SPRENDIMAI

TURINYS

1. Procedūra ... 9
2. Bendrosios aplinkybės ir nagrinėjamų priemonių apibūdinimas ... 10
2.1. Bendrosios aplinkybės ... 10
2.1.1. Pradiniai susitarimai ... 10
2.1.2. Pradinių susitarimų pratęsimas ... 12
2.1.3. Bendrovės „Toremar“ privatizavimas ir naujos viešojo paslaugų pirkimo sutarties sudarymas ... 13
2.2. Priemonės, kurioms taikomi 2011 ir 2012 m. sprendimai ... 13
2.3. Išsamus priemonių, kurioms taikomas šis sprendimas, aprašymas ... 13
2.3.1. Pradinio bendrovės „Toremar“ ir Italijos susitarimo pratęsimas ... 13
2.3.1.1. Viešųjų paslaugų įsipareigojimai ... 13
2.3.1.2. Biudžetas ir trukmė ... 14
2.3.2. Bendrovės „Toremar“ privatizavimas ... 16
2.3.2.1. Pardavimo procedūra ir galutinis sutarties sudarymas ... 17
2.3.2.2. Pirkimo–pardavimo sutartis ... 17
2.3.2.3. Bylos nacionaliniuose teismuose ... 18
2.3.3. Nauja Toskanos regiono ir bendrovės „Moby“/„Toremar“ viešojo paslaugų pirkimo sutartis ... 19
2.3.3.1. Pagalbos gavėjas ... 19
2.3.3.2. Maršrutai ... 19
2.3.3.3. Trukmė ... 19
2.3.3.4. Viešųjų paslaugų įsipareigojimai ... 19
2.3.3.5. Kompensacijos nuostatos ir galutinis sutarties sudarymas ... 20
2.3.4. Švartavimosi pirmenybė ... 20
2.3.5. 2010 m. įstatyme nustatytos priemonės ... 21
2.4. Pažeidimo nagrinėjimo procedūra Nr. 2007/4609 ... 21
3. Pagrindas pradėti ir pratęsti procedūrą ... 23
3.1. Pradinio bendrovės „Toremar“ ir Italijos susitarimo pratęsimas ... 23
3.1.1. Sprendimo Altmark laikymasis ir pagalbos buvimas ... 23
3.1.2. Suderinamumas ... 23
3.2. Bendrovės „Toremar“ privatizavimas ... 24
3.3. Nauja Toskanos regiono ir bendrovės „Moby“/„Toremar“ viešojo paslaugų pirkimo sutartis ... 24
3.3.1. Sprendimo Altmark laikymasis ir pagalbos buvimas ... 24
3.3.2. Suderinamumas ... 25
3.4. Švartavimosi pirmenybė ... 25
3.5. 2010 m. įstatyme nustatytos priemonės ... 25
4. Italijos pastabos ... 25
4.1. Dėl viešųjų paslaugų įsipareigojimų ir konkurencinės aplinkos ... 25

4.2. Dėl bendrovės „Toremar“ privatizavimo 26
4.2.1. Dėl bendrovės „Toremar“ pardavimo kainos 26
4.2.2. Dėl procedūros skaidraus ir nediskriminacinio pobūdžio 26
4.3. Dėl pradinio susitarimo pratęsimo ir naujos viešojo paslaugų pirkimo sutarties atitikties *Altmark* sąlygoms 26
4.4. Dėl 2010 m. taikytos 9,95 % grąžos normos ir 6,5 % rizikos priedo, nustatyto CIPE direktyvoje nuo 2010 m. 27
4.5. Dėl švartavimosi pirmenybės 27
4.6. Dėl 2010 m. įstatyme nustatytų priemonių 28
4.7. Dėl pradinio susitarimo pratęsimo ir naujos viešojo paslaugų pirkimo sutarties atitikties 2011 m. VESP sprendimui 28
4.8. Dėl pradinio susitarimo pratęsimo ir naujos viešojo paslaugų pirkimo sutarties atitikties 2011 m. VESP bendrosioms nuostatoms 29
5. Bendrovės „Moby“/„Toremar“ pastabos 29
5.1. Dėl viešųjų paslaugų įsipareigojimų ir konkurencinės aplinkos 29
5.2. Dėl bendrovės „Toremar“ privatizavimo 29
5.2.1. Dėl kainos, sumokėtos už bendrovės „Toremar“ akcijas 29
5.2.2. Dėl skaidraus ir nediskriminacinio procedūros pobūdžio ir bendrovės „Toremar“ turto susiejimo su nauja viešojo paslaugų pirkimo sutartimi 29
5.3. Dėl naujos viešojo paslaugų pirkimo sutarties atitikties *Altmark* sąlygoms 30
5.4. Dėl pradinio bendrovės „Toremar“ ir Italijos susitarimo pratęsimo 30
6. Vertinimas 31
6.1. Pagalbos buvimas pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį 31
6.1.1. Pradinio bendrovės „Toremar“ ir Italijos susitarimo pratęsimas 31
6.1.1.1. Valstybiniai ištekliai 31
6.1.1.2. Atrankumas 31
6.1.1.3. Ekonominis pranašumas 31
6.1.1.4. Poveikis konkurencijai ir prekybai 33
6.1.1.5. Išvada 33
6.1.1.6. Nauja arba esama pagalba 33
6.1.2. Naujos viešojo paslaugų pirkimo sutarties, susietos su bendrovės „Toremar“ verslu, sudarymas su bendrove „Moby“/„Toremar“ 34
6.1.2.1. 1-asis *Altmark* kriterijus 34
6.1.2.2. 2-asis *Altmark* kriterijus 40
6.1.2.3. 3-iasis *Altmark* kriterijus 40
6.1.2.4. 4-asis *Altmark* kriterijus 43
6.1.2.5. Išvada 48
6.1.3. 2010 m. įstatyme nustatytos priemonės 48
6.1.3.1. Galimas lėšų laivams atnaujinti panaudojimas likvidumo tikslais 48
6.1.3.2. Atleidimas nuo mokesčių, taikomų privatizavimo procesui 49
6.1.3.3. Galimybė naudoti FAS lėšas likvidumo poreikiams tenkinti 49
6.1.4. Išvada dėl pagalbos buvimo 50

6.2. Pagalbos teisėtumas 50
6.3. Pagalbos suderinamumas 50
6.3.1. Pradinio bendrovės „Toremar“ ir Italijos susitarimo pratęsimas 50
6.3.1.1. Taikytinos taisyklės 50
6.3.1.2. Tikra visuotinės ekonominės svarbos paslauga, kaip nurodyta SESV 106 straipsnyje 52
6.3.1.3. Reikalavimas parengti pavedimą, kuriame nurodomi viešųjų paslaugų įsipareigojimai, ir kompensacijos apskaičiavimo metodus 54
6.3.1.4. Pavedimo laikotarpio trukmė 55
6.3.1.5. Atitiktis Direktyvai 2006/111/EB 55
6.3.1.6. Kompensacijos suma 55
6.3.1.7. Švartavimosi pirmenybė 57
6.3.1.8. Išvada 58
6.3.2. Išvada dėl pagalbos suderinamumo 58
7. Išvada 58

KOMISIJOS SPRENDIMAS (ES) 2022/348

2021 m. birželio 17 d.

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

(pranešta dokumentu Nr. C(2022) 4271)

(Tekstas autentiškas tik italų kalba)

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS KOMISIJA,

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

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

pakvietusi suinteresuotąsias šalis pateikti savo pastabas pagal minėtą (-as) nuostatą (-as) ([1]) ir atsižvelgdama į jų pastabas,

kadangi:

1. PROCEDŪRA

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

(2) 2010 m. gruodžio 1 d. Italija pranešė Komisijai apie 2009 m. ir 2010 m. Italijos sumokėtą kompensaciją bendrovei „Toscana Regionale Marittima S.p.A.“ (toliau – bendrovė „Toremar“).

(3) 2011 m. spalio 5 d. Komisija pradėjo oficialią tyrimo procedūrą dėl kelių Italijos priimtų priemonių, skirtų buvusios „Tirrenia“ grupės įmonėms (toliau – 2011 m. sprendimas). Tyrimas, *inter alia*, buvo susijęs su bendrovei „Toremar“ suteikta kompensacija už įvairių jūrų maršrutų eksploatavimą nuo 2009 m. sausio 1 d. ir kitomis šiai bendrovei skirtomis priemonėmis (žr. 33 konstatuojamąją dalį).

(4) 2011 m. sprendimas paskelbtas *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*. Komisija paprašė suinteresuotųjų šalių pateikti pastabų dėl nagrinėjamų priemonių ([3]).

(5) 2011 m. rugsėjo 28 d. raštu Italija jau buvo informavusi Komisiją apie ketinimą privatizuoti buvusios „Tirrenia“ grupės regionines bendroves, įskaitant bendrovę „Toremar“. 2011 m. spalio 26 d. Komisija išsiuntė Italijai prašymą pateikti informacijos apie privatizavimo procedūrą. 2011 m. lapkričio 30 d. Italija pateikė atsakymą į Komisijos 2011 m. spalio 26 d. prašymą pateikti informaciją.

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

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

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

(6) 2011 m. lapkričio 15 d. Italija pateikė pastabų dėl priemonių, kurioms taikomas 2011 m. sprendimas.

(7) 2012 m. vasario 28 d. faksimile bendrovė „Toscana di Navigazione S.r.l." pateikė skundą, kuriame tvirtino, kad dėl bendrovės „Toremar" privatizavimo ir bendrovei „Moby S.p.A." (toliau – bendrovė „Moby"), pasirinktam bendrovės „Toremar" pirkėjui, išmokėtos kompensacijos buvo suteikta neteisėta valstybės pagalba. Skundo pateikėjas visų pirma tvirtina, kad: i) pardavimo procedūra buvo suteiktas pranašumas bendrovei „Moby", ii) bendrovių „Toremar" ir „Moby" susijungimas lėmė monopoliją Pjombiną ir Elbos salą jungiančiais maršrutais ir iii) bendrovei „Moby" suteikta kompensacija už viešųjų paslaugų teikimą pagal 12 metų trukmės naują viešojo paslaugų pirkimo sutartį yra nesuderinami su vidaus rinka, nes panašias paslaugas komercinėmis sąlygomis jau teikia pats skundo pateikėjas.

(8) 2012 m. liepos 19 d. raštu Italija pateikė papildomos informacijos apie buvusios „Tirrenia" grupės regioninių bendrovių, įskaitant bendrovę „Toremar", privatizavimą.

(9) 2012 m. lapkričio 7 d. Komisija išplėtė tyrimą, *inter alia*, į jį įtraukdama tam tikras papildomas paramos priemones, kurias Toskanos regionas taikė bendrovei „Toremar" ir kurios susijusios su valstybės kompensacija, skiriama bendrovei „Toremar" pagal naują viešojo paslaugų pirkimo sutartį. 2012 m. gruodžio 19 d. Komisija priėmė pataisytą to sprendimo versiją (toliau – 2012 m. sprendimas).

(10) 2012 m. sprendimas paskelbtas *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*. Komisija paprašė suinteresuotųjų šalių pateikti pastabų dėl nagrinėjamų priemonių ([4]).

(11) 2012 m. gruodžio 11 d. Italija pateikė savo pastabas, o 2013 m. balandžio 22 d. Komisija gavo bendrovės „Toremar" ir ją įsigijusios bendrovės „Moby" pastabas.

(12) 2014 m. sausio 22 d. sprendimu (toliau – 2014 m. sprendimas) ([5]) Komisija baigė oficialią įvairių Sardinijos regiono priemonių, skirtų bendrovei „Saremar", tyrimo procedūrą. 2017 m. Bendrasis Teismas atmetė bendrovės „Saremar" ir regiono skundą dėl šio sprendimo ([6]).

(13) 2018 m. sausio 25 d., 2018 m. kovo 29 d., 2018 m. rugpjūčio 31 d., 2019 m. vasario 12 d., 2020 m. vasario 5, 14 ir 17 d. bei 2020 m. spalio 12 d. Komisija paprašė Italijos pateikti papildomos informacijos. Italija šią informaciją pateikė 2018 m. balandžio 26 d., 2018 m. gegužės 31 d., 2018 m. lapkričio 2 d., 2018 m. gruodžio 11 d., 2019 m. balandžio 8 d., 2019 m. spalio 16 ir 28 d., 2020 m. vasario 7, 16 ir 23 d., 2020 m. balandžio 21 d., 2020 m. lapkričio 9 d. ir 2020 m. gruodžio 1 ir 10 d.

(14) Šis sprendimas susijęs tik su galima pagalba bendrovei „Toremar", kaip nurodyta 2.3 skirsnyje. Visos likusios priemonės, kurioms taikomi 2011 ir 2012 m. sprendimai, atskirai tiriamos nagrinėjant bylas Nr. SA.32014, SA.32015 ir SA.32016, todėl joms šis sprendimas nėra taikomas. Šios likusios priemonės yra susijusios su kitomis buvusios „Tirrenia" grupės įmonėmis.

2. **BENDROSIOS APLINKYBĖS IR NAGRINĖJAMŲ PRIEMONIŲ APIBŪDINIMAS**

2.1. **Bendrosios aplinkybės**

2.1.1. *Pradiniai susitarimai*

(15) Tradiciškai „Tirrenia" grupė priklausė Italijai, o ši ją valdė per bendrovę „Fintecna" ([7]); iš pradžių grupę sudarė šešios bendrovės – „Tirrenia", „Adriatica", „Caremar", „Saremar", „Siremar" ir „Toremar". Šios bendrovės jūrų transporto paslaugas teikė pagal atskiras viešojo paslaugų pirkimo sutartis, sudarytas su Italija 1991 m. ir galiojusias dvidešimt

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

([5]) 2014 m. sausio 22 d. Komisijos sprendimas (ES) 2018/261 dėl pagalbos priemonių SA.32014 (2011/C), SA.32015 (2011/C), SA.32016 (2011/C), kurias Sardinijos regiono administracija taikė bendrovei „Saremar" (OL L 49, 2018 2 22, p. 22).

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

([7]) Bendrovė „Fintecna" („Finanziaria per i Settori Industriale e dei Servizi S.p.A."), visiškai priklausanti Italijos ekonomikos ir finansų ministerijai, specializuojasi akcijų paketų valdymo ir privatizavimo procesų srityje, taip pat įgyvendina projektus, skirtus pramoninių, finansinių ar organizacinių sunkumų patiriančioms įmonėms racionalizuoti ir restruktūrizuoti.

metų: nuo 1989 m. sausio mėn. iki 2008 m. gruodžio mėn. (toliau – pradiniai susitarimai). Bendrovė „Fintecna“ valdė 100 % bendrovės „Tirrenia“ akcinio kapitalo, o šiai savo ruožtu visiškai priklausė regioninės bendrovės „Adriatica“, „Caremar“, „Siremar“, „Saremar“ ir „Toremar“. 2004 m. bendrovė „Adriatica“, anksčiau teikusi paslaugas įvairiais Italiją su Albanija, Kroatija, Graikija ir Juodkalnija jungiančiais maršrutais, susijungė su bendrove „Tirrenia“.

(16) Šiais pradiniais susitarimais buvo siekiama užtikrinti jūrų transporto paslaugų reguliarumą ir patikimumą; daugeliu iš jų užtikrinamas susisiekimas tarp žemyninės Italijos dalies ir Sicilijos, Sardinijos bei kitų mažesnių Italijos salų. Šiuo tikslu Italija teikė finansinę paramą, tiesiogiai skirdama subsidijas kiekvienai „Tirrenia“ grupės įmonei.

(17) Bendrovė „Toremar“ tradiciškai eksploatavo įvairius jūrų kabotažo ([8]) maršrutus tarp Toskanos regiono ir mažesnių kaimyninių salų. Šie maršrutai aprašyti 38 konstatuojamojoje dalyje.

(18) 1999 m. rugpjūčio 6 d. Komisija nusprendė pradėti Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo (toliau – SESV) 108 straipsnio 2 dalyje nustatytą pagalbos, remiantis pradiniais susitarimais išmokėtos šešioms įmonėms, tuo metu sudariusioms „Tirrenia“ grupę, tyrimo procedūrą.

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

(20) Komisija nusprendė galinti patenkinti Italijos prašymą ir Sprendimu 2001/851/EB ([9]) užbaigė procedūrą, pradėtą dėl bendrovei „Tirrenia“ skirtos pagalbos (toliau – 2001 m. sprendimas). Pagalba buvo pripažinta suderinama su sąlyga, kad Italija įvykdys tam tikrus įsipareigojimus.

(21) Sprendimu 2005/163/EB ([10]) (toliau – 2004 m. sprendimas) Komisija pripažino, kad kompensacija, kurią Italija skyrė „Tirrenia“ grupės įmonėms, išskyrus bendrovę „Tirrenia“, yra iš dalies suderinama su vidaus rinka; iš dalies suderinama, jeigu Italija įvykdys tam tikrus įsipareigojimus; iš dalies nesuderinama su vidaus rinka. 1992–2001 m. apskaitos duomenimis pagrįstame sprendime buvo numatytos tam tikros sąlygos, kuriomis buvo siekiama užtikrinti, kad kompensacija būtų suderinama visą pradinių susitarimų galiojimo laiką.

(22) 2009 m. kovo 4 d. sprendimu bylose T-265/04, T-292/04 ir T-504/04 ([11]) (toliau – 2009 m. teismo sprendimas) Bendrasis Teismas 2004 m. sprendimą panaikino.

(23) Sprendimu (ES) 2020/1411 ([12]) Komisija baigė „Tirrenia“ grupės įmonių (išskyrus bendrovę „Tirrenia“, bet įskaitant bendrovę „Toremar“) 1992–2008 m. veiklos tyrimą (toliau – 2020 m. sprendimas dėl „Tirrenia“ grupės). Komisija padarė išvadą, kad jūrų kabotažo transporto paslaugoms teikti suteikta pagalba yra esama pagalba, o tarptautinio jūrų transporto paslaugoms teikti suteikta pagalba atitinka 2011 m. visuotinės ekonominės svarbos paslaugų (toliau – VESP) bendrąsias nuostatas (toliau – 2011 m. VESP bendrosios nuostatos) ([13]).

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

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

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

([11]) 2009 m. kovo 4 d. Sprendimas *Tirrenia di Navigazione / Komisija*, sujungtos bylos T-265/04, T-292/04 ir T-504/04, ECLI:EU:T:2009:48.

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

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

(24) Sprendimu (ES) 2020/1412 ([14]) Komisija baigė oficialią bendrovei „Tirrenia“ ir ją įsigijusiai bendrovei CIN 2009–2020 m. taikytų priemonių tyrimo procedūrą.

2.1.2. *Pradinių susitarimų pratęsimas*

(25) 2008 m. gruodžio 30 d. Dekreto įstatymo Nr. 207, kurį pakeitė 2009 m. vasario 27 d. Įstatymas Nr. 14, 26 straipsnyje buvo numatytas pradinių susitarimų (įskaitant bendrovei „Tirrenia“ taikomą susitarimą), turėjusių galioti iki 2008 m. gruodžio 31 d., pratęsimas vieniems metams iki 2009 m. gruodžio 31 d.

(26) 2009 m. rugsėjo 25 d. Dekreto įstatymo Nr. 135, kurį pakeitė 2009 m. lapkričio 20 d. Įstatymas Nr. 166 (toliau – 2009 m. įstatymas), 19b straipsnyje buvo nustatyta, kad, atsižvelgiant į „Tirrenia“ grupės įmonių privatizavimą, regioninių bendrovių (išskyrus bendrovę „Siremar“) akcijos, kurias valdė patronuojančioji bendrovė „Tirrenia“, bus nemokamai perduotos tokia tvarka:

a) bendrovė „Caremar“ iš pradžių bus perduota Kampanijos regionui. Vėliau šis perduos Lacijaus regionui „Caremar“ įmonę: ji bus vadinama „Laziomar“ ir savarankiškai eksploatuos transporto jungtis su Poncos salomis ([15]);

b) bendrovė „Saremar“ – Sardinijos regionui ir

c) bendrovė „Toremar“ – Toskanos regionui.

(27) 2009 m. įstatyme taip pat buvo nustatyta, kad Italija naujus susitarimus su bendrovėmis „Tirrenia“ ir „Siremar“ sudarys iki 2009 m. gruodžio 31 d. Analogiškai regioninės paslaugos bus įtvirtintos naujose viešojo paslaugų pirkimo sutartyse, kurias iki 2009 m. gruodžio 31 d. Sardinijos ir Toskanos regionų valdžios institucijos atitinkamai suderins su bendrovėmis „Saremar“ ir „Toremar“, o iki 2010 m. vasario 28 d. Kampanijos ir Lacijaus regionai – atitinkamai su bendrovėmis „Caremar“ ir „Laziomar“. Bus skelbiami konkursai dėl naujų susitarimų ir (arba) viešojo paslaugų pirkimo sutarčių projektų su pačiomis bendrovėmis ir tie susitarimai ir (arba) sutartys su pirkėjais bus pasirašomi užbaigus kiekvienos iš šių bendrovių privatizavimą. ([16])

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

(29) 2009 m. įstatyme taip pat buvo nustatytos metinės kompensacijos už teikiamas paslaugas viršutinės ribos, taikomos nuo 2010 m. (pratęsus pradinius susitarimus, taip pat pagal naujus susitarimus ir viešojo paslaugų pirkimo sutartis); jų bendra suma sudarė 184 942 251 EUR:

Bendrovė	**Didžiausia metinė kompensacija**
„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]) Iš jų 19 839 226 EUR iš Kampanijos ir 10 030 606 EUR iš Lacijaus.

1 lentelė. Kompensacijų viršutinės ribos nuo 2010 m.

([14]) 2020 m. kovo 2 d. Komisijos sprendimas (ES) 2020/1412 dėl priemonių SA.32014, SA.32015, SA.32016 (11/C) (ex 11/NN), kurias Italija taikė bendrovei „Tirrenia di Navigazione“ ir ją įsigijusiai bendrovei „Compagnia Italiana di Navigazione“ (OL L 332, 2020 10 12, p. 45).

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

([16]) 2009 m. įstatymo 19b straipsnio 10 dalis.

(30) Galiausiai 2010 m. spalio 1 d. Įstatymo Nr. 163, kuriuo pakeistas 2010 m. rugpjūčio 5 d. Dekretas įstatymas Nr. 125 (toliau – 2010 m. įstatymas), 1 straipsnyje buvo nustatytas papildomas pradinių susitarimų (įskaitant bendrovei „Toremar“ taikomą susitarimą) pratęsimas: nuo 2010 m. spalio 1 d. iki bendrovių „Tirrenia“ ir „Siremar“ privatizavimo procesų užbaigimo, kuris įvyko atitinkamai 2012 m. liepos 19 d. ir 2012 m. liepos 31 d.

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

(31) 2010 m. sausio mėn. buvo pradėta konkurso procedūra (žr. 2.3.2 skirsnį), kuria siekta surasti bendrovės „Toremar“, parduodamos sudarant naują viešojo paslaugų pirkimo sutartį dėl jūrų transporto paslaugų teikimo 12 metų mainais už kompensaciją už viešąją paslaugą, pirkėją.

(32) Pateikusi konkursą laimėjusį pasiūlymą, bendrovė „Moby“ tapo naująja bendrovės „Toremar“ savininke. 2012 m. sausio 2 d. pasirašyta Toskanos regiono ir bendrovės „Moby“ pirkimo–pardavimo sutartis. Tą pačią dieną šalys (taip pat ir bendrovė „Toremar“) pasirašė naują viešojo paslaugų pirkimo sutartį dėl jūrų transporto paslaugų teikimo. Šiuo pagrindu 2012 m. sausio 2 d. Toskanos regionas perdavė visų bendrovės „Toremar“ akcijų nuosavybę bendrovei „Moby“.

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

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

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

b) neteisėtas sanavimo pagalbos bendrovėms „Tirrenia“ ir „Siremar“ pratęsimas (toliau – *2 priemonė*);

c) buvusios „Tirrenia“ grupės įmonių privatizavimas ([17]) (toliau – *3 priemonė*);

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

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

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

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

(34) 2014 m. sprendimu Komisija baigė oficialią priemonių, kurias Sardinijos regionas taikė bendrovei „Saremar“ ir kurios pirmiau nurodytos kaip 7 priemonė (išskyrus vieną priemonę ([18])), tyrimo procedūrą.

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

(35) Šiame sprendime nagrinėjamos tik 33 konstatuojamojoje dalyje išvardytos 1, 3, 4, 5 ir 6 priemonės, susijusios su bendrovėmis „Toremar“ ir „Moby“. Išsamesnis priemonių aprašymas pateikiamas tolesniuose skirsniuose.

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

2.3.1.1. Viešųjų paslaugų įsipareigojimai

(36) Pradinio susitarimo su bendrove „Toremar“ 1 straipsnyje buvo numatyti penkerių metų planai, kuriuose nurodyti aptarnautini uostai, naudotinų laivų tipai, reikalingas paslaugų dažnumas ir nustatytinos bilietų kainos.

(37) 1990 m. gegužės 29 d. ministro dekretu buvo patvirtintas ir atgaline data nuo 1990 m. sausio 1 d. taikytas pirmas bendrovės „Toremar“ penkerių metų planas (1990–1994 m.). Antru planu, apimančiu 1995–1999 m. ir patvirtintu 1996 m. gegužės 14 d. ministro dekretu, maršrutai ir dažnumas nebuvo pakeisti. 2000–2004 m. ir 2005–2008 m. planas buvo parengtas, tačiau kompetentingos ministerijos jo oficialiai nepatvirtino. Vietoj to Vyriausybė priėmė *ad hoc* sprendimus, siekdama, kad paslaugos labiau atitiktų vietos bendruomenių poreikius, tačiau viešųjų paslaugų sistema nebuvo keičiama iš esmės.

