

LĒMUMI

KOMISIJAS LĒMUMS (ES) 2018/261

(2014. gada 22. janvāris)

par pasākumiem SA.32014 (2011/C), SA.32015 (2011/C), SA.32016 (2011/C), ko īstenojis Sardīnijas reģions par labu *Saremar*

(izziņots ar dokumenta numuru C(2013) 9101)

(Autentisks ir tikai teksts itāļu valodā)

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS KOMISIJA,

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

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

pēc tam, kad tā uzaicinājusi ieinteresētās personas sniegt piezīmes saskaņā ar iepriekš minēto(-ajiem) noteikumu(-iem) ⁽¹⁾ un ņēmusi vērā iesniegtās piezīmes,

tā kā:

1. PROCEDŪRA

- (1) Ar 2011. gada 5. oktobrī pieņemto Lēmuma C(2011) 6961 galīgo redakciju Komisija uzsāka oficiālu izmeklēšanas procedūru ⁽²⁾ attiecībā uz vairākiem Itālijas pieņemtiem lēmumiem par atbalstu bijušās *Tirrenia* grupas uzņēmumiem ⁽³⁾ (turpmāk *2011. gada lēmums*). 2011. gada lēmumu publicēja *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*. Komisija aicināja ieinteresētās personas iesniegt savas piezīmes par 2011. gada lēmumā ietvertajiem pasākumiem.
- (2) Itālija 2011. gada 15. novembrī iesniedza apsvērumus par 2011. gada lēmumu. Komisija saņēma ieinteresēto personu piezīmes. Komisija tās nosūtīja Itālijai, dodot tai iespēju atbildēt. Itālija sniedza apsvērumus par ieinteresēto personu piezīmēm 2012. gada 24. aprīļa un 4. maija vēstulēs.
- (3) Komisija 2011. gada 4. oktobrī, 2011. gada 19. oktobrī, 2011. gada 2. decembrī, 2012. gada 27. janvārī, 2012. gada 17. februārī un 2012. gada 28. februārī saņēma jaunas sūdzības par iespējamo atbalstu bijušās *Tirrenia* grupas uzņēmumiem un/vai to ieguvējiem. Dažās no minētajām sūdzībām tika apgalvots, ka Sardīnijas reģions (turpmāk RAS) ir piešķīris *Saremar – Sardegna Regionale Marittima* (turpmāk *Saremar*) jaunus atbalstus.
- (4) Komisija 2012. gada 7. novembrī pagarināja izmeklēšanas procedūru attiecībā uz *inter alia* dažiem atbalsta pasākumiem, ko RAS piešķīra *Saremar*. Ar 2012. gada 19. decembra Lēmuma C(2012) 9452 galīgo redakciju Komisija pieņēma lēmuma grozījumu, ar ko pagarina izmeklēšanas procedūru (turpmāk *2012. gada lēmums*) ⁽⁴⁾. 2012. gada lēmumu publicēja *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*. Komisija aicināja ieinteresētās personas iesniegt savas piezīmes par izmeklēšanā aplūkotajiem pasākumiem.
- (5) RAS piezīmes par pasākumiem attiecībā uz *Saremar* tika saņemtas 2012. gada 13. decembrī un 2013. gada 26. februārī.

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

⁽²⁾ OV C 28, 1.2.2012., 18. lpp.

⁽³⁾ Sākot no 2004. gada, bijušo *Tirrenia* grupu veidoja *di Navigazione S.p.A.*, *Saremar – Sardegna Regionale Marittima S.p.A.*, *Toremara – Toscana Regionale Marittima S.p.A.*, *Siremar – Sicilia Regionale Marittima S.p.A.* un *Caremar – Campania Regionale Marittima S.p.A.*

⁽⁴⁾ OV C 84, 22.3.2013., 58. lpp.

- (6) Attiecībā uz minētajiem pasākumiem Komisija saņēma piezīmes no atbalsta saņēmēja un konkurentiem. Komisija tās nosūtīja Itālijai, dodot tai iespēju atbildēt. Itālija nesniedza piezīmes par ieinteresēto personu apsvērumiem attiecībā uz šajā lēmumā aplūkoto pasākumiem.
- (7) RAS 2013. gada 14. maija vēstulē lūdza Komisiju atdalīt no saskaņā ar 2011. un 2012. gada lēmumiem uzsāktās oficiālās izmeklēšanas procedūras pasākumus attiecībā uz *Saremar* un piešķirt prioritāti šiem pasākumiem, īpaši ņemot vērā neizbēgamo uzņēmuma privatizāciju.
- (8) Attiecīgos pasākumus vairākās sanāksmēs ir apspriedusi Komisija, RAS pārstāvji un *Saremar* 2012. gada 24. aprīlī, 2013. gada 2. maijā, 2013. gada 10. jūlijā un 2013. gada 10. oktobrī, kā arī Komisija un sūdzību iesniedzēji 2012. gada 27. jūlijā, 2012. gada 20. novembrī un 2013. gada 8. augustā.
- (9) Komisija 2013. gada 6. augusta vēstulē pieprasīja Itālijai papildu informāciju par izmeklēšanā aplūkoto pasākumiem. Itālija atbildēja uz šo pieprasījumu 2013. gada 26. septembrī un 2013. gada 25. oktobrī.
- (10) Komisija saņēma turpmāku informāciju no RAS un *Saremar* 2013. gada 3. septembrī, 2013. gada 24. oktobrī, 2013. gada 13. novembrī un 2013. gada 21. novembrī.
- (11) Šajā lēmumā tiek aplūkots RAS pieprasījums piešķirt prioritāti ar *Saremar* saistītajiem pasākumiem.

2. PASĀKUMI, UZ KURIEM SASKAŅĀ AR 2011. UN 2012. GADA LĒMUMIEM ATTIECAS IZMEKLĒŠANA

- (12) Oficiālā izmeklēšana, kuru uzsāka saskaņā ar 2011. un 2012. gada lēmumiem, ietver šādus pasākumus:
 - a) kompensācija par vispārējas tautsaimnieciskas nozīmes pakalpojumu (VTNP) sniegšanu saskaņā ar pagarinātiem sākotnējiem nolīgumiem;
 - b) bijušās *Tirrenia* grupas uzņēmumu privatizācija, tostarp pretgarantija *Cdl*, *Siremar* pircējam, un pirkuma cenas atlikts maksājums *CIN*, *Tirrenia di Navigazione* pircējam;
 - c) pietauvošanās prioritāte;
 - d) 2010. gada 1. oktobra Likumā Nr. 163 paredzētie pasākumi, ar ko pārveido 2010. gada 5. augusta Dekrētlukumu Nr. 125/2010;
 - e) RAS pieņemtie papildu pasākumi par labu *Saremar* (kompensācija par divu jūras maršrutu nodrošināšanu starp Sardīniju un Itālijas kontinentālo daļu 2011.–2012. gadā, *Bonus Sardo – Vacanza* projekts, aizdevums EUR 3 miljonu apmērā un apstiprinājuma vēstules, un rekapitalizācija);
 - f) glābšanas atbalsta ļaunprātīga izmantošana;
 - g) kompensācija par VTNP sniegšanu saskaņā ar turpmākajiem nolīgumiem/sabiedrisko pakalpojumu līgumiem.
- (13) Šis lēmums attiecas tikai uz dažiem RAS pieņemtiem pasākumiem par labu *Saremar*, kuri tiks uzskaitīti turpmāk. *Bonus Sardo – Vacanza* projektu novērtēs atsevišķi.

2.1. ATBALSTA SAŅĒMĒJS

- (14) Sākotnēji *Tirrenia* grupu veidoja seši uzņēmumi, proti, *Tirrenia di Navigazione* (turpmāk *Tirrenia*), *Adriatica*, *Caremar*, *Saremar*, *Siremar* un *Toremar*. Uzņēmumi sniedza jūras transporta pakalpojumus saskaņā ar atsevišķiem sabiedrisko pakalpojumu līgumiem, kurus noslēdza ar valsti 1991. gadā un kuri bija spēkā līdz 2008. gada beigām (turpmāk *sākotnējie nolīgumi*). Valsts uzņēmumam *Fintecna – Finanziaria per i Settori Industriale e dei Servizi S.p.A.* (turpmāk *Fintecna*)⁽⁹⁾ piederēja 100 % *Tirrenia* pamatkapitāla, savukārt *Tirrenia* īpašumā bija reģionālie uzņēmumi *Adriatica*, *Caremar*, *Saremar*, *Siremar* un *Toremar*.

⁽⁹⁾ *Fintecna* pilnībā pieder Ekonomikas un finanšu ministrijai un nodarbojas ar kapitāla daļu pārvaldību un privatizācijas procesiem, kā arī izstrādā tādu uzņēmumu racionalizācijas un pārstrukturēšanas projektus, kuri saskaras ar ražošanas, finansiālām vai organizatoriskām grūtībām.

- (15) *Tirrenia* 2004. gadā apvienojās ar *Adriatica*. Sākot no 2004. gada, *Tirrenia* grupu veidoja *Tirrenia*, *Caremar*, *Saremar*, *Siremar* un *Toremar* ⁽⁶⁾.
- (16) Ar 19.b pantu Dekrētlukumā Nr. 135/2009, kas pārveidots par Likumu Nr. 166/2009 (turpmāk 2009. gada likums), *inter alia* paredzēts, ka reģionālie uzņēmumi *Caremar*, *Saremar* un *Toremar* tiks nodoti Kampānijas, Sardīnijas un Toskānas reģioniem, ņemot vērā to privatizāciju. Tajā arī paredzēja, ka jaunie nolīgumi starp Itālijas valsti un *Tirrenia* un *Siremar* tiks noslēgti līdz 2009. gada 31. decembrim. Līdzīgi, reģionālo pakalpojumu sniegšana tiks iekļauta jaunos sabiedrisko pakalpojumu līgumos, kuri jānoslēdz starp *Saremar*, *Toremar* un *Caremar* un attiecīgajiem reģioniem līdz attiecīgi 2009. gada 31. decembrim un 2010. gada 28. februārim. Jaunajiem nolīgumiem/jaunajiem sabiedrisko pakalpojumu līgumiem jāstājas spēkā pēc katras no bijušās *Tirrenia* grupas uzņēmuma privatizācijas ⁽⁷⁾.
- (17) Tādējādi saskaņā ar 2009. gada likumu *Saremar* tika nodots RAS. Parasti uzņēmums nodrošināja tikai vietējos kabotāžas savienojumus starp Sardīniju un salām uz ziemeļaustrumiem un dienvidrietumiem no Sardīnijas, kā arī starptautisko savienojumu ar Korsiku saskaņā ar sākotnējo nolīgumu ar valsti. *Saremar* nav veicis nesubsidētas darbības.
- (18) Saskaņā ar 2013. gada 26. jūlija Reģionālo likumu Nr. 18 uzaicinājuma piedalīties konkursā par *Saremar* privatizāciju publicēšana tika atlikta līdz 2013. gada 31. decembrim. Šis lēmums neskar Komisijas nostāju par citiem pasākumiem par labu *Saremar* un nevienu no iespējamiem jautājumiem par valsts atbalstu, kuri radušies saistībā ar uzņēmuma privatizāciju. Pašlaik saskaņā ar lietu SA.32014, SA.32015 un SA.32016 tiek izmeklēti visi pārējie 2011. un 2012. lēmumos ietvertie pasākumi, tostarp *Bonus Sardo – Vacanza* projekts, un tāpēc tie nav iekļauti šajā lēmumā.

2.2. ŠAJĀ LĒMUMĀ IETVERTO PASĀKUMU SĪKS APRAKSTS

- (19) RAS 2011. un 2012. gadā pieņēma vairākus pasākumus, lai veicinātu tūrismu un reģionālo attīstību un nodrošinātu teritoriālo nedalāmību. Saskaņā ar RAS sniegto informāciju šo iniciatīvu pamatā galvenokārt bija divi nozīmīgi notikumi salas transporta pakalpojumu tirgū 2011. gadā.
- (20) Pirmkārt, lai gan mātesuzņēmums *Tirrenia* tika nodots pārdošanai jau 2010. gadā, *Compagnia Italiana di Navigazione* (CIN) iegādājās uzņēmumu un parakstīja jaunu nolīgumu tikai 2012. gada jūlijā. Iespējams, līdz pat jauna nolīguma parakstīšanas datumam nebija skaidrs, vai jūras transporta pakalpojumi starp Sardīniju un Itālijas kontinentālo daļu joprojām saņems subsīdijas un vai saskaņā ar jauno nolīgumu ar *Tirrenia* pircēju tiks samazināta sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas darbības joma.
- (21) Otrkārt, Itālijas Valsts konkurences iestāde (NCA) veica izmeklēšanu attiecībā uz privātuzņēmumiem, kuri nodrošināja maršrutus starp Sardīniju un kontinentālo daļu, par iespējamo LESD 101. panta pārkāpumu, jo bija būtiski paaugstinātas transporta cenas dažos maršrutos starp Sardīniju un kontinentālo daļu. NCA pabeidza procedūru 2013. gada 11. jūnijā ⁽⁸⁾. Pušu (pasažieru) transporta pakalpojumu cenu pieaugums 2011. gada vasarā tika atzīts par saskaņotu praksi, ar ko pārkāpj LESD 101. pantu. Saskaņā ar NCA sniegto informāciju pārkāpums notika vismaz laikposmā no 2010. gada septembra līdz 2011. gada septembra beigām.
- (22) Šajā kontekstā ar 2012. gada lēmumu Komisija ir uzsākusi oficiālu izmeklēšanas procedūru par dažiem RAS pieņemtiem pasākumiem. Tāpēc Komisija sīki izklāstīs izmeklēšanā aplūkotos pasākumus.

⁽⁶⁾ Saskaņā ar 2009. gada likumu uzņēmuma daļa, kas nodrošināja savienojumu ar *Pontino Archipelago*, tika atdalīta no *Caremar* un nodota Lacio reģionam.

⁽⁷⁾ 2009. gada likuma 19.b panta 10. punkts.

⁽⁸⁾ Lieta I743 – prāmju bijēšu cenas uz Sardīniju/no tās, par iespējamo LESD 101. panta pārkāpumu, ko veikuši privātā sektora konkurenti (*Onorato Partecipazioni S.r.l.*, *Moby S.p.a.*, *Marinvest S.r.l.*, *Investitori Associati SGR S.p.a.*, *Grandi Navi Veloci S.p.a.*, *SNAV S.p.a.*, *Lotta Maritime S.A.*, *Forship S.p.a.*, *Clessidra SGR S.p.a.* un *L19 S.p.a.*) dažos maršrutos, kas savieno Sardīniju un kontinentālo daļu.

2.2.1. KOMPENSĀCIJA PAR DIVU MARŠRUTU NODROŠINĀŠANU STARP SARDĪNIJU UN ITĀLIJAS KONTINENTĀLO DAĻU

2.2.1.1. Tiesiskais regulējums

- (23) RAS pieņem, ka *Saremar* darbība 2011. un 2012. gadā divos maršrutos, kas savieno Sardīniju un Itālijas kontinentālo daļu, proti, Olbiju (*Golfo Aranci*) – *Civitavecchia* un *Vado Ligure* – *Porto Torres*, tiek atzīta par VTNP, kurš likumīgi tika uzticēts pakalpojumu sniedzējam, paredzot to reģionālajos lēmumos (pilnvarojuma aktos), kas sīkāk aplūkoti turpmāk tekstā.

2011. gada 26. aprīļa Reģionālais lēmums Nr. 20/57

- (24) Saskaņā ar RAS sniegto informāciju privātuzņēmumi, kuri nodrošināja savienojumus uz Sardīniju un no tās, 2011. gada pavasarī palielināja cenas līdz nesaprotīgam līmenim. 2011. gada 26. aprīļa Reģionālajā lēmumā Nr. 20/57 (turpmāk "Lēmums 20/57") tika norādīts, ka notika tehnisko jautājumu apspriešana ar galvenajiem pakalpojumu sniedzējiem, kuri darbojās šajos maršrutos no 2011. gada 1. marta, par iespējamām veidiem kā "stabilizēt braukšanas maksu pieņemamā līmenī" īstermiņā, vidējā termiņā un ilgtermiņā. Saskaņā ar RAS sniegto informāciju privātie pakalpojumu sniedzēji tomēr nevēlējās atbalstīt RAS aicinājumu "veikt kopīgus pasākumus, kuru mērķis ir palielināt tūristu plūsmu", samazinot braukšanas maksu šajos maršrutos.
- (25) Ņemot vērā būtisko tūristu pieprasījuma kritumu un bažas, kuras pauda ražošanas nozares, prasot pieejamus savienojumus ar kontinentālo daļu, RAS saskārās ar vajadzību veikt "steidzamas darbības, lai nodrošinātu konkurētspējīgu alternatīvu privāto pakalpojumu sniedzēju iekasētajai braukšanas maksai". Tas nolēma, ka *Saremar* jāsāk nodrošināt savienojumus ar kontinentālo daļu un starptautiskos savienojumus "galvenajos tūrisma un komerciālajos maršrutos" uz Sardīniju un no tās "atbilstīgi tirgus noteikumiem". Ir jāved atsevišķa grāmatvedības uzskaitē, lai nodrošinātu saimniecisko līdzsvaru, saskaņojot transporta pakalpojumu pieprasījumu ar pasākuma saimniecisko dzīvotspēju.
- (26) *Saremar* jāpārbauda iespēja izmēģinājuma veidā uzsākt darbību laikposmā no 2011. gada 15. jūnija līdz 2011. gada 15. septembrim vismaz divos no šādiem savienojumiem (kombinēti pakalpojumi):
- Ziemeļaustrumsardīnija (Olbija vai *Golfo Aranci*) – Dienviditālijas centrālā daļa (*Civitavecchia* vai *Neapole*) un atpakaļ;
 - Ziemeļaustrumsardīnija (Olbija vai *Golfo Aranci*) – Ziemeļitālijas centrālā daļa (*La Spezia*, *Carrara* vai *Livorno*) un atpakaļ;
 - Ziemeļrietumsardīnija (*Porto Torres*) – Ziemeļitālija (*Dženova* vai *Savona*) un atpakaļ.
- (27) *Saremar* arī varēja brīvi palielināt starptautisko savienojumu skaitu.

