LĒMUMI

SATURA RĀDĪTĀJS

1. Procedūra ... 9
2. Pasākumu, uz kuriem attiecas izmeklēšana, pamatinformācija un apraksts ... 10
2.1. Vispārējs satvars ... 10
2.1.1. Sākotnējās konvencijas ... 10
2.1.2. Sākotnējo konvenciju pagarināšana ... 12
2.1.3. *Toremar* privatizācija un jaunā pakalpojumu līguma noslēgšana ... 13
2.2. Pasākumi, uz kuriem attiecas 2011. un 2012. gada lēmumu darbības joma ... 13
2.3. Pasākumu, uz kuriem attiecas šis lēmums, sīks apraksts ... 13
2.3.1. Sākotnējās starp *Toremar* un Itāliju noslēgtās konvencijas pagarināšana ... 13
2.3.1.1. Sabiedrisko pakalpojumu saistības ... 13
2.3.1.2. Budžets un ilgums ... 14
2.3.2. *Toremar* privatizācija ... 16
2.3.2.1. Pārdošanas procedūra un līguma slēgšanas tiesību galīgā piešķiršana ... 17
2.3.2.2. Pārdošanas līgums ... 17
2.3.2.3. Tiesvedība valsts līmenī ... 18
2.3.3. Jaunais pakalpojumu līgums starp Toskānas reģionu un *Moby/Toremar* ... 19
2.3.3.1. Atbalsta saņēmējs ... 19
2.3.3.2. Maršruti ... 19
2.3.3.3. Darbības laiks ... 19
2.3.3.4. Sabiedrisko pakalpojumu saistības ... 19
2.3.3.5. Kompensācijas noteikumi un galīgā piešķiršana ... 20
2.3.4. Pietauvošanās prioritāte ... 20
2.3.5. Pasākumi, kas noteikti 2010. gada likumā ... 21
2.4. Pārkāpuma procedūra Nr. 2007/4609 ... 21
3. Procedūras sākšanas un paplašināšanas pamatojums ... 23
3.1. Sākotnējās starp *Toremar* un Itāliju noslēgtās konvencijas pagarināšana ... 23
3.1.1. *Altmark* sprieduma kritēriju ievērošana un atbalsta esība ... 23
3.1.2. Saderība ... 23
3.2. *Toremar* privatizācija ... 24
3.3. Jaunais pakalpojumu līgums starp Toskānas reģionu un *Moby/Toremar* ... 24
3.3.1. *Altmark* sprieduma kritēriju ievērošana un atbalsta esība ... 24
3.3.2. Saderība ... 25
3.4. Pietauvošanās prioritāte ... 25
3.5. Pasākumi, kas noteikti 2010. gada likumā ... 25
4. Itālijas piezīmes ... 25
4.1. Par sabiedrisko pakalpojumu saistībām un konkurences vidi ... 25

4.2. Par *Toremar* privatizāciju 26
4.2.1. Par Toremar pārdošanas cenu 26
4.2.2. Par procedūras pārredzamo un nediskriminējošo raksturu 26
4.3. Par sākotnējās konvencijas pagarināšanas un jaunā sabiedrisko pakalpojumu līguma atbilstību *Altmark* nosacījumiem 26
4.4. Par atdeves koeficientu 9,95 %, kas izmantots 2010. gadam, un riska prēmiju 6,5 %, kas noteikta *CIPE* direktīvā un piemērojama no 2010. gada 27
4.5. Par pietauvošanās prioritāti 27
4.6. Par pasākumiem, kas noteikti 2010. gada likumā 28
4.7. Par sākotnējās konvencijas pagarināšanas un jaunā sabiedrisko pakalpojumu līguma atbilstību 2011. gada PVTN lēmumam 28
4.8. Par sākotnējās konvencijas un jaunā sabiedrisko pakalpojumu līguma atbilstību 2011. gada PVTN nostādnēm .29
5. *Moby*/*Toremar* piezīmes 29
5.1. Par sabiedrisko pakalpojumu saistībām un konkurences vidi 29
5.2. Par *Toremar* privatizāciju 29
5.2.1. Par cenu, kas samaksāta par *Toremar* akcijām 29
5.2.2. Par procedūras pārredzamo un nediskriminējošo raksturu un par *Toremar* aktīvu apvienošanu ar jaunu sabiedrisko pakalpojumu līgumu 29
5.3. Par jaunā sabiedrisko pakalpojumu līguma atbilstību *Altmark* nosacījumiem 30
5.4. Par sākotnējās starp *Toremar* un Itāliju noslēgtās konvencijas pagarināšanu 30
6. Novērtējums 31
6.1. Atbalsta esība LESD 107. panta 1. punkta nozīmē 31
6.1.1. Sākotnējās starp *Toremar* un Itāliju noslēgtās konvencijas pagarināšana 31
6.1.1.1. Valsts līdzekļi 31
6.1.1.2. Selektivitāte 31
6.1.1.3. Ekonomiska priekšrocība 31
6.1.1.4. Ietekme uz konkurenci un tirdzniecību 33
6.1.1.5. Secinājums 33
6.1.1.6. Jauns vai pastāvošs atbalsts 33
6.1.2. Jaunā sabiedrisko pakalpojumu līguma piešķiršana *Moby*/*Toremar* apvienojumā ar Toremar darījumdarbību 34
6.1.2.1. Pirmais *Altmark* kritērijs 34
6.1.2.2. Otrais *Altmark* kritērijs 40
6.1.2.3. Trešais *Altmark* kritērijs 40
6.1.2.4. Ceturtais *Altmark* kritērijs 43
6.1.2.5. Secinājums 48
6.1.3. Pasākumi, kas noteikti 2010. gada likumā 48
6.1.3.1. Kuģu modernizācijai paredzēto līdzekļu iespējamā izmantošana likviditātes nolūkos 48
6.1.3.2. Fiskālie izņēmumi, kas saistīti ar privatizācijas procesu 49
6.1.3.3. Iespēja izmantot *FAS* līdzekļus, lai izpildītu likviditātes vajadzības 49
6.1.4. Secinājums par atbalsta esību 50

6.2. Atbalsta likumība 50
6.3. Atbalsta saderība 50
6.3.1. Sākotnējās starp Toremar un Itāliju noslēgtās konvencijas pagarināšana 50
6.3.1.1. Piemērojamie noteikumi 50
6.3.1.2. Patiess pakalpojums ar vispārēju tautsaimniecisku nozīmi, kā minēts LESD 106. pantā 52
6.3.1.3. Vajadzība pēc pilnvarojuma akta, kurā būtu precizētas sabiedrisko pakalpojumu saistības un kompensācijas aprēķināšanas metodes 54
6.3.1.4. Pilnvarojuma termiņš 55
6.3.1.5. Atbilstība Direktīvai 2006/111/EK 55
6.3.1.6. Kompensācijas summa 55
6.3.1.7. Pietauvošanās prioritāte 57
6.3.1.8. Secinājums 58
6.3.2. Secinājums par atbalsta saderību 58
7. Secinājums 58

KOMISIJAS LĒMUMS (ES) 2022/348

(2021. gada 17. jūnijs)

par pasākumiem SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN), ko īstenojusi Itālija un Toskānas reģions attiecībā uz *Toremar* un tā iegādātāju *Moby*

(izziņots ar dokumenta numuru C(2022) 4271)

(Autentisks ir tikai teksts itāļu valodā)

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS KOMISIJA,

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

ņemot vērā Eiropas Ekonomiskās zonas līgumu, un jo īpaši tā 62. panta 1. punkta a) apakšpunktu,

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

tā kā:

1. PROCEDŪRA

(1) Komisija 2009. gada 23. martā, 2009. gada 9. decembrī, 2009. gada 21. decembrī, 2010. gada 6. janvārī, 2010. gada 27. septembrī un 2010. gada 12. oktobrī saņēma sešas sūdzības par dažādiem atbalsta pasākumiem, ko bija noteikusi Itālija par labu bijušās *Tirrenia* grupas uzņēmumiem ([2]). Sūdzības attiecās uz kompensāciju par sabiedriskajiem pakalpojumiem, kura šiem uzņēmumiem tika piešķirta pēc tam, kad bija beidzies termiņš sākotnējiem sabiedrisko pakalpojumu līgumiem, kas noslēgti ar Itāliju par laikposmu no 1989. gada janvāra līdz 2008. gada decembrim ("sākotnējās konvencijas"), papildu atbalsta pasākumiem, kas bija noteikti ar vairākiem likumdošanas aktiem, kuri pieņemti saistībā ar uzņēmumu privatizācijas procesu, kā arī atsevišķiem jautājumiem, kas jo īpaši saistīti ar *Tirrenia di Navigazione S.p.A.* ("*Tirrenia*") un *Siremar – Sicilia Regionale Marittima S.p.A.* ("*Siremar*") privatizācijas procedūru.

(2) Itālija 2010. gada 1. decembrī paziņoja Komisijai par kompensāciju, ko 2009. un 2010. gadā Itālija samaksāja *Toscana Regionale Marittima S.p.A.* ("*Toremar*").

(3) Komisija 2011. gada 5. oktobrī sāka oficiālu izmeklēšanas procedūru par dažādiem pasākumiem, ko noteikusi Itālija par labu bijušās *Tirrenia* grupas uzņēmumiem ("2011. gada lēmums"). Izmeklēšana attiecās *inter alia* uz kompensāciju, kas piešķirta *Toremar* par vairāku jūras maršrutu nodrošināšanu no 2009. gada 1. janvāra, un vairākiem citiem pasākumiem, kas piešķirti minētajam uzņēmumam (sk. 33. apsvērumu).

(4) 2011. gada lēmums tika publicēts *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*. Komisija aicināja ieinteresētās personas iesniegt to piezīmes par pasākumiem, uz kuriem attiecas izmeklēšana ([3]).

(5) Ar vēstuli, kas datēta ar 2011. gada 28. septembri, Itālija jau bija informējusi Komisiju par nodomu privatizēt bijušās *Tirrenia* grupas reģionālos uzņēmumus, tostarp *Toremar*. Komisija 2011. gada 26. oktobrī nosūtīja Itālijai pieprasījumu sniegt informāciju par privatizācijas procedūru. Itālija 2011. gada 30. novembrī iesniedza atbildi uz Komisijas 2011. gada 26. oktobra informācijas pieprasījumu.

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

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

([3]) Valsts atbalsts – Itālijas Republika – Valsts atbalsts SA.32014 (2011/C) (ex 2011/NN), SA.32015 (2011/C) (ex 2011/NN), SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN) – Valsts atbalsts bijušās *Tirrenia* grupas uzņēmumiem – Uzaicinājums iesniegt piezīmes saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 108. panta 2. punktu (OV C 28, 1.2.2012., 18. lpp.).

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

(7) Pa faksu, kas nosūtīts 2012. gada 28. februārī, uzņēmums *Toscana di Navigazione S.r.l.* iesniedza sūdzību, kurā apgalvoja, ka, privatizējot *Toremar* un samaksājot kompensāciju *Toremar* atlasītajam pircējam *Moby S.p.A.* ("*Moby*"), ir piešķirts nelikumīgs valsts atbalsts. Konkrētāk, sūdzībā ir apgalvots, ka: i) ar pārdošanas procedūru ir piešķirta priekšrocība *Moby*, ii) *Toremar* un *Moby* apvienošana rada monopolu maršrutos starp Pjombīno un Elbas salām, un iii) kompensācija, kas piešķirta *Moby* par sabiedriskā pakalpojuma nodrošināšanu jaunā sabiedrisko pakalpojumu līguma 12 gadu darbības laikā, nav saderīga ar iekšējo tirgu, ciktāl sūdzības iesniedzējs pats jau sniedz līdzīgus pakalpojumus ar komerciāliem nosacījumiem.

(8) Ar vēstuli, ka datēta ar 2012. gada 19. jūliju, Itālija sniedza papildu informāciju par bijušās *Tirrenia* grupas reģionālo uzņēmumu, tostarp *Toremar*, privatizāciju.

(9) Komisija 2012. gada 7. novembrī paplašināja izmeklēšanas procedūru *inter alia* attiecībā uz konkrētiem papildu atbalsta pasākumiem, ko Toskānas reģions bija piešķīris *Toremar* saistībā ar kompensāciju par sabiedriskajiem pakalpojumiem, kura piešķirta *Toremar* saskaņā ar jauno sabiedrisko pakalpojumu līgumu. Komisija 2012. gada 19. decembrī pieņēma grozītu minētā lēmuma versiju ("2012. gada lēmums").

(10) 2012. gada lēmums tika publicēts *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*. Komisija aicināja ieinteresētās personas iesniegt to piezīmes par pasākumiem, uz kuriem attiecas izmeklēšana ([4]).

(11) Itālija 2012. gada 11. decembrī iesniedza piezīmes, un 2013. gada 22. aprīlī Komisija saņēma piezīmes no *Toremar* un tā pircēja *Moby*.

(12) Komisija ar 2014. gada 22. janvāra lēmumu ("2014. gada lēmums") ([5]) slēdza oficiālo izmeklēšanas procedūru attiecībā uz dažādiem pasākumiem, ko bija noteicis Sardīnijas reģions par labu *Saremar*. Apelāciju, ko *Saremar* un reģions iesniedza, pārsūdzot minēto lēmumu, Vispārējā tiesa noraidīja 2017. gadā ([6]).

(13) Komisija 2018. gada 25. janvārī, 2018. gada 29. martā, 2018. gada 31. augustā, 2019. gada 12. februārī, 2020. gada 5., 14. un 17. februārī un 2020. gada 12. oktobrī pieprasīja papildu informāciju no Itālijas. Itālija sniedza minēto informāciju 2018. gada 26. aprīlī, 2018. gada 31. maijā, 2018. gada 2. novembrī, 2018. gada 11. decembrī, 2019. gada 8. aprīlī, 2019. gada 16. un 28. oktobrī, 2020. gada 7., 16. un 23. februārī, 2020. gada 21. aprīlī, 2020. gada 9. novembrī un 2020. gada 1. un 10. decembrī.

(14) Šis lēmums attiecas tikai uz iespējamu atbalstu *Toremar*, kā norādīts 2.3. iedaļā. Par visiem pārējiem pasākumiem, uz kuriem attiecas 2011. un 2012. gada lēmumi, notiek atsevišķa izmeklēšana lietās SA.32014, SA.32015 un SA.32016, tāpēc šis lēmums uz tiem neattiecas. Minētie pārējie pasākumi konkrēti attiecas uz citiem bijušās *Tirrenia* grupas uzņēmumiem.

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

2.1. Vispārējs satvars

2.1.1. *Sākotnējās konvencijas*

(15) *Tirrenia* grupa sākotnēji piederēja Itālijai ar uzņēmuma *Fintecna* ([7]) starpniecību, un sākotnēji tajā bija iekļauti seši uzņēmumi, proti, *Tirrenia, Adriatica, Caremar, Saremar, Siremar* un *Toremar*. Minētie uzņēmumi sniedza jūras transporta pakalpojumus saskaņā ar atsevišķiem sabiedrisko pakalpojumu līgumiem, kurus noslēdza ar Itālijas valsti

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

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

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

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

1991. gadā un kuri bija spēkā divdesmit gadus no 1989. gada janvāra līdz 2008. gada decembrim ("sākotnējās konvencijas"). *Fintecna* turējumā bija 100 % *Tirrenia* akciju kapitāla, savukārt uzņēmumam *Tirrenia* pilnībā piederēja reģionālie uzņēmumi *Adriatica*, *Caremar*, *Siremar*, *Saremar* un *Toremar*. *Adriatica*, kas darbojās vairākos maršrutos starp Itāliju un Albāniju/Horvātiju/Grieķiju/Melnkalni, 2004. gadā tika apvienots ar *Tirrenia*.

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

(17) *Toremar* tradicionāli nodrošināja vairākus jūras kabotāžas ([8]) maršrutus starp Toskānas reģionu un mazākām blakus esošām ostām. Konkrētie maršruti ir aprakstīti 38. apsvērumā.

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

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

(20) Komisija nolēma, ka tā varētu piekrist Itālijas lūgumam, un ar Komisijas Lēmumu 2001/851/EK ([9]) tā slēdza procedūru, kas bija ierosināta attiecībā uz atbalstu, kurš piešķirts *Tirrenia* ("2001. gada lēmums"). Atbalsts tika pasludināts par saderīgu, ievērojot Itālijas saistības.

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

(22) Ar 2009. gada 4. marta spriedumu lietās T-265/04, T-292/04 un T-504/04 ([11]) ("2009. gada spriedums") Vispārējā tiesa atcēla 2004. gada lēmumu.

(23) Ar Komisijas Lēmumu (ES) 2020/1411 ([12]) Komisija noslēdza izmeklēšanu par *Tirrenia* grupas uzņēmumiem, izņemot *Tirrenia*, bet ietverot *Toremar*, par laikposmu no 1992. līdz 2008. gadam ("2020. lēmums par *Tirrenia* grupu"). Komisija secināja, ka atbalsts, kas piešķirts par jūras kabotāžas transporta pakalpojumu sniegšanu, ir pastāvošs atbalsts, savukārt atbalsts, kas piešķirts par starptautisko jūras transporta pakalpojumu sniegšanu, ir saderīgs ar 2011. gada Nostādnēm par pakalpojumiem ar vispārēju tautsaimniecisku nozīmi ("2011. gada PVTN nostādnes") ([13]).

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

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

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

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

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

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

(24) Ar Komisijas Lēmumu (ES) 2020/1412 ([14]) Komisijas slēdza oficiālo izmeklēšanas procedūru attiecībā uz pasākumiem, kas piešķirti *Tirrenia* un tā iegādātājam *CIN* par laikposmu no 2009. līdz 2020. gadam.

2.1.2. *Sākotnējo konvenciju pagarināšana*

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

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

a) *Caremar* sākotnēji tiek nodots Kampānijas reģionam. Vēlāk Kampānijas reģions nodod Lacio reģionam *Caremar* uzņēmumu, kas ar nosaukumu "*Laziomar*" neatkarīgi nodrošina transporta savienojumus ar Poncas salu arhipelāgu ([15]);

b) *Saremar* tiek nodots Sardīnijas reģionam, un

c) *Toremar* tiek nodots Toskānas reģionam.

(27) 2009. gada likumā arī tika noteikts, ka Itālijai un *Tirrenia* un *Siremar* jāvienojas par jaunām konvencijām līdz 2009. gada 31. decembrim. Tāpat reģionālie pakalpojumi tiek noteikti sabiedrisko pakalpojumu līgumu projektos, par kuriem attiecīgi Sardīnijas un Toskānas reģionālajām iestādēm un *Saremar* un *Toremar* jāvienojas līdz 2009. gada 31. decembrim un Kampānijas un Lacio reģioniem un *Caremar* un *Laziomar* jāvienojas līdz 2010. gada 28. februārim. Par jauno konvenciju/sabiedrisko pakalpojumu līgumu projektiem izsludina konkursu pašiem uzņēmumiem, un tos paraksta ar pircējiem, pabeidzot katra minētā uzņēmuma privatizāciju. ([16])

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

(29) 2009. gada likumā arī tika noteikta maksimālā gada summa kompensācijai par pakalpojumu sniegšanu no 2010. gada (saskaņā ar sākotnējo konvenciju pagarinājumu, kā arī saskaņā ar jaunajām konvencijām un sabiedrisko pakalpojumu līgumiem) par kopējo summu 184 942 251 EUR, un tā ir šāda:

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

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

1. tabula. Kompensācijas maksimālā summa no 2010. gada

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

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

([16]) 2009. gada likuma 19.*ter* panta 10. punkts.

(30) Visbeidzot, ar 1. pantu 2010. gada 1. oktobra Likumā Nr. 163, ar ko pārveido 2010. gada 5. augusta Dekrētlikumu Nr. 125 ("2010. gada likums"), tika noteikts sākotnējo konvenciju (tostarp konvencijas, kas attiecas uz *Toremar*) turpmāks pagarinājums no 2010. gada 1. oktobra līdz *Tirrenia* un *Siremar* privatizācijas procesu pabeigšanai, kas notika attiecīgi 2012. gada 19. jūlijā un 2012. gada 31. jūlijā.

2.1.3. *Toremar privatizācija un jaunā pakalpojumu līguma noslēgšana*

(31) 2010. gada janvārī tika sākta konkursa procedūra (sk. 2.3.2. iedaļu), lai atrastu pircēju *Toremar* apvienojumā ar jauno sabiedrisko pakalpojumu līgumu par jūras pakalpojumu sniegšanu 12 gadu periodā apmaiņā pret kompensāciju par sabiedriskajiem pakalpojumiem.

(32) Pēc veiksmīga piedāvājuma konkursa procedūrā *Moby* kļuva par *Toremar* jauno īpašnieku. Pārdošanas līgums starp Toskānas reģionu un *Moby* tika parakstīts 2012. gada 2. janvārī. Tajā pašā datumā puses (tostarp *Toremar*) parakstīja jauno pakalpojumu līgumu par jūras pakalpojumu sniegšanu. Uz tā pamata 2012. gada 2. janvārī īpašumtiesības uz visām *Toremar* akcijām no Toskānas reģiona tika nodotas *Moby*.

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

(33) Oficiālajā izmeklēšanas procedūrā, kas sākta ar 2011. un 2012. gada lēmumiem, tika novērtēti šādi pasākumi:

a) kompensācija par pakalpojumu ar vispārējas tautsaimnieciskas nozīmi (PVTN) sniegšanu atbilstoši sākotnējo konvenciju pagarinājumam (*1. pasākums*);

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

c) bijušās *Tirrenia* grupas uzņēmumu privatizācija ([17]) (*3. pasākums*);

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

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

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

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

(34) Ar savu 2014. gada lēmumu Komisija slēdza oficiālo izmeklēšanas procedūru attiecībā uz pasākumiem, ko noteicis Sardīnijas reģions par labu *Saremar* un kas minēti iepriekš 7. pasākumā, izņemot vienu pasākumu ([18]).

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

(35) Šis lēmums attiecas tikai uz 1., 3., 4., 5. un 6. pasākumu, kas uzskaitīti 33. apsvērumā, ciktāl tajos ir iesaistīti *Toremar* un *Moby*. Šie pasākumi ir sīkāk aprakstīti turpmākajās iedaļās.

2.3.1. *Sākotnējās starp Toremar un Itāliju noslēgtās konvencijas pagarināšana*

2.3.1.1. Sabiedrisko pakalpojumu saistības

(36) Ar *Toremar* noslēgtās sākotnējās konvencijas 1. pantā bija paredzēti piecgadu plāni, kuros sīki jāapraksta apkalpojamās ostas, izmantojamo kuģu veidi, vajadzīgais pakalpojumu biežums un maksājamā brauciena maksa.

(37) Pirmo piecgades plānu (periods no 1990. līdz 1994. gadam) attiecībā uz *Toremar* apstiprināja ar Ministrijas 1990. gada 29. maija dekrētu un piemēroja ar atpakaļejošu spēku no 1990. gada 1. janvāra. Otrajā plānā, kas aptver periodu no 1995. līdz 1999. gadam un ko, savukārt, apstiprināja ar Ministrijas 1996. gada 14. maija dekrētu, maršruti un biežumi tika atstāti nemainīti. Attiecībā uz periodiem no 2000. līdz 2004. gadam un no 2005. līdz 2008. gadam tika sagatavots plāns, bet kompetentās iestādes to nekad oficiāli neapstiprināja. Tā vietā valdība pieņēma *ad hoc* lēmumus, lai pakalpojumus vairāk tuvinātu vietējo kopienu vajadzībām, tomēr neveicot nekādas būtiskas izmaiņas sabiedrisko pakalpojumu sistēmā.

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

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

(38) Pamatojoties uz sākotnējo konvenciju, kas pagarināta ar turpmākiem tiesību aktiem, kā minēts iepriekš 25.–30. apsvērumā, *Toremar* visu gadu nodrošināja pakalpojumus turpmāk norādītajos maršrutos.

— Maršrutā Livorno–Gorgona–Kaparaija *Toremar* sniedza pasažieru un jauktus pārvadājumu pakalpojumus (pasažieru un transportlīdzekļu), divreiz nedēļā nodrošinot reisu uz Gorgonu un katru dienu nodrošinot reisu uz Kaparaijas salu. Šajā pašā maršrutā no jūlija līdz augustam darbojās vēl viens operators – *Piccola Società Cooperativa Marittima Ligure Tirrena A.R.L.* –, izmantojot ātrgaitas pasažieru kuģi. Tomēr minētais uzņēmums pārtrauca darboties šajā maršrutā 2010. gadā.

— Maršrutā Pjombīno–Portoferrajo (Elbas sala) *Toremar* reizi dienā sniedza jauktus pakalpojumus. Šajā maršrutā konkurēja arī *Moby* ar biežiem jauktiem braucieniem visu gadu, kā arī divi jaunpienācēji, proti, *Blu Navy*, kas sāka braucienus 2010. gadā (no aprīļa līdz oktobrim) un *Elba Ferries*, kas darbojās tikai vasaras sezonā.

— Maršrutā Pjombīno–Kavo–Portoferrajo (Elbas sala) *Toremar* sniedza tikai pasažieru pārvadājumu pakalpojumus, izmantojot ātrgaitas kuģi ar zemūdens spārniem.

— Maršrutā Pjombīno– Riomarina–Azuro osta–Pjanoza (Elbas sala) *Toremar* bija vienīgais operators, kas reizi dienā veica jauktus pārvadājumus uz Riomarina ostu un reizi nedēļā – uz Pjanozas ostu.

— Maršrutā S. Stefano osta–Džiljo sala *Toremar* sniedza jauktus pakalpojumus reizi dienā visu gadu. Šajā maršrutā darbojās arī operators *Maregiglio*, kas sniedza jauktus pakalpojumus no aprīļa līdz novembrim ar vidēji diviem braucieniem dienā oktobrī un novembrī un sešiem līdz astoņiem braucieniem dienā laikposmā no aprīļa līdz septembrim.

2.3.1.2. Budžets un ilgums

(39) Turpmāk 2. tabulā ir norādīta ikgadējā kompensācijas summas, ko Itālija maksāja *Toremar* par laikposmu no 2009. līdz 2011. gadam.

(40) Bez tam Toskānas reģions bija rezervējis papildu gada budžetu 3 000 000 EUR apmērā, kas maksājams *Toremar* pēc pārskatu sniegšanas par faktiskajiem ieņēmumiem un izmaksām laikposmā no 2010. līdz 2011. gadam. Minētajos gados ekonomikas un finanšu krīzes dēļ pasažieru skaits ievērojami samazinājās, un vienlaikus palielinājās degvielas izmaksas. Tāpēc, pēc Toskānas reģiona ieskatiem, kompensācija, kas tika maksāta no centrālā valsts budžeta, nebija pietiekama, lai segtu visas sabiedrisko pakalpojumu izmaksas.