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

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

(38) Remdamasi pradiniu susitarimu, pratęstu 25–30 konstatuojamosiose dalyse nurodytais vėlesniais teisės aktais, bendrovė „Toremar“ visus metus eksploatavo šiuos maršrutus:

— maršrutu Livornas–Gorgona–Kapraja bendrovė „Toremar“ teikė keleivinio ir mišraus (keleivių ir transporto priemonių) transporto paslaugas, du kartus per savaitę plukdydama į Gorgonos salą ir kasdien į Kaprajos salą. Liepos ir rugpjūčio mėn. šiuo maršrutu paslaugas teikė ir kitas veiklos vykdytojas – bendrovė „Piccola Società Cooperativa Marittima Ligure Tirrena A.R.L.“; tam jis naudojo tik keleiviams skirtą greitaeigį laivą. Tačiau 2010 m. ta bendrovė nustojo eksploatuoti tą maršrutą;

— maršrutu Pjombinas–Portoferajas (Elbos sala) bendrovė „Toremar“ teikė kasdienes mišrias paslaugas. Šiuo maršrutu taip pat konkuravo bendrovė „Moby“, dažnai plukdžiusi mišriais reisais ištisus metus, ir du nauji rinkos dalyviai – bendrovė „Blu Navy“, pradėjusi plukdyti 2010 m. (nuo balandžio iki spalio mėn.), ir bendrovė „Elba Ferries“, plukdžiusi tik vasaros sezono metu;

— maršrutu Pjombinas–Kavas–Portoferajas (Elbos sala) bendrovė „Toremar“ teikė tik keleivinio transporto paslaugą, kuriai naudojo greitąjį laivą su povandeniniais sparnais;

— maršrutu Pjombinas–Rio Marina–Porto Adzuras–Pjanoza (Elbos sala) bendrovė „Toremar“ buvo vienintelė veiklos vykdytoja, kuri kasdien teikė mišrias susisiekimo su Rio Marinos uostu paslaugas ir kartą per savaitę plukdė į Pjanozos uostą;

— maršrutu Porto S. Stefanas–Džiljo sala bendrovė „Toremar“ ištisus metus kasdien teikė mišrias paslaugas. Balandžio–lapkričio mėn. šiuo maršrutu mišrias paslaugas teikė ir bendrovė „Maregiglio“: spalio–lapkričio mėn. vykdė vidutiniškai nuo dviejų iki keturių reisų per dieną, o balandžio–rugsėjo mėn. – nuo šešių iki aštuonių reisų per dieną.

2.3.1.2. Biudžetas ir trukmė

(39) 2 lentelėje pateikiama metinė kompensacijos suma, kurią Italija sumokėjo bendrovei „Toremar 2009–2011 m.

(40) Be to, Toskanos regionas buvo rezervavęs papildomą metinį 3 000 000 EUR biudžetą, kuris turėjo būti sumokėtas bendrovei „Toremar“ po to, kai bus pateiktos 2010–2011 m. faktiškai gautų pajamų ir patirtų išlaidų ataskaitos. Tais metais dėl ekonomikos ir finansų krizės keleivių skaičius gerokai sumažėjo, o išlaidos degalams padidėjo. Todėl, Toskanos regiono nuomone, iš centrinio valstybės biudžeto mokamos kompensacijos nepakako visoms su viešąja paslauga susijusioms išlaidoms padengti.

Metai	Kompensacija	Rezervas	Iš viso
2009 m.	13 572 035		13 572 035
2010 m.	13 005 441	3 000 000	16 005 441
2011 m.	13 005 441	3 000 000	16 005 441

2 lentelė. Kompensacija, suteikta už 2009–2011 m. laikotarpį (EUR)

(41) Pradiniame susitarime numatyta, kad kasmetinė kompensacija už viešąją paslaugą bus mokama tokia tvarka: kiekvienų metų kovo mėn. sumokamas pradinis avansas, lygus 70 % praėjusiais metais išmokėtos kompensacijos. Birželio mėn. išmokama antroji išmoka, lygi 20 % kompensacijos. iki lapkričio 30 d. išmokamas sumokėtų sumų ir veiklos sąnaudų bei pajamų trūkumo einamaisiais metais skirtumas, t. y. likutis. Pradiniame sutarime numatyta, kad jei paaiškės, jog bendrovė „Toremar“ gavo už grynąsias teikiamų paslaugų sąnaudas (pajamos atėmus nuostolius) didesnę sumą, bendrovė „Toremar“ turės kompensuoti skirtumą. ([19])

— 2009 m. skirta kompensacija

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

(42) 1979 m. birželio 1 d. Prezidento dekrete Nr. 501 (toliau – Dekretas Nr. 501/79) nurodyti įvairūs elementai (pajamos ir išlaidos), į kuriuos atsižvelgiama apskaičiuojant jūrų transporto viešųjų paslaugų teikėjams mokėtinas subsidijas. Be to, 1986 m. gruodžio 5 d. Įstatyme Nr. 856 (toliau – Įstatymas Nr. 856/86) buvo numatyti tam tikri Italijos jūrų viešųjų paslaugų įsipareigojimų sistemos pakeitimai. Dėl jungčių su mažosiomis ir didžiosiomis salomis jo 11 straipsniu iš dalies pakeisti kompensacijos už viešąsias paslaugas apskaičiavimo kriterijai. Iš tikrųjų subsidija turėjo būti apskaičiuota remiantis pajamų ir paslaugos sąnaudų skirtumu, nustatytu atsižvelgiant į vidutinius ir objektyvius parametrus, ir turėjo apimti pagrįstą investuoto kapitalo grąžą. 11 straipsnyje taip pat nustatyta, kad viešojo paslaugų pirkimo sutartyse turėjo būti pateiktas subsidijuojamų maršrutų sąrašas, dažnumas ir naudojamų laivų tipai. Subsidijas turėjo patvirtinti atsakingi ministrai. Prezidento dekrete Nr. 501/79 ir Įstatyme Nr. 856/86 nustatyti principai buvo atspindėti pradiniuose susitarimuose.

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

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

— 2010 ir 2011 m. bei nuo 2012 m. skirta kompensacija

(45) Nuo 2010 m. kompensacija už VESP teikimą buvo nustatoma taikant naują metodiką, nustatytą 2007 m. lapkričio 9 d. CIPE ([20]) direktyvoje „Viešųjų paslaugų įsipareigojimų apibrėžimo kriterijai ir bilietų kainų dinamika viešojo intereso jūrų kabotažo sektoriuje“ (toliau – CIPE direktyva) ([21]). CIPE direktyvos preambulėje teigiama, kad ta direktyva buvo priimta atsižvelgiant į valstybinių įmonių, teikiančių jūrų transporto paslaugas pagal viešųjų paslaugų teikimo tvarką, privatizavimą ([22]). CIPE direktyvos nuostatos buvo taikomos „Tirrenia“ grupės įmonių teikiamoms paslaugoms nuo 2010 m. dar iki atitinkamų naujų susitarimų ir viešojo paslaugų pirkimo sutarčių įsigaliojimo po atitinkamos privatizacijos.

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

(47) Reikalinga nuosavo kapitalo grąža ([23]) apskaičiuojama pagal kapitalo įkainojimo modelį. Remiantis šiuo modeliu, nuosavo kapitalo kaina apskaičiuojama pagal i) nerizikingą normą, ii) beta rodiklį (įmonės rizikos profilio įvertinimas, palyginti su akcijų rinka) ir iii) akcijų rinkai taikomu nuosavo kapitalo rizikos priedu.

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

(49) CIPE direktyvoje nustatyta, kad nerizikingos veiklos grąžos norma atitinka vidutinį lyginamųjų dešimties metų obligacijų pelningumą, palyginti su ankstesniais 12 mėnesių, apie kuriuos turima duomenų.

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

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

(51) Praktiškai bendrovei „Toremar“ išmokėtos kompensacijos suma negali viršyti 13 005 441 EUR per metus viršutinės ribos, nustatytos 2009 m. įstatyme (žr. 29 konstatuojamąją dalį). Nors 2009 m. įstatyme nustatyta metinės kompensacijos, mokamos visoms „Tirrenia“ bendrovėms už jūrų transporto paslaugų teikimą pagal viešųjų paslaugų teikimo tvarką, viršutinė riba, CIPE direktyvoje taip pat numatytos tam tikros apsaugos priemonės, kurias taikydami tokie veiklos vykdytojai gali pakankamai padengti savo veiklos išlaidas.

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

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

kur:

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

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

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

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

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

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

kur:

— ΔT – metinis viršutinės bilietų kainų ribos procentinis pokytis;

— ΔP – ataskaitinių metų infliacijos lygis;

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

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

2.3.2. *Bendrovės „Toremar“ privatizavimas*

(56) 2010 m. sausio 13 d. Toskanos regionas savo Oficialiajame leidinyje ([24]) ir Italijos Respublikos oficialiajame leidinyje ([25]) paskelbė konkursą parduoti bendrovę „Toremar“ ir skirti kompensaciją už viešųjų paslaugų įsipareigojimų vykdymą eksploatuojant 38 konstatuojamojoje dalyje nurodytus jūrų maršrutus. Be to, šis skelbimas buvo paskelbtas 2010 m. sausio 14 d. *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* ([26]) ir keliuose nacionaliniuose laikraščiuose ([27]).

(57) Italija pasirinko Viešųjų sutarčių kodekso – Įstatymo dekreto Nr. 163/2006 (*il Codice dei Contratti pubblici*) 20 straipsnio 1 dalyje nurodytą procedūrą, panašią į Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2004/18/EB ([28]) 21 straipsnį, kuriame nurodyta, kad „[s]utartys II B priede išvardytoms paslaugoms [pavyzdžiui, vandens transporto paslaugoms] sudaromos išimtinai 23 straipsnyje [techninės specifikacijas] ir 35 straipsnio [pranešimai] 4 dalyje nustatyta tvarka“. Pasirinktas sutarties sudarymo kriterijus buvo ekonomiškai naudingiausias pasiūlymas.

([24]) 2010 m. sausio 13 d. *Bolletino Ufficiale della Regione Toscana* (BURT) Nr. 2.
([25]) 2010 m. sausio 13 d. GURI Nr. 4.
([26]) OL Nr. S/9/010860/2010.
([27]) „Corriere della Sera“, „Il Sole 24Ore“, „La Repubblica“ ir „La Nazione“.
([28]) 2004 m. kovo 31 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2004/18/EB dėl viešojo darbų, prekių ir paslaugų pirkimo sutarčių sudarymo tvarkos derinimo (OL L 134, 2004 4 30, p. 114).

2.3.2.1. Pardavimo procedūra ir galutinis sutarties sudarymas

(58) Paskelbus kvietimą dalyvauti konkurse, iki termino susidomėjimą dalyvauti pareiškė 11 šalių, t. y. bendrovės „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.“ ir „Blu Navy/Transeuropa Ferries“.

(59) Visų 11 bendrovių pateikti dokumentai patvirtino, kad jos visos atitinka skelbime apie pirkimą nustatytus reikalavimus, todėl jos visos buvo pakviestos pateikti pasiūlymus.

(60) Kvietime pateikti pasiūlymus buvo pateiktas naujos 12 metų trukmės sutarties, kurią konkurso laimėtojas turėjo pasirašyti su Toskanos regionu, projektas ir išsamesnė informacija apie konkurso procedūrą. Visų pirma, kvietime buvo patvirtinta, kad sudarant viešojo paslaugų pirkimo sutartį bus pasirenkamas ekonomiškai naudingiausias pasiūlymas: už jame nurodytą kainą skiriama 20 balų, už kokybę – 70 balų, o už papildomas paslaugas – 10 balų. Kvietime buvo nurodyta fiksuota bendrovės „Toremar“ verslo pardavimo kaina – 10 258 397 EUR suma, apskaičiuota remiantis nepriklausomu tyrimu, kurį atliekant buvo įvertinta bendra bendrovės „Toremar“ turto vertė (žr. 65–73 konstatuojamąsias dalis). Ši kaina buvo nediskutuotina – dėl jos konkurso dalyviai negalėjo teikti finansinio pasiūlymo.

(61) Todėl visų potencialių dalyvių buvo paprašyta į savo finansinį pasiūlymą įtraukti pirmiau nurodytą fiksuotą sumą už bendrovės „Toremar“ pardavimą, o Toskanos regionas ketino pasirinkti ekonomiškai naudingiausią konkurso pasiūlymą, remdamasis kaina ir kitais, daugiausia kokybės, kriterijais, susijusiais su paslauga, kaip nurodyta kvietime (žr. 60 konstatuojamąją dalį).

(62) 11 konkurso dalyvių taip pat buvo suteikta galimybė susipažinti su informacija virtualiose duomenų saugyklose, kuriose laikoma:

1. visa teisinė, techninė, finansinė ir komercinė informacija apie bendrovę „Toremar“;
2. informacija apie bendrovės laivyną, nematerialųjį ir nekilnojamąjį turtą;
3. visa informacija apie sutartis dėl paslaugų teikimo ir prekių pirkimo;
4. balų skyrimo procedūros ir techninio pasiūlymo forma;
5. visa kita informacija, kurios potencialiems pirkėjams reikia norint tinkamai įvertinti pardavimo objektą.

(63) Pasiūlymus pateikė dvi bendrovės – „Moby“ ir „Toscana di Navigazione“, kurios abi yra Italijos laivybos rinkos senbuvės. Likusios devynios bendrovės iki termino pasiūlymų nepateikė.

(64) Įvertinus pasiūlymus, „Toscana di Navigazione S.r.l.“ buvo pašalinta iš konkurso, nes jos pateiktas ekonominis pasiūlymas neatitiko konkurso dokumentuose nustatytų techninio pasiūlymo ir finansinio pajėgumo reikalavimų. Todėl tiek dėl bendrovės „Toremar“ verslo privatizavimo, tiek dėl jūrų transporto paslaugų teikimo konkurso laimėtoja buvo pripažinta bendrovė „Moby“ (žr. 2.3.3 skirsnį).

2.3.2.2. Pirkimo–pardavimo sutartis

(65) Atsižvelgdamas į konkurso pobūdį, Toskanos regionas, siekdamas nustatyti geriausią konkurencingą pasiūlymą, nusprendė nustatyti fiksuotą bendrovės „Toremar“ akcinio kapitalo kainą.

(66) Pirkimo–pardavimo sutartis buvo pasirašyta 2012 m. sausio 2 d., joje apibrėžtas bendrovės „Toremar“ akcijų perleidimas bendrovei „Moby“ už fiksuotą 10 258 397 EUR kainą. Ši suma mokama dešimčia kasmetinių įmokų, pradedant nuo pirmųjų sutarties metų pabaigos, t. y. 2013 m. sausio 2 d.

(67) Fiksuota 10 258 397 EUR kaina už 100 % bendrovės „Toremar“ akcijų buvo nustatyta remiantis nepriklausomu ekspertiniu vertinimu, kurį užsakė Toskanos regionas ir parengė bendrovė „Fidi Toscana S.p.A.“ (toliau – bendrovės „Fidi“ ataskaita).

(68) Ši suma atitinka bendrovės materialiojo turto, pastatų, laivų, kito ilgalaikio materialiojo ir finansinio turto bei kitų gautinų sumų vertę 2010 m. birželio 30 d. Nematerialusis turtas (pvz., koncesijos, leidimai, licencijos, prekių ženklai ir pan.) į vertinimą neįtrauktas ir paliktas konkurso dalyvių nuožiūrai. Po to ši suma buvo tikslinama atsižvelgiant į grynosios apskaitinės akcijų vertės 2010 m. birželio 30 d. ir akcijų rinkos vertės skirtumą ([29]).

(69) Į nurodytą sumą taip pat įtrauktas 9 772 572 EUR kreditas, suteiktas bendrovei „Tirrenia“ (toliau – kreditas)).

(70) Dėl pirmosios įmokos pagal pirkimo–pardavimo sutarties 1 straipsnio 5 ir 6 dalis, bendrovė „Moby“ pareiškia, kad ji iš anksto sumokėjo Toskanos regionui 485 825 EUR sumą, kuri lygi pardavimo kainos ir kredito skirtumui.

(71) Pagal pirkimo–pardavimo sutarties 1 straipsnio 3 dalį nustatyta kaina, išskyrus iš anksto sumokėtą sumą, sumokama su sąlyga, kad bus padengta 9 772 572 EUR bendrovės „Tirrenia“ skola bendrovei „Toremar“ ([30]). Pagal pirkimo–pardavimo sutarties 4 straipsnio 3 dalį, jei kredito suma nebus grąžinta, bendrovė „Moby“ vis tiek turės bet kuriuo metu pervesti kreditą (arba bet kokį jo likutį) Toskanos regionui iki viešojo paslaugų pirkimo sutarties galiojimo pabaigos ([31]).

(72) Pagal pirkimo–pardavimo sutarties 4 straipsnį bendrovė „Moby“ privalo pranešti Toskanos regionui apie bet kokį bendrovės „Toremar“ akcijų pardavimą trečiosioms šalims, tačiau kartu su naujuoju bendrovės „Toremar“ pirkėju lieka atsakinga už viešojo paslaugų pirkimo sutartyje nustatytų įsipareigojimų vykdymą.

(73) Galiausiai, pagal pirkimo–pardavimo sutarties 5 straipsnį, bankas „Banca Popolare di Milano“ Toskanos regiono naudai suteikė garantiją, kuria padengiama visa bendrovės „Toremar“ akcijų pardavimo kaina (įskaitant pirkėjo įsipareigojimą pervesti bet kokią kredito sumą, dar negrąžintą bendrovės „Tirrenia“).

2.3.2.3. Bylos nacionaliniuose teismuose

(74) Dėl konkurso, kurį įvykdžius bendrovės „Toremar“ verslas buvo perleistas ir viešojo paslaugų pirkimo sutartis buvo sudaryta su bendrove „Moby“, rezultatų buvo iškeltos kelios bylos nacionaliniuose teismuose.

(75) Bendrovė „Toscana di Navigazione S.r.l.“, iš konkurso pašalinta dalyvė ir ieškovė šiose bylose, nacionaliniuose teismuose ginčijo pašalinimo iš konkurso procedūros teisėtumą. Iš pradžių ieškovė Toskanos regioniniame administraciniame teisme pateikė prašymą taikyti laikinąsias apsaugos priemones. Teismas 2011 m. liepos 14 d. nutartimi Nr. 774 šį prašymą atmetė. Šį sprendimą, kuris buvo apskųstas apeliacine tvarka, Valstybės taryba paliko galioti 2011 m. rugpjūčio 31 d. nutarimu Nr. 3666, kuriame visų pirma pabrėžė, kad bendrovės pateiktas ekonominis pasiūlymas buvo neišsamus, kiek tai susiję su papildomomis teiktinomis paslaugomis ir su tuo, kad jis nebuvo parengtas metiniu pagrindu, todėl jam negalėjo būti taikomas konkurso dokumentuose numatytas pakartotinio vertinimo mechanizmas.

(76) Tada bendrovė „Toscana di Navigazione S.r.l.“ konkurso rezultatus apskundė Toskanos regiono administraciniam teismui, kuris 2012 m. kovo 1 d. nutartimi Nr. 414 skundą atmetė patvirtindamas, kad bendrovės pasiūlymas neatitiko perkančiosios organizacijos reikalavimų.

([29]) Dėl konkurso procedūrai reikalingo laiko bendrovės „Fidi“ ataskaita buvo grindžiama prielaida, kad faktinis akcijų perleidimas negalėtų įvykti iki 2010 m. pabaigos. Todėl 2010 m. birželio 30 d. nustatytą turto grynąją apskaitinę vertę reikėtų patikslinti, kad būtų atsižvelgta į turto rinkos vertę faktinio perleidimo metu. Turto rinkos vertę nustatė kitas nepriklausomas ekspertas vertintojas. Šis vertinimas buvo susijęs ne su bendrovės „Toremar“ akcijų pardavimo kainos nustatymu, o su bendrovės „Toremar“ turto vertės apskaičiavimu.

([30]) Italijos teigimu, 2009 m. įstatymo (žr. 26 konstatuojamąją dalį) 4 straipsnyje buvo numatytas Italijos finansų ministerijos įsipareigojimas užtikrinti, kad privatizavimo proceso metu būtų numatyti „bendrovių „Tirrenia SpA“ ir „Siremar SpA“ pirkėjo įsipareigojimai padengti visas skolas bendrovei „Toremar SpA“ per 60 dienų nuo perleidimo“. Kai bendrovei „Tirrenia“ buvo pradėta taikyti specialioji administravimo procedūra (šiuo klausimu žr. 2020 m. kovo 2 d. Komisijos sprendimą (ES) 2020/1412 dėl priemonių SA.32014, SA.32015, SA.32016 (11/C) (ex 11/NN), kurias Italija taikė bendrovėms „Tirrenia di Navigazione“ ir jų įsigijusiai bendrovei „Compagnia Italiana di Navigazione“, Toskanos regionas, siekdamas išvengti neigiamo poveikio bendrovės „Toremar“ privatizavimo procesui, į pirkimo–pardavimo sutartį įtraukė šią sąlygą, pagal kurią reikalavimo teisę atitinkančios kainos dalies sumokėjimas priklauso nuo to, ar bendrovė „Tirrenia“ sumokės reikalaujamą sumą. Apie šią sąlygą buvo informuoti visi konkurso dalyviai.

([31]) Remiantis naujausia Italijos gauta informacija, šis reikalavimas iki šiol nėra įvykdytas. Romos civilinis teismas jį įtraukė į nepaprastosios administravimo procedūros neužtikrintų reikalavimų sąrašą.

(77) Šį sprendimą bendrovė „Toscana di Navigazione S.r.l.“ apskundė Valstybės tarybai, kuri Nutarimu Nr. 83/2015 priėmė bendrovei palankų sprendimą ir nurodė Toskanos regionui iš naujo vykdyti konkurso procedūrą ir peržiūrėti jos reikalavimus. Toskanos regionui atlikus auditą, 2015 m. kovo 30 d. buvo priimtas Nutarimas Nr. 1312, kuriuo buvo patvirtintas Toskanos regiono sprendimas pašalinti bendrovę iš konkurso procedūros, nes nebuvo įrodyta, kad tenkinami techninių, ekonominių ir finansinių pajėgumų reikalavimai dalyvauti konkurse.

(78) Bendrovė „Toscana di Navigazione S.r.l.“ apskundė 2015 m. kovo 30 d. nutarimą Nr. 1312 Toskanos regioniniam administraciniam teismui, kuris 2015 m. spalio 26 d. nutartimi Nr. 1446 skundą atmetė. Pastarąjį sprendimą galiausiai paliko galioti Valstybės taryba Nutarimu Nr. 3347/2016.

2.3.3. *Nauja Toskanos regiono ir bendrovės „Moby“/„Toremar“ viešojo paslaugų pirkimo sutartis*

2.3.3.1. Pagalbos gavėjas

(79) Kaip nurodyta 63 konstatuojamojoje dalyje, bendrovės „Moby“ ir „Toscana di Navigazione“ pateikė pasiūlymą dėl naujos viešojo paslaugų pirkimo sutarties. Pastarosios bendrovės pasiūlymą atmetus, 2012 m. sausio 2 d. bendrovė „Moby“/„Toremar“ ([32]) pasirašė naują viešojo paslaugų pirkimo sutartį su Toskanos regionu dėl jūrų maršrutų eksploatavimo.

(80) Pagal naujos viešojo paslaugų pirkimo sutarties 1 straipsnio 2 dalį bendrovė „Moby“ sutartyje nurodytas paslaugas teikia tik per bendrovę „Toremar“.

2.3.3.2. Maršrutai

(81) Bendrovė „Moby“/„Toremar“ teikia keleivio ir mišraus (keleivių ir automobilių) transporto paslaugas pagal viešųjų paslaugų teikimo tvarką šiais jūrų kabotažo maršrutais:

Livornas–Gorgona–Kapraja (**A1 linija**)
Pjombinas–Portoferajas (Elbos sala) (**A2 linija**)
Pjombinas–Kavas–Portoferajas (Elbos sala) (**greitoji A2 linija**)
Pjombinas–Rio Marina–Porto Adzuras–Pjanoza (Elbos sala) (**A3 linija**)
Porto S. Stefanas–Džiljo sala(**A4 linija**)
Porto S. Stefanas–Džanutris **(A5 linija)**

3 lentelė. Maršrutų, kuriuos bendrovė „Moby“/„Toremar“ eksploatuoja pagal naują viešojo paslaugų pirkimo sutartį, tinklas

2.3.3.3. Trukmė

(82) Naujos Toskanos regiono ir bendrovės „Moby“/„Toremar“ viešojo paslaugų pirkimo sutarties trukmė – 12 metų (2012–2024 m.).

2.3.3.4. Viešųjų paslaugų įsipareigojimai

(83) Sutartyje su bendrove „Moby“/„Toremar“ nustatyti reikalavimai yra, be kita ko, susiję su uostais, kuriuose bus teikiamos paslaugos, eksploatuojamiems jūrų maršrutams priskirtų laivų tipais ir pajėgumais, paslaugų teikimo dažnumu ir didžiausiomis bilietų kainomis.

([32]) Sutartį dėl jūrų kabotažo paslaugų, jungiančių Toskanos salyno salas, teikimo sudarė Toskanos regionas iš vienos pusės ir tiek bendrovė „Moby“, tiek bendrovė „Toremar“ iš kitos pusės. Todėl sprendimo dalyse, susijusiose su nauja viešojo paslaugų pirkimo sutartimi, bus nurodomos abi bendrovės (kaip bendrovė „Moby“/„Toremar“).

2.3.3.5. Kompensacijos nuostatos ir galutinis sutarties sudarymas

(84) Vykdant konkursą metinės kompensacijos suma pagal naują sutartį dėl su viešųjų paslaugų įsipareigojimų vykdymo 81 konstatuojamojoje dalyje nurodytais jūrų maršrutais neviršijo 14 550 400 EUR (iš viso 174 604 810 EUR per 12 metų sutarties laikotarpį). Ši vertė buvo nustatyta: prie 13 005 441 EUR, kaip nustatyta 2009 m. įstatyme (žr. 29 konstatuojamąją dalį), pridėjus 1 544 959 EUR padidėjimą, kaip numatyta 2009 m. įstatymo 19b straipsnio 16 dalies d punkte, dėl didelių investicijų, kurias veiklos vykdytojas turi atlikti per visą sutarties laikotarpį.

(85) Ši kompensacijos suma buvo nustatyta remiantis CIPE direktyvoje nustatyta metodika (žr. 45–55 konstatuojamąsias dalis). CIPE direktyvoje nustatytos apsaugos priemonės atsispindėjo naujoje viešojo paslaugų pirkimo sutartyje.

(86) Pagal viešojo paslaugų pirkimo sutarties 4 straipsnio 2 dalį buvo apskaičiuota, kad bendrovei „Moby“/„Toremar“ mokėtina metinė kompensacija sudaro 13 333 318 EUR. Vis dėlto pagal viešojo paslaugų pirkimo sutarties 4 straipsnio 3 dalį faktinė kompensacija, mokama bendrovei „Moby“/„Toremar“, nustatoma pagal faktiškai suteiktų paslaugų rezultatą (t. y. pagal kiekvieno maršruto kilometro kainą), atsižvelgiant į sutartyje numatytą riziką (komercinę ir pramoninę) (pavyzdžiui, kompensacijos mažinimas, jei bendrovė nevykdo reisų, baudos, jei paslaugos nutraukiamos, ir pan.).