2011. gada 19. maija Reģionālais lēmums Nr. 25/69

- (28) Ar 2011. gada 19. maija Reģionālo lēmumu Nr. 25/69 (turpmāk *Lēmums 25/69*) tika apstiprināts tarifs, kas *Saremar* jāpiemēro pasažieru un kravas pārvadājumiem *Golfo Aranci* – *Civitavecchia* maršrutā laikposmā no 2011. gada 15. jūnija līdz 2011. gada 15. septembrim. Tika konstatēts, ka, iespējams, attiecīgais maršruts bija "viens no pieprasītākajiem maršrutiem".
- (29) Pakalpojumu sniedzējs varēja grozīt braukšanas maksu, lai nodrošinātu, ka darbība ir rentabla un klienti – pilnībā apmierināti. Jebkurš minētais grozījums bija iepriekš jāpaziņo RAS. Karstai un klusai sezonai piemēroja dažādas likmes. Rezidentiem un nerezidentiem jāpiemēro braukšanas maksa tādā pašā veidā.

2011. gada 1. jūnija Reģionālais lēmums Nr. 27/4

- (30) Ar 2011. gada 1. jūnija Reģionālo lēmumu Nr. 27/4 (turpmāk *Lēmums 27/4*) tika apstiprināts tarifs, kas *Saremar* jāpiemēro pasažieru un kravas pārvadājumiem *Vado Ligure* – *Porto Torres* maršrutā laikposmā no 2011. gada 22. jūnija līdz 2011. gada 15. septembrim.
- (31) Turklāt, tajā paredzēts, ka Sardīnijas rezidenti saņem 15 % atlaidi. *Saremar* varēja grozīt braukšanas maksu, lai nodrošinātu, ka darbība ir rentabla un klienti – pilnībā apmierināti.

2011. gada 1. septembra Reģionālais lēmums Nr. 36/6

- (32) 2011. gada 1. septembra Reģionālajā lēmumā Nr. 36/6 (turpmāk *Lēmums 36/6*) tika norādīts, ka transporta cenu pieaugums maršrutos uz kontinentālo daļu notika pēc bijušā mātesuzņēmuma *Tirrenia* pārdošanas (skatīt 75. apsvērumu).

- (33) Šajā sakarā RAS jāatbalsta pārdošanas procedūras anulēšana un *Tirrenia* pārdošanas nodalīšana no publiskās konkursa procedūras par jauna nolīguma piešķiršanu, tādējādi *de facto* monopolstāvokļa novēršana jūras kabotāžā uz Sardīniju un no tās. Ir jāveic pasākumi, lai nodrošinātu atklātas konkursa procedūras uzsākšanu attiecībā uz sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākumu (PSP) uzticēšanu, lai atrastu labāko piedāvājumu attiecībā uz maršrutu un ostu skaitu, biežumu, ātrumu, pakalpojumu kvalitāti un braukšanas maksu gan pasažieru, gan kravas pārvadājumiem.
- (34) Ja *Saremar* pārtrauktu darbību maršrutos uz kontinentālo daļu, tad tiktu atjaunots iepriekšējais monopolstāvoklis. Ilgtermiņā par galveno mērķi reģiona līmenī jāizvirza efektīvas konkurences saglabāšana kabotāžas tirgū. Tas ir jāpanāk, uzticot sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākumus attiecībā uz galvenajiem maršrutiem, ko uzskata par salas stratēģiskajiem maršrutiem, tiem pakalpojumu sniedzējiem, kuri piedāvā labākos pakalpojuma nosacījumus.
- (35) Lēmumā 36/6 paredzēts, ka, pamatojoties uz uzņēmējdarbības plānu, *Saremar* izmēģinājuma veidā jāpārbauda darbības dzīvotspēja laikposmā no 2011. gada 30. septembra līdz 2012. gada 30. septembrim vismaz vienā no šādiem kombinētiem maršrutiem: *Olbia – Livorno*, *Porto Torres – Livorno* vai *Cagliari – Piombino*.
- (36) Līdzīgi, *Saremar* arī jāatjauno *Golfo Aranci* (vai *Olbijas*) – *Civitavecchia* un *Porto Torres – Vado Ligure* (vai *Dženova*) līnijas no 2012. gada 15. maija līdz 2012. gada 15. septembrim. Maršruti jānodrošina, izmantojot divus jaunus nomas izprieceļojumu prāmjus.
- (37) Lēmumā 36/6 arī paredzēts, ka jāveic *Saremar* rekapitalizācija par summu, kas vienāda ar prasību pret *Tirrenia* īpašuma tiesību nodošanu (skatīt, sākot no 89. apsvēruma).

2011. gada 1. decembra Reģionālais lēmums Nr. 48/65

- (38) Rīkojoties saskaņā ar Lēmumu 36/6, RAS un *Saremar* pārbaudīja vienas kombinētās līnijas dzīvotspēju *Olbia – Livorno*, *Porto Torres – Livorno* vai *Cagliari – Piombino* maršrutā laikposmā no 2011. gada 30. septembra līdz 2012. gada 30. septembrim. Īpaši tika novērtēts pašreizējais un plānotais pieprasījums pēc kombinētiem pakalpojumiem, braukšanas maksa, prognozējamās izmaksas un ieņēmumi, kā arī alternatīvo pakalpojumu rentabilitāte. Analīzē atklājās šāda informācija:
- Cagliari – Piombino* un *Porto Torres – Livorno* maršrutā ir augsts saimnieciskas nelīdzsvarotības, pieprasījuma svārstību un aizvietojamu pakalpojumu konkurences spiediena risks;
 - lai gan *Olbijas – Livorno* maršrutā pastāv varbūtība par konkurences spiedienu uz cenām, saimnieciskais līdzsvars ir iespējams;
 - Olbijas – Civitavecchia* maršrutā var sasniegt saimniecisko līdzsvaru.
- (39) Lēmumā 36/6 norādīts, ka “pienākums saglabāt saimniecisko līdzsvaru, lai izvairītos no nesaderīga valsts atbalsta piešķiršanas, neļauj nekavējoties atklāt jaunus maršrutus”. Tika uzskatīts, ka jānodrošina tādi maršruti, kuri īstermiņā uzrādīja labas dzīvotspējas perspektīvas, un jāatklāj izmēģinājuma periodā pozitīvi novērtētas karstās sezonas līnijas.
- (40) Tāpēc *Saremar* tika dots rīkojums nekavējoties atklāt *Olbijas – Civitavecchia* kombinēto līniju. Maršruts 2011. gadā bija jānodrošina katru dienu ar *Saremar* izmantotajiem prāmjiem. Klusās sezonas braukšanas maksu, kuru *Saremar* iekasēja 2011. gadā, apstiprināja kā standarta braukšanas maksu, ko *Saremar* bija tiesības grozīt, lai ņemtu vērā pieprasījumu un nodrošinātu saimnieciskā līdzsvara mērķa izpildi.
- (41) Lai uzlabotu kravnesību *Olbijas – Civitavecchia* un *Porto Torres – Vado Ligure* (vai *Dženovas*) maršrutā laikposmā no 2012. gada maija līdz septembrim, bija jānomā vismaz trīs izprieceļojumu prāmji ar augstu kravnesību.
- (42) *Saremar* neatkarīgi no sezonas bija jānosaka standarta braukšanas maksa visām līnijām, lai ļautu uzņēmumam sasniegt abus darbības mērķus – saimniecisko līdzsvaru un augstu klientu apmierinātības līmeni.

2012. gada 20. marta Reģionālais lēmums Nr. 12/28

- (43) Ar 2012. gada 20. marta Reģionālo lēmumu Nr. 12/28 (turpmāk *Lēmums 12/28*) RAS ņem vērā *Saremar* priekšlikumu par tarifu 2012. gada vasaras sezonai *Olbijas – Civitavecchia* maršrutā, pamatojoties uz uzņēmuma veikto tirgus aptauju.

- (44) Braukšanas maksai klusajā sezonā, nedēļas nogalēs un karstajā sezonā jābūt atšķirīgai. Attiecībā uz karstajā sezonā (augusts) piemēroto braukšanas maksu *Saremar* ierosināja trīs alternatīvas, proti, saglabāt 2011. gada karstās sezonas braukšanas maksu, palielināt to par EUR 5 vai kā alternatīvu noteikt "posto letto" braukšanas maksu EUR 10 apmērā.
- (45) Ar Lēmumu 12/28 *Saremar* tiek pilnvarots apstiprināt to ierosināto braukšanas maksu, ar kuru var sasniegt labāko līdzsvaru starp sabiedrisko interešu mērķiem un vajadzību nodrošināt darbības saimniecisko un finansiālo līdzsvaru.

2012. gada 22. maija Reģionālais lēmums Nr. 22/14

- (46) Ar 2012. gada 22. marta Reģionālo lēmumu Nr. 22/14 (turpmāk *Lēmums 22/14*) RAS ņem vērā *Saremar* priekšlikumu par tarifu 2012. gada vasaras sezonai (no 2012. gada 1. jūnija līdz 2012. gada 15. septembrim) *Porto Torres – Vado Ligure* maršrutā, pamatojoties uz uzņēmuma veikto tirgus aptauju.
- (47) Uzņēmums ieteica noteikt dažādu braukšanas maksu klusai (1.–14. jūnijs un 3.–15. septembris), vidējai (15. jūnijs–13. jūlijs) un karstai sezonai (14. jūlijs–2. septembris). Sardīnijas rezidentiem jāpiemēro 15 % atlaide.
- (48) Tomēr lēmumā nav precīzi noteikta braukšanas maksa, kas *Saremar* ir jāiekasē maršrutā. Uzņēmumam deva rīkojumu pastāvīgi uzraudzīt tirgus attīstību un koriģēt cenas, lai panāktu labāko līdzsvaru starp sabiedrisko interešu mērķiem un vajadzību nodrošināt darbības saimniecisko un finansiālo līdzsvaru. Turklāt RAS ņēma vērā, ka *Coraggio* prāmis tika nomāts, lai to izmantotu maršrutā laikposmā no 2012. gada 1. jūnija līdz 15. septembrim.

2012. gada 7. augusta Reģionālais likums Nr. 15

- (49) 2012. gada 7. augusta Reģionālajā likumā Nr. 15 (turpmāk *Reģionālais likums*) paredzēts *inter alia*, ka nekavējoties tiks publicēts (60 dienu laikā pēc Reģionālā likuma stāšanās spēkā) uzaicinājums piedalīties konkursā par *Saremar* privatizāciju.
- (50) Reģionālajā likumā arī paredzēts, ka RAS jāsedz iespējamais deficīts, kas radies, *Saremar* nodrošinot savienojumus ar kontinentālo daļu. Šajā sakarā tika piešķirta subsīdija EUR 10 miljonu apmērā.

2.2.1.2. Terminš

- (51) Saskaņā ar turpmākajā tabulā minētajiem aktiem *Saremar* tika uzticēta divu maršrutu nodrošināšana, kuri savienoja Sardīniju ar Itālijas kontinentālo daļu.

1. tabula

Reģionālie lēmumi, ar kuriem *Saremar* tiek uzticēta divu maršrutu nodrošināšana

	<i>Golfo Aranci</i> (Olbija) – <i>Civitavecchia</i>	Vado Ligure – Porto Torres
2011. gada vasaras sezona	2011. gada 19. maija Lēmums Nr. 25/69 (no 2011. gada 15. jūnija līdz 15. septembrim)	2011. gada 1. jūnija Lēmums Nr. 27/4 (no 2011. gada 22. jūnija līdz 15. septembrim)
2012. gada ziemas sezona	2011. gada 1. decembra Lēmums Nr. 48/65 (tūlītēja līnijas atklāšana)	Netiek nodrošināts
2012. gada vasaras sezona	2011. gada 1. septembra Lēmums Nr. 36/6 (no 2012. gada 15. maija līdz 15. septembrim)	2011. gada 1. septembra Lēmums Nr. 36/6 (no 2012. gada 15. maija līdz 15. septembrim)

- (52) Tomēr iepriekš apstiprinātais darbības grafiks nav pilnībā ievērots.
- (53) *Saremar* 2011. gadā nodrošināja *Civitavecchia – Olbijas (Golfo Aranci)* maršrutu katru dienu no 2011. gada 15. jūnija līdz 15. septembrim. Šajā laikā šo maršrutu nodrošināja arī *Moby*, *Tirrenia*, *Grandi Navi Veloci* (GNV) un *Forship (Sardinia Ferries)*.

- (54) *Saremar* 2012. gadā nodrošināja maršrutu no 2012. gada 16. janvāra līdz 2012. gada 15. septembrim. Vasaras periodā *Saremar* nodrošināja maršrutu katru dienu no 2012. gada 1. jūnija līdz 2012. gada 15. septembrim (nevis no 2012. gada 15. maija, kā paredzēts Lēmumā 36/6). Vasaras periodā šajā maršrutā darbojās *Moby* un *CIN/Tirrenia*. Ziemas periodā (no 2012. gada 16. janvāra līdz 2012. gada 30. maijam) *Saremar* nodrošināja maršrutu 6 dienas nedēļā⁽⁹⁾. Arī *Tirrenia* nodrošināja maršrutu, kas saskaņā ar sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākumu bija paredzēts sākotnējā nolīgumā. Ziemas sezonā maršrutā nedarbojās neviens privāts pakalpojumu sniedzējs.
- (55) *Saremar* nodrošināja *Vado Ligure – Porto Torres* maršrutu 4 dienas nedēļā⁽¹⁰⁾ no 2011. gada 22. jūnija līdz 2011. gada 15. septembrim un no 2012. gada 1. jūnija (nevis no 2012. gada 15. maija, kā paredzēts Lēmumā 36/6) līdz 2012. gada 15. septembrim. Maršrutā 2011. gadā darbojās *Moby*, *Tirrenia* un *GNV*. Maršrutā 2012. gadā darbojās *Moby*, *CIN/Tirrenia* un *GNV*.
- (56) Pakalpojumu sniegšana abos maršrutos tika pārtraukta 2012. gada 15. septembrī.

2.2.1.3. Sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākumi

- (57) RAS apgalvo, ka *Saremar* tika uzticēti pakalpojumu sniegšanas pienākumi attiecībā uz iekasēto braukšanas maksu divos maršrutos uz kontinentālo daļu. Pakalpojumu sniegšanas pienākumu uzticēšanas pamatojums bija Sardīnijas kopienai kaitējošs cenu pieaugums, kas radās, privātiem pakalpojumu sniedzējiem noslēdzot pret konkurenci vērstu nolīgumu attiecībā uz attiecīgajiem maršrutiem.
- (58) Turpmāk tiek aplūkoti pilnvarojuma aktos paredzētie īpašie noteikumi attiecībā uz braukšanas maksu:
- Lēmumā 20/57 nav skaidru noteikumu attiecībā uz braukšanas maksu, kas *Saremar* jāiekasē ierosinātajos maršrutos;
 - Lēmumā 25/69 apstiprināts tarifs, kas *Saremar* jāpiemēro *Golfo Aranci – Civitavecchia* maršrutā no 2011. gada 15. jūnija līdz 2011. gada 15. septembrim. Pakalpojumu sniedzējs varēja grozīt braukšanas maksu, iepriekš par to informējot RAS, lai nodrošinātu, ka darbība ir rentabla un klienti – pilnībā apmierināti;
 - Lēmumā 27/4 apstiprināts tarifs, kas *Saremar* jāpiemēro kombinētiem pasažieru un kravas pārvadājumiem *Vado Ligure – Porto Torres* maršrutā no 2011. gada 22. jūnija līdz 2011. gada 15. septembrim. Sardīnijas rezidentiem jāpiemēro 15 % atlaide. Pakalpojumu sniedzējs varēja koriģēt braukšanas maksu, iepriekš par to informējot RAS, lai nodrošinātu, ka darbība ir rentabla un klienti – pilnībā apmierināti;
 - Lēmums 36/6 neattiecas uz braukšanas maksu;
 - Lēmumā 48/65 dots rīkojums *Saremar* nekavējoties atjaunot *Olbijas – Civitavecchia* maršruta darbību, apstiprinot kā standarta braukšanas maksu klusās sezonas braukšanas maksu, ko *Saremar* iekasēja 2011. gadā. *Saremar* varēja koriģēt šo braukšanas maksu, iepriekš par to paziņojot RAS, lai ņemtu vērā faktisko pieprasījumu un nodrošinātu saimnieciskā līdzsvara mērķa izpildi;
 - Lēmumā 12/28 apstiprināts *Saremar* priekšlikums piemērot dažādu braukšanas maksu 2012. gada vasarā *Olbijas – Civitavecchia* maršrutā, nošķirot kluso sezonu (darba dienas jūnijā un jūlijā), nedēļas nogales un karsto sezonu (augusts), un ņemtas vērā trīs *Saremar* ierosinātās alternatīvas attiecībā uz karstajā sezonā piemērojamo braukšanas maksu. Reģionālajā lēmumā netika precīzi noteikta braukšanas maksa, kuru pakalpojumu sniedzējs bija ierosinājis iekasēt maršrutā. RAS arī nepieņēma lēmumu par kādu no trim *Saremar* ierosinātajām alternatīvajām likmēm karstajai sezonai. Tā vietā RAS deva rīkojumu *Saremar* piemērot to braukšanas maksu, ar kuru var sasniegt labāko līdzsvaru starp sabiedriskajām interesēm un saimnieciskās dzīvotspējas mērķa izpildi. Saskaņā ar Lēmumu 12/28 *Saremar* jāsaglabā Lēmumā 48/65 paredzētā standarta braukšanas maksa līdz 2012. gada aprīļa beigām;
 - Lēmumā 22/14 apstiprināts *Saremar* priekšlikums piemērot dažādu braukšanas maksu 2012. gada klusajā (jūnija pirmā puse un septembra pirmā puse), vidējā (no jūnija vidus līdz jūlija vidum) un karstajā (no jūlija vidus līdz 2. septembrim) sezonā *Porto Torres – Vado Ligure* maršrutā. Reģionālajā lēmumā netika precīzi noteikta braukšanas maksa, kuru pakalpojumu sniedzējs bija ierosinājis iekasēt maršrutā. Tomēr tajā paredzēts, ka Sardīnijas rezidentiem jāpiemēro 15 % atlaide.
- (59) Izmeklēšanas gaitā RAS iesniedza Komisijai vēstules attiecībā uz divu maršrutu darbību 2012. gadā, kurās *Saremar* informēja par maršrutos iekasējamo braukšanas maksu 2012. gadā, ko RAS oficiāli apstiprināja Lēmumos 12/28

⁽⁹⁾ Savienojums katru dienu no 2012. gada aprīļa.

