrindinės jo nuostatos jau buvo nustatytos 2009 m. rugsėjo 25 d. Dekreto įstatymo Nr. 135 19b straipsnyje.

([139]) Bendrovė „Ferrando & Massone Srl“.

([140]) Taip yra todėl, kad nepasibaigus laivo naudingo tarnavimo laikui, jo vertė laivybai būtų didesnė nei jo laužo vertė. Pagal scenarijų, kai laivai parduodami atskirai, tikėtina, kad bent keli laivai turėtų būti parduodami už jų laužo kainą. Taigi, susiejus laivus su viešojo paslaugų pirkimo sutartimi, visi laivai toliau eksploatuojami ir todėl gali būti parduodami už didesnę kainą, nei jų laužo vertė.

konkurso dalyviai galėjo turėti tokių didelių išteklių, kuriuos galėtų lengvai perskirstyti, kad galėtų vykdyti viešųjų paslaugų įsipareigojimus, nustatytus naujame susitarime. Taip yra ypač todėl, kad naujame susitarime yra nustatyti konkretūs reikalavimai (pvz., dėl pajėgumų) laivams, kurie bus naudojami skirtingais viešųjų paslaugų maršrutais. Bet kuris veiklos vykdytojas, turėjęs reikiamus išteklius, greičiausiai jau būtų juos naudojęs kitais maršrutais, o juos perskirstęs pagal naują susitarimą būtų neišvengiamai praradęs pajamas už jų ankstesnį naudojimą. Šiuo atžvilgiu Komisija pažymi, kad tiek bendrovė „Grimaldi“, tiek GNV dalyvavo konkurso procedūroje ir nė viena iš šių bendrovių Komisijai netvirtino, kad jos būtų linkusios neįsigyti bendrovės „Tirrenia“ laivų.

(398) Siekdama patikrinti, ar naujo susitarimo susiejimas su bendrovės „Tirrenia“ verslo padaliniu ir darbo jėgos sąlyga apsunkina bendrovės CIN, Komisija oficialaus tyrimo metu nepriklausomam ekspertui (bendrovei „Ecorys“) pavedė atlikti tyrimą. Bendrovės „Ecorys“ buvo paprašyta (žr. 96 ir paskesnes konstatuojamąsias dalis) nustatyti bendrovės „Tirrenia“ verslo padalinio rinkos vertę netaikant jokių sąlygų. Bendrovė „Ecorys“ taip pat padarė išvadą, kad, jeigu bendrovės „Tirrenia“ verslo padalinys būtų parduotas be jokių sąlygų ir visų pirma be susiejimo su nauja viešojo paslaugų pirkimo sutartimi dėl viešosios paslaugos teikimo (taigi ir be įpareigojimo užtikrinti šios viešosios paslaugos tęstinumą), bendrovė būtų buvusi parduota jos likvidacine verte (303,5 mln. EUR). Bendrovė „Ecorys“ šią išvadą grindė prielaida, kad bendrovės „Tirrenia“ verslo padalinys negalėtų pelningai tęsti veiklos negaudamas kompensacijos už viešąsias paslaugas. Bendrovė „Ecorys“ pažymėjo, kad ši likvidacinė vertė yra mažesnė už konkurso metu nustatytą vertę, ir nurodė, kad todėl neatidėliotinas likvidavimas (iš esmės laivų pardavimas) nebuvo perspektyvi alternatyva rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo požiūriu. Be to, bendrovė „Ecorys“ palygino bendrovės „Tirrenia“ verslo padalinio darbuotojų ir kelių panašių keltų bendrovių darbuotojų skaičių ir padarė išvadą, kad „Tirrenia“ darbuotojų skaičius ir personalo išlaidų struktūra „nesiskiria nuo panašių bendrovių pagal tai, kurią bendrų pajamų dalį sudaro darbo sąnaudos, ir darbo sąnaudų ir darbuotojų skaičiaus santykį“. Atlikus analizę nenustatyta jokių esminių bendrovės „Tirrenia“ verslo padalinio ir panašių bendrovių skirtumų, dėl kurių galėtų kilti abejonių dėl per didelio darbuotojų skaičiaus arba per didelių darbo sąnaudų. Taigi potencialus pirkėjas būtų turėjęs nedaug veiksmų laisvės atleisti arba pakeisti darbo jėgos dalį. Šiuo pagrindu bendrovė „Ecorys“ padarė išvadą, kad nėra elementų, rodančių, jog darbo jėgos būklė turėjo reikšmingos įtakos bendrovės „Tirrenia“ verslo padalinio vertei. Todėl Komisija daro išvadą, kad naujo susitarimo susiejimas su bendrovės „Tirrenia“ verslo padaliniu ir darbo jėgos sąlyga negalėjo nei sumažinti verslo šakos pardavimo kainos, nei tokiu būdu suteikti pranašumo bendrovei CIN.

(399) Apibendrinant galima pasakyti, kad sąlygą išlaikyti darbo jėgos lygį nustato bendroji nacionalinė teisė, o ne pardavėjas. Be to, ši sąlyga nėra našta bendrovės „Tirrenia“ verslo padalinio įgijėjui, kaip patvirtino ir Komisijos nepriklausomas ekspertas, t. y. bendrovė „Ecorys“. Sąlyga užtikrinti viešosios paslaugos tęstinumą, kuri yra tiesioginė turto ir viešųjų paslaugų įsipareigojimų susiejimo pasekmė, negali būti laikoma mažinančia kainą. Priešingai, kaip tvirtinta pirmiau, pardavus turtą atskirai, kaina būtų buvusi mažesnė (kaip patvirtino ir bendrovė „Ecorys“). Be to, mažai tikėtina, kad būtų buvę potencialių konkurso dalyvių, norinčių įsigyti viešojo paslaugų pirkimo sutartį neperimant turto, atsižvelgiant į didelį laivų ir įgulos narių skaičių, reikalingą viešosioms paslaugoms teikti. Todėl Komisija daro išvadą, kad bet kuris rinkos ekonomikos pardavėjas būtų nusprendęs parduoti bendrovės „Tirrenia“ verslo padalinio turtą kartu su nauja viešojo paslaugų pirkimo sutartimi, kad gautų didžiausią kainą. Tuo remdamasi Komisija daro išvadą, kad Italija nenustatė sąlygų, kurios galėjo sumažinti kainą arba kurių nebūtų reikalavęs privatus pardavėjas. Tuo remdamasi Komisija daro išvadą, kad jos abejonė, jog naujo susitarimo pardavimas konkurso tvarka kartu su bendrovės „Tirrenia“ verslo padaliniu ir darbo jėgos sąlygos negalėjo užtikrinti mažiausios kainos bendruomenei, yra išsklaidyta.

Griežtos apsaugos priemonės rengiant procedūrą, kai pateikiamas tik vienas pasiūlymas

(400) Remdamasi pirmiau aprašytu vertinimu (žr. 375–399 konstatuojamąsias dalis), Komisija daro išvadą, kad konkurso procedūra buvo atvira, skaidri ir nediskriminacinė pagal viešųjų pirkimų taisyklės. Tačiau VESP komunikato 68 punkte pažymima, kad „vykstant procedūroms, kurių metu pateikiamas tik vienas pasiūlymas, konkursas negali būti laikomas pakankamu siekiant užtikrinti mažiausią kainą bendruomenei“.

(401) Atitinkamai, atsižvelgiant į tai, kad tik bendrovė CIN pateikė pasiūlymą dalyvauti konkurse dėl bendrovės „Tirrenia“ verslo padalinio (kartu su nauju susitarimu), tokio konkurso paprastai nepakaktų, kad būtų užtikrintas pranašumo nebuvimas laimėtojui.

(402) Tačiau Komisija patikslino poziciją, išreikštą VESP komunikate, savo VESP vadovo ([141]) 68 punkte nurodydama, kad „tai nereiškia, kad negali būti atvejų, kai dėl procedūros struktūroje numatytų itin stiprių apsaugos priemonių, procedūra, kai pateiktas vienas pasiūlymas, irgi gali būti pakankama, kad būtų užtikrintas paslaugos teikimas „mažiausia bendruomenei kaina“.

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

— konkurso procedūra buvo vykdoma taip, kad potencialūs konkurso dalyviai būtų kuo labiau suinteresuoti dalyvauti. Be to, šiems potencialiems konkurso dalyviams nereikėjo laikytis sudėtingų procedūrų ir jiems neteko patirti didelių išlaidų, kad galėtų išreikšti susidomėjimą. Dėl to buvo gauta ne mažiau kaip 21 Italijos, Europos ir ne Europos subjektų paraiškų, o šešiolika dalyvių buvo pakviesti dalyvauti deramo patikrinimo etape (žr. 387 konstatuojamąją dalį);

— tikra konkurencija buvo įmanoma iki konkurso pabaigos. Konkurso etape, kuriame teikiami pasiūlymai, dalyvavo vienuolika galimų konkurso dalyvių. Trys iš jų (t. Y. bendrovės „Onorato Partecipazioni S.r.l.“, „Grimaldi Compagnia di Navigazione S.p.A.“ ir „Marinvest S.r.l.“) nusprendė sujungti jėgas, pasivadino bendrove CIN ir pateikė įpareigojantį pasiūlymą. Komisija mano, kad, remiantis jų profiliu, iš likusių aštuonių kitų galimų konkurso dalyvių mažiausiai penki galėjo (dėl savo patirties ir finansinių išteklių) pateikti pasiūlymus arba tikrai buco suinteresuoti pateikti pasiūlymus (pvz., jau vykdė veiklą sektoriuje ir (arba) Italijoje);

— mažiausia kaina buvo nustatyta iš anksto remiantis verte, kurią nustatė Italijos paskirtas nepriklausomas ekspertas (žr. 73 konstatuojamąją dalį). Su šia mažiausia kaina duomenų saugykloje galėjo susipažinti visi potencialūs konkurso dalyviai, todėl buvo nustatytas gana aukšta pradinių pasiūlymų riba. Kaip pažymėta pirmiau (žr. 168 konstatuojamąją dalį), vienas galimas bendrovės „Tirrenia“ verslo padalinio konkurso dalyvis nurodė, kad mažiausia kaina iš tikrųjų buvo per didelė. Nors ši didelė minimali kaina padėjo užtikrinti, kad mažiausią procedūros kainą bendruomenei, tačiau ji taip pat galėjo atbaidyti kitus potencialius konkurso dalyvius nuo pasiūlymo pateikimo;

— 2011 m. balandžio 14 d. bendrovės CIN pateiktas įpareigojantis pasiūlymas buvo pateiktas duomenų saugykloje, o 2011 m. gegužės 2 d. raštu nepaprastasis įgaliotinis paragino visus deramo patikrinimo etapo konkurso dalyvius iki 2011 m. gegužės 12 d. pateikti geresnį pasiūlymą nei bendrovės CIN pasiūlymas. Vienam iš potencialių pirkėjų paprašius, nepaprastasis įgaliotinis narys pratęsė geresnių pasiūlymų pateikimo terminą iki 2011 m. gegužės 19 d. Raginimas pateikti geresnius pasiūlymus yra ypač griežta apsaugos priemonė siekiant užtikrinti, kad būtų pasiūlyta kuo didesnė kaina (taigi ir kaina bendruomenei būtų mažiausia). Be to, iš vienos šalies prašymo pratęsti terminą matyti, kad iki paskutinės konkurso akimirkos buvo tikra konkurencija.

(404) Komisija mano, kad, atsižvelgiant į pirmiau nurodytas apsaugos priemones, įskaitant, visų pirma, mažiausią kainą ir raginimą pateikti geresnius pasiūlymus, konkurso procedūros pakako užtikrinti, kad paslauga būtų teikiama mažiausia kaina bendruomenei, net jeigu buvo pateiktas tik vienas pasiūlymas. Siekdama išsamumo, Komisija pažymi, kad nagrinėjama byla skiriasi nuo toliau nurodytų bylų, kai buvo pateiktas tik vienas pasiūlymas:

— greitojo keleivių jūrų susisiekimo tarp Mesinos ir Kalabrijos regiono konkurso procedūroje pasiūlymą pateikė tik bendrovė „Ustica Lines“. Tačiau ši bendrovė taip pat buvo vienintelė, kuri išreiškė susidomėjimą, todėl tikra konkurencija niekada nebuvo galima. Toje byloje Komisija neišvengiamai padarė išvadą, kad nėra vykdomas 4-asis *Altmark* kriterijus, o kompensacija už viešąsias paslaugas yra valstybės pagalba ([142]). Komisija primena, kad nagrinėjamoje byloje 21 šalis pareiškė susidomėjimą ir vienuolika iš jų dalyvavo paskutiniame konkurso etape;

— konkurse dėl spaudos platinimo koncesijų skyrimo Belgijoje pasiūlymą pateikė tik bendrovė „bpost“ (rinkoje įsitvirtinęs šios VESP teikėjas). Nors iš pradžių trys bendrovės pareiškė susidomėjimą dalyvauti konkurse, viena bendrovė pasitraukė nepasibaigus pasiūlymų pateikimo terminui, o kita paskelbė nebenorinti pateikti pasiūlymo (nors ir praėjus trims dienoms po to, kai pasiūlymą pateikė bendrovė „bpost“). Nepaisant to, Belgijos valdžios institucijos teigė, kad konkurso metu buvo tikra konkurencija ir buvo pakankamai apsaugos priemonių,

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

([142]) Komisijos sprendimas byloje SA.42710, VESP – greitasis keleivių vežimas jūrų transportu tarp Mesinos ir Kalabrijos regiono – Italija (OL C 40, 2018 2 2, p. 4).

užtikrinančių, kad paslauga būtų perkama mažiausia kaina bendruomenei. Tačiau Komisija nustatė, kad toje byloje apsaugos priemonės yra nepakankamos, ir todėl padarė išvadą, kad nėra vykdomas 4-asis *Altmark* kriterijus, o kompensacija už viešąsias paslaugas yra valstybės pagalba ([143]). Jeigu Italijos valdžios institucijos pasirinko atviro konkurso procedūrą, tai Belgijos valdžios institucijos organizavo derybų procedūras ([144]), o pagal VESP komunikato 66 punktą „išimtiniais atvejais gali būti laikoma, kad jų pakanka laikantis keturių [ketvirtojo] *Altmark* kriterijų [kriterijaus]“. Komisija pažymi, kad be šio svarbaus skirtumo, apsaugos priemonės bendrovės „bpost“ byloje taip pat skyrėsi nuo tų, kurios buvo taikomos nagrinėjamoje byloje. Galiausiai reikia pažymėti, kad bendrovės „bpost“ byloje rinkoje įsitvirtinęs VESP teikėjas laimėjo konkursą pateikęs vienintelį pasiūlymą, kai buvo tik vienas galimas konkuruojantis konkurso dalyvis. Vertinamoje byloje konkursą laimėjo konkurso dalyvis, kuris neturėjo jokių sąsajų su rinkoje įsitvirtinusiu VESP teikėju, dalyvaujant keliems tikėtiniems galimiems konkuruojantiems tiekėjams ir taikant pirmiau nurodytas apsaugos priemones. Dėl šių priežasčių Komisija daro išvadą, kad bendrovės „bpost“ bylos aplinkybės nėra panašios į nagrinėjamos bylos aplinkybes.

(405) Be to, Komisija pažymi, kad bendrovės „Tirrenia“ verslo padalinio pardavimo konkurso procedūra gerokai skiriasi nuo procedūros, pagal kurią buvo pasirenkamas laivybos paslaugų teikėjas tarp žemyninės Prancūzijos dalies ir Korsikos ([145]) (toliau – SNCM byla):

— Prancūzijos valdžios institucijos viešųjų paslaugų įsipareigojimus nustatė vykdydamos derybų procedūrą iš anksto paskelbus pranešimą apie pirkimus. Remiantis VESP komunikato 66 punktu, „išimtiniais atvejais gali būti laikoma, kad jų pakanka laikantis keturių [ketvirtojo] *Altmark* kriterijų [kriterijaus]“. Priešingai, Italijos valdžios institucijos pasirinko atvirą konkursą;

— nors SNCM byloje buvo pateikti du pasiūlymai, vienas pasiūlymas buvo atmestas remiantis vienu atrankos kriterijumi. Taigi, siekiant pasilikti ekonomiškai naudingiausią pasiūlymą, abu pasiūlymai net nebuvo lyginami iš esmės. Taigi, net jeigu iš tikrųjų buvo pateikti du pasiūlymai, to nepakako norint užtikrinti veiksmingą konkurenciją. Tačiau bendrovės „Tirrenia“ konkurso procedūros paskutiniame etape dalyvavo vienuolika šalių ir Komisija mano, kad tikra konkurencija buvo įmanoma iki procedūros pabaigos (žr. 403 konstatuojamąją dalį), net jeigu pasiūlymą galiausiai pateikė tik bendrovė CIN;

— SNCM byloje rinkoje įsitvirtinęs veiklos vykdytojas – SNCM / CMN grupė – taip pat pateikė pasiūlymą ir turėjo didelį konkurencinį pranašumą, nes jau turėjo laivus, kurie atitiko viešųjų paslaugų pavedimo sutartyje nustatytus techninius reikalavimus. Tai buvo labai svarbu, nes šie reikalavimai reiškė beveik pritaikytų laivų, panašių į kai kuriuos SNCM laivus, statybą. Tai reiškė dideles galimų suinteresuotų konkurso dalyvių sąnaudas. Nagrinėjamoje byloje rinkoje įsitvirtinęs veiklos vykdytojas, t. y. bankrutuojanti bendrovė „Tirrenia“, konkurse nedalyvavo ir negalėjo teikti pasiūlymų, o laimėjęs dalyvis neturėjo jokių sąsajų su rinkoje įsitvirtinusiu veiklos vykdytoju. Kadangi konkursas buvo susijęs su laivais, kurie atitiko techninius reikalavimus teikti viešąją paslaugą, nė vienas iš galimų konkurso dalyvių neturėjo konkurencinio pranašumo prieš kitus;

— be to, SNCM byloje Komisija laikėsi nuomonės, kad labai trumpas laikotarpis (t. y. mažiau nei vienas mėnuo), kuris buvo nustatytas nuo viešųjų paslaugų pavedimo sutarties sudarymo dienos iki paslaugų teikimo pradžios, galėjo būti didele kliūtimi patekti į rinką naujiems rinkos dalyviams. Komisija pažymi, kad bendrovės „Tirrenia“ byloje nuo konkurso pabaigos iki bendrovės CIN viešųjų paslaugų teikimo pradžios praėjo daugiau nei metai.