(87) Viešojo paslaugų pirkimo sutartyje numatyta mokėti kompensaciją, kuri neviršija sumos, reikalingos grynosioms išlaidoms, patirtoms vykdant viešųjų paslaugų įsipareigojimus, padengti (ekonominė ir finansinė pusiausvyra). Jei nukrypstama nuo šios sutartinės pusiausvyros, viešojo paslaugų pirkimo sutarties 26 straipsnyje numatytas pusiausvyros atkūrimo mechanizmas, pagal kurį įvertinami visi su kompensacijos mokėjimu susiję parametrai. Todėl, jei dėl esminių ekonominių parametrų, kuriais grindžiama kompensacija, pokyčių ([33]) paaiškėtų, kad kompensacijos sumos nepakanka visoms teikiant paslaugas patirtoms išlaidoms padengti, naujoje viešojo paslaugų pirkimo sutartyje numatyta galimybė peržiūrėti pagrindinius kompensacijos parametrus, tai yra: i) tarifų sistemą; ii) siūlomų viešųjų paslaugų lygį; iii) metinės viršutinės kainų ribos lygį ir iv) kapitalo dotacijas investicijoms.

(88) Pagal viešojo paslaugų pirkimo sutarties 4 straipsnio 4, 5 ir 6 dalis veiklos vykdytojui mokama kompensacija sumažinama 80 %, jei paslaugos nutraukiamos dėl darbuotojų streiko, ir 30 %, jei įvyksta nenumatytų įvykių, o už paslaugų nesuteikimą veiklos vykdytojas turi mokėti baudas.

(89) Pagal viešojo paslaugų pirkimo sutarties 24 straipsnį veiklos vykdytojas turi įdiegti techninės, ekonominės ir valdymo stebėsenos sistemą, pagal kurią pelno ir nuostolio metinės ataskaitos, susijusios su paslaugų teikimu pagal viešojo paslaugų pirkimo sutartį, siunčiamos tikrinti regioninėms valdžios institucijoms.

2.3.4. *Švartavimosi pirmenybė*

(90) 2009 m. įstatymo 19b straipsnio 21 dalyje buvo nustatyta, kad, siekiant užtikrinti teritorinį tęstinumą su salomis ir atsižvelgiant į jų viešųjų paslaugų įsipareigojimus, bus išlaikytos buvusios „Tirrenia“ grupės įmonių, įskaitant bendrovę „Toremar“, nustatytos švartavimosi sąlygos ir pirmenybė paskirstant naujus laiko tarpsnius pagal jūrų transporto institucijų nustatytas procedūras, kaip numatyta 1994 m. sausio 28 d. Įstatyme Nr. 84 ir Italijos jūrų transporto kodekse.

([33]) 26 straipsnio 2 dalyje nustatyta: „Teigiamą arba neigiamą ekonominės ir finansinės pusiausvyros nuokrypį gali lemti:
a) neefektyvus valdymas;
b) Bendrovės klaidingai pateikta informacija apie faktiškai suteiktas paslaugas metinei kainai nustatyti;
c) išimtinai nepalankios, nuo bendrovės nepriklausančios rinkos sąlygos, dėl kurių pablogėja veiklos sąlygos ir dėl to padidėja veiklos išlaidos arba sumažėja tarifų pajamos, todėl veiklos pelnas sumažėja daugiau kaip 10 %;
d) finansiniai pakeitimai;
e) įstatymų ar kitų teisės aktų pakeitimai, kuriais nustatomos naujos sutartyje numatytų paslaugų teikimo sąlygos;
f) naujos investicijos, kurias regionas turi finansuoti iš viešųjų išteklių, numatytų 20 straipsnyje;
g) tarifų sistemos pakeitimas pagal 13 straipsnį;
h) išimtinai palankios rinkos sąlygos, dėl kurių veiklos pelnas padidėja daugiau nei 10 %;
i) personalo vieneto sąnaudų padidėjimas siekiant laikytis CCNL [nacionalinės kolektyvinės darbo sutarties] ir Bendrovės derybinės galios dėl papildomų pensijų“. (neoficialus Komisijos vertimas).

2.3.5. *2010 m. įstatyme nustatytos priemonės*

(91) 2010 m. įstatyme buvo nustatyta galimybė buvusios „Tirrenia“ grupės įmonėms laikinai naudoti finansinius išteklius, jau skirtus ([34]) laivynui atnaujinti ir modernizuoti, kad būtų patenkinti neatidėliotini likvidumo poreikiai. Tačiau buvusios „Tirrenia“ grupės įmonės, kurios pasinaudojo šia galimybe, turėjo vėl papildyti šias specialias lėšas, kad galėtų atlikti reikiamą savo laivų atnaujinimą. Šis atnaujinimas buvo būtinas siekiant atitikti naujus tarptautinius saugos standartus pagal 1996 m. Stokholmo susitarimą ([35]).

(92) Visų pirma, pasinaudojus dviem priemonėmis ([36]), visos „Tirrenia“ grupės atnaujinimui apmokėti buvo skirta 23 750 000 EUR. Iš šios sumos bendrovei „Toremar“ buvo skirta 1 617 300 EUR, kuriuos ji panaudojo savo laivynui atnaujinti (žr. 138 konstatuojamąją dalį).

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

a) pradiniai susitarimai pratęsiami nuo 2010 m. spalio 1 d. iki bendrovių „Tirrenia“ ir „Siremar“ privatizavimo proceso pabaigos (taip pat žr. 30 konstatuojamąją dalį);

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

c) siekdami užtikrinti viešųjų paslaugų tęstinumą ir prisidėti prie buvusios „Tirrenia“ grupės įmonių privatizavimo proceso, atitinkami regionai gali naudotis fondo *Fondo Aree Sottoutilizzate* (toliau – FAS) ([37]) lėšas pagal CIPE direktyvą ([38]).

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(96) 2009 m. gruodžio 21 d. Komisijos generalinis direktorius, atsakingas už energetiką ir transportą, išsiuntė raštą Italijai, kuriame pažymėjo, kad, be kita ko, atsižvelgiant į radikalų jūrų kabotažo sektoriaus pertvarkymą Italijoje ir didelį socialinį poveikį, kurį turėtų privatizavimas, jeigu konkursai būtų vykdomi tiesiog siekiant sudaryti viešojo paslaugų pirkimo sutartis, konkurso organizavimas sudarant tokias sutartis su laivybos įmonėmis buvo priimtinas iš principo ir kaip išimtis, siekiant užtikrinti, kad būtų laikomasi Europos laivų savininkų nediskriminavimo principo, nustatyto Tarybos reglamente (EEB) Nr. 3577/92 ([39]) (toliau – Jūrų kabotažo reglamentas).

(97) 2010 m. sausio 29 d. ([40]) Komisija išsiuntė oficialų pranešimą dėl netinkamo Jūrų kabotažo reglamento įgyvendinimo. Šiame rašte Komisija priminė, kad šiame reglamente numatyta, jog valstybei narei sudarant viešojo paslaugų pirkimo sutartis arba nustatant viešųjų paslaugų įsipareigojimus neturi būti diskriminuojami jokie Bendrijos laivų savininkai. To reglamento 4 straipsnio 3 dalyje nustatyta, kad galiojančios viešojo paslaugų pirkimo sutartys gali galioti iki atitinkamos sutarties galiojimo pabaigos. Tačiau Komisija pažymėjo, kad „Tirrenia“ grupės įmonės ir toliau teikė jūrų transporto paslaugas, kai nustojo galioti atitinkamos viešojo paslaugų pirkimo sutartys (pradiniai susitarimai). Visų pirma, šie susitarimai turėjo galioti iki 2008 m. pabaigos, tačiau Italija kelis kartus pratęsė jų galiojimą. Todėl Komisija paragino Italiją pateikti pastabas.

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

(99) 2010 m. kovo 29 d. Italija atsakė į 2010 m. sausio 29 d. Komisijos oficialų pranešimą. Savo atsakyme Italija, be kita ko, paaiškino, kad konkurse dėl bendrovės „Toremar“ kituose šios procedūros etapuose dalyvaus 11 suinteresuotųjų šalių.

(100) 2010 m. rugsėjo 10 d. *ad hoc* posėdžio metu Italija informavo Komisiją, kad taip pat vėluojama sudaryti sutartis vykdant konkursą dėl, be kita ko, bendrovės „Toremar“. Vėliau 2010 m. spalio 1 d. Įstatymu Nr. 163 buvo pratęstas pradinių susitarimų galiojimas iki bendrovių „Tirrenia“ ir „Siremar“ privatizavimo procesų pabaigos (taip pat žr. 30 konstatuojamąją dalį).

([39]) 1992 m. gruodžio 7 d. Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 3577/92, taikantis laisvės teikti paslaugas principą jūrų transportui valstybėse narėse (jūrų kabotažas) Komisija pažymi, kad jūrų kabotažo reglamente nenustatytas reikalavimas, kad valstybės narės privatizuotų savo jūrų transporto bendroves; jos turi tik liberalizuoti šią specifinę rinką (OL L 364, 1992 12 12, p.7).

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

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

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

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

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

(102) 2016 m. liepos 15 d. raštu Italija informavo Komisiją, kad buvo privatizuotos visos buvusios „Tirrenia“ grupės įmonės. 2016 m. gruodžio 8 d. Komisija nusprendė baigti pažeidimo nagrinėjimo procedūrą.

3. PAGRINDAS PRADĖTI IR PRATĘSTI PROCEDŪRĄ

3.1. Pradinio bendrovės „Toremar“ ir Italijos susitarimo pratęsimas

3.1.1. *Sprendimo Altmark laikymasis ir pagalbos buvimas*

(103) 2011 m. sprendime Komisija laikėsi išankstinės nuomonės, kad viešųjų paslaugų įsipareigojimai nebuvo pakankamai aiškiai apibrėžti, todėl Komisija negalėjo tvirtai nuspręsti, ar nebuvo padaryta akivaizdžių klaidų. Visų pirma, tame etape Komisija neturėjo išsamios informacijos apie faktinius bendrovei „Toremar“ nustatytus įpareigojimus eksploatuoti nagrinėjamus maršrutus, palyginti su konkurentų siūlomomis paslaugomis, kurias jie teikia kai kuriais iš šių maršrutų.

(104) Komisija laikėsi išankstinės nuomonės, kad kompensacija atitinka antrąją sprendimo *Altmark* ([41]) sąlygą, nes jos apskaičiavimo kriterijai buvo nustatyti iš anksto ir atitiko skaidrumo reikalavimus. Visų pirma, Komisija pažymėjo, kad šie kriterijai yra apibūdinti pradiniame susitarime (dėl kompensacijos už 2009 m.) ir CIPE direktyvoje (dėl kompensacijos nuo 2010 m.).

(105) Tačiau, Komisijos nuomone, kompensacija neatitiko trečiosios sprendimo *Altmark* sąlygos ir veiklos vykdytojams galėjo būti mokama per didelė kompensacija už viešųjų paslaugų užduočių atlikimą. Visų pirma, Komisija išreiškė abejonių, ar 6,5 % rizikos priedas, taikomas nuo 2010 m., atspindi tinkamą rizikos dydį, nes bendrovė „Toremar“ *prima facie* neprisiėmė rizikos, kuri paprastai prisiimama teikiant tokias paslaugas.

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

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

3.1.2. *Suderinamumas*

(108) 2011 m. sprendime Komisija laikėsi išankstinės nuomonės, kad kompensacijai už viešąsias paslaugas už 2009–2011 m. netaikomas nei 2005 m. VESP sprendimas ([42]), nei 2005 m. VESP bendrosios nuostatos ([43]). Todėl Komisija vertino šią priemonę tiesiogiai pagal SESV 106 straipsnio 2 dalį ir nustatė, kad jai kilo abejonių, ar buvo laikomasi taikytinų suderinamumo sąlygų.

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

([42]) 2005 m. lapkričio 28 d. Komisijos sprendimas 2005/842/EB dėl EB sutarties 86 straipsnio 2 dalies taikymo valstybės pagalbai kompensacijos už viešąją paslaugą forma, skiriamai tam tikroms įmonėms, kurioms patikėta teikti bendros ekonominės svarbos paslaugas (OL L 312, 2005 11 29, p. 67).

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

(109) 2012 m. sprendime Komisija pažymėjo, kad 2012 m. sausio 31 d. įsigaliojo naujas VESP dokumentų rinkinys, kurį sudaro 2011 m. VESP sprendimas ([44]) ir 2011 m. VESP bendrosios nuostatos ([45]). Tačiau Komisija laikėsi išankstinės nuomonės, kad kompensacija už viešąsias paslaugas pagal pratęstą pradinį susitarimą negali būti laikoma suderinama su vidaus rinka ir jai yra taikomas reikalavimas pranešti pagal 2011 m. VESP sprendimą.

(110) 2010 m. įstatyme buvo numatyta pratęsti pradinį susitarimą nuo 2010 m. rugsėjo 30 d. iki privatizavimo proceso pabaigos. Todėl kompensacija, kurią bendrovė gavo nuo 2010 m. spalio 1 d. iki jos privatizavimo, būtų galima vertinti remiantis 2011 m. bendrosiomis nuostatomis, kurių 69 punkte nurodyta, kad jos taikomos ir iki 2012 m. sausio 31 d. suteiktai pagalbai (žr. 283 ir 284 konstatuojamąsias dalis).

3.2. **Bendrovės „Toremar“ privatizavimas**

(111) Tuo metu, kai buvo priimtas 2012 m. sprendimas, Komisija turėjo abejonių, ar bendrovės „Toremar“ pardavimo konkurso procedūra buvo pakankamai skaidri ir besąlygiška, kad būtų užtikrinta, jog pardavimas vykdomas rinkos kaina.

(112) 2012 m. sprendime Komisija laikėsi nuomonės, kad kai kurios privatizavimo sąlygos galėjo riboti konkurso dalyvių skaičių ir (arba) turėti įtakos pardavimo kainai. Komisija pakartojo savo nusistovėjusią praktiką, susijusią su valstybės valdomų (ar šiuo atveju valstybei priskiriamų) įmonių turto pardavimu: neekonominiai veiksniai, į kuriuos neatsižvelgtų privatus pardavėjas, pavyzdžiui, viešosios tvarkos motyvai, užimtumo reikalavimai ar regioninė plėtra, rodo valstybės pagalbos buvimą, jeigu dėl jų potencialiam pirkėjui nustatomi dideli įpareigojimai ir dėl to gali sumažėti pardavimo kaina.

(113) Taip pat, remdamasi tuo metu turima informacija, Komisija laikėsi nuomonės, kad bendrovės „Toremar“ konkurse nustatyti *techniniai ir finansiniai reikalavimai* iš esmės sutrikdė konkursą, nes jame galėjo dalyvauti tik esamos jūrų laivybos bendrovės, atsižvelgiant į tai, kad šiuo atveju buvo parduodama pati bendrovė, su kuria buvo sudaryta viešojo paslaugų pirkimo sutartis ([46]).

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

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

3.3. **Nauja Toskanos regiono ir bendrovės „Moby“/„Toremar“ viešojo paslaugų pirkimo sutartis**

3.3.1. *Sprendimo Altmark laikymasis ir pagalbos buvimas*

(116) 2011 m. ir 2012 m. sprendimuose Komisija laikėsi išankstinės nuomonės, kad bendrovei „Toremar“ (ir ją įsigijusiai bendrovei „Moby“) sumokėta kompensacija neatitiko sprendime *Altmark* nustatytų kriterijų, todėl laikoma pagalba pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį. Komisija priėjo prie šios išvados atsižvelgdama į tai, kad: i) konkurentai, kurie teikė panašias paslaugas, eksploatavo bent tam tikrus maršrutus, kuriuos eksploatavo ir bendrovė „Toremar“, taip pat nebuvo pateikta pakankamai informacijos, kuri leistų Komisijai prieiti prie išvados, ar VESP atspindėjo realų viešosios paslaugos poreikį, kurio negalima patenkinti vien rinkos sąlygomis; ii) dėl kompensacijos apskaičiavimo pagal CIPE direktyvą veiklos vykdytojui buvo mokama per didelė kompensacija už viešųjų paslaugų teikimą dėl tų

([44]) 2011 m. gruodžio 20 d. Komisijos sprendimas 2012/21/ES dėl SESV 106 straipsnio 2 dalies taikymo valstybės pagalbai kompensacijos už viešąją paslaugą forma, skiriamai tam tikroms įmonėms, kurioms patikėta teikti bendros ekonominės svarbos paslaugas (OL L 7, 2012 1 11, p. 3).

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

([46]) Kvietime pateikti pasiūlymus numatyta, kad dalyviai turi įrodyti, jog nuo 2006 m. lapkričio 30 d. iki 2009 m. lapkričio 30 d. jie suteikė ne mažiau kaip 450 000 jūrmylių jūrinių paslaugų, o jų jūrų transporto paslaugų apyvarta per paskutinius trejus finansinius metus buvo ne mažesnė kaip 150 mln. EUR, iš kurių ne mažiau kaip 75 mln. EUR iš keleivių vežimo jūra paslaugų teikimo.

pačių priežasčių, kaip nurodytos 2011 m. sprendime, ir iii) atrodo, kad nebuvo laikomasi ketvirtojo sprendimo *Altmark* kriterijaus, nes konkursas dėl viešųjų paslaugų buvo vykdomas su sąlyga, kad konkurso laimėtojas įsigis visą bendrovę „Toremar“. Komisija laikėsi išankstinės pozicijos, kad konkursas dėl viešojo paslaugų pirkimo sutarties be reikalavimo įsigyti būtų įvykdytas mažesne kaina bendruomenei.

3.3.2. *Suderinamumas*

(117) Dėl kompensacijos bendrovei „Toremar“ suderinamumo Komisija pažymėjo, kad, remiantis Italijos pateikta informacija, 2011 m. VESP sprendimas šiai paslaugų sutarčiai netaikytinas dėl ilgo (12 metų) pavedimo laikotarpio. Bet kuriuo atveju Komisija šiame etape negalėjo padaryti išvados dėl 2011 m. VESP sprendimo taikymo, nes dar nebuvo pateikta pasirašyta sutartis. Komisija negavo jokios informacijos (pvz., apie per dvejus finansinius metus iki pavedimo pervežtų keleivių skaičių), kad galėtų išnagrinėti likusias 2011 m. VESP sprendimo suderinamumo sąlygas. Tada Komisija įvertino pagalbą remdamasi 2011 m. VESP bendrosiomis nuostatomis, tačiau jai kilo abejonių, ar yra vykdomos tų bendrųjų nuostatų suderinamumo sąlygos, ir ji paragino Italiją įrodyti, kad taip yra.

3.4. **Švartavimosi pirmenybė**

(118) 2011 m. sprendime Komisija laikėsi išankstinės nuomonės, kad tuo atveju, kai už švartavimosi pirmenybę nėra atlyginama, priemonė yra reguliavimo pranašumas, kuris nereiškia jokio valstybinių išteklių perdavimo ir todėl negali būti laikomas valstybės pagalba. Jeigu švartavimosi pirmenybė būtų atlyginta, Komisija laikėsi nuomonės, kad tiek, kiek bendrovė „Toremar“ teikia tikras VESP ir ši pirmenybė suteikiama tik vežant tais maršrutais, kuriais teikiamos VESP, ja nebūtų suteikiamas papildomas ekonominis pranašumas, nes tai būtų būdinga teikiant VESP. Nepaisant to, Komisija paragino Italiją ir trečiąsias šalis pateikti papildomos informacijos apie šią priemonę.

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

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

(120) 2011 m. sprendime Komisija laikėsi išankstinės nuomonės, kad visos 2010 m. įstatyme nustatytos priemonės yra valstybės pagalba buvusios „Tirrenia“ grupės įmonėms, įskaitant bendrovę „Toremar“. Keletas iš šių priemonių buvo: 1) galimas laivų atnaujinimui skirtų lėšų panaudojimas likvidumo tikslais; 2) mokesčių išimtys, susijusios su privatizavimo procesu, ir 3) galimas FAS lėšų naudojimas. Komisija paragino Italiją paaiškinti, ar kiekviena iš šių priemonių buvo būtina viešosioms paslaugoms teikti, ir kaip.

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

4. **ITALIJOS PASTABOS**

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

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

(123) Dėl tikrų VESP buvimo Italija pažymi, kad pirmiau minėti viešųjų paslaugų įsipareigojimai buvo nustatyti siekiant išlaikyti teritorinį tęstinumą ir žemyninės dalies jungtis su salomis. Šia paslauga taip pat prisidedama prie ekonominio salų vystymosi ir sudaromos palankesnės sąlygos įvairiarūšiam transportui, kartu užtikrinant svarbiausius salų bendruomenių judumo poreikius ištisus metus ir konstitucinę teisę į teritorinį tęstinumą.

(124) Dėl konkurencinės aplinkos Italija pateikė informaciją, iš kurios matyti, kad bendrovė „Toremar“ yra vienintelis veiklos vykdytojas, plukdantis dauguma maršrutų ištisus metus. Nors per tą laiką buvo tam tikra konkurencija, ypač maršrutu Pjombinas–Portoferajas (**A2 linija**), kuriuo paslaugas teikė bendrovė „Moby“, Italija laikosi nuomonės, kad bendrovės „Toremar“ teikiamos paslaugos negali būti pakeistos, o teritorinis tęstinumas negalėtų būti užtikrintas vien veikiant rinkos jėgoms.

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

4.2.1. *Dėl bendrovės „Toremar“ pardavimo kainos*

(125) Italijos teigimu, privatizuojant bendrovę „Toremar“ Toskanos regiono paskelbto viešo konkurso būdu buvo perleistas visas bendrovės akcinis kapitalas. Be to, siekiant išlaikyti teritorinį tęstinumą, pagal šią procedūrą vienu metu 12 metų laikotarpiui buvo pavesta teikti viešąsias jūrų transporto paslaugas Toskanos salyne.

(126) Toskanos regionas pavedė atlikti nepriklausomą ekspertinį vertinimą (žr. 67 ir 68 konstatuojamąsias dalis), kad būtų nustatytos teisinės ir ekonominės bendrovės „Toremar“ pardavimo problemos. Italijos teigimu, šio vertinimo ataskaitoje (toliau – bendrovės „Fidi“ ataskaita) aiškiai ir glaustai išdėstytos procedūros, kurių buvo laikomasi nustatant bendrovės „Toremar“ akcinio kapitalo rinkos vertę.

4.2.2. *Dėl procedūros skaidraus ir nediskriminacinio pobūdžio*

(127) Italija pabrėžia, kad procedūros buvo vykdomos laikantis teisinių skaidrumo ir nediskriminavimo principų. Ji tvirtino, kad visoms 11 šalių, kurios pareiškė susidomėjimą, buvo suteikta atitinkama informacija, reikalinga jų pasiūlymams pateikti, suteikiant prieigą prie duomenų saugyklos, kurioje buvo pateikti visi dokumentai. Italija taip pat teigia, kad šiame procedūros etape ji nekontroliavo potencialių konkurso dalyvių, nes atsakyti į kvietimą pareikšti susidomėjimą nebuvo privaloma. Konkurentams taip pat buvo suteikta teisė pateikti klausimus ir gauti perkančiosios organizacijos atsakymus.

(128) Dėl Komisijos abejonių, susijusių su techniniais ir finansiniais reikalavimais, keliamais konkurso dalyviams, Italija teigia, kad tokie reikalavimai nėra diskriminaciniai, o grindžiami poreikiu atrinkti veiklos vykdytoją, galintį suteikti specifinę praktinę patirtį, atsižvelgiant į reikalingų viešųjų paslaugų kiekybinę ir kokybinę plėtrą. Tai dar aktualiau vykdant tokį konkursą, koks nagrinėjamas šioje byloje, kai bendrovės „Toremar“ pardavimas buvo derinamas su naujos viešojo paslaugų pirkimo sutarties sudarymu ([47]). Italijos teigimu, techninių ir finansinių reikalavimų numatymas konkurse neprieštarauja didžiausiam konkurso atvėrimui visiems potencialiems dalyviams, bet yra tiesioginė ir būtina šios konkrečios konkurso struktūros pasekmė.

(129) Konkrečiai dėl perleisto turto ir įsipareigojimo išlaikyti darbo vietų skaičių Italija pabrėžia, kad parduodant bendrovę „Toremar“ nebuvo nustatytas įsipareigojimas dėl darbo vietų skaičiaus.

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

(130) Italija teigia, kad keturi *Altmark* kriterijai yra įvykdyti tiek 2009–2011 m. laikotarpiu, tiek 2012–2024 m. laikotarpiu dėl toliau nurodytų priežasčių:

— bendrovei „Toremar“ buvo iš esmės pavesta vykdyti viešųjų paslaugų įsipareigojimus. Pratęsiant pradinį susitarimą ir sudarant naują viešojo paslaugų pirkimo sutartį buvo aiškiai nustatyti įsipareigojimai, susiję su eksploatuotinais maršrutais, tvarkaraščiu, reisų dažnumu, naudotinų laivų kokybe ir apskritai paslaugų kokybe, įsipareigojimai dėl tarifų, susiję su uostais, kuriuose teikiamos paslaugos, ir įsipareigojimai, susiję su keleivių teisėmis pagal Sąjungos teisės aktus. Todėl Italija laikosi nuomonės, kad viešųjų paslaugų įsipareigojimai yra aiškiai apibrėžti ir yra laikomasi pirmojo *Altmark* kriterijaus;

([47]) Šiuo atžvilgiu Italija remiasi 2009 m. gruodžio 21 d. Komisijos (Energetikos ir transporto GD) raštu Nr. D(2009) 75213 (žr. 96 konstatuojamąją dalį).

— parametrai, kuriais remiantis buvo apskaičiuojama kompensacija, buvo objektyviai ir skaidriai nustatyti iš anksto. Tai išsamiai paaiškinta CIPE direktyvoje, kuri taikoma kompensacijai, skiriamai nuo 2010 m., ir taip pat taikoma naujoje viešojo paslaugų pirkimo sutartyje (ir jos prieduose). Todėl Italija laikosi nuomonės, kad šie parametrai yra nustatyti iš anksto objektyviai ir skaidriai ir yra laikomasi antrojo *Altmark* kriterijaus;

— kalbant apie trečiąjį *Altmark* kriterijų, tiek pratęsiant pradinį susitarimą, tiek sudarant naują viešojo paslaugų pirkimo sutartį, kompensacija neviršija sumos, būtinos su viešųjų paslaugų įsipareigojimų vykdymu susijusioms išlaidoms padengti. Tai aiškiai matyti iš bendrovės pelno (nuostolio) ataskaitos, kurioje nurodytas per trejus metus (2009–2011 m.) patirtas 372 008 EUR nuostolis ir per penkerius metus (2012–2016 m.) patirtas 353 960 EUR nuostolis. Be to, dėl naujos viešojo paslaugų pirkimo sutarties 26 straipsnyje nustatyto pusiausvyros atkūrimo mechanizmo buvo imtasi priemonių užtikrinti, kad bet kokie nukrypimai būtų ištaisyti ir taip būtų išvengta kompensacijos permokos;

— Italija mano, kad ketvirtasis *Altmark* kriterijus taip pat įvykdytas. Dvejų metų laikotarpiu (2010–2011 m.) Toskanos regionas stebėjo bendrovės veiksmingumą, o naujos viešojo paslaugų pirkimo sutarties laikotarpiu už viešųjų paslaugų įsipareigojimų vykdymą atsakinga bendrovė buvo pasirinkta vykdant konkurso procedūrą pagal Sąjungos taisykles.