Gads	Kompensācija	Rezerve	Kopā
2009	13 572 035		13 572 035
2010	13 005 441	3 000 000	16 005 441
2011	13 005 441	3 000 000	16 005 441

2. tabula. Kompensācija, kas piešķirta par 2009.–2011. gadu (EUR)

(41) Sākotnējā konvencija paredz ikgadējo kompensāciju par sabiedriskajiem pakalpojumiem, kas jāsamaksā šādi: sākotnējo avansa maksājumu veic katra gada martā 70 % apmērā no iepriekšējā gadā samaksātās kompensācijas. Otrais maksājums, ko izdara jūnijā, ir vienāds ar 20 % kompensācijas. Starpība, ko izmaksā līdz 30. novembrim, atbilst starpībai starp samaksātajām summām un negatīvo attiecību starp kārtējā gada darbības izmaksām un ieņēmumiem. Konvencija paredz, ka gadījumā, ja tiek konstatēts, ka *Toremar* ir saņēmis lielāku summu nekā sniegto pakalpojumu neto izmaksas (ieņēmumi mīnus zaudējumi), tam ir jāatmaksā starpība. ([19])

— Kompensācija, kas piešķirta 2009. gadā

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

(42) 1979. gada 1. jūnija Prezidenta dekrētā Nr. 501 ("Dekrēts Nr. 501/79") ir noteikti dažādie elementi (ieņēmumi un izmaksas), ko ņem vērā, aprēķinot subsīdiju, kura maksājama jūras sabiedrisko pakalpojumu operatoriem. Turklāt 1986. gada 5. decembra Likumā Nr. 856 ("Likums Nr. 856/86") bija paredzētas konkrētas izmaiņas jūras sabiedrisko pakalpojumu saistību sistēmā Itālijā. Attiecībā uz savienojumiem ar mazām un lielām salām ar minētā likuma 11. pantu tika mainīti kritēriji, ko izmanto, lai aprēķinātu kompensāciju par sabiedriskajiem pakalpojumiem. Subsīdija bija jāaprēķina, pamatojoties uz starpību starp ieņēmumiem un pakalpojuma izmaksām, ko noteica, atsaucoties uz vidējiem un objektīviem parametriem, un tajā bija jāiekļauj saprātīga atdeve no ieguldītā kapitāla. Likuma 11. pants arī nosaka, ka sabiedrisko pakalpojumu līgumos bija jāiekļauj subsidēto maršrutu saraksts, biežums un izmantojamie kuģu veidi. Subsīdijas bija jāapstiprina atbildīgajiem ministriem. Principi, kas noteikti Prezidenta dekrētā Nr. 501/79 un Likumā Nr. 856/86, bija atspoguļoti sākotnējās konvencijās.

(43) 2009. gadā kompensācija par PVTN sniegšanu tika aprēķināta saskaņā ar metodiku, kas noteikta sākotnējā konvencijā, kura bija spēkā kopš 1991. gada un kura tika pagarināta pēc tās sākotnējā termiņa beigām, t. i., 2008. gada 31. decembra. Proti, kompensācija atbilda uzkrātajiem neto zaudējumiem par pakalpojumiem, ko sniedza saskaņā ar sabiedrisko pakalpojumu režīmu, tiem pieskaitot mainīgu summu, kas atbilst ieguldītā kapitāla atdevei.

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

— Kompensācija, kas piešķirta 2010. un 2011. gadā un no 2012. gada

(45) No 2010. gada kompensācija par PVTN tika noteikta, piemērojot jaunu metodiku, kas noteikta 2007. gada 9. novembra *CIPE* direktīvā ([20]), kuras nosaukums ir "Kritēriji, lai noteiktu sabiedrisko pakalpojumu saistības un maksas dinamiku sabiedriskas nozīmes jūras kabotāžas nozarē" ("*CIPE* direktīva") ([21]). Saskaņā ar tās preambulu *CIPE* direktīva tika izdota, ņemot vērā to publisko uzņēmumu privatizāciju, kuri sniedz jūras pakalpojumus saskaņā ar sabiedrisko pakalpojumu režīmu ([22]). *CIPE* direktīvas noteikumi tika piemēroti attiecībā uz pakalpojumiem, ko *Tirrenia* grupas uzņēmumi sniedza no 2010. gada, pat pirms attiecīgo jauno konvenciju un sabiedrisko pakalpojumu līgumu stāšanās spēkā pēc attiecīgajām privatizācijām.

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

(47) Vajadzīgo atdevi no kapitāla ([23]) aprēķina, izmantojot pamatlīdzekļu cenu noteikšanas modeli ("*CAPM*"). Pamatojoties uz *CAMP*, pašu kapitāla izmaksas aprēķina kā i) bezriska likmes, ii) beta rādītāja (aplēses par uzņēmuma riska profilu attiecībā pret pašu kapitāla tirgu) un iii) pašu kapitāla tirgum piešķirtās pašu kapitāla riska prēmijas funkciju.

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

(49) *CIPE* direktīva paredz, ka bezriska darbību atdeves koeficients atbilst vidējam bruto ienesīgumam no desmit gadu etalonobligācijām attiecībā pret iepriekšējiem 12 mēnešiem, par kuriem pastāv dati.

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

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

(51) Praksē kompensācijas summa, ko samaksā *Toremar*, nevar pārsniegt maksimālo summu 13 005 441 EUR gadā, kas noteikta 2009. gada likumā (sk. 29. apsvērumu). Lai gan 2009. gada likums nosaka maksimālo summu ikgadējai kompensācijai visiem *Tirrenia* uzņēmumiem par jūras pakalpojumu sniegšanu, ievērojot sabiedrisko pakalpojumu režīmu, *CIPE* direktīvā ir ietverti arī noteikti aizsardzības pasākumi, kas ļauj minētajiem operatoriem pietiekami segt to darbības izmaksas.

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

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

kur:

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

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

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

(53) Ja minētais vienādojums nav izmantojams, subsidēto darbību tvērumu var samazināt, vai arī alternatīvi pārskata pakalpojumu organizāciju (piemēram, kuģu veidi) vai maina brauciena maksas ierobežojumus.

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

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

kur:

— ΔT ir maksimālās brauciena maksas ikgadējās procentuālās izmaiņas,

— ΔP ir inflācijas līmenis atsauces gadā,

— X ir reāla maksimālās brauciena maksas ikgadēja korekcijas likme, kas noteikta sabiedrisko pakalpojumu līgumā un kas paliek nemainīga visā līguma darbības laikā.

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

2.3.2. *Toremar privatizācija*

(56) Toskānas reģions 2010. gada 13. janvārī publicēja savā *Oficiālajā Vēstnesī* ([24]) un Itālijas Republikas *Oficiālajā Vēstnesī* ([25]) uzaicinājumus iesniegt piedāvājumus par *Toremar* pārdošanu un kompensācijas par sabiedriskajiem pakalpojumiem piešķiršanu par sabiedrisko pakalpojumu saistību izpildi jūras maršrutos, kas minēti 38. apsvērumā iepriekš. Turklāt 2010. gada 14. janvārī minētais paziņojums tika publicēts *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* ([26]) un vairākos valsts laikrakstos ([27]).

(57) Itālija izvēlējās procedūru, kas minēta 20. panta 1. punktā Publisko līgumu kodeksā – Likumdošanas dekrētā Nr. 163/2006 (*il Codice dei Contratti pubblici*) – un kas atspoguļo 21. pantu Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2004/18/EK ([28]), kurā ir noteikts, ka "*[u]z līgumiem, kuru priekšmets ir II B pielikumā uzskaitītie pakalpojumi [piemēram, ūdens transporta pakalpojumi, attiecina vienīgi 23. pantu [tehniskās specifikācijas] un 35. panta 4. punktu [paziņojumi]*". Izvēlētais piešķiršanas kritērijs bija saimnieciski visizdevīgākais piedāvājums.

([24]) *Bolletino Ufficiale della Regione Toscana* (*BURT*) Nr. 2, 2010. gada 13. janvāris.
([25]) *GURI*, Nr. 4, 2010. gada 13. janvāris.
([26]) OV Nr. S/9/010860/2010.
([27]) *Corriere della Sera*, *Il Sole 24Ore*, *La Repubblica* un *La Nazione*.
([28]) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2004/18/EK (2004. gada 31. marts) par to, kā koordinēt būvdarbu valsts līgumu, piegādes valsts līgumu un pakalpojumu valsts līgumu slēgšanas tiesību piešķiršanas procedūru (OV L 134, 30.4.2004., 114. lpp.).

2.3.2.1. Pārdošanas procedūra un līguma slēgšanas tiesību galīgā piešķiršana

(58) Pēc uzaicinājuma iesniegt piedāvājumus publicēšanas, kad bija beidzies termiņš, interesi piedalīties pauda 11 uzņēmumi, proti, *Moby*, *Toscana di Navigazione S.r.l.*, *Pigreco S.r.l.*, *Sinven S.r.l.*, *Vector S.r.l.*, *Forship S.r.l.*, *Medmar Navi S.p.a.*, *Grandi Navi Veloci S.p.a.*, *Buquebus Italia S.r.l.*, *Loss Cipreses S.p.a.* un *Blu Navy/Transeuropa Ferries*.

(59) Dokumentācija, ko bija iesnieguši visi 11 uzņēmumi, apliecināja, ka tie visi atbilst paziņojumā par konkursu izklāstītajām prasībām, un tāpēc visi uzņēmumi tika uzaicināti iesniegt piedāvājumu.

(60) Uzaicinājumā iesniegt piedāvājumus bija ietverts jaunā 12 gadu līguma projekts, kas jāparaksta starp izraudzīto pretendentu un Toskānas reģionu, un sīkāka informācija par konkursa procedūru. Konkrētāk, uzaicinājuma vēstulē bija apstiprināts, ka pakalpojuma līgumam tiks izraudzīts saimnieciski visizdevīgākais piedāvājums ar cenas vērtējumu 20 punkti, kvalitātes vērtējumu 70 punkti un papildu pakalpojumu vērtējumu 10 punkti. Attiecībā uz *Toremar* darījumdarbības pārdošanas cenu uzaicinājuma vēstulē bija minēta fiksēta summa 10 258 397 EUR, kas aprēķināta, pamatojoties uz neatkarīgu pētījumu, kurā novērtēta *Toremar* aktīvu kopējā vērtība (sk. 65.–73. apsvērumu). Šī cena nebija apspriežama, un uz to neattiecās pretendentu finansiālais piedāvājums.

(61) Tāpēc visiem potenciālajiem pretendentiem tika prasīts iekļaut minēto fiksēto *Toremar* pārdošanas summu savos finanšu piedāvājumos, savukārt Toskānas reģions izvēlas ekonomiski visizdevīgāko piedāvājumu visam piedāvājumam kopumā, pamatojoties uz cenu un citiem – galvenokārt kvalitātes – kritērijiem saistībā ar pakalpojumu, kas noteikti uzaicinājuma vēstulē (sk. 60. apsvērumu).

(62) Visiem 11 pretendentiem arī tika piešķirta piekļuve virtuālajām datu telpām, kas ietver:

1) visu juridisko, tehnisko, finansiālo un komerciālo informāciju par *Toremar*;

2) informāciju par uzņēmuma floti, nemateriālajiem aktīviem un nekustamo īpašumu;

3) visu informāciju par līgumiem saistībā ar pakalpojumu sniegšanu un preču iegādi;

4) punktu piešķiršanas procedūras un tehniskā piedāvājuma veidlapu;

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

(63) Piedāvājumu iesniedza divi uzņēmumi, proti, *Moby* un *Toscana di Navigazione*, kas abi ir iedibināti kuģniecības operatori Itālijā. Pārējie deviņi uzņēmumi neiesniedza piedāvājumu pēc termiņa beigām.

(64) Pēc piedāvājumu izvērtēšanas *Toscana di Navigazione S.r.l.* tika izslēgts no procedūras, jo tā iesniegtais ekonomiskais piedāvājums neatbilda tehniskajam piedāvājumam un konkursa dokumentācijas finansiālās spējas prasībām. Tāpēc par konkursa uzvarētāju tika atzīts *Moby* gan attiecībā uz *Toremar* darījumdarbības privatizāciju, gan jūras pakalpojumu nodrošināšanu (sk. 2.3.3. iedaļu).

2.3.2.2. Pārdošanas līgums

(65) Ņemot vērā konkursa raksturu, Toskānas reģions, lai noteiktu viskonkurētspējīgāko piedāvājumu, izvēlējās noteikt fiksētu summu *Toremar* akciju kapitāla cenai.

(66) Pārdošanas līgums tika parakstīts 2012. gada 2. janvārī, un tas paredz *Toremar* akciju nodošanu *Moby* par fiksētu cenu 10 258 397 EUR. Šo summu maksā 10 gada maksājumos, sākot no līguma pirmā gada beigām, t. i., 2013. gada 2. janvāra.

(67) Fiksētā cena 10 258 397 EUR par pilnīgi visām *Toremar* akcijām tika noteikta, pamatojoties uz neatkarīgu eksperta novērtējumu, ko pasūtīja Toskānas reģions un sagatavoja *Fidi Toscana S.p.A.* (“*Fidi* ziņojums”).

(68) Summa attiecas uz materiālo aktīvu, ēku, kuģu, citu materiālo pamatlīdzekļu un finanšu aktīvu, kā arī citu uzņēmuma debitoru parādu vērtību 2010. gada 30. jūnijā. Nemateriālie aktīvi (piemēram, koncesijas, atļaujas, licences, preču zīmes u. c.) nebija iekļauti novērtējumā un tika atstāti pretendentu ziņā. Tad summai tika piemēroti grozījumi, kas izriet no starpības starp akciju grāmatvedības vērtību 2010. gada 30. jūnijā un akciju tirgus vērtību ([29]).

(69) Šī iepriekš minētā summa ietver arī kredītu 9 772 572 EUR apmērā, kas pieprasīts no *Tirrenia* ("kredīts").

(70) Saskaņā ar pārdošanas līguma 1. panta 5. un 6. punktu attiecībā uz pirmo maksājumu *Moby* apgalvo, ka tas ir iepriekš samaksājis Toskānas reģionam summu 485 825 EUR, kas ir vienāda ar starpību starp pārdošanas cenu un kredītu.

(71) Saskaņā ar pārdošanas līguma 1. panta 3. punktu noteiktās cenas samaksai, izņemot summu, kas samaksāta iepriekš, piemēro nosacījumu, ka tiek samaksāta summa 9 772 572 EUR, ko *Tirrenia* ir parādā *Toremar* ([30]). Saskaņā ar pārdošanas līguma 4. panta 3. punktu, ja kredīta summa netiek atgūta, *Moby* joprojām ir pienākums nodot kredītu (vai jebkuru atlikušo kredītu) Toskānas reģionam jebkurā laikā līdz pakalpojumu līguma darbības termiņa beigām ([31]).

(72) Saskaņā ar pārdošanas līguma 4. pantu *Moby* ir pienākums paziņot Toskānas reģionam par jebkuru *Toremar* akciju pārdošanu trešām personām, tomēr *Moby* kopā ar jauno *Toremar* pircēju joprojām ir atbildīgs par pakalpojumu līguma saistībām.

(73) Visbeidzot, saskaņā ar pārdošanas līguma 5. pantu *Banca Popolare di Milano* ir sniegusi galvojumu par labu *Toskānas* reģionam, sedzot *Toremar* akciju kopējo pārdošanas cenu (ieskaitot pircēja pienākumu nodot kredīta summu, kas vēl nav atgūta no *Tirrenia*).

2.3.2.3. Tiesvedība valsts līmenī

(74) Konkursa procedūras, kurā *Toremar* darījumdarbību un sabiedrisko pakalpojumu līgumu nodod *Moby*, rezultāts bija par priekšmetu vairākās tiesvedībās, kas ierosinātas valsts tiesās.

(75) *Toscana di Navigazione S.r.l.* – izslēgtais pretendents un sūdzības iesniedzējs šajā procedūrā – apstrīdēja tā izslēgšanas no konkursa procedūras likumību valsts tiesās. Sākotnēji sūdzības iesniedzējs iesniedza prasību par pagaidu tiesisko aizsardzību Toskānas Reģionālajā administratīvajā tiesā. Minētā tiesa ar 2011. gada 14. jūlija Rīkojumu Nr. 774 noraidīja prasību. Apelācijā šo nolēmumu apstiprināja Valsts padome ar 2011. gada 31. augusta Rīkojumu Nr. 3666, kas jo īpaši uzsvēra, ka uzņēmuma iesniegtais ekonomiskais piedāvājums ir nepilnīgs attiecībā uz sniedzamajiem papildu pakalpojumiem un faktu, ka tas nebija noteikts uz ikgadēja pamata, un ka konkursa dokumentācijā paredzēto atkārtotās izvērtēšanas mehānismu nevar piemērot.

(76) Tad *Toscana di Navigazione S.r.l.* pārsūdzēja konkursa procedūras iznākumu Toskānas Reģionālajā administratīvajā tiesā, kas pārsūdzību noraidīja ar 2012. gada 1. marta Rīkojumu Nr. 414, apstiprinot, ka uzņēmuma piedāvājums neatbilst līgumslēdzējas iestādes prasībām.

([29]) Ņemot vērā konkursa procedūrai vajadzīgo laiku, *Fidi* ziņojums tika sagatavots, pieņemot, ka akciju faktiskā nodošana nevar notikt pirms 2010. gada beigām. Rezultātā aktīvu grāmatvedības vērtība, kas noteikta 2010. gada 30. jūnijā, bija jāmaina, lai ņemtu vērā aktīvu tirgus vērtību faktiskās nodošanas laikā. Aktīvu tirgus vērtību noteica cits neatkarīgs eksperts–vērtētājs. Novērtējums neattiecās uz *Toremar* akciju pārdošanas cenas aprēķinu, bet attiecās uz *Toremar* aktīvu vērtības aprēķinu.

([30]) Kā norādījusi Itālija, 2009. gada likuma (sk. 26. apsvērumu) 4. pantā bija paredzētas Itālijas Finanšu ministrijas saistības nodrošināt, ka privatizācijas procesā tiek izpildītas "*Tirrenia SpA* un *Siremar SpA* pircēja saistības nokārtot visus parādus pret *Toremar SpA* 60 dienu laikā no nodošanas". Kad *Tirrenia* iesaistījās īpašā administrēšanā (šajā saistībā sk. Komisijas Lēmumu (ES) 2020/1412 (2020. gada 2. marts) lietās SA.32014, SA.32015, SA.32016 (11/C) (ex 11/NN)), ko Itālija īstenoja attiecībā uz *Tirrenia di Navigazione* un tā iegādātāju *Compagnia Italiana di Navigazione*, Toskānas reģions, lai izvairītos no negatīvās ietekmes uz *Toremar* privatizācijas procesu, iekļāva šo klauzulu pārdošanas līgumā, tādējādi nosakot, ka prasībai atbilstošās cenas daļas samaksa ir atkarīga no *Tirrenia* veiktās prasības samaksas. Šī klauzula tika darīta zināma visiem konkursa procedūras dalībniekiem.

([31]) Pamatojoties uz jaunāko informāciju, ko saņēma Itālija, līdz šim šī prasība nav atgūta. Tā ir iekļauta Romas Civiltiesas nenodrošināto prasību sarakstā ārkārtas administrācijas procedūras ietvaros.

(77) *Toscana di Navigazione S.r.l.* šo spriedumu pārsūdzēja Valsts Padomē, kas ar Rīkojumu Nr. 83/2015 lēma par labu uzņēmumam, pieprasot, lai Toskānas reģions pārskata konkursa procedūru un tā prasības. Pēc Toskānas reģiona veiktas revīzijas tika pieņemts 2015. gada 30. marta Dekrēts Nr. 1312, kurā bija atbalstīts Toskānas reģiona lēmums izslēgt uzņēmumu no konkursa procedūras, jo nebija pierādīta atbilstība tehniskajām, ekonomiskajām un finanšu spējas prasībām dalībai konkursā.

(78) *Toscana di Navigazione S.r.l.* pārsūdzēja 2015. gada 30. marta Dekrētu Nr. 1312 Toskānas Reģionālajā administratīvajā tiesā, kas noraidīja pārsūdzību ar 2015. gada 26. oktobra Rīkojumu Nr. 1446. Valsts Padome visbeidzot apstiprināja minēto rīkojumu ar Rīkojumu Nr. 3347/2016.

2.3.3. *Jaunais pakalpojumu līgums starp Toskānas reģionu un Moby/Toremar*

2.3.3.1. Atbalsta saņēmējs

(79) Kā minēts 63. apsvērumā, *Moby* un *Toscana di Navigazione* iesniedza piedāvājumu par jauno sabiedrisko pakalpojumu līgumu. Pēc pēdējā minētā uzņēmuma izslēgšanas *Moby/Toremar* ([32]) 2012. gada 2. janvārī parakstīja jauno sabiedrisko pakalpojumu līgumu ar Toskānas reģionu par jūras maršrutu nodrošināšanu.

(80) Saskaņā ar jaunā pakalpojumu līguma 1. panta 2. punktu *Moby* sniedz līgumā paredzētos pakalpojumus tikai ar *Toremar* starpniecību.

2.3.3.2. Maršruti

(81) *Moby/Toremar* sniedz pasažieru un jauktus (pasažieru un automobiļu) pārvadāšanas pakalpojumus saskaņā ar sabiedrisko pakalpojumu režīmu vairākos jūras kabotāžas maršrutos šādi:

Livorno–Gorgona–Kaparaija **(līnija A1)**
Pjombīno–Portoferrajo (Elbas sala) **(līnija A2)**;
Pjombīno–Kavo–Portoferrajo (Elbas sala) **(līnija A2, ātrgaitas)**
Pjombīno–Riomarina–Azuro osta–Pjanoza (Elbas sala) **(līnija A3)**
S. Stefano osta–Džiljo sala **(līnija A4)**
S. Stefano osta–Džannutri **(līnija A5)**

3. tabula. To maršrutu tīkls, kurus nodrošina Moby/Toremar saskaņā ar jauno pakalpojumu līgumu

2.3.3.3. Darbības laiks

(82) Jaunajam pakalpojumu līgumam starp Toskānas reģionu un *Moby/Toremar* darbības laiks ir 12 gadi (no 2012. līdz 2024. gadam).

2.3.3.4. Sabiedrisko pakalpojumu saistības

(83) Prasības, kas noteiktas līgumā ar *Moby/Toremar*, attiecas cita starpā uz apkalpotajām ostām, nodrošinātajiem jūras maršrutiem piešķirto kuģu veidu un jaudu, pakalpojuma biežumu un maksimālo brauciena maksu.

([32]) Līgums par jūras kabotāžas pakalpojumu piešķiršanu, lai savienotu Toskānas arhipelāga salas, tika noslēgts starp Toskānas reģionu, no vienas puses, un *Moby* un *Toremar*, no otras puses. Attiecīgi šajā lēmumā visās iedaļās, kas attiecas uz jauno sabiedrisko pakalpojumu līgumu, ir sniegta atsauce uz abiem uzņēmumiem (kā "*Moby/Toremar*").

2.3.3.5. Kompensācijas noteikumi un galīgā piešķiršana

(84) Konkursa procedūrā gada kompensācijas summa, kas maksājama saskaņā ar jauno līgumu par sabiedrisko pakalpojumu saistību izpildi 81. apsvērumā norādītajos jūras maršrutos, tika noteikta 14 550 400 EUR apmērā (kopējā summa visā 12 gadu līguma darbības laikā ir 174 604 810 EUR). Šī vērtība tika noteikta, summējot 13 005 441 EUR, kas noteikti 2009. gada likumā (sk. 29. apsvērumu), un palielinājumu 1 544 959 EUR apmērā, kas paredzēts 2009. gada likuma 19.ter panta 16. punkta d) apakšpunktā saistībā ar ievērojamajām investīcijām, kas jāveic operatoram visā līguma darbības laikā.

(85) Šī kompensācijas summa tika noteikta, pamatojoties uz metodiku, kas noteikta *CIPE* direktīvā (sk. 45.–55. apsvērumu). Aizsardzības pasākumi, kas noteikti *CIPE* direktīvā, ir atspoguļoti jaunajā pakalpojumu līgumā.

(86) Atbilstoši pakalpojumu līguma 4. panta 2. punktam gada kompensācija, kas jāmaksā *Moby/Toremar*, tika aplēsta 13 333 318 EUR apmērā. Tomēr saskaņā ar pakalpojumu līguma 4. panta 3. punktu gada kompensāciju, kas jāmaksā *Moby/Toremar*, nosaka kā faktiski sniegtā pakalpojuma rezultātu (t. i., cenu par jūdzi katrā maršrutā), ņemot vērā saistītos riskus (komerciālos un rūpnieciskos), kā noteikts līgumā (piemēram, kompensācijas samazinājums gadījumā, ja uzņēmums neveic braucienus, sodi gadījumā, ja pakalpojumi tiek pārtraukti, utt.).

(87) Pakalpojumu līgums paredz kompensācijas maksājumu, kurš nepārsniedz to, kas ir nepieciešams, lai segtu neto izmaksas, kuras rodas saistībā ar sabiedrisko pakalpojumu saistību izpildi (ekonomiskais un finansiālais līdzsvars). Gadījumā, ja notiek atkāpe no šā līgumiskā līdzsvara, pakalpojumu līguma 26. pantā ir paredzēts līdzsvarošanas mehānisms, ar kuru novērtē visus parametrus, kas saistīti ar kompensācijas samaksu. Tāpēc, ja, būtiski mainoties ([33]) ekonomiskajiem parametriem, kas ir kompensācijas summas pamatā, izrādās, ka kompensācijas summa ir nepietiekama, lai segtu visas izmaksas, kas rodas pakalpojumu sniegšanā, jaunais pakalpojumu līgums ļauj pārskatīt kompensācijas galvenos parametrus, proti, i) tarifu sistēmu; ii) piedāvāto sabiedrisko pakalpojumu līmeni; iii) ikgadējās maksimālās cenas līmeni un iv) kapitāla dotācijas investīcijām.

(88) Saskaņā ar pakalpojumu līguma 4. panta 4., 5. un 6. punktu operatoram maksājamo kompensāciju samazina par 80 %, ja pakalpojumi tiek pārtraukti darba devēju streika dēļ, un par 30 %, ja iestājas neparedzēti gadījumi, savukārt pakalpojumu nesniegšanas gadījumā operatoram jāmaksā naudas sodi.

(89) Atbilstoši pakalpojumu līguma 24. pantam operatoram ir jāievieš tehniskās, ekonomiskās un pārvaldības uzraudzības sistēma, saskaņā ar kuru gada peļņas un zaudējumu pārskatus, kas saistīti ar pakalpojumu, kuru sniedz, pamatojoties uz pakalpojumu līgumu, nosūta reģionālajām iestādēm pārbaudei.

2.3.4. *Pietauvošanās prioritāte*

(90) 2009. gada likuma 19.ter panta 21. punktā bija noteikts, ka, lai garantētu teritoriālo nepārtrauktību ar salām un ņemot vērā to sabiedrisko pakalpojumu saistības, bijušās *Tirrenia* grupas uzņēmumiem, tostarp *Toremar*, jāpatur jau piešķirtā pietauvošanās un prioritāte jaunu laika nišu piešķiršanā atbilstoši procedūrām, ko noteikušas jūras iestādes, kuras izveidotas ar 1994. gada 28. janvāra Likumu Nr. 84. un Itālijas Jūras kodeksu.

([33]) Līguma 26. panta 2. punkts paredz: "Pozitīvu vai negatīvu ekonomiskā un finansiālā līdzsvara novirzi var izraisīt:
a) pārvaldības neefektivitāte;
b) uzņēmuma kļūdaini paziņojumi par faktiski sniegtajiem pakalpojumiem, lai noteiktu gada cenu;
c) ārkārtīgi nelabvēlīgi tirgus apstākļi, kas nav atkarīgi no uzņēmuma un kā rezultātā pasliktinās darbības apstākļi un attiecīgi paaugstinās darbības izmaksas vai samazinās tarifu ieņēmumi, piemēram, izraisot darbības peļņas negatīvas izmaiņas par vairāk nekā 10 %;
d) finansiālas izmaiņas;
e) normatīvo aktu grozījumi, kas paredz jaunus nosacījumus attiecībā uz līgumā paredzēto pakalpojumu;
f) jaunas investīcijas, kas reģionam jāveic no publiskajiem līdzekļiem, kā paredzēts 20. pantā;
g) izmaiņas tarifu sistēmā atbilstoši 13. pantam;
h) ārkārtīgi labvēlīgi tirgus apstākļi, kā rezultātā darbības peļņa palielinās par vairāk nekā 10 %;
i) personāla izmaksu vienības palielināšanās saistībā ar atbilstību *CNL* (valsta darba koplīgumam) un uzņēmuma spējai aizstāvēt savas intereses attiecībā uz papildu pensijām". (Komisijas neoficiāls tulkojums).