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

(407) Atsižvelgdama į tai, kad visos keturios sąlygos, kurias Teisingumo Teismas nustatė *Altmark* byloje, yra įvykdytos, Komisija daro išvadą, kad sudarant naują susitarimą, susietą su bendrovės „Tirrenia“ verslo padaliniu ir švartavimosi pirmenybės suteikimu bendrovei CIN, įskaitant bendrovės CIN atidėtąjį pirkimo kainos dalies mokėjimą, pastarajai nesuteikiamas ekonominis pranašumas.

([143]) Komisijos sprendimas byloje SA.42366, Kompensacijos už viešąsias paslaugas, suteiktos bendrovei „bpost“ 2016–2020 m. – Belgija (OL C 341, 2016 9 16, p. 5).

([144]) Direktyvos 2004/18/EB 30 straipsnis, Direktyvos 2004/17/EB 1 straipsnio 9 dalies a punktas.

([145]) Komisijos sprendimas byloje SA.22843, Korsikos viešųjų paslaugų įgaliojimai, 2007–2013 m. suteikti SNCM ir CMN (OL L 220, 2013 8 17, p. 20).

7.1.3.5. Išvada

(408) Kadangi vykdomi ne visi SESV 107 straipsnio 1 dalyje nustatyti kriterijai, Komisija daro išvadą, kad sudarytas naujas susitarimas, susietas su bendrovės „Tirrenia“ verslo padaliniu ir švartavimosi pirmenybės suteikimu bendrovei CIN, įskaitant bendrovės CIN atidėtąjį pirkimo kainos dalies mokėjimą, nėra valstybės pagalba bendrovei CIN.

7.1.4. *2010 m. įstatyme nustatytos priemonės*

(409) 2011 m. sprendime Komisija laikėsi išankstinės nuomonės, kad visos Dekrete įstatyme Nr. 125/2010, kurį pakeitė 2010 m. įstatymas su pakeitimais, nustatytos priemonės, yra valstybės pagalba buvusios „Tirrenia“ grupės įmonėms tiek, kiek atitinkami naudos gavėjai galėjo pasinaudoti šiomis priemonėmis likvidumo poreikiams patenkinti ir taip pagerinti savo bendrą finansinę būklę.

(410) Remdamasi informacija, gauta atliekant oficialų tyrimą, Komisija daro išvadą, kad trys priemonės turėtų būti vertinamos atskirai.

7.1.4.1. Galimas lėšų laivams atnaujinti panaudojimas likvidumo tikslais

(411) Valstybiniai ištekliai: nagrinėjamas lėšas valstybė skyrė iš nacionalinio biudžeto (žr. 109 konstatuojamąją dalį), o galimybė jas panaudoti likvidumo tikslais buvo nustatyta 2010 m. įstatyme. Todėl priemonė priskirtina valstybei ir finansuojama valstybiniais ištekliais.

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

(413) Ekonominis pranašumas: Komisija pažymi, kad bendrovė „Tirrenia“ gavo maždaug 12 051 900 EUR laivams atnaujinti, kad jie atitiktų tarptautinius saugos standartus, ir, remdamasi 2010 m. įstatymu, galėjo šias lėšas laikinai naudoti likvidumo tikslais (žr. 109 konstatuojamąją dalį). Kaip paaiškinta pirmiau (žr. 110 konstatuojamąją dalį), dalį šių lėšų (t. y. 4 657 005,35 EUR) bankas „Banca Carige“ panaudojo dviem bendrovės „Tirrenia“ skoloms padengti. Be to, Italijos valdžios institucijos patvirtino (žr. 192 konstatuojamąją dalį), kad bendrovė „Tirrenia“ faktiškai panaudojo tik 630 600 EUR šių lėšų laivo „Clodia“ atnaujinimui. Likusi 11 421 300 EUR suma nebuvo nei panaudota modernizavimui, nei grąžinta valstybei. Galiausiai naujasis bendrovės „Tirrenia“ verslo padalinio savininkas (t. y. bendrovė CIN) turėjo sumokėti už likusį modernizavimą savo lėšomis (todėl bankas „Banca Profilo“, nustatydamas vertę, taip pat atsižvelgė į šį 11 421 300 EUR įsipareigojimą). Italija neįrodė, kad šis likvidumas buvo suteiktas rinkos sąlygomis. Be to, bendrovė „Tirrenia“ negrąžino ir nepanaudojo likvidumo pagal jo pradinę paskirtį (t. y. sumokėti už laivų atnaujinimą), išskyrus 630 600 EUR sumą, kuri buvo panaudota laivo „Clodia“ atnaujinimui. Kadangi įprastas rinkos operatorius negalėtų pasinaudoti tokia priemone, Komisijos manymu, taip bendrovei „Tirrenia“ buvo suteiktas ekonominis pranašumas.

(414) Poveikis prekybai: remdamasi 310–311 konstatuojamosiose dalyse pateiktais pagrindais, Komisija mano, kad šios priemonės suteikimas bendrovei „Tirrenia“ gali paveikti Sąjungos prekybą ir iškraipyti konkurenciją vidaus rinkoje.

(415) Išvada: Komisija daro išvadą, kad 11 421 300 EUR suma, skirta laivams atnaujinti, kurią bendrovė „Tirrenia“ panaudojo likvidumo tikslais pagal 2010 m. įstatymą, yra valstybės pagalba bendrovei „Tirrenia“ pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį.

7.1.4.2. Mokesčių išimtys, susijusios su privatizavimo procesu

(416) Kaip aprašyta 111 konstatuojamojoje dalyje, pagal 2010 m. įstatymo 1 straipsnį tam tikriems veiksmams ir operacijoms, kurių buvo imtasi siekiant privatizuoti „Tirrenia“ grupę ir kurie yra aprašyti Dekreto įstatymo Nr. 135/2009, kurį pakeitė 2009 m. įstatymas su pakeitimais, 19b straipsnio 1–15 dalyse, nėra taikomi jokie mokesčiai, kurie paprastai mokamų už tokius veiksmus ir operacijas.

(417) Pirma, Komisija pažymi, kad reikia įvertinti du atskirus perdavimus: 1) buvusių Tirrenia patronuojamųjų įmonių „Caremar“, „Saremar“ ir „Toremar“ perdavimą iš bendrovės „Tirrenia“ (bankrutuojančios) Kampanijos, Sardinijos ir Toskanos regionams ir 2) bendrovės „Tirrenia“ verslo padalinio perdavimą iš bankrutuojančios bendrovės „Tirrenia“ bendrovei CIN. Netaikomi mokesčiai visų pirma yra registracijos mokestis, žemės registracijos ir hipotekos registracijos mokesčiai, žyminis mokestis (toliau kartu – netiesioginiai mokesčiai), PVM ir pelno mokestis. Šios pagalbos priemonės gavėjai būtų pardavėjas, pirkėjas arba abu.

(418) Komisija nuo pradžių sutinka, kad perduodant bendroves regionams nebuvo taikomas pelno mokestis (nes nebuvo sumokėtas joks atlygis) ir PVM (kuris pagal nacionalinę teisę netaikomas tokiems sandoriams). Dėl netiesioginių mokesčių reikia pažymėti, kad tuos mokesčius, kuriuos pagal nacionalinę teisę turi mokėti tik įgijėjai, turėjo sumokėti regionai, kurie šioje byloje veikė pagal savo viešųjų paslaugų kompetenciją, t. y. kaip valstybės subjektai. Todėl jie nėra laikomi ekonominėmis įmonėmis. Todėl šiame sprendime nebus toliau vertinama nė viena iš minėtų mokesčių lengvatų.

(419) Komisija taip pat pažymi, kad tokiems sandoriams, kaip bendrovės „Tirrenia“ verslo padalinio pardavimas bendrovei CIN, nėra taikomas PVM ([146]), todėl bendrovę „Tirrenia“ atleidus nuo mokesčio jai negalėjo būti suteiktas pranašumas dėl PVM. Be to, Komisija atkreipia dėmesį į tai, kad bendrovės „Tirrenia“ verslo padalinio pirkimo–pardavimo sutartyje aiškiai nurodyta, jog pirkėjas, t. y. bendrovė CIN, turi padengti visus su sandoriu susijusius mokesčius, rinkliavas ir notarines išlaidas, neatsižvelgiant į jokias bendrovei CIN taikomas šių mokesčių lengvatas. Todėl Komisija daro išvadą, kad bendrovė CIN negalėjo gauti naudos iš šios priemonės. Todėl šiame sprendime nebus toliau vertinama nė viena iš minėtų mokesčių lengvatų.

(420) Atsižvelgdama į tai, kas išdėstyta pirmiau, Komisija vertins tik tai, ar (bankrutuojanti) bendrovė „Tirrenia“ gavo naudos ją atleidus nuo registracijos mokesčio, žemės registro ir hipotekos registracijos mokesčių bei žyminio mokesčio (toliau – netiesioginiai mokesčiai) abiejų perdavimų atveju, taip pat ją atleidus nuo pelno mokesčio, taikomo bendrovės „Tirrenia“ verslo padalinio perdavimo bendrovei CIN pajamoms.

(421) Valstybiniai ištekliai: dėl savo pobūdžio atleidimas nuo mokesčių reiškia, kad atsisakoma valstybės išteklių. Be to, kadangi nuo šių mokesčių buvo atleista pagal 2010 m. įstatymą (žr. 111 konstatuojamosios dalies b punktą), tai taip pat priskirtina valstybei.

(422) Atrankumas: kadangi nuo mokesčių atleidžiamos tik operacijos ir veiksmai, susiję su buvusios „Tirrenia“ grupės privatizavimu, jie yra atrankieji. Italija neginčijo ir neįrodinėjo, kad atleidimas nuo mokesčių nėra atrankusis.

(423) Ekonominis pranašumas: bendrovė „Tirrenia“ buvo atleista nuo netiesioginių mokesčių mokėjimo už operacijas ir veiksmus, susijusius su abiem perdavimais, aprašytais 416 konstatuojamojoje dalyje (regionams ir bendrovei CIN), todėl jai buvo suteiktas ekonominis pranašumas, lygus mokesčiams, įprastai mokėtiniems už tokias operacijas ir veiksmus pagal nacionalinę teisę.

(424) Be to, dėl bendrovės „Tirrenia“ verslo padalinio perdavimo bendrovei CIN Komisija pažymi, kad šis perdavimas buvo atliktas už bendrovės CIN sumokėtą atlygį (t. y. 380 100 000 EUR). Taigi už šį sandorį gautos pajamos įprastai būtų apmokestinamos pelno mokesčiu. Atleidimas nuo šio mokesčio yra ekonominis pranašumas, nes į turto ar verslo pardavimo pajamas paprastai būtų atsižvelgiama apskaičiuojant bendrovės pelno mokestį. Komisija pabrėžia, kad šiai išvadai neturi įtakos aplinkybė, jog šiame etape dar neįmanoma nustatyti, ar bendrovė „Tirrenia“ praktikoje gaus naudos iš atleidimo nuo pelno mokesčio, nes vis dar neaišku, ar pelno mokestį reikės mokėti tuo metu, kai bendrovė „Tirrenia“ bus visiškai likviduota ([147]).

([146]) Pagal 1972 m. spalio 26 d. Prezidento dekretą Nr. 633 veiklą tęsiančių įmonių ar padalinių perdavimas kitai bendrovei nėra laikomas prekių tiekimu, todėl nėra apmokestinamas PVM.

([147]) Visų pirma, tokiose nemokumo bylose, kaip ta, kuri iškelta bankrutuojančiai bendrovei „Tirrenia“, pelnas nustatomas pagal Konsoliduoto pajamų mokesčio įstatymo 183 straipsnyje nustatytas taisykles. Remiantis šiuo straipsniu, įmonės pelnas už laikotarpį nuo bankroto bylos iškėlimo iki jos užbaigimo yra įmonės turto bylos pradžioje ir likusio turto jos pabaigoje skirtumas. Todėl iki bylos užbaigimo neįmanoma numatyti, ar yra mokestinis įsipareigojimas ir koks yra jo dydis. Kadangi bankrutuojančios bendrovės „Tirrenia“ likvidavimas tebevyksta, neįmanoma nuspręsti, ar pelno mokestis bus mokėtinas apskritai.

(425) Poveikis prekybai: remdamasi 310–311 konstatuojamosiose dalyse pateiktais pagrindais, Komisija mano, kad bendrovės „Tirrenia“ atleidimas nuo tam tikrų mokesčių, kaip aprašyta pirmiau, gali paveikti Sąjungos prekybą ir iškraipyti konkurenciją vidaus rinkoje.

(426) Išvada: atleidimas nuo i) netiesioginių mokesčių, taikomų operacijoms ir veiksmams, susijusiems su bendrovių „Caremar“, „Saremar“, „Toremar“ ir bendrovės „Tirrenia“ verslo padalinio perdavimu atitinkamiems įgijėjams, ir ii) pelno mokesčio, jo netaikant pajamoms, gautoms pardavus bendrovės „Tirrenia“ verslo padalinį bendrovei CIN, kuris buvo taikomas pagal 2010 m. įstatymą, yra valstybės pagalba bendrovei „Tirrenia“.

7.1.4.3. Galimybė naudoti FAS lėšas likvidumo poreikiams tenkinti

(427) 2011 ir 2012 m. sprendimuose Komisija nurodė galimybę buvusioms „Tirrenia“ grupės įmonėms naudoti FAS lėšas (žr. 111 konstatuojamosios dalies c punktą), kad būtų patenkinti trumpalaikiai likvidumo poreikiai. Tačiau per oficialią tyrimo procedūrą Italijos valdžios institucijos paaiškino, kad FAS lėšos nebuvo skirtos naudoti kaip papildoma kompensacija bendrovei „Tirrenia“ (ar bet kuriai kitai buvusios „Tirrenia“ grupės įmonei). Vietoje to, šios lėšos buvo skirtos biudžeto asignavimams, numatytiems kompensacijoms už viešąsias paslaugas buvusios „Tirrenia“ grupės įmonėms mokėti, papildyti pasirodžius, kad jų nepakanka. Iš tikrųjų 2010 m. įstatymo 1 straipsnio 5b dalimi regionams buvo suteikiama galimybė panaudoti FAS lėšas finansuojant įprastą kompensaciją už viešąsias paslaugas (jos dalį) ir taip užtikrinti viešųjų jūrų transporto paslaugų tęstinumą. Kitaip tariant, ši priemonė susijusi tik su lėšų paskirstymu Italijos valstybės biudžete kompensacijoms už viešąsias paslaugas mokėti.

(428) Atsižvelgdama į tai, kas išdėstyta pirmiau, Komisija daro išvadą, kad FAS lėšos yra tik finansavimo šaltinis, kuris suteikia galimybę valstybei mokėti kompensacijas už viešąsias paslaugas (skiriamas remiantis pratęstu pradiniu susitarimu), ir tai nėra priemonė, kuria bendrovė „Tirrenia“ gali pasinaudoti papildomai be šių viešųjų paslaugų kompensacijų. Kitaip tariant, galimas FAS lėšų panaudojimas nėra valstybės pagalba bendrovei „Tirrenia“, todėl šiame sprendime nebus toliau vertinamas.

7.1.5. *Išvada dėl pagalbos buvimo*

(429) Remdamasi pirmiau aprašytu vertinimu, Komisija nusprendžia, kad:

— kompensacija bendrovei „Tirrenia“ už jūrų maršrutų eksploatavimą nuo 2009 m. sausio 1 d. iki 2012 m. liepos 18 d. ir švartavimosi pirmenybė šiais viešųjų paslaugų maršrutais tuo pačiu laikotarpiu yra valstybės pagalba bendrovei „Tirrenia“ pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį ir yra laikoma nauja pagalba;

— sanavimo pagalbos pratęsimas nuo 2011 m. rugpjūčio 28 d. iki 2012 m. rugsėjo 18 d. yra valstybės pagalba bendrovei „Tirrenia“ pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį;

— naujo susitarimo sudarymas laikotarpiui nuo 2012 m. liepos 18 d. iki 2020 m. liepos 18 d., susietas su bendrovės „Tirrenia“ verslo padaliniu ir švartavimosi pirmenybės suteikimu bendrovei CIN, įskaitant bendrovės CIN atidėtąjį pirkimo kainos dalies mokėjimą, atitinka visus keturias *Altmark* kriterijus ir todėl nėra valstybės pagalba bendrovei CIN pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį;

— bendrovės „Tirrenia“ lėšų laivams atnaujinti panaudojimas likvidumo tikslais pagal 2010 m. įstatymą yra valstybės pagalba bendrovei „Tirrenia“ pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį;

— atleidimas nuo i) netiesioginių mokesčių, susijusių su bendrovių „Caremar“, „Saremar“, „Toremar“ perdavimu Kampanijos, Sardinijos ir Toskanos regionams bei bendrovės „Tirrenia“ verslo padalinio perdavimu bendrovei CIN, ir ii) pelno mokesčio, jo netaikant pajamoms, gautoms pardavus bendrovės „Tirrenia“ verslo padalinį bendrovei CIN, kuris buvo taikomas pagal 2010 m. įstatymą, yra valstybės pagalba bendrovei „Tirrenia“ ir

— galimybė naudoti FAS lėšas likvidumo poreikiams tenkinti, kaip nustatyta 2010 m. įstatyme, nėra valstybės pagalba pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį.

7.2. **Pagalbos teisėtumas**

(430) Visos pagalbos priemonės, nagrinėjamos šiame sprendime, buvo pradėtos taikyti nesulaukus oficialaus Komisijos patvirtinimo. Todėl tiek, kiek šioms pagalbos priemonėms vis tiek buvo taikomas reikalavimas apie jas pranešti pagal 2005 m. VESP sprendimą arba 2011 m. VESP sprendimą, Italija jas taikė pažeisdama SESV 108 straipsnio 3 dalį ([148]).

7.3. **Pagalbos suderinamumas**

(431) Tiek, kiek nurodytos priemonės yra valstybės pagalba pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį, jų suderinamumą reikia vertinti atsižvelgiant į minėto straipsnio 2 ir 3 dalyse nustatytas išimtis bei SESV 106 straipsnio 2 dalį.