4.4. **Dėl 2010 m. taikytos 9,95 % grąžos normos ir 6,5 % rizikos priedo, nustatyto CIPE direktyvoje nuo 2010 m.**

(131) 2011 m. sprendime nurodyta, kad 2010 m. buvo nustatyta 9,95 % investuoto kapitalo grąžos norma neatskaičius mokesčių. Italijos buvo paprašyta tai pagrįsti, atsižvelgiant į tai, kad CIPE direktyvoje numatyta, jog nustatant kapitalo grąžą pagal VSKK formulę bus naudojamas 6,5 % rizikos priedas (žr. 46 konstatuojamąją dalį).

(132) Italija teigia, kad nuoroda į 9,95 % normą yra susijusi su naujų susitarimų/viešojo paslaugų pirkimo sutarčių projektais, dėl kurių būtų vykdomas konkursas ir kurios būtų sudaromos su pačiomis bendrovėmis ir pasirašomos su pirkėjais užbaigus kiekvienos iš „Tirrenia“ grupės bendrovių privatizavimą (žr. 27 konstatuojamąją dalį).

(133) Italija taip pat pabrėžia, kad 2009 m. įstatyme buvo nustatyta viršutinė kompensacijos sumos riba (t. y. kvietimo pateikti pasiūlymus pagrindas) ([48]), todėl iš tiesų buvo nuspręsta supaprastinti kompensacijos apskaičiavimą taikant fiksuotą kapitalo grąžos normą. Visų pirma, pradinio susitarimo pratęsimo laikotarpiu (t. y. 2010–2011 m.) buvo apskaičiuota faktinė 6,9 % fiksuota kapitalo grąžos norma. Nuo 2012 m. pagal naują viešojo paslaugų pirkimo sutartį su bendrove „Moby“/„Toremar“ taikoma fiksuota 6,5 % kapitalo grąža. Italija teigė, kad ši fiksuoto dydžio kapitalo grąža vis dar proporcinga susijusiai rizikai ir bet kuriuo atveju ji yra mažesnė nei 9,95 % norma, apie kurią iš pradžių buvo pranešta Komisijai.

(134) Italija taip pat aiškina, kad taikant visą CIPE direktyvoje nustatytą metodiką, kapitalo grąža bent jau kai kuriais metais, galėjo būti didesnė nei 6,5 % Dėl šios priežasties Italija mano, kad supaprastintas požiūris yra konservatyvus ir iš esmės neleidžia bendrovei „Moby“/„Toremar“ gauti didesnės kompensacijos, nei nustatyta CIPE direktyvoje.

4.5. **Dėl švartavimosi pirmenybės**

(135) Italija nurodo 2009 m. įstatymo 19b straipsnio 21 dalį, pagal kurią bendrovei „Toremar“ suteikiama teisė išlaikyti jai jau paskirtas krantines ir pirmenybę skirstant naujus laiko tarpsnius pagal nacionalinę teisę (žr. 90 konstatuojamąją dalį).

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

([48]) Italijos teigimu, kompensacijos suma yra riba, skirta tik pasiūlymų vertinimui, ir nenustato jokios faktiškai sutarties vykdymo metu mokamos kompensacijos ribos.

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

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

(138) Dėl 2010 m. įstatyme nustatytų priemonių (žr. 91 ir 92 konstatuojamąsias dalis) Italija teigia, kad bendrovei „Toremar“ buvo skirti ir ji veiksmingai panaudojo finansinius išteklius, kurie pagal Įstatymą Nr. 102/2009 jau buvo skirti pradiniam tikslui. Visų pirma, bendrovė „Toremar“ panaudojo 1 617 300 EUR savo laivynui atnaujinti, kad būtų laikomasi tarptautinių saugos standartų (t. y. 808 650 EUR laivui „Aethalia“ atnaujinti ir 808 650 EUR laivui „Liburna“ atnaujinti). Ji taip pat tvirtina, kad šios lėšos nebuvo panaudotos likvidumo tikslais.

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

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

4.7. **Dėl pradinio susitarimo pratęsimo ir naujos viešojo paslaugų pirkimo sutarties atitikties 2011 m. VESP sprendimui**

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

(142) Savo atsakyme Italija pateikia duomenis apie vidutinį metinį eismo intensyvumą 2010–2016 m. visais maršrutais. Tuo remdamasi Italija pateikė keleivių srautų duomenis, kad įrodytų, jog 2011 m. VESP sprendimo 2 straipsnio 1 dalies d punkte nustatyta 300 000 keleivių riba iki 2011 m. pabaigos nebuvo pažeista nė vienu iš maršrutų, kuriuos eksploatavo bendrovė „Toremar“, o nuo 2012 m. – bendrovė „Moby“/„Toremar“.

4.8. **Dėl pradinio susitarimo pratęsimo ir naujos viešojo paslaugų pirkimo sutarties atitikties 2011 m. VESP bendrosioms nuostatoms**

(143) Italija taip pat tvirtina, kad bendrovė „Moby“/„Toremar“ negavo per didelės kompensacijos ir yra įvykdytos 2011 m. VESP bendrųjų nuostatų sąlygos.

(144) Siekdama pagrįsti tai, kas nurodyta pirmiau, Italija pateikė informaciją, iš kurios matyti 2010–2017 m. investuoto kapitalo grąžos sumos ir metodika, taikyta siekiant patikrinti, ar nėra kompensacijos permokos už bendrovės „Toremar“ ir „Moby“/„Toremar“ teikiamas paslaugas, 2010–2017 m. išlaidos ir pajamos pagal maršrutus ir 2009–2017 m. laivų nusidėvėjimo laikotarpis ([49]).

(145) Be to, Italija teigia, kad nuo 2009 m. iki dabar bendrovė „Toremar“ (ir bendrovė „Moby“/„Toremar“) nevykdo jokios komercinės veiklos.

5. **BENDROVĖS „MOBY“/„TOREMAR“ PASTABOS**

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

(146) Bendrovė „Moby“/„Toremar“ teigia, kad naujoje viešojo paslaugų pirkimo sutartyje ir jos prieduose konkrečiai apibrėžti viešųjų paslaugų įsipareigojimai, susiję su atitinkamais jūrų maršrutais. Šie įsipareigojimai, be kita ko, yra susiję su paslaugų kokybe ir savybėmis (numatomi reisai, tvarkaraščiai, paslaugų teikimo sąlygos) bei taikomais tarifais.

(147) Atsakydamos į skundo pateikėjo teiginį, kad po bendrovių „Toremar“ ir „Moby“ susijungimo buvo sukurta Pjombino–Elbos salos maršrutų monopolija, pastarosios šalys nurodo, kad 2011 m. liepos 19 d. sprendimu Nr. 22622 Italijos nacionalinė konkurencijos institucija leido vykdyti minėtą susijungimą, jeigu bus laikomasi tam tikrų sąlygų, kuriomis būtent siekiama užtikrinti konkurencijos buvimą šiuo maršrutu.

(148) Be to, bendrovė „Moby“/„Toremar“ teigia, kad aptariami maršrutai negalėtų būti eksploatuojami be valstybės paramos, o vien veikiant rinkos jėgoms nebūtų galima teikti paslaugų, atitinkančių minimalius reikalavimus, numatytus viešojo pirkimo–pardavimo sutartyje.

5.2. **Dėl bendrovės „Toremar“ privatizavimo**

5.2.1. *Dėl kainos, sumokėtos už bendrovės „Toremar“ akcijas*

(149) Bendrovė „Moby“/„Toremar“ teigia, kad bendrovės „Toremar“ privatizavimas neturi valstybės pagalbos požymių, nes sutartą kainą patvirtino nepriklausomas vertintojas.

5.2.2. *Dėl skaidraus ir nediskriminacinio procedūros pobūdžio ir bendrovės „Toremar“ turto susiejimo su nauja viešojo paslaugų pirkimo sutartimi*

(150) Atsakydamos į Komisijos 2012 m. sprendime pateiktą išankstinę poziciją, kad konkurso techniniai ir finansiniai reikalavimai galėjo riboti konkurentų, kurie galėjo norėti pateikti pasiūlymą, skaičių, bendrovė „Moby“/„Toremar“ teigia, kad šie reikalavimai iš tiesų buvo būtini, atsižvelgiant į ypatingą bendrovės „Toremar“ struktūrą, kurią lėmė tai, kad ji priklausė „Tirrenia“ grupei.

(151) Pasak bendrovės „Moby“/„Toremar“, bendrovė „Toremar“ neturėjo visų galimybių pati užtikrinti reikiamų jūrų paslaugų teikimą, o anksčiau visada naudojosi „Tirrenia“ grupės paslaugomis, ypač komercinio pobūdžio (pvz., uosto bilietų kasų veiklos koordinavimas, skambučių centrai ir komunikacija), techninio pobūdžio (pvz., informacinių sistemų valdymas) ir tam tikromis labiau specializuotomis (pavyzdžiui, tiekimo valdymo) paslaugomis.

(152) Todėl bendrovė „Moby“/„Toremar“ tvirtina, kad toks konkursas, koks jis buvo, negali būti laikomas diskriminaciniu, o Toskanos regiono reikalavimas, kad bendrovės „Toremar“ pirkėjas jau vykdytų veiklą keleivių vežimo jūra sektoriuje, buvo pagrįstas pramonės politikos motyvais, siekiant užtikrinti paslaugų tęstinumą.

([49]) Išsamesnė analizė pateikta 6.3.1 skirsnyje.

(153) Bendrovė „Moby“/„Toremar“ teigia, kad viešojo paslaugų pirkimo sutartį sudarius neparduodant bendrovės „Toremar“, pastaroji neturėtų jokios priežasties tęsti veiklą ir ją nebūtų lengva perparduoti rinkoje, atsižvelgiant į jos laivų specifiką. Be to, šalių teigimu, Toskanos regionui tikriausiai tektų mokėti didesnę kompensaciją už paslaugas, atsižvelgiant į tai, kad veiklos vykdytojui reikėtų įsigyti reikalingų laivų ir darbuotojų. Be to, Toskanos regionas būtų turėjęs padengti bendrovės „Toremar“ laivyno eksploatavimo nutraukimo, bendrovės valdymo ir likvidavimo išlaidas. Todėl bendrovės „Toremar“ turto susiejimas su nauja viešojo paslaugų pirkimo sutartimi taip pat sumažina valstybės intervencijos išlaidas.

(154) Galiausiai bendrovė „Moby“/„Toremar“, atsakydama į skundo pateikėjo teiginį, kad konkurso procedūra buvo suteiktas pranašumas bendrovei „Moby“, nurodo nacionalinių teismų nagrinėtas bylas (žr. 2.3.2.3 skirsnį), kuriose buvo patvirtinti konkurso dėl bendrovės „Toremar“ privatizavimo ir viešojo paslaugų pirkimo sutarties sudarymo rezultatai.

5.3. **Dėl naujos viešojo paslaugų pirkimo sutarties atitikties *Altmark* sąlygoms**

(155) Bendrovė „Moby“/„Toremar“ teigia, kad nauja viešojo paslaugų pirkimo sutartis atitinka visus *Altmark* kriterijus.

(156) Šalių teigimu, viešųjų paslaugų įsipareigojimai yra aiškiai apibrėžti, o kompensacijos parametrai iš anksto nustatyti objektyviai ir skaidriai. Be to, atsižvelgiant į paslaugų suteikimo mechanizmą (nuolaidų aukcionas) ir nustatytą stebėsenos sistemą, pagal kurią bendrovė „Toremar“ gauna kompensaciją tik už faktiškai atliktą veiklą, ši kompensacija neviršija sumos, būtinos su viešosios paslaugos įsipareigojimų vykdymu susijusioms išlaidoms padengti.

(157) Galiausiai bendrovė „Moby“/„Toremar“ teigia, kad bendrovė, atsakinga už viešųjų paslaugų įsipareigojimų vykdymą, buvo pasirinkta rengiant konkurso procedūrą pagal Sąjungos teisę.

5.4. **Dėl pradinio bendrovės „Toremar“ ir Italijos susitarimo pratęsimo**

(158) Bendrovė „Moby“/„Toremar“ remiasi Komisijos sprendimu 2005/163/EB (toliau – 2004 m. sprendimas), kuriame Komisija yra pripažinusi, kad kompensacija, kurią Italija skyrė „Tirrenia“ grupės įmonėms, išskyrus pačią bendrovę „Tirrenia“, yra iš dalies suderinama su vidaus rinka, iš dalies suderinama, jeigu Italija įvykdys tam tikrus įsipareigojimus, ir iš dalies nesuderinama su vidaus rinka.

(159) Jos teigia, kad remdamasi šiuo sprendimu Komisija patvirtino pradinio susitarimo suderinamumą iki jo galiojimo pabaigos 2008 m. pabaigoje, o jo pratęsimas 2009–2011 m. yra tik suderinamos priemonės tęsinys, taigi esamos pagalbos priemonė. Tokiu pratęsimu nepadaryta jokių esminių pakeitimų ir jis buvo būtinas „Tirrenia“ grupei priklausančių bendrovių privatizavimo procedūrai organizuoti.

(160) Bendrovė „Moby“/„Toremar“ taip pat teigia, kad net jei Komisija manytų, jog bendrovė „Toremar“ anksčiau yra gavusi valstybės pagalbą pratęsus pradinio susitarimo galiojimą, tai paneigia aplinkybė, kad bendrovė „Toremar“ buvo parduota bendrovei „Moby“ pagal viešųjų pirkimų procedūrą, taigi rinkos sąlygomis, už kainą, į kurią, be kita ko, buvo įtrauktas ir šio pagalbos elemento įvertinimas. Todėl, remiantis nusistovėjusia teismų praktika ([50]), pradinio susitarimo pratęsimas nėra susijęs su valstybės pagalba.

([50]) Pagrįsdamos savo argumentus, šalys nurodo šias bylas: *Banks*, C-390/98, ECLI:EU:C:2001:456; *Falck*, sujungtos bylos C-74/00 P ir C-75/00 P, ECLI:EU:C:2002:524, ir *Vokietija/Komisija*, C-277/00, ECLI:EU:C:2004:238.

6. **VERTINIMAS**

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

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

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

a) būti suteikta valstybės narės arba iš valstybinių išteklių,

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

c) iškraipyti konkurenciją arba kelti tokį pavojų ir

d) daryti įtaką valstybių narių tarpusavio prekybai.

(163) Komisija pažymi, kad švartavimosi pirmenybė, kuri taikoma tik viešųjų paslaugų maršrutams, yra neatsiejamai susijusi su bendrovės „Toremar“ ir ją įsigijusios bendrovės „Moby“ teikiamomis VESP. Todėl ši priemonė bus vertinama kartu su toms bendrovėms suteikta kompensacija už viešąsias paslaugas (žr. 6.1.1 ir 6.1.2 skirsnius).

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

6.1.1. *Pradinio bendrovės „Toremar“ ir Italijos susitarimo pratęsimas*

6.1.1.1. Valstybiniai ištekliai

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

(166) Komisija atkreipia dėmesį į tai, kad, Italijos tvirtinimu, visi keltų operatoriai reguliariai moka mokesčius atitinkamoms uosto direkcijoms už švartavimąsi, tačiau bendrovė „Toremar“ nemokėjo jokio papildomo mokesčio už švartavimosi pirmenybę. Vis dėlto Komisija mano, kad iš esmės Italija galėjo nuspręsti nustatyti papildomą mokestį už švartavimosi pirmenybę, o to nepadarius valstybė negavo pajamų. Be to, kadangi švartavimosi pirmenybė suteikiama teisės aktais (žr. 90 konstatuojamąją dalį), ji yra priskirtina valstybei.

6.1.1.2. Atrankumas

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

6.1.1.3. Ekonominis pranašumas

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

(169) Visų pirma, sprendime *Altmark* ([51]) Teisingumo Teismas nusprendė, kad, kai valstybės priemonė turi būti vertinama kaip kompensacija už įmonių gavėjų suteiktas paslaugas, siekiant vykdyti viešosios paslaugos įpareigojimus, tokios įmonės negauna realios finansinės naudos, ir todėl ši priemonė nesudaro joms palankesnių konkurencinių sąlygų nei kitoms įmonėms, kurios su jomis konkuruoja, ir nepatenka į SESV 107 straipsnio 1 dalies taikymo sritį.

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

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

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

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

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

(171) Komisija patikslino, kaip ji taiko *Altmark* kriterijus savo Komunikate dėl valstybės pagalbos taisyklių taikymo kompensacijai už visuotinės ekonominės svarbos paslaugų teikimą (toliau – VESP komunikatas) ([52]).

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

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

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

(175) Be to, Italija nepateikė Komisijai jokių įrodymų, kad kompensacijos dydis nustatytas remiantis išlaidų, kurių vidutinė bendrovė – tinkamai valdoma ir apsirūpinusi reikiamomis transporto priemonėmis, kad atitiktų reikalavimus, keliamus viešosioms paslaugoms teikti – patirtų siekdama įvykdyti šiuos įsipareigojimus, atsižvelgiant į su jais susijusias pajamas ir pagrįstą pelną, kurie būtini šiems įsipareigojimams vykdyti, analize. Italijos argumentas, kad Toskanos regionas 2010–2011 m. stebėjo bendrovės „Toremar“ veiksmingumą, nėra pakankamas, kad būtų laikomasi šio kriterijaus, nes jis neįrodo, ar išlaidos, kurias faktiškai patyrė bendrovė „Toremar“ vykdydama viešųjų paslaugų įsipareigojimus, atitiko vidutinės, gerai valdomos ir tinkamai aprūpintos transporto priemonėmis įmonės išlaidas.

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

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

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

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

(178) Dėl švartavimosi pirmenybės Komisija pirmiausia primena, kad Italijos konkurencijos institucija AGCM bent du kartus nustatė, kad ši priemonė turi ekonominę vertę ([53]). Nepaisant to, bendrovė „Toremar“ nemoka jokio mokesčio už švartavimosi pirmenybę (žr. 136 konstatuojamąją dalį). Be to, Komisija pažymi, kad švartavimosi pirmenybė bent jau teoriškai gali sumažinti veiklos vykdytojo išlaidas (pvz., garantuota švartavimosi vieta gali sutrumpinti laukimo laiką uostuose ir dėl to sumažėti degalų sąnaudos) arba padidinti jo pajamas (pvz., tam tikru metu gali būti didesnė keleivių paklausa). Iš tikrųjų tiek, kiek švartavimosi pirmenybė leidžia greičiau įplaukti į doką, keltų paslaugos naudotojai gali rinktis keltų operatorių, kuriam taikoma ši priemonė. NET jeigu toks poveikis pasireikštų tik tam tikromis aplinkybėmis arba būtų santykinai nedidelis, švartavimosi pirmenybė vis tiek galėtų būti bendrovei „Toremar“ suteikiamas ekonominis pranašumas.

6.1.1.4. Poveikis konkurencijai ir prekybai

(179) Jeigu valstybės narės teikiama pagalba stiprinama įmonės padėtis, palyginti su kitomis įmonėmis, kurios konkuruoja Sąjungos valstybių narių prekybos srityje, tokia prekyba turi būti laikoma prekyba, kuriai pagalba daromas poveikis ([54]). Užtenka, kad konkurencijai atvirose rinkose pagalbos gavėjas konkuruotų su kitomis įmonėmis ([55]).

(180) Šiuo atveju pagalbos gavėjas veiklą vykdo konkuruodamas su kitomis įmonėmis, kurios Sąjungoje teikia jūrų transporto paslaugas, ypač po Tarybos reglamento (EEB) Nr. 4055/86 ([56]) ir Jūrų kabotažo reglamento, liberalizuojančio tarptautinio jūrų transporto ir jūrų kabotažo rinką, įsigaliojimo. Tai, kad tuo metu kai kuriais maršrutais vienintelė bendrovė „Toremar“ teikė paslaugas, nereiškia, kad kiti (tarptautiniai) veiklos vykdytojai negalėjo būti suinteresuoti siūlyti panašias jūrų transporto paslaugas. Todėl kompensacija už jūrų maršrutų eksploatavimą pratęsus pradinį susitarimą gali daryti įtaką Sąjungos prekybai ir iškraipyti konkurenciją vidaus rinkoje. Dėl tų pačių priežasčių ši išvada tinkama ir dėl švartavimosi pirmenybės.

6.1.1.5. Išvada

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

6.1.1.6. Nauja arba esama pagalba

(182) Komisija visų pirma pažymi, kad bendrovei „Toremar“ sumokėta kompensacija už jūrų transporto viešųjų paslaugų įsipareigojimų vykdymą iki 2008 m. pabaigos nebus vertinama šiame sprendime. Tos kompensacijos įvertinimas ir tai, ar ji gali būti laikoma esama pagalba remiantis Jūrų kabotažo reglamento 4 straipsnio 3 dalimi, yra pateikti atskirame Komisijos sprendime ([57]).

(183) Pagal Tarybos reglamento (ES) 2015/1589 ([58]) 1 straipsnio c punktą „nauja pagalba – visa pagalba, t. y. pagalbos sistemos ir individuali pagalba, kuri nėra egzistuojanti pagalba, įskaitant egzistuojančios pagalbos pakeitimus“. Be to, SESV 108 straipsnio 3 dalyje numatyta, kad apie planus suteikti naują pagalbą ar pakeisti esamą pagalbą Komisija turi būti laiku informuota ir šie planai negali būti įgyvendinti, kol procedūroje nepriimtas galutinis sprendimas ([59]).

([53]) 2020 m. kovo 2 d. Komisijos sprendimas (ES) 2020/1412 dėl priemonių SA.32014, SA.32015, SA.32016 (11/C) (ex 11/NN), kurias Italija taikė bendrovei „Tirrenia di Navigazione“ ir ją įsigijusiai bendrovei „Compagnia Italiana di Navigazione“, 265 konstatuojamoji dalis (OL L 332, 2020 10 12, p. 45).

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

([55]) 1998 m. balandžio 30 d. Sprendimas *Het Vlaamse Gewest / Komisija*, T-214/95, ECLI:EU:T:1998:77.

([56]) 1986 m. gruodžio 22 d. Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 4055/86 dėl laisvės teikti paslaugas principo taikymo jūrų transporto paslaugoms tarp valstybių narių bei valstybių narių ir trečiųjų šalių (OL L 378, 1986 12 31, p. 1).

([57]) 2020 m. kovo 2 d. Komisijos sprendimas (ES) 2020/1411 dėl valstybės pagalbos Nr. C 64/99 (ex NN 68/99), kurią Italija suteikė laivybos bendrovėms „Adriatica“, „Caremar“, „Siremar“, „Saremar“ ir „Toremar“ („Tirrenia“ grupei) (OL L 332, 2020 10 12, p. 1).

([58]) 2015 m. liepos 13 d. Tarybos reglamentas (ES) 2015/1589, nustatantis išsamias Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 108 straipsnio taikymo taisykles (OL L 248, 2015 9 24, p. 9).

([59]) 2016 m. spalio 26 d. Sprendimas *DEI ir Komisija / Alouminion tis Ellados*, C-590/14 P, ECLI:EU:C:2016:797, 45 punktas.

Vadovaudamasi Europos teismų pozicija ([60]), Komisija mano, kad pakanka iš dalies pakeisti (t. y. pratęsti) pagalbos schemos, kurios galiojimo terminas buvo aiškus (pvz., 2008 m. gruodžio 31 d.), trukmę, kad ji būtų nauja pagalba, nepriklausomai nuo to, ar buvo pakeistos kitos priemonės ypatybės.

(184) Dėl pirmiau nurodytų priežasčių Komisija mano, kad nepriklausomai nuo to, ar iki 2008 m. pabaigos bendrovei „Toremar“ skirta kompensacija yra laikoma esama pagalba ([61]), kompensacija už viešąsias paslaugas, mokėta remiantis pratęstu pradiniu susitarimu, turėtų būti laikoma nauja pagalba. Ši išvada tinkama ir dėl švartavimosi pirmenybės.

6.1.2. *Naujos viešojo paslaugų pirkimo sutarties, susietos su bendrovės „Toremar“ verslu, sudarymas su bendrove „Moby“/„Toremar“*

(185) Siekdama nuspręsti, ar naujos viešojo paslaugų pirkimo sutarties, susietos su bendrovės „Toremar“ verslu, sudarymas yra bendrovei „Moby“/„Toremar“ suteiktas pranašumas pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį, Komisija turi įvertinti, ar jis atitinka *Altmark* kriterijus (žr. 170 konstatuojamąją dalį).

6.1.2.1. 1-asis *Altmark* kriterijus

(186) Komisija primena, kad nėra vienodos ir tikslios apibrėžties, kokia paslauga yra laikytina VESP pagal Sąjungos teisę, pirmąją *Altmark* sąlygą arba SESV 106 straipsnio 2 dalį ([62]). VESP komunikato 46 straipsnis suformuluotas taip:

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

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

(188) Kabotažo srityje viešųjų paslaugų įsipareigojimams taikomos išsamios Sąjungos taisyklės yra nustatytos Jūrų kabotažo reglamente, o taisyklės, pagal kurias nagrinėjama galima valstybės pagalba jūrų transporto paslaugas teikiančioms įmonėms – Bendrijos gairėse dėl valstybės pagalbos jūrų transportui (toliau – Jūrų transporto gairės) ([63]).

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

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

([60]) 2002 m. kovo 6 d. Sprendimas *Territorio Histórico de Álava – Diputación Foral de Álava ir kt. / Komisija*, sujungtos bylos T-127/99, T-129/99 ir T-148/99, ECLI:EU:T:2002:59, 175 punktas.

([61]) 2020 m. kovo 2 d. Komisijos sprendimas (ES) 2020/1411 dėl valstybės pagalbos Nr. C 64/99 (ex NN 68/99), kurią Italija suteikė laivybos bendrovėms „Adriatica“, „Caremar“, „Siremar“, „Saremar“ ir „Toremar“ („Tirrenia“ grupei).