⁽¹⁰⁾ 3 dienas nedēļā no 2012. gada 1. jūnija līdz 2012. gada 19. jūnijam un no 2012. gada 4. septembra līdz 2012. gada 15. septembrim.

un 22/14. Attiecībā uz Oļbijas – *Civitavecchia* maršrutu *Saremar* informēja, ka maršrutus līdztekus nodrošināja *Tirrenia*, *Moby* un *GNV*, iekasējot dažādu braukšanas maksu atkarībā no sezonas. *Saremar* arī apstiprināja, ka šo pakalpojumu sniedzēju vidū *Tirrenia* piedāvāja labākās cenas. Vēstulē sīki aplūkota maršrutā piemērojamā braukšanas maksa 2012. gada vasaras klusajā sezonā, nedēļas nogalēs un karstajā sezonā un trīs priekšlikumi attiecībā uz karsto sezonu (viens par 2011. gada tarifa saglabāšanu, otrs un trešais par pieaugumu EUR 5 un EUR 10 apmērā, t. i., attiecīgi pieaugot cenai par vietu kajītē) un apstiprināts, ka tāpat kā 2011. gadā rezidentiem nepiemēros samazinātu braukšanas maksu. *Saremar* arī apstiprina, ka tarifu priekšlikuma pamatā ir ar *Tirrenia* braukšanas maksu salīdzināmi kritēriji. Attiecībā uz *Porto Torres* – *Vado Ligure* maršrutu *Saremar* informēja, ka lēmums par pakalpojumu sniegšanas uzsākšanu 2012. gadā tika pieņemts, pamatojoties uz 2011. gadā reģistrētajiem pozitīvajiem rezultātiem. Tika ierosināts mērens braukšanas maksas pieaugums vidējā un karstā sezonā, kurš ļautu uzņēmumam būt rentablam.

- (60) Nobeigumā Komisija norāda, ka Lēmumā 48/65 par Oļbijas – *Civitavecchia* maršruta uzsākšanu 2012. gada janvārī minēts, ka *Saremar* jānodrošina maršruts katru dienu, izmantojot izprieceļojumu prāmjus. Pilnvarojumu aktu pārbaude liecina, ka *Saremar* netika piemēroti citi saistoši nosacījumi attiecībā uz divu maršrutu nodrošināšanu (piemēram, attiecībā uz biežumu), kā tikai noteikums par kombinētu pasažieru un kravas pārvadājumu nodrošināšanu. Arī Itālijas iestādes oficiālās izmeklēšanas gaitā nav iesniegušas Komisijai pierādījumus, ka saskaņā ar citiem tiesību instrumentiem ir piemērotas citas prasības papildus tām, kas paredzētas iepriekš minētajos pilnvarojuma aktos.

2.2.1.4. Kompensācija

- (61) Neviens no pilnvarojuma aktiem nav atsauces uz kompensāciju, kas *Saremar* jāpiešķir par divu maršrutu nodrošināšanu uz kontinentālo daļu 2011.–2012. gadā. Gluži pretēji, pamatojoties uz attiecīgo aktu noteikumiem, pakalpojumi bija jāsniedz saskaņā ar komercnoteikumiem, un *Saremar* tika dota liela rīcības brīvība, lai korigētu braukšanas maksas līmeni, ar nolūku nodrošināt, ka abi maršruti ir rentabli.
- (62) Saskaņā ar 2012. gada 7. augusta Reģionālo likumu Nr. 15 tika piešķirta subsīdija EUR 10 miljonu apmērā no 2012. gada reģionālā budžeta, lai segtu “iespējamo deficītu”, kas radies, *Saremar* nodrošinot savienojumus ar kontinentālo daļu. Pamatojoties uz publiski pieejamu informāciju⁽¹⁾, kompensācija tika izmaksāta divos maksājumos 2012. gada 6. novembrī un 2012. gada 3. decembrī.
- (63) Saskaņā ar izmeklēšanas gaitā saņemto informāciju *Saremar* par divu maršrutu nodrošināšanu reģistrēja zaudējumus EUR 214 000 apmērā 2011. gadā un EUR 13 440 220 apmērā 2012. gadā.

2.2.1.5. Konkurences stāvoklis maršrutos

- (64) Konkurences stāvoklis maršrutos, kas savieno Sardīniju ar Itālijas kontinentālo daļu, ir diezgan būtiski mainījies laikposmā no 2011. līdz 2012. gadam.
- (65) Papildus valsts pakalpojumu sniedzējam *Tirrenia* maršrutos uz Sardīniju un no tās 2011. gada pavasarī darbojās četri privāti pakalpojumu sniedzēji: *Moby*, *Forship*, *SNAV*⁽¹²⁾ un *GNV*.
- (66) Uzņēmumu *Moby* kontrolē *Onorato Partecipazioni S.r.l.* (turpmāk *Onorato Partecipazioni*). *Moby* darbojas jūras transporta pakalpojumu tirgū, pārvadājot pasažierus un kravas Vidusjūrā.
- (67) *GNV* ir privāts pakalpojumu sniedzējs, kas atrodas jūras transporta uzņēmumu grupas pārvaldītāju uzņēmuma *Marinvest* un *Investitori Associati SGR* kopīpašumā. Uzņēmums nodrošina vairākus maršrutus Vidusjūrā.
- (68) *Marinvest* pilnībā kontrolē uzņēmumu *SNAV*, kurš nodrošina gandrīz tikai pasažieru pārvadājumus dažādos maršrutos Vidusjūrā.

⁽¹⁾ *Relazione sul Rendiconto generale della Regione autonoma della Sardegna per l'esercizio finanziario 2012*, 359. lpp., kas pieejams: http://www.corteconti.it/export/sites/portalecdc/_documenti/controllo/sezioni_riunite/sezioni_riunite_regione_sardegna/2013/relazione_parifixa.pdf.

⁽¹²⁾ *SNAV* nodrošināja Oļbijas – *Civitavecchia* maršrutu līdz 2011. gada maijam, kad to aizstāja *GNV*.

- (69) *Forship*, kuru kontrolē Francijas uzņēmums *Lotta Maritime S.A.*, nodrošina pasažieru un transportlīdzekļu pārvadājumus Vidusjūrā, īpaši uz Sardīniju un no tās, izmantojot zīmolus *Corsica Ferries* un *Sardinia Ferries*.
- (70) NCA 2011. gada maijā pārbaudīja visus pakalpojumu sniedzējus (izņemot *Tirrenia*) saistībā ar iespējamo LESD 101. panta pārkāpumu attiecībā uz maršrutu nodrošināšanu uz Itālijas kontinentālo daļu, tostarp diviem maršrutiem, kurus *Saremar* nodrošināja 2011.–2012. gadā. NCA pabeidza procedūru 2013. gada 11. jūnijā⁽¹³⁾. Tā nolēma, ka pušu pasažieru pārvadājumu cenu pieaugums ir saskaņota prakse, ar ko pārkāpj LESD 101. pantu. Pārkāpums notika vismaz laikposmā no 2010. gada septembra līdz 2011. gada septembra beigām.
- (71) Saskaņā ar NCA sniegto informāciju lielākie pakalpojumu sniedzēji *Civitavecchia* – Olbijas (*Golfo Aranci*) maršrutā 2009.–2010. gadā pārvadāto pasažieru ziņā bija *Moby* (līdz 40 %) un *Tirrenia* (līdz 35 %). *Tirrenia* 2011. gadā palielināja savu tirgus daļu uz *Moby* rēķina, bet *Saremar* tirgus daļa bija mazāka par 10 %⁽¹⁴⁾. NCA norādīja, ka šajā maršrutā:
- *Moby* bija reģistrējis zaudējumus (mazāk nekā EUR 1 miljons) 2008.–2010. gadā un peļņu 2011. gadā,
 - SNAV bija reģistrējis zaudējumus 2008.–2010. gadā, norādot samazinājuma tendenci,
 - arī *Forship* bija reģistrējis negatīvus rezultātus 2008.–2011. gadā.
- (72) Dženovas (*Vado Ligure*) – Porto Torres maršrutā *Moby*, *Tirrenia* un GNV 2009.–2010. gadā bija vienāda tirgus daļa. Līdzīgi, *Tirrenia* tirgus daļa 2011. gadā palielinājās, bet *Moby* – samazinājās. GNV samazināja savu klātbūtni tirgū vairāk nekā uz pusi. *Saremar* tirgus daļa bija mazāka par 10 %. NCA arī norādīja, ka:
- *Moby* uzlaboja rezultātus no nelieliem zaudējumiem 2008. gadā līdz peļņai 2011. gadā,
 - GNV reģistrēja lielus zaudējumus maršrutā 2008.–2010. gadā.
- (73) NCA pārbaudes gaitā privātie pakalpojumu sniedzēji pamatoja cenu pieaugumu 2011. gada vasaras sezonā (kopumā par 85 % salīdzinājumā ar 2010. gadu Olbijas – *Civitavecchia* maršrutā un par 75 % Dženovas – Porto Torres maršrutā) ar ievērojamu degvielas izmaksu pieaugumu. Saskaņā ar NCA sniegto informāciju *Tirrenia* īstenoja mērenāku cenu pieaugumu, proti, līdz 30 % *Civitavecchia* – *Golfo Aranci* maršrutā un līdz 15 % Dženovas – Porto Torres maršrutā.
- (74) Turklāt saskaņā ar NCA lēmumu starp *Moby* un GNV 2011. gada pavasarī tika parakstīti divi nolīgumi. Jo īpaši, abi uzņēmumi parakstīja kopējā koda nolīgumus attiecībā uz *Civitavecchia* – Olbijas maršrutu par laikposmu no 2011. gada aprīļa līdz decembrim, saskaņā ar kuriem tie kopā nodrošināja maršrutu un piedalījās rezultātos atbilstīgi iepriekš noteiktajai procentuālajai attiecībai, neatkarīgi no pārdoto biļešu daudzuma. Pamatojoties uz otro nolīgumu, GNV varēja pārdot *Moby* biļetes Dženovas – Porto Torres maršrutā no 2011. gada jūnija līdz decembrim. Tāpēc pārskata periodā GNV novirzīja uz *Moby* pieprasījumu, kuru pats nevarēja nodrošināt, tādējādi kaitējot *Tirrenia* un *Saremar*. Pamatojoties uz šiem nolīgumiem, NCA secināja, ka abiem uzņēmumiem nebija stimula konkurēt ar cenām attiecīgajos maršrutos. Arī 2012. gadā tie paši uzņēmumi noslēdza līdzīgus nolīgumus.
- (75) Pārņemot *Tirrenia*, CIN 2012. gada 18. jūlijā parakstīja jaunu nolīgumu ar Itālijas valsti (skatīt 16. apsvērumu), saskaņā ar kuru uzņēmumam uzticēja pakalpojumu sniegšanas pienākumu izpildi *inter alia* *Civitavecchia* – Olbijas un Dženovas – Porto Torres maršrutā. CIN ir konsorcijs, kurā laikā, kad *Tirrenia* izlika pārdošanā, ietilpa *Moby*, SNAV un GNV (divi pēdējie ar *Marinvest* starpniecību) un *Grimaldi Compagnia di Navigazione*, t. i., galvenie *Tirrenia* konkurenti maršrutos, kurus parasti nodrošināja saskaņā ar sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas režīmu⁽¹⁵⁾.

⁽¹³⁾ Skatīt 8. zemsvītras piezīmi.

⁽¹⁴⁾ NCA 2012. gada 31. oktobra Lēmums Nr. 24033, SP136 – *Saremar* – *Sardegna Regionale Marittima/Civitavecchia* – *Golfo degli Aranci* un *Vado Ligure* – Porto Torres maršruti.

⁽¹⁵⁾ CIN 2010. gada novembrī izveidoja *Grimaldi*, *Marinvest* un *Moby*, lai piedalītos konkursā par *Tirrenia* iegādi. *Marinvest* (kas kontrolēja SNAV) 2011. gada sākumā ieguva kontroli pār GNV; 2011. gada martā *Moby* nodeva savas CIN akciju daļas tā kontrolējošajam akcionāram *Onorato Partecipazioni*. Tādējādi 2011. gada martā CIN galvenie akcionāri bija *Onorato Partecipazioni* (kas kontrolēja *Moby*) un *Marinvest* (kas kontrolēja GNV un SNAV).

- (76) Par CIN veikto *Tirrenia* pārņemšanu paziņoja Komisijai, un Komisija 2012. gada 18. janvārī nolēma uzsākt procedūru saskaņā ar 6. panta 1. punkta c) apakšpunktu Padomes Regulā (EK) Nr. 139/2004 ⁽¹⁶⁾. Vēlāk puses darbību atsauca un paziņoja NCA par jaunas darbības uzsākšanu, kuras jaunais akcionārs bija CIN. Ar nosacītu lēmumu NCA 2012. gada 21. jūnijā apstiprināja jauno apvienošanos ⁽¹⁷⁾.
- (77) GNV un *Forship* pārtrauca darbību *Civitavecchia* – Olbijas maršrutā 2012. gadā. Savās piezīmēs izmeklēšanas gaitā GNV apgalvoja, ka tā iziešana no tirgus bija tiešs tā atbalsta rezultāts, kuru RAS piešķīra *Saremar* un kurš deva iespēju *Saremar* ieviest braukšanas maksu, kas bija zemāka par izmaksām (skatīt 135. apsvērumu).
- (78) Konkurences stāvoklis divos maršrutos brīdī, kad *Saremar* ienāca tirgū, bija šāds.

2. tabula

Konkurences stāvoklis maršrutos.

	Golfo Aranci (Olbija) – Civitavecchia	Vado Ligure – Porto Torres
2011. gada vasaras sezona (jūnijs–septembris)	<i>Moby</i> , <i>Tirrenia</i> , GNV ⁽¹⁾ , <i>Forship (Sardinia Ferries)</i>	<i>Moby</i> , <i>Tirrenia</i> , GNV
2012. gada ziemas sezona (janvāris–maija vidus)	<i>CIN/Tirrenia</i>	Netiek nodrošināts
2012. gada vasaras sezona (maija vidus–septembris)	<i>CIN/Tirrenia</i>	<i>Moby</i> , <i>CIN/Tirrenia</i> , GNV

⁽¹⁾ SNAV nodrošināja maršrutu līdz 2011. gada maijam.

- (79) Ar 2013. gada 18. jūnijā pieņemto lēmumu ⁽¹⁸⁾ NCA uzsāka oficiālu izmeklēšanas procedūru par iespējamo pārkāpumu, ko veikuši *Moby* un *CIN* attiecībā uz tā NCA lēmuma nosacījumiem, ar kuriem atļauj *Tirrenia/CIN* apvienošanās *inter alia* attiecībā uz nosacījumu paaugstināt cenu (salīdzinājumā ar *Moby* 2009. gadā noteikto braukšanas maksu) trīs maršrutos, kas savieno Sardīniju ar kontinentālo daļu, tostarp divos šajā izmeklēšanā aplūkotos maršrutos, tikai, lai segtu degvielas izmaksu pieaugumu.

2.2.2. REKLĀMAS PASĀKUMI

- (80) Saskaņā ar 2011. gada 26. aprīļa Reģionālo lēmumu Nr. 20/58 (turpmāk Lēmums 20/58), *Agenzia Sardegna Promozione* (turpmāk *Agentūra*) jāfinansē *Bonus Sardo – Vacanza* projekta mārketingis EUR 3 miljonu apmērā (ar PVN) ⁽¹⁹⁾.
- (81) Ar 2011. gada 19. maija Reģionālo lēmumu Nr. 25/53 (turpmāk Lēmums 25/53) RAS uzticēja *Saremar* uzdevumu veikt reklāmas pasākumus, kuri ietvēra logotipu izvietojumu un *Saremar* kuģu reklamēšanu, lai mudinātu izvēlēties Sardīniju kā tūrisma galamērķi, tomēr skaidri neveicinot *Bonus Sardo – Vacanza* projektu. Lēmumā 25/53 arī dots rīkojums *Agentūrai* piešķirt *Saremar* Lēmumā 20/58 paredzētos EUR 3 miljonus, nekavējoties izmaksājot avansa maksājumu 80 % apmērā.

⁽¹⁶⁾ Padomes 2004. gada 20. janvāra Regula (EK) Nr. 139/2004 par kontroli pār uzņēmumu koncentrāciju (EK Apvienošanās regula) (OVL 24, 29.1.2004., 1. lpp.).

⁽¹⁷⁾ Ar 2012. gada 21. jūnija Lēmumu Nr. 23650, C11613, NCA nosacīti apstiprināja, ka *CIN* pārņem *Tirrenia* uzņēmuma daļu, kura atrodas *Moby* (40 %), *L19* (30 %), *Gruppo Investimenti Portuali S.p.A.* (20 %) un *Shipping Investment S.r.l.* (10 %) kopīpašumā. NCA ir piemērojusi dažus nosacījumus *inter alia*, ka *Moby* un *CIN* no 2012. līdz 2016. gadam neizmanto kopējā koda nolīgumus, un *Civitavecchia* – Olbijas, Dženovas – *Porto Torres* un Dženovas – Olbijas maršrutos tiek piemērota tāda braukšanas maksa, lai saglabātu vidējos ienākumus uz vienību, kurus *Moby* saņēma 2009. gada vasarā (izņemot pieaugumu, kas ir tieši attiecināms uz tīlpnes izmaksu pieaugumu). *CIN/Tirrenia* aizstās uzņēmumu *Moby* Dženovas – *Porto Torres* maršrutā. *Moby* un *CIN* nodos citiem pakalpojumu sniedzējiem 10 % no *Civitavecchia* – Olbijas maršruta noslodzes 2013. un 2014. gada vasaras sezonās.

⁽¹⁸⁾ NCA 2013. gada 18. jūnija Lēmums Nr. 24418, C11613B.

⁽¹⁹⁾ *Bonus Sardo – Vacanza* projekts tika apstiprināts, lai veicinātu un atbalstītu tūrisma Sardīnijā. Saskaņā ar projektu 2011. gada vasarā izmaksas par prāmja biļetēm (ne vairāk kā EUR 90 apmērā, ko piemēroja vismaz divu pasažieru grupai) tika tieši atmaksātas pasažieriem, kuri ceļoja uz Sardīniju un no tās un uzturējās Sardīnijā vismaz trīs naktis.