7.3.1. *Pradinio valstybės ir bendrovės „Tirrenia“ susitarimo pratęsimas*

7.3.1.1. Taikytinos taisyklės

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

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

b) 2009 m. rugsėjo 25 d. Dekrete įstatyme Nr. 135, kurį pakeitė 2009 m. įstatymas, be kita ko, buvo nustatytas pradinių susitarimų pratęsimas nuo 2010 m. sausio 1 d. iki 2010 m. rugsėjo 30 d. ir

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

(433) Atsižvelgdama į šias aplinkybes, Komisija pažymi, kad kompensacija už viešąsias paslaugas pratęsiant pradinį susitarimą buvo suteikta iki 2011 m. VESP sprendimo ir 2011 m. VESP bendrųjų nuostatų įsigaliojimo. Tačiau 2011 m. VESP dokumentų rinkinyje, t. y. 2011 m. VESP sprendimo 10 straipsnyje ir 2011 m. VESP bendrųjų nuostatų 69 punkte, pateiktos taisyklės, pagal kurias numatomas jų taikymas ir tai pagalbai, kuri buvo suteikta iki 2011 m. VESP dokumento rinkinio įsigaliojimo 2012 m. sausio 31 d. Visų pirma, 2011 m. VESP sprendimo 10 straipsnio b punkte numatyta, kad

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

(434) 2011 m. bendrųjų nuostatų 68 ir 69 punktuose nurodyta, kad tose bendrosiose nuostatose nustatytus principus Komisija taikys visiems pagalbos projektams, apie kuriuos jai bus pranešama, nepriklausomai nuo to, ar pranešta iki tų bendrųjų nuostatų taikymo pradžios 2012 m. sausio 31 d., ar vėliau, taip pat visai neteisėtai pagalbai, dėl kurios ji priims sprendimą po 2012 m. sausio 31 d., net tuomet, kai pagalba skirta iki 2012 m. sausio 31 d. Pastaruoju atveju netaikomos 2011 m. VESP bendrųjų nuostatų 14, 19, 20, 24, 39 ir 60 punktų nuostatos.

([148]) Italijos valdžios institucijos pranešė tik apie kompensaciją už viešąsias paslaugas, suteiktą pagal naują susitarimą (žr. 4 konstatuojamąją dalį), kurią Komisija pripažino nesant valstybės pagalba. Be to, Italija teigė, kad kompensacija už viešąsias paslaugas, suteikta bendrovei „Tirrenia“ pratęsus pradinį susitarimą, yra suderinama ir apie ją nereikia pranešti pagal 2005 m. VESP sprendimą. Komisija įvertins, ar taip buvo iš tikrųjų, 7.3.1 skirsnyje.

(435) Todėl pirmiau apibūdintos 2011 m. VESP sprendimo ir 2011 m. VESP bendrųjų nuostatų taikymo taisyklės reiškia, kad kompensacija už viešąsias paslaugas, suteikta bendrovei „Tirrenia“ per pratęsimo laikotarpį, gali būti vertinama pagal 2011 m. VESP dokumentų rinkinį. Jeigu vykdomos atitinkamos 2011 m. VESP sprendimo arba 2011 m. VESP bendrųjų nuostatų sąlygos, ši pagalbos priemonė yra suderinama su vidaus rinka visu laikotarpiu nuo 2009 m. sausio 1 d. iki 2012 m. liepos 18 d. ([149])

(436) Komisija pažymi, kad tiek 2005 m. VESP sprendimas, kuris įsigaliojo 2005 m. gruodžio 19 d., tiek 2011 m. VESP sprendimas yra taikomi tik valstybės pagalbai, kuri teikiama skiriant kompensaciją už viešąsias paslaugas už jūrų transporto jungtis salomis, kurių vidutinis metinis srautas per dvejus finansinius metus iki tų metų, kuriais buvo paskirta VESP, neviršija 300 000 keleivių. Tačiau 2007, 2008 ir 2009 m. keleivių skaičius trimis iš dvylikos maršrutų (t. y. Neapolis–Palermas, Čivitavekija–Olbija ir Genuja–Porto Toresas), kuriuos bendrovė „Tirrenia“ eksploatavo pagal pratęstą pradinį susitarimą, viršijo metinę 300 000 keleivių ribą ([150]). Todėl Komisija negali vertinti šių trijų maršrutų kompensacijos už viešąsias paslaugas, sumokėtą bendrovei „Tirrenia“ pratęsus pradinį susitarimą iki 2012 m. liepos 18 d., suderinamumo nei remiantis 2005 m. VESP sprendimu, nei 2011 m. VESP sprendimu.

(437) Taigi už trijų bendrovės „Tirrenia“ maršrutų eksploatavimą nuo 2009 m. iki privatizavimo proceso pabaigos bendrovei „Tirrenia“ mokėtos kompensacijos už viešąsias paslaugas suderinamumas paprastai turėtų būti vertinamas pagal 2011 m. VESP bendrąsias nuostatas. Tačiau 2011 m. VESP bendrųjų nuostatų 9 punkte nustatyta, kad VESP teikiančioms įmonėms, kurios patiria sunkumų, skirta pagalba turi būti vertinama pagal 2004 m. Sanavimo ir restruktūrizavimo gaires. Nepaprastoji bendrovės „Tirrenia“ administravimo procedūra pradėta 2010 m. rugpjūčio 5 d., o 2010 m. rugpjūčio 12 d. bendrovė paskelbta nemokia, todėl ji jau buvo sunkumų patirianti įmonė pagal 2004 m. Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 10 punkto c papunktį, kai buvo pratęstas susitarimo galiojimas pagal 2010 m. įstatymą. Taigi tai buvo sunkumų patiriantis VESP teikėjas, bent jau dalį pratęsimo laikotarpio (nuo 2010 m. rugpjūčio 12 d. iki pardavimo 2012 m. liepos 18 d.).

(438) Nuo 2014 m. rugpjūčio 1 d. galiojančios 2014 m. Sanavimo ir restruktūrizavimo gairės ([151]) VESP teikėjams suteiktai pagalbai taikomos atgaline data. Šiose gairėse nustatyta, kad pagalbos, kuri sunkumų patiriantiems VESP teikėjams suteikta iki 2012 m. sausio 31 d. (2011 m. VESP bendrųjų nuostatų įsigaliojimo diena), suderinamumo vertinimas atliekamas pagal 2011 m. VESP bendrąsias nuostatas, išskyrus 9, 14, 19, 20, 24, 39 ir 60 punktų nuostatas ([152]). Todėl tos pačios taisyklės taikomos visam laikotarpiui nuo 2009 m. sausio 1 d. iki privatizavimo pabaigos 2012 m. liepos 18 d.

(439) Kadangi trims vertinamiems bendrovės „Tirrenia“ maršrutams netaikomi 2005 ir 2011 m. VESP sprendimai ir dėl

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

([150]) Komisija pažymi, kad nors šie trys maršrutai buvo eksploatuojami pagal viešųjų paslaugų teikimo tvarką visus metus, palaipsniui ši tvarka pradėta taikyti tik ne sezono metu, o sezono metu paslaugos buvo teikiamos komerciniais pagrindais (žr. 34 konstatuojamąją dalį). Vis dėlto, kadangi tiek 2005 m. VESP sprendime, tiek 2011 m. VESP sprendime nurodomas „metinis srautas“, Komisija negali atmesti vežamų keleivių skaičiaus, kai paslauga teikiama komerciniais pagrindais, kaip siūlo Italija.

([151]) OL C 249, 2014 7 31, p. 1.

([152]) Žr. 2014 m. Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 140 punktą.

trumpalaikiškumo bei veiksmingumo priežasčių, Komisija pirmiausia įvertins, ar bendrovei „Tirrenia“ suteikta kompensacija už viešąsias paslaugas už visų dvylikos jūrų transporto maršrutų eksploatavimą pratęsimo laikotarpiu atitinka 2011 m. VESP bendrųjų nuostatų sąlygas, išskyrus jų 9, 14, 19, 20, 24, 39 ir 60 punktuose nustatytas sąlygas. Tik po šio pirmo etapo Komisija vertins, ar ta pati kompensacija (tik už devynis maršrutus, kuriais nebuvo viršyta 300 000 keleivių riba) galėjo būti suderinama su vidaus rinka ir jai netaikomas reikalavimas pranešti pagal 2005 m. VESP sprendimą, nes ji susijusi su pagalba, kuri buvo suteikta nuo 2005 m. gruodžio 19 d. iki 2012 m. sausio 31 d. (žr. 432 konstatuojamąją dalį).

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

(440) 2011 m. VESP bendrųjų nuostatų 12 punkte nustatyta, kad „[p]agalba turi būti skiriama už tikrą ir tinkamai apibrėžtą visuotinės ekonominės svarbos paslaugą, minimą Sutarties 106 straipsnio 2 dalyje“. 13 punkte paaiškinta, kad „valstybės narės negali priskirti konkrečių viešųjų paslaugų įsipareigojimų paslaugoms, kurias patenkinamai ir su valstybės apibrėžtu viešuoju interesu suderinamomis sąlygomis, pavyzdžiui, susijusiomis su kaina, objektyviais kokybės reikalavimais, tęstinumu ir galimybe naudotis paslauga, jau teikia arba gali teikti įprastomis rinkos sąlygomis veikiančios įmonės. Kalbant apie tai, ar paslaugą gali suteikti rinkoje jau veikianti įmonė, Komisijos vertinimas apsiriboja patikrinimu, ar apibrėždama tai valstybė narė nepadarė akivaizdžios klaidos, išskyrus tuos atvejus, kai Sąjungos teisės nuostatose numatytas griežtesnis standartas“. Galiausiai 2011 m. VESP bendrųjų nuostatų 56 punkte nurodyta, kad „valstybėms narėms suteikta didelė veiksmų laisvė“ nustatant, kurios paslaugos gali būti laikomos visuotinės ekonominės svarbos paslaugomis.

(441) Vertinimas, ar VESP yra tikros, taip pat turi būti atliekamas atsižvelgiant į VESP komunikatą (žr. 325 ir 342 konstatuojamąsias dalis), Jūrų kabotažo reglamentą (žr. 327–329 konstatuojamąsias dalis) ir teismų praktiką (žr. 331–332 konstatuojamąsias dalis). Todėl Komisija turi įvertinti, ar pratęsimo laikotarpiu:

1) buvo **naudotojų paklausa**;

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

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

(442) Komisija pabrėžia, kad dvylika bendrovės „Tirrenia“ viešųjų paslaugų maršrutų, kurie buvo eksploatuojami pratęsimo laikotarpiu, yra tie patys, kurie pagal naują susitarimą buvo patikėti bendrovei CIN. Be to, Komisija jau apibūdino ir įvertino konkurencinę šių maršrutų padėtį pratęsimo laikotarpiu. Atsižvelgiant į tai, atliekant tolesnį vertinimą bus remiamasi ir nurodomos atitinkamos jau atlikto naujo susitarimo vertinimo dalys (žr. 7.1.3.1 skirsnį).

(443) Atsižvelgdama į tai, Komisija visų pirma primena (žr. 152 konstatuojamąją dalį), kad Italija nustatė pradiniame susitarime numatytus viešųjų paslaugų įsipareigojimus i) siekdama užtikrinti teritorinį žemyninės dalies ir salų tęstinumą ir ii) prisidėti prie atitinkamų salų ekonominio vystymosi, teikiant reguliarias ir patikimas jūrų transporto paslaugas. Komisija jau padarė išvadą (žr. 334 konstatuojamąją dalį), kad tai iš tikrųjų yra teisėti viešojo intereso tikslai. Be to, dėl pirmiau aprašytų priežasčių (žr. 335–336 konstatuojamąsias dalis) Komisija daro išvadą, kad Italija nepadarė akivaizdžios klaidos nustatydama, kad krovinių vežimo paslaugos yra VESP.

(444) Aptariami maršrutai buvo eksploatuojami beveik be pokyčių daugelį metų, t. y. bent jau nuo pradinio susitarimo įsigaliojimo. Vieninteliai paslaugų apimties pakeitimai pratęsimo laikotarpiu, palyginti su padėtimi 2008 m. pabaigoje (kai iš pradžių turėjo nustoti galioti pradinis susitarimas), buvo sumažėjęs maršrutų, eksploatuojamų pagal viešųjų paslaugų teikimo tvarką, skaičius. Visų pirma:

— nuo 2009 m. buvo panaikintas viešųjų paslaugų maršrutas Fjumičinas–Arbataksas;

— nuo 2009 m. buvo panaikintas maršrutas Fjumičinas–Golfo Arančis (kurį bendrovė „Tirrenia“ eksploatavo komerciniais pagrindais);

— nuo 2010 m. viešųjų paslaugų maršrutas Neapolis–Palermas sezono metu turėjo būti eksploatuojamas komerciniais pagrindais, nes kompensacija už viešąsias paslaugas buvo skiriama tik už eksploatavimą ne sezono metu.

(445) Siekdamos įrodyti tikrą naudotojų paklausą, Italijos valdžios institucijos pateikė išsamių statistinių duomenų, iš kurių matyti, kad 2009 m., t. y. pirmaisiais pratęsimo metais, bendrovė „Tirrenia“ dvylika mišrių viešųjų paslaugų maršrutų per atitinkamus laikotarpius, kuriais buvo vykdomi viešųjų paslaugų įsipareigojimai, iš viso pervežė 1 181 768 keleivius, 276 391 automobilį ir beveik 3 mln. tiesinių metrų krovinių (t. y. ne sezono metu dviem maršrutais). Šie rodikliai buvo šiek tiek mažesni 2010 m. (Žr. 338 konstatuojamąją dalį), tačiau skirtumą daugiausia lėmė tai, kad maršrutu Neapolis–Palermas nuo 2010 m. nebebuvo teikiamos viešosios paslaugos sezono metu. Atlikus koregavimą pagal šį skirtumą, 2011 m. rodikliai yra artimi 2009 m. rodikliams, o tai rodo, kad bendra naudotojų paklausa buvo didelė ir gana stabili.

(446) Kaip nurodyta pirmiau (žr. 339 konstatuojamąją dalį), Italijos valdžios institucijos taip pat pateikė išsamių 2007–2018 m. statistinių duomenų apie kiekvieną maršrutą. Komisija jau įrodė (žr. 4 lentelę), kad 2010 m. kiekvienu iš dvylikos nagrinėjamų maršrutų buvo didelė tiek mišrių, tiek krovinių vežimo paslaugų naudotojų paklausa. Atlikus tą pačią 2009 ir 2011 m. analizę ([153]) nenustatyta jokių požymių, kad keltų paslaugų naudotojų paklausa būtų išnykusi atitinkamais maršrutais.

(447) Komisija mano, kad minėti statistiniai duomenys aiškiai rodo, jog kiekvienu iš dvylikos nagrinėjamų viešųjų paslaugų maršrutų yra tikra keleivių ir krovinių vežimo paslaugų paklausa. Todėl galima daryti išvadą, kad šios paslaugos patenkina tikrą vartotojų paklausą, taigi tenkina ir realius visuomenės poreikius.

(448) Kaip paaiškinta pirmiau (žr. 342 konstatuojamąją dalį), Komisija taip pat turi išnagrinėti, ar paslauga būtų buvusi nepakankama, jeigu būtų teikiama tik rinkos sąlygomis, atsižvelgiant į viešosios paslaugos reikalavimus, kuriuos valstybė narė nustatė pratęsusi pradinį susitarimą. Šiuo klausimu VESP komunikato 48 punkte pažymima, kad „Komisijos vertinimas apsiriboja patikrinimu, ar valstybė narė nepadarė akivaizdžios klaidos“.

(449) Komisija atkreipia dėmesį į tai, kad nuo 2009 m. sausio 1 d. iki 2012 m. liepos 18 d. kai kuriais maršrutais, kuriuos bendrovė „Tirrenia“ turėjo eksploatuoti pratęsus pradinį susitarimą, kiti veiklos vykdytojai teikė keltų paslaugas, tačiau nebūtinai visus metus ir tuo pačiu dažnumu. Komisija jau įvertino (žr. 343–348 konstatuojamąsias dalis), ar kitų veiklos vykdytojų teikiamos paslaugos kiekvienu nagrinėjamu maršrutu buvo lygiavertės toms, kurias bendrovė CIN turėjo teikti pagal naują susitarimą. Komisija primena, kad šis vertinimas buvo grindžiamas šių maršrutų konkurencine padėtimi nuo 2009 m. sausio 1 d. iki 2012 m. liepos 18 d. Kadangi paslaugos, kurias turi teikti bendrovė CIN, yra beveik tapačios eksploatuojamų maršrutų, dažnumo ir techninių reikalavimų prasme paslaugoms, kurias bendrovė „Tirrenia“ turėjo teikti pratęsimo laikotarpiu, Komisijos išvada (žr. 348 konstatuojamąją dalį), kad vien rinkos jėgų nepakako viešųjų paslaugų poreikiams patenkinti, taikytina ir bendrovei „Tirrenia“ per visą pratęsimo laikotarpį. Iš tiesų daugeliu maršrutu bendrovė „Tirrenia“ buvo vienintelis veiklos vykdytojas, o kitais maršrutais kitų veiklos vykdytojų teikiamos paslaugos nebuvo lygiavertės tęstinumo, reguliarumo, pajėgumų ir kokybės atžvilgiu, todėl visiškai netenkino viešųjų paslaugų poreikių, nustatytų bendrovei „Tirrenia“ pradiniame susitarime (pratęstame).