([62]) 2008 m. vasario 12 d. Sprendimas *BUPA ir kt. prieš Komisiją*, T-289/03, Rink. p. II-81, 96 punktas. Taip pat žr. generalinio advokato A. Tizzano išvadą, pateiktą Sprendime *Ferring*, C–53/00, Rink. p. I-9069, ir generalinio advokato F. G. Jacobs išvadą, pateiktą 2003 m. lapkričio 20 d. Sprendime *GEMO*, C-126/01, Rink. p. I-13769.

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

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

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

(192) Iš nustovėjusios teismų praktikos matyti, kad viešųjų paslaugų įsipareigojimai gali būti nustatyti tik tada, jeigu yra poreikis užtikrinti tinkamas reguliarias jūrų transporto paslaugas, kurių negalima užtikrinti vien rinkos jėgomis ([64]). Komunikate dėl Jūrų kabotažo reglamento aiškinimo ([65]) patvirtinta, kad „spręsti, kuriuose maršrutuose reikia nustatyti įsipareigojimus teikti viešąsias paslaugas, turi valstybės narės (tam tikrais atvejais – ir regionų bei vietos valdžios institucijos), o ne laivo savininkai. Įpareigojimai teikti viešąsias paslaugas pirmiausia gali būti numatyti reguliarioms salų kabotažo paslaugoms, jei rinkoje tokių tinkamų paslaugų nepakanka.“ Be to, Jūrų kabotažo reglamento 2 straipsnio 4 dalyje viešųjų paslaugų įsipareigojimai apibrėžiami kaip įsipareigojimai, kurių „atitinkamas Bendrijos laivo savininkas neprisiimtų arba neprisiimtų tokiu mastu, arba tokiomis pačiomis sąlygomis, jei jis galvotų apie savo komercinius interesus“.

(193) Kaip nustatyta teismų praktikoje ([66]), siekdama išnagrinėti, ar tenkinamas pirmasis *Altmark* kriterijus, Komisija atliks trijų etapų vertinimą, kad patikrintų, ar egzistuoja tikras viešųjų paslaugų poreikis (pirmas ir antras etapas) ir ar jos buvo būtinos ir proporcingos (trečias etapas). Komisija įvertins:

1. ar buvo **naudotojų paklausa**;

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

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

1. Naudotojų paklausa

(194) Šiuo atveju bendrovei „Toremar“ buvo patikėta teikti mišrias (keleivių ir krovinių vežimo) paslaugas įvairiais maršrutais, kurie nurodyti 3 lentelėje. Bendrovės „Toremar“ viešųjų paslaugų įsipareigojimai buvo susiję su uostais, kuriuose buvo teikiamos paslaugos, laivų, priskirtų jūrų transporto paslaugoms, teikiamoms viešųjų paslaugų tvarka, tipu ir pajėgumais, paslaugų teikimo dažnumu ir didžiausiomis mokėtinomis bilietų kainomis.

(195) Kaip aprašyta 123 konstatuojamojoje dalyje, Italija nustatė naujame susitarime numatytus viešųjų paslaugų įsipareigojimus i) siekdama užtikrinti teritorinį žemyninės dalies ir salų tęstinumą ir ii) prisidėti prie atitinkamų salų ekonominio vystymosi, teikiant reguliarias ir patikimas jūrų transporto paslaugas. Komisija mano, kad tai iš tikrųjų yra teisėti viešojo intereso tikslai.

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

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

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

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

(197) Siekdama įrodyti tikrą naudotojų paklausą, Italija pateikė bendrą statistiką, iš kurios matyti, kad 2010 m. bendrovė „Toremar“ penkiais maršrutais, kuriais teikė viešąsias paslaugas, iš viso pervežė 1 462 570 keleivių ir 317 488 transporto priemones. 2011 m. duomenys buvo šiek tiek mažesni (t. y. 1 437 613 keleivių ir 294 433 transporto priemonės). Tai rodo, kad per dvejus metus iki tol, kol bendrovei „Moby“/„Toremar“ buvo patikėti jos viešųjų paslaugų įsipareigojimai, atitinkamais maršrutais buvo didelė bendra jūrų transporto paslaugų paklausa (žr. 297 konstatuojamąją dalį, kurioje pateikta 2009–2011 m. atskirų maršrutų statistika).

(198) Siekdama papildomai įrodyti, kad naudotojų paklausa išliko, kai bendrovė „Moby“/„Toremar“ pradėjo eksploatuoti visus šešis maršrutus naujos viešojo paslaugų pirkimo sutarties pagrindu, Italija taip pat pateikė bendrą statistiką iki 2018 m. pabaigos (žr. 4 ir 5 lenteles). Tai patvirtina, kad naudotojų paklausa išliko, nors ir buvo šiek tiek didesnė ar mažesnė, išskyrus 2012 m., kai buvo fiksuojamas didesnis padidėjimas, kurį iš esmės lėmė struktūrinis pardavimo tinklo atnaujinimas, turėjęs teigiamos įtakos srautų padidėjimui tų metų sezono metu. Bet kuriuo atveju, atlikus kiekvienų metų atskirų maršrutų statistinių duomenų iki 2018 m. pabaigos analizę, nenustatyta jokių požymių, kad naudotojų paklausa konkrečiais maršrutais būtų dingusi.

Metai	A1 linija	A2 linija	Greitoji A2 linija	A3 linija	A4 linija	A5 linija	Bendras keleivių skaičius
2012 m.	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
2013 m.	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
2014 m.	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
2015 m.	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
2016 m.	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
2017 m.	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
2018 m.	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)

4 lentelė. 2012–2018 m. keleivių statistika

Metai	A1 linija	A2 linija	Greitoji A2 linija	A3 linija	A4 linija	A5 linija	Bendras transporto priemonių skaičius
2012 m.	(…)	(…)		(…)	(…)		(…)
2013 m.	(…)	(…)		(…)	(…)		(…)
2014 m.	(…)	(…)		(…)	(…)		(…)
2015 m.	(…)	(…)		(…)	(…)		(…)
2016 m.	(…)	(…)		(…)	(…)		(…)
2017 m.	(…)	(…)		(…)	(…)		(…)
2018 m.	(…)	(…)		(…)	(…)		(…)

5 lentelė. 2012–2018 m. transporto priemonių statistika ([67])

(199) Komisija mano, kad minėti statistiniai duomenys aiškiai rodo, jog kiekvienu iš šešių nagrinėjamų viešųjų paslaugų maršrutų yra tikra keleivinio ir mišraus transporto paslaugų paklausa. Todėl galima daryti išvadą, kad šios paslaugos tenkina realius visuomenės poreikius ir tikrą naudotojų paklausą.

2. Rinkos nesėkmė

([67]) Greitosios A2 linijos ir A5 linijos laivais negalima plukdyti transporto priemonių.

(200) VESP komunikato 48 punkte nustatyta, kad „Komisija mano, kad su tam tikrais viešosios paslaugos įpareigojimais nederėtų susieti veiklos, kurią patenkinamai ir su valstybės apibrėžtu viešuoju interesu suderinamomis sąlygomis, pvz., susijusiomis su kaina, objektyviais kokybės reikalavimais, tęstinumu ir galimybe naudotis paslauga, jau vykdė arba gali vykdyti įprastomis rinkos sąlygomis veikiančios įmonės“ ([68]). Todėl Komisija turi išnagrinėti, ar paslauga būtų buvusi nepakankama, jeigu būtų teikiama tik rinkos sąlygomis, atsižvelgiant į viešosios paslaugos reikalavimus, kuriuos valstybė narė nustatė sudariusi naują viešojo paslaugų pirkimo sutartį. Šiuo klausimu VESP komunikato 48 punkte pažymima, kad „Komisijos vertinimas apsiriboja patikrinimu, ar valstybė narė nepadarė akivaizdžios klaidos“.

(201) Komisija pažymi, kad laikotarpiu iki naujos viešojo paslaugų pirkimo sutarties pasirašymo su bendrove „Moby“/„Toremar“ kiti veiklos vykdytojai teikė keltų paslaugas keliais maršrutais, kuriems taikoma nauja viešojo paslaugų pirkimo sutartis, tačiau nebūtinai ištisus metus ir tuo pačiu dažnumu. Remdamasi konkurencine padėtimi, buvusia iki 2012 m. sausio 2 d. pavedimo momento (kaip aprašyta 38 konstatuojamojoje dalyje), Komisija įvertins kiekvieno iš nagrinėjamų maršrutų atveju, ar kitų veiklos vykdytojų teikiamos paslaugos buvo lygiavertės toms, kurias bendrovė „Moby“/„Toremar“ turėjo teikti pagal naują viešojo paslaugų pirkimo sutartį.

(202) Toliau pateiktoje lentelėje aprašoma konkurencinė padėtis teikiant paslaugas bendrovės „Moby“/„Toremar“ eksploatuojamais maršrutais:

Maršrutas	**„Moby“/„Toremar“ (reisai per parą ištisus metus)**	**Konkurentai (reisai per parą)**
Livornas–Gorgona–Kapraja (**A1 linija**)	Mišrios paslaugos (keleiviai ir transporto priemonės)	Nėra
Portoferajas–Pjombinas (Elbos sala) (**A2 linija**)	Mišrios paslaugos, vidutiniškai vykdant: — aštuonis reisus nuo sausio iki balandžio mėn. — 15 reisų nuo balandžio iki rugsėjo mėn. — aštuonis reisus nuo rugsėjo iki gruodžio mėn.	**„Moby“** (mišrios paslaugos ištisus metus), vidutiniškai vykdant: — 6 reisus nuo sausio iki kovo mėn. — aštuonis reisus balandžio mėn., 12 gegužės mėn. ir 10 rugsėjo mėn. — 12 reisų nuo birželio iki rugpjūčio — aštuoni reisai spalio mėn. — šeši reisai lapkričio ir gruodžio mėn. **„Blu Navy“** (mišrios paslaugos) — 2012 m. (ištisus metus) vidutiniškai penki reisai — nuo 2013 m. tik nuo kovo iki spalio mėn. vidutiniškai nuo penkių iki šešių reisų **„Elba Ferries“** (mišrios paslaugos nuo birželio iki rugsėjo mėn.) vidutiniškai nuo penkių iki šešių reisų
Pjombinas–Kavas–Portoferajas (Elbos sala) (**greitoji A2 linija**)	Greitosios keleivių vežimo paslaugos	Nėra
Pjombinas–Rio Marina–Pjanoza (Elbos sala) **(A3 linija)**	Mišrios paslaugos	Nėra
Porto S. Stefanas–Džiljo sala **(A4 linija)**	Mišrios paslaugos, vidutiniškai vykdant: — nuo trijų iki keturių reisų nuo sausio iki kovo mėn.	**„Maregiglio“** (mišrios paslaugos ištisus metus), vidutiniškai vykdant: — nuo 0,5 iki 1 reiso nuo sausio iki kovo mėn. — 2 reisus balandžio ir gegužės mėn.

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

	— nuo keturių iki penkių reisų nuo balandžio iki rugsėjo mėn. — keturi reisai nuo rugsėjo iki gruodžio mėn.	— nuo 5 iki 6 reisų birželio ir liepos mėn. — nuo 3 iki 4 reisų rugpjūčio ir rugsėjo mėn. — nuo 1 iki 2 reisų spalio mėn. — 1 reisas lapkričio ir gruodžio mėn.
Porto S. Stefanas–Džanutris **(A5 linija)**	Keleivių vežimo paslauga, kurią „Maregiglio“ teikia kaip „Moby“/„Toremar“ subrangovas ([1])	Nėra

([1]) Konkurso dokumentuose buvo numatytos subrangos galimybės. Italija pateikė Komisijai konkrečias sumas (grynąsias paslaugų išlaidas), kurias Toskanos regionas kasmet moka bendrovei „Moby“/„Toremar“ už viešųjų paslaugų teikimą maršrutu Porto S. Stefanas–Džanutris. Bendrovė „Toremar“ moka bendrovei „Maregiglio“ vienkartinę sumą pagal subrangos sutartį. Pastarasis sandoris, kuris yra susijęs su privačia sutartimi, nepatenka į šio sprendimo taikymo sritį.

6 lentelė. Konkurencinė padėtis teikiant paslaugas bendrovės „Moby“/„Toremar“ eksploatuojamais maršrutais

(203) Komisija mano, kad, kaip aiškiai matyti iš 6 lentelės, bendrovės „Moby“/„Toremar“ siūlomų paslaugų negalima pakeisti kitų konkurentų siūlomomis paslaugomis, nes pastarieji nevykdo arba nevisiškai vykdo viešųjų paslaugų įsipareigojimus, numatytus naujoje viešojo paslaugų pirkimo sutartyje, visų pirma todėl, kad bendrovė „Toremar“ teikia paslaugas ištisus metus. Tačiau trimis iš šešių maršrutų (greitosios A2, A3 ir A5 linijos), be bendrovės „Moby“/„Toremar“, šios paslaugos neteikia joks kitas veiklos vykdytojas. Todėl sutartyje su bendrove „Moby“/„Toremar“ nustatyti viešųjų paslaugų įsipareigojimai dėl šių trijų maršrutų eksploatavimo yra pagrįsti tikru poreikiu užtikrinti visuomenei teritorinį tęstinumą, kai to negali užtikrinti vien rinkos jėgos.

(204) Dėl maršrutų, kuriais paslaugas teikia ir kiti veiklos vykdytojai (A2 ir A4 linijos), Komisija laikosi nuomonės, kad yra didelių skirtumų, susijusių su teikiamų paslaugų reguliarumu. Bendrovė „Moby“/„Toremar“ šiais maršrutais plukdo ištisus metus be pertraukų, o visi kiti lentelėje nurodyti veiklos vykdytojai (t. y. bendrovės „Blu Navy“, „Elba Ferries“ ir „Maregiglio“) šias paslaugas be pertraukų teikia tik tam tikru metų laiku (bendrovių „Blu Navy“ ir „Elba Ferries“ atveju) arba jas teikia ne tokiu dažnumu, kaip bendrovė „Moby“/„Toremar“. Pavyzdžiui, bendrovė „Blu Navy“ pradėjo vykdyti reisus 2010 m. nuo balandžio iki lapkričio mėn. 2012 m. ji plukdė ištisus metus, vidutiniškai vykdydama po penkis reisus, o 2013 m. grįžo prie pradinio tvarkaraščio, pagal kurį plukdė tik nuo kovo iki spalio mėn. Bendrovė „Maregiglio“ plukdo A4 linija ištisus metus, tačiau, palyginti su bendrove „Moby“/„Toremar“, jos vykdomų reisų skaičius yra mažesnis. Visų pirma, sausio–vasario ir lapkričio–gruodžio mėn. bendrovė „Maregiglio“ plukdo ne kasdien, per mėnesį įvykdydama nuo 20 iki 30 reisų. Todėl, jei paslaugų šiais konkrečiais maršrutais bendrovė „Moby“/„Toremar“ neteiktų, iškiltų didelė grėsmė reguliarioms ir dažnoms jungtims tarp šių salų ir žemyno ištisus metus, nes tiek bendrovė „Blu Navy“, tiek „Elba Ferries“ negalėtų paslaugų teikti tokiomis pačiomis sąlygomis, kaip bendrovė „Moby“/„Toremar“, visą sutarties galiojimo laikotarpį.

(205) Visų pirma, dėl bendrovės „Moby“ (kaip bendrovės „Moby“/„Toremar“ konkurentės) A2 linija teikiamų paslaugų Komisija pažymi, kad bendrovė „Moby“ plukdo reguliariai ištisus metus ir dažnai kasdien (pavyzdžiui, nuo penkių reisų žiemos laikotarpiu iki 17 reisų vasaros laikotarpiu), taigi teikia labai panašias paslaugas, kaip ir bendrovė „Moby“/„Toremar“.

(206) Vis dėlto Italija pateikė informacijos, iš kurios matyti, kad bendrovės „Moby“/„Toremar“ toliau teikiamos viešosios paslaugos buvo būtinos ir atitiko realų viešųjų paslaugų poreikį, o vien tik bendrovė „Moby“ negalėjo patenkinti šio viešojo jūrų susisiekimo poreikio.

1. Pirma, pagal naują viešojo paslaugų pirkimo sutartį buvo pakoreguotas bendrovės „Moby“/„Toremar“ tvarkaraštis, kad būtų užtikrintas įvairiarūšis transportas, ypač geresnė jūrų transporto paslaugų ir geležinkelio paslaugų, teikiamų Pjombino ir Kampilja Maritimos geležinkelio stotyse, integracija;

2. antra, Italija įrodė, kad veiklos vykdytojo, kuriam pavesti viešųjų paslaugų įsipareigojimai, buvimas leistų užtikrinti veiksmingą jūrų transporto paslaugų tęstinumą visu žiemos laikotarpiu ir būtų naudingas visiems gyventojams, nes gerokai sutrumpėtų laukimo prieplaukoje laikas – beveik pusantros valandos (pvz., nuo trijų valandų Pjombine, jei nebūtų bendrovės „Toremar“, iki pusantros valandos, jei veiktų ir bendrovė „Toremar“, ir „Moby“);

3. trečia, pagal viešojo paslaugų pirkimo sutartį bendrovė „Moby“/„Toremar“ ištisus metus kasdien vykdo papildomą vakarinį reisą – nuo 30 minučių po paskutinio (pavedimo metu) reiso iki 00.30 val. (žr. 258 konstatuojamąją dalį). Taigi A2 linija bendrovė „Moby“/„Toremar“ kasdien teikia paslaugas per paskutinį laiko tarpsnį (22.00 val. arba 22.30 val., priklausomai nuo dienos ir mėnesio). Iš įvertintų tvarkaraščių taip pat matyti, kad pirmą reisą iš Portoferajo į žemyninę dalį vykdo bendrovė „Moby“/„Toremar“. Todėl bendrovės „Moby“/„Toremar“ laivai naktį švartuojasi salos uoste, o tai kainuoja brangiau, kad gyventojai, vykstantys mokytis arba dirbti, ryte galėtų vykti pačiu pirmu reisu ir būtų užtikrintas susisiekimas prireikus skubios medicinos pagalbos;

4. ketvirta, buvo teigiama, kad vien tik bendrovė „Moby“ negalėtų patenkinti didelės keleivių, kuriems reikalingas susisiekimas tarp Pjombino ir Portoferajo ir atvirkščiai, paklausos. Nors akivaizdu, kad vasaros mėnesiais plukdoma gerokai daugiau keleivių, 2012 m. pirmųjų trijų mėnesių (t. y. ne sezono metu) duomenys rodo, kad abiejuose laivuose (bendrovės „Moby“/„Toremar“ arba bendrovės „Moby“) nuolat buvo keleivių, kuriems reikėjo vykti į abi puses darbo, mokymosi ar kitais asmeniniais tikslais.

(207) Atsižvelgdama į tai, kas išdėstyta pirmiau, Komisija daro išvadą, kad pavedimo metu vien rinkos jėgų nepakako viešųjų paslaugų poreikiams patenkinti. Iš tiesų daugeliu maršrutu bendrovė „Moby“/„Toremar“ buvo vienintelis veiklos vykdytojas, o kitais maršrutais konkurentų Toskanos salyne teikiamos paslaugos nebuvo lygiavertės tęstinumo, reguliarumo, pajėgumų ir kokybės atžvilgiu, todėl nevisiškai tenkino viešųjų paslaugų reikalavimus, nustatytus naujoje viešojo paslaugų pirkimo sutartyje su bendrove „Moby“/„Toremar“.

3. Mažiausiai žalingas požiūris

(208) Komisija pažymi, kad Italija nusprendė sudaryti viešojo paslaugų pirkimo sutartį su vienu veiklos vykdytoju (bendrove „Moby“/„Toremar“), o ne nustatyti viešųjų paslaugų įsipareigojimus visiems veiklos vykdytojams, suinteresuotiems vežti nagrinėjamais maršrutais. Remdamasi Italijos pateikta informacija, Komisija sutinka, kad nustatant viešųjų paslaugų įsipareigojimus nebūtų buvę galima patenkinti naudotojų paklausos (žr. 196 konstatuojamąją dalį). Visų pirma, keliais maršrutais paslaugas teikia tik bendrovė „Moby“/„Toremar“, o kitais atvejais kitų veiklos vykdytojų pasiūla neatitinka (visų) reguliarumo, tęstinumo ir kokybės reikalavimų. Be to, daugumos maršrutų eksploatavimas, ypač ne sezono metu, yra nuostolingas, todėl be kompensacijos už viešąsias paslaugas jie apskritai nebūtų eksploatuojami. Be to, Komisija atsižvelgia į Italijos ir pagalbos gavėjų argumentą, kad viešojo paslaugų pirkimo sutartis taip pat buvo būtina atsižvelgiant į bendrovės „Toremar“ privatizavimą. Konkrečiau, Italija tvirtina, kad bendrovės „Toremar“ konkursas kartu su nauja viešojo paslaugų pirkimo sutartimi leido i) užtikrinti viešųjų jūrų paslaugų tęstinumą ir ii) padidinti naudą valstybei. Dėl šių priežasčių Komisija pritarė (žr. 96 konstatuojamąją dalį), kad Italija rengtų konkursą dėl bendrovės „Toremar“ verslo ir naujos viešojo paslaugų pirkimo sutarties. Tai darydama Komisija taip pat pripažino ir šiame sprendime pakartoja, kad Italija negalėjo pasikliauti visiems veiklos vykdytojams taikomais viešųjų paslaugų įsipareigojimais ir nusprendė viešojo paslaugų pirkimo sutartį sudaryti tik su bendrove „Moby“/„Toremar“.

Išvada

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

(210) Siekdama padaryti išvadą, kad yra laikomasi 1-ojo *Altmark* kriterijaus, Komisija vis tiek turi patikrinti, ar bendrovei „Moby“/„Toremar“ buvo pavesti aiškiai apibrėžti viešųjų paslaugų įsipareigojimai. Šiuo atžvilgiu Komisija pažymi, kad viešųjų paslaugų įsipareigojimai yra aiškiai aprašyti naujoje viešojo paslaugų pirkimo sutartyje ir jos prieduose (kuriuose, pavyzdžiui, pateikiamos kiekvieno maršruto laivų specifikacijos). Analogiškai, naujoje viešojo paslaugų pirkimo sutartyje, 2009 m. įstatyme ir CIPE direktyvoje išsamiai aprašytos kompensaciją reglamentuojančios taisyklės. Naujos viešojo paslaugų pirkimo sutarties galiojimo laikas taip pat yra aiškus (12 metų), jame bendrovė „Moby“/„Toremar“ nurodyta kaip viešųjų paslaugų teikėja ir nustatytos priemonės, kaip išvengti bet kokios kompensacijos permokos ir ją susigrąžinti (taip pat žr. 228 konstatuojamąją dalį). Todėl Komisija daro išvadą, kad yra laikomasi 1-ojo *Altmark* kriterijaus.

Švartavimosi pirmenybė

(211) 2009 m. įstatymo 19b straipsnio 21 dalyje aiškiai nurodyta, kad švartavimosi pirmenybė yra būtina siekiant užtikrinti teritorinį tęstinumą su salomis ir atsižvelgiant į buvusios „Tirrenia“ grupės įmonių, įskaitant bendrovę „Moby“/„Toremar“, viešųjų paslaugų įsipareigojimus. Iš tikrųjų, jeigu įmonėms, kurioms pavesta teikti viešąsias paslaugas, nebūtų teikiama švartavimosi pirmenybė, jos (kartais) galėtų būti priverstos laukti savo eilės įplaukti į doką ir dėl to vėluoti, todėl nebūtų pasiektas tikslas piliečiams užtikrinti patikimą ir patogų susisiekimą. Iš tiesų reguliarus tvarkaraštis yra būtinas, kad būtų patenkinti salų gyventojų judumo poreikiai ir būtų prisidedama prie atitinkamų salų ekonominio vystymosi. Be to, kadangi naujoje viešojo paslaugų pirkimo sutartyje yra nustatyti konkretūs laiko įpareigojimai dėl išvykimo viešųjų paslaugų maršrutais, švartavimosi pirmenybe padedama užtikrinti, kad uostai krantines ir švartavimosi laiką paskirstytų taip, jog viešųjų paslaugų teikėjas galėtų vykdyti savo viešųjų paslaugų įsipareigojimus. Ši švartavimosi pirmenybė buvo perduota bendrovei „Moby“/„Toremar“, kai buvo įsigyta bendrovė „Toremar“. Atsižvelgdama į tai, Komisija mano, kad ši priemonė suteikta tam, jog bendrovė „Moby“/„Toremar“ galėtų vykdyti savo viešųjų paslaugų įsipareigojimus, kurie yra tikra VESP (žr. 209 konstatuojamąją dalį). Be to, Italija patvirtino, kad švartavimosi pirmenybė taikoma tik toms paslaugoms, kurios teikiamos pagal viešųjų paslaugų teikimo tvarką Todėl švartavimosi pirmenybė taip pat atitinka sprendime *Altmark* nustatytą pirmąją sąlygą.

6.1.2.2. 2-asis *Altmark* kriterijus

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

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

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

(215) Todėl Komisija daro išvadą, kad yra laikomasi antrosios *Altmark* sąlygos.

6.1.2.3. 3-iasis *Altmark* kriterijus

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

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

(218) 2012 m. sprendime Komisija išreiškė abejonių dėl kompensacijos, kuri nuo 2012 m. buvo mokama buvusios „Tirrenia“ grupės bendrovėms, įskaitant bendrovę „Moby“/„Toremar“, proporcingumo. Visų pirma, Komisija laikėsi išankstinės nuomonės, kad 6,5 % fiksuotas rizikos priedas neatspindi tinkamo rizikos dydžio, nes bendrovė „Moby“/„Toremar“ *prima facie* neprisiėmė rizikos, kuri paprastai prisiimama teikiant tokias paslaugas. Konkrečiau, išlaidų elementai, naudojami apskaičiuojant kompensaciją, apima visas išlaidas, susijusias su paslaugos teikimu, ir atsižvelgiama į, pvz., degalų kainų pokyčius. Todėl Komisija tame etape laikėsi nuomonės, kad bendrovei „Moby“/„Toremar“ galėjo būti sumokėta per didelė kompensacija.