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

(91) 2010. gada likumā bija noteikta iespēja bijušās *Tirrenia* grupas uzņēmumiem īslaicīgi izmantot finanšu līdzekļus, kas jau atvēlēti ([34]) flotes atjaunošanai un modernizēšanai, lai apmierinātu steidzamās likviditātes vajadzības. Tomēr *Tirrenia* grupas uzņēmumiem, kas izmantoja šo iespēju, bija jāpapildina šie speciālie līdzekļi, lai tie joprojām varētu veikt nepieciešamo modernizāciju saviem kuģiem. Šāda modernizācija bija nepieciešama, lai izpildītu jaunus starptautiskus drošības standartus, ievērojot 1996. gada Stokholmas vienošanos ([35]).

(92) Proti, lai samaksātu par visas *Tirrenia* grupas modernizāciju, no diviem mehānismiem tika atlikti 23 750 000 EUR ([36]). *Toremar* tika atvēlēti 1 617 300 EUR no šīs summas, ko tas izmantoja savas flotes atjaunošanai (sk. 138. apsvērumu).

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

a) sākotnējās konvencijas tiek pagarinātas no 2010. gada 1. oktobra līdz *Tirrenia* un *Siremar* privatizācijas procesa pabeigšanai (sk. arī 30. apsvērumu);

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

c) lai nodrošinātu sabiedrisko pakalpojumu nepārtrauktību un atbalstītu bijušās *Tirrenia* grupas uzņēmumu privatizācijas procesu, attiecīgie reģioni var izmantot *Fondo Aree Sottoutilizzate* ("*FAS*") ([37]) līdzekļus atbilstoši *CIPE* direktīvai ([38]).

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

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

(95) Savā 2009. gada 28. aprīļa vēstulē Itālija sniedza sīku atbildi uz Komisijas 2008. gada 19. decembra pieprasījumu. Minētajā vēstulē Itālija cita starpā norādīja:

1) ka sākotnējo konvenciju pagarināšana līdz 2009. gada 31. decembrim bija nepieciešama, lai sasniegtu jūras kabotāžas nozares liberalizāciju Itālijā, privatizējot *Tirrenia* grupu;

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

([34]) Kā noteikts 19. panta 13.a punktā Dekrētlikumā 78/2009, kas pārveidots par Likumu 102/2009 ("Likums 102/2009"), un 2009. gada likuma 19.ter panta 19. punktā.

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

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

([37]) Nepilnīgi izmantotu teritoriju fonds (*Fondo Aree Sottoutilizzate*) ir valsts fonds, kas atbalsta Itālijas reģionālās politikas īstenošanu. Tā līdzekļi ir galvenokārt mērķiezīmēti reģioniem, ko Itālija noteikusi par šādiem.

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

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

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

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

(96) Komisijas ģenerāldirektors, kurš atbild par enerģētiku un transportu, 2009. gada 21. decembrī nosūtīja Itālijai vēstuli, kurā *inter alia* norādīja, ka, ņemot vērā jūras kabotāžas nozares kraso pārveidošanu Itālijā un ievērojamo sociālo ietekmi, kāda būtu bijusi privatizācijai, ja konkursa procedūra tiktu rīkota uz vienkārša sabiedrisko pakalpojumu līguma pamata, konkursa rīkošana par kuģniecības uzņēmumu, kam ir šādi līgumi, ir pieņemama – principā un izņēmuma kārtā –, lai nodrošinātu atbilstību Padomes Regulā (EEK) Nr. 3577/92 ([39]) ("Jūras kabotāžas regula") noteiktajam Kopienas kuģu īpašnieku nediskriminācijas kritērijam.

(97) Komisija 2010. gada 29. janvārī ([40]) nosūtīja oficiālu paziņojuma vēstuli par nepareizu Jūras kabotāžas regulas īstenošanu. Minētajā vēstulē Komisija atgādināja, ka minētā regula nosaka, ka tad, ja dalībvalsts noslēdz sabiedrisko pakalpojumu līgumus vai uzliek sabiedriskos pakalpojumu saistības, to dara, nediskriminējot nevienu Kopienas kuģu īpašnieku. Regulas 4. panta 3. punktā ir paredzēts, ka sabiedrisko pakalpojumu līgumi var palikt spēkā līdz attiecīgā līguma termiņa izbeigšanās dienai. Tomēr Komisija ievēroja, ka *Tirrenia* grupas uzņēmumi turpināja sniegt jūras transporta pakalpojumus pēc attiecīgo sabiedrisko pakalpojumu līgumu (sākotnējo konvenciju) termiņa beigām. Proti, minēto konvenciju termiņam bija jābeidzas 2008. gada beigās, bet Itālija tās atkārtoti pagarināja. Tāpēc Komisija uzaicināja Itāliju iesniegt tās apsvērumus.

(98) 2010. gada 29. janvārī arī Komisijas ģenerāldirektors, kurš atbild par enerģētiku un transportu, atbildēja uz Itālijas 2010. gada 22. janvāra vēstuli. Ģenerāldirektors uzsvēra, ka viņa atbilde attiecas tikai uz atbilstību Jūras kabotāžas regulai, nevis uz valsts atbalsta jautājumiem. Šajā kontekstā ģenerāldirektors norādīja, ka pamatojumi, kas sniegti attiecībā uz konkrētiem maršrutiem, ir pietiekami, lai kliedētu iepriekš paustās bažas. Ģenerāldirektors atgādināja, ka sabiedrisko pakalpojumu līgumi var attiekties tikai uz maršrutiem, attiecībā uz kuriem pastāv tirgus nepilnības.

(99) Itālija 2010. gada 29. martā atbildēja uz Komisijas 2010. gada 29. janvāra oficiālo paziņojuma vēstuli. Savā atbildē Itālija cita starpā precizēja, ka konkursa procedūrā attiecībā uz *Toremar* nākamajos procedūras posmos piedalīsies 11 ieinteresētās personas.

(100) Itālija 2010. gada 10. septembrī *ad hoc* sanāksmes laikā informēja Komisiju, ka arī konkursa procedūra par cita starpā *Toremar* līgumu tika aizkavēta. Vēlāk ar 2010. gada 1. oktobra Likumu Nr. 163 sākotnējās konvencijas tika vēlreiz pagarinātas līdz *Tirrenia* un *Siremar* privatizācijas procesu pabeigšanai (sk. arī 30. apsvērumu).

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

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

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

a) cita starpā *Toremar* sākotnējā konvencija tika pagarināta automātiski un bez konkursa procedūras;

b) lai gan attiecīgos sabiedrisko pakalpojumu līgumus turpināja piemērot, netika veikta konkursa procedūra, cita starpā arī attiecībā uz *Toremar*;

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

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

3. PROCEDŪRAS SĀKŠANAS UN PAPLAŠINĀŠANAS PAMATOJUMS

3.1. Sākotnējās starp *Toremar* un Itāliju noslēgtās konvencijas pagarināšana

3.1.1. *Altmark sprieduma kritēriju ievērošana un atbalsta esība*

(103) Komisija savā 2011. gada lēmumā pauda sākotnējo viedokli, ka sabiedrisko pakalpojumu saistību definīcija nav bijusi pietiekami skaidra, tāpēc Komisija nevar izdarīt galīgu secinājumu par to, vai definīcijā ir acīmredzamas kļūdas. Komisijai jo īpaši minētajā posmā nebija pilnīga priekšstata par faktiskajām saistībām, kas noteiktas *Toremar* attiecībā uz pakalpojumu sniegšanu attiecīgajos maršrutos, salīdzinājumā ar pakalpojumiem, ko dažos no šiem maršrutiem piedāvāja konkurenti.

(104) Komisija sākotnēji uzskatīja, ka *Altmark* sprieduma ([41]) otrais nosacījums ir izpildīts, jo parametri, uz kuru pamata tika aprēķināta kompensācija, bija noteikti iepriekš un atbilda pārredzamības prasībām. Komisija jo īpaši atzīmēja, ka minētie parametri ir aprakstīti sākotnējā konvencijā (par kompensāciju attiecībā uz 2009. gadu) un *CIPE* direktīvā (par kompensāciju no 2010. gada).

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

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

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

3.1.2. *Saderība*

(108) Komisija 2011. gada lēmumā pauda sākotnējo viedokli, ka uz kompensāciju par sabiedriskajiem pakalpojumiem par 2009.–2011. gadu neattiecas ne 2005. gada PVTN lēmums ([42]), ne 2005. gada PVTN nostādnes ([43]). Tāpēc Komisija šo pasākumu novērtēja tieši saskaņā ar LESD 106. panta 2. punktu un konstatēja, ka tai ir šaubas par to, vai ir izpildīti piemērojamie saderības nosacījumi.

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

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

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

(109) Komisija 2012. gada lēmumā atzīmēja, ka 2012. gada 31. janvārī stājās spēkā jauns PVTN aktu kopums, kas sastāv no 2011. gada PVTN lēmuma ([44]) un 2011. gada PVTN nostādnēm ([45]). Tomēr Komisija sākotnēji uzskatīja, ka kompensāciju par sabiedriskajiem pakalpojumiem sākotnējās konvencijas pagarinājuma ietvaros nevar uzskatīt par saderīgu ar iekšējo tirgu un par tādu, uz kuru neattiecas paziņošanas prasība saskaņā ar 2011. gada PVTN lēmumu.

(110) 2010. gada likumā bija paredzēta sākotnējās konvencijas pagarināšana no 2010. gada 30. septembra līdz privatizācijas procesa beigām. Rezultātā kompensāciju, ko uzņēmums saņēma no 2010. gada 1. oktobra līdz tā privatizācijai, varēja novērtēt, pamatojoties uz 2011. gada PVTN nostādnēm, kuras saskaņā ar to 69. punktu attiecas arī uz atbalstu, kas piešķirts pirms 2012. gada 31. janvāra (sk. 283. un 284. apsvērumu).

3.2. **Toremar privatizācija**

(111) Kad tika pieņemts 2012. gada lēmums, Komisijai bija šaubas, vai konkursa procedūra *Toremar* pārdošanai bija pietiekami pārredzama un bez nosacījumiem, lai nodrošinātu, ka pārdošana notiek par tirgus cenu.

(112) Komisija 2012. gada lēmumā uzskatīja, ka konkrēti privatizācijā piemērotākie nosacījumi varētu būt ierobežojuši pretendentu skaitu vai ietekmējuši pārdošanas cenu. Komisija atgādināja, kāda ir tās iedibinātā prakse attiecībā uz valstij piederošu uzņēmumu aktīvu pārdošanu, ko veic valsts (vai kas šajā gadījumā ir piedēvējami), proti, neekonomiski apsvērumi, kādus privāts pārdevējs neizdarītu, piemēram, sabiedriskās kārtības apsvērumi, nodarbinātības prasības vai reģionālā attīstība, liecina par valsts atbalsta esību, ja tie uzliek potenciālajam pircējam apgrūtinošus pienākumus un tādējādi var samazināt pārdošanas cenu.

(113) Līdzīgi, pamatojoties uz attiecīgajā posmā pieejamo informāciju, Komisija uzskatīja, ka tā dēvētās *tehniskās un finansiālās prasības*, kas noteiktas *Toremar* konkursā, būtībā traucē konkursam, ierobežojot potenciālo pretendentu loku līdz esošajiem jūras uzņēmumiem, ņemot vērā, ka šajā gadījumā pats uzņēmums, kam uzticēts sabiedrisko pakalpojumu līgums, tika nodots pārdošanai ([46]).

(114) Iepriekš izklāstīto iemeslu dēļ Komisija sākotnēji secināja, ka *Toremar* privatizācijas procedūra nav bijusi pietiekami pārredzama un bez nosacījumiem, lai nodrošinātu, ka pārdošana notiek par tirgus cenu. Tāpēc Komisija minētajā posmā nevarēja izslēgt, ka pircējam ir piešķirta ekonomiska priekšrocība.

(115) Komisija, pamatojoties uz informāciju, kas bija pieejama, kad tā izdeva savu 2012. gada lēmumu, arī uzskatīja, ka jebkāds atbalsts, kas varētu būt radies privatizācijas procedūras gaitā, būtu nesaderīgs.

3.3. **Jaunais pakalpojumu līgums starp Toskānas reģionu un *Moby*/*Toremar***

3.3.1. *Altmark sprieduma kritēriju ievērošana un atbalsta esība*

(116) Komisija 2011. un 2012. gada lēmumos pauda sākotnējo viedokli, ka kompensācija, kas samaksāta *Toremar* (un tā iegādātājam *Moby*), neatbilst *Altmark* spriedumā noteiktajiem kritērijiem un tāpēc ir uzskatāma par atbalstu LESD 107. panta 1. punkta nozīmē. Komisija nonāca pie šā secinājuma, ņemot vērā, ka: i) vismaz dažos maršrutos, kurus nodrošināja *Toremar*, bija konkurenti, kas piedāvāja līdzīgus pakalpojumus, un nebija iesniegta pietiekama informācija, kas ļautu Komisijai izdarīt secinājumu par to, vai PVTN atspoguļo reālu sabiedrisko pakalpojumu vajadzību, kuru nevarētu apmierināt tikai ar tirgus spēku darbību; ii) kompensācija tika aprēķināta atbilstoši *CIPE* direktīvai tā, ka operatoram tika piešķirta pārmērīgi liela kompensācija par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu to

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

([45]) Komisijas paziņojums "Kopienas nostādnes valsts atbalstam attiecībā uz kompensāciju par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu".

([46]) Uzaicinājums iesniegt piedāvājumus paredz, ka dalībniekiem jāpierāda, ka tie laikposmā no 2006. gada 30. novembra līdz 2009. gada 30. novembrim ir snieguši jūras pakalpojumus, kuru apjoms nav mazāks par 450 000 jūras jūdžu, un ka to paziņotais apgrozījums no jūras transporta pakalpojumiem pēdējos trīs finanšu gados nav bijis mazāks par 150 miljoniem EUR, no kuriem vismaz 75 miljoni EUR ir no jūras pasažieru pārvadājumu pakalpojumu sniegšanas.

pašu iemeslu dēļ, kuri izklāstīti 2011. gada lēmumā, un iii) *Altmark* sprieduma ceturtais kritērijs šķietami nebija izpildīts, ņemot vērā, ka konkurss par sabiedrisko pakalpojumu tika izsludināts ar nosacījumu, ka izraudzītais pretendents iegādāsies visu *Toremar* uzņēmumu. Komisijas sākotnējā nostāja bija tāda, ka tad, ja konkurss par sabiedrisko pakalpojumu līgumu būtu izsludināts bez pirkšanas prasības, izmaksas sabiedrībai būtu zemākas.

3.3.2. *Saderība*

(117) Attiecībā uz to, vai kompensācija, kas samaksāta *Toremar*, ir saderīga, Komisija atzīmēja, ka, pamatojoties uz Itālijas sniegto informāciju, 2011. gada PVTN lēmums nav piemērojams šim pakalpojumu līgumam tā garā (12 gadu) pilnvarojuma perioda dēļ. Jebkurā gadījumā Komisija šajā posmā nevarēja izdarīt secinājumu par 2011. gada PVTN lēmuma piemērošanu, jo parakstītais līgums vēl nebija iesniegts. Komisija nesaņēma nekādu informāciju (piemēram, par pasažieru skaitu, kas pārvadāts divos finanšu gados pirms pilnvarojuma), kas ļautu izvērtēt pārējos 2011. gada PVTN lēmuma saderības nosacījumus. Tad Komisija novērtēja atbalstu, pamatojoties uz 2011. gada PVTN nostādnēm, bet konstatēja, ka tai ir šaubas par to, vai ir izpildīti nostādnēs noteiktie saderības nosacījumi, un aicināja Itāliju pierādīt, ka tie ir izpildīti.

3.4. **Pietauvošanās prioritāte**

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

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

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

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

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

4. **ITĀLIJAS PIEZĪMES**

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

(122) Itālija iesniedza to *Toremar* izmantoto maršrutu sarakstu (to papildinot ar attiecīgu juridisku dokumentāciju), uz kuriem attiecas sabiedrisko pakalpojumu saistības, tostarp informāciju par sezonālo biežumu un grafikiem, konkurences vidi un iemesliem, kuru dēļ noteiktas šīs sabiedrisko pakalpojumu saistības.

(123) Attiecībā uz faktiska PVTN esību Itālija atzīmē, ka minētās sabiedrisko pakalpojumu saistības tika noteiktas, lai uzturētu teritoriālo nepārtrauktību un sauszemes savienojumu ar salām. Šis pakalpojums arī sniedz ieguldījumu salu ekonomiskajā attīstībā un intermodālo pārvadājumu veicināšanā, vienlaikus garantējot salas iedzīvotājiem būtiskās mobilitātes vajadzības visu gadu un nodrošinot, ka tiek ievērotas konstitucionālās tiesības uz teritoriālo nepārtrauktību.

(124) Attiecībā uz konkurences vidi Itālija iesniedza informāciju, kas parāda, ka *Toremar* ir vienīgais operators, kas kuģo lielākajā daļā maršrutu visu gadu. Lai gan gadu laikā ir bijusi zināma konkurence, jo īpaši maršrutā Pjombīno–Portoferrajo **(līnija A2)** ar *Moby* dalību, Itālija uzskata, ka *Toremar* sniegtais pakalpojums nav aizstājams un ka teritoriālās nepārtrauktības garantiju nebūtu bijis iespējams sasniegt tikai ar tirgus spēku darbību.

4.2. **Par *Toremar* privatizāciju**

4.2.1. *Par Toremar pārdošanas cenu*

(125) Kā norādījusi Itālija, *Toremar* privatizācija ietvēra visa uzņēmuma akciju kapitāla nodošanu, rīkojot publisku konkursa procedūru, ko izsludināja Toskānas reģions. Šī procedūra papildus ietvēra jūras sabiedrisko pakalpojumu vienlaicīgu uzticēšanu Toskānas arhipelāgā uz 12 gadiem, lai uzturētu teritoriālo nepārtrauktību.

(126) Toskānas reģions pasūtīja neatkarīga eksperta novērtējumu (sk. 67. un 68. apsvērumu), lai novērtētu *Toremar* pārdošanas juridiskos un ekonomiskos jautājumus. Kā norādījusi Itālija, minētajā novērtējumā ("*Fidi* ziņojums") ir skaidri un precīzi izklāstītas procedūras, kas ievērotas, lai noteiktu *Toremar* akciju kapitāla tirgus vērtību.

4.2.2. *Par procedūras pārredzamo un nediskriminējošo raksturu*

(127) Itālija uzsver, ka procedūras tika rīkotas atbilstoši pārredzamības un nediskriminācijas juridiskajiem principiem. Tā norādīja, ka visām 11 personām, kas pauda ieinteresētību, tika sniegta būtiskā informācija, kas bija nepieciešama, lai iesniegtu to piedāvājumus, piekļūstot datu telpai, kurā bija pieejama visa dokumentācija. Itālija arī apgalvo, ka šajā procedūras posmā tai nebija nekādas kontroles pār potenciālajiem pretendentiem, jo atbildes uz uzaicinājumu izteikt ieinteresētību nebija saistošas. Arī konkurentiem tika piešķirtas tiesības iesniegt jautājumus un saņemt atbildes no līgumslēdzējas iestādes.

(128) Attiecībā uz Komisijas šaubām par tehniskajām un finansiālajām prasībām, kas noteiktas pretendentiem dalībai konkursā, Itālija argumentē, ka šādas prasības nav diskriminējošas, bet ir balstītas uz vajadzību atlasīt operatoru, kas spēj nodrošināt īpašu zinātību, ņemot vērā vajadzīgo sabiedrisko pakalpojumu kvantitatīvo un kvalitatīvo attīstību. Tas ir jo īpaši piemērojams tāda konkursa kontekstā, kāds tiek izskatīts šajā procedūrā, kurā *Toremar* pārdošana tika apvienota ar jauna sabiedrisko pakalpojumu līguma noslēgšanu ([47]). Kā norāda Itālija, tehnisku un finansiālu prasību noteikšana konkursā nav pretrunā konkursa maksimālai pieejamībai visiem potenciālajiem pretendentiem, bet ir šīs konkrētās konkursa struktūras tiešas un nepieciešamas sekas.

(129) Konkrēti attiecībā uz nodotajiem aktīviem un pienākumu saglabāt nodarbinātības līmeni Itālija uzsver, ka *Toremar* pārdošana neietvēra nekādu pienākumu attiecībā uz nodarbinātības līmeņiem.

4.3. **Par sākotnējās konvencijas pagarināšanas un jaunā sabiedrisko pakalpojumu līguma atbilstību *Altmark* nosacījumiem**

(130) Itālija apgalvo, ka visi četri *Altmark* kritēriji ir izpildīti attiecībā uz 2009.–2011. un 2012.–2024. gada periodu turpmāk izklāstīto iemeslu dēļ.

— *Toremar* tika faktiski uzticēta sabiedrisko pakalpojumu saistību izpilde. Sākotnējās konvencijas pagarinājumā, kā arī jaunajā sabiedrisko pakalpojumu līgumā ir skaidri izklāstītas saistības attiecībā uz apkalpojamiem maršrutiem, laika grafiku, kuģošanas biežumu, izmantojamo kuģu kvalitāti un pakalpojuma kvalitāti kopumā, tarifa pienākumi attiecībā uz apkalpojamām ostām un pienākumi saistībā ar pasažieru tiesībām atbilstoši Savienības tiesību aktiem. Tāpēc Itālija uzskata, ka sabiedrisko pakalpojumu saistības ir skaidri definētas un ka pirmais *Altmark* kritērijs ir izpildīts.

([47]) Šajā saistībā Itālija atsaucas uz Komisijas (Enerģētikas un transporta ĢD) 2009. gada 21. decembra vēstuli D(2009) 75213 (sk. 96. apsvērumu).

— Parametri, uz kuru pamata aprēķināta kompensācija, tika objektīvi un pārredzami noteikti iepriekš. Tie ir sīkāk izskaidroti *CIPE* direktīvā, kas piemērojama kompensācijai, kura piešķirta, sākot no 2010. gada, un ir piemēroti arī jaunajā sabiedrisko pakalpojumu līgumā (un tā pielikumos). Tāpēc Itālija uzskata, ka šie parametri bija noteikti iepriekš objektīvā un pārredzamā veidā un ka otrais *Altmark* kritērijs ir izpildīts.

— Attiecībā uz trešo *Altmark* kritēriju kompensācija gan sākotnējās konvencijas pagarinājumā, gan jaunajā sabiedrisko pakalpojumu līgumā nepārsniedz to, kas ir nepieciešams, lai segtu izmaksas, kuras rodas sabiedrisko pakalpojumu saistību izpildē. Tas skaidri izriet no uzņēmuma ienākumu pārskatiem, kas uzrāda zaudējumus 372 008 EUR apmērā trīs gadu periodā no 2009. līdz 2011. gadam un 353 960 EUR apmērā piecu gadu periodā no 2012. līdz 2016. gadam. Turklāt, ņemot vērā līdzsvarošanas mehānismu, kas ieviests jaunā sabiedrisko pakalpojumu līguma 26. pantā, ir veikti pasākumi, lai nodrošinātu, ka jebkādas novirzes tiek izlabotas un tādējādi tiek novērsta pārmērīga kompensācija.

— Itālija uzskata, ka arī ceturtais *Altmark* kritērijs ir izpildīts. Divu gadu periodā no 2010. līdz 2011. gadam Toskānas reģions uzraudzīja uzņēmuma efektivitāti, savukārt atbilstoši periodam, uz kuru attiecas jaunais sabiedrisko pakalpojumu līgums, par sabiedrisko pakalpojumu saistību izpildi atbildīgā uzņēmuma atlase tika veikta konkursa procedūrā atbilstoši Savienības noteikumiem.

4.4. **Par atdeves koeficientu 9,95 %, kas izmantots 2010. gadam, un riska prēmiju 6,5 %, kas noteikta *CIPE* direktīvā un piemērojama no 2010. gada**

(131) 2011. gada lēmumā ir minēts, ka atdeves koeficients ieguldītajam kapitālam 2010. gada tika noteikts 9,95 % apmērā pirms nodokļu samaksas. Itālijai tika prasīts to pamatot, ņemot vērā, ka *CIPE* direktīva paredz, ka, lai noteiktu kapitāla atdevi, izmantojot *WACC* formulu (sk. 46. apsvērumu), izmanto 6,5 % riska prēmiju.

(132) Itālija apgalvo, ka atsauce uz 9,95 % likmi attiecas uz jauno konvenciju/sabiedrisko pakalpojumu līgumu projektiem, par kuriem izsludina konkursu pašiem uzņēmumiem un kurus paraksta ar pircējiem, pabeidzot katra *Tirrenia* grupas uzņēmuma privatizāciju (sk. 27. apsvērumu).

(133) Itālija arī uzsver, ka, tā kā konkursa kompensācijas summai (t. i., kas ir uzaicinājuma iesniegt piedāvājumus pamats) bija noteikta maksimālā robežvērtība ar 2009. gada likumu ([48]), tika nolemts vienkāršot kompensācijas aprēķinu, piemērojot vienotu kapitāla atdeves likmi. Proti, laikposmam, kas aptver sākotnējās konvencijas pagarinājumu (t. i., 2010.–2011. gadam), vienotā kapitāla atdeves likme *de facto* bija aprēķināta kā 6,9 %. Sākot no 2012. gada, saskaņā ar jauno sabiedrisko pakalpojumu līgumu ar *Moby/Toremar* tika piemērota vienota kapitāla atdeves likme 6,5 %. Itālija ir apgalvojusi, ka šīs vienotās kapitāla atdeves likmes joprojām ir samērīgas ar saistītajiem riskiem un ka jebkurā gadījumā tās ir zemākas nekā 9,95 %, kas sākotnēji paziņoti Komisijai.

(134) Itālija arī skaidro, ka, piemērojot pilno metodiku, kas noteikta *CIPE* direktīvā, rezultātā varēja tikt iegūta kapitāla atdeve, kas būtu varējusi pārsniegt 6,5 %. Šā iemesla dēļ Itālija uzskata, ka tās vienkāršotā pieeja ir konservatīva un principā nepieļauj lielāku kompensāciju *Moby/Toremar* par to, kas noteikta *CIPE* direktīvā.

4.5. **Par pietauvošanās prioritāti**

(135) Itālija atsaucas uz 2009. gada likuma 19.ter panta 21. punktu, kas ļauj *Toremar* paturēt pietauvošanās prioritāti, kura tam jau piešķirta, un prioritāti jaunu laika nišu piešķiršanā atbilstoši valsts tiesību aktiem (sk. 90. apsvērumu iepriekš).

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

([48]) Kā norādīja Itālija, konkursa kompensācijas summa ir robeža, kas paredzēta tikai, lai novērtētu piedāvājumus, un tā nenosaka ierobežojumu faktiskajai kompensācijai, ko maksā līguma darbības laikā.

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

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

(138) Attiecībā uz pasākumiem, kas noteikti 2010. gada likumā (sk. 91. un 92. apsvērumu iepriekš), Itālija apgalvo, ka *Toremar* ir piešķirti līdzekļi (ko tas ir efektīvi izmantojis), kas jau atvēlēti ar Likumu 102/2009 sākotnējam nolūkam. Proti, *Toremar* izmantoja 1 617 300 EUR savas flotes atjaunošanai, lai ievērotu starptautiskos drošības standartus (t. i., 808 650 EUR kuģa "Aethalia" atjaunošanai un 808 650 EUR kuģa "Liburna" atjaunošanai). Tiek arī apgalvots, ka šie līdzekļi nav izmantoti likviditātes nolūkiem.