(450) Galiausiai, atsižvelgdama į numatomą privatizavimą ir siekdama užtikrinti viešųjų paslaugų, kurios buvo teikiamos pagal pradinį susitarimą, tęstinumą, Italija nusprendė pratęsti šį susitarimą be pakeitimų (su keliomis išimtimis, apibūdintomis 444 konstatuojamojoje dalyje, ir taikant kompensavimo metodikos pakeitimus nuo 2010 m.). Komisija sutinka, kad naudotojų paklausa (kaip aprašyta aukščiau, žr. 445–446 konstatuojamąsias dalis) negalėjo būti patenkinta nustatant viešųjų paslaugų įsipareigojimus, taikomus visiems veiklos vykdytojams, eksploatuojantiems nagrinėjamus maršrutus. Visų pirma, keliais maršrutais paslaugas teikė tik bendrovė „Tirrenia“ (žr., pvz., 345 konstatuojamąją dalį), o kitais atvejais kitų veiklos vykdytojų pasiūla neatitiko (visų) reguliarumo, tęstinumo ir kokybės reikalavimų. Be to, daugumos (jeigu ne visų) maršrutų eksploatavimas, ypač ne sezono metu, yra nuostolingas, todėl tikėtina, kad be kompensacijos už viešąsias paslaugas jie apskritai nebūtų eksploatuojami. Bendrovė „Ecorys“ priėjo prie panašios išvados savo ataskaitoje (žr. 98 konstatuojamąją dalį). Be to, Komisija pritaria, kad, atsižvelgiant į bendrovės „Tirrenia“ privatizavimo procesą, galiojančios viešojo paslaugų pirkimo sutarties pratęsimas buvo vienintelis būdas užtikrinti viešųjų paslaugų tęstinumą iki šio privatizavimo pabaigos.

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

([153]) Siekdama trumpinti tekstą, Komisija šiame sprendime nepateikia išsamių duomenų.

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

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

(453) Šiuose dokumentuose visų pirma būtina nurodyti:

a) tikslų viešųjų paslaugų įsipareigojimo pobūdį ir trukmę;

b) įmonę ir teritoriją;

c) išimtinių teisių pobūdį;

d) kompensacijos apskaičiavimo, priežiūros ir peržiūros kriterijus;

e) kompensacijos permokos išvengimo ir grąžinimo tvarką.

(454) 2011 ir 2012 m. sprendimuose Komisija išreiškė abejonių, ar pavedime buvo išsamiai aprašytas bendrovės „Tirrenia“ viešųjų paslaugų įsipareigojimų pobūdis pratęsimo laikotarpiu. Be to, Komisija pabrėžė, kad 2005–2008 m. laikotarpiui, kaip nustatyta pradiniame susitarime, nebuvo patvirtintas penkerių metų planas. Nepaisant to, Komisija taip pat priminė, kad skirtingi pavedimo elementai gali būti nustatyti keliuose aktuose, nesukeliant abejonių dėl įsipareigojimų apibrėžimo tinkamumo. Pratęsimo laikotarpiu bendrovės „Tirrenia“ pavedimą sudarė pradinis susitarimas (su vėlesniais pakeitimais ir pratęsimais), penkerių metų planai, keletas Italijos valdžios institucijų *ad hoc* sprendimų, CIPE direktyva ir 2009 m. įstatymas.

(455) Atsižvelgdama į tai, Komisija pirmiausia pažymi, kad pradinis susitarimas (su vėlesniais pakeitimais), kuris yra bendrovės „Tirrenia“ pavedimo esmė, visiškai galiojo iki privatizavimo pabaigos remiantis daugybe dekretų įstatymų (žr. 432 konstatuojamąją dalį). Šiuose dokumentuose nurodyta, kad bendrovei „Tirrenia“ buvo pavesti viešųjų paslaugų įsipareigojimai iki jos privatizavimo pabaigos.

(456) Remiantis pradiniu susitarimu, penkerių metų planuose nurodomi maršrutai ir uostai, kuriuose bus teikiamos paslaugos, laivų, naudojamų atitinkamoms jūrų jungtims, tipas ir pajėgumai, paslaugų dažnumas ir mokėtinos bilietų kainos, įskaitant subsidijuojamas kainas, visų pirma salų regionų gyventojams. Nors 2005–2008 m. planas nebuvo oficialiai patvirtintas, 2000–2004 m. planas (patvirtintas 2001 m. rugsėjo 20 d. ministro dekretu) ir toliau buvo taikomas su tam tikrais *ad hoc* pakeitimais (žr. 33 konstatuojamąją dalį), nustatytais valdžios institucijų (paprastai ministro arba tarpžinybinės konferencijos ([154])). Šiais pakeitimais ilgainiui buvo daugiausia ribojama viešųjų paslaugų įsipareigojimų apimtis (pvz., panaikinant tam tikrus maršrutus, įskaitant pakeitimus, apibūdintus 444 konstatuojamojoje dalyje), o dauguma 2000–2004 m. plane nustatytų įsipareigojimų (kurie visiškai atspindi Italijos prisiimtus įsipareigojimus priėmus 2001 m. sprendimą) liko nepakeisti. Todėl, jeigu nebuvo priimtas sprendimas pakeisti konkretų 2000–2004 m. plano elementą (pvz., maršrutą, dažnumą, laivo tipą), to plano nuostatos ir toliau buvo visiškai taikomos nuo 2009 m. sausio 1 d. iki 2012 m. liepos 18 d. Iki 2009 m. pradinė bilietų kainų sistema, numatyta pradiniame susitarime, buvo iš dalies keičiama keliais vėlesniais aktais. Tačiau per visą pratęsimo laikotarpį nebuvo priimti tarpžinybiniai potvarkiai, kuriais būtų toliau keičiamos bilietų kainos, kurias gali nustatyti buvusios „Tirrenia“ grupės įmonės, įskaitant bendrovę „Tirrenia“. Tuo remdamasi Komisija daro išvadą, kad viešųjų paslaugų įsipareigojimai, kuriuos bendrovė „Tirrenia“ turėjo vykdyti pratęsimo laikotarpiu, buvo apibrėžti pakankamai aiškiai.

(457) Komisija jau 2011 m. sprendimo 239 ir 240 konstatuojamosiose dalyse pažymėjo, kad parametrai, reikalingi kompensacijos sumai apskaičiuoti, buvo nustatyti iš anksto ir yra aiškiai aprašyti. Visų pirma, pradiniame susitarime (žr. 38–40 konstatuojamąsias dalis) pateiktas išsamus ir tikslus 2009 m. išlaidų elementų, į kuriuos reikia atsižvelgti, sąrašas ir veiklos vykdytojo investuoto kapitalo grąžos apskaičiavimo metodika. Laikotarpiui nuo 2010 m. sausio 1 d. iki 2012 m. liepos 18 d. taikoma metodika yra nustatyta CIPE direktyvoje (žr. 41 ir paskesnes konstatuojamąsias dalis). Konkrečiau, CIPE direktyvoje detalizuoti išlaidų elementai, į kuriuos atsižvelgiama, ir investuoto kapitalo grąža. Galiausiai 2009 m. įstatyme nustatyta maksimali 72 685 642 EUR kompensacijos suma, taikoma nuo

([154]) Priimant vertinamus sprendimus, šią konferenciją sudaro Infrastruktūros ir transporto ministerija, Ekonomikos ir finansų ministerija bei Ekonominės plėtros ministerija.

2010 m. Be to, pradiniame susitarime buvo numatyta, kad kompensacija bus išmokama dalimis, ir užtikrinta, kad kompensacija bus grindžiama faktinėmis išlaidomis ir pajamomis, patirtomis teikiant viešąsias paslaugas. Tokiu būdu galima nustatyti per didelę kompensaciją ir jos lengvai išvengti. Prireikus, valstybė galėtų susigrąžinti permokėtą kompensacijos sumą iš bendrovės „Tirrenia“.

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

7.3.1.4. Pavedimo laikotarpio trukmė

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

(460) Italija teigė, kad pratęsimo trukmė atitinka laikotarpį, reikalingą svarbiausio turto, naudojamo teikiant VESP, nusidėvėjimui. Konkrečiau, bendra pradinio susitarimo galiojimo trukmė yra pratęsta kiek daugiau nei 23,5 metų. Laivų, kuriuos bendrovė „Tirrenia“ naudoja viešosioms paslaugoms teikti, naudingo tarnavimo laikas ([155]) yra 30 metų (motorinių keltų) ir 20 metų (greitaeigių keleivinių laivų) ir per tą laikotarpį jie yra nudėvimi. Be to, Italija priminė, kad, norint užtikrinti viešųjų paslaugų tęstinumą iki privatizavimo pabaigos, pradinį susitarimą reikėjo pratęsti nuo 2009 m. sausio 1 d. iki 2012 m. liepos 18 d.

(461) Remdamasi pirmiau pateiktais argumentais, Komisija daro išvadą, kad pavedimo laikotarpio trukmė yra pakankamai pagrįsta, todėl laikomasi 2011 m. VESP bendrųjų nuostatų 17 punkto.

7.3.1.5. Atitiktis Komisijos direktyvai 2006/111/EB ([156])

(462) 2011 m. VESP bendrųjų nuostatų 18 punkte nustatyta, kad „[p]agalba bus laikoma suderinama su vidaus rinka pagal Sutarties 106 straipsnio 2 dalį tik tuomet, jei įmonė, kai taikoma, laikosi Komisijos direktyvos 2006/111/EB.

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

(464) Italija priminė, kad 2001 m. sprendimo 4 straipsnyje buvo nustatytas reikalavimas, kad bendrovė „Tirrenia“ nuo 2001 m. sausio 1 d. atskirai tvarkytų kiekvieno maršruto apskaitą. Analogiškai 2004 m. sprendimo 1 straipsnio 4 dalimi bendrovė „Adriatica“ (kuri 2004 m. susijungė su bendrove „Tirrenia“) buvo įpareigota atskirai tvarkyti kiekvieno maršruto apskaitą nuo 2004 m. sausio 1 d. Atsižvelgdama į 2001 m. sprendimą ir Komisijos prašymu, bendrovė „PriceWaterhouseCoopers“ (toliau – bendrovė PWC) parengė tyrimą, kuriame pateikė bendrovės „Tirrenia“ 1992–1999 m. analitines ataskaitas. Bendrovė PWC parengė nuomonę, kuria patvirtino, kad šioms ataskaitoms rengti naudojama metodika yra tinkama ir atitinka taikomą apskaitos praktiką. Italijos teigimu, bendrovės „Tirrenia“ ir „Adriatica“ toliau rengė savo analitines ataskaitas šiuo pagrindu ir todėl atitiko reikalavimus, nustatytus 2001 ir 2004 m. sprendimuose. Vertinamuoju laikotarpiu Italija taip pat kaip įrodymus pateikė bendrovės „Tirrenia“ 2009, 2010 ir 2011 m. atskirtų maršrutų apskaitą.

([155]) Žr. tarpžinybinės konferencijos 2004 m. gruodžio 30 d. sprendimą. Šiuo sprendimu iš pradžių numatytas nusidėvėjimo periodas buvo prailgintas nuo 20 iki 30 metų motorinių keltų atveju ir nuo 15 iki 20 metų greitaeigių keleivinių laivų atveju.

([156]) 2006 m. lapkričio 16 d. Komisijos direktyva 2006/111/EB dėl finansinių santykių tarp valstybių narių ir valstybės įmonių skaidrumo ir dėl finansinio skaidrumo tam tikrose įmonėse (OL L 318, 2006 11 17, p. 17).

(465) 2012 m. bendrovė CIN atskirai tvarkė kiekvieno maršruto apskaitą nuo tada, kai pradėjo teikti paslaugas (laikydamasi naujame susitarime nustatytų įsipareigojimų). Nepaprastasis įgaliotinis nerengė tokių sąskaitų laikotarpiui nuo 2012 m. sausio 1 d. iki 2012 m. liepos 18 d., nes netrukus turėjo būti baigtas privatizavimas. Tačiau nepaprastasis įgaliotinis 2012 m. teikė bendras ketvirtines finansines ataskaitas Ekonominės plėtros ministerijai. Italijos valdžios institucijos pateikė šias finansines ataskaitas kaip įrodymus. Komisija mano, kad šių finansinių ataskaitų pakanka įrodyti, jog bankrutuojančiai bendrovei „Tirrenia“ skirta kompensacija už viešąsias paslaugas nebuvo visiškai padengiamos grynosios viešųjų paslaugų išlaidos ir todėl nebuvo jokios kryžminio subsidijavimo galimybės (taip pat žr. 472 konstatuojamąją dalį). Komisija pažymi, kad todėl yra pasiekti du pagrindiniai apskaitos atskyrimo tikslai, t. y. išvengti per didelės kompensacijos ir kryžminio subsidijavimo.

(466) Remdamasi tuo, kas išdėstyta, ir atsižvelgdama į specifines privatizavimo aplinkybes, Komisija daro išvadą, kad buvo laikomasi 2011 m. VESP bendrųjų nuostatų 18 ir 44 punktuose nustatytų reikalavimų.

7.3.1.6. Kompensacijos suma

(467) 2011 m. VESP bendrųjų nuostatų 21 punkte numatyta, kad „<...> kompensacijos suma turi neviršyti sumos, reikalingos su viešąja paslauga susijusių įsipareigojimų vykdymo išlaidoms padengti, įskaitant nuosaikų pelną“.

(468) Nagrinėjamu atveju, kadangi bent dalis kompensacijos yra neteisėta pagalba, suteikta iki jų įsigaliojimo, ([157]) 2011 m. VESP bendrųjų nuostatų 69 punkte konkrečiai numatyta, kad grynųjų išvengiamų išlaidų metodo nereikia taikyti, kai atliekamas valstybės pagalbos vertinimas. Vietoj jo gali būti taikomi alternatyvūs grynųjų išlaidų, reikalingų viešųjų paslaugų įsipareigojimams vykdyti, apskaičiavimo metodai, pavyzdžiui, išlaidų paskirstymu grindžiama metodika. Taikant pastarąją metodiką, grynosios išlaidos apskaičiuojamos kaip viešųjų paslaugų įsipareigojimų vykdymo išlaidų ir pajamų skirtumas, kaip nurodyta ir įvertinta pavedime. 2011 m. VESP bendrųjų nuostatų 28–38 punktuose išsamiau apibūdinta, kaip turėtų būti taikoma ši metodika.

(469) 2011 ir 2012 m. sprendimuose Komisija negalėjo padaryti išvados, ar kompensacijos suma buvo proporcinga, nes vis dar turėjo abejonių, ar tam tikros bendrovei „Tirrenia“ pavestos viešosios paslaugos iš tikrųjų yra VESP. Šios abejonės nagrinėjamos 7.3.1.2 skirsnyje. Tačiau Komisija taip pat išreiškė abejonių dėl 6,5 proc. rizikos priedo, kuris taikomas nuo 2010 m. Visų pirma, Komisijai kilo abejonių, ar šis priedas atspindi tinkamą rizikos dydį, atsižvelgiant į tai, kad *prima facie* bendrovė „Tirrenia“ neprisiėmė rizikos, kuri paprastai patiriama teikiant tokias paslaugas.

(470) Atsižvelgdama į tai, Komisija primena, kad 2011 m. sprendime ji laikėsi išankstinės nuomonės, kad bendrovei „Tirrenia“ galėjo būti skiriama per didelė kompensacija tik už viešųjų paslaugų užduočių vykdymą nuo 2010 m. Net jeigu Komisija neišreiškė tokių abejonių dėl 2009 m., Italijos valdžios institucijos pateikė 2009 m. kompensacijos sumos (t. y. 80 mln. EUR), kuri buvo nustatytas remiantis pradiniame susitarime nustatyta metodika, apskaičiavimą. Verta pabrėžti, kad bendrovė „Tirrenia“ prašė skirti maždaug 93,1 mln. EUR, tačiau Italija nepripažino kai kurių išlaidų, nes jos nebuvo tinkamos finansuoti pagal šią metodiką. Tuo remdamasi Komisija daro išvadą, kad 2009 m. bendrovei „Tirrenia“ skirta kompensacija už viešųjų paslaugų įsipareigojimų vykdymą nebuvo per didelė.

(471) Nuo 2020 m. iš esmės buvo taikomas 6,5 proc. rizikos priedas, siekiant nustatyti kapitalo grąžą pagal VSKK formulę. Tačiau, kaip jau paaiškinta pirmiau (žr. 362 konstatuojamąją dalį), Italija patikslino, kad buvo nuspręsta supaprastinti skaičiavimą taikant 6,5 proc. fiksuoto dydžio kapitalo grąžą, nes kompensacijos dydis ribojamas pagal 2009 m. įstatymą. Be to, Italija atkreipė dėmesį į tai, kad dėl sunkios finansinės padėties 2010 m. rugpjūčio 5 d. buvo pradėta bendrovės „Tirrenia“ nepaprastoji administravimo procedūra. Italijos teigimu, dėl 2009 m. įstatyme nustatytos didžiausios kompensacijos sumos nebuvo įmanoma visiškai padengti grynųjų viešųjų paslaugų išlaidų (t. y. išlaidų atėmus pajamas). Todėl bendrovė „Tirrenia“ nebūtų gavusi jokios kapitalo grąžos nuo 2010 m. sausio 1 d. iki 2012 m. liepos 18 d.

([157]) Kaip nustatyta 436 konstatuojamojoje dalyje. Kitiems maršrutams suteiktos pagalbos neteisėtumas bus toliau nagrinėjamas 7.3.1.8 skirsnyje.

(472) Remdamasi Italijos valdžios institucijų pateiktomis atskirų maršrutų ataskaitomis, Komisija galėjo patikrinti, ar tiek 2010 m., tiek 2011 m. bendrovės „Tirrenia“ teikiamų viešųjų paslaugų grynosios išlaidos (neatsižvelgiant į kapitalo grąžą) viršijo didžiausią kompensacijos sumą, t. y. 72 685 642 EUR. Taigi tais metais bendrovė „Tirrenia“ iš tikrųjų negavo jokios kapitalo grąžos. Iš nepaprastojo įgaliotinio parengtų 2012 m. pirmojo pusmečio ketvirtinių ataskaitų aiškiai matyti, kad net ir atsižvelgiant į 2009 m. įstatyme nustatytos didžiausios kompensacijos sumos proporcingą dalį bendrovės „Tirrenia“ veiklos rezultatas ([158]) (t. y. iki neeilinių išlaidų) buvo neigiamas. Todėl galima daryti išvadą, kad nuo 2010 m. sausio 1 d. iki 2012 m. liepos 18 d. bendrovė „Tirrenia“ taip pat negavo jokios kapitalo grąžos. Apskritai Komisija daro išvadą, kad per pradinio susitarimo pratęsimo laikotarpį bendrovė „Tirrenia“ negavo jokios kompensacijos permokos.