(219) Komisija pažymi, kad tam tikri naujoje viešojo paslaugų pirkimo sutartyje nustatyto kompensavimo metodo aspektai iš tiesų sumažina bendrovės „Moby“/„Toremar“ patiriamą komercinę riziką. Visų pirma, didžiausios bilietų kainos, kurias gali taikyti bendrovė „Moby“/„Toremar“, kasmet koreguojamos atsižvelgiant į infliaciją ir atspindi vartotojų kainų indekso pokyčius. Be to, naujoje viešojo paslaugų pirkimo sutartyje yra tam tikrų sąlygų (žr. 87

konstatuojamąją dalį), kuriomis siekiama išlaikyti viešųjų paslaugų ekonominę ir finansinę pusiausvyrą. Visų pirma, jei kompensacijos už viešąsias paslaugas nepakaktų naujoje viešojo paslaugų pirkimo sutartyje numatytų paslaugų išlaidoms padengti, pagal šias sąlygas galima peržiūrėti i) tarifų sistemą, ii) siūlomų viešųjų paslaugų lygį, iii) metinės viršutinės kainų ribos dydį ir iv) kapitalo dotacijas investicijoms.

(220) Pagal sutarties 26 straipsnį, kai yra ekonominės ir finansinės pusiausvyros neatitikimų, bendrovė „Moby“/„Toremar“ gali prašyti atkurti pusiausvyrą, pateikdama pasiūlymą Toskanos regionui. Šis pasiūlymas perduodamas techniniam komitetui, atsakingam už sutarties administravimą. Italija pateikė Komisijai informaciją (žr. 7 lentelę), kurioje nurodyti 2012–2018 m. pusiausvyros atkūrimo įnašai dėl didesnių bendrovės „Moby“/„Toremar“ patirtų PVM išlaidų ir degalų kainų augimo.

EUR	**Valstybės kompensacija pagal sutartį**	**Pusiausvyros atkūrimo įnašas**	**Iš viso**
2012 m.	13 291 109	2 033 145	15 324 254
2013 m.	13 234 326	–	13 234 326
2014 m.	13 287 102	1 150 000	14 437 102
2015 m.	13 366 507	677 052	14 043 559
2016 m.	13 212 118	–	13 212 118
2017 m.	13 523 598	–	13 523 598
2018 m.	13 706 440	–	13 706 440

7 lentelė. Pusiausvyros atkūrimo įnašai

(221) Kaip matyti iš pateiktos lentelės ir kaip papildomai paaiškino Italija, siekiant išlaikyti sutarties ekonominę pusiausvyrą, 2012 m. kompensacija buvo pakoreguota, o nuo 2013 m. iki sutarties galiojimo pabaigos buvo imtasi veiksmų dėl tarifų sistemos ir pakoreguoti tarifų dydžiai. Kompensacija dar kartą buvo koreguojama 2014 ir 2015 m. atliekant papildomą pusiausvyros atkūrimo įnašą dėl netinkamos tarifų sistemos atitinkamai 2013 ir 2014 m., o 2016–2018 m. koregavimo nereikėjo.

(222) Nors atrodo, kad šios apsaugos priemonės sumažina bendrovės „Moby“/„Toremar“ komercinę riziką, Komisija mano, kad bendrovė ir toliau susiduria su rizika, jog kompensacijos gali nepakakti paslaugos teikimo išlaidoms padengti. Pasiūlymui dėl pusiausvyros atkūrimo ne visada gali būti pritarta, nes Toskanos regionas, gavęs techninio komiteto išvadą, per 90 dienų nuo bendrovės „Moby“/„Toremar“ prašymo pateikimo dienos turi priimti sprendimą dėl jo pagrįstumo. Kol sprendimas nepriimtas, bendrovė „Moby“/„Toremar“ turi toliau teikti viešąją paslaugą be pakeitimų. Iš tiesų vienu atveju toks prašymas dėl pusiausvyros atkūrimo buvo atmestas, nes nebuvo įvykdytos viešojo paslaugų pirkimo sutarties 26 straipsnio sąlygos ([69]).

(223) Be to, Komisija atkreipia dėmesį, kad pusiausvyros atkūrimo įnašas taikomas ne visoms išlaidų kategorijoms. Visų pirma, pagal viešojo paslaugų pirkimo sutarties 26 straipsnį išlaidas, susijusias su neveiksminga vadyba, skolinimosi išlaidomis ir personalo vieneto sąnaudų padidėjimu siekiant laikytis darbo teisės reikalavimų, turėtų padengti bendrovė „Moby“/„Toremar“. Todėl bendrovė „Moby“/„Toremar“ ir toliau skatinama teikti paslaugas veiksmingai ir mažiausia kaina bendruomenei.

(224) Kaip nurodyta 46–50 konstatuojamosiose dalyse, CIPE direktyvoje numatyta, kad 6,5 % rizikos priedas bus naudojamas nustatant kapitalo grąžą pagal VSKK formulę. Tačiau praktikoje 6,5 % dydis buvo taikomas kaip fiksuota kapitalo grąžos norma (taip pat žr. 133 konstatuojamąją dalį).

([69]) 2012 m. balandžio 3 d. raštas Nr. AOOGRT-0096174/O.80.

(225) Kaip parodyta 8 lentelėje, iš 2012–2018 m. laikotarpio duomenų matyti, kad faktinės kompensacijos už viešąsias paslaugas nepakako grynosioms paslaugos išlaidoms padengti, įskaitant 6,5 % kapitalo grąžą. Vadovaudamasi 2011 m. VESP bendrųjų nuostatų 47 punktu, Komisija vertina, ar per visą sutarties galiojimo laiką nebuvo sumokėta per didelė kompensacija. Per 2012–2018 m. laikotarpį bendrovė „Moby“/„Toremar“ gavo kiek daugiau nei 4 mln. EUR mažiau nei kompensuotina suma. Iš esmės šiuo laikotarpiu bendrovei „Moby“/„Toremar“ išmokėta kompensacija padengė grynąsias viešųjų paslaugų išlaidas, tačiau kapitalo grąžos praktiškai beveik nebuvo (t. y. iš viso kiek daugiau nei 30 000 EUR). Šie rodikliai patvirtina, kad sutarties 26 straipsnio nuostatos dėl pusiausvyros atkūrimo neapsaugo bendrovės „Moby“/„Toremar“ nuo visos rizikos, susijusios su viešųjų paslaugų teikimu.

Bendrovės „Toremar“ viešosios paslaugos	2010	2011	Bendra suma	Bendrovės „Toremar“ viešosios paslaugos	2010	2011	Bendra suma
Iš viso pajamų	21 241 542 €	20 097 049 €	41 338 591 €	**Iš viso pajamų**	21 241 542 €	20 097 049 €	41 338 591 €
- Iš viso išlaidų	35 410 421 €	35 218 639 €	70 629 060 €	**- Iš viso išlaidų**	35 410 421 €	35 218 639 €	70 629 060 €
- Amortizacija	1 064 158 €	985 207 €	2 049 365 €	**- Amortizacija**	1 064 158 €	985 207 €	2 049 365 €
= Grynosios viešųjų paslaugų išlaidos	- 15 233 037 €	- 16 106 797 €	- 31 339 834 €	**= Grynosios viešųjų paslaugų išlaidos**	- 15 233 037 €	- 16 106 797 €	- 31 339 834 €
+ Kapitalo grąža (6,5 %)	- 338 581 €	- 295 634 €	- 634 215 €	**+ Kapitalo grąža (6,5 %)**	- 359 417 €	- 313 826 €	- 673 243 €
= Tinkama kompensacijai	- 15 571 618 €	- 16 402 431 €	- 31 974 049 €	**= Tinkama kompensacijai**	- 15 592 454 €	- 16 420 623 €	- 32 013 077 €
+ Faktinė kompensacija	16 005 441 €	16 005 441 €	32 010 882 €	**+ Faktinė kompensacija**	16 005 441 €	16 005 441 €	32 010 882 €
= Per didelė / per maža kompensacija	433 823 €	- 396 990 €	36 833 €	**= Per didelė / per maža kompensacija**	412 987 €	- 415 182 €	- 2 195 €

8 lentelė. 2012–2018 m. bendrovės „Toremar“ teiktų viešųjų paslaugų grynosios išlaidos

(226) Atliekant oficialų tyrimą (žr. 133 konstatuojamąją dalį), Italija patikslino, kad buvo nuspręsta supaprastinti skaičiavimą taikant 6,5 % fiksuoto dydžio kapitalo grąžą, nes kompensacijos dydis ribojamas pagal 2009 m. įstatymą. Italija mano, kad jos supaprastintas požiūris yra konservatyvus (žr. 134 konstatuojamąją dalį) ir neleidžia bendrovei „Moby“/„Toremar“ gauti didesnės kompensacijos, nei nustatyta CIPE direktyvoje.

(227) Atsižvelgdama į tai, Komisija palygino 6,5 % panaudoto kapitalo grąžą, kuri buvo taikoma bendrovei „Moby“/„Toremar“, su vidutine kapitalo grąža, kurią 2011 m. (metais prieš pavedimą bendrove „Moby“/„Toremar“) gavo lyginamosios grupės bendrovės. Lyginamąją grupę sudaro atrinkti keltų operatoriai, siūlantys susisiekimą jūra Italijoje arba tarp Italijos ir kitų valstybių narių ([70]). Iš analizės matyti, kad bendrovei „Moby“/„Toremar“ taikyta panaudoto kapitalo grąža yra šiek tiek mažesnė už lyginamosios grupės gautą vidutinę grąžą. Šiuo palyginimu iliustruojama, kad metais prieš pavedimą bendrovei „Moby“/„Toremar“ 6,5 % kapitalo grąža nebuvo nepagrįsta.

(228) Be to, Komisija teigiamai vertina tai, kad naujoje viešojo paslaugų pirkimo sutartyje reikalaujama, jog bendrovė „Moby“/„Toremar“ kiekvienais metais Toskanos regionui siųstų savo valdymo ataskaitas (suskirstytas pagal maršrutus ir patvirtintas nepriklausomo auditoriaus), kad pastarasis galėtų patikrinti, ar nebuvo sumokėta per didelė kompensacija. Tai suteikia papildomą apsaugą užtikrinant, kad bendrovė „Toremar“ negautų naudos iš per didelės kompensacijos. Be to, kadangi bendrovė „Toremar“ vykdė tik komercinę veiklą, kryžminis subsidijavimas bet kuriuo atveju negalimas. Italija taip pat pateikė šias 2012–2018 m. valdymo ataskaitas, todėl Komisija galėjo atlikti 8 lentelėje pateiktus skaičiavimus.

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

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

(230) Dėl švartavimosi pirmenybės ir bet kokios galimos per didelės kompensacijos, kuri gali būti dėl to gauta, Komisija atkreipia dėmesį į toliau nurodytus aspektus. Italija teigia, kad bet kokia piniginė nauda, gaunama dėl švartavimosi pirmenybės, bus nedidelė (žr. 137 konstatuojamąją dalį). Dėl šios priežasties per didelės kompensacijos rizika, atsirandanti dėl šios priemonės, taip pat bus nedidelė. Be to, tiek, kiek šia priemone būtų sumažintos viešųjų paslaugų teikėjo veiklos išlaidos arba padidintos pajamos, šis poveikis būtų visiškai atspindėtas veiklos vykdytojo vidaus apskaitoje. Pirmiau pateikta Komisijos analizė (žr. 228 konstatuojamąją dalį) patvirtino, kad 2012–2018 m. bendrovė „Moby"/„Toremar" negavo per didelės kompensacijos. Todėl Komisija daro išvadą, kad ir švartavimosi pirmenybė atitinka trečiąjį *Altmark* kriterijų.

6.1.2.4. 4-asis *Altmark* kriterijus

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

(232) VESP komunikato 63 punkte nustatyta, kad paprasčiausias būdas valdžios institucijoms vykdyti ketvirtąjį sprendimo *Altmark* kriterijų – rengti atvirą, skaidrią ir nediskriminacinę viešojo pirkimo procedūrą, remiantis Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2004/17/EB ([71]) ir Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2004/18/EB ([72]).

(233) Komisija pažymi, kad šiuo atveju konkurso procedūra buvo pradėta prieš įsigaliojant Europos Parlamento ir Tarybos direktyvai 2014/24/ES ([73]) (kuri taikoma viešojo pirkimo sutartims, sudarytoms dėl jūrų transporto paslaugų teikimo) ir Europos Parlamento ir Tarybos direktyvai 2014/25/ES ([74]). Tuo metu buvo taikomos Direktyva 2004/17/EB ir Direktyva 2004/18/EB. Tačiau Direktyva 2004/17/EB netaikoma jūrų transporto paslaugoms, kokias teikia bendrovė „Moby"/„Toremar". Iš tikrųjų Direktyvos 2004/17/EB 5 straipsnyje aiškiai nustatyta, kad ji taikoma tik geležinkelio, automatinių sistemų, tramvajų, troleibusų, autobusų arba funikulierių transporto paslaugoms.

(234) Viešojo pirkimo sutartims, kurias perkančiosios organizacijos sudaro dėl jūrų, pakrančių ar upių transporto paslaugų, taikoma Direktyva 2004/18/EB, kaip nustatyta jos 20 punkte. Tačiau vandens transporto paslaugos taip pat yra išvardytos tos direktyvos II B priede, o tai rodo ([75]), kad joms taikomi tik tos direktyvos 23 straipsnis ir 35 straipsnio 4 dalis. Tai reiškia, kad pagal Direktyvą 2004/18/EB jūrų transporto paslaugų pirkimo viešajai sutarčiai taikomi tik įpareigojimai, susiję su techninėmis specifikacijomis (23 straipsnis) ir pareiga paskelbti apie sutarties sudarymą (po to, kai sutartis buvo sudaryta, taigi pasibaigus sutarties sudarymo procedūrai, o ne jai prasidėjus – 35 straipsnio 4 dalis. Visos kitos Direktyvoje 2004/18/EB nustatytos taisyklės, įskaitant nuostatas dėl skelbtinų pranešimų turinio (36 straipsnio 1 dalis) ir nuostatas dėl atrankos kriterijų (45–52 straipsniai), jūrų transporto paslaugų viešojo pirkimo sutartims netaikomos.

(235) Be to, Direktyva 2004/18/EB bet kuriuo atveju netaikoma paslaugų koncesijoms, kaip apibrėžta jos 1 straipsnio 4 dalyje ([76]). Komisija pažymi, kad paslaugų koncesijoms (ir viešojo pirkimo sutartims), kurios susijusios su tam tikrais tarpvalstybiniais interesais, vis dėlto taikomi bendrieji Sutarties skaidrumo, nediskriminavimo ir vienodo požiūrio principai.

([71]) 2004 m. kovo 31 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2004/17/EB dėl subjektų, vykdančių veiklą vandens, energetikos, transporto ir pašto paslaugų sektoriuose, vykdomų pirkimų tvarkos derinimo (OL L 134, 2004 4 30, p. 1).

([72]) 2004 m. kovo 31 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2004/18/EB dėl viešojo darbų, prekių ir paslaugų pirkimo sutarčių sudarymo tvarkos derinimo (OL L 134, 2004 4 30, p. 114).

([73]) 2014 m. vasario 26 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2014/24/ES dėl viešųjų pirkimų, kuria panaikinama Direktyva 2004/18/EB (OL L 94, 2014 3 28, p. 65).

([74]) 2014 m. vasario 26 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2014/25/ES dėl subjektų, vykdančių veiklą vandens, energetikos, transporto ir pašto paslaugų sektoriuose, vykdomų pirkimų, kuria panaikinama Direktyva 2004/17/EB (OL L 94, 2014 3 28, p. 243).

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

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

(236) Remdamasi tuo, kas išdėstyta pirmiau, Komisija daro išvadą, kad Direktyva 2004/18/EB gali būti taikoma tik viešojo pirkimo sutarties atveju, bet ne tada, kai ji susijusi su paslaugų koncesija. Be to, kadangi ši byla yra susijusi su vandens transporto paslaugomis, teikiamomis pagal viešojo paslaugų pirkimo sutartį, būtų taikomi tik kai kurie šios direktyvos reikalavimai. Atsižvelgdama į tai, Komisija mano, kad ji negali remtis vien tik viešųjų pirkimų direktyvų laikymusi, kad įrodytų, jog laikomasi ketvirtojo *Altmark* kriterijaus. Dėl šios priežasties Komisija toliau vertina, ar Italijos pasirinkta konkurso procedūra buvo konkurencinė, skaidri, nediskriminacinė ir besąlyginė. Atlikdama šį vertinimą, Komisija remiasi atitinkamomis rekomendacijomis, pateiktomis jos Pranešime dėl pagalbos sąvokos ([77]) (ypač jo 89 ir paskesniuose punktuose) ir VESP komunikate (ypač jo 63 ir paskesniuose punktuose).

Konkurencinis ir skaidrus konkurso pobūdis

(237) Pranešimo dėl pagalbos sąvokos 90 punkte nustatyta, kad konkursas turi būti konkurencinis ([78]), kad jame galėtų dalyvauti visi suinteresuoti ir reikalavimus atitinkantys konkurso dalyviai. Be to, minėto pranešimo 91 punkte nustatyta, kad procedūra turi būti skaidri, kad būtų sudarytos sąlygos visiems suinteresuotiems konkurso dalyviams kiekviename konkurso etape gauti vienodą ir tinkamą informaciją. Tame punkte taip pat akcentuojamas informacijos prieinamumas, pakankamo laiko suinteresuotiems konkurso dalyviams skyrimas bei atrankos ir sutarties skyrimo kriterijų aiškumas, nes visi šie veiksniai yra itin svarbūs, kad atrankos procedūra būtų skaidri, ir nurodyta, kad konkursas turi būti pakankamai paviešintas, jog apie jį galėtų sužinoti visi galimi konkurso dalyviai.

(238) Šiuo atveju kvietimas pareikšti susidomėjimą buvo paskelbtas *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*, taip pat nacionaliniame ir regioniniame oficialiajame leidinyje bei nacionaliniuose laikraščiuose (žr. 56 konstatuojamąją dalį). Šiame kvietime visi, galintys „užtikrinti jūrų transporto paslaugų tęstinumą“, buvo kviečiami pareikšti susidomėjimą ir jame nebuvo nustatyta jokių papildomų sąlygų. Potencialiems dalyviams buvo suteikta pakankamai laiko pareikšti susidomėjimą, kad jos galėtų dalyvauti tolesniame procese. Todėl Komisija mano, kad apie Toskanos regiono ketinimą parduoti bendrovę „Toremar“ ir sudaryti viešojo paslaugų pirkimo sutartį buvo paskelbta plačiai, kad apie tai sužinotų visi galimi dalyviai.

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

(240) Pirma, kvietime pareikšti susidomėjimą buvo nurodyta, kad konkurso dalyviai turi sugebėti „užtikrinti jūrų transporto paslaugų tęstinumą“. Tai buvo vienintelis atrankos kriterijus, kurį taikė Italija, kad nustatytų, ar suinteresuotosioms šalims bus leista dalyvauti konkurse. Kvietime nebuvo nurodyta, kaip konkurso dalyviai galėtų įrodyti, kad atitinka šį reikalavimą, tačiau iš esmės tai reiškė, kad gali būti naudojamos visos tinkamos įrodinėjimo priemonės ([79]). Kadangi nė viena iš 11 šalių, pareiškusių norą dalyvauti konkurse, nebuvo pašalinta, Komisija mano, kad šis atrankos kriterijus buvo aiškus visiems suinteresuotiems dalyviams ir taip pat buvo pateisinamas atsižvelgiant į siekiamą tikslą.

(241) Antra, 2009 m. įstatyme suinteresuotosioms šalims buvo paaiškinta, kad, pasibaigus konkurso procedūrai, bus sudarytas naujas susitarimas/viešojo paslaugų pirkimo sutartis ir buvo nustatyta didžiausia metinė kompensacija už viešąją paslaugą, t. y. 13 005 441 EUR per metus. Be to, kvietime pareikšti susidomėjimą buvo nurodyta, kad bendrovę „Toremar“ siekiama parduoti už fiksuotą 10 258 397 EUR kainą. Kaip patvirtino Italija, visa svarbi informacija apie pardavimo apimtį, įskaitant pirkėjo ir Italijos sudaromos viešojo paslaugų pirkimo sutarties projektą, buvo pateikta 11-ai šalių, kurios pareiškė susidomėjimą dalyvauti konkurso procedūroje. Tai leido šioms

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

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

([79]) Be to, kaip paaiškinta pirmiau (žr. 234 konstatuojamąją dalį), Direktyvos 2004/18/EB 36 straipsnio 1 dalis šiam konkursui nebuvo taikoma. Todėl Italija iš tikrųjų neprivalėjo nurodyti kvietimo atrankos kriterijų.

šalims nuspręsti, ar teikti pasiūlymą ir kokią kainą siūlyti. Tuo remdamasi Komisija mano, kad iš kvietimo pareikšti susidomėjimą buvo pakankamai aišku, jog buvo parduodama bendrovės „Toremar“ verslas, susietas su nauja viešojo paslaugų pirkimo sutartimi. Pareiškusioms susidomėjimą šalims buvo suteikta galimybė susipažinti su visa informacija, reikalinga sprendimui dėl galimo pasiūlymo priimti.

(242) Trečia, Komisija mano, kad kvietimas pareikšti susidomėjimą pritraukė nemažai potencialių dalyvių. Visos 11 bendrovių, kurios pareiškė susidomėjimą, vėliau iš Toskanos regiono gavo išsamią informaciją apie procesą. Be to, laikantis Direktyvos 2004/18/EB nuostatų, atrodo, kad Italija neprivalėjo kvietime teikti daugiau informacijos apie numatomą sudaryti sutartį – pakako nurodyti viešųjų paslaugų teikimo tęstinumą ir šias paslaugas reglamentuojančias teisės normas (žr. 234 konstatuojamąją dalį).

(243) Ketvirta, kvietime buvo pateikta būtiniausia informacija, kurios reikia norint pareikšti susidomėjimą (t. y. tęsti viešąsias paslaugas), ir tai negalėjo paskatinti kitais atžvilgiais suinteresuotų jūrų transporto veiklos vykdytojų nedalyvavimo. Planavimo institucijos nusprendė užtikrinti viešųjų paslaugų tęstinumą ir Toskanos salyno salų jungtis su žemynine dalimi. Apie šią sąlygą, kaip paaiškinta pirmiau, buvo iš anksto pranešta visiems potencialiems veiklos vykdytojams, pareiškusiems susidomėjimą dalyvauti konkurse. Taigi Komisija pritaria Italijai, kad tame etape nebuvo galima kontroliuoti potencialių konkurso dalyvių (žr. 127 konstatuojamąją dalį), o tai rodo, kad planavimo institucijos, įtraukusios privalomą reikalavimą tęsti viešąsias paslaugas, neketino atrankiai teikti pirmenybės kuriam nors potencialiam konkurso dalyviui, kad su juo būtų sudaryta sutartis dėl viešųjų paslaugų ir bendrovės „Toremar“ verslo nuosavybės. Komisija taip pat pažymi, kad visa svarbi informacija apie atrankos kriterijus ir tolesnę procedūros eigą buvo pateikta kvietime, išsiųstame visoms 11 šalių, kurios pareiškė susidomėjimą dalyvauti procedūroje ([80]).

(244) Galiausiai Komisija mano, kad Toskanos regiono iniciatyva sukurti specialią skaitmeninę platformą arba duomenų saugyklą, kurioje būtų saugomi visi reikalingi dokumentai, leido visiems potencialiems konkurso dalyviams vienodai, išsamiai ir tinkamai susipažinti su visa informacija, reikalinga jų pasiūlymui parengti.

(245) 2012 m. sprendime Komisija išreiškė abejonių, ar, be standartinių kokybinių sąlygų, kurios bet kuriuo atveju nustatomos kaip viešųjų paslaugų įsipareigojimai, konkurso dalyviams reikėjo nustatyti tam tikrus *techninius ir finansinius konkurso reikalavimus* (žr. 113 konstatuojamąją dalį). Be to, Komisija abejojo, ar tokie reikalavimai galėtų būti priimtini tokioje situacijoje, kaip dabartinė, kai parduodama visa įmonė.

(246) Komisijos abejonės sumažėjo, gavus informacijos tyrimo metu. Komisija mano, kad dėl techninių ir finansinių reikalavimų nė vienas potencialus konkurso dalyvis neprarado susidomėjimo konkursu dėl toliau nurodytų priežasčių.

(247) Pirma, techniniai ir finansiniai reikalavimai buvo įtraukti į konkurso dokumentus, todėl visi potencialūs konkurso dalyviai apie juos žinojo jau ankstyvuosiuose proceso etapuose. Visų pirma, šie reikalavimai buvo įtraukti į tarptautinį skelbimą apie pirkimą, kuriuo visi suinteresuoti veiklos vykdytojai, atitinkantys šiuos reikalavimus, buvo kviečiami pareikšti susidomėjimą.

(248) Antra, Komisija pažymi, kad konkretūs reikalavimai buvo suformuluoti kaip objektyvios dalyvavimo procedūroje sąlygos, todėl jie nebuvo nei sutarties sudarymo kriterijai, nei jiems buvo priskirti vertinimo balai. Dėl to perkančiosios organizacijos neturėjo jokios diskrecijos atrinkti konkurso dalyvius į kitą procedūros etapą.

([80]) Kvietime, be kita ko, pateikiama informacija apie 9 772 572 EUR kreditą, kurio reikalaujama iš bendrovės „Tirrenia“ (žr. 69–71 konstatuojamąsias dalis).

(249) Trečia, atsižvelgdama į tai, kaip buvo vykdomas konkursas (t. y. įmonės pardavimas buvo susietas su naujos viešojo paslaugų pirkimo sutarties sudarymu), Komisija laikosi nuomonės, kad Toskanos regiono tikslas užtikrinti viešųjų paslaugų teikimo tęstinumą laikantis kuo aukštesnių kokybės standartų yra teisėtas viešojo intereso tikslas ([81]), kurio nebūtų buvę galima pasiekti netaikant minėtų reikalavimų. Be to, tai, kad paskelbus skelbimą apie pirkimą su minėtais reikalavimais buvo pateikta 11 paraiškų, akivaizdžiai rodo, kad šių reikalavimų įtraukimas neturėjo atgrasomojo poveikio.

(250) Remdamasi tuo, kas išdėstyta, Komisija mano, kad apskritai konkurso procedūra buvo konkurencinė ir skaidri. Visų pirma, Toskanos regiono ketinimas parduoti bendrovės „Toremar“ verslą ir sudaryti naują 12 metų trukmės viešojo paslaugų pirkimo sutartį su konkursą laimėjusiu dalyviu buvo skelbiamas taip, kad apie jį sužinotų visi potencialūs konkurso dalyviai atitinkamoje regioninėje arba tarptautinėje rinkoje. Be to, Komisija atsižvelgia į tai, kad potencialūs konkurso dalyviai galėjo lengvai išreikšti savo susidomėjimą ir neprivalėjo dėl to nieko įsipareigoti tame etape. Jeigu jos galėjo įrodyti, kad atitiko vienintelį atrankos kriterijų, t. y. galėjo užtikrinti paslaugų tęstinumą, toms šalims buvo suteikta visa reikalinga informacija ir laikas, kad jos galėtų nuspręsti, ar jos nori teikti pasiūlymą dėl paslaugų. Dėl šių priežasčių Komisija mano, kad jos abejonės, ar konkurso procedūra nebuvo pakankamai skaidri dėl galimų kvietimo pareikšti susidomėjimą trūkumų, yra išsklaidytos.