2.2.3. AIZDEVUMS EUR 3 MILJONU APMĒRĀ UN PIRMĀ APSTIPRINĀJUMA VĒSTULE

- (82) Saskaņā ar 2011. gada 12. maija Lēmumu Nr. 23/2 (turpmāk *Lēmums 23/2*), lai risinātu likviditātes vajadzības, *Saremar* atļāva ņemt aizdevumu EUR 3 miljonu apmērā ar procentu likmi, kas atbilst "vidējai tirgus likmei", un indikatīvo dzēšanas termiņu pēc astoņiem mēnešiem.
- (83) Ar 2011. gada 20. jūlija Reģionālo lēmumu Nr. 31/24 (turpmāk *Lēmums 31/24*) RAS kā vienīgais *Saremar* akcionārs izdeva apstiprinājuma vēstuli *Banco di Sardegna S.p.A* (turpmāk *BS banka*) kā priekšnosacījumu kredītlīnijas apstiprināšanai.
- (84) Apstiprinājuma vēstulē RAS apņemas iepriekš informēt *BS* banku par visām iespējamām izmaiņām, kas saistītas ar uzņēmuma akciju paketi, un censties efektīvi pārvaldīt uzņēmumu.
- (85) Ar 2012. gada 20. marta Reģionālo lēmumu Nr. 12/15 (turpmāk *Lēmums 12/15*) RAS publiskoja informāciju, ka *Saremar* nav izmantojis ar Lēmumu 23/2 apstiprināto kredītlīniju EUR 3 miljonu apmērā un ka ar Lēmumu 31/24 apstiprinātās apstiprinājuma vēstules termiņš ir beidzies.

2.2.4. OTRĀ APSTIPRINĀJUMA VĒSTULE

- (86) Ar 2011. gada 23. decembra Reģionālo lēmumu Nr. 52/119 (turpmāk *Lēmums 52/119*) RAS apstiprināja otro apstiprinājuma vēstuli, lai dotu iespēju *Saremar* saņemt konta pārtēriņa pakalpojumu EUR 5 miljonu apmērā ar nolūku nekavējoties nodrošinātu pietiekamu likviditāti savienojumu nodrošināšanai ar kontinentālo daļu. *Monte dei Paschi di Siena bank* (turpmāk *MPS banka*) pieprasīja garantiju kā priekšnosacījumu pakalpojuma apstiprināšanai.
- (87) Apstiprinājuma vēstulē tika norādīts, ka *Saremar* pilnībā atrodas RAS īpašumā, ka ir apstiprināta rekapitalizācija EUR 11,5 miljonu apmērā un ka uzņēmumam jāturpina nodrošināt savienojumus ar kontinentālo daļu. RAS apņemas iepriekš informēt aizdevēju par jebkurām iespējamām izmaiņām, kas saistītas ar uzņēmuma akciju paketi, un censties efektīvi pārvaldīt uzņēmumu.
- (88) RAS norādīja, ka ar Lēmumu 52/119 apstiprinātā apstiprinājuma vēstule netika izdota un *MPS* piešķīra kredītlīniju EUR 2,5 miljonu apmērā par tirgus likmēm, nesaņemot garantiju no RAS. RAS iesniedza Komisijai kredītlīnijas nolīgumu ar *MPS* banku kopā ar piezīmēm par 2012. gada lēmumu attiecībā uz procedūras uzsākšanu. Līgumā paredzēta kredītlīnija, kuras summa nepārsniedz EUR 2,5 miljonus ar mainīgu procentu likmi, pamatojoties uz viena mēneša *EURIBOR* + 5 %.

2.2.5. REKAPITALIZĀCIJA

- (89) Saskaņā ar Lēmumu 36/6 Romas Civiltiesas bankrota palāta pienācīgi reģistrēja *Saremar* prasību pret *Tirrenia* par maksātspēju EUR 11 546 403,59 apmērā, un 2011. gada 1. aprīlī to pasludināja par izpildāmu. Kredīta norakstīšana EUR 5 773 201,80 apmērā, t. i., 50 % apmērā, apstiprinot uzņēmuma 2010. gada bilanci, radīja EUR 5 253 530,05 zaudējumus 2010. gadā. *Saremar* akcionāru kopsapulce 2012. gada 28. martā nolēma segt zaudējumus EUR 4 890 950,36 apmērā⁽²⁰⁾, pārnesot tos uz 2012. gadu un samazinot kapitālu no EUR 6 099 961 līdz EUR 1 209 010,64.
- (90) Saskaņā ar Itālijas Civiltiesas kodeksu paredzēts, ka akcionāri veic uzņēmuma rekapitalizāciju, ja tā kapitāls ir samazinājies par vairāk nekā trešdaļu. Tāpēc akcionāru kopsapulce 2012. gada 15. jūnijā nolēma palielināt *Saremar* kapitālu no EUR 1 209 010,64 līdz EUR 6 099 961, no kuriem EUR 824 309,69 iemaksāja 2012. gada 11. jūlijā, t. i., minimālo summu, kas paredzēta, lai kapitāls atbilstu tiesību aktos noteiktajām prasībām. Pārējā summa jāiemaksā pēc iepriekšējās pasākuma paziņošanas Komisijai.
- (91) Līdz šim Komisija nav saņēmusi informāciju par turpmākiem kapitāla ieguldījumiem.

⁽²⁰⁾ Pēc rezerves kapitāla un iepriekšējo finanšu gadu peļņas izmantošanas.

3. PROCEDŪRAS UZSĀKŠANAS PAMATOJUMS

3.1. KOMPENSĀCIJA PAR DIVU MARŠRUTU NODROŠINĀŠANU STARP SARDĪNIJU UN ITĀLIJAS KONTINENTĀLO DAĻU

3.1.1. ATBALSTA RAKSTUROJUMS

- (92) Komisija 2012. gada lēmumā puda sākotnējo viedokli, ka aktos, ar kuriem *Saremar* tika uzticēta divu maršrutu nodrošināšana uz kontinentālo daļu, attiecīgie pakalpojumi nebija skaidri atzīti par VTNP un uz tiem neattiecās kompensācija *Saremar* par pakalpojumu sniegšanas pienākumu izpildi. Komisija arī norādīja, ka, pamatojoties pieejamo informāciju par šo posmu, šķiet, ka *Saremar* piešķirtā kompensācija EUR 10 miljonu apmērā pārsniedz darbības zaudējumus.
- (93) Komisija arī puda sākotnējo viedokli, ka netika ievērots ceturtais *Altmark* nosacījums⁽²¹⁾, tā kā par papildu diviem *Saremar* 2011. gadā uzticētajiem maršrutiem nebija rīkots konkurss. Turklāt Komisijai nebija pierādījumu par to, ka faktiski *Saremar* sniedza pakalpojumus sabiedrībai par zemāko cenu.

3.1.2. SADERĪBA

- (94) Komisija uzskatīja, ka atbalstu *Saremar* valsts kompensācijas veidā nevarēja uzskatīt par saderīgu ar iekšējo tirgu un atbrīvot no paziņošanas prasības saskaņā ar Komisijas Lēmumu 2005/842/EK⁽²²⁾ (turpmāk "2005. gada VTNP lēmums") vai saskaņā ar Komisijas Lēmumu 2012/21/ES⁽²³⁾ (turpmāk "2011. gada VTNP lēmums").
- (95) Komisija puda šaubas attiecībā uz kompensācijas saderību, pamatojoties uz Eiropas Savienības regulējumu par valsts atbalstu attiecībā uz kompensāciju par sabiedriskajiem pakalpojumiem (2011. gads)⁽²⁴⁾ (turpmāk 2011. gada VTNP regulējums), ņemot vērā, ka ir apšaubāms, vai pakalpojums atzīstams par vispārējas tautsaimnieciskas nozīmes pakalpojumu, un to, ka *Saremar*, iespējams, ir saņēmis pārmērīgi lielu kompensāciju.
- (96) Visbeidzot, Komisija norādīja, ka pēc 2012. gada 31. janvāra arī VTNP ir jāatbilst papildu nosacījumiem, kas paredzēti 2011. gada VTNP regulējuma 14., 19., 20., 24., 39. un 60. punktā, lai to uzskatītu par saderīgu ar iekšējo tirgu. Komisija uzskatīja, ka šajā gadījumā minētie nosacījumi nebija izpildīti.

3.2. REKLĀMAS PASĀKUMI

- (97) Komisija aicināja Itāliju paskaidrot, kā tika noteikta reklāmas pasākumu cena, un iesniegt pierādījumus, ka to cena bija noteikta saskaņā ar tirgus vērtību, piemēram, iesniedzot tirgū pieejamos kritērijus.

3.3. AIZDEVUMS EUR 3 MILJONU APMĒRĀ UN APSTIPRINĀJUMA VĒSTULES

- (98) Komisija puda sākotnējo viedokli, ka ar apstiprinājuma vēstulēm *Saremar* netika piešķirtas nepamatotas priekšrocības, jo tās netika izmantotas, lai garantētu atbalsta saņēmēja aizdevumu vai citas finansiālas saistības. Komisija lūdza Itāliju un ieinteresētās personas iesniegt piezīmes šajā sakarā.
- (99) Komisija arī aicināja Itāliju iesniegt pierādījumus, ka aizdevums, ko *Saremar* izsniedza *Banco di Sardegna S.p.A.*, bija saderīgs ar tirgus noteikumiem.

⁽²¹⁾ Lieta C-280/00 – *Altmark Trans and Regierungspräsidium Magdeburg* [2003] Recueil I-7747. lpp.

⁽²²⁾ Komisijas 2005. gada 28. novembra Lēmums 2005/842/EK par EK Līguma 86. panta 2. punkta piemērošanu valsts atbalstam attiecībā uz kompensāciju par sabiedriskajiem pakalpojumiem dažiem uzņēmumiem, kuriem uzticēts sniegt pakalpojumus ar vispārēju tautsaimniecisku nozīmi (OV L 312, 29.11.2005., 67. lpp.).

⁽²³⁾ Komisijas 2011. gada 20. decembra Lēmums 2011/21/ES par Līguma par Eiropas Savienības darbību 106. panta 2. punkta piemērošanu valsts atbalstam attiecībā uz kompensāciju par sabiedriskajiem pakalpojumiem dažiem uzņēmumiem, kuriem uzticēts sniegt pakalpojumus ar vispārēju tautsaimniecisku nozīmi (OV L 7, 11.1.2012., 3. lpp.).

⁽²⁴⁾ OV C 8, 11.1.2012., 15. lpp.

3.4. REKAPITALIZĀCIJA

- (100) Attiecībā uz *Saremar* rekapitalizāciju Komisija pauda sākotnējo viedokli, ka ar pasākumu uzņēmumam tika piešķirta ekonomiska priekšrocība, ņemot vērā, ka ir maz ticams, ka līdzīgos apstākļos privāts akcionārs būtu piešķīris attiecīgo kapitālu. Komisija lūdza Itāliju un ieinteresētās personas iesniegt piezīmes šajā sakarā.

4. RAS un *Saremar* piezīmes

4.1. KOMPENSĀCIJA PAR DIVU MARŠRUTU NODROŠINĀŠANU STARP SARDĪNIJU UN ITĀLIJAS KONTINENTĀLO DAĻU

- (101) *Saremar* atbalsta un papildina RAS izstrādātos argumentus attiecībā uz saņemto kompensāciju par divu Sardīniju un kontinentālo daļu savienojošo maršrutu nodrošināšanu 2011. un 2012. gadā. Šīs piezīmes tiek aplūkotas turpmāk tekstā.
- (102) Uzņēmums nesniedza piezīmes par citiem izmeklēšanā aplūkotajiem pasākumiem.

4.1.1. JAUTĀJUMI PAR ATBALSTA RAKSTUROJUMU

- (103) Pirmkārt, RAS apgalvoja, ka *Saremar* piešķirtā kompensācija divu savienojumu ar kontinentālo daļu nodrošināšanai atbilst tirgus ekonomikas ieguldītāja principam (turpmāk *MEIP*). Pat neraugoties uz to, ka maršrutu nodrošināšana nesa zaudējumus, bija likumīgi pieņemt, ka darbība varētu radīt peļņu. Pieņemot attiecīgos pasākumus, RAS rīkojās kā piesardzīgs tirgus ieguldītājs, ņemot vērā, ka lēmumu pamatā par divu attiecīgo maršrutu uzsākšanu bija *ex-ante* sagatavoti uzņēmējdarbības plāni. Proti:
- a) 2011. gada martā un aprīlī, kad RAS nolēma, ka *Saremar* jāsāk apkalpot jaunus maršrutus uz kontinentālo daļu, tas aplūkoja tikai tos maršrutus, ar kuriem varēja nodrošināt saimniecisko līdzsvaru;
 - b) ar Lēmumu 36/6 RAS nolēma, ka, pamatojoties uz uzņēmējdarbības plānu, *Saremar* ir jāpārbauda darbības dzīvotspēja laikposmā no 2011. gada 30. septembra līdz 2012. gada 30. septembrim vismaz vienā papildu maršrutā starp Olbiju – Livorno, *Porto Torres* – Livorno un *Cagliari* – *Piombino*. Tika arī paredzēts, ka, pamatojoties uz uzņēmējdarbības plānu, *Saremar* atjauno *Golfo Aranci* (vai Olbijas) – *Civitavecchia*, *Porto Torres* – *Vado Ligure* (vai Dženovas) līnijas no 2012. gada 15. maija līdz 2012. gada 15. septembrim. Līdzīgi, ar rentabilitātes apsvērumiem tika pamatots arī lēmums nesākt apkalpot jaunus maršrutus, bet 2012. gada vasaras sezonā atjaunot divu līniju darbību, kuras *Saremar* jau nodrošināja 2011. gadā;
 - c) RAS lēmums ierobežot darbības zaudējumus, pārtraucot sniegt pakalpojumus abos maršrutos 2012. gada karstās sezonas beigās, un daļēji kompensēt darbības zaudējumus tika izmantots, lai līdz minimumam samazinātu uzņēmējdarbības risku. Šādu lēmumu būtu pieņēmis arī privāts ieguldītājs.
- (104) Otrkārt, RAS uzsvēra, ka šajā gadījumā četri *Altmark* kritēriji ir ievēroti, un tā pamatojums ir izklāstīts turpmāk tekstā.

Altmark 1

- (105) Valstu iestādēm ir liela rīcības brīvība attiecībā uz VTNP definīciju. Ar 2006. gada 7. decembra Likumu Nr. 296 RAS tiek piešķirta kompetence teritoriālās nedalāmības jomā, un tāpēc tā ir vispiemērotākā iestāde VTNP definēšanai attiecībā uz savienojumiem no Sardīnijas uz Itālijas kontinentālo daļu. Pamatojoties uz to, RAS uzsver savu ieinteresētību saglabāt teritoriālo nedalāmību par pieejamu braukšanas maksu. Pakalpojuma sniegšana tika uzticēta *Saremar* izmēģinājuma veidā, lai nodrošinātu vispārējo interešu vajadzības steidzamības kārtā.
- (106) Attiecībā uz faktisko nepieciešamību noteikt pakalpojumu sniegšanas pienākumus, pirmkārt, RAS norāda uz smago krīzi, kādā bija nonācis bijušais mātesuzņēmums *Tirrenia*, kurš parasti nodrošināja savienojumus starp Sardīniju un Itālijas kontinentālo daļu. Iespējams, *Tirrenia* finansiālās problēmas bija radušās galējas nenoteiktības rezultātā attiecībā uz sabiedrisko pakalpojumu nodrošināšanu, vismaz līdz 2012. gada jūlijam, kad CIN parakstīja jauno nolīgumu. RAS norāda, ka Komisija apturēja *Tirrenia* pārdošanu CIN tā sākotnējā akcionāru sastāvā.