(473) 2011 m. VESP bendrųjų nuostatų 49 punkte nustatyta, kad valstybės narės turi užtikrinti, jog kompensacija, suteikta įmonėms už VESP teikimą, nebūtų per didelė (kaip apibrėžta tų bendrųjų nuostatų 47 punkte). Komisijos prašymu, be kita ko, valstybės narės turi pateikti įrodymus. Be to, jos turi atlikti reguliarias patikras arba užtikrinti, kad patikros būtų atliktos baigiantis pavedimo vykdymo laikotarpiui ir bet kokiu atveju bent kas trejus metus. Šiuo atžvilgiu Komisija pažymi, kad Italijos valdžios institucijos pateikė reikalaujamus įrodymus, kaip apibūdinta pirmiau (žr. 464–465 konstatuojamąsias dalis). Iš tikrųjų kiekvienais metais bendrovė „Tirrenia“ teikė kiekvieno maršruto ataskaitas prižiūrinčiai ministerijai, kuri dėl to galėjo peržiūrėti kompensacijos sumą. Be to, Komisija primena, kad kompensacija mokama dalimis (žr. 36 konstatuojamąją dalį), o paskutinė išmoka mokama remiantis faktinėmis metų išlaidomis ir pajamomis. Tai užtikrina, kad kompensacijos suma neviršytų grynųjų paslaugos išlaidų (prie kurių iš esmės pridedama kapitalo grąža, net jeigu praktiškai jos nebuvo vertinamuoju laikotarpiu). Siekdama išsamumo, Komisija pažymi, kad nuo 2010 m. rugpjūčio 5 d. Italijos valstybės paskirto nepaprastojo įgaliotinio buvimas suteikė papildomą apsaugą nuo per didelės kompensacijos. Komisija mano, kad šių priemonių pakanka, jog būtų išvengta bet kokios per didelės kompensacijos ir ji būtų nustatyta.

(474) Remdamasi pirmiau aprašytais elementais (žr. 467–473 konstatuojamąsias dalis), Komisija daro išvadą, kad yra laikomasi taikomų 2011 m. VESP bendrųjų nuostatų 2.8 skirsnio „Kompensacijos suma“ reikalavimų.

7.3.1.7. Švartavimosi pirmenybė

(475) 2009 m. įstatymo 19b straipsnio 21 dalyje aiškiai nurodyta, kad švartavimosi pirmenybė yra būtina siekiant užtikrinti teritorinį tęstinumą su salomis ir atsižvelgiant į buvusios „Tirrenia“ grupės įmonių, įskaitant bendrovę „Tirrenia“, viešųjų paslaugų įsipareigojimus. Iš tikrųjų, jeigu įmonėms, kurioms pavesta teikti viešąsias paslaugas, nebūtų teikiama švartavimosi pirmenybė, jos (kartais) galėtų būti priverstos laukti savo eilės įplaukti į doką ir dėl to vėluoti, todėl nebūtų pasiektas tikslas piliečiams užtikrinti patikimą ir patogų susisiekimą. Iš tiesų reguliarus tvarkaraštis yra būtinas, kad būtų patenkinti salų gyventojų judumo poreikiai ir būtų prisidedama prie atitinkamų salų ekonominio vystymosi. Be to, kadangi pradiniame susitarime (vėliau pratęstame) yra nustatyti konkretūs laiko įpareigojimai dėl išvykimo viešųjų paslaugų maršrutais, švartavimosi pirmenybe padedama užtikrinti, kad uostai krantines ir švartavimosi laiką paskirstytų taip, jog viešųjų paslaugų teikėjas galėtų vykdyti savo viešųjų paslaugų įsipareigojimus.

(476) Atsižvelgdama į tai, Komisija mano, kad ši priemonė suteikta tam, jog bendrovė „Tirrenia“ galėtų vykdyti savo viešųjų paslaugų įsipareigojimus, kurie yra tikra VESP (žr. 449 konstatuojamąją dalį). Be to, Italijos valdžios institucijos patvirtino, kad švartavimosi pirmenybė taikoma tik toms paslaugoms, kurios teikiamos pagal viešųjų paslaugų teikimo tvarką (bet, pavyzdžiui, ne tada, kai bendrovė „Tirrenia“ sezono metu eksploatuoja maršrutus komerciniais pagrindais). Komisija jau išsamiai įvertino (žr. 440–447 konstatuojamąsias dalis) VESP ir susijusios kompensacijos bendrovei „Tirrenia“ suderinamumą pradinio susitarimo pratęsimo metu. Taigi Komisija mano, kad vertinant švartavimosi pirmenybės suderinamumą pakanka tik nustatyti, ar dėl šios priemonės galima kompensacijos permoka.

([158]) Šią rezultato dalį beveik visiškai lemia viešųjų paslaugų teikimas, nes nuo 2012 m. sausio 1 d. iki birželio 30 d. bendrovė „Tirrenia“ beveik nevykdė jokios komercinės veiklos. Be to, bet koks pelnas ar nuostoliai iš, pvz., turto, nesusijusio su viešosiomis paslaugomis, pardavimo, buvo registruojami kaip neeiliniai rezultatai.

(477) Komisija atkreipia dėmesį į Italijos pateiktus argumentus, kad bet kokia piniginė nauda, gaunama dėl švartavimosi pirmenybės, būtų nedidelė (žr. 191 konstatuojamąją dalį). Dėl šios priežasties per didelės kompensacijos rizika, atsirandanti dėl šios priemonės, taip pat bus nedidelė. Be to, tiek, kiek šia priemone būtų sumažintos viešųjų paslaugų teikėjo veiklos išlaidos arba padidintos pajamos, šis poveikis būtų visiškai atspindėtas veiklos vykdytojo vidaus apskaitoje. Todėl atlikti patikrinimai, ar bendrovei „Tirrenia“ nebuvo skirta per didelė kompensacija, kaip aprašyta pirmiau (žr. 7.3.1.6 skirsnį), yra tinkami ir siekiant nustatyti, ar dėl švartavimosi pirmenybės nebuvo suteikta per didelė kompensacija.

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

7.3.1.8. Atitiktis 2005 m. VESP sprendimui

(479) Kaip paaiškinta pirmiau (žr. 436 konstatuojamąją dalį), vidutinis metinis srautas per dvejus finansinius metus iki tų metų, kuriais buvo nustatyta VESP, maršrutais Neapolis–Palermas, Čivitavekija–Olbija ir Genuja–Porto Toresas viršijo 300 000 keleivių. Likusiais devyniais maršrutais ([159]), kuriuos bendrovė „Tirrenia“ eksploatavo pagal pratęstą pradinį susitarimą, ši riba nebuvo viršyta. Todėl šių devynių maršrutų atveju laikomasi 2005 m. VESP sprendimo 2 straipsnio 1 dalies c punkto reikalavimo. Be to, Komisija mano, kad taip pat laikomasi 2005 m. VESP sprendimo 2 straipsnio 2 dalies, pagal kurią reikalaujama laikytis Jūrų kabotažo reglamento reikalavimų ([160]). Tuo remdamasi Komisija daro išvadą, kad likusius devynis maršrutus galima įvertinti remiantis 2005 m. VESP sprendimu.

(480) Komisija jau nustatė (žr. 7.3.1.3 skirsnį), kad pradinio susitarimo pratęsimo laikotarpiu pavedimuose buvo aiškiai apibrėžti viešųjų paslaugų įsipareigojimai, trukmė, įmonė ir teritorija, kompensacijos apskaičiavimo, kontrolės ir peržiūros parametrai bei kompensacijos permokos išvengimo ir grąžinimo tvarka. Todėl likę devyni maršrutai atitinka 2005 m. VESP sprendimo 4 straipsnio „Pavedimas“ reikalavimus.

(481) Be to, Komisija priėjo prie išvados (žr. 7.3.1.6 skirsnį), kad pradinio susitarimo pratęsimo laikotarpiu bendrovė „Tirrenia“ negavo per didelės kompensacijos, o Italijos valdžios institucijos reguliariai atliko patikrinimus, kad bendrovė „Tirrenia“ negautų per didelės kompensacijos. Tuo remdamasi Komisija nustato, kad likę devyni maršrutai taip pat atitinka 2005 m. VESP sprendimo 5 straipsnio „Kompensacija“ ir 6 straipsnio „Kompensacijos permokos kontrolė“ reikalavimus.

(482) Atsižvelgiant į neatsiejamą ryšį su viešųjų paslaugų teikimu ir pirmiau pateiktą vertinimą (žr. 7.3.1.7 skirsnį), devynių likusių maršrutų eksploatavimui suteikta švartavimosi pirmenybė taip pat atitinka 2005 m. VESP sprendimo reikalavimus.

7.3.1.9. Išvada

(483) Remdamasi 432–447 konstatuojamosiose dalyse pateiktu vertinimu, Komisija daro išvadą, kad bendrovei „Tirrenia“ už jūrų transporto paslaugų teikimą suteikta kompensacija pratęsus pradinio susitarimo galiojimą nuo 2009 m. sausio 1 d. iki 2012 m. liepos 18 d. atitinka taikytinus 2011 m. VESP bendrųjų nuostatų reikalavimus, todėl yra suderinama su vidaus rinka pagal SESV 106 straipsnį.

([159]) Siekiant aiškumo, tai yra mišrūs maršrutai Genuja–Olbija–Arbataksas, Čivitavekija–Kaljaris–Arbataksas, Neapolis–Kaljaris, Palermas–Kaljaris, Trapanis–Kaljaris, Termolis–Tremičio salos ir krovinių vežimo maršrutai Livornas–Kaljaris, Neapolis–Kaljaris ir Ravena–Katanija.

([160]) Šiuo klausimu Komisija primena, kad buvo nustatyta, jog šie devyni maršrutai yra tikra VESP (žr. 7.3.1.2 skirsnį) ir atitinka viešųjų paslaugų įpareigojimų reikalavimus, nustatytus Jūrų kabotažo reglamente. Be to, Komisija pritarė bendrovės „Tirrenia“ pradinio susitarimo pratęsimui, atsižvelgdama į šios bendrovės privatizavimo procesą, todėl jos 2012 m. birželio 21 d. pagrįsta nuomonė nebuvo susijusi su bendrove „Tirrenia“ (žr. 121 konstatuojamąją dalį).

(484) Be to, remiantis 479–481 konstatuojamosiose dalyse pateiktu vertinimu, bendrovei „Tirrenia“ suteikta kompensacija ir švartavimosi pirmenybė eksploatuojant devynis maršrutus ([161]) pratęsimo laikotarpiu taip pat yra suderinamos su vidaus rinka ir joms nėra taikoma pareiga iš anksto pranešti pagal 2005 m. VESP sprendimą.

7.3.2. *Neteisėtas sanavimo pagalbos bendrovei „Tirrenia“ pratęsimas*

(485) Remiantis 2010 m. sprendimu, sanavimo pagalba bendrovei „Tirrenia“, jeigu ji buvo teikiama ne ilgiau kaip šešis mėnesius iki 2011 m. rugpjūčio 28 d., buvo suderinama su vidaus rinka. Tačiau remiantis 2004 m. Sanavimo ir restruktūrizavimo gairėmis, Italija turėjo per šešis mėnesius pateikti Komisijai i) įrodymą, kad buvo grąžinta visa paskola ir (arba) garantija buvo nutraukta, arba ii) restruktūrizavimo (arba likvidavimo) planą.

(486) 2011 m. liepos 11 d. buvo pareikalauta įvykdyti garantiją, o bendrovė „Tirrenia“ visą valstybei mokėtiną sumą grąžino tik 2012 m. rugsėjo 18 d. (žr. 59 konstatuojamąją dalį). Todėl Italija negalėjo pateikti įrodymų, kad visa paskola buvo grąžinta ir (arba) garantija buvo nutraukta per šešių mėnesių laikotarpį, pasibaigusį 2011 m. rugpjūčio 28 d.

(487) Remiantis Italijos pateikta informacija (žr. 4.2 skirsnį) atliekant oficialią tyrimo procedūrą, bendrovės „Tirrenia“ likvidavimo planas buvo skelbiamas bankrutuojančios bendrovės „Tirrenia“ svetainėje gerokai anksčiau nei baigėsi šešių mėnesių terminas, numatytas 2004 m. Sanavimo ir restruktūrizavimo gairėse. Be to, Italija tvirtina, kad ji nuolat informavo Komisiją apie bendrovės „Tirrenia“ verslo padalinio privatizavimo proceso pažangą.

(488) Iš Komisijos bylos medžiagoje esančios informacijos matyti, kad Italijos valdžios institucijos iš tikrųjų teikė naujausią informaciją Komisijai apie tuo metu vykstantį bendrovės „Tirrenia“ verslo padalinio privatizavimą. Be to, Italija taip pat patvirtino, kad bendrovė „Tirrenia“ ketino grąžinti sanavimo pagalbą nepasibaigus šešių mėnesių terminui, panaudodama šio privatizavimo pajamas. Tačiau Italijos valdžios institucijos oficialiai nepateikė Komisijai restruktūrizavimo ar likvidavimo plano. Tuo metu Komisija nežinojo, kad likvidavimo planas buvo paskelbtas bankrutuojančios bendrovės „Tirrenia“ svetainėje. Be to, aplinkybė, kad Komisija buvo informuota apie bendrovės „Tirrenia“ verslo padalinio privatizavimo procesą, negali pakeisti oficialaus likvidavimo plano pateikimo. Konkrečiau, Komisijai turi būti suteikta galimybė įvertinti, ar likvidavimo planas atitinka 2004 m. Sanavimo ir restruktūrizavimo gaires, todėl Italija jį turėjo pateikti oficialiai.

(489) Be to, Komisija pažymi, kad 2011 m. spalio 5 d. atsiuntė raštą, kuriame paprašė Italijos patvirtinti, kad ji laikosi 2004 m. Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių ir 2010 m. sprendimo reikalavimų. 2011 m. lapkričio 28 d. Komisija išsiuntė priminimo raštą Italijai ir 2011 m. gruodžio 12 d. gavo Italijos valdžios institucijų atsakymą. Taigi, Komisijos vertinimu, iki pastarosios dienos (taigi pasibaigus šešių mėnesių laikotarpiui) Italija nepateikė nei i) įrodymų, kad buvo grąžinta visa paskola ir (arba) buvo nutraukta garantija ar ii) restruktūrizavimo (arba likvidavimo) plano

(490) Atsakydama į 2011 m. spalio 5 d. Komisijos raštą, Italija patvirtino, kad ketino grąžinti pagalbą iki 2011 m. rugpjūčio 28 d., tačiau privatizavimo procesas buvo atidėtas, nes reikėjo gauti Komisijos leidimą vykdyti susijungimą. Kadangi privatizavimo pajamos buvo reikalingos pagalbai valstybei grąžinti, ši grąžinimas negalėjo būti atliktas iki nustatyto termino pabaigos, t. y. 2011 m. rugpjūčio 28 d. Komisija pabrėžia, kad 2011 m. gruodžio 12 d. rašte Italijos valdžios institucijos visiškai nenurodė bendrovės „Tirrenia“ likvidavimo plano, kuris, remiantis jų vėlesniais pareiškimais, turėjo būti paskelbtas viešai iki 2011 m. rugpjūčio 28 d. Italija tiesiog bandė paaiškinti, kodėl grąžinimas negalėjo būti atliktas iki šešių mėnesių laikotarpio pabaigos. Tačiau, jeigu Italijos valdžios institucijos būtų pateikusios Komisijai restruktūrizavimo arba likvidavimo planą iki 2011 m. rugpjūčio 28 d., joms nebūtų reikėję teikti tokių paaiškinimų. Komisija mano, kad tai yra papildomas įrodymas, jog Italija per nustatytą šešių mėnesių laikotarpį nepateikė restruktūrizavimo arba likvidavimo plano.

([161]) Tikslūs maršrutai nurodyti 159 išnašoje.

(491) Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta pirmiau, net jeigu Komisija žinojo apie privatizavimo procesą, bet ne apie išsamų likvidavimo planą, Italija neįvykdė 2010 m. sprendimo įsipareigojimo per šešis mėnesius nuo sanavimo pagalbos patvirtinimo pateikti Komisijai restruktūrizavimo (arba likvidavimo) planą. Todėl nuo 2011 m. rugpjūčio 28 d., kai baigėsi šešių mėnesių laikotarpis, sanavimo pagalba turi būti laikoma neteisėta ir nesuderinama pagalba. Komisija mano, kad neteisėtai pratęsta sanavimo pagalba negali būti laikoma suderinama dėl kitų priežasčių, nes ji neatitinka nei atitinkamų Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių reikalavimų, nei 2011 m. VESP bendrųjų nuostatų reikalavimų ([162]).

(492) Iš tikrųjų nagrinėjamu atveju Komisija pažymi, kad neteisėtai pratęsta sanavimo pagalba nebuvo suteikta už tikrą ir teisingai apibrėžtą visuotinės ekonominės svarbos paslaugą, kaip reikalaujama pagal 2011 m. VESP bendrųjų nuostatų 12 punktą. Bendrovė „Tirrenia“ jau buvo gavusi kompensaciją už viešųjų paslaugų teikimą remiantis pradiniu susitarimu (vėliau pratęstu), o apie sanavimo pagalbą buvo pranešta ir ji buvo patvirtinta kaip laikina sanavimo pagalbos priemonė, o ne kaip kompensacija už VESP teikimą. Todėl remiantis 2011 m. VESP bendrosiomis nuostatomis ji negali būti pripažinta suderinama su vidaus rinka.

(493) Atsižvelgdama į tai, kas išdėstyta pirmiau, Komisija pažymi, kad bankrutuojanti bendrovė „Tirrenia“ jau grąžino 25 852 548,93 EUR sumą 2012 m. rugsėjo 18 d. Šis mokėjimas buvo didesnis nei 2011 m. liepos 11 d. skola valstybei, sudariusi 25 203 063,89 EUR. Tačiau, kadangi neteisėtai pratęsta sanavimo pagalba buvo pripažinta nesuderinama, į grąžinamą sumą turi būti įskaičiuota bent jau suma, lygi taikomoms susigrąžinimo palūkanoms. Jeigu bankrutuojančios bendrovės „Tirrenia“ sumokėtos palūkanos būtų nepakankamos, likusią palūkanų sumą vis tiek reikėtų susigrąžinti.