Nediskriminacinis konkurso pobūdis

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

(252) Kaip nurodyta pirmiau (žr. 240 konstatuojamąją dalį), kvietime pareikšti susidomėjimą buvo nurodyta vienintelė sąlyga, kad konkurso dalyviai turi sugebėti „užtikrinti jūrų transporto paslaugų tęstinumą“. Visos 11 į kvietimą atsiliepusių ir susidomėjimą išreiškusių šalių žinojo apie šį įsipareigojimą. Komisija mano, kad ši sąlyga buvo objektyvi ir visoms suinteresuotosioms šalims pakankamai aiškiai pateikta kvietime pareikšti susidomėjimą.

(253) Vėliau 11 suinteresuotų konkurso dalyvių buvo pakviesti pateikti pasiūlymą ir visiems jiems buvo suteikta prieiga prie virtualios duomenų saugyklos, kurioje buvo pateikta visa svarbi informacija (žr. 62 konstatuojamąją dalį), kad jie galėtų įvertinti bendrovės „Toremar“ verslą ir parduodamą naują viešojo paslaugų pirkimo sutartį. Taigi visi konkurso dalyviai gavo tą pačią informaciją ir su jais visada buvo elgiamasi vienodai.

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

Užtikrinti, kad paslaugos būtų teikiamos mažiausia kaina bendruomenei

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

(256) Šiuo atveju buvo skelbiamas konkursas dėl naujos viešojo paslaugų pirkimo sutarties, susietos su bendrovės „Toremar“ verslu, o ne tik dėl pačios viešojo paslaugų pirkimo sutarties. Italija nusprendė, kad bendrovės „Toremar“ verslo pardavimo kaina buvo fiksuota (remiantis nepriklausomo eksperto atliktu vertinimu) ir dėl jos nebuvo galima derėtis, o viešojo paslaugų pirkimo sutarčiai Italija pasirinko ekonomiškai naudingiausią pasiūlymą, kurio kainai skyrė 20 balų, kokybei – 70 balų, o papildomoms paslaugoms – 10 balų (žr. 60 ir 61 konstatuojamąsias dalis).

([81]) 2001 m. vasario 1 d. Sprendimas *Asociación Profesional de Empresas Navieras de Líneas Regulares (Analir) ir kt. / Administración General del Estado*, C-205/99, ECLI:EU:C:2001:107, 37 punktas.

(257) Dėl ekonomiškai naudingiausio pasiūlymo taikymo VESP komunikato 67 punkte nurodyta, kad „ekonomiškai naudingiausias pasiūlymas“ taip pat laikomas pakankamu (be „mažiausios kainos“), kad būtų vykdomas ketvirtasis *Altmark* kriterijus „<...> su sąlyga, kad sutarties sudarymo kriterijai <...>, yra glaudžiai susiję su teikiamos paslaugos dalyku ir užtikrina, kad ekonomiškai naudingiausias pasiūlymas atitiktų rinkos vertę“ ([82]).

(258) Komisija pažymi, kad Italija pabrėžė, jog reikia pasirinkti veiklos vykdytojas, kuris, atsižvelgdamas į tam tikrus reikalavimus, teiktų paslaugas laikydamasis aukštų kokybės standartų. Kvietime pateikti pasiūlymus buvo pateikta visa būtina informacija, reikalinga finansiniams ir techniniams pasiūlymams parengti. Visų pirma, kalbant apie techninį pasiūlymą (kuris iš viso buvo įvertintas 80 balų, o likę 20 balų buvo skirti kainos kriterijui), visų 11 susidomėjimą pareiškusių jūrų transporto veiklos vykdytojų buvo paprašyta pateikti informaciją apie vidutinį kiekvieno maršruto ir kiekvienų sutartinių metų laivų amžių, pajėgumus ir neįgaliems keleiviams numatytas struktūrines priemones, taip pat informaciją apie galimybę pasirinktam veiklos vykdytojui visus metus konkrečiais laiko tarpsniais numatyti papildomus reisus (įskaitant naktinius). Akivaizdu, kad šie kokybės kriterijai yra glaudžiai susiję su jūrų transporto paslaugų teikimu ir suteikia pridėtinės vertės. Todėl Komisija mano, kad ekonomiškai naudingiausio pasiūlymo dėl nagrinėjamų paslaugų, susietų su bendrovės „Toremar“ verslo pardavimu, pasirinkimas leido Italijai sukurti veiksmingą konkurenciją ir gauti didžiausią vertę turinčią paslaugą mažiausia kaina bendruomenei.

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

(260) Komisija jau padarė išvadą, kad konkurso procedūra buvo pakankamai skaidri ir nediskriminacinė, kad joje galėtų dalyvauti kuo daugiau potencialių konkurso dalyvių. Iš tiesų, plačiai paskelbus kvietimą pareikšti susidomėjimą, į jį atsiliepė 11 jūrų transporto veiklos vykdytojų. Visiems 11 dalyvių išsiųstame kvietime buvo pateikta visa su konkurso procedūra susijusi informacija. Be to, Toskanos regionas sukūrė specialią skaitmeninę platformą arba duomenų saugyklą, kurioje buvo visi būtini dokumentai, kad visi potencialūs konkurso dalyviai būtų vienodai informuoti.

(261) Po susidomėjimo pareiškimo etapo buvo pateikti du konkurencingi pasiūlymai (bendrovių „Moby“ ir „Toscana di Navigazione S.r.l.“), kuriuos Toskanos regionas įvertino atsižvelgdamas į jų techninius ir finansinius pasiūlymus. Kaip nurodyta 62 ir 64 konstatuojamosiose dalyse, vertinimo etape Toskanos regionas nustatė tam tikrų neatitikimų, susijusių su bendrovės „Toscana di Navigazione S.r.l.“ pateiktų techninių ir ekonominių pasiūlymų skirtumais, todėl ši bendrovė buvo pašalinta iš konkurso, o sutartis galiausiai buvo sudaryta su bendrove „Moby“.

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

(263) Vienintelis bendrovės „Toremar“ verslo tikslas buvo teikti viešąsias paslaugas ir užtikrinti teritorinį tęstinumą. Iš tiesų visi bendrovės „Toremar“ laivai buvo ir šiuo metu yra naudojami viešosioms paslaugoms teikti. Komisija laikosi nuomonės, kad privatus pardavėjas nebūtų galėjęs gauti didesnės kainos už laivus rinkoje. Iš tiesų, remiantis bendrovės „Fidi“ ataskaita, trys iš aštuonių bendrovės „Toremar“ laivų buvo apskaitomi jų likutine verte, o likę penki, kurie buvo visiškai amortizuoti, buvo apskaitomi jų laužo verte. Tačiau atrodo mažai tikėtina, kad šie laivai galėjo būti parduoti laivybos tikslais, išskyrus laivybą su sąlyga tęsti viešąją paslaugą, už didesnę kainą, nei buvo numatyta apskaitoje. Taip yra todėl, kad nepasibaigus laivo naudingo tarnavimo laikui, jo vertė laivybai būtų didesnė nei jo laužo vertė. Pagal scenarijų, kai laivai parduodami atskirai, tikėtina, kad bent keli laivai turėtų būti parduodami už jų

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

laužo kainą, jeigu juos apskritai būtų galima parduoti. Taigi, susiejus laivus su viešojo paslaugų pirkimo sutartimi, visi laivai toliau eksploatuojami ir todėl gali būti parduodami už didesnę kainą, nei jų laužo vertė.

(264) Be to, Komisija sutinka su pagalbos gavėjo pateiktomis pastabomis dėl didelių išlaidų, kurias Toskanos regionas turėtų padengti, jei bendrovė „Toremar“ būtų parduota atskirai bet kokiam laivybos tikslui, nereikalaujant teikti viešųjų paslaugų (t. y. likvidavimo išlaidos, būtinų laivų įrengimo išlaidos ir pan.). Be to, jei bendrovė „Toremar“ būtų buvusi parduodam atskirai, Komisijos nuomone, mažai tikėtina, kad potencialūs konkurso dalyviai būtų galėję turėti aštuonis laivus, kuriuos iš karto galėtų naudoti naujoje viešojo paslaugų pirkimo sutartyje nustatytiems viešųjų paslaugų įsipareigojimams vykdyti. Taip yra ypač todėl, kad naujoje sutartyje yra nustatyti konkretūs reikalavimai (pvz., dėl dydžio) laivams, kurie bus naudojami skirtingais viešųjų paslaugų maršrutais. Bet kuris veiklos vykdytojas, turėjęs reikiamus išteklius, greičiausiai jau būtų juos naudojęs kitais maršrutais, o juos perskirstęs pagal naują viešojo paslaugų pirkimo sutartį būtų neišvengiamai praradęs pajamas už jų ankstesnį naudojimą.

(265) Todėl Komisija mano, kad šių laivų susiejimas su viešojo paslaugų pirkimo sutartimi leido gauti didesnę kainą už bendrovės „Toremar“ laivus, nes mainais už laivų eksploatavimą viešųjų paslaugų maršrutais juos įsigyjantis asmuo 12 metų gautų kompensaciją už viešąsias paslaugas. Be to, bet kuris rinkos ekonomikos pardavėjas būtų nusprendęs parduoti bendrovę „Toremar“ kartu su nauja viešojo paslaugų pirkimo sutartimi, kad gautų didžiausią kainą. Tuo remdamasi Komisija daro išvadą, kad Italija nenustatė sąlygų, kurios galėjo sumažinti kainą arba kurių nebūtų reikalavęs privatus pardavėjas.

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

(267) Atsižvelgdama į tai, kas išdėstyta pirmiau, Komisija mano, kad sprendimu rinktis ekonomiškai naudingiausią pasiūlymą dėl naujos viešojo paslaugų pirkimo sutarties, susietą su bendrovės „Toremar“ verslu, buvo sukurta reali konkurencija iki konkurso procedūros pabaigos, kai buvo pateikti du konkurencingi ir įpareigojantys pasiūlymai. Bendrovės „Toscana di Navigazione S.r.l.“ pašalinimas įvyko tik vėliau vertinant pasiūlymus ir todėl nepakeitė konkurso proceso konkurencinio pobūdžio. Todėl Komisija daro išvadą, kad šiuo atveju laikomasi 4-ojo *Altmark* kriterijaus.

(268) Atsižvelgdama į tai, kad visos keturios sąlygos, kurias Teisingumo Teismas nustatė *Altmark* byloje, yra įvykdytos, Komisija daro išvadą, kad sudarant viešojo paslaugų pirkimo sutartį, susietą su bendrovės „Toremar“ verslu ir švartavimosi pirmenybės suteikimu bendrovei „Moby“/„Toremar“, pastarosioms nesuteikiamas ekonominis pranašumas.

6.1.2.5. Išvada

(269) Kadangi vykdomi ne visi SESV 107 straipsnio 1 dalyje nustatyti kriterijai, Komisija daro išvadą, kad naujos viešojo paslaugų pirkimo sutarties, susietos su „Toremar“ verslu, sudarymas ir švartavimosi pirmenybės suteikimas bendrovei „Moby“/„Toremar“ nėra valstybės pagalba pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį.

6.1.3. *2010 m. įstatyme nustatytos priemonės*

(270) 2011 m. sprendime Komisija laikėsi išankstinės nuomonės, kad visos Dekrete įstatyme Nr. 125/2010, kurį pakeitė 2010 m. įstatymas su pakeitimais, nustatytos priemonės yra valstybės pagalba buvusios „Tirrenia“ grupės įmonėms tiek, kiek atitinkami naudos gavėjai galėjo pasinaudoti šiomis priemonėmis likvidumo poreikiams patenkinti ir taip pagerinti savo bendrą finansinę būklę.

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

6.1.3.1. Galimas lėšų laivams atnaujinti panaudojimas likvidumo tikslais

(272) Valstybiniai ištekliai: Nagrinėjamas lėšas valstybė skyrė iš nacionalinio biudžeto (žr. 91 konstatuojamąją dalį), o galimybė jas panaudoti likvidumo tikslais buvo nustatyta 2010 m. įstatyme. Todėl priemonė priskirtina valstybei ir finansuojama valstybiniais ištekliais.

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

(274) Ekonominis pranašumas: Komisija pažymi, kad bendrovė „Toremar“ panaudojo 1 617 300 EUR savo laivynui atnaujinti, kad būtų laikomasi tarptautinių saugos standartų (808 650 EUR laivui „Aethalia“ atnaujinti ir 808 650 EUR laivui „Liburna“ atnaujinti). Italijos teigimu, šios lėšos niekada nebuvo panaudotos likvidumo tikslais (žr. 138 konstatuojamąją dalį), o Komisija nerado įrodymų, kurie patvirtintų, kad buvo kitaip.

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

(276) Išvada. Kadangi vykdomi ne visi SESV 107 straipsnio 1 dalyje nustatyti kriterijai, Komisija daro išvadą, kad lėšos, skirtos bendrovei „Toremar“ jos laivams atnaujinti, nėra valstybės pagalba pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį.

6.1.3.2. Atleidimas nuo mokesčių, taikomų privatizavimo procesui

(277) Kaip aprašyta 93 konstatuojamojoje dalyje, pagal 2010 m. įstatymo 1 straipsnį tam tikriems veiksmams ir operacijoms, kurių buvo imtasi siekiant privatizuoti „Tirrenia“ grupę ir kurie yra aprašyti Dekreto įstatymo Nr. 135/2009, kurį pakeitė 2009 m. įstatymas su pakeitimais, 19b straipsnio 1–15 dalyse, nėra taikomi jokie mokesčiai, kurie paprastai mokami už tokius veiksmus ir operacijas.

(278) Visų pirma, Komisija pažymi, kad reikia įvertinti dvi atskiras perdavimo grupes: 1) buvusių bendrovės „Tirrenia“ patronuojamųjų įmonių „Caremar“, „Saremar“ ir „Toremar“ perdavimą iš bendrovės „Tirrenia“ Kampanijos, Sardinijos ir Toskanos regionams ir 2) bendrovės „Toremar“ verslo perdavimą iš Toskanos regiono bendrovei „Moby“. Netaikomi mokesčiai visų pirma yra registracijos mokestis, žemės registracijos ir hipotekos registracijos mokesčiai, žyminis mokestis (toliau kartu – netiesioginiai mokesčiai), PVM ir pelno mokestis. Šios pagalbos priemonės gavėjai būtų pardavėjas, pirkėjas arba abu. Šiame sprendime bus vertinamas tik antrasis perdavimas ([83]).

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

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

6.1.3.3. Galimybė naudoti FAS lėšas likvidumo poreikiams tenkinti

(281) 2011 ir 2012 m. sprendimuose Komisija nurodė galimybę buvusioms „Tirrenia“ grupės įmonėms naudoti FAS lėšas, kad būtų patenkinti trumpalaikiai likvidumo poreikiai. Tačiau per oficialią tyrimo procedūrą Italija paaiškino, kad FAS lėšos nebuvo skirtos naudoti kaip papildoma kompensacija bendrovei „Toremar“ ar „Moby“ (ar bet kuriai kitai buvusios „Tirrenia“ grupės įmonei ar atitinkamoms jas įsigijusioms bendrovėms). Vietoje to, šios lėšos buvo skirtos biudžeto asignavimams, skirtiems kompensacijoms už viešąsias paslaugas buvusios „Tirrenia“ grupės įmonėms mokėti, papildyti pasirodžius, kad jų nepakanka. Iš tikrųjų 2010 m. įstatymo 1 straipsnio 5b dalimi regionams buvo

([83]) Pirma perdavimo grupė buvo įvertinta 2020 m. kovo 2 d. Komisijos sprendime (ES) 2020/1412 dėl priemonių SA.32014, SA.32015, SA.32016 (11/C) (ex 11/NN), kurias Italija taikė bendrovei „Tirrenia di Navigazione“ ir ją įsigijusiai bendrovei „Compagnia Italiana di Navigazione.

suteikiama galimybė panaudoti FAS lėšas finansuojant įprastą kompensaciją už viešąsias paslaugas (jos dalį) ir taip užtikrinti viešųjų jūrų transporto paslaugų tęstinumą. Kitaip tariant, ši priemonė susijusi tik su lėšų paskirstymu Italijos biudžete kompensacijoms už viešąsias paslaugas mokėti.

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

6.1.4. *Išvada dėl pagalbos buvimo*

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

— bendrovei „Toremar“ suteikta kompensacija už jūrų transporto paslaugų teikimą nuo 2009 m. sausio 1 d. iki 2012 m. sausio 1 d. yra valstybės pagalba pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį;

— naujos viešojo paslaugų pirkimo sutarties sudarymas laikotarpiui nuo 2012 m. sausio 2 d. iki 2023 m. gruodžio 31 d., susietas su bendrovės „Toremar“ verslu ir švartavimosi pirmenybe, suteikta bendrovei „Moby“/„Toremar“, atitinka keturias *Altmark* sąlygas ir todėl nėra valstybės pagalba pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį;

— bendrovės „Toremar“ lėšos laivams atnaujinti nebuvo panaudotos likvidumo tikslais ir todėl nėra valstybės pagalba bendrovei „Toremar“ pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį;

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

6.2. **Pagalbos teisėtumas**

(284) Šiame sprendime nurodyta pagalbos priemonė buvo pradėta taikyti nesulaukus oficialaus Komisijos patvirtinimo. Todėl tiek, kiek šiai pagalbos priemonei vis tiek buvo taikomas reikalavimas apie ją pranešti pagal 2005 m. VESP sprendimą arba 2011 m. VESP sprendimą, Italija ją taikė pažeisdama SESV 108 straipsnio 3 dalį ([84]).

6.3. **Pagalbos suderinamumas**

(285) Pirmiau nurodytos valstybės pagalbos priemonės suderinamumas turi būti vertinamas atsižvelgiant į SESV 106 straipsnio 2 dalį.

6.3.1. *Pradinio bendrovės „Toremar“ ir Italijos susitarimo pratęsimas*

6.3.1.1. Taikytinos taisyklės

(286) Pradinio susitarimo galiojimas pasibaigus 2008 m. buvo pratęstas vėlesniais teisės aktais, tai yra:

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

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

([84]) Italija pranešė (žr. 2 konstatuojamąją dalį) tik apie kompensaciją už viešąsias paslaugas, suteiktą pratęsus pradinį susitarimą. Be to, Italija teigia, kad kompensacija už viešąsias paslaugas, suteikta bendrovei „Toremar“ pratęsus pradinį susitarimą, yra suderinama ir apie ją nereikia pranešti pagal 2011 m. VESP sprendimą. Komisija įvertins, ar taip buvo iš tikrųjų, 6.3.1 skirsnyje.

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

(287) Atsižvelgdama į šias aplinkybes, Komisija pažymi, kad kompensacija už viešąsias paslaugas pratęsiant pradinį susitarimą buvo suteikta iki 2011 m. VESP sprendimo ir 2011 m. VESP bendrųjų nuostatų įsigaliojimo. Tačiau 2011 m. VESP dokumentų rinkinyje – 2011 m. VESP sprendimo 10 straipsnyje ir 2011 m. VESP bendrųjų nuostatų 69 punkte – yra nustatytos jo taikymo taisyklės ir pagalbai, suteiktai iki 2011 m. VESP dokumentų rinkinio įsigaliojimo 2012 m. sausio 31 d. 2011 m. VESP sprendimo 10 straipsnio b punkte visų pirma nustatyta, kad:

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

(288) 2011 m. VESP bendrųjų nuostatų 68 ir 69 punktuose nurodyta, kad šiose bendrosiose nuostatuose nustatytus principus Komisija taikys visiems pagalbos projektams, apie kuriuos jai bus pranešama, neatsižvelgdama į tai, ar apie tuos planus pranešta iki bendrųjų nuostatų taikymo pradžios, t. y. 2012 m. sausio 31 d., ar po jos, taip pat bet kokiai neteisėtai pagalbai, dėl kurios ji priims sprendimą po 2012 m. sausio 31 d., net jei ši pagalba buvo suteikta iki 2012 m. sausio 31 d. Pastaruoju atveju netaikomos 2011 m. VESP bendrųjų nuostatų 14, 19, 20, 24, 39 ir 60 punktų nuostatos.

(289) Todėl pirmiau apibūdintos 2011 m. VESP sprendimo ir 2011 m. VESP bendrųjų nuostatų taikymo taisyklės reiškia, kad kompensacija už viešąsias paslaugas, suteikta bendrovei „Toremar“ per pratęsimo laikotarpį, gali būti vertinama pagal 2011 m. VESP dokumentų rinkinį. Jeigu vykdomos atitinkamos 2011 m. VESP sprendimo arba 2011 m. VESP bendrųjų nuostatų sąlygos, ši pagalbos priemonė yra suderinama su vidaus rinka visu laikotarpiu nuo 2009 m. sausio 1 d. iki 2012 m. sausio 1 d. ([85])

(290) Komisija pažymi, kad tiek 2005 m. VESP sprendimas, kuris įsigaliojo 2005 m. gruodžio 19 d., tiek 2011 m. VESP sprendimas yra taikomi tik valstybės pagalbai, kuri teikiama skiriant kompensaciją už viešąsias paslaugas už jūrų transporto jungtis salomis, kurių vidutinis metinis srautas per dvejus finansinius metus iki tų metų, kuriais buvo paskirta VESP, neviršija 300 000 keleivių. Tačiau Italija pateikė vidutinius visų penkių maršrutų, o ne kiekvieno maršruto atskirai, duomenis, kad įrodytų, jog 2010 ir 2011 m. keleivių skaičius visais maršrutais, kuriuos pagal pratęstą pradinį susitarimą eksploatavo bendrovė „Toremar“, neviršijo 300 000 keleivių per metus ribos. Todėl Komisija negali vertinti kompensacijos už viešąsias paslaugas, sumokėtos bendrovei „Toremar“ pratęsus pradinį susitarimą iki 2012 m. sausio 1 d., suderinamumo nei remiantis 2005 m. VESP sprendimu, nei 2011 m. VESP sprendimu.

(291) Taigi nuo 2009 m. iki privatizavimo proceso pabaigos bendrovei „Toremar“ mokėtos kompensacijos už viešąsias paslaugas suderinamumas paprastai turėtų būti vertinamas pagal 2011 m. VESP bendrąsias nuostatas.

(292) Komisija įvertins, ar pratęsimo laikotarpiu bendrovei „Toremar“ suteikta kompensacija už viešąsias paslaugas atitinka 2011 m. VESP bendrųjų nuostatų sąlygas, išskyrus 9, 14, 19, 20, 24, 39 ir 60 punktuose nustatytas sąlygas.

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

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

(293) 2011 m. VESP bendrųjų nuostatų 12 punkte nustatyta, kad „[p]agalba turi būti skiriama už tikrą ir tinkamai apibrėžtą visuotinės ekonominės svarbos paslaugą, minimą Sutarties 106 straipsnio 2 dalyje“. 13 punkte paaiškinta, kad „valstybės narės negali priskirti konkrečių viešųjų paslaugų įsipareigojimų paslaugoms, kurias patenkinamai ir su valstybės apibrėžtu viešuoju interesu suderinamomis sąlygomis, pvz., susijusiomis su kaina, objektyviais kokybės reikalavimais, tęstinumu ir galimybe naudotis paslauga, jau teikia arba gali teikti įprastomis rinkos sąlygomis veikiančios įmonės. Kalbant apie tai, ar paslaugą gali suteikti rinkoje jau veikianti įmonė, Komisijos vertinimas apsiriboja patikrinimu, ar apibrėždama tai valstybė narė nepadarė akivaizdžios klaidos, išskyrus tuos atvejus, kai Sąjungos teisės nuostatose numatytas griežtesnis standartas“. Galiausiai 2011 m. VESP bendrųjų nuostatų 56 punkte nurodyta, kad „valstybėms narėms suteikta didelė veiksmų laisvė“ nustatant, kurios paslaugos gali būti laikomos visuotinės ekonominės svarbos paslaugomis.

(294) Vertinimas, ar VESP yra tikros, taip pat turi būti atliekamas atsižvelgiant į VESP komunikatą (žr. 186 ir 200 konstatuojamąsias dalis), Jūrų kabotažo reglamentą (žr. 188–190 konstatuojamąsias dalis) ir teismų praktiką (žr. 192–193 konstatuojamąsias dalis). Todėl Komisija turi įvertinti, ar pratęsimo laikotarpiu:

a) ar buvo **naudotojų paklausa**;

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

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

(295) Komisija pažymi, kad viešųjų paslaugų maršrutai, kuriais bendrovė „Toremar“ teikė viešąsias paslaugas pratęsimo laikotarpiu, yra tokie patys, kaip ir tie, kurie buvo pavesti bendrovei „Moby“/„Toremar“ pagal naują viešojo paslaugų pirkimo sutartį, išskyrus tai, kad reisų pratęsimo laikotarpiu buvo penki (žr. 36 konstatuojamąją dalį), o pagal naują viešojo paslaugų pirkimo sutartį buvo pridėtas vienas reisas į Džanutrio salą (**A5 linija**). Be to, Komisija jau apibūdino ir įvertino konkurencinę šių maršrutų padėtį pratęsimo laikotarpiu. Atsižvelgiant į tai, atliekant tolesnį vertinimą bus remiamasi ir nurodomos atitinkamos jau atlikto naujos viešojo paslaugų pirkimo sutarties vertinimo dalys (žr. 6.1.2.1 skirsnį).

(296) Atsižvelgdama į tai, Komisija visų pirma primena (žr. 123 konstatuojamąją dalį), kad Italija nustatė pradiniame susitarime numatytus viešųjų paslaugų įsipareigojimus i) siekdama užtikrinti teritorinį žemyninės dalies ir salų tęstinumą ir ii) prisidėti prie atitinkamų salų ekonominio vystymosi, teikiant reguliarias ir patikimas jūrų transporto paslaugas. Komisija jau padarė išvadą (žr. 195 konstatuojamąją dalį), kad tai iš tikrųjų yra teisėti viešojo intereso tikslai.

(297) Siekdama parodyti, kad yra tikra nagrinėjamų jūrų transporto paslaugų naudotojų paklausa, Italija pateikė (žr. 9 ir 10 lenteles) išsamius statistinius duomenis, iš kurių matyti, kad 2009 m., t. y. pirmaisiais pratęsimo metais, bendrovė „Toremar“ penkiais mišrių paslaugų maršrutais per atitinkamus laikotarpius, kuriems taikomi viešųjų paslaugų įsipareigojimai, pervežė 1 622 876 keleivius ir 347 935 transporto priemones. Šie rodikliai buvo mažesni 2010 m. (1 462 570 keleivių ir 317 488 transporto priemonės) ir 2011 m. (1 437 613 keleivių ir 294 433 transporto priemonės).