- (107) Otrkārt, RAS apgalvo, ka transporta cenu pieaugums maršrutos, kas savienoja Sardīniju ar kontinentālo daļu nākamajos mēnešos, nopietni ietekmēja lielu lietotāju daļu, jo īpaši sociāli neaizsargāto Sardīnijas kopienas daļu.
- (108) Pamatojoties uz to, 2011. gada aprīlī RAS nolēma izmēģinājuma veidā izveidot sabiedriskā transporta pakalpojumus, lai nodrošinātu teritoriālo nedalāmību ar kontinentālo daļu par pieņemamām cenām. Saskaņā ar RAS sniegto informāciju privātie pakalpojumu sniedzēji neizrādīja vēlmi ierobežot cenas un atteicās no jebkura veida *erga omnes* pienākuma attiecībā uz braukšanas maksu, lai gan ar tiem apspriedās par minēto jautājumu.
- (109) VTNP nodrošināšana tika uzticēta *Saremar*, paredzot to pilnvarojuma aktos, kuros skaidri jānorāda sabiedrisko interešu mērķis. RAS uzsver, ka attiecīgā pakalpojuma nodrošināšanas uzticēšana *Saremar* bija vienīgā dzīvotspējīgā alternatīva, lai izvairītos no teritoriālās nedalāmības sagrāves.
- (110) *Saremar* tiek atzīts par RAS iekšējo pakalpojumu sniedzēju: to tieši kontrolēja RAS, kurš bija tā vienīgais akcionārs; tam ar likumu uzticēja savienojumu nodrošināšanu no Sardīnijas uz mazākām salām un Korsiku, no vienas puses, un uz kontinentālo daļu, no otras puses; tam nav rīcības brīvības attiecībā uz uzticēto pakalpojumu nodrošināšanu, kurus vienpusēji nosaka RAS; *Saremar* neveic darbības pretēji RAS interesēm. Tāpēc RAS apgalvo, ka saskaņā ar valsts iepirkuma noteikumiem tam nebija jāriko konkurss, bet tas drīkstēja brīvi piešķirt tiesības sniegt pakalpojumu iekšējam pakalpojumu sniedzējam. Ja vien kompensācija nepārsniedz pakalpojuma nodrošināšanas izmaksas, tas nav valsts atbalsts.
- (111) Šajā sakarā RAS norāda, ka Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (EK) Nr. 1370/2007 ⁽²⁵⁾ skaidri paredzēts, ka valsts iestādes drīkst uzticēt tieši pakļautam pakalpojumu sniedzējam/struktūrvienībai transporta pakalpojumu sniegšanu bez konkursa rīkošanas par publisku pakalpojumu līgumu. Līdzīgi Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (EK) Nr. 1008/2008 ⁽²⁶⁾ paredzēta iespēja valsts iestādēm veikt "ārkārtas pasākumus, ja pārvadājumi tiek pārtraukti vai pastāv pārvadājumu pārtraukšanas risks", un tas var notikt "tieši piešķirot sabiedrisko pakalpojumu līgumu vai kopīgi vienojoties par sabiedrisko pakalpojumu līguma pagarināšanu".
- (112) Saskaņā ar RAS sniegto informāciju Komisija apstiprināja šo viedokli, ierosinot pārkāpuma procedūru par to, ka Itālija neievēro Padomes 1992. gada 7. decembra Regulu (EEK) Nr. 3577/92, ar ko piemēro principu, kurš paredz jūras transporta pakalpojumu sniegšanas brīvību dalībvalstīs (jūras kabotāža) ⁽²⁷⁾ (turpmāk *Jūras kabotāžas regula*), kuras kontekstā Komisija norādīja, ka "ja reģioni nodrošina iekšējo pakalpojumu ANAV judikatūras nozīmē (C-410/04), ievērojot visas attiecīgās prasības, jāuzskata, ka tas atbilst Jūras kabotāžas regulai".
- (113) RAS uzsver, ka to maršrutu izvēle, kas jānodrošina *Saremar*, tika veikta, pamatojoties uz priekšizpēti, kurā pienācīgi ņēma vērā vajadzību garantēt teritoriālo nedalāmību un nodrošināt darbības saimniecisko dzīvotspēju. Kā norādīts turpmākajos Lēmumos 25/69 un 27/4, par pamatu tika ņemta minētā izpēte un *Saremar* savāktā tirgus informācija, ka *Civitavecchia – Golfo Aranci* un *Vado Ligure – Porto Torres* maršruti tika uzsākti karstajā sezonā, proti, attiecīgi no 2011. gada 15. jūnija līdz 15. septembrim un no 2012. gada 22. jūnija līdz 15. septembrim.
- (114) RAS arī norāda, ka uz Dženovas – *Porto Torres* un *Civitavecchia* – Olbijas maršrutu nodrošināšanu vasaras sezonā neattiecas jaunā nolīguma darbības joma, kuru Itālijas valsts noslēdza ar CIN, un tāpēc arī neattiecas pakalpojumu sniegšanas pienākums, saskaņā ar kuru jānodrošina pakalpojumu pieejamība. Jebkurā gadījumā, ar jauno nolīgumu tiek atļauta cenu pārskatīšana, lai ņemtu vērā izmaksu pieaugumu (jo īpaši tilpnes izmaksas), un tāpēc nav jānodrošina pakalpojumu pieejamība Sardīnijas rezidentiem.

⁽²⁵⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes 2007. gada 23. oktobra Regula (EK) Nr. 1370/2007 par sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumiem, izmantojot dzelzceļu un autoceļus, un ar ko atceļ Padomes Regulu (EEK) Nr. 1191/69 un Padomes Regulu (EEK) Nr. 1107/70 (OV L 315, 3.12.2007., 1. lpp.).

⁽²⁶⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes 2008. gada 24. septembra Regula (EK) Nr. 1008/2008 par kopīgiem noteikumiem gaisa pārvadājumu pakalpojumu sniegšanai Kopienā (OV L 293, 31.10.2008., 3. lpp.).

⁽²⁷⁾ Padomes 1992. gada 7. decembra Regula (EEK) Nr. 3577/92, ar ko piemēro principu, kurš paredz jūras transporta pakalpojumu sniegšanas brīvību dalībvalstīs (jūras kabotāža) (OV L 364, 12.12.1992., 7. lpp.).

- (115) Saskaņā ar RAS sniegto informāciju divu maršrutu nodrošināšana uz kontinentālo daļu izmēģinājuma veidā tika pilnībā pārtraukta 2012. gada septembrī. RAS izstrādāja strukturētu projektu savienojumu nodrošināšanai ar kontinentālo daļu, proti, *Flotta Sarda* projektu, par kuru iepriekš paziņoja Komisijai. Jaunais uzņēmums *Flotta Sarda S.p.A.* (turpmāk *Flotta Sarda*), kas pilnībā atrodas RAS īpašumā, kurš to arī finansē, tiks izveidots, lai tam uzticētu jūras transporta pakalpojumu sniegšanu saskaņā ar sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas režīmu četros maršrutos, kas savieno Sardīniju ar Itālijas kontinentālo daļu. *Flotta Sarda* saņems ikgadēju kompensāciju, lai segtu sabiedrisko pakalpojumu izmaksas.

Altmark 2

- (116) Otrā *Altmark* kritērija ievērošanu neietekmē tas, ka reģionālajos lēmumos, ar ko deva rīkojumu *Saremar* sākt nodrošināt attiecīgos maršrutus, netiek paredzētas tiesības uz kompensāciju. Valsts iestādēm *ex-ante* jādefinē precīzs kompensācijas apjoms, ko piešķir par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu. Tomēr pietiek, ka tās iepriekš nosaka attiecināmo izmaksu aprēķina veidu, ciktāl minētās izmaksas ir tieši attiecināmas uz VTNP izpildi. Šajā gadījumā, kad RAS nolēma dot rīkojumu *Saremar* izveidot savienojumus ar kontinentālo daļu, tas uzskatīja, ka šādu pakalpojumu nodrošināšana nenēsīs zaudējumus. Teorētiski varēja izrādīties, ka kompensācija nav vajadzīga, tomēr tāda varbūtība tika pieļauta.
- (117) RAS norāda, ka, tā kā par attiecīgo pakalpojumu nodrošināšanu tika vesta atsevišķa grāmatvedības uzskaitē, varēja viegli noteikt sabiedriskā pakalpojuma sniegšanas neto izmaksas.

Altmark 3

- (118) *Saremar* veda atsevišķu grāmatvedības uzskaiti par attiecīgo sabiedrisko pakalpojumu nodrošināšanu. RAS uzskata, ka ar to pietiek, lai nodrošinātu, ka valsts resursi tika izmantoti tikai, lai kompensētu pakalpojumu sniedzēja reģistrēto deficītu. Tāpēc RAS uzskata, ka *Saremar* nesaņēma pārmērīgi lielu kompensāciju.

Altmark 4

- (119) RAS apgalvo, ka ceturtais *Altmark* nosacījums ir izpildīts, ņemot vērā, ka maršrutos izmantotie kuģi tika nomāti pēc apspriešanās ar tirgus dalībniekiem un ka, nosakot tilpnes izmaksas, ir ievērotas tirgus cenas. Visu citu izmaksu sastāvdaļu (apdrošināšana, ar navigāciju saistīti papildpakalpojumi, ostu tiesības) pamatā ir tirgus izmaksas.

4.1.2. AR SADERĪBU SAISTĪTI JAUTĀJUMI

- (120) RAS apgalvo, ka, tā kā *Saremar* ir tieši pakļauts pakalpojumu sniedzējs, tas liedz piemērot Jūras kabotāžas regulā paredzēto nediskriminēšanas principu, un tāpēc, piešķirot sabiedriskā pakalpojuma sniegšanas tiesības *Saremar*, netiek pārkāpts ne 2005. gada, ne 2011. gada VTNP lēmums.
- (121) RAS skaidro, ka visi pasākuma būtiskie elementi bija definēti jau 2011. gada aprīlī. Jebkurš atbalsts, kuru piešķir pirms 2011. gada VTNP lēmuma stāšanās spēkā, bija jānovērtē, pamatojoties uz 2005. gada VTNP lēmumu. RAS pieņem, ka minētie saderības nosacījumi ir izpildīti. Jo īpaši:
- a) pakalpojums tika uzticēts *Saremar*, pamatojoties uz pārredzamiem, nediskriminējošiem nosacījumiem Jūras kabotāžas regulas nozīmē;
 - b) tiek ievērota 2005. gada VTNP lēmuma 2. panta 1. punkta a) un c) apakšpunktā noteiktā maksimālā summa: subsīdija nepārsniedz EUR 30 miljonus, un katrā maršrutā pārvadā ne vairāk kā 300 000 pasažierus;
 - c) pakalpojumus likumā noteiktajā kārtībā atzina par VTNP un vairākos pilnvarojuma aktos saskaņā ar minētā lēmuma 4. pantu uzticēja *Saremar*;
 - d) *Saremar* piešķirtā kompensācija maršrutu nodrošināšanai uz kontinentālo daļu nepārsniedz summu, kas vajadzīga, lai segtu pakalpojumu nodrošināšanas izmaksas saskaņā ar minētā lēmuma 6. pantu.

- (122) RAS apgalvo, ka pasākums jebkurā gadījumā atbilstu 2011. gada VTNP lēmumam, ņemot vērā, ka:
- a) tiek ievērota minētā lēmuma 2. panta 1. punkta d) apakšpunktā paredzētā maksimālā summa;
 - b) pakalpojums tika uzticēts *Saremar* pēc tehnisko jautājumu apspriešanas ar privātiem pakalpojumu sniedzējiem. Turklāt RAS bija saņēmis vairākas sūdzības par privāto pakalpojumu sniedzēju nodrošinātajiem pakalpojumiem;
 - c) kompensācijā tiek ņemtas vērā pakalpojuma nodrošināšanas laikā pakalpojuma sniedzējam radušās neto izmaksas;
 - d) tā kā tika publicēti reģionālie lēmumi par attiecīgo jautājumu, ir ievērotas pārredzamības prasības.
- (123) Visbeidzot, RAS apgalvo, ka attiecīgais pasākums nevarēja izkropļot konkurenci tādā mērā, ka tas būtu pretrunā Savienības interesēm, ņemot vērā, ka tā mērķis ir nodrošināt teritoriālo nedalāmību, un tas attiecas tikai uz VTNP nodrošināšanas laikā radušos deficītu.

4.2. REKLĀMAS PASĀKUMI

- (124) Saskaņā ar RAS sniegto informāciju subsīdija reklāmas pasākumiem atbilst pakalpojumiem, ko sniedza *Saremar*, un tāpēc nerada uzņēmumam pārmērīgas ekonomiskas priekšrocības.
- (125) RAS apgalvo, ka, novērtējot cenas atbilstību tirgus apstākļiem, pienācīgi jāņem vērā tas, ka attiecīgie reklāmas pasākumi notika ne tikai 2011. gada karstajā sezonā, kā sākotnēji bija paredzēts, bet tos pēc tam pagarināja uz 2012. gadu.
- (126) Vēlāk procedūras gaitā RAS 2013. gada 28. jūnijā paziņoja Komisijai ekspertu atzinumu, lai pamatotu reklāmas pasākumu cenu. Eksperti nonāca pie secinājuma, ka *Saremar* veikto reklāmas pasākumu tirgus vērtība 2011. un 2012. gadā svārstītos starp EUR 2 458 168 un EUR 2 609 631 (bez PVN). Tāpēc RAS uzskata, ka *Saremar* samaksātā cena bija pamatota. Tirgus izmaksas ir salīdzinātas ar vidējām reklāmas izmaksām uz lēsto kvadrātmetru, pamatojoties uz tādiem rādītājiem kā termiņš (tika ņemtas vērā konkrētas atlaides par reklāmas kampaņas pagarināšanu 2012. gadā), reklāmas veids (iekšēja vai ārēja) un atrašanās vieta (lielas pilsētas, liels cilvēku pieplūdums, mobilitātes teritorijas).
- (127) RAS apgalvo, ka, ja *Saremar* samaksātā cena par reklāmas pasākumiem tiktu uzskatīta par pārmērīgu, uzņēmumam piešķirtā priekšrocība būtu tikai starpība starp faktiski samaksāto cenu un pakalpojumu tirgus vērtību. Visbeidzot, RAS uzskata, ka jebkura šāda veida atbalsta saderība būtu jānovērtē, pamatojoties uz LESD 106. panta 2. punktu.

4.3. AIZDEVUMS EUR 3 MILJONU APMĒRĀ UN APSTIPRINĀJUMA VĒSTULES

- (128) RAS apgalvo, ka kredītlīnija EUR 3 miljonu apmērā, kuru saņēma *Saremar*, neietvēra reģionālu finansējumu. To *Saremar* piešķīra BS banka, t. i., privāta struktūra, par tirgus likmēm. Tomēr *Saremar* neizmantoja kredītlīniju, un tā rezultātā ar Lēmumu 23/2 izdotās 2011. gada jūlija apstiprinājuma vēstules termiņš beidzās 2011. gada 30. novembrī. Ņemot vērā, ka apstiprinājuma vēstule nebija saistīta ar kādu no uzņēmuma finansiālajām saistībām, to nevar atzīt par garantiju.
- (129) Ar Lēmumu 52/119 apstiprinātā otrā apstiprinājuma vēstule netika izdota, un tāpēc RAS neuzņēmās nekādus saistošus pienākumus par labu *Saremar*. Faktiski, Lēmumā 52/119 paredzētais finanšu darījums (konta pārtēriņa pakalpojums EUR 5 miljonu apmērā) tā arī netika pabeigts. Kā norādīts Lēmumā 12/15, *Saremar* pieprasīja un saņēma aizdevumu no MPS bankas bez RAS garantijas.

4.4. REKAPITALIZĀCIJA

- (130) RAS uzsver, ka tam, ka *Saremar* nodrošina divus maršrutus uz Itālijas kontinentālo daļu, nav saistības ar rekapitalizāciju. Pasākums attiecas uz savienojumu ar mazākām salām un Korsiku, kuru *Saremar* nodrošina saskaņā ar pagarināto sākotnējo nolīgumu.

- (131) Lēmumā 36/6 paredzētie EUR 11,5 miljoni atbilst pret *Tirrenia* iesniegtajā prasībā par maksātspējas procedūru minētajai summai. Tomēr šī summa attiecas uz *Tirrenia* grupas finansiālajām darbībām pirms 2009. gada. Tāpēc atļaujai par šīs summas piešķiršanu jau bija jābūt izsniegtai 2004. gadā, kad Komisija pieņēma galīgo lēmumu par sākotnējiem nolīgumiem līdz 2008. gada beigām.
- (132) Līdz šim rekapitalizācija ir veikta tikai daļēji. Ar 2012. gada 15. jūnija lēmumu *Saremar* akcionāru kopsapulce nolēma palielināt uzņēmuma kapitālu no EUR 1 209 010,64 līdz EUR 6 099 961, izdodot 307 765 parastās akcijas, kuru nominālvērtība ir EUR 19,82. *Saremar* kapitāls 2012. gada 11. jūlijā tika palielināts tikai par EUR 824 309,60. RAS noteica, ka parakstīšanās uz pārējo summu EUR 4 066 640,67 ir atkarīga no pārtraukšanas klauzulas un darbības paziņošanas Komisijai.
- (133) RAS uzsver, ka rekapitalizācija bija vajadzīga tikai, lai atgūtu finansējumu, kurš jebkurā gadījumā jau bija *Saremar* rīcībā. Pasākums neietver jaunu valsts līdzekļu nodošanu un tāpēc neveido valsts atbalstu. Jāuzskata, ka pasākums atbilst *MEIP*, ņemot vērā, ka tā pamatā ir *ex-ante* uzņēmējdarbības plāns un tā mērķis ir optimizēt tāda uzņēmuma pārdošanas procesu, kuram ir pamatotas dzīvotspējas perspektīvas.
- (134) Visbeidzot, RAS uzsver, ka privātie pakalpojumu sniedzēji, jo īpaši *GNV* un *Moby*, ir guvuši labumu no kapitāla pieauguma darbības zaudējumu kompensēšanai. Dažas no minētajām darbībām, iespējams, ir notikušas vienlaicīgi ar RAS veikto pasākumu par labu *Saremar*.

5. IEINTERESĒTO PERSONU PIEZĪMES

5.1. MOBY

5.1.1. KOMPENSĀCIJA PAR DIVU MARŠRUTU NODROŠINĀŠANU STARP SARDĪNIJU UN ITĀLIJAS KONTINENTĀLO DAĻU

- (135) *Moby* apgalvo, ka 2011. un 2012. gadā *Saremar* varēja nodrošināt divus savienojumus ar kontinentālo daļu par cenām, kas ir zemākas par izdevumiem, tikai uz RAS piešķirtās subsīdijas rēķina. *Moby* apgalvo, ka pārmērīgi zemo *Saremar* iekasēto cenu rezultātā ir ievērojami mainījusies tirgus struktūra. Tādiem privātiem pakalpojumu sniedzējiem kā *GNV* vai *Forship (Sardinia Ferries)*, kas 2011. gadā darbojās attiecīgajos maršrutos, nebija citas alternatīvas kā pamest tirgu.
- (136) Saskaņā ar *Moby* sniegto informāciju pasākumu nevar pamatot ar sabiedriskām interesēm divu iemeslu dēļ.
- (137) Pirmkārt, Itālija, 2012. gada 18. jūlijā slēdzot jaunu nolīgumu ar *CIN*, ņēma vērā visas likumīgās sabiedriskā pakalpojuma intereses, kas ietvēra arī pakalpojumu sniegšanas pienākumu izpildi maršrutos starp Sardīniju un Itālijas kontinentālo daļu. Jaunajā nolīgumā tika paredzēta pakalpojumu sniegšanas pienākumu nodrošināšana Dženovas – *Porto Torres* un *Civitavecchia* – Olbijas maršrutā klusajā sezonā (visu gadu, izņemot no jūnija līdz septembrim) vismaz reizi dienā. Minētajā nolīgumā arī tika paredzēta maksimālā braukšanas maksa un papildu braukšanas maksas samazinājums rezidentiem visos maršrutos, kuras nodrošināja saskaņā ar sabiedriskā pakalpojuma sniegšanas režīmu. Tajā katram attiecīgajam maršrutam tika noteiktas minimālās krāvēsības prasības.
- (138) Otrkārt, tā kā abi attiecīgie maršruti pēc būtības ir komerciāli, ar pasākumu netiek nodrošinātas reālas sabiedriskā pakalpojuma intereses. *Saremar* nodrošināja maršrutus ne tikai klusajā sezonā, bet arī 2011. un 2012. gada karstajā sezonā, kad tirgū bija vairāki citi pakalpojumu sniedzēji. Tieši sava komerciālā rakstura dēļ attiecīgie maršruti vasaras sezonā netika iekļauti jaunā nolīguma darbības jomā.
- (139) Turklāt pilnvarojuma aktos attiecīgie pakalpojumi nav skaidri definēti kā VTNP, un pakalpojuma sniedzējam netiek piešķirtas tiesības uz kompensāciju. RAS tieši un bez konkursa procedūras uzticēja *Saremar* sniegt šos pakalpojumus.
- (140) *Moby* secina, ka kompensācija nebija pamatota un jebkurā gadījumā nav samērīga ar *Saremar* zaudējumiem pakalpojumu sniegšanas laikā.