7.3.3. *Galimas lėšų laivams atnaujinti panaudojimas likvidumo tikslais*

(494) Atsižvelgiant į tai, kad galimas lėšų laivams atnaujinti panaudojimas likvidumo tikslais yra valstybės pagalba pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį, jos suderinamumas turi būti vertinamas atsižvelgiant į to straipsnio 2 ir 3 dalyse nustatytas išimtis ir SESV 106 straipsnio 2 dalį.

(495) Komisija pažymi, kad bendrovė „Tirrenia“ buvo sunkumus patirianti įmonė bent jau nuo 2010 m. rugpjūčio 5 d., t. y. nuo tos dienos, kai jos atžvilgiu buvo pradėta nepaprastoji administravimo procedūra. Tą pačią dieną buvo priimtas dekretas įstatymas, kuriuo buvo patvirtinta ši priemonė. Komisijos žiniomis, lėšos pirmą kartą buvo panaudotos likvidumo tikslais 2010 m. rugpjūčio 12 d., kai bankas „Banca Carige“ užskaitė 4 657 005,35 EUR dviem bendrovės „Tirrenia“ skoloms padengti (žr. 110 konstatuojamąją dalį). Todėl ši priemonė iš esmės turi būti vertinama remiantis Sanavimo ir restruktūrizavimo gairėmis.

(496) Net jeigu ši priemonė buvo suteikta iki 2014 m. Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių įsigaliojimo 2014 m. rugpjūčio 1 d., pagal tų gairių 139 punktą Komisija, nagrinėdama sunkumus patiriantiems VESP teikėjams, kokia yra bendrovė „Tirrenia“, suteiktą pagalbą, taikys 2014 m. Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 5 skyriaus nuostatas, neatsižvelgiant į pagalbos suteikimo datą.

(497) Komisija pažymi, kad, kitaip nei 2010 m. sprendimu patvirtintos sanavimo pagalbos priemonės atveju, Italija niekada nepranešė apie galimą lėšų laivams atnaujinti panaudojimą likvidumo tikslais. Be to, bet kuriuo atveju „Tirrenia“ per šešių mėnesių laikotarpį, nustatytą 2014 m. Sanavimo ir restruktūrizavimo gairėse, negrąžino valstybei lėšų laivams atnaujinti, kurios buvo panaudotos likvidumo tikslais. Galiausiai, kaip paaiškinta pirmiau (žr. 7.3.2 skirsnį), Italija nepateikė Komisijai bendrovės „Tirrenia“ restruktūrizavimo arba likvidavimo plano. Todėl Komisija daro išvadą, kad lėšų laivams atnaujinti panaudojimas likvidumo tikslais negali būti laikomas suderinama restruktūrizavimo pagalba remiantis 2014 m. Sanavimo ir restruktūrizavimo gairėmis.

([162]) Net jeigu ši pagalba buvo suteikta iki 2014 m. Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių įsigaliojimo, pagal šių gairių 139 punktą Komisija, nagrinėdama pagalbą sunkumus patiriantiems VESP teikėjams, kokia buvo bendrovė „Tirrenia“, turi taikyti 2014 m. Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių nuostatas, neatsižvelgiant į pagalbos suteikimo datą. Kai Komisija įvertins pagalbos, suteiktos sunkumus patiriantiems VESP teikėjams iki 2012 m. sausio 31 d., suderinamumą pagal 2014 m. Sanavimo ir restruktūrizavimo gaires, tokia pagalba bus laikoma suderinama su vidaus rinka, jeigu ji atitiks 2011 m. VESP bendrųjų nuostatų reikalavimus, išskyrus 9, 14, 19, 20, 24, 39 ir 60 punktus.

(498) Kai, remiantis VESP bendrųjų nuostatų 9 punktu, Komisija vertina pagalbos, suteiktos sunkumus patiriantiems VESP teikėjams iki 2012 m. sausio 31 d., t. y. 2011 m. VESP bendrųjų nuostatų įsigaliojimo dienos, suderinamumą pagal 2014 m. Sanavimo ir restruktūrizavimo gaires, tokia pagalba bus laikoma suderinama su vidaus rinka, jeigu ji atitiks VESP bendrųjų nuostatų reikalavimus, išskyrus 9, 14, 19, 20, 24, 39 ir 60 punktus ([163]).

(499) Nagrinėjamu atveju Komisija pažymi, kad pagal šią priemonę bendrovė „Tirrenia“ galėjo tik laikinai naudoti lėšas savo likvidumo poreikiams patenkinti. Iš tiesų bendrovė „Tirrenia“ turėjo papildyti šias specialias lėšas, kad jas būtų galima panaudoti pagal jų pradinę paskirtį, t. y. sumokėti už būtiną bendrovės „Tirrenia“ laivų atnaujinimą. Šis atnaujinimas buvo reikalingas norint laikytis naujų tarptautinių saugos standartų, todėl turėjo lemiamos reikšmės bendrovės „Tirrenia“ laivams vykdant viešųjų paslaugų įsipareigojimus. Tačiau praktiškoje bendrovė „Tirrenia“ nesilaikė minėto reikalavimo ir sumokėjo tik už laivo „Clodia“ atnaujinimą. Todėl bendrovė CIN turėjo sumokėti už kitų atitinkamų laivų atnaujinimą savo lėšomis. Taigi, net jeigu ši priemonė būtų kompensacija už viešąsias paslaugas, nors Italija to neįrodė, nei papildydama lėšas, skirtas sumokėti už laivų atnaujinimą ([164]), nei grąžindama jas valstybei, bendrovė „Tirrenia“ faktiškai gavo naudos iš nesuderinamos per didelės kompensacijos. Todėl Komisija mano, kad ši priemonė negali būti pripažinta suderinama remiantis 2011 m. VESP bendrosiomis nuostatomis.

(500) Siekdama išsamumo, Komisija pažymi, kad SESV 107 straipsnio 3 dalies a, b, d ir e punktuose nustatytos išimtys taip pat netaikomos šiai priemonei.

(501) Todėl Komisija daro išvadą, kad 11 421 300 EUR suma ([165]), kuri nebuvo panaudota sumokėti už laivų atnaujinimą ir nebuvo grąžinta valstybei, yra veiklos pagalba, kuria buvo sumažintos išlaidos, kurias bendrovė „Tirrenia“ būtų turėjusi padengti savo lėšomis, taigi ji yra nesuderinama su vidaus rinka. ([166]) Komisija pažymi, kad ši pagalba faktiškai buvo suteikta gavėjui nuo 2010 m. įstatymo įsigaliojimo dienos, t. y. 2010 m. spalio 6 d.

7.3.4. *Mokesčių išimtys, susijusios su privatizavimo procesu*

(502) Komisija jau padarė išvadą (žr. 416–426 konstatuojamąsias dalis), kad atleidimas nuo i) netiesioginių mokesčių, taikomų operacijoms ir veiksmams, susijusiems su bendrovių „Caremar“, „Saremar“, „Toremar“ ir bendrovės „Tirrenia“ verslo padalinio perdavimu atitinkamiems įgijėjams, ir ii) pelno mokesčio, jo netaikant pajamoms, gautoms pardavus bendrovės „Tirrenia“ verslo padalinį bendrovei CIN, kuris buvo taikomas pagal 2010 m. įstatymą, yra valstybės pagalba bendrovei „Tirrenia“.

(503) Abiem atvejais pagalba yra lygi mokesčiui, kuris įprastai mokėtinas už tokius sandorius. Todėl šios valstybės pagalbos suderinamumas turi būti vertinamas atsižvelgiant į SESV 107 straipsnio 2 ir 3 dalyse nustatytas išimtis ir SESV 106 straipsnio 2 dalį.

(504) Komisija mano, kad nė viena iš šių išimčių negali būti laikoma suderinama remiantis kuria nors SESV 107 straipsnio 2 ir 3 dalyse nustatyta nukrypti leidžiančia nuostata.

(505) Be to, dėl bendrovės „Tirrenia“ verslo padalinio perdavimo bendrovei CIN Komisija pažymi, kad šio sprendimo priėmimo metu bankrutuojanti bendrovė „Tirrenia“ nebeteikia VESP. Todėl negalima remtis ir SESV 106 straipsnio 2 dalyje nustatytais suderinamumo pagrindais.

(506) Dėl perdavimo regionams Komisija pažymi, kad pagalba, sumokėta taikant šį atleidimą nuo mokesčių, yra vienkartinė priemonė, susijusi su turto perdavimu vykdant „Tirrenia“ grupės reorganizavimą ir vėlesnį privatizavimą. Todėl Komisija mano, kad priemonė nėra neatsiejamai susijusi su bendrovės „Tirrenia“ teikiama VESP, todėl neturėtų būti vertinama remiantis tuo pačiu suderinamumo pagrindu. Iš tikrųjų toks atleidimas nuo mokesčių nėra susijęs su visuotinės ekonominės svarbos paslaugos teikimu, kaip apibrėžta pradiniame susitarime, kuris galiojo perdavimo metu (2009 m. lapkričio mėn.). Todėl ir šis perdavimas negali būti vertinamas remiantis SESV 106 straipsnio 2 dalyje nustatytais suderinamumo pagrindais.

([163]) Žr. 2014 m. Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 140 punktą.

([164]) Išskyrus laivo „Clodia“ atnaujinimą, už kurį sumokėjo bendrovė „Tirrenia“.

([165]) Kaip paaiškinta 192 konstatuojamojoje dalyje, iš 12 051 900 EUR, skirtų laivų atnaujinimui atlikti, kad jie atitiktų tarptautinius saugos standartus, bendrovė „Tirrenia“ iš tikrųjų panaudojo tik 630 600 EUR, sumokėdama už laivo „Clodia“ atnaujinimą.

([166]) 1990 m. vasario 14 d. Sprendimas *Prancūzija / Komisija*, C-301/87, ECLI:EU:C:1990:67, 41 punktas.

(507) Todėl Komisija daro išvadą, kad bendrovės „Tirrenia“ atleidimas nuo mokesčių yra veiklos pagalba, kuria sumažinamos išlaidos, kurias bankrutuojanti bendrovė „Tirrenia“ būtų turėjusi padengti savo lėšomis, taigi ji yra nesuderinama su vidaus rinka ([167]).

7.3.5. *Išvada dėl pagalbos suderinamumo*

(508) Remdamasi pirmiau pateiktu vertinimu, Komisija pripažįsta, kad:

— bendrovei „Tirrenia“ suteikta kompensacija ir švartavimosi pirmenybė eksploatuojant jūrų transporto maršrutus 2009 m. sausio 1 d. – 2012 m. liepos 18 d. yra suderinami su vidaus rinka pagal SESV 106 straipsnį, 2011 m. VESP bendrąsias nuostatas, o devynių ([168]) iš dvylikos maršrutų atveju – ir 2005 m. VESP sprendimą;

— sanavimo pagalba bendrovei „Tirrenia“ buvo neteisėtai pratęsta nuo 2011 m. liepos 11 d. iki 2012 m. rugsėjo 18 d. (kai ji buvo grąžinta) ir yra nesuderinama su vidaus rinka;

— lėšų laivams atnaujinti panaudojimas likvidumo tikslais yra pagalba bendrovei „Tirrenia“. Tokia pagalba nesuderinama su vidaus rinka;

— bendrovės „Tirrenia“ atleidimas nuo netiesioginių mokesčių, taikomų operacijoms ir veiksmams, susijusiems su bendrovių „Caremar“, „Saremar“ ir „Toremar“ bei bendrovės „Tirrenia“ verslo padalinio perdavimu atitinkamiems įgijėjams, yra nesuderinama veiklos pagalba bendrovei „Tirrenia“. Bendrovės „Tirrenia“ atleidimas nuo pelno mokesčio, kuris turėtų būti taikomas pajamoms, gautoms pardavus bendrovės „Tirrenia“ verslo padalinį bendrovei CIN, taip pat yra nesuderinama veiklos pagalba bendrovei „Tirrenia“.

7.4. **Atsakymas į bendrovės „Grimaldi“ pareiškimus**

(509) Kaip aprašyta pirmiau (žr. 6 skirsnį), bendrovė „Grimaldi“ pateikė keletą pareiškimų Komisijai ir Italijos valdžios institucijoms. Šie pareiškimai buvo pateikti pasibaigus terminui, per kurį suinteresuotosios trečiosios šalys galėjo pateikti pastabas dėl 2011 ir 2012 m. sprendimų. Be to, nors bendrovė „Grimaldi“ nurodė esant bendrovės CIN konkurentė ir todėl gali būti laikoma suinteresuotąja šalimi, ji neužpildė privalomos skundo formos, nurodytos Reglamento (ES) 2015/1589 24 straipsnio 2 dalyje. Komisija taip pat pabrėžia, kad kai kurie bendrovės „Grimaldi“ įtarimai negali būti nagrinėjami šiame sprendime, nes jie nepatenka į oficialios tyrimo procedūros apimtį.

(510) Nepaisant to, kas nurodyta pirmiau, Komisija atkreipia dėmesį į šiuos įtarimus, kuriuos bendrovė „Grimaldi“ pateikė savo pareiškimuose:

— įtarimus dėl piktnaudžiavimo dominuojančia padėtimi pagal SESV 102 straipsnio b punktą nagrinėjo nacionalinė konkurencijos institucija AGCM ir jie iš pradžių buvo nagrinėjami jos 2018 m. kovo 28 d. nutarime Nr. 27053 (šio sprendimo priėmimo dieną byla nebaigta nagrinėti, nes regioninis administracinis teismas iš dalies panaikino šį nutarimą, žr. 279 konstatuojamąją dalį);

— Komisija nustatė, kad kompensacija už viešąsias paslaugas, suteikta bendrovei CIN remiantis nauju susitarimu, nėra valstybės pagalba, nes ji atitinka visus keturis *Altmark* kriterijus. Komisijos vertinimas parodė, kad kiekvienas maršrutas, kurį bendrovė CIN eksploatavo pagal viešųjų paslaugų teikimo tvarką, laikomas tikra VESP ([169]) (žr. 348 konstatuojamąją dalį) ir bendrovei CIN nebuvo suteikta per didelė kompensacija (žr. 366 konstatuojamąją dalį);

— Pagal naują susitarimą reikalaujama, kad bendrovė CIN kiekvienais metais pateiktų savo valdymo ataskaitas Transporto ministerijai peržiūrėti. Šios ataskaitos rengiamos kiekvienam maršrutui ir jas patvirtina nepriklausomas auditorius, todėl užtikrinama, kad viešųjų paslaugų veiklos išlaidos ir pajamos būtų atskirtos nuo komercinės veiklos. Komisija gavo šių ataskaitų kopiją;

([167]) Žr. 166 išnašą.

([168]) Tikslūs maršrutai nurodyti 159 išnašoje.

([169]) Su bendrovės „Grimaldi“ teiginiu, kad kiti veiklos vykdytojai teikė paslaugas, kurios buvo laikomos lygiavertėmis bendrovės CIN teikiamoms paslaugoms pagal naują susitarimą, negalima sutikti dėl kelių priežasčių. Visų pirma, bendrovė „Grimaldi“ neįvertino konkurencinės padėties pavedimo bendrovei CIN metu, o vietoje to nurodo AGCM nutarimą, kuriame daugiausia dėmesio skiriama padėčiai nuo 2015 m. Be to, net tiek, kiek pavedimo bendrovei CIN metu galėjo būti kitas veiklos vykdytojas, bendrovė „Grimaldi“ neįrodė, kad jis teikė paslaugas, lygiavertes bendrovės CIN teikiamoms paslaugoms. Iš tikrųjų šių kitų veiklos vykdytojų siūlomos paslaugos gali būti teikiamos tik sezono metu, jos gali būti kitokio dažnio arba gali būti vykstama į kitus uostus. Todėl nebuvo įrodyta, kad kitų veiklos vykdytojų teikiamos paslaugos yra pakankamos naujame susitarime nustatytiems viešųjų paslaugų poreikiams patenkinti.

— vėlavimo sumokėti dalį atidėtos kainos už bendrovės „Tirrenia“ verslo padalinį klausimas nagrinėjamas nacionalinio teismo byloje, kurią iškėlė bankrutuojanti bendrovė „Tirrenia“;

— atrodo, kad siūlomas bendrovių CIN ir „Moby“ susijungimas nekelia jokių valstybės pagalbos problemų, nes susijungusi bendrovė vis tiek gali tvarkyti atskirą savo viešųjų paslaugų ir komercinės veiklos apskaitą;

— naujame susitarime numatytos sankcijos už bendrovės CIN įsipareigojimų pagal tą susitarimą pažeidimus, todėl bet kokie įtariami pažeidimai (pvz., kainų padidinimas) turi būti nagrinėjami nacionalinių valdžios institucijų.

8. **IŠVADA**

(511) Komisija konstatuoja, kad Italija neteisėtai taikė kai kurias vertinamas pagalbos priemones, pažeisdama Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 108 straipsnio 3 dalį. Remdamasi pateiktu vertinimu, Komisija nusprendė, kad kompensacija už viešąsias paslaugas, suteikta bendrovei „Tirrenia“ pratęsus pradinį susitarimą, yra suderinama su vidaus rinka pagal SESV 106 straipsnį. Be to, kadangi švartavimosi pirmenybė yra neatsiejamai susijusi su bendrovės „Tirrenia“ teikiama VESP, ši priemonė taip pat suderinama su vidaus rinka pagal SESV 106 straipsnį. Italija neprivalėjo iš anksto pranešti apie devynis iš dvylikos nagrinėjamų viešųjų paslaugų maršrutų pagal SESV 108 straipsnio 3 dalį, nes bendrovei „Tirrenia“ suteikta kompensacija už viešąsias paslaugas ir švartavimosi pirmenybė, suteikiama eksploatuojant šiuos devynis maršrutus, atitiko 2005 m. VESP sprendimą.

(512) Tačiau sanavimo pagalba bendrovei „Tirrenia“, kuri buvo neteisėtai pratęsta nuo 2011 m. liepos 11 d. iki 2012 m. rugsėjo 18 d., yra nesuderinama su vidaus rinka. Be to, lėšų laivams atnaujinti panaudojimas likvidumo tikslais yra pagalba bendrovei „Tirrenia“, kuri yra nesuderinama su vidaus rinka. Galiausiai atleidimas nuo netiesioginių mokesčių, taikomų operacijoms ir veiksmams, susijusiems su bendrovių „Caremar“, „Saremar“, „Toremar“ ir bendrovės „Tirrenia“ verslo padalinio perdavimu atitinkamiems įgijėjams, ir pelno mokesčio, jo netaikant pajamoms, gautoms pardavus bendrovės „Tirrenia“ verslo padalinį bendrovei CIN, taip pat yra veiklos pagalba bendrovei „Tirrenia“, kuri yra nesuderinama su vidaus rinka.