Metai	A1 linija	A2 linija	Greitoji A2 linija	A3 linija	A4 linija	Bendras keleivių skaičius
2009 m.	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	1 622 876
2010 m.	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	1 462 570
2011 m.	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	1 437 613

9 lentelė. 2009–2011 m. keleivių statistika

Metai	A1 linija	A2 linija	Greitoji A2 linija	A3 linija	A4 linija	Bendras keleivių skaičius
2009 m.	(…)	(…)		(…)	(…)	347 935
2010 m.	(…)	(…)		(…)	(…)	317 488
2011 m.	(…)	(…)		(…)	(…)	294 433

10 lentelė. 2009–2011 m. transporto priemonių statistika

(298) Apskritai iš duomenų matyti, kad keltų paslaugų naudotojų paklausa kiekvienu iš nagrinėjamų maršrutų buvo didelė ir gana stabili, o atlikus 2009–2011 m. analizę nenustatyta jokių požymių, kad ji būtų dingusi. Komisija jau įrodė, kad nuo 2012 m. buvo didelė jūrų transporto paslaugų naudotojų paklausa (žr. 198 konstatuojamąją dalį).

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

(300) Kaip paaiškinta 200 konstatuojamojoje dalyje, Komisija taip pat turi išnagrinėti, ar paslauga būtų buvusi nepakankama, jeigu būtų teikiama tik rinkos sąlygomis, atsižvelgiant į viešosios paslaugos įsipareigojimus, kuriuos valstybė narė nustatė pratęsusi pradinį susitarimą. Šiuo klausimu VESP komunikato 48 punkte pažymima, kad „Komisijos vertinimas apsiriboja patikrinimu, ar valstybė narė nepadarė akivaizdžios klaidos“.

(301) Komisija atkreipia dėmesį į tai, kad nuo 2009 m. sausio 1 d. iki 2012 m. sausio 1 d. kai kuriais maršrutais, kuriuos bendrovė „Toremar“ turėjo eksploatuoti pratęsus pradinį susitarimą, kiti veiklos vykdytojai teikė keltų paslaugas, tačiau nebūtinai ištisus metus ir tuo pačiu dažnumu. 201–207 konstatuojamosiose dalyse Komisija jau įvertino, ar kitų veiklos vykdytojų teikiamos paslaugos kiekvienu nagrinėjamu maršrutu buvo lygiavertės toms, kurias bendrovė „Moby“/„Toremar“ turėjo teikti pagal naują viešojo paslaugų pirkimo sutartį. Komisija primena, kad šis vertinimas buvo pagrįstas konkurencine padėtimi šiuose maršrutuose nuo 2009 m. sausio 1 d. iki 2012 m. sausio 1 d. Kadangi paslaugos, kurias turėjo teikti bendrovė „Moby“/„Toremar“, pagal eksploatuojamus maršrutus, dažnumą ir techninius reikalavimus yra kone tapačios paslaugoms, kurias bendrovė „Toremar“ turėjo teikti pratęsimo laikotarpiu, Komisijos išvada (žr. 207 konstatuojamąją dalį), kad vien rinkos jėgų nepakako viešųjų paslaugų poreikiams patenkinti, taikytina ir bendrovei „Toremar“ per visą pratęsimo laikotarpį. Iš tiesų daugeliu maršrutu bendrovė „Toremar“ buvo vienintelis veiklos vykdytojas, o kitais maršrutais kitų veiklos vykdytojų teikiamos paslaugos nebuvo lygiavertės tęstinumo, reguliarumo, pajėgumų ir kokybės atžvilgiu, todėl visiškai netenkino viešųjų paslaugų poreikių, nustatytų bendrovei „Toremar“ pradiniame susitarime (pratęstame).

(302) Galiausiai, atsižvelgdama į numatomą privatizavimą ir siekdama užtikrinti viešųjų paslaugų, kurios buvo teikiamos pagal pradinį susitarimą, tęstinumą, Italija nusprendė pratęsti šį susitarimą be pakeitimų ir pakeisti kompensavimo metodiką, ją pradedant taikyti nuo 2010 m. Komisija sutinka, kad naudotojų paklausa (kaip aprašyta 297–299 konstatuojamosiose dalyse) negalėjo būti patenkinta nustatant viešųjų paslaugų įsipareigojimus, taikomus visiems veiklos vykdytojams, eksploatuojantiems nagrinėjamus maršrutus. Visų pirma, keliais maršrutais paslaugas teikė tik bendrovė „Toremar“ (žr., pvz., 202 konstatuojamąją dalį), o kitais atvejais kitų veiklos vykdytojų pasiūla neatitiko (visų) reguliarumo, tęstinumo ir kokybės reikalavimų. Be to, daugumos (jeigu ne visų) maršrutų eksploatavimas, ypač ne sezono metu, yra nuostolingas, todėl tikėtina, kad be kompensacijos už viešąsias paslaugas jie apskritai nebūtų eksploatuojami. Komisija taip pat pritaria, kad, atsižvelgiant į bendrovės „Toremar“ privatizavimo procesą, galiojančios viešojo paslaugų pirkimo sutarties pratęsimas buvo vienintelis būdas užtikrinti viešųjų paslaugų tęstinumą iki šio privatizavimo pabaigos.

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

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

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

(305) Šiuose dokumentuose visų pirma būtina nurodyti:

— tikslų įsipareigojimo teikti viešąsias paslaugas pobūdį ir trukmę;

— įmonę ir teritoriją;

— išimtinių teisių pobūdį;

— kompensacijos apskaičiavimo, priežiūros ir peržiūros kriterijus;

— kompensacijos permokos išvengimo ir grąžinimo tvarką.

(306) 2011 ir 2012 m. sprendimuose Komisija išreiškė abejonių, ar pavedime buvo išsamiai aprašytas bendrovės „Toremar“ viešųjų paslaugų įsipareigojimų pobūdis pratęsimo laikotarpiu. Be to, Komisija pabrėžė, kad 2000–2004 m. ir 2005–2008 m. laikotarpiams nebuvo patvirtinti penkerių metų planai, kaip nustatyta pradiniame susitarime. Nepaisant to, Komisija taip pat priminė, kad skirtingi pavedimo elementai gali būti nustatyti keliuose dokumentuose, nesukeliant abejonių dėl įsipareigojimų apibrėžimo tinkamumo. Pratęsimo laikotarpiu bendrovės „Toremar“ pavedimą sudarė pradinis susitarimas (su vėlesniais pakeitimais ir pratęsimais), penkerių metų planai, apimantys 1990–1994 m. ir 1995–1999 m. laikotarpius, keletas Italijos valdžios institucijų *ad hoc* sprendimų, CIPE direktyva ir 2009 m. įstatymas.

(307) Atsižvelgdama į tai, Komisija pirmiausia pažymi, kad pradinis susitarimas (su vėlesniais pakeitimais), kuris yra bendrovės „Toremar“ pavedimo esmė, visiškai galiojo iki privatizavimo pabaigos remiantis daugybe dekretų įstatymų (žr. 286 konstatuojamąją dalį). Šiuose teisės aktuose nurodyta, kad bendrovei „Toremar“ buvo pavesti viešųjų paslaugų įsipareigojimai iki jos privatizavimo pabaigos.

(308) Remiantis pradiniu susitarimu, penkerių metų planuose nurodomi maršrutai ir uostai, kuriuose bus teikiamos paslaugos, laivų, naudojamų atitinkamoms jūrų jungtims, tipas ir pajėgumai, paslaugų dažnumas ir mokėtinos bilietų kainos, įskaitant subsidijuojamas kainas, visų pirma salų regionų gyventojams. Nors 2000–2004 m. ir 2005–2008 m. planai oficialiai nebuvo patvirtinti, 1995–1999 m. planas (patvirtintas 1996 m. gegužės 14 d. ministro dekretu) toliau buvo taikomas be jokių viešųjų paslaugų įsipareigojimų apimties pakeitimų. Todėl nuo 2009 m. sausio 1 d. iki 2012 m. sausio 2 d. toliau buvo taikomos visos šio plano nuostatos. Iki 2009 m. pirminė pradiniame susitarime numatyta tarifų sistema buvo iš dalies pakeista keliais vėlesniais teisės aktais. Tačiau per visą pratęsimo laikotarpį nebuvo priimti tarpžinybiniai potvarkiai, kuriais būtų toliau keičiamos bilietų kainos, kurias gali nustatyti buvusios „Tirrenia“ grupės įmonės, įskaitant bendrovę „Toremar“. Tuo remdamasi Komisija daro išvadą, kad viešųjų paslaugų įsipareigojimai, kuriuos bendrovė „Toremar“ turėjo vykdyti pratęsimo laikotarpiu, buvo apibrėžti pakankamai aiškiai.

(309) Komisija jau 2011 m. sprendimo 239 ir 240 konstatuojamosiose dalyse pažymėjo, kad parametrai, reikalingi kompensacijos sumai apskaičiuoti, buvo nustatyti iš anksto ir yra aiškiai aprašyti. Visų pirma, pradiniame susitarime (žr. 42 ir 44 konstatuojamąsias dalis) pateiktas išsamus ir tikslus 2009 m. išlaidų elementų, į kuriuos reikia atsižvelgti, sąrašas ir veiklos vykdytojo investuoto kapitalo grąžos apskaičiavimo metodika. 2010 m. ir 2011 m. taikoma metodika yra nustatyta CIPE direktyvoje (žr. 41–55 konstatuojamąsias dalis). Konkrečiau, CIPE direktyvoje detalizuoti išlaidų elementai, į kuriuos atsižvelgiama, ir investuoto kapitalo grąža. Galiausiai 2009 m. įstatyme nustatyta maksimali 13 005 441 EUR kompensacijos suma, taikoma nuo 2010 m. Be to, pradiniame susitarime buvo nustatyta, kad kompensacija bus išmokama dalimis, ir užtikrinta, kad kompensacija būtų grindžiama faktinėmis išlaidomis ir pajamomis, patirtomis teikiant viešąsias paslaugas. Tokiu būdu galima nustatyti, kad kompensacija yra per didelė, ir jos lengvai išvengti. Prireikus valstybė galėtų susigrąžinti permokėtą kompensacijos sumą iš bendrovės „Toremar“.

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

6.3.1.4. Pavedimo laikotarpio trukmė

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

(312) Italija nurodė, kad pratęsimo trukmė nustatyta atsižvelgiant į svarbiausio turto, naudojamo teikiant VESP, nusidėvėjimo laikotarpį. Konkrečiau, bendra pradinio susitarimo galiojimo trukmė yra pratęsta kiek daugiau nei 22 metų. Laivai yra svarbiausias turtas, reikalingas viešosioms paslaugoms teikti. Keltų paslaugoms teikti naudojamų laivų nusidėvėjimo laikotarpis paprastai yra ilgas ir gali viršyti 25 metus.

(313) Italija pateikė Komisijai bendrovės „Toremar“ laivų nusidėvėjimo vertę 2009–2011 m. laikotarpiu. Komisija pažymi, kad pratęsiant pradinį susitarimą penki iš aštuonių laivų jau buvo visiškai nusidėvėję, o likusių trijų laivų, kurie dar nebuvo nusidėvėję, vidutinis amžius buvo 21,5 metų.

(314) Nors pratęsus pradinį susitarimą daugumos bendrovės „Toremar“ naudojamų laivų nusidėvėjimo laikotarpis jau buvo pasibaigęs, Komisija pažymi, kad pratęsti šį laikotarpį trejiems metams buvo būtina siekiant užtikrinti viešosios paslaugos teikimo tęstinumą iki privatizavimo proceso pabaigos. Be to, atsižvelgdama į vidutinį likusių laivų, kurie dar nebuvo visiškai nuvertėję, amžių ir vidutinę keltų paslaugoms naudojamų laivų nusidėvėjimo trukmę, Komisija daro išvadą, kad pavedimo trukmė yra pakankamai pagrįsta ir kad laikomasi VESP bendrųjų nuostatų 17 punkto.

6.3.1.5. Atitiktis Direktyvai 2006/111/EB

(315) Pagal 2011 m. VESP bendrųjų nuostatų 18 punktą „[p]agalba bus laikoma suderinama su vidaus rinka pagal Sutarties 106 straipsnio 2 dalį tik tuomet, jei įmonė, kai taikoma, laikosi Komisijos direktyvos 2006/111/EB“ dėl finansinių santykių tarp valstybių narių ir valstybės įmonių skaidrumo ir dėl finansinio skaidrumo tam tikrose įmonėse ([86]).

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

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

(318) Todėl Komisija laikosi nuomonės, kad VESP bendrųjų nuostatų 18 punktas netaikomas.

6.3.1.6. Kompensacijos suma

(319) 2011 m. VESP bendrųjų nuostatų 21 punkte nustatyta, kad „<...> kompensacijos suma turi neviršyti sumos, reikalingos su viešąja paslauga susijusių įsipareigojimų vykdymo išlaidoms padengti, įskaitant nuosaikų pelną“.

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

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

(321) 2011 ir 2012 m. sprendimuose Komisija negalėjo padaryti išvados, ar kompensacijos suma nuo 2009 m. buvo proporcinga, nes vis dar turėjo abejonių, ar tam tikros bendrovei „Toremar“ pavestos viešosios paslaugos iš tikrųjų yra VESP. Šios abejonės išnagrinėtos 6.3.1.2 skirsnyje, todėl Komisija mano, kad 2009 m. bendrovei „Toremar“ skirta kompensacija yra proporcinga ir suderinama su SESV 106 straipsniu. Italija pateikė informaciją, kaip buvo apskaičiuota 2009 m. kompensacijos suma (t. y. 13 572 035 EUR), kuri buvo nustatytas remiantis pradiniame susitarime nustatyta metodika ir atitiko sukauptą grynąjį nuostolį iš paslaugų, teikiamų viešųjų paslaugų teikimo tvarka, prie kurio buvo pridėta kintama suma, atitinkanti investuoto kapitalo grąžą (t. y. 301 000 EUR).

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

(323) 6,5 % rizikos priedas buvo taikomas siekiant nustatyti kapitalo grąžą pagal VSKK formulę. Tačiau, kaip jau paaiškinta 133 konstatuojamojoje dalyje, Italija patikslino, kad, kompensacijos dydį apribojus pagal 2009 m. įstatymą, buvo nuspręsta supaprastinti skaičiavimą: 2010 ir 2011 m. taikyti 6,9 % fiksuoto dydžio kapitalo grąžą.

(324) Atsižvelgdama į tai, remdamasi Italijos pateiktomis ir 11 lentelėje apibendrintomis kiekvieno maršruto ataskaitomis, Komisija galėjo patikrinti, kad 2010 ir 2011 m. kompensacija už viešąsias paslaugas buvo maždaug 2 200 EUR mažesnė už grynąsias paslaugos išlaidas, įskaitant 6,9 % fiksuotą kapitalo grąžą:

Bendrovės „Toremar“ viešosios paslaugos	**2010 m.**	**2011 m.**	**Bendra suma**
Iš viso pajamų	21 241 542 EUR	20 097 049 EUR	41 338 591 EUR
- Iš viso išlaidų	35 410 421 EUR	35 218 639 EUR	70 629 060 EUR
- Amortizacija	1 064 158 EUR	985 207 EUR	2 049 365 EUR
= Grynosios viešųjų paslaugų išlaidos	15 233 037 EUR	16 106 797 EUR	31 339 834 EUR
+ Kapitalo grąža (6,9 %)	359 417 EUR	313 826 EUR	673 243 EUR
= Tinkama kompensacijai	15 592 454 EUR	16 420 623 EUR	32 013 077 EUR
+ Faktinė kompensacija	16 005 441 EUR	16 005 441 EUR	32 010 882 EUR
= Per didelė/per maža kompensacija	412 987 EUR	- 415 182 EUR	- 2 195 EUR

11 lentelė. Viešosios paslaugos, kurią bendrovė „Toremar“ teikė 2010–2011 m., grynosios išlaidos

(325) 2011 m. VESP bendrųjų nuostatų 49 punkte nustatyta, kad valstybės narės turi užtikrinti, jog kompensacija, suteikta įmonėms už VESP teikimą, nebūtų per didelė (kaip apibrėžta tų bendrųjų nuostatų 47 punkte). Komisijos prašymu, be kita ko, valstybės narės turi pateikti įrodymų. Be to, jos turi atlikti reguliarias patikras arba užtikrinti, kad patikros būtų atliktos baigiantis pavedimo vykdymo laikotarpiui ir bet kokiu atveju bent kas trejus metus.

(326) Komisija jau įvertino pagal 3-iąjį *Altmark* kriterijų, kad 6,5 % fiksuota kapitalo grąžos norma, kurios bendrovė „Moby“/„Toremar“ galėjo tikėtis iš anksto, atitiko riziką, kurią ji prisiėmė teikdama viešąsias paslaugas pagal naują viešojo paslaugų pirkimo sutartį (žr. 224–229 konstatuojamąsias dalis). Be to, Komisija pakartoja, kad Italija skaičiavimams supaprastinti taikė fiksuotą kapitalo grąžos normą (kuri 2010–2011 m. sudarė 6,9 %). Iš tikrųjų 2011 m. sprendime Komisija darė prielaidą, kad 2010 m. investuoto kapitalo grąžos norma buvo 9,95 % neatskaičius mokesčių, tačiau Italija paaiškino, kad tai buvo apskaičiuota vertė, skirta tuo metu būsimoms atviro konkurso procedūroms po buvusios „Tirrenia“ grupės, įskaitant bendrovę „Toremar“, privatizavimo (žr. 132 konstatuojamąją dalį).

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

(328) Be to, Komisija pažymi, kad 2010 ir 2011 m. Toskanos regionas panaudojo savo rezervus, kad padengtų papildomas bendrovės „Toremar“ viešųjų paslaugų išlaidas, kurių nebuvo galima padengti iš centrinio valstybės biudžeto, nes dėl ekonomikos ir finansų krizės sumažėjo keleivių skaičius ir tuo pačiu laikotarpiu padidėjo degalų sąnaudos (žr. 40 konstatuojamąją dalį). Todėl bendrovė „Toremar“ susidūrė su komercine rizika, susijusia su dideliu pajamų praradimu, nežinodama, ar šį praradimą padengs Toskanos regionas. Iš tiesų, pastarasis lėšas būtų skyręs tik po išsamaus 2010–2011 m. laikotarpiu patirtų faktinių išlaidų ir pajamų patikrinimo. Atsižvelgdama į tai, Komisija nusprendžia, kad 6,9 % kapitalo grąža atitinka susijusią riziką.

(329) Be to, kaip jau paaiškinta 227 konstatuojamojoje dalyje, vertindama naują viešojo paslaugų pirkimo sutartį pagal 3-iąjį *Altmark* kriterijų, Komisija nustatė, kad 2011 m. (taip pat 2010 m.) atrinktų keltų operatorių, siūlančių susisiekimą jūra Italijoje arba tarp Italijos ir kitų valstybių narių, lyginamosios grupės kapitalo grąžos mediana buvo didesnė nei 6,5 %, o kai kuriais atvejais viršijo 8 % Todėl laikoma, kad 6,9 % kapitalo grąža atitinka lyginamosios grupės kapitalo grąžą.

(330) Atsižvelgdama į tai, kas išdėstyta pirmiau, Komisija mano, kad nurodyta 6,9 % kapitalo grąža išlieka pagrįsto lygio.

(331) Galiausiai Italija pateikė būtinų įrodymų, kad buvo atlikti visi reguliarūs patikrinimai siekiant užtikrinti, kad kompensacijos suma neviršytų grynųjų paslaugos išlaidų. Be to, Komisija primena, kad kompensacija mokama dalimis (žr. 41 konstatuojamąją dalį), o paskutinė išmoka mokama remiantis faktinėmis metų išlaidomis ir pajamomis. Taip užtikrinama, kad kompensacijos suma neviršytų grynųjų paslaugos išlaidų.

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

6.3.1.7. Švartavimosi pirmenybė

(333) 2009 m. įstatymo 19b straipsnio 21 dalyje aiškiai nurodyta, kad švartavimosi pirmenybė buvo būtina siekiant užtikrinti teritorinį tęstinumą su salomis ir atsižvelgiant į buvusios „Tirrenia“ grupės įmonių, įskaitant bendrovę „Toremar“, viešųjų paslaugų įsipareigojimus. Iš tikrųjų, jeigu įmonėms, kurioms pavesta teikti viešąsias paslaugas, nebūtų teikiama švartavimosi pirmenybė, jos (kartais) galėtų būti priverstos laukti savo eilės įplaukti į doką ir dėl to vėluoti, todėl nebūtų pasiektas tikslas vartotojams užtikrinti patikimą ir patogų susisiekimą. Iš tiesų reguliarus tvarkaraštis yra būtinas, kad būtų patenkinti salų gyventojų judumo poreikiai ir būtų prisidedama prie atitinkamų salų ekonominio vystymosi. Be to, kadangi susitarime yra nustatyti viešųjų paslaugų maršrutų išvykimo laikai, švartavimosi pirmenybė reikalinga siekiant užtikrinti, kad uostai krantines ir švartavimosi laiką paskirstytų taip, jog viešųjų paslaugų teikėjas galėtų vykdyti savo viešųjų paslaugų įsipareigojimus.

(334) Atsižvelgdama į tai, Komisija mano, kad ši priemonė buvo suteikta tam, jog bendrovė „Toremar“ galėtų vykdyti savo viešųjų paslaugų įsipareigojimus, kurie yra tikra VESP (žr. 6.3.1.2 skirsnį). Be to, Italija patvirtino, kad švartavimosi pirmenybė taikoma tik toms paslaugoms, kurios teikiamos pagal viešųjų paslaugų teikimo tvarką

(335) Komisija jau išsamiai įvertino VESP ir susijusios kompensacijos bendrovei „Toremar“ suderinamumą pradinio susitarimo pratęsimo laikotarpiu (žr. 6.3.1 skirsnį). Taigi Komisija mano, kad vertinant švartavimosi pirmenybės suderinamumą pakanka tik nustatyti, ar dėl šios priemonės galima kompensacijos permoka.

(336) Komisija pritaria Italijos pateiktiems argumentams, kad bet kokia piniginė nauda, gaunama dėl švartavimosi pirmenybės, būtų nedidelė (žr. 137 konstatuojamąją dalį). Dėl šios priežasties per didelės kompensacijos rizika, atsirandanti dėl šios priemonės, taip pat būtų nedidelė. Be to, tiek, kiek šia priemone būtų sumažintos viešųjų paslaugų teikėjo veiklos išlaidos arba padidintos pajamos, šis poveikis būtų visiškai atspindėtas veiklos vykdytojo vidaus apskaitoje. Todėl atlikti patikrinimai, ar bendrovei „Toremar“ nebuvo skirta per didelė kompensacija, kaip aprašyta 6.3.1.6 skirsnyje, yra tinkami ir siekiant nustatyti, ar dėl švartavimosi pirmenybės nebuvo suteikta per didelė kompensacija.

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

6.3.1.8. Išvada

(338) Remdamasi 286–337 konstatuojamosiose dalyse pateiktu vertinimu, Komisija daro išvadą, kad bendrovei „Toremar“ už jūrų transporto paslaugų teikimą suteikta kompensacija pratęsus pradinio susitarimo galiojimą nuo 2010 m. sausio 1 d. iki 2012 m. sausio 1 d. ir švartavimosi pirmenybė atitinka taikytinus 2011 m. VESP bendrųjų nuostatų reikalavimus, todėl yra suderinamos su vidaus rinka pagal SESV 106 straipsnį.

6.3.2. *Išvada dėl pagalbos suderinamumo*

(339) Remdamasi pirmiau pateiktu vertinimu, Komisija laikosi nuomonės, kad bendrovei „Toremar“ suteikta kompensacija ir švartavimosi pirmenybė eksploatuojant jūrų maršrutus nuo 2010 m. sausio 1 d. iki 2012 m. sausio 1 d. yra suderinamos su vidaus rinka pagal SESV 106 straipsnį ir 2011 m. VESP bendrąsias nuostatas.

7. **IŠVADA**

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

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

1. bendrovei „Toremar“ skirta kompensacija už jūrų transporto paslaugų teikimą pagal naują viešojo paslaugų pirkimo sutartį nuo 2012 m. sausio 2 d. iki 2023 m. gruodžio 31 d., susieta su bendrovės „Toremar“ verslu ir švartavimosi pirmenybe, suteikta bendrovei „Moby“/„Toremar“, nes ji atitinka visus keturis *Altmark* kriterijus;

2. bendrovės „Toremar“ lėšų panaudojimas laivams atnaujinti, nes jos nebuvo panaudotos likvidumo tikslais, ir

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

PRIĖMĖ ŠĮ SPRENDIMĄ:

1 straipsnis

Bendrovei „Toremar“ suteikta kompensacija ir švartavimosi pirmenybė, skirta už jūrų transporto paslaugų teikimą pagal pratęstą pradinį susitarimą nuo 2009 m. sausio 1 d. iki 2012 m. sausio 1 d., yra valstybės pagalba pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį. Italija suteikė pagalbą bendrovei „Toremar“ pažeisdama SESV 108 straipsnio 3 dalį. Ši pagalba yra suderinama su vidaus rinka.

2 straipsnis

Naujos viešojo paslaugų pirkimo sutarties sudarymas laikotarpiui nuo 2012 m. sausio 2 d. iki 2023 m. gruodžio 31 d., susietas su bendrovės „Toremar“ verslu ir švartavimosi pirmenybe, suteikta bendrovei „Moby“/„Toremar“, nėra valstybės pagalba pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį.

3 straipsnis

Lėšos, kurias bendrovė „Toremar“ gavo laivams atnaujinti, nebuvo panaudotos likvidumo tikslais, todėl jos nėra valstybės pagalba bendrovei „Toremar“ pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį.

4 straipsnis

Atleidimas nuo mokesčių, taikomų bendrovės „Toremar“ privatizavimo procesui, ir galimybė naudoti *Fondo Aree Sottoutilizzate* lėšas likvidumo poreikiams tenkinti, kaip nustatyta 2010 m. įstatyme, nėra valstybės pagalba bendrovei „Toremar“ pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį.

5 straipsnis

Šis sprendimas skirtas Italijos Respublikai.

Priimta Briuselyje 2021 m. birželio 17 d.

Komisijos vardu
Margrethe VESTAGER
Komisijos narė