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

(140) Attiecībā uz *FAS* līdzekļiem Itālija apgalvo, ka *Toremar* nav saņēmis nekādu labumu no tiem. Turklāt Itālija arī precizēja, ka *FAS* līdzekļi netika izmantoti, lai piešķirtu papildu kompensāciju bijušās *Tirrenia* grupas uzņēmumiem, tostarp *Toremar*. Minētie līdzekļi tika darīti pieejami, lai papildinātu budžeta apropriācijas kompensāciju par sabiedriskajiem pakalpojumiem izmaksai bijušās *Tirrenia* grupas uzņēmumiem gadījumā, ja minētās budžeta apropriācijas izrādās nepietiekamas. Itālija atzīmē, ka Dekrētlikuma 125/2010 1. panta 5.ter punkts ļāva reģioniem izmantot *FAS* līdzekļus, lai finansētu regulāro kompensāciju par sabiedriskajiem pakalpojumiem (tās daļu) un tādējādi nodrošinātu jūras sabiedrisko pakalpojumu nepārtrauktību. Turklāt Itālija precizē, ka saskaņā ar Dekrētlikuma 185/2008 26. pantu 65 miljoni EUR gadā 2009., 2010. un 2011. gadam bija mērķiezīmēti *Tirrenia* grupai, un attiecīgi no *FAS* līdzekļiem tika izmantoti 195 miljoni EUR. Minētie līdzekļi pēc tam tika pārskaitīti uz Transporta ministrijas kontu, lai no tiem izmaksātu kompensāciju par sabiedriskajiem pakalpojumiem bijušās *Tirrenia* grupas uzņēmumiem (*Tirrenia*, *Siremar*, *Caremar*, *Toremar* un *Saremar*). Tāpēc šis pasākums ir saistīts tikai ar līdzekļu piešķiršanu Itālijas budžetā kompensāciju par sabiedriskajiem pakalpojumiem izmaksai.

4.7. **Par sākotnējās konvencijas pagarināšanas un jaunā sabiedrisko pakalpojumu līguma atbilstību 2011. gada PVTN lēmumam**

(141) Pat ja Itālija uzskata, ka kompensācija par sabiedriskajiem pakalpojumiem, kas samaksāta *Toremar* saskaņā ar jauno sabiedrisko pakalpojumu līgumu, nav valsts atbalsts, tā ir arī argumentējusi, kādēļ šis pasākums atbilstu 2011. gada PVTN lēmumam, ja tas būtu atbalsts.

(142) Savā atbildē Itālija norāda vidējo gada satiksmes intensitāti 2010.–2016. gadā, pamatojoties uz visiem maršrutiem kopā. Uz šā pamata Itālija iesniedza pasažieru satiksmes datus, lai pierādītu, ka 300 000 pasažieru slieksnis, kas noteikts 2011. gada PVTN lēmuma 2. panta 1. punkta d) apakšpunktā, netika pārsniegts nevienā no maršrutiem, ko nodrošināja *Toremar* līdz 2011. gada beigām un *Moby*/*Toremar* no 2012. gada.

4.8. **Par sākotnējās konvencijas un jaunā sabiedrisko pakalpojumu līguma atbilstību 2011. gada PVTN nostādnēm**

(143) Itālija arī argumentē, ka nav tikusi piešķirta pārmērīga kompensācija par labu *Moby/Toremar* un ka ir izpildīti 2011. gada PVTN nostādņu nosacījumi.

(144) Lai pamatotu iepriekš minēto, Itālija iesniedza informāciju, kas parāda ieguldītā kapitāla atdeves summas par 2010.–2017. gadu un metodiku, kas izmantota, lai pārbaudītu, ka nepastāv pārmērīga kompensācija par pakalpojumiem, kurus sniedza *Toremar* un *Moby/Toremar*, izmaksas un ieņēmumus par katru maršrutu 2010.–2017. gadā un flotes nolietojuma periodu par 2009.–2017. gadu ([49]).

(145) Turklāt Itālija apgalvo, ka *Toremar* (un *Moby/Toremar*) nav veikuši komerciālas darbības no 2009. gada līdz šim brīdim.

5. MOBY/TOREMAR PIEZĪMES

5.1. Par sabiedrisko pakalpojumu saistībām un konkurences vidi

(146) *Moby/Toremar* apgalvo, ka jaunajā sabiedrisko pakalpojumu līgumā un tā pielikumos ir konkrēti definētas sabiedrisko pakalpojumu saistības attiecībā uz saistītajiem jūras maršrutiem. Minētās saistītas cita starpā attiecas uz pakalpojumu kvalitāti un iezīmēm (veicamie braucieni, laika grafiki, pakalpojumu nosacījumi) un piemērojamiem tarifiem.

(147) Atbildot uz sūdzības iesniedzēja apgalvojumu par monopola radīšanu Pjombīno–Elbas salas maršrutā pēc *Toremar* un *Moby* apvienošanas pēdējās minētās puses norāda uz Itālijas valsts Konkurences iestādes ar 2011. gada 19. jūlija Lēmumu Nr. 22622 sniegto atļauju veikt minēto apvienošanu, ja vien tiek izpildīti konkrēti nosacījumi, kuru mērķis ir tieši nodrošināt konkurences esību minētajā maršrutā.

(148) Turklāt *Moby/Toremar* apgalvo, ka minētos maršrutus nevarēja apkalpot bez valsts atbalsta un ka tirgus viens pats nevarēja nodrošināt pakalpojumus ar minimālajām prasībām, ko paredz publiskais līgums.

5.2. Par *Toremar* privatizāciju

5.2.1. *Par cenu, kas samaksāta par Toremar akcijām*

(149) *Moby/Toremar* apgalvo, ka *Toremar* privatizācija neietver nekādus valsts atbalsta elementus, ņemot vērā, ka saskaņoto cenu apstiprināja neatkarīgs vērtētājs.

5.2.2. *Par procedūras pārredzamo un nediskriminējošo raksturu un par Toremar aktīvu apvienošanu ar jaunu sabiedrisko pakalpojumu līgumu*

(150) Atbildot uz Komisijas sākotnējo nostāju 2012. gada lēmumā, ka konkursa tehniskās un finansiālās prasības var būt ierobežojušas to konkurentu skaitu, kuri varēja būt ieinteresēti iesniegt piedāvājumu, *Moby/Toremar* argumentē, ka minētās prasības patiešām bija nepieciešamas, ņemot vērā *Toremar* īpašo struktūru, kas izrietēja no fakta, ka *Toremar* bija daļa no *Tirrenia* grupas.

(151) Kā norāda *Moby/Toremar*, *Toremar* nebija visa aprīkojuma, lai tas viens pats nodrošinātu vajadzīgos jūras pakalpojumus, un iepriekš tas vienmēr bija izmantojis *Tirrenia* grupas pakalpojumus, jo īpaši komerciālus pakalpojumus (piemēram, ostas biļešu kašu darbību, zvanu centru un komunikācijas koordinācija), tehniskus pakalpojumus (piemēram, informācijas sistēmu pārvaldība) un noteiktus specializētākus pakalpojumus (piemēram, piegāžu pārvaldība).

(152) Tāpēc *Moby/Toremar* argumentē, ka konkursu, kāds tas bija, nevar uzskatīt par diskriminējošu un ka Toskānas reģiona prasību, lai *Toremar* pircējs jau aktīvi darbotos jūras pasažieru transporta nozarē, pamato rūpniecības politikas apsvērumi, lai nodrošinātu pakalpojumu nepārtrauktību.

([49]) Sīkāku analīzi sk. 6.3.1. iedaļā.

(153) *Moby*/Toremar apgalvo, ka, ja pakalpojumu līguma slēgšanas tiesības piešķirtu bez *Toremar* pārdošanas, *Toremar* nebūtu nekāda iemesla turpināt darbību un nebūtu viegli to pārdot tālāk tirgū, ņemot vērā flotes specifiku. Turklāt, kā norādījušas puses, Toskānas reģionam, iespējams, būtu jāmaksā lielāka kompensācijas summa par pakalpojumu, ņemot vērā, ka operatoram būtu bijis jānodrošina sevi ar nepieciešamajiem kuģiem un personālu. Turklāt *Toskānas* reģionam būtu bijis jāsedz izmaksas, kas saistītas ar *Toremar* flotes ekspluatācijas pārtraukšanu un uzņēmuma pārvaldību un likvidāciju. Tāpēc *Toremar* aktīvu apvienošana ar jaunu sabiedrisko pakalpojumu līgumu arī mazina valsts iejaukšanās izmaksas.

(154) Visbeidzot, *Moby*/*Toremar*, atbildot uz sūdzības iesniedzēja apgalvojumu, ka ar konkursa procedūru tika piešķirta priekšrocība *Moby*, atsaucas uz valsts līmenī notiekošu tiesvedību (sk. 2.3.2.3. iedaļu), kurā tika apstiprināts konkursa procedūras rezultāts attiecībā uz *Toremar* privatizāciju un pakalpojumu līguma slēgšanas tiesību piešķiršanu.

5.3. **Par jaunā sabiedrisko pakalpojumu līguma atbilstību *Altmark* nosacījumiem**

(155) *Moby*/*Toremar* apgalvo, ka jaunais sabiedrisko pakalpojumu līgums atbilst visiem *Altmark* kritērijiem.

(156) Kā norāda puses, sabiedrisko pakalpojumu saistības ir skaidri definētas, un kompensācijas parametri ir noteikti iepriekš pārredzamā un objektīvā veidā. Turklāt atbilstoši pakalpojuma piešķiršanas mehānismam (diskonta izsole) un ieviestajai uzraudzības sistēmai, saskaņā ar kuru *Toremar* saņem kompensāciju tikai par faktiski veiktajām darbībām, šī kompensācija nepārsniedz to, kas ir nepieciešams, lai segtu izmaksas, kuras rodas sabiedrisko pakalpojumu saistību izpildē.

(157) Visbeidzot, *Moby*/*Toremar* argumentē, ka uzņēmums, kas atbild par sabiedrisko pakalpojumu saistību izpildi, tika atlasīts konkursa procedūrā atbilstoši Savienības tiesību aktiem.

5.4. **Par sākotnējās starp *Toremar* un Itāliju noslēgtās konvencijas pagarināšanu**

(158) *Moby*/*Toremar* atsaucas uz Lēmumu 2005/163/EK ("2004. gada lēmums"), ar kuru Komisija pasludināja kompensāciju, ko Itālija bija piešķīrusi *Tirrenia* grupas uzņēmumiem, izņemot *Tirrenia*, par daļēji saderīgu ar iekšējo tirgu, par daļēji saderīgu ar nosacījumu, ka Itālija ievēro vairākas saistības, un par daļēji nesaderīgu ar iekšējo tirgu.

(159) Tie apgalvo, ka, pamatojoties uz minēto lēmumu, Komisija bija apstiprinājusi sākotnējās konvencijas saderību līdz tās darbības termiņa beigām 2008. gada beigās un ka tās pagarināšana par 2009.–2011. gadu ir tikai saderīga pasākuma, tātad esoša valsts atbalsta, turpinājums. Šāda pagarināšana neietver būtiskas izmaiņas, un tā bija nepieciešama pie *Tirrenia* grupas piederošo uzņēmumu privatizācijas procedūras organizēšanai.

(160) *Moby*/*Toremar* arī apgalvo, ka pat tad, ja Komisija uzskatītu, ka *Toremar* iepriekš saņēma valsts atbalstu ar sākotnējās konvencijas pagarināšanas starpniecību, to atspēko fakts, ka *Toremar* tika pārdots *Moby* publiskā iepirkuma procedūrā, tādējādi ar tirgus nosacījumiem, par cenu, kas cita starpā ietvēra minētā atbalsta elementa novērtējumu. Rezultātā un pamatojoties uz iedibināto judikatūru ([50]), sākotnējās konvencijas pagarināšana nav saistīta ar valsts atbalstu.

([50]) Lai pamatotu šo argumentu, puses atsaucas uz šādām lietām: lieta C-390/98 *Banks*, ECLI:EU:C:2001:456; apvienotās lietas C-74/00P un C-75/00P *Falck*, ECLI:EU:C:2002:524, un lieta C-277/00 Vācija pret Komisiju, ECLI:EU:C:2004:238.

6. **NOVĒRTĒJUMS**

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

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

(162) LESD 107. panta 1. punktā paredzētie kritēriji ir kumulatīvi. Tāpēc, lai konstatētu, vai paziņotie pasākumi veido valsts atbalstu LESD 107. panta 1. punkta nozīmē, jābūt izpildītiem visiem iepriekš minētajiem nosacījumiem. Proti,

a) finansiālais atbalsts jāpiešķir dalībvalstij vai no valsts līdzekļiem;

b) finansiālais atbalsts jāpiešķir atsevišķiem uzņēmumiem vai atsevišķu preču ražošanai;

c) finansiālais atbalsts rada vai draud radīt konkurences izkropļojumus un

d) ietekmē tirdzniecību starp dalībvalstīm.

(163) Komisija atzīmē, ka pietauvošanās prioritāte, kas attiecas tikai uz sabiedrisko pakalpojumu maršrutiem, nav nodalāma no PVTN, ko sniedz *Toremar* un tā iegādātājs *Moby*. Tāpēc šis pasākums tiks novērtēts kopsakarā ar šiem uzņēmumiem piešķirto kompensāciju par sabiedriskajiem pakalpojumiem (sk. 6.1.1. un 6.1.2. iedaļu).

(164) Komisija arī atzīmē, ka jaunais sabiedrisko pakalpojumu līgums starp Itāliju un *Moby*/*Toremar* būtu jāvērtē kopsakarā ar *Toremar* privatizāciju. Šāds kopējs novērtējums ir atbilstošs, jo būtībā Itālija organizēja jauno sabiedrisko pakalpojumu līgumu tā, ka par uzvarētāju atzītajam pretendentam bija jāiegādājas viss *Toremar* akciju kapitāls, lai izpildītu minētajā sabiedrisko pakalpojumu līgumā noteiktās sabiedrisko pakalpojumu saistības.

6.1.1. *Sākotnējās starp Toremar un Itāliju noslēgtās konvencijas pagarināšana*

6.1.1.1. Valsts līdzekļi

(165) Itālija uzticēja *Toremar* pakalpojumu sniegšanu jūras maršrutos, kā sīki izklāstīts sākotnējā konvencijā, kas tika pagarināta. Sākotnējā konvencija tika noslēgta ar valsti, un izrietošo kompensāciju par sabiedriskajiem pakalpojumiem valsts maksā *Toremar* no sava budžeta. Tāpēc kompensācija par sabiedriskajiem pakalpojumiem *Toremar* ir piedēvējama valstij un tiek piešķirta no valsts līdzekļiem.

(166) Komisija atzīmē, ka, kā norādīja Itālija, visi prāmju operatori veic regulāru maksu attiecīgajām ostu iestādēm par pietauvošanos, bet *Toremar* nemaksāja nekādu papildu maksu par pietauvošanās prioritāti. Tomēr Komisija uzskata, ka principā Itālija varēja izvēlēties noteikt papildu maksu par pietauvošanās prioritāti un ka, to nedarot, valsts ir zaudējusi ieņēmumus. Turklāt, tā kā pietauvošanās prioritāte tiek piešķirta ar likumu (sk. 90. apsvērumu), tā ir piedēvējama valstij.

6.1.1.2. Selektivitāte

(167) Lai pasākumu kvalificētu par valsts atbalstu, tam jābūt selektīvam. Kompensācija par sabiedriskajiem pakalpojumiem par attiecīgo jūras pakalpojumu sniegšanu tiek piešķirta tikai *Toremar*, tāpēc tā ir selektīva. Tā kā pietauvošanās prioritāte tika piešķirta tikai bijušās *Tirrenia* grupas uzņēmumiem, tostarp *Toremar*, arī tā ir selektīva.

6.1.1.3. Ekonomiska priekšrocība

(168) Komisija atgādina, ka kompensācijas par sabiedriskajiem pakalpojumiem, kuras piešķir uzņēmumam, var neradīt ekonomisku priekšrocību, ja ir izpildīti stingri definēti nosacījumi.

(169) Jo īpaši Tiesa savā *Altmark* spriedumā ([51]) nosprieda, ka, ja valsts veiktais pasākums uzskatāms par kompensāciju, ko uzņēmums saņem, lai izpildītu sabiedrisko pakalpojumu saistības, jo šis uzņēmums faktisku finanšu labumu negūst un tādējādi pasākums nerada tam labvēlīgāku pozīciju konkurencē kā uzņēmumiem, kas konkurē ar šo uzņēmumu, uz šādu pasākumu Līguma 107. panta 1. punkts neattiecas.

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

— saņēmēja uzņēmumam faktiski ir jāveic sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākumi, un šiem pienākumiem ir jābūt skaidri noteiktiem (pirmais *Altmark* kritērijs),

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

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

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

(171) Komisija to, kā tā piemēro *Altmark* kritērijus, precizēja savā paziņojumā par valsts atbalsta noteikumu piemērošanu kompensācijai, kas piešķirta par pakalpojumu ar vispārēju tautsaimniecisku nozīmi sniegšanu ("PVTN paziņojums") ([52]).

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

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

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

(175) Turklāt Itālija nav sniegusi Komisijai nekādu norādi par to, ka kompensācijas līmenis ir noteikts, pamatojoties uz to izmaksu analīzi, kuras šo saistību izpildē būtu radušās labi vadītam un pienācīgi ar sabiedrisko pakalpojumu prasībām atbilstošiem transportlīdzekļiem apgādātam uzņēmumam, ņemot vērā attiecīgos ieņēmumus un saprātīgu peļņu par šo saistību izpildi. Itālijas arguments, ka Toskānas reģions uzraudzīja *Toremar* efektivitāti laikposmā no 2010. līdz 2011. gadam, nav pietiekams, lai šis kritērijs būtu izpildīts, jo tas neparāda, vai izmaksas, kas *Toremar* faktiski radās sabiedrisko pakalpojumu saistību izpildē, atbilda labi vadītam un ar sabiedrisko pakalpojumu prasībām atbilstošiem transportlīdzekļiem apgādātam uzņēmumam.

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

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

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

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

(178) Attiecībā uz pietauvošanās prioritāti Komisija vispirms atgādina, ka Itālijas konkurences iestāde *AGCM* vismaz divos gadījumos ir uzskatījusi, ka šim pasākumam ir ekonomiska vērtība ([53]). Tomēr *Toremar* nemaksā nekādu maksu par pietauvošanās prioritāti (sk. 136. apsvērumu). Turklāt Komisija atzīmē, ka pietauvošanās prioritāte – vismaz teorētiski – var samazināt operatora izmaksas (jo, piemēram, garantēta pietauvošanās var saīsināt gaidīšanas laiku ostās un tādējādi samazinās arī degvielas izmaksas) vai palielināt tā ieņēmumus (jo, piemēram, pasažieriem ir lielāks pieprasījums pēc noteiktiem laikiem). Ciktāl pietauvošanās prioritāte nodrošina ātrāku piestāšanas ostā procedūru, prāmju pakalpojumu lietotāji var dot priekšroku prāmja operatoram, kas gūst labumu no šā pasākuma. Pat ja šī ietekme īstenotos tikai ierobežotos apstākļos vai būtu salīdzinoši neliela, pietauvošanās prioritāte tik un tā varētu radīt ekonomisku priekšrocību *Toremar*.

6.1.1.4. Ietekme uz konkurenci un tirdzniecību

(179) Ja dalībvalsts piešķirtais atbalsts pastiprina uzņēmuma pozīciju salīdzinājumā ar citiem uzņēmumiem, kuri konkurē Savienības tirdzniecībā, uzskatāms, ka šos uzņēmumus ir ietekmējis atbalsts ([54]). Pietiek ar to, ka atbalsta saņēmējs konkurē ar citiem uzņēmumiem tirgos, kas ir atvērti konkurencei ([55]).

(180) Šajā gadījumā atbalsta saņēmējs konkurē ar citiem uzņēmumiem, kas sniedz jūras transporta pakalpojumus Savienībā, jo īpaši kopš stājās spēkā Padomes Regula (EEK) Nr. 4055/86 ([56]) un Jūras kabotāžas regula, ar kurām liberalizē attiecīgi starptautiskā jūras transporta tirgu un jūras kabotāžas tirgu. Fakts, ka dažos maršrutos *Toremar* tolaik bija vienīgais operators, nenozīmē, ka citi (starptautiski) operatori nevarēja būt ieinteresēti piedāvāt līdzīgus jūras transporta pakalpojumus. Tāpēc kompensācija par pakalpojumu sniegšanu jūras maršrutos atbilstoši sākotnējās konvencijas pagarinājumam var ietekmēt tirdzniecību Savienībā un izkropļot konkurenci iekšējā tirgū. To pašu iemeslu dēļ minētais secinājums ir attiecināms arī uz pietauvošanās prioritāti.

6.1.1.5. Secinājums

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

6.1.1.6. Jauns vai pastāvošs atbalsts

(182) Komisija vispirms atzīmē, ka kompensācija, kas piešķirta *Toremar* par jūras sabiedrisko pakalpojumu saistību izpildi līdz 2008. gada beigām, netiks novērtēta šajā lēmumā. Minētā kompensācija, kā arī tas, vai to var klasificēt par pastāvošu atbalstu, pamatojoties uz Jūras kabotāžas regulas 4. panta 3. punktu, tiks novērtēta atsevišķā Komisijas lēmumā ([57]).

(183) Saskaņā ar Padomes Regulas (ES) 2015/1589 ([58]) 1. panta c) punktu "jauns atbalsts" ir "jebkurš atbalsts, t. i., atbalsta shēmas un individuāls atbalsts, kas nav pastāvošs atbalsts, tostarp pastāvoša atbalsta grozījumi". Turklāt LESD 108. panta 3. punktā ir noteikts, ka plāni piešķirt vai mainīt atbalstu ir jādara zināmi Komisijai laikus un ka tos nedrīkst īstenot, kamēr šī procedūra nav beigusies ar galīgo lēmumu ([59]). Saskaņā ar Eiropas

([53]) Komisijas Lēmums (ES) 2020/1412 (2020. gada 2. marts) par pasākumiem SA.32014, SA.32015, SA.32016 (11/C) (ex 11/NN), ko īstenojusi Itālija attiecībā uz *Tirrenia di Navigazione* un tā iegādātāju *Compagnia Italiana di Navigazione*, 265. apsvērums.

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

([55]) Lieta T-214/95 *Het Vlaamse Gewestp* pret Komisiju, ECLI:EU:T:1998:77.

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

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

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

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

tiesu nostāju ([60]) Komisija uzskata, ka ar tādas atbalsta shēmas termiņa grozīšanu, kam ir bijis skaidri noteikts beigu datums (t. i., 2008. gada 31. decembris), ir pietiekami, lai attiecīgo atbalstu uzskatītu par jaunu atbalstu neatkarīgi no tā, vai ir mainītas citas attiecīgā pasākuma iezīmes.

(184) Iepriekš izklāstīto iemeslu dēļ Komisija uzskata, ka neatkarīgi no fakta, ka kompensācija, kas piešķirta *Toremar* līdz 2008. gada beigām, ir klasificēta par pastāvošu atbalstu ([61]), kompensācija par sabiedriskajiem pakalpojumiem, kas izmaksāta, pamatojoties uz sākotnējās konvencijas pagarinājumu, būtu jāuzskata par jaunu atbalstu. Šis secinājums attiecas arī uz pietauvošanās prioritāti.

6.1.2. *Jaunā sabiedrisko pakalpojumu līguma piešķiršana Moby/Toremar apvienojumā ar Toremar darījumdarbību*

(185) Lai izdarītu secinājumu par to, vai jaunā sabiedrisko pakalpojumu līguma piešķiršana apvienojumā ar *Toremar* darījumdarbību rada priekšrocību *Moby/Toremar* LESD 107. panta 1. punkta nozīmē, Komisijai jānovērtē *Altmark* kritēriju ievērošana (sk. 170. apsvērumu).

6.1.2.1. Pirmais *Altmark* kritērijs

(186) Komisija atgādina, ka Savienības tiesību aktos nav vienotas un precīzas tāda pakalpojuma definīcijas, kas var būt PVTN, vai nu pirmā *Altmark* nosacījuma nozīmē, vai LESD 106. panta 2. punkta nozīmē ([62]). PVTN paziņojuma 46. punktā ir šāds formulējums:

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

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

(188) Kabotāžas jomā sīki izstrādāti Savienības noteikumi, kas reglamentē pakalpojumu sniegšanas saistības, ir noteikti Jūras kabotāžas regulā un – lai pārbaudītu iespējamo valsts atbalstu jūras transporta uzņēmumiem – Kopienas pamatnostādnēs par valsts atbalstu jūras transportam ("Jūras pamatnostādnes") ([63]).

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

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

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

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

([62]) Lieta T-289/03 *BUPA* un citi pret Komisiju, 2008, *Recueil* II-81. lpp., 96. punkts. Sk. arī ģenerāladvokāta *Tizzano* secinājumus lietā C-53/00 *Ferring*, *Recueil* I-9069. lpp., un ģenerāladvokāta *Jacobs* secinājumus lietā C-126/01, *GEMO*, 2003, *Recueil* I-13769. lpp.

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

(190) Jūras kabotāžas regulas 2. panta 3. punktā ir noteikts, ka sabiedrisko pakalpojumu līgums var attiekties uz: pārvadājumu pakalpojumiem, kas atbilst noteiktiem nepārtrauktības, sistemātiskuma, pārvadājumu jaudas un kvalitātes standartiem, transporta pakalpojumiem par konkrētām likmēm, uz kuriem atteicas specifiski nosacījumi, jo īpaši attiecībā uz atsevišķām pasažieru kategorijām vai atsevišķiem maršrutiem, un pakalpojumu pielāgojumu konkrētām prasībām.

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

(192) No iedibinātās judikatūras izriet, ka pakalpojumu sniegšanas saistības var noteikt tikai tad, ja to var pamatot ar vajadzību nodrošināt atbilstošus regulārus jūras transporta pakalpojumus, ko nevar nodrošināt tikai tirgus spēki ([64]). Paziņojumā par Jūras kabotāžas regulas interpretāciju ([65]) ir apstiprināts: "Noteikt maršrutus, kuru apkalpošanai ir vajadzīgas sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības [sabiedrisko pakalpojumu saistības], ir dalībvalstu (vajadzības gadījumā arī reģionālo un vietējo iestāžu), nevis kuģu īpašnieku uzdevums. Īpaši, sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākumus [sabiedrisko pakalpojumu saistības] drīkst paredzēt attiecībā uz regulāras satiksmes (līnijsatiksmes) salu kabotāžas pakalpojumiem, ja tirgus nespēj sniegt atbilstošus pakalpojumus." Turklāt Jūras kabotāžas regulas 2. panta 4. punktā sabiedrisko pakalpojumu saistības ir definētas kā saistības, kuras "attiecīgais kuģu īpašnieks neuzņemtos vai neuzņemtos tādā pašā apjomā vai ar tādiem pašiem nosacījumiem, ja viņš ņemtu vērā savas komerciālās intereses".

(193) Atbilstoši judikatūrai ([66]), lai izvērtētu, vai pirmais *Altmark* kritērijs ir ievērots, Komisija veiks trīsposmu novērtējumu, lai pārliecinātos, vai pastāv reāla sabiedrisko pakalpojumu vajadzība (pirmais un otrais posms) un vai tā bija nepieciešama un samērīga (trešais posms). Komisija novērtēs:

1) vai pastāvēja **lietotāju pieprasījums**;

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

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

1) Lietotāju pieprasījums

(194) Šajā gadījumā *Toremar* bija uzticēta jauktu (pasažieru un transportlīdzekļu) pārvadājumu pakalpojumu sniegšana vairākās līnijās, kā norādīts 3. tabulā. *Toremar* sabiedrisko pakalpojumu saistības attiecās uz apkalpojamām ostām, to kuģu veidu un ietilpību, kas piešķirti jūras savienojumiem, kurus nodrošina saskaņā ar sabiedrisko pakalpojumu režīmu, pakalpojuma biežumu un maksimālo iekasējamo brauciena maksu.