(513) Šis sprendimas nesusijęs ir neturi įtakos kitiems klausimams, kuriems taikomi 2011 m. ir 2012 m. sprendimai ([170]) arba į kuriuos suinteresuotosios šalys atkreipė Komisijos dėmesį atliekant tyrimą, pradėtą pagal minėtus sprendimus.

9. **SUSIGRĄŽINIMAS**

(514) Vadovaujantis Sutartimi dėl Europos Sąjungos veikimo ir nusistovėjusia Sąjungos teismų praktika, Komisija yra kompetentinga nuspręsti, kad konkreti valstybė narė turi pakeisti arba panaikinti pagalbą, kai nustatoma, kad ji nesuderinama su vidaus rinka ([171]). Sąjungos teismai taip pat nuosekliai laikėsi nuomonės, kad valstybės narės prievolė nutraukti pagalbą, kurią Komisija laiko nesuderinama su vidaus rinka, nustatyta siekiant atkurti anksčiau buvusią padėtį ([172]).

(515) Šiuo atžvilgiu Sąjungos teismai yra nustatę, kad šis tikslas būna pasiektas, kai gavėjas grąžina sumas, jau suteiktas kaip neteisėta pagalba, taip netekdamas vidaus rinkoje turėto pranašumo prieš savo konkurentus, ir yra atkuriama iki pagalbos suteikimo buvusi padėtis ([173]).

(516) Reglamento (ES) 2015/1589 16 straipsnio 1 dalyje, kuri atitinka teismų praktiką, nustatyta, kad „jeigu, esant neteisėtai pagalbai, priimami neigiami sprendimai, Komisija priima sprendimą, kad suinteresuotoji valstybė narė imtųsi visų priemonių, kurios būtinos, kad pagalba būtų išieškota iš pagalbos gavėjo“.

(517) Taigi, kadangi aptariamos priemonės įgyvendintos pažeidžiant Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 108 straipsnio 3 dalį ir laikytinos neteisėta ir nesuderinama pagalba, pagalbos sumą reikia susigrąžinti, kad būtų atkurta vidaus rinkoje iki pagalbos suteikimo buvusi padėtis. Susigrąžinimas apima laikotarpį nuo dienos, kurią pagalba buvo suteikta gavėjui, iki faktinio susigrąžinimo dienos. Į susigrąžintiną sumą įskaičiuojamos palūkanos, susidariusios iki faktinio susigrąžinimo dienos.

([170]) Žr. šio sprendimo 1 ir 5 konstatuojamąsias dalis.
([171]) 1973 m. liepos 12 d. Sprendimas *Komisija / Vokietija*, C-70/72, ECLI:EU:C:1973:87, 13 punktas.
([172]) 1990 m. kovo 21 d. Sprendimas *Belgija / Komisija*, C-142/87, ECLI:EU:C:1990:125, 66 punktas.
([173]) 1999 m. birželio 17 d. Sprendimas *Belgija / Komisija*, C-75/97, ECLI:EU:C:1999:311, 64 ir 65 punktai.

(518) Šiuo atveju pagalbos gavėjai, t. y. bankrutuojančiai bendrovei „Tirrenia“, jau yra iškelta nemokumo byla. Todėl veiksmingą susigrąžinimą galima užtikrinti įtraukus į kreditorinių reikalavimų sąrašą reikalavimą grąžinti pagalbą ([174]). Tuo atveju, iškart po to, kai įregistruojamas reikalavimas: i) turi būti susigrąžinama visa susigrąžintina suma arba, jeigu susigrąžinimas ir toliau neįmanomas, ii) įmonė turi būti likviduojama ir turi galutinai nutraukti savo veiklą.

(519) Bendrovei „Tirrenia“ suteikta nesuderinama valstybės pagalba, nurodyta 508 konstatuojamojoje dalyje, turi būti grąžinta Italijai tiek, kiek jos buvo išmokėta. Visų pirma, susigrąžintina pagalba nustatoma taip:

a) pagrindinė sanavimo pagalbos suma, t. y. 25 203 063,89 EUR, kartu su susigrąžinimo palūkanomis, skaičiuojamomis nuo dviejų paskolos dalių išmokėjimo dienos ir nuo dienos, kai BIIS pareikalavo valstybės garantijos (t. y. 2011 m. vasario 28 d. už pirmą 20 000 000 EUR paskolos dalį, 2011 m. kovo 23 d. už antrą 5 000 000 EUR dalį ir 2011 m. liepos 11 d. – 203 063,89 EUR) iki visiško susigrąžinimo. Komisija atkreipia dėmesį į tai, kad pagalbos gavėjas jau grąžino pagrindinę pagalbos sumą ir dalį susigrąžinimo palūkanų;

b) lėšos laivų atnaujinimui, kurios buvo panaudotos likvidumo tikslais, t. y. 11 421 300 EUR, taip pat susigrąžinimo palūkanos, skaičiuojamos nuo 2010 m. įstatymo įsigaliojimo dienos, t. y. 2010 m. spalio 6 d., iki visiško susigrąžinimo;

c) tiek, kiek pardavėjas turi sumokėti netiesioginius mokesčius už operacijas ir veiksmus, susijusius su bendrovių „Caremar“, „Saremar“ ir „Toremar“ perdavimu atitinkamai Kampanijos, Sardinijos ir Toskanos regionams bei bendrovės „Tirrenia“ verslo padalinio perdavimu bendrovei CIN, pagalbos pagrindinė suma yra lygi mokesčiams, įprastai mokėtiniems už tokius sandorius. Italija turi pateikti visų dokumentų, kurių atžvilgiu buvo atleista nuo mokesčių, sąrašą ir apskaičiuoti įprastai mokėtinus mokesčius. Prie šių sumų pridedamos susigrąžinimo palūkanos, skaičiuojamos nuo oficialių dokumentų, kuriems nebuvo taikomi mokesčiai, dienos (-ų) iki visiško susigrąžinimo.

(520) Be to, Italija neatleidžia bankrutuojančios bendrovės „Tirrenia“ nuo pelno mokesčio, kuriuo turi būti apmokestintos bendrovės „Tirrenia“ verslo padalinio pardavimo bendrovei CIN pajamos.

10. **EKONOMINIS TĘSTINUMAS**

(521) Pardavus arba perdavus neteisėtos ir nesuderinamos valstybės pagalbos gavėją, grąžinimo pareiga gali būti taikoma ir kitoms įmonėms, kurioms buvo perduotos pagalbos gavėjo akcijos ar verslas ([175]). Akcijų sandorio atveju, kai pagalbos gavėjas vis dar egzistuoja ir veikia rinkoje, tačiau tiesiog pasikeitė jo savininkai, pareiga grąžinti pagalbą lieka pagalbos gavėjui. Turto sandorio atveju, kai kita įmonė tęsia veiklą naudodama visą pirminio pagalbos gavėjo turtą arba jo dalį, ta kita įmonė turėtų būti laikoma valstybės pagalbos gavėja, su sąlyga, kad dėl perdavimo arba pardavimo struktūros darytina išvada, kad tarp dviejų bendrovių yra ekonominis tęstinumas.

(522) Priešingai, kai galima įrodyti, kad, nepaisant dalies ar viso turto perdavimo, neteisėtos pagalbos naudą toliau gauna pradinis gavėjas, o įsigyjančioji bendrovė vykdo iš esmės kitokią veiklą, grąžinimo pareiga liks pradiniam pagalbos gavėjui. Jurisprudencijoje nustatyta, kad vertinant ekonominio tęstinumo buvimą galima atsižvelgti į šiuos veiksnius: perdavimo mastą (turtą ir įsipareigojimus, darbo jėgos išsaugojimą ir turto grupes), perdavimo kainą, perimančiosios ir perimamos bendrovių akcininkų ar savininkų tapatybę, perdavimo įvykdymo momentą (jau pradėjus tyrimą, procedūrą ar priėmus galutinį sprendimą) arba net sandorio ekonominę logiką ([176]).

([174]) Nacionalinės teisės aktais reglamentuojamas reikalavimo grąžinti valstybės pagalbos eiliškumas kreditorinių reikalavimų sąraše, jeigu eiliškumas atitinka veiksmingumo ir lygiavertiškumo principus. Žr. Komisijos pranešimo dėl neteisėtos ir nesuderinamos valstybės pagalbos susigrąžinimo (C 247/1, 2019 m. liepos 23 d.) 64 punktą. Bet kokiu atveju reikalavimai dėl valstybės pagalbos negali būti tenkinami paskesne eile nei paprasti neužtikrinti reikalavimai. Atlikus galutinę reikalavimo grąžinti valstybės pagalbą registraciją taip pat sustabdomas papildomų palūkanų išieškojimas.

([175]) 1991 m. kovo 21 d. Sprendimas, *Italija / Komisija*, C-303/88, ECLI:EU:C:1991:136.

([176]) 2019 m. rugsėjo 24 d. Sprendimas *Fortischem a.s. / Komisija*, T-121/15, ECLI:EU:T:2019:684, 208 punktas.

(523) Remiantis ta pačia teismų praktika, minėtaisiais veiksniais galima remtis įvairiu mastu, atsižvelgiant į specifinius konkretaus atvejo požymius. Taigi Komisija neprivalo atsižvelgti į visus šiuos veiksnius, kaip matyti iš formuluotės „gali būti atsižvelgiama“ ([177]) vartojimo ir aplinkybės, kad tarp šių veiksnių nėra hierarchijos. Nagrinėjamu atveju Komisija mano, kad vertinant ekonominį tęstinumą reikėtų atsižvelgti į ypatingą bankrutuojančios bendrovės „Tirrenia“ ir bendrovės CIN sandorio pobūdį, kai konkurso tvarka buvo privatizuojama valstybinės įmonės dalis, sudarant aštuonerių metų viešojo paslaugų pirkimo sutartį ir įsigyjant turtą, būtiną toje sutartyje nustatytoms visuotinės ekonominės svarbos paslaugoms teikti.

(524) Siekdama nuspręsti, ar tarp bankrutuojančios bendrovės „Tirrenia“ ir bendrovės CIN esama ekonominio tęstinumo, ir todėl nustatyti, ar pastarąją galima reikėtų atsakinga už pirmajai suteiktos nesuderinamos pagalbos grąžinimą, Komisija rėmėsi minėtais rodikliais, susijusiais su aptariamojo atvejo konkrečiomis aplinkybėmis.

10.1. **Perdavimo mastas**

(525) Šis rodiklis susijęs su turimo turto ir įsipareigojimų, įskaitant sutartinius santykius su darbuotojais ir tiekėjais, perdavimo iš bendrovės „Tirrenia di Navigazione“ (vėliau – bankrutuojančios bendrovės) bendrovei CIN dalyku. Iš pradžių reikėtų pažymėti, kad nebuvo perduotas nė vienas iš esamų įsipareigojimų, kurie liko tik bankrutuojančiai bendrovei „Tirrenia“ ir tebėra jos įsipareigojimai šio sprendimo priėmimo metu. Iš tikrųjų perdavimas reiškė visų reikalavimo teisių į perduodamą turtą, pavyzdžiui, hipotekos, arešto ir prioriteto reikalavimų, nurašymą.

(526) Be to, kiek tai susiję su turtu, Komisija pirmiausia pažymi, kad bendrovės „Tirrenia“ verslo padalinio pardavimo procedūra buvo vykdoma po nesėkmingo bandymo privatizuoti visą bendrovę „Tirrenia di Navigazione“, įskaitant visą jos turtą ir įsipareigojimus, tarp jų ir patronuojamąją įmonę „Siremar“. Antras, sėkmingas, privatizavimo bandymas apėmė tik turtą, kuris laikomas būtinu vykdant viešųjų paslaugų įsipareigojimus ir susijusius sutartinius santykius su tiekėjais; jo dalykas, palyginti su pirmu bandymu, buvo kitoks ir siauresnis (maždaug 45 proc. pagal laivų skaičių). Tas turtas, kuris nebuvo laikomas būtinu viešųjų paslaugų įsipareigojimams vykdyti, buvo parduodamas atskirai, rengiant skirtingus ir nesusijusius konkursus. Jį sudarė šeši laivai, nekilnojamojo turto objektai Italijoje ir užsienyje bei meno kolekcija. Be to, bendrovės „Tirrenia“ patronuojamoji įmonė „Siremar“ buvo parduota atskira konkurso tvarka. Kadangi bendrovė „Siremar“, turėjusi daug darbuotojų ir keletą laivų, eksploatavo kelis maršrutus, jungiančius Siciliją su kitomis mažesnėmis salomis, šis atskyrimas dar labiau susiaurino bendrovės „Tirrenia“ verslo padalinio veiklos apimtį, palyginti su iš pradžių siūlyta privatizuoti bendrove „Tirrenia di Navigazione“.

(527) Kita vertus, Komisija pažymi, kad prekės ženklas „Tirrenia“ buvo įtrauktas į perdavimo dalyką, o jo vertė buvo įskaičiuota į bendrovės CIN sumokėtą rinkos kainą.

(528) Galiausiai dėl darbo jėgos Komisija taip pat pažymi, kad bankrutuojančios bendrovės „Tirrenia“ darbo sutartys nebuvo perduotos bendrovei CIN. Iš tikrųjų įmonės perdavimo atveju Italijos civilinio kodekso 2112 straipsnis įpareigoja pirkėją tęsti galiojančias darbo sutartis, o kiekvienas darbuotojas išlaiko visas susijusias teises. Tačiau pagal Dekretą įstatymą Nr. 270/1999 ši įprasta tvarka netaikoma perduodant įmonės padalinį, kuriam taikoma nepaprastoji administravimo procedūra ir kuris teikia būtiniausias viešąsias paslaugas. Priešingai, naujasis savininkas yra įpareigotas perimti darbuotojus, reikalingus paslaugų teikimui, ir dvejus metus susilaikyti nuo kolektyvinio darbuotojų atleidimo (žr. 160 konstatuojamąją dalį). Komisija pažymi, kad pagal bendrąją taisyklę būtų užtikrintas aiškus bankrutuojančios bendrovės „Tirrenia“ ir bendrovės CIN darbo jėgos tęstinumas, tačiau šia išimtimi iš tikrųjų buvo suteikta galimybė bankrutuojančiai bendrovei „Tirrenia“ nutraukti visas sutartis su darbuotojais. Vėliau bendrovė CIN derėjosi dėl naujų sutarčių sąlygų su darbuotojų profesinėmis sąjungomis ir pasiūlė naujas sutartis tik tiems darbuotojams, kurie faktiškai dirbo vykdydami viešųjų paslaugų įsipareigojimus, laikydamasi visų galiojančių darbo teisės aktų reikalavimų.

(529) Iš tikrųjų pareiga išlaikyti darbuotojų skaičių buvo nustatyta bendrame įstatyme (žr. 528 konstatuojamąją dalį), todėl Italijos valdžios institucijos turėjo jos laikytis nustatydamos pardavimo procedūrą. Tačiau, net jeigu nebūtų šios juridinės prievolės, Komisija pažymi, kad laivybos versle laivams eksploatuoti reikalingas privalomas minimalus

([177]) 2012 m. kovo 28 d. Sprendimas *Ryanair / Komisija*, T-123/09, ECLI:EU:T:2012:164, 156 punktas.

darbuotojų, turinčių labai specifinius įgūdžius, skaičius, kaip nustatyta personalo sąrašuose (žr. 175 konstatuojamąją dalį). Iš tikrųjų šiuo atveju, sudariusi naują susitarimą, bendrovė CIN per trumpą laiką būtų turėjusi įdarbinti daugiau kaip 1 200 darbuotojų, kad galėtų vykdyti savo įsipareigojimus. Todėl labai tikėtina, kad bendrovė CIN būtų pasamdžiusi didžiąją bankrutuojančios bendrovės „Tirrenia“ darbuotojų dalį, net jeigu ji nebūtų įpareigota siūlyti darbo sutarčių, dėl tikslingumo ir siekdama sumažinti įdarbinimo išlaidas.

(530) Atsižvelgdama į šias aplinkybes, Komisija daro išvadą, kad nors buvo faktinis darbo jėgos tęstinumas, jį lėmė faktinės bylos aplinkybės (t. y. perdavimo dydis) ir galiojantys darbo teisės aktai. Kita vertus, bendrovei CIN buvo perduota tik dalis bankrutuojančios bendrovės „Tirrenia“ turto ir neperduotas nė vienas iš jos įsipareigojimų.

10.2. **Perdavimo kaina**

(531) Remiantis nusistovėjusia teismų praktika, turto perdavimas mažesne nei rinkos kaina taip pat rodytų ekonominį likviduotos bendrovės, turinčios valstybės pagalbos skolą, ir naujai įsteigtos bendrovės tęstinumą. Šiuo atveju Komisija pažymi, kad turtas buvo perduotas vykdant konkursą, kuris buvo pakankamai atviras, skaidrus ir nediskriminacinis, kad būtų galima gauti rinkos kainą, kaip aprašyta 7.1.3.4 skirsnyje. Nėra įrodymų, kad bendras turto ir viešojo paslaugų pirkimo sutarties konkursas turėjo neigiamos įtakos konkurso rezultatams. Priešingai, Italija įrodė, kad rengiant atskirus konkursus kai kuriems kitiems bendrovių „Tirrenia“ ir „Siremar“ laivams buvo pasiūlyta tik metalo laužo kaina. Iš tikrųjų pardavimo sąlygos, pavyzdžiui, reikalavimas išlaikyti darbuotojų skaičių dvejus metus, nesumažino kainos, kaip nustatyta bendrovės „Ecorys“ ataskaitoje ([178]). Be to, net jeigu sumokėta kaina buvo mažesnė, nei nustatyta banko „Banca Profilo“ pateiktame nepriklausomo eksperto vertinime, nes dalis mokėjimo buvo atidėta, toks atidėjimas buvo neatsiejama konkurso procedūros dinamikos dalis ir visi kiti konkurso dalyviai turėjo galimybę pateikti pasiūlymą su panašiomis į bendrovės CIN pasiūlytomis mokėjimo sąlygomis ([179]). Iš tikrųjų pagal nusistovėjusią teismų praktiką atviro ir skaidraus konkurso rezultatas yra dar tikslesnis nei bet kurio eksperto vertinimas ([180]).