5.1.2. REKLĀMAS PASĀKUMI

- (141) *Moby* apgalvo, ka *Saremar* piešķirtā subsīdija EUR 2 479 000 (bez PVN) reklāmas pasākumiem ir acīmredzami nesamērīga. Turklāt nekavējoties izmaksāto avansu 80 % apmērā no summas nevar uzskatīt par parastu uzņēmējdarbības praksi.
- (142) Ņemot par pamatu *Saremar* 2011. gada bilanci, *Moby* arī uzskata, ka Aģentūra papildus EUR 3 miljoniem piešķir *Saremar* EUR 1 157 000 (bez PVN) kā kompensāciju, kuru iespējami *Saremar* saņēma avansa veidā saskaņā ar programmu "2011. gada vasara – *Flotta Sarda* kampaņa" (skatīt 80. apsvērumu). *Moby* apgalvo, ka arī šī summa veido atbalstu *Saremar*.
- (143) Visbeidzot, nenotika konkursa procedūra, saskaņā ar kuru Aģentūra piešķir reklāmas pakalpojumus.

5.1.3. AIZDEVUMS EUR 3 MILJONU APMĒRĀ UN APSTIPRINĀJUMA VĒSTULES

- (144) Attiecībā uz otro apstiprinājuma vēstuli (skatīt 87. apsvērumu) *Moby* norāda, ka ar Lēmumu 52/119 RAS apstiprināja, ka nekavējoties izsniegtais aizdevums no MPS bankas bija vajadzīgs pakalpojuma uzsākšanai *Civita-vecchia* – Olbijas maršrutā un ka banka pieprasīja garantiju no RAS. Tas, ka ar Lēmumu 12/15 apstiprinājuma vēstule tika oficiāli anulēta, neattiecas uz pasākuma atzīšanu par valsts atbalstu, jo to skaidri pieprasīja MPS banka, un tā jau bija radījusi sekas.

5.1.4. REKAPITALIZĀCIJA

- (145) *Moby* pilnībā atbalsta Komisijas sākotnējo viedokli par rekapitalizāciju. Tas apgalvo, ka privāts ieguldītājs nebūtu veicis tādus pašus ieguldījumus, ņemot vērā sarežģīto uzņēmuma finanšu stāvokli un paredzamu izredžu trūkumu uz dzīvotspējas atjaunošanos. Arī rekapitalizācija ievērojami atviegloja *Saremar* piekļuvi MPS bankas aizdevumam, un tāpēc tai bija tādas pašas sekas kā garantijai, tādējādi piešķirot ekonomisku priekšrocību *Saremar*.

5.1.5. CITI PASĀKUMI

- (146) *Moby* arī atsaucas uz papildu summu EUR 4 miljonu apmērā, ko RAS piešķir *Saremar* 2011. gada oktobrī. Iespējams, ka summa papildināja *Saremar* subsīdijas darbības izmaksu pieauguma rezultātā maršrutos uz mazākām salām un Korsīku, ko nodrošināja *Saremar* saskaņā ar pagarināto sākotnējo nolīgumu. *Moby* apgalvo, ka šis pasākums veido papildu atbalstu *Saremar*, par ko nebija iepriekš paziņots Komisijai.
- (147) *Moby* atzīst, ka visi novērtējumā ietvertie pasākumi veido nelikumīgu un nesaderīgu atbalstu *Saremar*.

5.2. CITAS PERSONAS

- (148) Neviena cita persona neiesniedza piezīmes par šo lēmumu procedūrā paredzētajā termiņā.
- (149) Vēlāk izmeklēšanas gaitā GNV 2013. gada 3. jūlijā iesniedza Komisijai divus dokumentus: i) tiesas iecelta eksperta ziņojumu civilās tiesvedības kontekstā, kuru GNV uzsāka pret *Saremar* Dženovas tiesā, un ii) 2013. gada 11. jūnija tiesas rīkojumu par ziņojuma atzīšanu.
- (150) Eksperts pārbaudīja un ietvēra ziņojumā trīs ar minētā valsts atbalsta novērtējumu saistītus jautājumus: i) vai ar rekapitalizāciju piešķir vai nepiešķir priekšrocību uzņēmuma daļai, kas nodrošināja divus savienojumus ar kontinentālo daļu; ii) rekapitalizācijas atbilstība MEIP; un iii) tās subsīdijas saderība ar tirgu, kas samaksāta *Saremar* par reklāmas pasākumiem.
- (151) Saskaņā ar ziņojumu rekapitalizācijas mērķis bija saglabāt uzņēmuma darbību, ņemot vērā nenoteiktību par sākotnējā nolīguma pagarināšanu uz nākamajiem 12 mēnešiem un tādējādi kompensācijas pieejamību nākamajā gadā. Ziņojuma pamatā bija ar 2011. gada bilanci apstiprināts dokuments⁽²⁸⁾, kurā norādīts, ka divi savienojumi ar Itālijas kontinentālo daļu 2011. gadā bija radījuši darbības zaudējumus EUR 214 000 apmērā un ka saistībā ar nenoteiktību par *Tirrenia* privatizāciju nebija skaidrības arī par valsts subsīdijām. Ziņojumā secināts, ka rekapitalizācija bija vajadzīga, lai nodrošinātu darbības nepārtrauktību. Tā deva labumu gan uzņēmuma daļai, kura nodrošināja savienojumus ar mazākām salām, gan daļai, kura sniedza transporta pakalpojumus uz kontinentālo daļu.

⁽²⁸⁾ Ziņojumā veikta atsauce uz *the Relazione al bilancio 2011*.

- (152) Ziņojuma turpinājumā norādīts, ka 2011. gadā *Saremar* kopējā peļņa bija EUR 2 523 439. Tā ietvēra EUR 2 737 797 peļņu līnijās, kuras nodrošināja atbilstīgi nolīgumam ar valsti, un EUR 214 358 zaudējumus maršrutos uz kontinentālo daļu.
- (153) Eksperts arī secināja, ka rekapitalizācija neatbilda *MEIP*, ņemot vērā uzņēmuma, kas bija zaudējis vairāk nekā trešdaļu reģistrētā kapitāla, apšaubāmo stāvokli, konkurētspējīgo tirgu, kurā tas darbojās, un ierobežotās uzņēmējdarbības perspektīvas. Viņš secināja, ka, visticamāk, privāts ieguldītājs neveiktu ieguldījumu šādā darbībā.
- (154) Attiecībā uz reklāmas pasākumu cenas atbilstību tirgus vērtībai eksperts norādīja, ka saskaņā ar uzņēmuma 2011. gada bilanci *Saremar* bija saņēmis EUR 2 479 000 kā kompensāciju par reklāmas pakalpojumu sniegšanu attiecībā uz kuģiem, kas nodrošina maršrutos uz kontinentālo daļu. Viņš analizēja šīs cenas saderību ar tirgu, izdalot transporta pakalpojumu sniegšanas izdevumus ar pārvadāto pasažieru skaitu. Tika uzskatīts, ka iegūtais skaitlis EUR 18,47 uz vienu pasažieri ir pārmērīgi liels, salīdzinot ar parastām izmaksām par šāda veida reklāmu, vēl vairāk, ņemot vērā faktu, ka reklāma bija vērsta uz pasažieriem, kas jau atrodas uz klāja un bija izvēlējušies Sardīniju par tūrisma galamērķi. Tika uzskatīts, ka RAS samaksātā cena neatbilst *Saremar* veikto reklāmas pasākumu tirgus vērtībai.
- (155) Arī GNV ir iesniedzis Komisijai *Saremar* piezīmes par ziņojumu, kas iesniegts valsts procedūras kontekstā. *Saremar* piezīmēs uzsvēra, ka NCA jau bija apstiprinājusi, ka *Saremar* tirgus daļa attiecībā uz jūras transporta pakalpojumiem, kas savieno Sardīniju ar Itālijas kontinentālo daļu, bija neliela, un tāpēc *Saremar* nebija atbildīgs par iepriekšējo tirgus apstākļu mainīšanu. Arī *Saremar* apstiprināja 2011. gada negatīvos rezultātus (EUR 214 358) maršrutos, kas savieno Sardīniju ar kontinentālo daļu. Tas norādīja, ka, lai segtu zaudējumus par diviem maršrutiem uz kontinentālo daļu, uzņēmumam būtu bijis jāpalielina braukšanas maksa līdz tam līmenim, ko iekasēja privātie pakalpojumu sniedzēji.
- (156) Fakts, ka pakalpojumi abos maršrutos tika pārtraukti 2011. gada septembrī, palīdzēja ierobežot darbības zaudējumus. Darbības turpināšana būtu nelabvēlīgi ietekmējusi rezultātus un novestu pie tā, ka RAS iejauktos un segtu darbības zaudējumus.
- (157) *Saremar* uzsvēra, ka rekapitalizācijas brīdī uzņēmuma stāvoklis bija kritisks, ņemot vērā (vairāk nekā mēreno) valsts subsīdiju samazināšanas risku. Tā kā valsts nespēja atbalstīt uzņēmumu arī pārvaldības ziņā, radās nopietnas bažas par uzņēmuma finansiālo stāvokli. Saskaņā ar *Saremar* sniegto informāciju jebkurš salīdzinājums ar privātiem pakalpojumu sniedzējiem ir nevieta.

6. ITĀLIJAS PIEZĪMES PAR IEINTERESĒTO PERSONU PIEZĪMĒM

- (158) Itālija nesniedza piezīmes par ieinteresēto personu iesniegtajiem apsvērumiem attiecībā uz RAS pieņemtajiem pasākumiem, lai atbalstītu *Saremar*.

7. NOVĒRTĒJUMS

7.1. ATBALSTA ESAMĪBA LESD 107. PANTA 1. PUNKTA NOZĪMĒ

- (159) Saskaņā ar LESD 107. panta 1. punktu "ar iekšējo tirgu nav saderīgs nekāds atbalsts, ko piešķir dalībvalstis vai ko jebkādā citā veidā piešķir no valsts līdzekļiem un kas rada vai draud radīt konkurences izkropļojumus, dodot priekšroku konkrētiem uzņēmumiem vai konkrētu preču ražošanai, ciktāl tāds atbalsts iespaido tirdzniecību starp dalībvalstīm".
- (160) LESD 107. panta 1. punktā paredzētie kritēriji ir kumulatīvi. Tāpēc, lai konstatētu, vai paziņotie pasākumi veido valsts atbalstu 107. panta 1. punkta nozīmē, ir jāizpilda visi iepriekš minētie nosacījumi. Proti:
- finansiālais atbalsts jāpiešķir dalībvalstij vai no valsts līdzekļiem;
 - finansiālais atbalsts jāpiešķir atsevišķiem uzņēmumiem vai atsevišķu preču ražošanai;
 - finansiālajam atbalstam jārada konkurences izkropļojumi vai jārada šādi draudi;
 - finansiālajam atbalstam jāietekmē tirdzniecība starp dalībvalstīm.

7.1.1. KOMPENSĀCIJA PAR DIVU PAPILDU MARŠRUTU NODROŠINĀŠANU, KAS SAVIENO SARDĪNIJU AR KONTINENTĀLO DAĻU

Valsts līdzekļi

- (161) Lai to atzītu par valsts atbalstu, finansiālam pasākumam jābūt attiecināmam uz valsti un piešķirtam tieši vai netieši no valsts līdzekļiem.
- (162) RAS izmaksāja kompensāciju no reģionālā budžeta par to, ka *Saremar* nodrošināja divus jūras maršrutus. Tāpēc tas ir attiecināms uz valsti un piešķirts no valsts līdzekļiem.
- (163) *Saremar* piešķirto subsīdiju reklāmas pakalpojumu nodrošināšanai var attiecināt uz valsti, ņemot vērā, ka Aģentūra pilnībā atrodas RAS īpašumā un palīdz īstenot reģionālo politiku tūrisma un reģionālās attīstības jomā. Ne Komisijas rīcībā esošā informācija, ne ieinteresēto pušu piezīmes, kas iesniegtas pēc procedūras uzsākšanas, neradīja šaubas par šā pasākuma attiecināmību uz valsti.
- (164) Attiecībā uz apstiprinājuma vēstulēm Komisija norāda, ka tajās tikai paredzēts RAS pienākums paziņot bankām par visām izmaiņām, kas saistītas ar uzņēmuma akciju paketi, un noteikts, ka RAS savu kā akcionāra iespēju robežās jānodrošina, ka *Saremar* tiek pārvaldīts efektīvi, lietderīgi un saimnieciski. Tā kā ar minētajām apstiprinājuma vēstulēm netika garantētas *Saremar* finansiālās saistības, tās neradīja iespējamu turpmāko slogu uz valsts līdzekļiem. Pamatojoties uz to, Komisija secina, ka tās neveido valsts atbalstu.
- (165) Visus citus pasākumus RAS piešķīra tieši no reģionālā budžeta, un tāpēc tie veido valsts līdzekļus.

Selektivitāte

- (166) Visi novērtējumā ietvertie pasākumi, tostarp kompensācija par jūras maršrutu nodrošināšanu, tiek piešķirti vienam saņēmējam, un tāpēc tie nepārprotami ir selektīvi.

Ekonomiska priekšrocība

Kompensācija par divu maršrutu nodrošināšanu starp Sardīniju un Itālijas kontinentālo daļu

- (167) Oficiālas izmeklēšanas procedūras laikā RAS apgalvoja, ka, pirmkārt, kompensācija par divu maršrutu nodrošināšanu atbilst *MEIP*. Tad RAS pieņēma, ka tā izpilda *Altmark* kritēriju.
- (168) Tas, kādā mērā kompensācija izpilda *Altmark* kritēriju, tiek novērtēts, sākot no 180. apsvēruma. Tomēr Komisija kā vispārēju apsvērumu norāda, ka ir jānošķir *MEIP* testa piemērošana un *Altmark* kritēriju izpilde. Tā kā abi testi paredzēti, lai novērtētu priekšrocības esamību atbalsta saņēmējam, tie skaidri attiecas uz dažādiem valsts iestāžu darbības veidiem, pieņemot finansiālos pasākumus par labu attiecīgajam uzņēmumam. *MEIP* piemēro, ja valsts iestāde darbojas kā akcionārs (t. i., pirmkārt, lai saņemtu peļņu no darbības), bet *Altmark* attiecas uz gadījumiem, kad valsts iestādes īsteno sabiedrisko interešu mērķus, ko parasti nedara privāti pakalpojumu sniedzēji (t. i., ja arī ir mērķis gūt peļņu, tad tas ir sekundārs) ⁽²⁹⁾. Tāpēc šķiet, ka RAS izvirzītie argumenti, lai pamatotu kompensāciju par divu maršrutu nodrošināšanu starp Sardīniju un Itālijas kontinentālo daļu, ir pretrunīgi.
- (169) Turklāt Komisija norāda, ka pasākums var atbilst *MEIP* tikai tad, ja tā pamatā ir stabils dzīvotspējas perspektīvas atbalsta saņēmējam. RAS apgalvo, ka procedūra un pasākumi, kurus veica, pirms pieņēma lēmumu uzticēt *Saremar* nodrošināt attiecīgos maršrutus, ir tādi paši, kādus veiktu privāts tirgus pakalpojumu sniedzējs līdzīgos

⁽²⁹⁾ Skatīt, *mutatis mutandis*, Apvienotās lietas C-214/12 P, C-215/12 P, C-223/12 P, *Land Burgenlan* pret Komisiju, 2013. gada 24. oktobra spriedums, Krājumā vēl nav publicēts, 56. punkts.

apstākļos. Neraugoties uz to, izmeklēšanas gaitā *Saremar* nav iesniedzis Komisijai uzņēmējdarbības plānu vai tirgus izpēti, ko tas it kā ir veicis pirms valsts atbalsta saņemšanas, lai gan dalībvalstij bija jāiesniedz objektīvi pierādījumi, kas liecina, ka kompensācija par divu maršrutu nodrošināšanu starp Sardīniju un Itālijas kontinentālo daļu ir attiecināma uz valsti, kas rīkojas kā akcionārs⁽³⁰⁾. Gluži pretēji, RAS 2013. gada 26. septembra vēstulē apstiprina, ka, lai gan Lēmumā 36/6 tika paredzēta uzņēmējdarbības plāna sagatavošana, šāds plāns attiecībā uz maršrutu nodrošināšanu 2012. gada vasarā netika sagatavots. Tādējādi vismaz attiecībā uz 2012. gada vasaras sezonu RAS pieņēma lēmumu atjaunot divu maršrutu nodrošināšanu pirms *Saremar* izstrādāja uzņēmējdarbības plānu. Turklāt saskaņā ar *Saremar* bilanci un kā apstiprina *Saremar* saistībā ar valsts civilprocesu, divu maršrutu nodrošināšana 2011. gada vasaras sezonā nesa zaudējumus, un tāpēc lēmumu par šo pašu maršrutu nodrošināšanu 2012. gadā nevarēja saprātīgi pamatot, īpaši bez uzņēmējdarbības plāna vai projekta, kurā tiek pierādīts, ka nākotnē maršruti varētu kļūt ievērojami rentablāki. Nobeigumā, Komisija uzskata, ka kompensāciju par divu maršrutu nodrošināšanu starp Sardīniju un Itālijas kontinentālo daļu nevar attiecināt uz valsti, kura rīkojas kā akcionārs, un tāpēc tā neatbilst MEIP.