(195) Kā aprakstīts 123. apsvērumā, Itālija ir uzlikusi sabiedrisko pakalpojumu saistības, kas noteiktas jaunajā konvencijā, galvenokārt, lai i) nodrošinātu teritoriālo nepārtrauktību starp kontinentālo daļu un salām un ii) veicinātu attiecīgo salu ekonomisko attīstību, sniedzot regulārus un uzticamus jūras transporta pakalpojumus. Komisija uzskata, ka tie patiešām ir leģitīmi sabiedrības interešu mērķi.

(196) Vēsturiski Itālijas izvirzītie mērķi nav tikuši sasniegti tikai ar tirgus spēku mijiedarbību. Faktiski šo pakalpojumu pietiekamība tradicionāli ir tikusi nodrošināta ar sabiedrisko pakalpojumu saistībām, kas šajā nolūkā uzliktas bijušās *Tirrenia* grupas uzņēmumiem un ietvertas sākotnējās konvencijās. Patiesi, Komisija atzīmē, ka attiecīgajos maršrutos pakalpojumi tika sniegti – lielākoties nemainīti – daudzus gadus, t. i., vismaz kopš sākotnējās konvencijas stāšanās spēkā. Itālija un jo īpaši attiecīgās reģionālās iestādes uzskatīja, ka šie pakalpojumi bija (un turpināja būt) nepieciešami, lai apmierinātu lietotāju pieprasījumu.

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

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

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

(197) Lai pierādītu, ka bija reāls lietotāju pieprasījums pēc pakalpojumiem, Itālija iesniedza apkopotu statistiku, kas parāda, ka 2010. gadā *Toremar* pārvadāja 1 462 570 pasažierus un 317 488 transportlīdzekļus visos piecos sabiedrisko pakalpojumu maršrutos kopā. Attiecībā uz 2011. gadu šie skaitļi bija nedaudz mazāki (t. i., 1 437 613 pasažieri un 294 433 transportlīdzekļi). Tas liecina, ka abos gados pirms sabiedrisko pakalpojumu uzticēšanas *Moby/Toremar* bija ievērojams kopējais pieprasījums pēc jūras transporta pakalpojumu attiecīgajos maršrutos (attiecībā uz statistiku par 2009.–2011. gadu par katru maršrutu sk. 297. apsvērumu).

(198) Lai vēl vairāk pierādītu, ka lietotāju pieprasījums joprojām bija, kad *Moby/Toremar* sāka darbību, pamatojoties uz jauno sabiedrisko pakalpojumu līgumu visos sešos maršrutos, Itālija arī iesniedza apkopotu statistiku par laikposmu līdz 2018. gada beigām (sk. 4. un 5. tabulu). Tas apliecina, ka lietotāju pieprasījums joprojām bija ar dažām nelielām novirzēm uz augšu vai uz leju, izņemot 2012. gadu, kad bija vērojama lielāka augšupēja novirze, galvenokārt pārdošanas tīkla strukturālās atjaunošanas dēļ, kam bija pozitīva ietekme uz satiksmes palielināšanos šā gada noslogotākajā sezonā. Jebkurā gadījumā individuālu maršrutu statistikas analīze par katru gadu līdz 2018. gada beigām nesniedza nekādas norādes, ka lietotāju pieprasījums konkrētos maršrutos būtu zudis.

Gads	Līnija A1	Līnija A2	Līnija A2, ātrgaitas	Līnija A3	Līnija A4	Līnija A5	Kopējais pasažieru skaits
2012	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
2013	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
2014	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
2015	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
2016	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
2017	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
2018	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)

4. tabula. Pasažieru statistika par 2012.–2018. gadu

Gads	Līnija A1	Līnija A2	Līnija A2, ātrgaitas	Līnija A3	Līnija A4	Līnija A5	Kopējais transportlīdzekļu skaits
2012	(…)	(…)		(…)	(…)		(…)
2013	(…)	(…)		(…)	(…)		(…)
2014	(…)	(…)		(…)	(…)		(…)
2015	(…)	(…)		(…)	(…)		(…)
2016	(…)	(…)		(…)	(…)		(…)
2017	(…)	(…)		(…)	(…)		(…)
2018	(…)	(…)		(…)	(…)		(…)

5. tabula Transportlīdzekļu statistika par 2012.–2018. gadu ([67])

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

2) Tirgus nepilnības esība

([67]) Kuģi, ko izmanto līnijā A2 (ātrgaitas) un līnijā A5, nevar pārvadāt transportlīdzekļus.

(200) Saskaņā ar PVTN paziņojuma 48. punktu "nebūtu lietderīgi noteikt īpašu sabiedriskā pakalpojuma sniegšanas pienākumu darbībai, ko uzņēmumi, kas darbojas normālos tirgus apstākļos, jau sniedz vai var sniegt apmierinošā līmenī un ievērojot valsts noteiktus, sabiedrības interesēm atbilstošus nosacījumus (attiecībā uz cenu, objektīviem kvalitātes raksturlielumiem, nepārtrauktību un piekļuvi attiecīgajam pakalpojumam) ([68])". Tāpēc Komisijai ir jāizvērtē, vai attiecīgais pakalpojums būtu nepietiekams, ja tā sniegšanu atstātu vienīgi tirgus spēku ziņā, ņemot vērā sabiedrisko pakalpojumu saistības, ko dalībvalsts noteica atbilstoši jaunajam sabiedrisko pakalpojumu līgumam. Šajā ziņā PVTN paziņojuma 48. punktā ir noteikts, ka "Komisijas vērtējums aprobežojas ar to, ka tiek pārbaudīts, vai attiecīgā dalībvalsts ir pieļāvusi acīmredzamu kļūdu".

(201) Komisija atzīmē, ka laikposmā līdz jaunā sabiedrisko pakalpojumu līguma parakstīšanai ar *Moby/Toremar* citi operatori piedāvāja prāmju pakalpojumus dažos maršrutos, ievērojot jauno sabiedrisko pakalpojumu līgumu, lai gan ne vienmēr visu gadu un ar vienādu biežumu. Ņemot vērā konkurences situāciju, kāda pastāvēja līdz pilnvarojumam 2012. gada 2. janvārī (kā aprakstīts 38. apsvērumā), Komisija par katru no attiecīgajiem maršrutiem novērtēs, vai citu operatoru sniegtie pakalpojumi bija līdzvērtīgi tiem, kas *Moby/Toremar* bija jāsniedz saskaņā ar jauno sabiedrisko pakalpojumu līgumu.

(202) Turpmāk norādītajā tabulā ir aprakstīta konkurences situācija maršrutos, kurus nodrošināja *Moby/Toremar*.

Maršruts	***Moby/Toremar* (braucienu skaits dienā visu gadu)**	**Konkurenti (braucienu skaits dienā)**
Livorno–Gorgona–Kaparaija **(līnija A1)**	Jaukti pakalpojumi (pasažieri un transportlīdzekļi)	Neviens
Portoferrajo–Pjombīno (Elbas sala) **(līnija A2)**	Jaukti pakalpojumi ar šādu braucienu vidējo skaitu: — no janvāra līdz aprīlim – astoņi braucieni, — no aprīļa līdz septembrim – 15 braucieni, — no septembra līdz decembrim – astoņi braucieni.	***Moby*** (jaukti pakalpojumi visu gadu) ar šādu braucienu vidējo skaitu: — no janvāra līdz martam – seši braucieni, — aprīlī 8 braucieni, maijā 12 braucieni un septembrī 10 braucieni, — no jūnija līdz augustam – 12 braucieni, — oktobrī – astoņi braucieni, — novembrī un decembrī – seši braucieni. ***Blu Navy*** (jaukti pakalpojumi) — 2012. gadā (visu gadu) vidēji pieci braucieni — Kopš 2013. gada tikai no marta līdz oktobrim vidēji pieci braucieni **Elba Ferries** (jaukti pakalpojumi no jūnija līdz septembrim) ar vidēji pieciem līdz sešiem braucieniem
Pjombīno–Kavo–Portoferrajo (Elbas sala) **(līnija A2, ātrgaitas)**	Ātrgaitas pasažieru pārvadājumu pakalpojums	Neviens
Pjombīno–Riomarina–Pjanoza (Elbas sala) **(līnija A3)**	Jaukti pakalpojumi	Neviens
S. Stefano osta–Džiljo sala **(līnija A4)**	Jaukti pakalpojumi ar šādu braucienu vidējo skaitu: — no janvāra līdz martam – trīs līdz četri braucieni,	***Maregiglio*** (jaukti pakalpojumi visu gadu) ar šādu braucienu vidējo skaitu: — no janvāra līdz martam – 0,5 līdz 1 brauciens, — aprīlī un maijā – divi braucieni,

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

	— no aprīļa līdz septembrim – četri līdz pieci braucieni, — no septembra līdz decembrim – četri braucieni.	— jūnijā un jūlijā – pieci līdz seši braucieni, — augustā un septembrī – trīs līdz četri braucieni, — oktobrī – viens līdz divi braucieni, — novembrī un decembrī – viens brauciens.
S. Stefano osta–Džannutri **(līnija A5)**	Pasažieru pakalpojums, ko piedāvāja *Maregiglio* saskaņā ar apakšuzņēmuma līgumu ar *Moby/Toremar* ([1])	Neviens

([1]) Konkursa dokumentācijā bija paredzētas iespējas slēgt apakšuzņēmuma līgumus. Itālija ir iesniegusi Komisijai konkrētas summas – neto izmaksas par pakalpojumu –, ko Toskānas reģions katru gadu maksāja *Moby/Toremar* par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu maršrutā S. Stefano osta–Džannutri. *Toremar* maksā *Maregiglio* vienreizēju summu, pamatojoties uz apakšuzņēmuma līgumu. Pēdējais minētais darījums, kas ietver privātu līgumu, neietilpst šā lēmuma darbības jomā.

6. tabula. Konkurences situācija maršrutos, ko nodrošināja Moby/Toremar

(203) Komisija uzskata – kā ir skaidri norādīts 6. tabulā –, ka *Moby/Toremar* piedāvātie pakalpojumi nav aizstājami ar citu konkurentu sniegtajiem pakalpojumiem, jo konkurenti nepilda vai pilnībā nepilda sabiedrisko pakalpojumu saistības, kas noteiktas ar jauno sabiedrisko pakalpojumu līgumu, it īpaši attiecībā uz pakalpojuma nepārtrauktību visu gadu, kā to nodrošina *Toremar*. To ņemot vērā, trijos no sešiem maršrutiem nav citu operatoru, izņemot *Moby/Toremar*, kas piedāvātu pakalpojumus (līnijas A2, ātrgaitas, A3 un A5). Rezultātā sabiedrisko pakalpojumu saistības, kas noteiktas līgumā ar *Moby/Toremar* par šo trīs maršrutu nodrošināšanu, ir pamatotas ar reālu sabiedrības vajadzību nodrošināt teritoriālo nepārtrauktību, ja to nevar nodrošināt tirgus viens pats.

(204) Attiecībā uz maršrutiem, kuros arī citi operatori piedāvā pakalpojumus (līnijas A2 un A4), Komisija uzskata, ka pastāv ievērojamas atšķirības attiecībā uz piedāvāto pakalpojumu regularitāti. *Moby/Toremar* kuģo minētajos maršrutos nepārtraukti visu gadu, savukārt visi pārējie operatori, kas minēti tabulā iepriekš (t. i., *Blu Navy*, *Elba Ferries* un *Maregiglio*), nepiedāvā šo nepārtraukto pakalpojumu visu gadu (*Blu Navy* un *Elba Ferries* gadījumā) un ar tādu pašu biežumu kā *Moby/Toremar*. Piemēram, *Blu Navy* sāka braucienus 2010. gadā no aprīļa līdz novembrim. Tad, 2012. gadā, tas kuģoja visu gadu ar vidēji pieciem braucieniem dienā, un 2013. gadā tas atgriezās pie sākotnējā grafika, nodrošinot braucienus tikai martā un oktobrī. *Maregiglio* kuģo līnijā A4 visu gadu, tomēr ar mazāku braucienu skaitu nekā *Moby/Toremar*. Proti, laikposmā no janvāra līdz februārim un no novembra līdz decembrim *Maregiglio* nekuģo katru dienu, un tā vidējais braucienu skaits mēnesī ir no 20 līdz 30. Rezultātā, ja nebūtu *Moby/Toremar* pakalpojumu šajos konkrētajos maršrutos, vajadzība pēc regulāras un biežas šo salu savienojamības ar kontinentālo daļu visu gadu būtu būtiski apdraudēta, jo ne *Blu Navy*, ne *Elba Ferries* nebūtu varējuši sniegt pakalpojumu ar tādiem pašiem nosacījumiem kā *Moby/Toremar* visā līguma darbības laikā.

(205) Jo īpaši attiecībā uz pakalpojumu, ko nodrošināja *Moby* (kā *Moby/Toremar* konkurents) līnijā A2, Komisija atzīmē, ka *Moby* kuģo regulāri visu gadu, kā arī bieži, proti, katru dienu (piemēram, no pieciem braucieniem ziemas periodā līdz 17 braucieniem vasaras periodā), tādējādi sniedzot ļoti līdzīgu pakalpojumu kā *Moby/Toremar*.

(206) Tomēr Itālija ir sniegusi informāciju, kas parāda, ka sabiedriskā pakalpojuma turpināšana, ko nodrošināja *Moby/Toremar*, bija nepieciešama un bija atbilde uz reālu sabiedrisko pakalpojumu vajadzību un ka šo sabiedrības vajadzību pēc jūras savienojamības nevarēja izpildīt *Moby* viens pats.

1) Pirmkārt, *Moby/Toremar* grafiks tika koriģēts saistībā ar jauno sabiedrisko pakalpojumu līgumu, lai nodrošinātu intermodālos pārvadājumus, proti, jūras pakalpojumu labāku integrāciju dzelzceļa pakalpojumos, ko piedāvāja Pjombīno un Kampilja Maritima dzelzceļa stacijās;

2) otrkārt, Itālija ir pierādījusi, ka tāda operatora esība, kuram uzticētas sabiedrisko pakalpojumu saistības, nodrošinātu jūras pakalpojumu reālu nepārtrauktību visu ziemas periodu un ievērojami un plašas sabiedrības interesēs samazinātu gaidīšanas laiku piestātnē par gandrīz pusotru stundu (piemēram, no trīs stundām Pjombīno, ja nebūtu *Toremar*, līdz pusotrai stundai *Toremar* un *Moby* gadījumā);

3) treškārt, pamatojoties uz sabiedrisko pakalpojumu līgumu, *Moby*/*Toremar* veic papildu braucienus vakaros visu gadu un katru dienu laikposmā no 30 minūtēm pēc tā pēdējā (pilnvarojuma brīdī) brauciena līdz plkst. 00.30 (sk. 258. apsvērumu). Tādējādi *Moby*/*Toremar* izmanto pēdējo laika nišu katru dienu līnijā A2 (plkst. 22.00 vai 22.30 atkarībā no dienas un mēneša). Arī novērtētie laika grafiki liecina, ka *Moby*/*Toremar* pirmais brauciens ir no Portoferrajo uz kontinentālo daļu. Tādējādi *Moby*/*Toremar* kuģi pa nakti paliek salas ostā ar lielākām izmaksām, lai veiktu pašu pirmo savienojumu no rīta iedzīvotājiem, kuri dodas uz mācībām vai darbu, un nodrošinātu savienojumus medicīnisku ārkārtas situāciju gadījumā;

4) ceturtkārt, ir apgalvots, ka *Moby* viens pats nevarētu tikt galā ar to pasažieru lielo skaitu, kuriem vajadzīgs transports starp Pjombīno un Portoferrajo un otrādi. Lai gan ir skaidrs, ka daudz lielāks pasažieru skaits tiek pārvadāts vasaras mēnešos, skaitļi, kas reģistrēti 2012. gada pirmajos trīs mēnešos (t. i., klusajā sezonā), liecina, ka uz jebkura kuģa (*Moby*/*Toremar* vai *Moby*) ir pastāvīgi bijusi tādu pasažieru klātbūtne, kuriem jāceļo abos virzienos uz darbu, mācībām vai citos personīgos nolūkos.

(207) Ņemot vērā iepriekš izklāstīto, Komisija secina, ka pilnvarojuma brīdī ar tirgus spēkiem vien nebija pietiekami, lai apmierinātu vajadzības pēc sabiedriskajiem pakalpojumiem. Patiesi, vairākos maršrutos *Moby*/*Toremar* bija vienīgais operators, savukārt pārējos maršrutos konkurentu sniegtie pakalpojumi Toskānas salu arhipelāgā nebija līdzvērtīgi nepārtrauktības, regularitātes, jaudas un kvalitātes ziņā un tāpēc pilnībā neatbilda vajadzībām pēc sabiedriskajiem pakalpojumiem, kas bija noteiktas jaunajā pakalpojumu līgumā ar *Moby*/*Toremar*.

3) Vismazāk kaitējošā pieeja

(208) Komisija atzīmē, ka Itālija ir izvēlējusies noslēgt sabiedrisko pakalpojumu līgumu ar vienu operatoru (*Moby*/*Toremar*), nevis uzlikt sabiedrisko pakalpojumu saistības visiem operatoriem, kas bija ieinteresēti apkalpot konkrētos maršrutus. Pamatojoties uz Itālijas sniegto informāciju, Komisija piekrīt, ka lietotāju pieprasījumu nebūtu bijis iespējams apmierināt, uzliekot sabiedrisko pakalpojumu saistības (sk. 196. apsvērumu). Konkrētāk, vairākos maršrutos *Moby*/*Toremar* ir vienīgais operators, un maršrutos, kuros tas nav vienīgais operators, pārējo operatoru piedāvājums neatbilst (visām) prasībām attiecībā uz regularitāti, nepārtrauktību un kvalitāti. Turklāt pakalpojumu sniegšana lielākajā daļā maršrutu, jo īpaši klusajā sezonā, ir zaudējumus nesoša, tāpēc, ja nebūtu kompensācijas par sabiedriskajiem pakalpojumiem, tajos pakalpojumi netiktu sniegti vispār. Turklāt Komisija ņem vērā Itālijas un atbalsta saņēmēju argumentu, ka sabiedrisko pakalpojumu līguma izvēle bija nepieciešama arī, ņemot vērā *Toremar* privatizāciju. Proti, Itālija argumentē, ka konkursa rīkošana par *Toremar* aktīviem apvienojumā ar jaunu sabiedrisko pakalpojumu līgumu ļāva i) nodrošināt jūras sabiedrisko pakalpojumu nepārtrauktību un ii) maksimāli palielināt vērtību par labu valstij. Tieši šo iemeslu dēļ Komisija piekrita (sk. (96. apsvērumu), ka Itālija rīko konkursu par *Toremar* darījumdarbību apvienojumā ar jaunu sabiedrisko pakalpojumu līgumu. Tādējādi Komisija arī atzina – un atkārto šajā lēmumā –, ka Itālija nevarēja paļauties uz sabiedrisko pakalpojumu saistībām, kas ir attiecināmas uz visiem operatoriem, bet varēja noslēgt sabiedrisko pakalpojumu līgumu tikai ar *Moby*/*Toremar*.

Secinājums

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

(210) Lai secinātu, ka ir izpildīts pirmais *Altmark* kritērijs, Komisijai vēl ir jāpārbauda, vai *Moby*/*Toremar* tika uzticētas sabiedrisko pakalpojumu saistības, kas bija skaidri definētas. Šajā saistībā Komisija atzīmē, ka sabiedrisko pakalpojumu saistības ir skaidri aprakstītas jaunajā sabiedrisko pakalpojumu līgumā un tās pielikumos (kuros ir ietvertas, piemēram, kuģu specifikācijas par katru maršrutu). Tāpat noteikumi, kas reglamentē kompensāciju, ir sīki izklāstīti jaunajā sabiedrisko pakalpojumu līgumā, 2009. gada likumā un *CIPE* direktīvā. Jaunajam sabiedrisko pakalpojumu līgumam ir arī skaidri noteikts termiņš (12 gadi), tajā *Moby*/*Toremar* ir identificēts kā sabiedrisko pakalpojumu operators, un tajā ir noteikti, pasākumi, lai nepieļautu pārmērīgu kompensāciju un nodrošinātu šādas pārmērīgas kompensācijas atmaksu (sk. arī 228. apsvērumu). Tāpēc Komisija secina, ka pirmais *Altmark* kritērijs ir ievērots.

Pietauvošanās prioritāte

(211) 2009. gada 19.ter panta 21. punktā ir skaidri noteikts, ka pietauvošanās prioritāte ir nepieciešama, lai garantētu teritoriālo nepārtrauktību ar salām, arī ņemot vērā bijušās *Tirrenia* grupas, tostarp *Moby/Toremar*, uzņēmumu sabiedrisko pakalpojumu saistības. Ja uzņēmumiem, kam uzticētas sabiedrisko pakalpojumu saistības, nebūtu pietauvošanās prioritātes, tiem (dažreiz) varētu nākties gaidīt savu kārtu pirms piestāšanas ostā, tādējādi izraisot kavējumus, kas grautu mērķi nodrošināt uzticamu un ērtu savienojamību visiem iedzīvotājiem. Regulārs grafiks ir nepieciešams, lai apmierinātu salu iedzīvotāju mobilitātes vajadzības un sniegtu ieguldījumu attiecīgo salu ekonomiskajā attīstībā. Turklāt, tā kā jaunajā sabiedrisko pakalpojumu līgumā ir noteikti konkrēti laika grafika plānošanas pienākumi attiecībā uz izbraukšanu sabiedrisko pakalpojumu maršrutos, pietauvošanās prioritāte palīdz nodrošināt, ka visas ostas piešķir pietauvošanās vietas un pietauvošanās laikus tā, lai sabiedrisko pakalpojumu operators varētu izpildīt savas sabiedrisko pakalpojumu saistības. Šī pietauvošanās prioritāte tika nodota *Moby/Toremar*, kad tika iegādāts *Toremar*. Ņemot vērā šos apstākļus, Komisija uzskata, ka šis pasākums ir piešķirts, lai *Moby/Toremar* varētu pildīt savas sabiedrisko pakalpojumu saistības, kas ir patiesi PVTN (sk. 209. apsvērumu). Turklāt Itālija ir apstiprinājusi, ka pietauvošanās prioritāte ir piemērojama tikai pakalpojumiem, ko sniedz saskaņā ar sabiedrisko pakalpojumu režīmu. Tāpēc arī pietauvošanās prioritāte atbilst pirmajam *Altmark* sprieduma nosacījumam.

6.1.2.2. Otrais *Altmark* kritērijs

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

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

(214) Konkrētāk, parametri, uz kuru pamata tika aprēķināta kompensācija, ir sīki izskaidroti *CIPE* direktīvā un ir izmantoti jaunajā sabiedrisko pakalpojumu līgumā (un tā pielikumos). Kompensācijas aprēķina metode, arī, piemēram, vērā ņemtie izmaksu elementi, ir sīki izklāstīti *CIPE* direktīvā. Tā kā pietauvošanās prioritāte neietver finansiālu kompensāciju *Moby/Toremar*, Komisija uzskata, ka šis pasākums atbilst otrajam *Altmark* kritērijam.

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

6.1.2.3. Trešais *Altmark* kritērijs

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

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

(218) Komisija 2012. gada lēmumā pauda šaubas par to, vai kompensācija, kas maksāta bijušās *Tirrenia* grupas uzņēmumiem, tostarp *Moby/Toremar*, no 2012. gada, ir samērīga. Proti, Komisija sākotnēji uzskatīja, ka fiksētā 6,5 % riska prēmija neatspoguļo atbilstošu riska līmeni, jo *prima facie Moby/Toremar* neuzņēmās riskus, ko parasti uzņemas šādu pakalpojumu sniegšanā. Konkrētāk, izmaksu elementi kompensācijas aprēķināšanai ietver visas izmaksas, kas saistītas ar pakalpojuma sniegšanu, un ir ņemtas vērā, piemēram, degvielas izmaksu izmaiņas. Rezultātā Komisija attiecīgajā posmā uzskatīja, ka, iespējams, *Moby/Toremar* ir piešķirta pārmērīga kompensācija.

(219) Komisija atzīmē, ka daži jaunajā sabiedrisko pakalpojumu līgumā noteiktās kompensācijas metodes aspekti, šķiet, patiešām samazina komercrisku, kas rodas *Moby/Toremar*. Proti, maksimālie tarifi, ko *Moby/Toremar* var iekasēt, tiek koriģēti katru gadu, lai ņemtu vērā inflāciju un atspoguļotu patēriņa cenu indeksa svārstības. Turklāt jaunajā sabiedrisko pakalpojumu līgumā ir ietvertas konkrētas klauzulas (sk. 87. apsvērumu), kuru mērķis ir saglabāt

sabiedrisko pakalpojumu ekonomisko un finansiālo līdzsvaru. Proti, ja kompensācija par sabiedriskajiem pakalpojumiem ir nepietiekama, lai segtu ar jauno sabiedrisko pakalpojumu līgumu uzticēto pakalpojumu izmaksas, šīs klauzulas ļauj pārskatīt i) tarifu sistēmu, ii) piedāvāto sabiedrisko pakalpojumu līmeni, iii) ikgadējās maksimālās cenas līmeni un iv) kapitāla dotācijas investīcijām.

(220) Saskaņā ar līguma 26. pantu, ja pastāv neatbilstība tā ekonomiskajā un finansiālajā līdzsvarā, *Moby/Toremar* var pieprasīt līdzsvarošanu, iesniedzot priekšlikumu Toskānas reģionam. Tad šo priekšlikumu iesniedz tehniskajai komitejai, kas atbild par līguma pārvaldību. Itālija ir iesniegusi Komisijai informāciju (sk. 7. tabulu), kas parāda līdzsvarošanas iemaksas, kas veiktas augstāku *Moby/Toremar* radušos PVN izmaksu un degvielas cenu paaugstināšanās dēļ, laikposmā no 2012. līdz 2018. gadam.

EUR	**Valsts kompensācija saskaņā ar līgumu**	**Līdzsvarošanas iemaksa**	**Kopā**
2012	13 291 109	2 033 145	15 324 254
2013	13 234 326	—	13 234 326
2014	13 287 102	1 150 000	14 437 102
2015	13 366 507	677 052	14 043 559
2016	13 212 118	—	13 212 118
2017	13 523 598	—	13 523 598
2018	13 706 440	—	13 706 440

7. tabula. Līdzsvarošanas iemaksas

(221) Kā parādīts tabulā iepriekš un kā sīkāk paskaidrojusi Itālija, lai saglabātu līguma ekonomisko līdzsvaru, kompensācija tika koriģēta par 2012. gadu, savukārt no 2013. gada līdz līguma darbības beigām tika īstenota rīcība attiecībā uz tarifu sistēmu, koriģējot brauciena maksas cenas. Kompensācijas papildu korekcija tika veikta 2014. un 2015. gadā, kā rezultātā tika veiktas papildu līdzsvarošanas iemaksas nepietiekamas tarifa sistēmas dēļ attiecīgi 2013. un 2014. gadā, bet par 2016.–2018. gadu korekcija nebija vajadzīga.