(532) Atsižvelgdama į tai, kas išdėstyta pirmiau, Komisija daro išvadą, kad dėl perdavimo aplinkybių joks ekonominis pranašumas, suteiktas bankrutuojančiai bendrovei „Tirrenia“, negalėjo būti perduotas bendrovei CIN.

10.3. **Savininkų tapatybė**

(533) Kai turtą vienas kitam perduoda dvi susijusios įmonės, tai yra aiškus ženklas, kad perdavimo tikslas gali būti prievolės grąžinti pagalbą, kuri Komisijos sprendimu pripažinta neteisėta ir nesuderinama, apėjimas. Šiuo atveju Komisija pažymi, kad bankrutuojanti bendrovė „Tirrenia“ ir bendrovė CIN nebuvo susijusios jokiais ryšiais. Pirmoji buvo valstybinė įmonė, kuri visiškai priklausė Finansų ir ekonomikos ministerijai ([181]). Antroji iš pradžių buvo privataus sektoriaus konsorciumas, kurį sudarė ir esamas keltų operatorius (bendrovė „Moby“), ir trys fondai. Visi šio konsorciumo dalyviai buvo privačios šalys ([182]). Todėl Komisija pažymi, kad bankrutuojanti bendrovė „Tirrenia“ negalėjo kontroliuoti bendrovės CIN ir atvirkščiai.

10.4. **Perdavimo laikas**

(534) Jeigu turtas buvo perduotas priėmus Komisijos sprendimą, kuriame išreikštos abejonės dėl jau suteiktos pagalbos suderinamumo, tai yra dar vienas požymis, kad toks perdavimas galėjo būti vykdomas siekiant apeiti vykdomąjį raštą dėl susigrąžinimo. Šiuo atveju Komisija pažymi, kad kvietimas pareikšti susidomėjimą buvo paskelbtas 2010 m. rugsėjo 15 d., o pirkimo–pardavimo sutartis su bendrove CIN pasirašyta 2011 m. liepos 25 d. Kita vertus, Komisijos sprendimas pradėti oficialią tyrimo procedūrą priimtas 2011 m. spalio 5 d. Tas sprendimas, be kita ko,

([178]) Žr. 99 konstatuojamąją dalį.
([179]) Žr. 384 konstatuojamąją dalį.
([180]) Žr. 391 konstatuojamąją dalį.
([181]) Žr. 13 konstatuojamąją dalį.
([182]) Šios aplinkybės nekeičia tai, kad vėliau bendrovė „Onorato Partecipazioni“ įgijo visišką bendrovių „Moby“ ir CIN nuosavybę ir kontrolę (taip pat žr. 82 konstatuojamąją dalį).

buvo susijęs su bendrovės „Tirrenia“ padalinio privatizavimu. Be to, Komisija išplėtė oficialų tyrimą, be kita ko, įtraukdama naują susitarimą, kurį bendrovė CIN pasirašė 2012 m. lapkričio 7 d. ([183]) Net jeigu perdavimas buvo užbaigtas tik 2012 m. liepos 19 d., tą lėmė būtinybė gauti Komisijos pritarimą susijungimui. Tačiau Komisija pažymi, kad 2011 m. liepos 25 d. pirkimo–pardavimo sutartis jau buvo galiojanti ir privaloma, net jeigu vienos iš šalių tapatybė vėliau iš dalies pasikeitė, kad būtų išspręstos konkurencijos problemos, kilusios vykdant susijungimo procedūrą. Negalima abejoti, kad pasirašydamos sutartį šalys nežinojo, jog po kelių mėnesių Komisija pradės oficialų tyrimą, jau nekalbant apie jo turinį, įvertino kiekvienai šaliai kylančią riziką ir nusprendė perduoti turtą, kad toks tyrimas prarastų bet kokį tikslą. Tai pasakytina apie priemones, apibūdintas 2011 m. sprendime, o dar labiau apie priemones, apibūdintas 2012 m. sprendime, kuris buvo priimtas pasibaigus pardavimui ir sudarius naują susitarimą su bendrove CIN.

(535) Be to, Komisija pažymi, kad Italija iš anksto informavo Komisiją apie ketinimą parduoti bendrovės „Tirrenia“ verslo padalinį, susietą su nauju susitarimu, vykstant diskusijoms su Komisija dėl Jūrų kabotažo reglamento įgyvendinimo (taip pat žr. 2.4 skirsnį). Be to, siekdama teisinio tikrumo, Italija taip pat pranešė apie naujo susitarimo projektą ([184]). Tai yra dar vienas aiškus ženklas, kad Italija neketino išvengti jokio būsimo vykdomojo rašto dėl susigrąžinimo organizuodama verslo padalinio perdavimą ir naujo susitarimo sudarymą 7.1.3 skirsnyje apibūdintu ir įvertintu būdu.

10.5. **Ekonominė perdavimo logika**

(536) Šis rodiklis susijęs tiek su šalių ketinimais atliekant turto perdavimą, tiek su jo ekonominiu pagrindimu, atsižvelgiant į būsimą tą turtą eksploatuojančios įmonės veiklą. Šiuo atžvilgiu Komisija pirmiausia pažymi, kad, viena vertus, Italijos valdžios institucijos ketino įvykdyti jūrų transporto sektoriaus liberalizavimo įpareigojimą, nurodytą Jūrų kabotažo reglamente, privatizuodamos šalies pagrindinį viešąjį veiklos vykdytoją, t. y. „Tirrenia“ grupę, įskaitant bankrutuojančią bendrovę „Tirrenia“, ir pavesdamos viešųjų paslaugų įsipareigojimus įsigyjančiajai įmonei. Nors pagal reglamentą to nereikalaujama, šis turto perdavimas ir kompensacija už viešąsias paslaugas iš tikrųjų buvo viena iš Italijos galimybių (taip pat žr. 114 konstatuojamąją dalį) įgyvendinti šį liberalizavimą, o šiomis aplinkybėmis tai buvo optimalu atsižvelgiant į turto pardavimo kainą ir nereikėjo vykdyti dviejų atskirų procedūrų ([185]). Kita vertus, bendrovė CIN ketino efektyviau vykdyti veiklą maršrutais, kuriems taikomi viešųjų paslaugų įsipareigojimai, nei tai darė bendrovė „Tirrenia di Navigazione“ (vėliau – bankrutuojanti bendrovė), ir tokiu būdu gauti pelno (taip pat atsižvelgiant į maršrutus ir laikotarpius, kai ji veikė atvirojoje rinkoje).

(537) Dėl būsimos įmonės veiklos Komisija pažymi, kad, nors bendrovė CIN siūlo tuos pačius arba labai panašius maršrutus ir dažnumą, kaip ir bendrovė „Tirrenia“, tai tik logiška nuolatinio poreikio teikti tikras visuotinės ekonominės svarbos paslaugas, kaip nustatyta naujame susitarime, pasekmė. Kitaip tariant, viešosios paslaugos tęstinumas neturėtų būti painiojamas ir siejamas su ekonominiu tęstinumu pagal valstybės pagalbos taisykles. Iš tikrųjų Komisija mano, kad, norėdama pasiekti naujo susitarimo tikslą, t. y. i) užtikrinti teritorinį žemyninės dalies ir salų tęstinumą ir ii) prisidėti prie atitinkamų salų ekonominio vystymosi, Italija privalėjo naujo susitarimo geografinę taikymo sritį kurti pagal pradinio susitarimo pavyzdį.

(538) Be to, Komisija pažymi, kad bendrovės CIN kasdienio viešųjų paslaugų įsipareigojimų vykdymo sąlygos yra iš esmės kitokios. Kompensacijos dydis nustatomas visiškai kitokiu mechanizmu, kurį taikant reikalaujama, kad veiklos vykdytojas veiktų veiksmingai, o bendrovė CIN iš tikrųjų siekė didinti laivyno efektyvumą priežiūros, draudimo, degalų sąnaudų ir įgulų valdymo aspektais, gerinti pardavimą internetu, gerinti laive teikiamų paslaugų kokybę ir pasiūlą, didinti vežamų keleivių skaičių ir prekių kiekį. Iš tikrųjų, kadangi nėra garantijos, kad bus padengtos visos išlaidos, o nominalios kompensacijos dydis yra nustatomas keleriems metams (t. y. mažėja realia verte), bendrovė CIN neturėjo kito pasirinkimo, kaip tik iš naujo persvarstyti verslo strategiją, kurios laikėsi bendrovė „Tirrenia di Navigazione“. Per savo ilgą istoriją „Tirrenia“ grupėje bendrovė „Tirrenia di Navigazione“ visada ir nuosekliai veikė kaip viešųjų paslaugų teikėja, neturėdama jokios strategijos, kaip pasiekti tvarų pelningumą, o bankrutuojanti bendrovė „Tirrenia“ tiesiog siekė tvarkingai likviduoti įmonę ir užtikrinti viešųjų paslaugų tęstinumą, kol nuosavybė bus perduota bendrovei CIN konkurso tvarka.

([183]) 2012 m. gruodžio 19 d. Komisija priėmė pataisytą to sprendimo versiją (žr. 5 konstatuojamąją dalį).
([184]) Žr. 4 konstatuojamąją dalį.
([185]) Žr. 398 konstatuojamąją dalį.

(539) Taigi bendrovė CIN vykdė viešųjų paslaugų įsipareigojimus ir kitą veiklą visiškai kitomis veiklos sąlygomis nei bankrutuojanti bendrovė „Tirrenia“, remdamasi savo strategija. Iš tiesų, Italijos valdžios institucijos nereikalavo, kad bendrovė CIN laikytųsi kokio nors konkretaus veiklos modelio ar išlaikytų tam tikrą veiklos apimtį, išskyrus tai, kas nustatyta naujame susitarime, taip pat nereikalavo perimti jokio konkretaus turto ar darbuotojų, kurie iš esmės nesusiję su viešųjų paslaugų įsipareigojimų, nustatytų naujame susitarime, vykdymu. Šiuo atžvilgiu bendrovė CIN galėjo (ir dabar gali) nevaržomai daryti bet kokius, jos manymu, tinkamus veiklos valdymo pakeitimus.

(540) Komisija pažymi, kad patys viešųjų paslaugų įsipareigojimai yra neišvengiamai panašūs maršrutų ir dažnumo atžvilgiu, nes jie skirti panašiems viešųjų paslaugų poreikiams patenkinti, tačiau jų vykdymo sąlygos ir verslo strategija yra skirtingi. Iš tikrųjų, šis faktinis vykdomos veiklos panašumas atsirado dėl labai specifinių aplinkybių ir sumažėjo dėl skirtingų bendrovės CIN veiklos finansinių apribojimų.

10.6. **Išvada dėl bankrutuojančios bendrovės „Tirrenia“ ir bendrovės CIN ekonominio tęstinumo**

(541) Remdamasi tuo, kas išdėstyta, Komisija pažymi, kad perdavimo kaina, savininkų tapatybė ir sandorių laikas neturi jokio ekonominio tęstinumo požymių. Net jeigu yra tam tikrų sandorio masto ir ekonominės logikos elementų, iš kurių būtų galima spręsti, kad ekonominis tęstinumas galimas, dėl pastarųjų dviejų kriterijų Komisija pažymi, kad bet kuris galimo tęstinumo elementas atsiranda dėl itin specifinių šio sandorio aplinkybių, t. y. turto perdavimo ir viešojo paslaugų pirkimo sutarties susiejimo vykdant vieną procedūrą, sandorio dydžio ir apskritai taikomų darbo teisės aktų. Visų pirma, nėra jokių požymių, kad būtų bandyta išvengti įsipareigojimo susigrąžinti lėšas. Atsižvelgdama į tai, Komisija daro išvadą, kad tarp bendrovių „Tirrenia“ ir CIN ekonominio tęstinumo nėra. Tai taip pat reiškia, kad pareiga grąžinti bendrovei „Tirrenia“ suteiktą neteisėtą ir nesuderinamą valstybės pagalbą nebus taikoma bendrovei CIN,

PRIĖMĖ ŠĮ SPRENDIMĄ:

1 straipsnis

1. Bendrovei „Tirrenia“ suteikta kompensacija ir švartavimosi pirmenybė, skirta už jūrų transporto paslaugų teikimą dvylika maršrutų pagal pradinį susitarimą, pratęstą nuo 2009 m. sausio 1 d. iki 2012 m. liepos 18 d., yra valstybės pagalba pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį. Italija neteisėtai suteikė valstybės pagalbą veiklai trimis maršrutais – Neapolis–Palermas, Čivitavekija–Olbija ir Genuja–Porto Toresas – vykdyti, pažeisdama SESV 108 straipsnio 3 dalį.

2. Šio straipsnio 1 dalyje nurodyta pagalba yra suderinama su vidaus rinka.

2 straipsnis

1. Sanavimo pagalbos teikimo pratęsimas nuo 2011 m. liepos 11 d. iki 2012 m. rugsėjo 18 d. yra pagalba bendrovei „Tirrenia“ pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį. Italija neteisėtai suteikė valstybės pagalbą, pažeisdama SESV 108 straipsnio 3 dalį.

2. Šio straipsnio 1 dalyje nurodyta pagalba, sudaranti 25 203 063,89 EUR, yra nesuderinama su vidaus rinka.

3 straipsnis

1. Atleidimas nuo netiesioginių mokesčių, susijusių su bendrovių „Caremar“, „Saremar“, „Toremar“ ir bendrovės „Tirrenia“ verslo padalinio perdavimu atitinkamai Kampanijos, Sardinijos ir Toskanos regionams bei bendrovei CIN, yra valstybės pagalba bendrovei „Tirrenia“ pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį. Italija neteisėtai suteikė valstybės pagalbą, pažeisdama SESV 108 straipsnio 3 dalį.

2. Bendrovės „Tirrenia“ verslo padalinio pardavimo bendrovei CIN pajamų neapmokestinimas pelno mokesčiu yra valstybės pagalba bendrovei „Tirrenia“ pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį. Italija neteisėtai suteikė valstybės pagalbą, pažeisdama SESV 108 straipsnio 3 dalį.

3. Šio straipsnio 1 ir 2 dalyse nurodyta pagalba yra nesuderinama su vidaus rinka.

4. Tuo metu, kai buvo priimtas šis sprendimas, Italija dar nebuvo išmokėjusi šio straipsnio 2 dalyje nurodytos pagalbos.

4 straipsnis

1. Lėšų laivams atnaujinti panaudojimas likvidumo tikslais yra valstybės pagalba bendrovei „Tirrenia“ pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį. Italija neteisėtai suteikė valstybės pagalbą, pažeisdama SESV 108 straipsnio 3 dalį.

2. Šio straipsnio 1 dalyje nurodyta pagalba, sudaranti 11 421 300 EUR, yra nesuderinama su vidaus rinka.

5 straipsnis

1. Naujo susitarimo sudarymas laikotarpiui nuo 2012 m. liepos 18 d. iki 2020 m. liepos 18 d., susietas su bendrovės „Tirrenia“ verslo padaliniu ir švartavimosi pirmenybės suteikimu bendrovei CIN, įskaitant bendrovės CIN atidėtąjį pirkimo kainos dalies mokėjimą, nėra valstybės pagalba pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį.

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

6 straipsnis

1. Italija turi susigrąžinti iš gavėjų tą 2, 3 ir 4 straipsniuose nurodytą nesuderinamą pagalbą, kuri buvo išmokėta.

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

3. Palūkanos skaičiuojamos nuo pagrindinės sumos ir nuo susikaupusių palūkanų pagal Komisijos reglamento (EB) Nr. 794/2004 ([186]) V skyrių ir Komisijos reglamentą (EB) Nr. 271/2008 ([187]), kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (EB) Nr. 794/2004.

4. Remdamasi turima informacija Komisija pripažįsta, kad pagalbos gavėjas jau grąžino 2 straipsnyje nurodytos pagalbos pagrindinę sumą.

5. Italija nuo šio sprendimo priėmimo dienos nutraukia visų dar neišmokėtų 3 straipsnio 2 dalyje nurodytos pagalbos sumų mokėjimą.

7 straipsnis

1. 6 straipsnyje nurodyta pagalba susigrąžinama nedelsiant ir veiksmingai.

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

8 straipsnis

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

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

— išsamų priemonių, kurių imtasi ir kurių planuojama imtis siekiant įvykdyti šio sprendimo reikalavimus, aprašymą;

— dokumentus, įrodančius, kad pagalbos gavėjui buvo nurodyta grąžinti pagalbą.

([186]) Komisijos reglamentas (EB) Nr. 794/2004 2004 m. balandžio 21 d. įgyvendinantis Tarybos reglamentą (ES) Nr. 2015/1589, nustatantį išsamias Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 108 straipsnio taikymo taisykles (OL L 140, 2004 4 30, p. 1).

([187]) 2008 m. sausio 30 d. Komisijos reglamentas (EB) nr 271/2008 iš dalies keičiantis Reglamentą (EB) Nr. 794/2004, įgyvendinantį Tarybos reglamentą (EB) Nr. 659/1999, nustatantį išsamias EB sutarties 93 straipsnio taikymo taisykles (OL L 82, 2008 3 25, p. 1).

2. Italija informuoja Komisiją apie nacionalinių priemonių, kurių ji ėmėsi šiam sprendimui įgyvendinti, taikymo eigą tol, kol bus susigrąžinta 6 straipsnyje nurodyta pagalba. Komisijos paprašyta, ji nedelsdama pateikia informaciją apie priemones, kurių jau imtasi ir kurių planuojama imtis, kad būtų įvykdytas šis sprendimas. Ji taip pat pateikia išsamią informaciją apie pagalbos ir susigrąžinimo palūkanų sumas, jau susigrąžintas iš pagalbos gavėjo.

9 straipsnis

Šis sprendimas skirtas Italijos Respublikai.

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

Priimta Briuselyje 2020 m. kovo 2 d.

Komisijos vardu
Margrethe VESTAGER
Vykdomoji pirmininko pavaduotoja