- (170) Attiecībā uz iespējamo *Altmark* kritēriju izpildi Itālija apgalvo, ka noteiktais uzdevums sabiedrības interesēs bija divu iepriekš minēto kabotāžas maršrutu nodrošināšana par pieņemamu cenām⁽³¹⁾. Šajā kontekstā Komisija norāda, ka pakalpojumus varētu atzīt par VTNP tikai tad, ja tirgus, nesāņemot valsts kompensāciju, tos nespētu sniegt apmierinošā līmenī un saskaņā ar tādiem pašiem nosacījumiem (piemēram, cena) kādus noteikušas valsts iestādes⁽³²⁾. Saskaņā ar RAS sniegto informāciju divu maršrutu provizoriskas nodrošināšanas uzticešana *Saremar* bija īstermiņa pasākums, kuru īstenoja līdz efektīvāku koriģējošu pasākumu veikšanai, lai risinātu tirgus nespēju nodrošināt pieņemamus savienojumus starp Sardīniju un Itālijas kontinentālo daļu.
- (171) Lai gan divu maršrutu nodrošināšana uz kontinentālo daļu skaidri nav atzīta par VTNP, pilnvarojuma aktos braukšanas maksas pieņemamība minēta kā vispārīgs darbības priekšnoteikums. Oficiālās izmeklēšanas procedūras gaitā RAS un *Saremar* ir uzstājuši, ka pasākums atzīstams par VTNP. Šis pamatojums ir īpaši uzsvērts RAS un *Saremar* piezīmēs par 2012. gada lēmumu, neraugoties uz papildu argumentu par atbilstību MEIP.
- (172) No tā izriet, ka Komisija pārbaudīs, ka tiek ievēroti tiesas spriedumā *Altmark* lietā noteiktie nosacījumi, lai secinātu, vai *Saremar* samaksātā kompensācija par valsts pakalpojumu nodrošināšanu veido vai neveido priekšrocību LESD 107. panta 1. punkta nozīmē. Minētie nosacījumi ir kumulatīvi, tādējādi, ja tikai viens no tiem nav izpildīts, tiek uzskatīts, ka kompensācija piešķir priekšrocību atbalsta saņēmējam LESD 107. panta 1. punkta nozīmē. Minētie nosacījumi ir šādi:
- a) saņēmēja uzņēmumam faktiski ir jāveic sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākumi, un šiem pienākumiem ir jābūt skaidri noteiktiem (*Altmark* 1);
 - b) iepriekš objektīvi un pārredzami jānosaka rādītāji, uz kuru pamata tiks aprēķināta kompensācija (*Altmark* 2);
 - c) kompensācija nedrīkst pārsniegt summu, kas vajadzīga, lai segtu sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākuma izpildes izmaksas vai to daļu, ņemot vērā attiecīgos rēķinus un saprātīgu peļņu par šo pienākumu izpildi (*Altmark* 3);
 - d) ja uzņēmums, kuram ir jāveic sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākumi netiek atlasīts saskaņā ar valsts iepirkuma procedūru, kuras rezultātā būtu iespēja izvēlēties konkursa dalībnieku, kas spēj sniegt minētos pakalpojumus sabiedrībai par vismazāko cenu, tad vajadzīgās kompensācijas līmenis jānosaka, pamatojoties uz tādu izdevumu analīzi, kuri šo pienākumu izpildes laikā būtu radušies labi vadītam un pienācīgi ar sabiedrisko pakalpojumu prasībām atbilstošiem transportlīdzekļiem apgādātam uzņēmumam, ņemot vērā attiecīgos ieņēmumus un saprātīgu peļņu par šo pienākumu izpildi (*Altmark* 4).

⁽³⁰⁾ Minētās Apvienotās lietas C-214/12 P, C-215/12 P, C-223/12 P, 57. punkts.

⁽³¹⁾ Kā apstiprināja NCA, Sardīnijas ostas Olbijā un *Golfo Aranci* varēja uzskatīt par aizstājāmām no pieprasījuma viedokļa. Tas pats attiecas uz Ligūrijas ostām Dženovā un *Vado Ligure*.

⁽³²⁾ Skatīt 47. un 48. punktu Komisijas Paziņojumā par Eiropas Savienības atbalsta noteikumu piemērošanu kompensācijai, kas piešķirta par vispārējas tautsaimnieciskas nozīmes pakalpojumu sniegšanu (OV C 8, 11.1.2012., 4. lpp.).

Altmark 2

- (173) Skaidrības labad, šajā gadījumā Komisija uzskata, ka ir lietderīgi sākt analīzi no otrā *Altmark* nosacījuma.
- (174) Šajā sakarā Komisija norāda, ka kompensācijas aprēķina rādītāji nav tikuši noteikti iepriekš. Faktiski pilnvarojuma aktos nav paredzēta skaidra atsauce uz *Saremar* piešķirto kompensāciju attiecīgo maršrutu nodrošināšanai, proti, Lēmumā 25/69, Lēmumā 48/65 un Lēmumā 36/6 par *Golfo Aranci – Civitavecchia* maršrutu un Lēmumā 27/4 un Lēmumā 36/6 par *Vado Ligure – Porto Torres* maršrutu. RAS atzina, ka sākotnēji kompensācija nebija paredzēta, jo maršrutus uzskatīja par komerciāli dzīvotspējīgiem, un tika paredzēts, ka *Saremar* izmantos šos maršrutus, lai sasniegtu saimniecisko līdzsvaru. RAS neplānoja maksāt kompensāciju *Saremar* par attiecīgo pakalpojumu sniegšanu. Tā kā, pirmkārt, kompensācija nebija paredzēta par divu attiecīgo maršrutu nodrošināšanu un, otrkārt, *Saremar* tika piešķirta rīcības brīvība, lai koriģētu braukšanas maksu, kas ļautu uzņēmumam būt rentablam, Komisija nevar uzskatīt, ka minētās kompensācijas aprēķina (neesošie) rādītāji tika objektīvi un pārredzami noteikti iepriekš.
- (175) Kā norādīts Lēmumā 20/57, pienākuma vest atsevišķu grāmatvedības uzskaiti mērķis bija nodrošināt, ka *Saremar* nodrošina saimniecisko līdzsvaru maršrutu darbībā, nevis noteikt rādītājus kompensācijai, kuru, iespējams, varētu piešķirt nākotnē, kas faktiski jau no paša sākuma tika noraidīts.
- (176) RAS lēmums maksāt kompensāciju *Saremar* par divu attiecīgo maršrutu nodrošināšanu tika pieņemts tikai 2012. gada 7. augustā, un tāpēc kompensācijas mehānisms tika izstrādāts *ex-post*, kad saistībā ar maršrutu nodrošināšanu bija radies deficīts. Kā jau minēts, ne kompensācijas summa, ne šī aprēķina rādītāji nevarēja būt izstrādāti *ex-ante*, jo tika uzskatīts, ka divu maršrutu nodrošināšana, kurus uzskatīja par “galvenajām komerciālajām un tūristu līnijām”⁽³³⁾, būs dzīvotspējīga, un bija paredzēts, ka *Saremar* izmantos minētos maršrutus, lai sasniegtu saimniecisko līdzsvaru. Komisija norāda, ka pilnvarojuma aktos tika skaidri paredzēta *Saremar* rīcības brīvība attiecībā uz braukšanas maksas koriģēšanu, lai nodrošinātu abu maršrutu dzīvotspēju. Turpmāk Komisija norāda, ka tiesības grozīt braukšanas maksu, lai īstenotu dzīvotspējas mērķi, *Saremar* ne tikai piešķīra, bet tās faktiski tika izmantotas, lai koriģētu minēto braukšanas maksu. Jo īpaši, *Saremar* 2012. gada priekšlikumā par braukšanas maksu *Porto Torres – Vado Ligure* maršrutā minēts, ka ierosinātā braukšanas maksa atspoguļo nelielu pieaugumu salīdzinājumā ar 2011. gadu, lai ļautu uzņēmumam būt rentablam. Pamatojoties uz ierosināto tarifu, *Saremar* tajā laikā prognozēja peļņu maršrutā EUR [...] (*) apmērā.
- (177) Turklāt Lēmumā 48/65 norādīts, ka “pienākums saglabāt saimniecisko līdzsvaru, lai izvairītos no nesaderīgu valsts atbalstu piešķiršanas, liedz nekavējoties izveidot jaunus maršrutus”. Tāpēc jau laikā, kad tika izdoti pilnvarojuma akti, bija skaidrs, ka RAS neplānoja piešķirt kompensāciju diviem attiecīgajiem maršrutiem. Turklāt jau tajā laikā RAS saprata, ka, ņemot vērā stāvokli tirgū, kabotāžas maršrutu nodrošināšanai uz Itālijas kontinentālo daļu piešķirtās subsīdijas, iespējams, tiktu atzītas par nesaderīgu valsts atbalstu. Itālijas Revīzijas palāta ziņojumā par RAS 2012. gada finanšu pārskatiem secināja: “Divu maršrutu nodrošināšana [...], ar kuru netiek izpildīts pienākums saglabāt saimniecisko līdzsvaru, lai izvairītos no nesaderīgu valsts atbalstu piešķiršanas, kā paredzēts Lēmumā 48/65, būtu radījusi reģionam EUR 10 miljonu zaudējumu, ko tas samaksātu par deficītu papildus EUR 13 miljoniem⁽³⁴⁾.”
- (178) Visbeidzot, kā skaidrots turpmāk, ņemot vērā pirmā *Altmark* nosacījuma analīzi, Komisija uzskata, ka attiecībā uz daļu no šajā lēmumā analizētā laikposma *Saremar* netika uzticēts pienākums, kurā skaidri noteikts, kāds braukšanas maksas līmenis ir uzskatāms par pieņemamu. Tā kā kompensācijas par pakalpojumu sniegšanas pienākumu izpildi aprēķina rādītāji attiecībā uz pieņemamu braukšanas maksu obligāti jāsaista ar braukšanas maksas līmeni, kuru uzskata par pieņemamu, un šajā gadījumā minētais līmenis ne vienmēr tika skaidri noteikts, kompensācijas aprēķina rādītājus nevar uzskatīt par objektīvi un pārredzami noteiktiem iepriekš.

⁽³³⁾ Lēmums 27/4.

(*) Informācija uzskatāma par dienesta noslēpumu.

⁽³⁴⁾ *Relazione sul Rendiconto generale della Regione autonoma della Sardegna per l'esercizio finanziario 2012*, 360. lpp., kas pieejams: http://www.corteconti.it/export/sites/portalecdc/_documenti/controllo/sezioni_riunite/sezioni_riunite_regione_sardegna/2013/relazione_parifixa.pdf.

- (179) Nobeigumā, Komisija uzskata, ka šajā gadījumā otro *Altmark* nosacījumu nevar uzskatīt par izpildītu, un tāpēc kompensācija piešķir priekšrocību *Saremar* LESD 107. panta 1. punkta nozīmē.

Altmark 1

- (180) Komisijai radās šaubas arī attiecībā uz pirmā *Altmark* nosacījuma izpildi.
- (181) Šajā sakarā jāņem vērā, ka Savienības tiesību aktos nav vienotas un precīzas tāda pakalpojuma definīcijas, kas var veidot VTNP, vai nu pirmā *Altmark* nosacījuma nozīmē, vai LESD 106. panta 2. punkta nozīmē ⁽³⁵⁾. Komisijas Paziņojuma par Eiropas Savienības valsts atbalsta noteikumu piemērošanu kompensācijai, kas piešķirta par vispārējās tautsaimnieciskas nozīmes pakalpojumu sniegšanu ⁽³⁶⁾ 46. punkts ir izteikts šādā redakcijā:

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

- (182) Tāpēc valsts iestādēm ir tiesības ņemt vērā, ka ar dažiem pakalpojumiem tiek nodrošinātas vispārējo interešu vajadzības un tie jāsniedz, izmantojot pakalpojumu sniegšanas pienākumus, lai nodrošinātu, ka sabiedrības intereses tiek aizsargātas, ja tirgus spēki nav pietiekami, lai garantētu, ka pasākumi tiek sniegti paredzētajā līmenī vai atbilstīgi nosacījumiem.
- (183) Šajā gadījumā Itālijas iespējami noteiktais sabiedrisko pakalpojumu uzdevums bija divu tādu kabotāžas maršrutu nodrošināšana par pieņemamām cenām, kas savieno Itālijas kontinentālo daļu ar Sardīniju, proti, *Civitavecchia – Olbia/Golfo Aranci* un *Vado Ligure – Porto Torres*.



- (184) Kabotāžas jomā sīki izstrādāti Savienības noteikumi pakalpojumu sniegšanas pienākumu reglamentēšanai ir paredzēti Jūras kabotāžas regulā, un, lai pārbaudītu iespējamo valsts atbalstu jūras transporta uzņēmumiem, izmanto Kopienas pamatnostādnes par valsts atbalstu jūras transportam (turpmāk *Jūras pamatnostādnes*) ⁽³⁷⁾.

⁽³⁵⁾ Lieta T-289/03 *BUPA* un citi pret Komisiju [2008] *Recueil* II-81. lpp., 96. punkts. Skatīt arī ģenerālvokāta *Tizzano* secinājumus Lieta C-53/00 *Ferring*, *Recueil* I-9069. lpp. un ģenerālvokāta *Jacobs* secinājumus Lieta C-126/01, *GEMO*, [2003] *Recueil* I-13769. lpp.

⁽³⁶⁾ Komisijas Paziņojums par Eiropas Savienības valsts atbalsta noteikumu piemērošanu kompensācijai, kas piešķirta par vispārējās tautsaimnieciskas nozīmes pakalpojumu sniegšanu.

⁽³⁷⁾ Komisijas paziņojums C(2004) 43 – Kopienas Pamatnostādnes par valsts atbalstu jūras transportam (OV C 13, 17.1.2004., 3. lpp.).

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

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

(186) Jūras pamatnostādņu 9. iedaļā ir teikts, ka “var uzlikt valsts pasūtījuma pakalpojumus vai noslēgt valsts pasūtījuma līgumus par pakalpojumiem, kas minēti Padomes regulas (EEK) Nr. 3577/92 4. pantā”, tas ir, par regulāriem pakalpojumiem no, starp un uz salām.

(187) No iedibinātas judikatūras izriet, ka pakalpojumu sniegšanas pienākumus var uzticēt tikai tad, ja to var pamatot ar vajadzību nodrošināt atbilstošus regulārus jūras transporta pakalpojumus, kurus nevar nodrošināt tikai tirgus spēki⁽³⁸⁾. Interpretējot Jūras kabotāžas regulu⁽³⁹⁾, Komisija apstiprina, ka “dalībvalstis (tostarp vajadzības gadījumā reģionālās un vietējās iestādes) nosaka, kuros maršrutos paredzēt sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākumus. Īpaši, sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākumus drīkst paredzēt attiecībā uz regulāras satiksmes (līnijasatiksmes) salu kabotāžas pakalpojumiem, ja tirgus nespēj sniegt atbilstošus pakalpojumus.” Turklāt Jūras kabotāžas regulas 2. panta 4. punktā pakalpojumu sniegšanas pienākumi definēti kā pienākumi, kurus attiecīgais kuģu īpašnieks neuzņemtos vai neuzņemtos tādā pašā apjomā vai ar tādiem pašiem nosacījumiem, ja viņš ņemtu vērā savas komerciālās intereses.

(188) Kā minēts iepriekš, RAS uzskata, ka šajā gadījumā pakalpojumu sniegšanas pienākumi ir uzticēti, pieprasot *Saremar* iekasēt pieņemamu braukšanas maksu divos kabotāžas maršrutos uz Itālijas kontinentālo daļu. Nākamajā tabulā norādīta konkrēta braukšanas maksa, kura saskaņā ar pilnvarojuma aktiem *Saremar* bija jāiekasē šajos maršrutos. Attiecībā uz 2012. gadu, ņemot vērā, ka pilnvarojuma aktos netika minēta precīza braukšanas maksa, tika norādīta braukšanas maksa, kuru *Saremar* ierosināja RAS.

3. tabula

Pasažieru braukšanas maksa (brauciens uz klāja), kas paredzēta pilnvarojuma aktos

	<i>Golfo Aranci</i> (Olbija) – <i>Civitavecchia</i>	Vado Ligure – Porto Torres
2011. gada vasaras sezona	(Lēmums 25/69) — EUR 21 no 15. jūnija līdz 15. jūlijam un 1.–15. septembrim; — EUR 35 no 16. jūlija līdz 31. augustam.	(Lēmums 27/4) — EUR 35 no 22. jūnija līdz 15. jūlijam un 1.–15. septembrim; — EUR 40 no 16. jūlija līdz 31. augustam. Sardīnijas rezidentiem jāpiemēro 15 % atlaide.
2012. gada ziemas sezona	(Lēmums 48/65) — <i>Saremar</i> bija jāpiemēro 2011. gada klusajā sezonā iekasētā braukšanas maksa (t. i., EUR 21).	Netiek nodrošināts
2012. gada vasaras sezona	— EUR 21 no 16. janvāra līdz 30. maijam, jūnijā un jūlijā (no pirmdienas līdz ceturtdienai) un no 2012. gada 3. septembra līdz 31. decembrim; — EUR 25 jūnijā un jūlijā (no piektdienas līdz svētdienai), 30. un 31. jūlijā, 1. un 2. septembrī; — EUR 35 1.–31. augustā.	— EUR 35 (EUR 30 rezidentiem) 1.–14. jūnijā un 3.–15. septembrī; — EUR 38 (EUR 33 rezidentiem) no 15. jūnija līdz 13. jūlijam; — EUR 44 (EUR 38 rezidentiem) no 14. jūlija līdz 2. septembrim.

⁽³⁸⁾ Tiesas spriedums Lietā C-205/1999 *Analir* un citi [2001] *Recueil* I-1271. lpp.

⁽³⁹⁾ Komisijas paziņojums Eiropas Parlamentam, Padomei, Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai par atjauninājumiem un labojumiem Paziņojumā par to, kā interpretēt Padomes Regulu (EEK) Nr. 3577/92, ar ko piemēro principu, kurš paredz jūras transporta pakalpojumu sniegšanas brīvību dalībvalstīs (jūras kabotāža), COM(2003) 595 galīgā redakcija, 2003. gada 22. decembris.