(222) Lai gan šie piesardzības pasākumi, šķiet, ir mazinājuši *Moby/Toremar* komercrisku, Komisija uzskata, ka uzņēmums joprojām ir pakļauts riskam, ka kompensācija var būt nepietiekama, lai segtu pakalpojuma nodrošināšanas izmaksas. Līdzsvarošanas priekšlikums ne vienmēr var tikt pieņemts, jo Toskānas reģions lemj par to pēc būtības un pieņem lēmumu, pirms tam saņemot tehniskās komitejas atzinumu 90 dienu laikā no *Moby/Toremar* pieprasījuma iesniegšanas. Līdz lēmuma pieņemšanai *Moby/Toremar* ir jāturpina sniegt sabiedrisko pakalpojumu bez izmaiņām. Patiešām, vienā gadījumā šādas līdzsvarošanas pieprasījums tika noraidīts, jo nebija izpildīti sabiedrisko pakalpojumu līguma 26. panta nosacījumi ([69]).

(223) Turklāt Komisija atzīmē, ka ne uz visām izmaksu kategorijām attiecas līdzsvarošanas iemaksas. Proti, saskaņā ar sabiedrisko pakalpojumu līguma 26. pantu izmaksas, kas saistītas ar pārvaldības neefektivitāti, aizņēmumu izmaksas un personāla vienības izmaksu palielinājums, lai izpildītu juridiskās darbaspēka prasības, būtu jāsedz *Moby/Toremar*. Tāpēc *Moby/Toremar* joprojām ir stimuls sniegt pakalpojumus efektīvi un par viszemākajām izmaksām sabiedrībai.

(224) Kā minēts iepriekš 46.–50. apsvērumā, *CIPE* direktīva paredz, ka, lai noteiktu kapitāla atdevi, izmantojot *WACC* formulu, jāizmanto riska prēmija 6,5 %. Tomēr praksē 6,5 % tika piemēroti kā vienota kapitāla atdeves likme (sk. arī 133. apsvērumu).

([69]) 2012. gada 3. aprīļa vēstule, atsauce AOOGRT-0096174/O.80.

(225) Kā parādīts 8. tabulā, skaitļi par 2012.–2018. gadu liecina, ka faktiskā kompensācija par sabiedriskajiem pakalpojumiem bija nepietiekama, lai segtu pakalpojuma neto izmaksas, tostarp 6,5 % kapitāla atdevi. Saskaņā ar 2011. gada PVTN nostādņu 47. punktu Komisija novērtē, vai visā līguma termiņa laikā tika piešķirta pārmērīga kompensācija. Attiecībā uz laikposmu no 2012. līdz 2018. gadam *Moby/Toremar* saņēma nedaudz vairāk par 4 miljoniem EUR mazāk nekā atbilstīgā summa. Būtībā šajā periodā kompensācija, kas maksāta *Moby/Toremar*, sedza sabiedrisko pakalpojumu izmaksas, taču praksē kapitāla atdeves tikpat kā nebija (t. i., tā bija nedaudz lielāka par 30 000 EUR). Šie skaitļi apliecina, ka līguma 26. pantā paredzētie līdzsvarošanas noteikumi nepasargā *Moby/Toremar* no visiem riskiem, kas saistīti ar sabiedriskā pakalpojuma nodrošināšanu.

Toremar public service remit	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Grand total
Total revenues	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
- Total costs	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
- Amortizations	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
= Net cost of public service	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
+ Return on capital (6,5%)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
= Eligible for compensation	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
+ Actual compensation	15.324.255 €	13.234.327 €	14.437.102 €	14.043.559 €	13.212.118 €	13.523.598 €	13.706.440 €	97.481.399 €
= Over/under compensation	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	- 4.169.085 €

8. tabula. Toremar sniegto sabiedrisko pakalpojumu neto izmaksas laikposmā no 2012. līdz 2018. gadam

(226) Oficiālās izmeklēšanas gaitā (sk. 133. apsvērumu) Itālija paskaidroja, ka ar 2009. gada likumu kompensācijai bija noteikts maksimālais ierobežojums, tāpēc tika pieņemts lēmums vienkāršot aprēķinu, piemērojot 6,5 % likmi kā vienotu kapitāla atdeves likmi. Itālija uzskata, ka tās vienkāršotā pieeja ir konservatīva (sk. 134. apsvērumu) un nepieļauj lielāku kompensāciju *Moby/Toremar* par to, kas noteikta *CIPE* direktīvā.

(227) Ņemot vērā šos apstākļus, Komisija ir salīdzinājusi izmantoto 6,5 % kapitāla atdeves likmi, kas piemērota *Moby/Toremar*, ar vidējo kapitāla atdeves likmi, ko 2011. gadā (iepriekšējā gadā pirms *Moby/Toremar* pilnvarojuma) radījusi etalonu grupa. Etalonu grupa sastāv no izvēlētiem prāmju operatoriem, kas piedāvāja pakalpojumus jūras savienojumos Itālijā vai starp Itāliju un citām dalībvalstīm ([70]). Analīze liecina, ka kapitāla atdeve, ko guvis *Moby/Toremar*, ir nedaudz mazāka par vidējo atdevi, ko noteikusi etalonu grupa. Šis salīdzinājums ilustrē, ka iepriekšējā gadā pirms *Moby/Toremar* pilnvarojuma 6,5 % kapitāla atdeves likme nebija nepamatota.

(228) Komisija arī atzīmē, ka jaunais sabiedrisko pakalpojumu līgums nosaka *Moby/Toremar* pienākumu katru gadu nosūtīt Toskānas reģionam tā vadības pārskatus (apakšiedalījumā pa maršrutiem; pārskati jāapstiprina neatkarīgam revidentam), lai reģions varētu pārbaudīt, vai ir piešķirta pārmērīgi liela kompensācija. Tas ir papildu aizsardzības pasākums, kas garantē, ka *Toremar* nevar gūt labumu no pārmērīgas kompensācijas. Turklāt, tā kā *Toremar* veica tikai komerciālas darbības, šķērssubsidēšana jebkurā gadījumā ir izslēgta. Itālija arī iesniedza minētos vadības pārskatus par 2012.–2018. gadu, lai Komisija varētu veikt aprēķinus 8. tabulā.

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

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

(230) Attiecībā uz pietauvošanās prioritāti un jebkādu iespējamu pārmērīgu kompensāciju, kas varētu no tās izrietēt, Komisija atzīmē turpmāk izklāstīto. Itālija argumentē ka jebkāda monetāra priekšrocība no pietauvošanās prioritātes ir ierobežota (sk. 137. apsvērumu). Attiecīgi arī no šā pasākuma izrietošais pārmērīgas kompensācijas risks ir ierobežots. Turklāt, ciktāl šis pasākums samazinātu sabiedrisko pakalpojumu operatora darbības izmaksas vai palielinātu ieņēmumus, šī ietekme pilnībā atspoguļotos operatora iekšējos kontos. Komisijas iepriekš veiktā analīze (sk. 228. apsvērumu) apstiprināja, ka laikposmā no 2012. līdz 2018. gadam *Moby/Toremar* nesaņēma pārmērīgu kompensāciju. Tāpēc Komisija secina, ka arī pietauvošanās prioritāte atbilst trešajam *Altmark* kritērijam.

6.1.2.4. Ceurtais *Altmark* kritērijs

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

(232) Saskaņā ar PVTN paziņojuma 63. punktu vienkāršākais veids, kā valsts iestādes var izpildīt ceturto *Altmark* kritēriju, ir īstenot atklātu, pārredzamu un nediskriminējošu publiskā iepirkuma procedūru saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2004/17/EK ([71]) un Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2004/18/EK ([72]).

(233) Komisija atzīmē, ka šajā gadījumā konkursa procedūra tika sākta, pirms stājās spēkā Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2014/24/ES ([73]) (kas attiecas uz publiskā iepirkuma līgumiem jūras transporta pakalpojumu sniegšanai) un Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2014/25/ES ([74]). Tolaik bija piemērojama Direktīva 2004/17/EK un Direktīva 2004/18/EK. Tomēr Direktīva 2004/17/EK neattiecas uz jūras transporta pakalpojumiem, kādus sniedz *Moby/Toremar*. Patiešām, Direktīvas 2004/17/EK 5. pantā ir noteikts, ka tās darbības joma attiecas tikai uz dzelzceļa, automatizēto sistēmu, tramvaju, trolejbusu, autobusu vai trošu transporta pakalpojumiem.

(234) Uz publiskiem līgumiem, kuru slēgšanas tiesības līgumslēdzējas iestādes piešķir sakarā ar pakalpojumiem jūras, piekrastes vai upju transporta jomā, attiecas Direktīvas 2004/18/EK darbības joma, pamatojoties uz tās 20. punktu. Tomēr minētās direktīvas II pielikuma B punktā ir uzskaitīti arī ūdens transporta pakalpojumi ([75]), un tas nozīmē, ka uz tiem attiecas tikai direktīvas 23. pants un 35. panta 4. punkts. Tas nozīmē, ka saskaņā ar Direktīvu 2004/18/EK uz publiskiem jūras transporta pakalpojumu līgumiem attiecas tikai pienākumi par tehniskajām specifikācijām (23. pants) un pienākums publicēt paziņojumu par līguma slēgšanas tiesību piešķiršanu (pēc līguma slēgšanas tiesību piešķiršanas, tātad līguma slēgšanas tiesību piešķiršanas procedūras beigās, nevis sākumā – 35. panta 4. punkts). Visi pārējie Direktīvas 2004/18/EK noteikumi, tostarp noteikumi par publicējamo paziņojumu saturu (36. panta 1. punkts) un noteikumi par atlases kritērijiem (45.–52. pants) nav attiecināmi uz publiskiem jūras transporta pakalpojumu līgumiem.

(235) Turklāt Direktīva 2004/18/EK jebkurā gadījumā neattiecas uz pakalpojumu koncesijām, kas definētas tās 1. panta 4. punktā ([76]). Komisija atzīmē, ka uz pakalpojumu koncesijām (un publiskajiem līgumiem), kam ir konkrēti pārrobežu elementi, tomēr attiecas vispārējie Līgumu principi par pārredzamību, nediskrimināciju un vienlīdzīgu attieksmi.

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

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

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

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

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

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

(236) Pamatojoties uz iepriekš izklāstīto, Komisija secina, ka Direktīvu 2004/18/EK var piemērot tikai pakalpojumu valsts līguma gadījumā, bet ne tad, ja runa ir par pakalpojumu koncesiju. Turklāt, tā kā šis gadījums attiecas uz ūdens transporta pakalpojumiem, uz kuriem attiecas sabiedrisko pakalpojumu līgums, piemērojamas ir tikai dažas no iepriekš minētajām direktīvas prasībām. Ņemot vērā šos apstākļus, Komisija uzskata, ka tā nevar paļauties tikai uz atbilstību publiskā iepirkuma direktīvām, lai pierādītu atbilstību ceturtajam *Altmark* kritērijam. Šā iemesla dēļ Komisija turpmāk tekstā novērtē, vai Itālijas izmantotā konkursa procedūra bija konkurenci nodrošinoša, pārredzama, nediskriminējoša un bez nosacījumiem. Lai veiktu šo novērtējumu, Komisija paļaujas uz attiecīgajiem norādījumiem, kas izklāstīti tās paziņojumā par atbalsta jēdzienu ([77]) (jo īpaši tā 89. un turpmākajos punktos) un PVTN paziņojumā (jo īpaši tā 63. un turpmākajos punktos).

Konkurenci nodrošinoša un pārredzama konkursa procedūra

(237) Paziņojuma par atbalsta jēdzienu 90. punktā ir norādīts, ka procedūrai ir jābūt konkurenci nodrošinošai ([78]), lai procesā varētu piedalīties visi ieinteresētie un nosacījumiem atbilstīgie pretendenti. Turklāt saskaņā ar minētā paziņojuma 91. punktu procedūrai ir jābūt pārredzamai, lai nodrošinātu, ka visi ieinteresētie pretendenti katrā konkursa procedūras posmā ir vienādi un pienācīgi informēti. Minētajā punktā ir arī uzsvērts, ka pārredzamas atlases procedūras būtiski elementi ir informācijas pieejamība, pietiekami ilga laika došana ieinteresētajiem pretendentiem un atlases un līguma slēgšanas tiesību piešķiršanas kritēriju skaidrība, un ir norādīts, ka konkursam jābūt pietiekami plaši publiskotam, lai par to varētu uzzināt visi potenciālie piedāvājumu iesniedzēji.

(238) Šajā gadījumā uzaicinājums izteikt ieinteresētību bija publicēts *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*, kā arī valsts un reģionālajā oficiālajā vēstnesī un valsts laikrakstos (sk. 56. apsvērumu). Minētajā uzaicinājumā ikviens, kurš var "garantēt jūras transporta pakalpojumu nepārtrauktību", tika aicināts izteikt ieinteresētību, un netika piemēroti nekādi papildu nosacījumi. Potenciālajām pretendentiem bija atvēlēts pietiekams laiks pienācīgi izteikt ieinteresētību, lai viņi varētu piedalīties turpmākajā procesā. Tāpēc Komisija uzskata, ka Toskānas reģiona nodoms pārdot *Toremar* un piešķirt sabiedrisko pakalpojumu līguma slēgšanas tiesības tika darīts zināms pietiekami plaši, sasniedzot visus iespējamos pretendentus.

(239) Turklāt ir jānodrošina pretendentiem visa dokumentācija un informācija, kas vajadzīga dalībai konkursa procesā, lai viņi varētu pienācīgi novērtēt pārdodamo uzņēmumu. Šāda informācija ir jādara pieejama potenciālajiem pretendentiem pārredzamā un nediskriminējošā veidā, lai visiem ieinteresētajiem dalībniekiem būtu vienlīdzīga piekļuve būtiskajai informācijai.

(240) Pirmkārt, uzaicinājumā izteikt ieinteresētību bija minēts, ka pretendentiem ir jāspēj "garantēt jūras transporta pakalpojumu nepārtrauktību". Tas bija vienīgais atlases kritērijs, ko Itālija piemēroja, lai noteiktu, vai ieinteresētajām personām ir ļauts piedalīties konkursa procedūrā. Lai gan uzaicinājumā nebija precizēts, kā pretendenti var pierādīt, ka viņi atbilst šai prasībai, pēc noklusējuma tas nozīmē, ka var izmantot jebkādus atbilstošus pierādīšanas līdzekļus ([79]). Tā kā neviens no 11 dalībniekiem, kas izteica ieinteresētību piedalīties konkursa procesā, netika izslēgts, Komisija uzskata, ka šis atlases kritērijs bija skaidri saprotams visiem ieinteresētajiem pretendentiem un arī bija pamatots, ņemot vērā izvirzīto mērķi.

(241) Otrkārt, 2009. gada likumā bija skaidri noteikts, ka pēc konkursa procedūras pabeigšanas tiks noslēgta jauna konvencija/sabiedrisko pakalpojumu līgums un ka kompensācijas par sabiedriskajiem pakalpojumiem maksimālā ikgadējā summa ir noteikta 13 005 441 EUR apmērā gadā. Turklāt uzaicinājumā izteikt ieinteresētību bija norādīts, ka mērķis ir pārdot *Toremar* par fiksētu cenu 10 258 397 EUR. Bez tam, kā apstiprināja Itālija, visām 11 personām, kas izteica ieinteresētību piedalīties konkursa procesā, tika darīta pieejama visa būtiskā informācija par pārdošanas tvērumu, kā arī par sabiedrisko pakalpojumu līguma projektu, kas noslēdzams starp pircēju un Itāliju. Tādējādi

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

([78]) Paziņojumā par atbalsta jēdzienu Komisija norāda, ka Savienības tiesas valsts atbalsta kontekstā bieži runā par "atklātu" konkursa procedūru. Tomēr vārda "atklāta" izmantošana neattiecas uz konkrētu procedūru saskaņā ar publiskā iepirkuma direktīvām. Tāpēc Komisija uzskata, ka frāze "konkurenci nodrošinoša" ir atbilstošāka. Minētajā paziņojumā Komisija arī atzīmē, ka ar to nav domāts atkāpties no paredzētajiem materiāltiesiskajiem nosacījumiem.

([79]) Turklāt, kā paskaidrots iepriekš (sk. 234. apsvērumu), uz šo konkursa procedūru neattiecās Direktīvas 2004/18/EK 36. panta 1. punkts. Tāpēc Itālijai faktiski nebija pienākuma norādīt uzaicinājumā atlases kritērijus.

minētajām personām bija iespēja izlemt, vai pretendēt konkursā un cik daudz solīt. Uz šāda pamata Komisija uzskata, ka no uzaicinājuma izteikt ieinteresētību bija pietiekami saprotams, ka pārdošana attiecas uz *Toremar* darījumdarbību apvienojumā ar jaunu sabiedrisko pakalpojumu līgumu. Pēc tam, kad attiecīgās personas bija izteikušas ieinteresētību, tām tika piešķirta piekļuve visai nepieciešamajai informācijai, lai izlemtu par iespējamu solīšanu.

(242) Treškārt, Komisija uzskata, ka uzaicinājums izteikt ieinteresētību piesaistīja ievērojamu skaitu potenciālo pretendentu. Visi 11 uzņēmumi, kas izteica ieinteresētību, pēc tam saņēma no Toskānas reģiona sīku informāciju par procesu. Turklāt atbilstoši Direktīvas 2004/18/EK noteikumiem Itālijai nebija pienākuma uzaicinājumā sniegt vairāk informācijas par piešķiramo līgumu, izņemot nodomu turpināt sabiedriskā pakalpojuma sniegšanu un atsauci uz tiesību normām, kas reglamentē minēto pakalpojumu (sk. 234. apsvērumu).

(243) Ceturtkārt, uzaicinājumā bija ietverta minimālā informācija, kas vajadzīga, lai izteiktu ieinteresētību (t. i., pakalpojuma turpināšana), un tas nebūtu varējis veicināt citādi ieinteresētu jūras operatoru izslēgšanu. Plānošanas iestādes bija nolēmušas nodrošināt sabiedriskā pakalpojuma nepārtrauktību un Toskānas arhipelāga salu savienojamību ar kontinentālo daļu. Kā jau paskaidrots, šis nosacījums bija darīts zināms iepriekš visiem potenciālajiem operatoriem, kas izteica ieinteresētību piedalīties konkursa procedūrā. Tādējādi Komisija piekrīt Itālijai, ka šajā posmā nebija kontroles pār potenciālajiem pretendentiem (sk. 127. apsvērumu), un tas liecina, ka plānošanas iestādēm nebija nodoma, iekļaujot obligāto prasību turpināt sabiedrisko pakalpojumu, selektīvi dot priekšroku kādam no potenciālajiem pretendentiem, lai tam piešķirtu sabiedrisko pakalpojumu līguma slēgšanas tiesības un īpašumtiesības uz *Toremar* darījumdarbību. Komisija arī atzīmē, ka visa būtiskā informācija par atlases kritērijiem un procedūras turpmāko attīstību tika sniegta uzaicinājuma vēstulē, kas nosūtīta visām 11 personām, kuras izteica ieinteresētību piedalīties procedūrā ([80]).

(244) Visbeidzot, Komisija uzskata, ka Toskānas reģiona iniciatīva izveidot īpašu digitālo platformu vai datu telpu, kurā ietverta visa nepieciešamā dokumentācija, ir ļāvusi visiem potenciālajiem pretendentiem vienādi, pilnīgi un pienācīgi zināt visu informāciju, kas vajadzīga, lai sagatavotu to piedāvājumu.

(245) Komisija 2012. gada lēmumā pauda šaubas par to, vai papildus standarta kvalitatīviem nosacījumiem, kas jebkurā gadījumā tiek noteikti kā sabiedrisko pakalpojumu saistības, bija nepieciešams pretendentiem noteikt konkrētas *tehniskās un finansiālās konkursa prasības* (sk. 113. apsvērumu). Turklāt Komisija apšaubīja, vai šādas prasības var pieņemt situācijā, kāda ir šī, kad tiek pārdots viss uzņēmums.

(246) Izmeklēšanas gaitā Komisija saņēma informāciju, kas mazināja tās bažas. Komisija uzskata, ka tehniskās un finansiālās prasības nav izraisījušas neviena potenciālā pretendenta izslēgšanu turpmāk izklāstīto iemeslu dēļ.

(247) Pirmkārt, tehniskās un finansiālās prasības bija iekļautas konkursa dokumentācijā un tādējādi bija zināmas visiem potenciālajiem pretendentiem ļoti agrīnos procesa posmos. Proti, minētās prasības bija iekļautas paziņojumā par līgumu, kas tika publicēts starptautiski, aicinot visus ieinteresētos operatorus, kas atbilst šīm prasībām, izteikt ieinteresētību.

(248) Otrkārt, Komisija atzīmē, ka konkrētās prasības tika izteiktas kā objektīvi nosacījumi dalībai procedūrā un tādējādi neveidoja piešķiršanas kritērijus, kā arī tiem netika piedēvēti vērtējuma punkti. Rezultātā līgumslēdzējām iestādēm nebija nekādas rīcības brīvības attiecībā uz pretendentu atlasi nākamajam procedūras posmam.

([80]) Uzaicinājuma vēstulē cita starpā ir ietverta informācija par kredītu 9 772 572 EUR apmērā, kas pieprasīts no *Tirrenia* (sk. 69.–71. apsvērumu).

(249) Treškārt, ņemot vērā veidu, kā notika konkurss (t. i., uzņēmuma pārdošanas apvienošana ar jauna sabiedrisko pakalpojumu līguma noslēgšanu), Komisija uzskata, ka Toskānas reģiona mērķis nodrošināt sabiedriskā pakalpojuma nepārtrauktību atbilstoši visaugstākajiem iespējamiem kvalitātes standartiem ir leģitīms sabiedrības interešu mērķis ([81]), ko nebūtu bijis iespējams sasniegt bez minētajām prasībām. Turklāt fakts, ka pēc tam, kad tika publicēts paziņojums par līgumu ar minētajām prasībām, ieinteresētību izteica 11 uzņēmumi, acīmredzami liecina, ka šo prasību iekļaušanai nebija atturošas ietekmes.

(250) Pamatojoties uz iepriekš minēto, Komisija uzskata, ka kopumā konkursa procedūra bija konkurenci nodrošinoša un pārredzama. Proti, Toskānas reģiona iecere atbrīvoties no *Toremar* darījumdarbības un noslēgt ar konkursa uzvarētāju jaunu sabiedrisko pakalpojumu līguma uz 12 gadu termiņu bija plaši darīta zināma visiem potenciālajiem pretendentiem attiecīgajā reģionālajā vai starptautiskajā tirgū. Turklāt Komisija ņem vērā, ka potenciālie pretendenti varēja vienkārši izteikt ieinteresētību, un viņiem nebija jāuzņemas nekādas citas saistības šajā posmā. Ja vien attiecīgās personas varēja pierādīt, ka tās atbilst vienīgajam atlases kritērijam garantēt pakalpojuma nepārtrauktību, tām tika sniegta visa nepieciešamā informācija un atvēlēts laiks, lai tās varētu izlemt, vai un cik daudz tās vēlas solīt par pakalpojumu. Minēto iemeslu dēļ Komisija uzskata, ka ir kliedētas tās šaubas, ka konkursa procedūra nebija pietiekami pārredzama uzaicinājuma izteikt ieinteresētību iespējamo trūkumu dēļ.

Konkursa nediskriminējošais raksturs

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

(252) Kā norādīts iepriekš (sk. 240. apsvērumu), uzaicinājumā izteikt ieinteresētību bija ietverts tikai viens kritērijs, proti, ka pretendentiem ir jāspēj "garantēt jūras transporta pakalpojuma nepārtrauktību". Visas 11 personas, kas atbildēja uz uzaicinājumu un izteica ieinteresētību, zināja par šo pienākumu. Komisija uzskata, ka šis nosacījums bija objektīvs un bija pietiekami skaidri darīts zināms visām ieinteresētajām personām uzaicinājumā izteikt ieinteresētību.

(253) Visi 11 ieinteresētie pretendenti tad tika uzaicināti iesniegt piedāvājumu, un tiem visiem tika piešķirta piekļuve virtuālai datu telpai, kurā ietverta visa būtiskā informācija (sk. 62. apsvērumu), lai tie varētu novērtēt pārdodamo *Toremar* darījumdarbību un jauno sabiedrisko pakalpojumu līgumu. Visi pretendenti tādējādi saņēma vienādu informāciju, un pret tiem vienmēr tika īstenota vienāda attieksme.

(254) Tāpēc Komisijas šaubas, ko tā pauda 2011. gada lēmumā, par to, vai uzaicinājums izteikt ieinteresētību bija nediskriminējošs, ir kliedētas. Visas personas tika korekti un vienādi informētas visos dažādajos konkursa procedūras posmos, lai tās varētu iesniegt piedāvājumu, pilnībā pārzinot procedūru un prasības. Komisija arī uzskata, ka līguma slēgšanas tiesību piešķiršanas kritēriji ļāva objektīvi salīdzināt un novērtēt piedāvājumus.

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

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

(256) Šajā gadījumā konkurss tika rīkots par jauno sabiedrisko pakalpojumu līgumu apvienojumā ar *Toremar* darījumdarbību, nevis tikai par sabiedrisko pakalpojumu līgumu. Itālija nolēma, ka *Toremar* darījumdarbības pārdošanas cena ir fiksēta (pamatojoties uz vērtējumu, ko veica neatkarīgs eksperts) un nav apspriežama, savukārt attiecībā uz pakalpojumu līgumu Itālija izvēlējās saimnieciski visizdevīgāko piedāvājumu ar cenas vērtējumu 20 punkti, kvalitātes vērtējumu 70 punkti un papildu pakalpojumu vērtējumu 10 punkti (sk. 60. un 61. apsvērumu).

([81]) Lieta C-205/99 *Asociación Profesional de Empresas Navieras de Líneas Regulares (Analir)* un citi un *Administración General del Estado*, ECLI: EU:C:2001:107, 37. punkts.

(257) Attiecībā uz saimnieciski visizdevīgākā piedāvājuma izmantošanu PVTN paziņojuma 67. punktā ir norādīts, ka saimnieciski visizdevīgāko piedāvājumu uzskata arī (papildus "viszemākajai cenai)" par pietiekamu, lai būtu izpildīts ceturtais *Altmark* kritērijs, "(..) ar nosacījumu, ka piešķiršanas kritēriji (..) ir cieši saistīti ar sniegto pakalpojumu, un, pateicoties tiem, saimnieciski visizdevīgāko piedāvājumu ir iespējams pieskaņot tirgus vērtībai" ([82]).

(258) Komisija atzīmē, ka Itālija uzsvaru lika uz tā operatora izvēli, kurš sniegs pakalpojumu atbilstoši augstiem kvalitātes standartiem, ņemot vērā konkrētas prasības. Uzaicinājuma vēstulē iesniegt piedāvājumu bija ietverta visa informācijas, kas bija vajadzīga, lai sagatavotu finansiālos un tehniskos piedāvājumus. Jo īpaši attiecībā uz tehnisko piedāvājumu (kam kopumā tika piešķirti 80 punkti, atlikušos 20 punktus piešķirot cenas kritērijam) visi 11 jūras operatori, kas izteica ieinteresētību, tika aicināti iesniegt informāciju par katrai līnijai un katram līguma gadam paredzēto kuģu vidējo vecumu, jaudu un strukturālo nodrošinājumu pasažieriem ar invaliditāti, kā arī informāciju par iespēju atlasītajam operatoram ieplānot papildu braucienus konkrētās laika nišās (tostarp naktī) visu gadu. Šie kvalitātes kritēriji acīmredzami ir cieši saistīti ar jūras pakalpojuma sniegšanu un piešķir tai papildu vērtību. Tāpēc Komisija uzskata, ka saimnieciski visizdevīgākā piedāvājuma izmantošana attiecīgajam pakalpojumam apvienojumā ar *Toremar* darījumdarbību ļāva Itālijai radīt faktisku konkurenci un iegūt pakalpojumu ar visaugstāko iespējamo vērtību par sabiedrībai viszemākajām izmaksām.

(259) Jo īpaši attiecībā uz pakalpojuma apvienošanu ar *Toremar* darījumdarbības pārdošanu Komisija 2012. gada lēmumā pauda sākotnējo uzskatu, ka jaunā sabiedrisko pakalpojumu līguma konkurss bez pienākuma pārņemt *Toremar* kuģus, kas nepieciešami sabiedriskā pakalpojuma sniegšanai, būtu radījis zemākas izmaksas sabiedrībai.

(260) Komisija iepriekš jau ir secinājusi, ka konkursa procedūra bija pietiekami pārredzama un nediskriminējoša, lai tajā varētu piedalīties pēc iespējas vairāk potenciālo pretendentu. Patiesi, pēc uzaicinājuma izteikt ieinteresētību plašās publicēšanas apstiprinoši atbildēja 11 jūras operatori. Visa būtiskā informācija par konkursa procedūru bija sniegta uzaicinājuma vēstulē, ko nosūtīja visiem 11 dalībniekiem. Turklāt Toskānas reģions izveidoja īpašu digitālo platformu jeb datu telpu, kurā ietverta visa informācija, kas nepieciešama, lai visi potenciālie pretendenti būtu vienādi informēti.

(261) Pēc ieinteresētības izteikšanas posma tika iesniegti divi konkurētspējīgi piedāvājumi (*Moby* un *Toscana di Navigazione S.r.l.*), ko Toskānas reģions novērtēja, ņemot vērā to tehniskos un finansiālos piedāvājumus. Kā minēts 62. un 64. apsvērumā, izvērtēšanas posmā Toskānas reģions konstatēja dažas neatbilstības saistībā ar atšķirībām starp tehniskajiem un ekonomiskajiem piedāvājumiem, ko iesniedza *Toscana di Navigazione S.r.l.*, kā rezultātā minētais uzņēmums tika izslēgts no procesa un līguma slēgšanas tiesības galu galā tika piešķirtas *Moby*.

(262) Obligātais nosacījums garantēt sabiedriskā pakalpojuma nepārtrauktību un aktīvu apvienošana ar sabiedriskā pakalpojuma saistībām ir savstarpēji saistīti. Proti, apvienojot *Toremar* pārdošanu ar jaunu sabiedrisko pakalpojumu līgumu, uz iegādātāju (*Moby*) automātiski attiecas prasība nodrošināt sabiedriskā pakalpojuma nepārtrauktību, un tam tiek piešķirta pietauvošanās prioritāte. Komisija uzskata, ka *Toremar* darījumdarbības apvienošana ar jauno sabiedrisko pakalpojumu līgumu un pietauvošanās prioritātes piešķiršana nerada zemāku cenu, nekā tā būtu gadījumā, ja aktīvi un līgums tiktu pārdoti atsevišķi, turpmāk izklāstīto iemeslu dēļ.

(263) *Toremar* darījumdarbības vienīgais nolūks bija sniegt sabiedrisko pakalpojumu un nodrošināt teritoriālo nepārtrauktību. Patiešām, visi *Toremar* kuģi tika un patlaban tiek izmantoti sabiedriskā pakalpojuma sniegšanai. Komisija uzskata, ka privāts pārdevējs nebūtu spējis iegūt augstāku cenu par kuģiem tirgū. Patiesi, kā norādīts *Fidi* ziņojumā, no astoņiem *Toremar* kuģiem trīs tika novērtēti pēc to atlikušās vērtības, savukārt pārējie pieci, kas bija pilnībā amortizēti, tika novērtēti pēc to lūžņu vērtības. Tomēr šķiet maz ticams, ka šos kuģus varēja pārdot kuģniecības nolūkos, izņemot ar nosacījumu turpināt sabiedrisko pakalpojumu, par augstāku cenu nekā tā, par kādu tie tika novērtēti. Proti, tad, ja kuģis vēl nav sasniedzis tā lietderīgās izmantošanas laika beigas, tā vērtība kuģniecības nolūkos ir augstāka nekā tā lūžņu vērtība. Scenārijā, kur kuģi tiek pārdoti atsevišķi, ir iespējams, ka vismaz daži kuģi būs jāpārdod par to lūžņu vērtību, ja tos vispār var pārdot. Tāpēc, sasaistot kuģus ar sabiedrisko

([82]) Sk. arī Paziņojuma par atbalsta jēdzienu 96. punktu.

pakalpojumu līgumu, visus kuģus turpina ekspluatēt, un tādējādi tos var pārdot par augstāku cenu nekā to lūžņu vērtība.

(264) Turklāt Komisija piekrīt atbalsta saņēmēja iesniegtajām piezīmēm attiecībā uz ievērojamām izmaksām, kas Toskānas reģionam būtu jāsedz, ja *Toremar* būtu pārdots atsevišķi jebkādai kuģniecības vajadzībai bez sabiedriskā pakalpojuma (t. i., likvidācijas izmaksas, izmaksas saistībā ar nepieciešamo kuģu nodrošināšanu utt.). Turklāt, ja *Toremar* būtu pārdots atsevišķi, Komisija uzskata, ka ir maz ticams, ka potenciālajiem pretendentiem būtu varējuši būt nepieciešamie astoņi kuģi, kas būtu tūlītēji pieejami pārvietošanai jaunajā sabiedrisko pakalpojumu līgumā noteikto sabiedrisko pakalpojumu saistību izpildei. Jo īpaši maz ticams tas ir tādēļ, ka jaunajā līgumā ir noteiktas konkrētas prasības (piemēram, attiecībā uz izmēru) kuģiem, kas izmantojami dažādajos sabiedrisko pakalpojumu maršrutos. Operatori, kam būtu bijuši vajadzīgie resursi, tos, visticamāk, jau būtu izmantojuši citos maršrutos, un to pārvietošana atbilstoši jaunajam, sabiedrisko pakalpojumu līgumam katrā ziņā būtu izraisījusi ieņēmumu zaudēšanu no to iepriekšējās izmantošanas.

(265) Tāpēc Komisija uzskata, ka minēto kuģu sasaiste ar sabiedrisko pakalpojumu līgumu ļāva iegūt augstāku cenu par *Toremar* kuģiem, jo kā atlīdzību par kuģu ekspluatāciju sabiedrisko pakalpojumu maršrutos to iegādātājs saņēma kompensāciju par sabiedriskajiem pakalpojumiem uz 12 gadiem. Turklāt jebkurš tirgus ekonomikas pārdevējs būtu nolēmis pārdot *Toremar* kopā ar jaunu sabiedrisko pakalpojumu līgumu, lai iegūtu visaugstāko cenu. Pamatojoties uz minēto, Komisija secina, ka Itālija nav noteikusi nosacījumus, kas varēja samazināt cenu vai ko privāts pārdevējs nebūtu pieprasījis.

(266) Komisija secina, ka tās šaubas, ka konkursa rīkošana par jauno sabiedrisko pakalpojumu līgumu, to sasaistot ar *Toremar* darījumdarbību, varēja nenodrošināt zemākas izmaksas sabiedrībai, ir kliedētas.

(267) Ņemot vērā iepriekš izklāstīto, Komisija uzskata, ka saimnieciski visizdevīgākā piedāvājuma izmantošana jaunajam sabiedrisko pakalpojumu līgumam apvienojumā ar *Toremar* darījumdarbību radīja reālu konkurenci līdz konkursa procedūras beigām, kad tika iesniegti divi konkurējoši un saistoši piedāvājumi. *Toscana di Navigazione S.r.l.* izslēgšana notika tikai vēlākajā piedāvājumu izvērtēšanā un tādējādi nemaina konkursa procedūras konkurences raksturu. Rezultātā Komisija secina, ka ceturtais *Altmark* kritērijs šajā gadījumā ir izpildīts.

(268) Ņemot vērā, ka visi četri nosacījumi, ko Tiesa noteikusi *Altmark* lietā, ir kumulatīvi izpildīti, Komisija secina, ka sabiedrisko pakalpojumu līguma slēgšanas tiesību piešķiršana apvienojumā ar *Toremar* darījumdarbību un pietauvošanās prioritātes piešķiršana *Moby/Toremar* nerada ekonomisku priekšrocību *Moby/Toremar*.

6.1.2.5. Secinājums

(269) Tā kā nav izpildīti visi kritēriji, kas noteikti LESD 107. panta 1. punktā, Komisija secina, ka sabiedrisko pakalpojumu līguma slēgšanas tiesību piešķiršana apvienojumā ar *Toremar* darījumdarbību un pietauvošanās prioritātes piešķiršana *Moby/Toremar* nav valsts atbalsts LESD 107. panta 1. punkta nozīmē.

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

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

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

6.1.3.1. Kuģu modernizācijai paredzēto līdzekļu iespējamā izmantošana likviditātes nolūkos

(272) Valsts līdzekļi. Attiecīgos līdzekļus piešķīra valsts no sava budžeta (sk. 91. apsvērumu), un to izmantošana likviditātes nolūkos tika atļauta ar 2010. gada likumu. Tāpēc attiecīgais pasākums ir piedēvējams valstij un ir piešķirts no valsts līdzekļiem.

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

(274) Ekonomiska priekšrocība. Komisija atzīmē, ka *Toremar* izmantoja 1 617 300 EUR savas flotes atjaunošanai, lai ievērotu starptautiskos drošības standartus (808 650 EUR kuģa "Aethalia" atjaunošanai un 808 650 EUR kuģa "Liburna" atjaunošanai). Kā norādījusi Itālija, šie līdzekļi nekad netika izmantoti likviditātes nolūkos (sk. 138. apsvērumu), un Komisija nekonstatēja pierādījumus par pretējo.

(275) Tā kā *Toremar* neizmantoja šos līdzekļus likviditātes nolūkos, lai izvairītos no izmaksām, kas tam parasti būtu jāsedz pašam no saviem finanšu līdzekļiem, 2011. gada lēmumā paustās bažas vairs nepastāv, un Komisija uzskata, ka *Toremar* nav tādējādi piešķirt ekonomiska priekšrocība, izmantojot šos līdzekļus.

(276) Secinājums. Tā kā nav izpildīti visi kritēriji, kas noteikti LESD 107. panta 1. punktā, Komisija secina, ka līdzekļi, kas piešķirti *Toremar* tā flotes atjaunošanai, nav valsts atbalsts LESD 107. panta 1. punkta nozīmē.

6.1.3.2. Fiskālie izņēmumi, kas saistīti ar privatizācijas procesu

(277) Kā aprakstīts 93. apsvērumā, saskaņā ar 2010. gada likuma 1. pantu dažas darbības un operācijas, kas veiktas, lai privatizētu *Tirrenia* grupu, un aprakstītas 19.ter panta 1.–15. punktā Dekrētlikumā 135/2009, kurš ar grozījumiem pārveidots par 2009. gada likumu, ir atbrīvotas no nodokļiem, kas parasti maksājami par šādām darbībām un operācijām.

(278) Komisija vispirms norāda, ka ir jānovērtē divi atsevišķi nodošanas darbību kopumi: 1) *Tirrenia* bijušo meitasuzņēmumu *Caremar*, *Saremar* un *Toremar* nodošana no *Tirrenia* attiecīgi Kampānijas, Sardīnijas un Toskānas reģioniem un 2) *Toremar* darījumdarbības nodošana no Toskānas reģiona *Moby*. Nodokļi, ko nepiemēro, ir reģistrācijas nodeva, zemesgrāmatas un hipotēkas reģistrācijas maksas, zīmognodeva (visi kopā dēvēti par "netiešajiem nodokļiem"), PVN un uzņēmumu ienākuma nodoklis. Šā atbalsta pasākuma labuma guvēji ir pārdevējs, pircējs vai abi. Šajā lēmumā tiks novērtēts tikai otrais nodošanas pasākumu kopums ([83]).

(279) Vispirms Komisija arī atzīmē, ka saskaņā ar 1972. gada 26. oktobra Prezidenta dekrētu Nr. 633 darbību turpinošu uzņēmumu vai uzņēmējdarbības vienību nodošanu citam uzņēmumam neuzskata par preču piegādi, un tāpēc tai nepiemēro PVN. Tāpēc, tā kā tādiem darījumiem, kāds ir *Toremar* darījumdarbības filiāles pārdošana *Moby*, nepiemēro PVN, nodokļa atbrīvojums nevar būt radījis priekšrocību *Toremar* attiecībā uz PVN. Turklāt Komisija atzīmē, ka *Toremar* darījumdarbības pārdošanas līgumā ir skaidri noteikts, ka pircējam, t. i., *Moby*, ir jāsedz visas ar pārdošanu saistītās izmaksas (t. i., reģistrācijas maksas, notāra izmaksas, zemes reģistrācijas maksas u. c.), bez atsauces uz jebkādu atbrīvojumu *Moby* no šīm izmaksām. Attiecībā uz atbrīvojumu no uzņēmumu ienākuma nodokļa Komisija uzskata, ka šāds nodoklis attiektos tikai uz pārdošanas ieņēmumiem. Tomēr šajā gadījumā *Moby* nopirka *Toremar* no Toskānas reģiona, kas nozīmē, ka šis darījums radīja izmaksas *Moby*, un rezultātā uzņēmumu ienākuma nodoklis nebija maksājams. Tāpēc šis pasākums neattiecas uz *Moby*. Pamatojoties uz iepriekš izklāstīto, Komisija secina, ka ne *Toremar*, ne *Moby* nav guvuši labumu no šiem fiskālajiem izņēmumiem.

(280) Minēto iemeslu dēļ neviens no minētajiem nodokļu atbrīvojumiem nav valsts atbalsts LESD 107. panta 1. punkta nozīmē.

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

(281) Komisija 2011. un 2012. gada lēmumos minēja iespēju (bijušās) *Tirrenia* grupas uzņēmumiem izmantot *FAS* līdzekļus, lai izpildītu kārtējās likviditātes vajadzības. Tomēr oficiālās izmeklēšanas procedūras gaitā Itālija precizēja, ka *FAS* līdzekļi nav paredzēti kā papildu kompensācija *Toremar* vai *Moby* (vai jebkuram citam bijušās *Tirrenia* grupas uzņēmumam vai to attiecīgajiem iegādātājiem). Minētie līdzekļi tika darīti pieejami, lai papildinātu budžeta apropriācijas kompensāciju par sabiedriskajiem pakalpojumiem izmaksai bijušās *Tirrenia* grupas uzņēmumiem

([83]) Pirmais nodošanas pasākumu kopums tika novērtēts Komisijas Lēmumā (ES) 2020/1412 (2020. gada 2. marts) par pasākumiem SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN), ko īstenojusi Itālija attiecībā uz *Tirrenia di Navigazione* un tā iegādātāju *Compagnia Italiana di Navigazione*.

gadījumā, ja tās izrādās nepietiekamas. Patiesi, 2010. gada likuma 1. panta 5.ter punkts ļāva reģioniem izmantot *FAS* līdzekļus, lai finansētu regulāro kompensāciju par sabiedriskajiem pakalpojumiem (tās daļu) un tādējādi nodrošinātu jūras sabiedrisko pakalpojumu nepārtrauktību. Citiem vārdiem sakot, šis pasākums ir saistīts tikai ar līdzekļu piešķiršanu Itālijas budžetā kompensāciju par sabiedriskajiem pakalpojumiem izmaksai.

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

6.1.4. *Secinājums par atbalsta esību*

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

— kompensācija *Toremar* par pakalpojumu nodrošināšanu jūras maršrutos laikposmā no 2009. gada 1. janvāra līdz 2012. gada 1. janvārim ir valsts atbalsts LESD 107. panta 1. punkta nozīmē,

— jaunā sabiedrisko pakalpojumu līguma slēgšanas tiesību piešķiršana par laikposmu no 2012. gada 2. janvāra līdz 2023. gada 31. decembrim apvienojumā ar *Toremar* darījumdarbību un pietauvošanās prioritātes piešķiršana *Moby/Toremar* atbilst visiem četriem *Altmark* nosacījumiem un tāpēc nav valsts atbalsts LESD 107. panta 1. punkta nozīmē,

— *Toremar* līdzekļi kuģu atjaunošanai nav izmantoti likviditātes nolūkos, un tāpēc tie nav valsts atbalsts LESD 107. panta 1. punkta nozīmē,

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

6.2. **Atbalsta likumība**

(284) Šajā lēmumā minētais atbalsta pasākums stājās spēkā pirms oficiāla apstiprinājuma saņemšanas no Komisijas. Tāpēc, ciktāl atbalsta pasākums nebija atbrīvots no paziņošanas prasības saskaņā ar 2005. gada PVTN lēmumu vai 2011. gada PVTN lēmumu, Itālija to piešķīra, pārkāpjot LESD 108. panta 3. punktu ([84]).

6.3. **Atbalsta saderība**

(285) Iepriekš minētā valsts atbalsta saderība ir jānovērtē, ņemot vērā LESD 106. panta 2. punktu.

6.3.1. *Sākotnējās starp Toremar un Itāliju noslēgtās konvencijas pagarināšana*

6.3.1.1. Piemērojamie noteikumi

(286) Sākotnējās konvencijas pagarināšana pēc 2008. gada beigām tika veikta, pamatojoties uz vēlāk pieņemtiem tiesību aktiem, šādi:

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

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

([84]) Itālija ir tikai paziņojusi (sk. 2. apsvērumu) kompensāciju par sabiedriskajiem pakalpojumiem, kas piešķirta saskaņā ar sākotnējās konvencijas pagarinājumu. Turklāt Itālija argumentē, ka kompensācija par sabiedriskajiem pakalpojumiem, kas piešķirta *Toremar* saskaņā ar sākotnējās konvencijas pagarinājumu, ir saderīga, un uz to neattiecas paziņošanas prasība saskaņā ar 2011. gada PVTN lēmumu. To, vai tā patiešām bija, Komisija novērtēs 6.3.1. iedaļā.

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

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

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

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

(289) Rezultātā noteikumi par 2011. gada PVTN lēmuma un 2011. gada PVTN nostādņu piemērošanu, kā aprakstīts iepriekš, nozīmē, ka kompensāciju par sabiedriskajiem pakalpojumiem, kas piešķirta *Toremar* pagarinājuma periodā, var novērtēt atbilstoši 2011. gada PVTN aktu kopumam. Ja ir izpildīti attiecīgie 2011. gada PVTN lēmuma vai 2011. gada PVTN nostādņu nosacījumi, šis atbalsta pasākums ir saderīgs ar iekšējo tirgu par visu laikposmu no 2009. gada 1. janvāra līdz 2012. gada 1. janvārim ([85]).

(290) Komisija atzīmē, ka gan 2005. gada PVTN lēmums, kas stājās spēkā 2005. gada 19. decembrī, gan 2011. gada PVTN lēmums ir piemērojami tikai valsts atbalstam, kas piešķirts kā kompensācija par sabiedriskajiem pakalpojumiem par jūras savienojumiem ar salām, kuros vidējā gada satiksmes intensitāte divos finanšu gados pirms gada, kad uzticēts PVTN, nepārsniedz 300 000 pasažieru. Tomēr Itālija iesniedza vidējos datus par visiem pieciem maršrutiem kopā, nevis atsevišķi par katru maršrutu, lai parādītu, ka 2010. un 2011. gadā pasažieru skaits visos minētajos maršrutos, kurus nodrošināja *Toremar* saskaņā ar sākotnējām konvencijām, kas pagarinātas, nepārsniedza 300 000 pasažieru robežvērtību gadā. Tāpēc Komisija tās kompensācijas par sabiedriskajiem pakalpojumiem saderību, kura piešķirta *Toremar* saskaņā ar sākotnējās konvencijas pagarinājumu līdz 2012. gada 1. janvārim, nevar novērtēt ne pamatojoties uz 2005. gada PVTN lēmumu, ne 2011. gada PVTN lēmumu.

(291) Tādējādi uz tās kompensācijas par sabiedriskajiem pakalpojumiem saderību, kura piešķirta *Toremar* no 2009. gada līdz privatizācijas procesa pabeigšanai, parasti attiektos 2011. gada PVTN nostādņu piemērošanas joma.

(292) Komisija novērtēs, vai kompensācija par sabiedriskajiem pakalpojumiem, kas piešķirta *Toremar* pagarinājuma periodā, atbilst 2011. gada PVTN nostādņu nosacījumiem, izņemot nosacījumus to 9., 14., 19., 20., 24., 39. un 60. punktā.

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

6.3.1.2. Patiess pakalpojums ar vispārēju tautsaimniecisku nozīmi, kā minēts LESD 106. pantā

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

(294) Novērtējums par to, vai PVTN ir patiesi, ir arī jāveic, ņemot vērā PVTN paziņojumu (sk. 186. un 200. apsvērumu), Jūras kabotāžas Regulu (sk. 188.–190. apsvērumu) un judikatūru (sk. 192. un 193. apsvērumu). Tāpēc Komisijai attiecībā uz pagarinājuma periodu ir jānovērtē:

a) vai pastāvēja **lietotāju pieprasījums**;

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

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

(295) Komisija norāda, ka sabiedrisko pakalpojumi maršruti, ko nodrošināja *Toremar* pagarinājuma periodā, ir tie paši, kas uzticēti *Moby/Toremar* saskaņā ar jauno sabiedrisko pakalpojumu līgumu, izņemot attiecībā uz braucieniem to, ka maršrutu skaits pagarinājuma periodā bija pieci (sk. 36. apsvērumu), savukārt ar jauno sabiedrisko pakalpojumu līgumu tika pievienots viens savienojums uz Džannutri salu (**līnija A5**). Turklāt Komisija jau ir raksturojusi un novērtējusi konkurences stāvokli šajos maršrutos pagarinājuma periodā. Ņemot vērā šos apstākļus, turpmākais novērtējums būs balstīts uz tā novērtējuma attiecīgajām daļām, kas veikts iepriekš attiecībā uz jauno sabiedrisko pakalpojumu līgumu, un tiks veikts, atsaucoties uz minētajām daļām (sk. 6.1.2.1. iedaļu).

(296) Ņemot vērā šos apstākļus, Komisija vispirms atgādina (sk. 123. apsvērumu), ka Itālija ir uzlikusi sabiedrisko pakalpojumu saistības, kas noteiktas sākotnējā konvencijā, galvenokārt, lai i) nodrošinātu teritoriālo nepārtrauktību starp kontinentālo daļu un salām un ii) veicinātu attiecīgo salu ekonomisko attīstību, sniedzot regulārus un uzticamus jūras transporta pakalpojumus. Komisija jau secināja (sk. 195. apsvērumu), ka tie patiešām ir leģitīmi sabiedrības interešu mērķi.

(297) Lai ilustrētu lietotāju patiesu pieprasījumu pēc attiecīgajiem jūras pakalpojumiem, Itālija iesniedza (sk. 9. un 10. tabulu) sīki sagatavotu statistiku, kas liecina, ka 2009. gadā, kas bija pirmais pagarinājuma gads, *Toremar* pārvadāja 1 622 876 pasažierus un 347 935 transportlīdzekļus visos piecos jaukto pakalpojumu maršrutos kopā attiecīgajos laika periodos, uz kuriem attiecas sabiedrisko pakalpojumu saistības. Šie skaitļi bija mazāki 2010. gadā (1 462 570 pasažieri un 317 488 transportlīdzekļi) un 2011. gadā (1 437 613 pasažieri un 294 433 transportlīdzekļi).

Gads	Līnija A1	Līnija A2	Līnija A2, ātrgaitas	Līnija A3	Līnija A4	Kopējais pasažieru skaits
2009	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	1 622 876
2010	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	1 462 570
2011	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	1 437 613

9. tabula. Pasažieru statistika par 2009.–2011. gadu

Gads	Līnija A1	Līnija A2	Līnija A2, ātrgaitas	Līnija A3	Līnija A4	Kopējais pasažieru skaits
2009	(…)	(…)		(…)	(…)	347 935
2010	(…)	(…)		(…)	(…)	317 488
2011	(…)	(…)		(…)	(…)	294 433

10. tabula Transportlīdzekļu statistika par 2009.–2011. gadu

(298) Kopumā šie skaitļi liecina, ka lietotāju pieprasījums pēc prāmju pakalpojumiem katrā no attiecīgajiem maršrutiem bija ievērojams un samērā stabils, un analīze par 2009.–2011. gadu nesniedza nekādas norādes, kas tas būtu izzudis. Komisija jau ir pierādījusi, ka laikposmā, sākot no 2012. gada, bija ievērojams lietotāju pieprasījums pēc jūras pakalpojumiem (sk. 198. apsvērumu).

(299) Tāpēc var secināt, ka šie pakalpojumi apmierināja lietotāju patiesu pieprasījumu un tādējādi apmierināja arī reālas sabiedrības vajadzības.

(300) Kā paskaidrots 200. apsvērumā, Komisijai ir arī jāizvērtē, vai attiecīgais pakalpojums būtu bijis nepietiekams, ja tā sniegšanu atstātu vienīgi tirgus spēku ziņā, ņemot vērā sabiedrisko pakalpojumu saistības, ko dalībvalsts noteica atbilstoši sākotnējās konvencijas pagarinājumam. Šajā ziņā PVTN paziņojuma 48. punktā ir noteikts, ka "Komisijas vērtējums aprobežojas ar to, ka tiek pārbaudīts, vai attiecīgā dalībvalsts ir pieļāvusi acīmredzamu kļūdu".

(301) Komisija atzīmē, ka laikposmā no 2009. gada 1. janvāra līdz 2012. gada 1. janvārim dažos maršrutos, kuros *Toremar* bija jāsniedz pakalpojumi atbilstoši sākotnējās konvencijas pagarinājumam, citi operatori piedāvāja prāmju pakalpojumus, lai arī ne visu gadu un ne tikpat bieži. Komisija 201.–207. apsvērumā jau ir novērtējusi par katru no attiecīgajiem maršrutiem, vai citu operatoru sniegtie pakalpojumi bija līdzvērtīgi tiem, kas *Moby/Toremar* bija jāsniedz saskaņā ar jauno sabiedrisko pakalpojumu līgumu. Komisija atgādina, ka šis novērtējums tika veikts, pamatojoties uz konkurences stāvokli šajos maršrutos no 2009. gada 1. janvāra līdz 2012. gada 1. janvārim. Tā kā pakalpojumi, kas *Moby/Toremar* ir jāsniedz, ir gandrīz identiski apkalpoto maršrutu, biežuma un tehnisko prasību ziņā pakalpojumiem, kas *Toremar* bija jāsniedz pagarinājuma periodā, Komisijas secinājums (sk. 207. apsvērumu), ka tikai ar tirgus spēkiem vien bija nepietiekami, lai apmierinātu vajadzības pēc sabiedriskajiem pakalpojumiem, ir attiecināms arī uz *Toremar* visā pagarinājuma periodā. Patiesi, vairākos maršrutos *Toremar* bija vienīgais operators, savukārt pārējos maršrutos citu operatoru sniegtie pakalpojumi nebija līdzvērtīgi no nepārtrauktības, regularitātes, jaudas un kvalitātes viedokļa un tāpēc pilnībā neatbilda sabiedrisko pakalpojumu vajadzībām, kas bija uzliktas *Toremar* atbilstoši (pagarinātajai) sākotnējai konvencijai.

(302) Visbeidzot, ņemot vērā plānoto privatizāciju un lai nodrošinātu atbilstoši sākotnējai konvencijai sniegto sabiedrisko pakalpojumu nepārtrauktību, Itālija nolēma pagarināt šo konvenciju bez izmaiņām un mainot kompensācijas metodiku, kas piemērojama no 2010. gada. Komisija piekrīt, ka lietotāju pieprasījumu (kā aprakstīts 297.–299. apsvērumā) nevarēja apmierināt, uzliekot sabiedrisko pakalpojumu saistības, kas ir piemērojamas visiem operatoriem, kuri sniedza pakalpojumus attiecīgajos maršrutos. Proti, vairākos maršrutos *Toremar* bija vienīgais operators (sk., piemēram, 202. apsvērumu), un maršrutos, kuros tas nebija vienīgais operators, pārējo operatoru piedāvājums neatbilda (visām) prasībām attiecībā uz regularitāti, nepārtrauktību un kvalitāti. Turklāt pakalpojumu sniegšana lielākajā daļā maršrutu (ja ne visos maršrutos) klusajā sezonā ir zaudējumus nesoša, tāpēc, ja nebūtu kompensācijas par sabiedriskajiem pakalpojumiem, tajos, visticamāk, pakalpojumi netiktu sniegti vispār. Turklāt Komisija piekrīt, ka, ņemot vērā *Toremar* privatizācijas procesu, esošā sabiedrisko pakalpojumu līguma pagarināšana bija vienīgais veids, kā garantēt sabiedrisko pakalpojumu nepārtrauktību līdz privatizācijas pabeigšanai.

(303) Tāpēc Komisija secina, ka Itālija nav pieļāvusi acīmredzamu kļūdu, pakalpojumus, kas uzticēti *Toremar*, definējot kā PVTN. Līdz ar to šaubas, ko Komisija paudusi 2011. un 2012. gada lēmumos, ir kliedētas.

6.3.1.3. Vajadzība pēc pilnvarojuma akta, kurā būtu precizētas sabiedrisko pakalpojumu saistības un kompensācijas aprēķināšanas metodes

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

(305) Šajos aktos jo īpaši jānosaka:

— precīzs sabiedriskā pakalpojuma sniegšanas pienākuma veids un termiņš,

— uzņēmums un attiecīgā teritorija,

— ekskluzīvo tiesību veids,

— kompensācijas aprēķināšanas, kontroles un pārskatīšanas parametri,

— pasākumi, kas veicami, lai izvairītos no pārmērīgi lielas kompensācijas piešķiršanas un atmaksātu to.

(306) Komisija savos 2011. un 2012. gada lēmumos pauda šaubas par to, vai pilnvarojuma aktā ir sniegts visaptverošs apraksts par *Toremar* sabiedrisko pakalpojumu veidu pagarinājuma periodā. Turklāt Komisija uzsvēra, ka nav pieņemti piecgades plāni laikposmam no 2000. līdz 2004. gadam un no 2005. līdz 2008. gadam, kā noteikts sākotnējā konvencijā. Tomēr Komisija arī atgādināja, ka dažādi pilnvarojuma elementi var būt ietverti vairākos aktos, neliekot apšaubīt saistību definīcijas atbilstību. Pagarinājuma periodā *Toremar* pilnvarojuma aktā bija ietverta sākotnējā konvencija (kas laika gaitā grozīta un pagarināta), piecgades plāni par laikposmiem no 1990. līdz 1994. gadam un no 1995. līdz 1999. gadam, vairāki Itālijas *ad hoc* lēmumi, *CIPE* direktīva un 2009. gada likums.

(307) Ņemot vērā šos apstākļus, Komisija vispirms atzīmē, ka sākotnējā konvencija (kas laika gaitā grozīta), kas veido *Toremar* pilnvarojuma akta pamatu, palika pilnībā piemērojama līdz privatizācijas pabeigšanai, pamatojoties uz vairākiem dekrētlikumiem (sk. 286. apsvērumu). Minētajos juridiskajos aktos ir norādīts, ka *Toremar* tika uzticētas sabiedrisko pakalpojumu saistības līdz tā privatizācijas pabeigšanai.

(308) Saskaņā ar sākotnējo konvenciju piecgades plānos jānosaka apkalpojamie maršruti un ostas, konkrētajiem jūras savienojumiem izmantoto kuģu veids un jauda, pakalpojumu biežums un tarifi, ieskaitot atvieglotos tarifus, jo īpaši salu reģionu iedzīvotājiem paredzētos. Lai gan plāni par laikposmiem no 2000. līdz 2004. gadam un no 2005. līdz 2008. gadam oficiāli netika pieņemti, plāns par laikposmu no 1995. līdz 1999. gadam (apstiprināts ar Ministrijas 1996. gada 14. maija dekrētu) joprojām bija piemērojams bez jebkādām izmaiņām attiecībā uz sabiedrisko pakalpojumu saistību tvērumu. Tāpēc minētā plāna noteikumi joprojām bija pilnībā piemērojami laikposmā no 2009. gada 1. janvāra līdz 2012. gada 2. janvārim. Pirms 2009. gada sākotnējā tarifu shēma, kas bija paredzēta sākotnējā konvencijā, tika mainīta ar vairākiem vēlākiem aktiem. Tomēr visā pagarinājuma periodā netika izdots neviens starpministriju dekrēts, lai grozītu tarifus, kas jāiekasē bijušās *Tirrenia* grupas uzņēmumiem, tostarp *Toremar*. Pamatojoties uz minēto, Komisija secina, ka sabiedrisko pakalpojumu saistības, kas *Toremar* bija jāizpilda pagarinājuma periodā, bija definētas pietiekami skaidri.

(309) Komisija 2011. gada lēmuma 239. un 240. apsvērumā jau atzīmēja, ka kompensācijas summas aprēķināšanai nepieciešamie parametri bija noteikti iepriekš un ir skaidri raksturoti. Jo īpaši attiecībā uz 2009. gadu sākotnējā konvencijā (sk. 42.–44. apsvērumu) ir ietverts izsmeļošs un precīzs vērā ņemamo izmaksu elementu saraksts, kā arī metodika, kas izmantojama, lai aprēķinātu atdevi no ieguldītā kapitāla operatoram. Attiecībā uz 2010. un 2011. gadu attiecīgā metodika ir noteikta *CIPE* direktīvā (sk. 41.–55. apsvērumu). Konkrētāk, *CIPE* direktīvā ir sīki noteikti izmaksu elementi, kas ņemti vērā, un atdeve no ieguldītā kapitāla. Visbeidzot, 2009. gada likumā ir noteikta maksimālā kompensācijas summa 13 005 441 EUR apmērā, kas piemērojama no 2010. gada. Turklāt sākotnējā konvencijā bija noteikts, ka kompensācija tiks izmaksāta pa daļām, un tā nodrošināja, ka kompensācija ir balstīta uz faktiskajām izmaksām un ieņēmumiem, kas rodas saistībā ar sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu. Tādējādi varētu atklāt un viegli novērst pārmērīgu kompensāciju. Attiecīgā gadījumā valsts tad varētu atgūt pārmērīgo kompensāciju no *Toremar*.

(310) Pamatojoties uz minēto, Komisija uzskata, ka attiecībā uz sākotnējās konvencijas pagarinājuma periodu pilnvarojuma aktos bija noteikta skaidra sabiedrisko pakalpojumu saistību definīcija, ilgums, uzņēmums un attiecīgā teritorija, kompensācijas aprēķināšanas, kontroles un pārskatīšanas parametri un pasākumi, lai nepieļautu pārmērīgu kompensāciju un nodrošinātu šādas pārmērīgas kompensācijas atmaksu, kā prasīts 2011. gada PVTN nostādnēs.

6.3.1.4. Pilnvarojuma termiņš

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

(312) Itālija norādīja, ka pagarinājuma termiņš tika noteikts, atsaucoties uz periodu, kāds vajadzīgs to līdzekļu amortizācijai, kuri izmantoti PVTN sniegšanai. Konkrētāk, sākotnējās konvencijas (kas pagarināta) kopējais termiņš ir nedaudz vairāk nekā 22 gadi. Kuģi ir visbūtiskākie aktīvi, kas vajadzīgi sabiedriskā pakalpojuma sniegšanai. Prāmju pakalpojumiem izmantotu kuģu amortizācijas periods parasti ir garš un var pārsniegt 25 gadus.

(313) Itālija ir iesniegusi Komisijai *Toremar* kuģu amortizācijas vērtību par laikposmu no 2009. līdz 2011. gadam Komisija atzīmē, ka sākotnējās konvencijas pagarināšanas brīdī pieci no astoņiem kuģiem jau bija amortizēti, savukārt pārējiem trīs kuģiem, kas vēl nav amortizēti, vidējais vecums ir 21,5 gadi.

(314) Lai gan amortizācijas periods ir beidzies lielākajai daļai kuģu, ko *Toremar* izmantoja sākotnējās konvencijas pagarinājuma periodā, Komisija atzīmē, ka perioda pagarināšana par trīs gadiem bija nepieciešama, lai nodrošinātu sabiedriskā pakalpojuma nepārtrauktību līdz privatizācijas procesa pabeigšanai. Turklāt ņemot vērā to atlikušo kuģu vidējo vecumu, kuru vērtība vēl nebija pilnībā amortizēta, un prāmju pakalpojumiem izmantoto kuģu vidējo amortizācijas ilgumu, Komisija secina, ka pilnvarojuma akta ilgums ir pietiekami pamatots un ka PVTN nostādņu 17. punkts ir ievērots.

6.3.1.5. Atbilstība Direktīvai 2006/111/EK

(315) Saskaņā ar 2011. gada PVTN nostādņu 18. punktu "atbalsts tiks uzskatīts par saderīgu ar iekšējo tirgu, pamatojoties uz Līguma 106. panta 2. punktu, tikai tad, ja uzņēmums attiecīgā gadījumā atbilst Komisijas Direktīvas 2006/111/EK" par dalībvalstu un publisku uzņēmumu finansiālo attiecību pārredzamību, kā arī par dažu uzņēmumu finanšu pārredzamību noteikumiem ([86]).

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

(317) Itālija ir apstiprinājusi, ka *Toremar* aktīvi sniedza sabiedriskos pakalpojumus tikai saskaņā ar sākotnējo konvenciju.

(318) Tāpēc Komisija uzskata, ka PVTN nostādņu 18. punkts nav piemērojams.

6.3.1.6. Kompensācijas summa

(319) 2011. gada PVTN nostādņu 21. punktā norādīts, ka "(..) kompensācija nedrīkst pārsniegt summu, kas ir vajadzīga, lai segtu sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākuma [saistību] izpildes neto izmaksas, ieskaitot saprātīgu peļņu."

(320) Šajā gadījumā, tā kā vismaz daļa kompensācijas ir nelikumīgs atbalsts, kas piešķirts pirms to stāšanās spēkā, 2011. gada PVTN nostādņu 69. punktā ir skaidri noteikts, ka valsts atbalsta novērtējuma nolūkos novērsto neto izmaksu metode nav jāizmanto. Tās vietā var izmantot alternatīvas metodes neto izmaksu aprēķināšanai saistībā ar sabiedrisko pakalpojumu saistību izpildi, piemēram, izmaksu sadales metodi. Saskaņā pēdējo minēto metodi neto izmaksas tiek aprēķinātas kā starpība starp pilnvarojuma aktā noteiktajām un aplēstajām izmaksām un ieņēmumiem, kas norīkotam pakalpojumu sniedzējam rodas saistībā ar sabiedrisko pakalpojumu saistību izpildi. 2011. gada PVTN nostādņu 28.–38. punktā ir sīkāk izklāstīts, kā šī metode būtu jāpiemēro.

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

(321) Komisija savos 2011. un 2012. gada lēmumos nevarēja izdarīt secinājumu par to, vai kompensācijas summa, kas izmaksāta no 2009. gada, ir samērīga, jo tai joprojām bija šaubas par to, vai daži no sabiedriskajiem pakalpojumiem, kas uzticēti *Toremar*, ir kvalificējami par patiesiem PVTN. Šīs šaubas ir aplūkotas 6.3.1.2. iedaļā, un tādējādi Komisija uzskata, ka kompensācija, kas piešķirta *Toremar* par 2009. gadu, ir samērīga un saderīga ar LESD 106. pantu. Itālija ir iesniegusi kompensācijas summas aprēķinu par 2009. gadu (t. i., 13 572 035 EUR), kas tika noteikta, pamatojoties uz sākotnējā konvencijā noteikto metodiku, un atbilda uzkrātajiem neto zaudējumiem par pakalpojumiem, kuri sniegti atbilstoši sabiedrisko pakalpojumu režīmam, tiem pieskaitot mainīgu summu, kas atbilst ieguldītā kapitāla atdevei (t. i., 301 000 EUR).

(322) Komisija ir arī paudusi šaubas par 6,5 % riska prēmiju, kas bija piemērojama no 2010. gada. Proti, Komisija apšaubīja, vai šī prēmija atspoguļo atbilstošu riska līmeni, ņemot vērā, ka *prima facie Toremar* neuzņēmās riskus, kādus parasti uzņemas šādu pakalpojumu sniegšanā.

(323) Lai noteiktu atdevi no kapitāla, izmantojot *WACC* formulu, būtu bijusi piemērojama 6,5 % riska prēmija. Tomēr, kā jau paskaidrots 133. apsvērumā, Itālija ir precizējusi, ka, tā kā ar 2009. gada likumu konkursā kompensācijas summai tika noteikts maksimālais ierobežojums, tika nolemts vienkāršot aprēķinu, piemērojot 6,9 % likmi kā vienotu kapitāla atdeves likmi par 2010. un 2011. gadu.

(324) Šajā saistībā, pamatojoties uz atsevišķu maršrutu pārskatiem, ko iesniedza Itālija un kas kopsavilkuma veidā norādīti 11. tabulā, Komisija varēja pārliecināties, ka par 2010. un 2011. gadu kopā kompensācija par sabiedriskajiem pakalpojumiem bija par aptuveni 2 200 EUR mazāka nekā pakalpojuma neto izmaksas, ieskaitot 6,9 % vienoto kapitāla atdeves likmi.

***Toremar* sabiedrisko pakalpojumu joma**	**2010**	**2011**	**Pavisam kopā**
Ieņēmumi kopā	21 241 542 EUR	20 097 049 EUR	41 338 591 EUR
- Izmaksas kopā	35 410 421 EUR	35 218 639 EUR	70 629 060 EUR
- Amortizācijas	1 064 158 EUR	985 207 EUR	2 049 365 EUR
= Sabiedrisko pakalpojumu neto izmaksas	– 15 233 037 EUR	– 16 106 797 EUR	– 31 339 834 EUR
+ Kapitāla atdeve (6,9 %)	– 359 417 EUR	– 313 826 EUR	– 673 243 EUR
= Tiesības saņemt kompensāciju	– 15 592 454 EUR	– 16 420 623 EUR	– 32 013 077 EUR
+ Faktiskā kompensācija	16 005 441 EUR	16 005 441 EUR	32 010 882 EUR
= Pārmērīga/ nepietiekama kompensācija	412 987 EUR	– 415 182 EUR	– 2 195 EUR

11. tabula. Toremar sniegto sabiedrisko pakalpojumu neto izmaksas laikposmā no 2010. līdz 2011. gadam

(325) 2011. gada VPTN nostādņu 49. pantā ir noteikts, ka dalībvalstīm jāpārliecinās, vai kompensācija, ko piešķir saistībā ar PVTN sniegšanu, nerada situāciju, ka uzņēmumi saņem pārmērīgu kompensāciju (kā definēts nostādņu 47. punktā). Dalībvalstīm cita starpā pēc Komisijas pieprasījuma jāiesniedz pierādījumi. Turklāt pilnvarojuma perioda beigās tām jāveic regulāras pārbaudes vai jānodrošina šādu pārbaužu veikšana, un jebkurā gadījumā šādas pārbaudes jāveic vismaz reizi trīs gados.

(326) Komisija atbilstoši trešajam *Altmark* kritērijam jau ir novērtējusi, ka 6,5 % vienotā kapitāla atdeves likme, ko *Moby/Toremar* varēja gaidīt *ex ante*, bija atbilstoša riskiem, ko tas uzņēmās, sniedzot sabiedriskos pakalpojumus saskaņā ar sabiedrisko pakalpojumu līgumu (sk. 224.–229. apsvērumu). Turklāt Komisija atgādina, ka Itālija ir izmantojusi vienotu kapitāla atdeves likmi (kas tika noteikta 6,9 % apmērā 2010.–2011. gadam) aprēķina vienkāršošanas nolūkos. Faktiski 2011. gada lēmumā Komisija pieņēma, ka ieguldītā kapitāla atdeves likme 2010. gadam bija noteikta 9,95 % apmērā pirms nodokļu samaksas, bet Itālija paskaidroja, ka tā bija aplēsta vērtība tobrīd gaidāmo atklātā konkursa procedūru nolūkā pēc bijušās *Tirrenia* grupas, ieskaitot *Toremar*, privatizācijas (sk. 132. apsvērumu).

(327) Komisija atzīmē, ka iesniegtajā *CIPE* direktīvā ir ņemtas vērā konkrētas tirgus vērtības, kas piemērojamas jūras kabotāžas nozarē. Tajā ir paredzētas attiecināmās izmaksas sabiedrisko pakalpojumu saistību nolūkos, kā arī kapitāla atdeves likmes aprēķināšanas principi, pamatojoties uz informāciju, apstākļiem un riskiem konkrētajā sektorā.

(328) Turklāt Komisija atzīmē, ka par 2010. un 2011. gadu *Toskānas* reģions ir izmantojis savas rezerves, lai segtu *Toremar* papildu sabiedrisko pakalpojumu izmaksas, ko nevarēja segt no centrālā valsts budžeta, jo ekonomikas un finanšu krīzes dēļ samazinājās pasažieru skaits un tajā pašā periodā palielinājās degvielas izmaksas (sk. 40. apsvērumu). Tāpēc *Toremar* bija pakļauts ievērojamu ienākumu zaudējumu komercriskam bez noteiktības par to, vai šos zaudējumus segs Toskānas reģions. Toskānas reģions rezerves atbrīvotu tikai pēc tam, kad būtu sīki pārbaudījis faktiskās izmaksas un ieņēmumus 2010.–2011. gada periodā. To ņemot vērā, Komisija konstatē, ka 6,9 % kapitāla atdeve ir atbilstoša saistītajiem riskiem.

(329) Turklāt, kā jau paskaidrots 227. apsvērumā saistībā ar jaunā sabiedrisko pakalpojumu līguma novērtējumu atbilstīgi trešajam *Altmark* kritērijam, Komisija ir konstatējusi, ka 2011. gadā (kā arī 2010. gadā) vidējā kapitāla atdeve, ko radīja etalonu grupa, kurā bija atlasīti prāmju operatori, kas piedāvāja jūras savienojumus Itālijā vai starp Itāliju un citām dalībvalstīm, bija augstāka nekā 6,5 %, dažos gadījumos pārsniedzot 8 %. Tāpēc 6,9 % kapitāla atdevi uzskata par atbilstošu kapitāla atdevei, kas novērota attiecībā uz etalonu grupu.

(330) Ņemot vērā iepriekš izklāstīto, Komisija uzskata, ka iesniegtā 6,9 % kapitāla atdeve joprojām ir saprātīgā līmenī.

(331) Visbeidzot, Itālija ir iesniegusi nepieciešamos pierādījumus, ka tika veiktas visas regulārās pārbaudes, lai nodrošinātu, ka kompensācijas summa nepārsniedz pakalpojuma neto izmaksas. Turklāt Komisija atgādina, ka kompensācija tiek izmaksāta pa daļām (sk. 41. apsvērumu) un ka galīgā izmaksa tiek veikta, pamatojoties uz faktiskajām izmaksām un ieņēmumiem gadā. Tas nodrošina, ka kompensācijas summa nepārsniedz pakalpojuma neto izmaksas.

(332) Ņemot vērā iepriekš izklāstīto, Komisija secina, ka kompensācijas summa, kas piešķirta *Toremar* sākotnējās konvencijas pagarinājuma periodā, nav radījusi pārmērīgu kompensāciju, un ir izpildītas piemērojamās prasības, kas noteiktas PVTN nostādņu 2.8. iedaļā.

6.3.1.7. Pietauvošanās prioritāte

(333) 2009. gada 19.ter panta 21. punktā ir skaidri noteikts, ka pietauvošanās prioritāte bija nepieciešama, lai garantētu teritoriālo nepārtrauktību ar salām, arī ņemot vērā bijušās *Tirrenia* grupas uzņēmumu, tostarp *Toremar*, sabiedrisko pakalpojumu saistības. Patiesi, ja uzņēmumiem, kam uzticētas sabiedrisko pakalpojumu saistības, nebūtu pietauvošanās prioritātes, tiem varētu nākties gaidīt savu kārtu pirms piestāšanas ostā, tādējādi izraisot kavējumus, kas grautu mērķi nodrošināt uzticamu un ērtu savienojamību patērētājiem. Regulārs grafiks ir nepieciešams, lai apmierinātu salu iedzīvotāju mobilitātes vajadzības un sniegtu ieguldījumu attiecīgo salu ekonomiskajā attīstībā. Turklāt, tā kā atiešanas laiki sabiedrisko pakalpojumu maršrutiem ir noteikti ar konvenciju, pietauvošanās prioritāte ir nepieciešama, lai nodrošinātu, ka visas ostas piešķir pietauvošanās vietas un pietauvošanās laikus tā, lai sabiedrisko pakalpojumu operators varētu izpildīt savas sabiedrisko pakalpojumu saistības.

(334) Ņemot vērā šos apstākļus, Komisija uzskata, ka šis pasākums tika piešķirts, lai *Toremar* varētu pildīt savas sabiedrisko pakalpojumu saistības, kas ir patiesi PVTN (sk. 6.3.1.2. iedaļu). Turklāt Itālija ir apstiprinājusi, ka pietauvošanās prioritāte ir piemērojama tikai pakalpojumiem, ko sniedz saskaņā ar sabiedrisko pakalpojumu režīmu.

(335) Komisija jau ir sīki novērtējusi PVTN saderību un saistīto kompensāciju, kas piešķirta *Toremar* sākotnējās konvencijas pagarinājuma laikā (sk. 6.3.1. iedaļu). Tāpēc Komisija uzskata, ka, novērtējot pietauvošanās prioritātes saderību, tā var tikai noteikt, vai šis pasākums var izraisīt pārmērīgu kompensāciju.

(336) Komisija atzīst Itālijas izvirzītos argumentus, ka jebkāda iespējamā monetārā priekšrocība no pietauvošanās prioritātes ir ierobežota (sk. 137. apsvērumu). Attiecīgi arī no pasākuma izrietošais pārmērīgas kompensācijas risks ir ierobežots. Turklāt, ciktāl šis pasākums samazinātu sabiedrisko pakalpojumu operatora darbības izmaksas vai palielinātu ieņēmumus, šī ietekme pilnībā atspoguļotos operatora iekšējos kontos. Tāpēc pārmērīgas kompensācijas pārbaudes, kas attiecinātas uz *Toremar*, kā izklāstīts 6.3.1.6. iedaļā, ir arī piemērotas, lai atklātu jebkādu iespējamu pārmērīgu kompensāciju, kas izriet no pietauvošanās prioritātes.

(337) Tāpēc Komisija secina, ka pietauvošanās prioritāte, kas ir cieši saistīta ar *Toremar* sniegto sabiedrisko pakalpojumu, ir saderīga ar iekšējo tirgu, pamatojoties uz LESD 106. panta 2. punktu un 2011. gada PVTN nostādnēm.

6.3.1.8. Secinājums

(338) Pamatojoties uz novērtējumu, kas veikts 286.–337. apsvērumā, Komisija secina, ka kompensācija, kas piešķirta *Toremar* par jūras pakalpojumu sniegšanu atbilstoši sākotnējās konvencijas pagarinājumam laikposmā no 2010. gada 1. janvāra līdz 2012. gada 1. janvārim, atbilst piemērojamajiem 2011. gada PVTN nostādņu nosacījumiem un tāpēc ir saderīga ar iekšējo tirgu atbilstoši LESD 106. pantam.

6.3.2. *Secinājums par atbalsta saderību*

(339) Pamatojoties uz iepriekš izklāstīto novērtējumu, Komisija konstatē, ka kompensācija, kas piešķirta *Toremar*, un pietauvošanās prioritāte pakalpojumu sniegšanai jūras maršrutos laikposmā no 2010. gada 1. janvāra līdz 2012. gada 1. janvārim ir saderīgas ar iekšējo tirgu atbilstoši LESD 106. pantam un 2011. gada PVTN nostādnēm.

7. **SECINĀJUMS**

(340) Komisija konstatē, ka Itālija ir nelikumīgi īstenojusi novērtējamos atbalsta pasākumus, pārkāpjot LESD 108. panta 3. punktu. Pamatojoties uz iepriekš izklāstīto novērtējumu, Komisija ir nolēmusi, ka kompensācija par sabiedriskajiem pakalpojumiem, kas piešķirta *Toremar* saskaņā ar sākotnējās konvencijas pagarinājumu, ir saderīga ar iekšējo tirgu atbilstoši LESD 106. pantam. Turklāt, tā kā pietauvošanās prioritāte ir cieši saistīta ar *Toremar* sniegtajiem PVTN, arī šis pasākums ir saderīgs ar iekšējo tirgu atbilstoši LESD 106. pantam.

(341) Turklāt Komisija konstatē, ka šādi pasākumi nav valsts atbalsts LESD 107. panta 1. punkta nozīmē:

1) kompensācija, kas piešķirta *Toremar* par jūras pakalpojumu sniegšanu saskaņā ar jauno pakalpojumu līgumu par laikposmu no 2012. gada 2. janvāra līdz 2023. gada 31. decembrim, apvienojumā ar *Toremar* darījumdarbību un pietauvošanās prioritāti *Moby/Toremar*, jo tā atbilst visiem četriem *Altmark* kritērijiem;

2) *Toremar* veiktā līdzekļu izmantošana kuģu atjaunošanai, jo līdzekļi netika izmantoti likviditātes nolūkos, un

3) fiskālie atbrīvojumi, kas saistīti ar *Toremar* privatizācijas procesu un iespēju izmantot *FAS* līdzekļus, lai izpildītu likviditātes vajadzības, kā noteikts 2010. gada likumā,

IR PIEŅĒMUSI ŠO LĒMUMU.

1. pants

Kompensācija, kas piešķirta *Toremar*, un pietauvošanās prioritāte, kas piešķirta par jūras pakalpojumu sniegšanu saskaņā ar sākotnējās konvencijas pagarinājumu laikposmā no 2009. gada 1. janvāra līdz 2012. gada 1. janvārim, ir valsts atbalsts LESD 107. panta 1. punkta nozīmē. Itālija ir īstenojusi atbalstu *Toremar*, pārkāpjot LESD 108. panta 3. punktu. Šis atbalsts ir saderīgs ar iekšējo tirgu.

2. pants

Jaunā sabiedrisko pakalpojumu līguma slēgšanas tiesību piešķiršana par laikposmu no 2012. gada 2. janvāra līdz 2023. gada 31. decembrim apvienojumā ar *Toremar* darījumdarbību un pietauvošanās prioritātes piešķiršana *Moby*/*Toremar* nav valsts atbalsts LESD 107. panta 1. punkta nozīmē.

3. pants

Līdzekļi, ko *Toremar* saņēma tā kuģu atjaunošanai, netika izmantoti likviditātes nolūkos, un tāpēc tie nav valsts atbalsts *Toremar* LESD 107. panta 1. punkta nozīmē.

4. pants

Fiskālie atbrīvojumi, kas saistīti ar *Toremar* privatizācijas procesu, un iespēja izmantot *Fondo Aree Sottoutilizzate* finanšu līdzekļus likviditātes vajadzību izpildei, kā noteikts 2010. gada likumā, nav valsts atbalsts *Toremar* LESD 107. panta 1. punkta nozīmē.

5. pants

Šis lēmums ir adresēts Itālijas Republikai.

Briselē, 2021. gada 17. jūnijā

Komisijas vārdā –
Komisijas locekle
Margrethe VESTAGER