- (189) Komisija norāda, ka ar pilnvarojuma aktiem netiek uzticēti citi pakalpojumu sniegšanas pienākumi attiecībā uz *Saremar* piedāvāto (kombinēto) pakalpojumu biežumu, kravnesību vai regularitāti, ar iespējamo izņēmumu Lēmumā 48/65 attiecībā uz pakalpojumu sniegšanas uzsākšanu Olbijas – *Civitavecchia* maršrutā 2012. gada ziemas sezonā, kurā paredzēja, ka *Saremar* nodrošina maršrutu katru dienu, izmantojot izprieceļojumu prāmjus. Izmeklēšanas gaitā Itālijas iestādes nav iesniegušas Komisijai informāciju par citām prasībām, kuras ir piemērotas *Saremar*, bet nav norādītas iepriekš minētajos pilnvarojuma aktos.
- (190) Komisija uzskata, ka pat atsevišķi ņemtu pienākumu iekasēt pieņemamu braukšanas maksu varētu atzīt par pakalpojumu sniegšanas pienākumu, un tādējādi no tā izriet, ka šajā gadījumā sabiedrisko interešu mērķis varētu būt likumīgs, īpaši pasažieru transporta pakalpojumu cenai 2011. gada vasarā pieaugot tādā mērā, ka varēja uzskatīt, ka tirgus jau nepiedāvā līdzīgu pakalpojumu par minēto braukšanas maksu.
- (191) Lai pārbaudītu, vai *Saremar* bija uzticēti pakalpojumu sniegšanas pienākumi un vai bija jākompensē šī pienākuma izpildē radušās papildu izmaksas, Komisijai jānoskaidro:
- a) pirmkārt, vai pakalpojums būtu neatbilstošs, ja to sniegtu tikai tirgus spēki, ņemot vērā sabiedriskā pakalpojuma sniegšanas prasību dalībvalstij iekasēt pieņemamu braukšanas maksu, un
 - b) otrkārt, vai pakalpojumu sniedzējam bija uzticēti skaidri noteikti sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākumi.
- (192) Balstoties uz turpmāk izklāstīto pamatojumu, Komisija secina, ka šajā gadījumā minētie nosacījumi nav pilnībā izpildīti.

2011. un 2012. gada vasaras sezona

- (193) Kad *Saremar* 2011. gada vasarā tika uzticēts nodrošināt divus maršrutus, regulārus pakalpojumus *Civitavecchia* – Olbijas maršrutā sniedza četri citi pakalpojumu sniedzēji un Dženovas – *Porto Torres* maršrutā – trīs pakalpojumu sniedzēji ⁽⁴⁰⁾. Turklāt *Tirrenia* piedāvāja tādus pašus pakalpojumus kā *Saremar*, kas atbilda diezgan neskaidriem pilnvarojumu aktā(-os) paredzētiem pienākumiem. Kā skaidrots iepriekš, līdz 2012. gada jūlijam *Tirrenia* sniedza kombinētus pakalpojumus gan Dženovas – *Porto Torres* maršrutā, gan *Civitavecchia* – Olbijas maršrutā saskaņā ar sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas režīmu, uz kuru attiecas pakalpojumu sniegšanas pienākumi saistībā ar kuģa veidu, pakalpojumu biežumu un samazinātām likmēm Sardinijas rezidentiem un speciālām kategorijām saskaņā ar sākotnējiem nolīgumiem (skatīt iepriekš 14. apsvērumu). Arī sākotnējā nolīgumā, kurš bija spēkā līdz 2012. gada jūnijam, bija paredzēti pakalpojumu sniegšanas pienākumi attiecībā uz braukšanas maksu, lai nodrošinātu attiecīgo pakalpojumu pieejamību. Ņemot vērā to, ka dažos maršrutos un īpaši divos novērtējumā ietvertos maršrutos “satiksme bija ļoti intensīva”, Itālijas iestādes nolēma atcelt *Tirrenia* piemērotos pienākumus attiecībā uz braukšanas maksu vasaras sezonā (izņemot braukšanas maksu rezidentiem un citus pienākumus attiecībā uz biežumu un kuģa veidu), lai nodrošinātu, ka *Tirrenia* saņem pilnīgu komerciālu brīvību attiecībā uz klientiem piedāvātajām cenām ⁽⁴¹⁾. Šāda pati komerciālā brīvība *Tirrenia/CIN* tika piešķirta ar jauno nolīgumu attiecībā uz braukšanas maksu divos attiecīgajos maršrutos, sākot no 2012. gada jūlija ⁽⁴²⁾. Tāpēc Itālijas iestāžu izvēle ļaut *Tirrenia* un *Tirrenia/CIN* brīvi noteikt cenas vasaras sezonā, kad satiksme bija intensīva un šajos maršrutos darbojās vairāki citi kuģniecības uzņēmumi, nenotika nejauši, bet to izdarīja pēc tirgus spēku sniegto pakalpojumu atbilstības novērtējuma šajā gada laikposmā. Tas, ka RAS sākotnēji uzskatīja, ka *Saremar* varētu nodrošināt divus maršrutus, piedāvājot pieņemamas cenas un sasniedzot saimniecisko līdzsvaru, liecina, ka tirgus apstākļi šajos maršrutos ir tādi, ka tirgus spēki spēj piedāvāt apmierinošus pakalpojumus, īpaši vasarā, kad satiksme ir ļoti intensīva.
- (194) No otras puses, RAS nav sniedzis objektīvu pamatojumu, kāpēc pakalpojumi, kurus jau sniedza *Tirrenia* saskaņā ar sākotnējo nolīgumu, kurš jau bija pagarināts *Saremar* pilnvarojuma laikā, nebūtu bijis atbilstošs, lai garantētu teritoriālo nedalāmību. RAS arguments par 2011. gadā notikušo cenu pieaugumu šajā kontekstā nav

⁽⁴⁰⁾ NCA lēmums par *Tirrenia/CIN* apvienošanu, 3. tabula.

⁽⁴¹⁾ NCA lēmums par *Tirrenia/CIN* apvienošanu, 45. punkts.

⁽⁴²⁾ NCA lēmums par *Tirrenia/CIN* apvienošanu, 46. punkts.

derīgs. Faktiski NCA lēmums par braukšanas maksas pieaugumu uz Sardīniju un no tās tikai sankcionēja privātos pakalpojumus sniedzējus pārkāpt LESD 101. pantu. NCA lēmumā skaidrots, ka, lai gan *Tirrenia* arī bija zināmā mērā palielinājis cenas pārskata periodā, šis palielinājums bija ievērojami mazāks nekā privātajiem konkurentiem.

- (195) Attiecībā uz RAS argumentu, ka pakalpojumu sniegšanas pienākumu uzticēšanu varētu pamatot ar valdošo nenoteiktību par *Tirrenia* privatizācijas procesu, Komisija norāda, ka sākotnējais nolīgums tika pagarināts līdz privatizācijas procesa beigām jau 2010. gadā. Tāpēc jebkurš ar tās uzņēmuma daļas pārdošanu saistītais kavējums, kura nodrošina sabiedriskos pakalpojumus, nevarēja radīt attiecīgo maršrutu nodrošināšanas pārtraukumu.
- (196) Attiecībā uz 2012. gada vasaras sezonu ar 2011. gada 1. septembra Lēmumu 36/6 *Saremar* tika uzticēts nodrošināt satiksmi *Golfo Aranci* (Olbija) – *Civitavecchia* un *Vado Ligure* – *Porto Torres* maršrutu laikposmā no 2012. gada 15. maija līdz 15. septembrim. RAS apgalvoja, ka lēmums atjaunot maršrutu nodrošināšanu 2012. gadā bija balstīts uz dzīvotspējas perspektīvām, kuras tika pamatotas ar 2011. gada rezultātiem. Abi maršruti tika nodrošināti, sākot no 2012. gada 1. jūnija.
- (197) Sākot no 2012. gada jūlija, kad stājās spēkā jaunais nolīgums starp Itālijas valsti un CIN, *Tirrenia* divos maršrutos tika aizstāts ar *Tirrenia/CIN*. Jaunajā nolīgumā noteica minimālas biežuma un kravnesības prasības, kā arī maksimālas cenas ziemas sezonā un samazinātas likmes Sardīnijas iedzīvotājiem un īpašām pasažieru kategorijām visu gadu.
- (198) RAS apgalvo, ka uz dažu jaunajā nolīgumā minēto maršrutu nodrošināšanu vasaras sezonā, tostarp uz diviem novērtējumā iekļautajiem maršrutiem, neattiecas pakalpojumu sniegšanas pienākumi attiecībā uz braukšanas maksu, lai nodrošinātu pakalpojuma pieejamību. Saskaņā ar NCA sniegto informāciju Infrastruktūras un transporta ministrija bija apstiprinājusi, ka, lai gan jaunajā nolīgumā nav paredzēta īpaša (maksimāla) braukšanas maksa visu gadu, tostarp no jūnija līdz septembrim, kā arī īpašas likmes Sardīnijas rezidentiem, jaunā nolīguma darbības joma neattiecas uz šo maršrutu nodrošināšanu minētajā laikposmā, un tāpēc pakalpojumu sniegšanas pienākumi netika piemēroti. Tādējādi no 1. jūnija līdz 30. septembrim CIN nodrošināja Dženovas – *Porto Torres* un *Civitavecchia* – Olbijas maršrutus saskaņā ar komercnoteikumiem.
- (199) Papildus jau iepriekš 193.–194. apsvērumā minētajai informācijai Komisija norāda, ka NCA 2012. gada jūnijā atļāva *Tirrenia/CIN* apvienošanās, pieņemot nosacītu lēmumu. Ar lēmumu pusēm piemēroja īpašus nosacījumus, tostarp attiecībā uz braukšanas maksu, kas jāiekasē attiecīgajos maršrutos. Jo īpaši, 2012. gada vasaras sezonā CIN un *Moby* bija jāsaģlabā *Civitavecchia* – Olbijas, Dženovas – *Porto Torres* un Dženovas – Olbijas maršrutos tāda braukšanas maksa, lai saglabātos vidējie ienākumi uz vienību, ko *Moby* saņēma 2009. gada vasarā (izņemot pieaugumu, kas ir tieši attiecināms uz tilpnes izmaksu pieaugumu). CIN un *Moby* 2013. gada vasarā bija jāsaģlabā 2012. gada vidējie ienākumi uz vienību. Turklāt rezidentiem 2012. un 2013. gada vasaras sezonā bija jāpiemēro īpašas atlaižu likmes.
- (200) Tāpēc NCA lēmumā par apvienošanās tiek nodrošināts, ka *Tirrenia/CIN* neiekasēs pārmērīgu braukšanas maksu abos attiecīgajos maršrutos. Taisnība, ka RAS, ar 2011. gada 1. septembra Lēmumu 36/6 uzticot *Saremar* divu maršrutu nodrošināšanu, nevarēja zināt iespējamus nosacījumus, kurus NCA varētu piemērot. Tomēr nemainīgs ir fakts, ka *Tirrenia* pienākums 2011. gada septembrī joprojām bija visu gadu sniegt kombinētus pakalpojumus maršrutos, uz kuriem attiecās pagarināts iepriekšējais nolīgums, un vasaras sezonā maršrutos darbojās daudzi pakalpojumu sniedzēji. Turklāt Itālijas iestādes jau bija pieņēmušas lēmumu, ka nav vajadzības noteikt *Tirrenia* pienākumus attiecībā uz braukšanas maksu, ņemot vērā tirgus apstākļus vasaras sezonā.
- (201) NCA 2013. gada 18. jūnijā uzsāka izmeklēšanu par to, ka *Tirrenia* un *Moby* 2012. gada vasarā neievēroja attiecīgos nosacījumus, kas paredzēti NCA lēmumā par *Tirrenia/CIN* apvienošanās. RAS un *Saremar* apgalvoja, ka ar to būtu jāpietiek, lai pierādītu, ka konkurentu iekasētā braukšanas maksa attiecīgajos maršrutos neatbilda RAS piemērotajai pieņemamības prasībai. Tāpēc Komisija nevar pieņemt šo argumentu. Ar 2011. gada 1. septembra Lēmumu 36/6 *Saremar* tika uzticēta divu maršrutu nodrošināšana 2012. gada vasaras sezonā pirms biļešu rezervācijas sākuma 2012. gada vasaras sezonai. Tāpēc RAS nevarēja prognozēt, ka puses palielinās braukšanas maksu, iespējami pārkāpjot NCA lēmumu pilnvarojuma brīdī.

- (202) Turklāt Komisija uzskata, ka pat, ja tiktu pieņemts RAS arguments, ka CIN pienākums nebija saglabāt pieņemamu braukšanas maksu vasaras sezonā, tas nozīmētu, ka pakalpojumu sniegšanas pienākumi attiecībā uz pieņemamu braukšanas maksu būtu pamatoti vasaras sezonā, nevis no 2012. gada septembra līdz maijam. Tāpēc ar šo argumentu nevar pamatot pakalpojumu sniegšanas pienākumu piemērošanu ziemas sezonā.
- (203) Turklāt *Tirrenia* un *Saremar* (pasažieru) bilešu cenu salīdzinājums divos maršrutos parāda, ka braukšanas maksa Olbijas – *Civitavecchia* maršrutā vasaras sezonā bija līdzīga. *Vado Ligure* – *Porto Torres* maršrutā *Saremar* braukšanas maksa bija zemāka nekā *Tirrenia* noteiktā maksa.

4. tabula

Pasažieru braukšanas maksa (brauciens uz klāja) *Golfo Aranci* (Olbijas) – *Civitavecchia* maršrutā

	Saremar	Tirrenia/CIN
2011. gada vasaras sezona	— EUR 21 no 15. jūnija līdz 15. jūlijam un 1.–15. septembrim; — EUR 35 no 2011. gada 16. jūlija līdz 2011. gada 31. augustam.	EUR 21,68 (EUR 21,46 rezidentiem).
2012. gada vasaras sezona	— EUR 21, jūnija un jūlija darba dienās un 3.–15. septembrim; — EUR 25 jūnija un jūlija nedēļas nogalēs un 30., 31. jūlijā un 1., 2. septembrī; — EUR 35 augustā.	EUR 21,68 (EUR 21,46).

5. tabula

Pasažieru braukšanas maksa (brauciens uz klāja) *Dženovas* (*Vado Ligure*)– *Porto Torres* maršrutā

	Saremar	Tirrenia/CIN
2011. gada vasaras sezona	— EUR 35 (EUR 29,75) no 22. maija līdz 15. jūlijam un 1.–15. septembrim; — EUR 40 (EUR 36) no 2011. gada 16. jūlija līdz 2011. gada 31. augustam.	EUR 53,63 (EUR 37,18).
2012. gada vasaras sezona	— EUR 35 (EUR 30) 1.–14. jūnijam un 3.–15. septembrim; — EUR 38 (EUR 33) no 15. jūnija līdz 13. jūlijam; — EUR 44 (EUR 38) no 14. jūlija līdz 2. septembrim.	EUR 53,63 (EUR 37,18).

- (204) Tāpēc Komisija uzskata, ka Itālijas iestādes nepierādīja, ka pastāvēja īsta sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas vajadzība attiecībā uz *Saremar* noteikto pienākumu piemērot pieņemamu braukšanas maksu 2011. un 2012. gada vasaras sezonā. Jebkurā gadījumā *Saremar* piemērotā braukšanas maksa Olbijas – *Civitavecchia* maršrutā bija līdzīga un dažreiz augstāka par tām, kuras jau piedāvāja *Tirrenia* un *Tirrenia/CIN* bez sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas prasībām attiecībā uz braukšanas maksas līmeni.

Ziemas sezona

- (205) *Saremar* 2011. gadā pārtrauca sniegt pakalpojumus *Olbijas – Civitavecchia* maršrutā no 2011. gada oktobra līdz decembrim. 2012. gada ziemā pakalpojumus atjaunoja no 2012. gada 16. janvāra līdz 2012. gada 31. maijam. Tajā pašā laikā *Tirrenia* nodrošināja šo maršrutu saskaņā ar sākotnējā nolīgumā noteiktajiem pakalpojumu sniegšanas pienākumiem, kas īpaši attiecās arī uz braukšanas maksu, kuru *Tirrenia* bija jāpiedāvā. RAS nesniedza skaidru sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākumu vajadzības pamatojumu attiecībā uz braukšanas maksu, kas *Saremar* jāpiemēro attiecīgajā maršrutā ziemas sezonā.
- (206) Turklāt *Saremar* un *Tirrenia* braukšanas maksas salīdzinājums liecina, ka *Saremar* braukšanas maksa nebija zemāka. Tāpēc nevar uzskatīt, ka *Saremar* uzticētie pienākumi attiecībā uz braukšanas maksu ir rūpes par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas vajadzību nodrošināšanu, kas netika īstenotas ar pienākumiem, kuri jau bija noteikti *Tirrenia*.

6. tabula

Pasažieru braukšanas maksa (brauciens uz klāja) *Golfo Aranci (Olbijas) – Civitavecchia* maršrutā

	Saremar	Tirrenia/CIN
2012. gada ziemas sezona	EUR 21	— EUR 19,79 (EUR 18,16) klusā sezona; — EUR 20,61 (EUR 19,98) vidējā sezona ⁽¹⁾ ; — EUR 21,68 (EUR 21,46) karstā sezona ⁽²⁾

⁽¹⁾ Ne vairāk kā 40 reisu katrā virzienā gada laikā.

⁽²⁾ Ne vairāk kā 40 reisu katrā virzienā no jūnija līdz septembrim, Ziemassvētku un Lieldienu brīvdienās.

Kravas pārvadājumi

- (207) Attiecībā uz kravas pārvadājumu maksu Komisija norāda, ka *Tirrenia* un *Tirrenia/CIN* tika uzticēts pienākums nodrošināt kombinētus pakalpojumus abos attiecīgajos maršrutos. Turklāt 2011. gadā pieci pakalpojumu sniedzēji (tostarp *Saremar*) piedāvāja kravas pārvadājumu pakalpojumus *Olbijas – Civitavecchia* maršrutā un trīs – *Vado Ligure – Porto Torres* maršrutā.
- (208) RAS nepaskaidroja, kāpēc *Tirrenia* un citu pakalpojumu sniedzēju kravas pārvadājumu maksa attiecīgajos maršrutos nebija piemērota, lai nodrošinātu Sardīnijas vajadzības transporta jomā, kā arī nesniedza Komisijai salīdzinošu informāciju par kravas pārvadājumu maksu, ko *Saremar* un tā konkurenti piemēroja attiecīgajos maršrutos. Turklāt privāto pakalpojumu sniedzēju iekasēto cenu pieaugums attiecīgajos maršrutos, kuru bija sankcionējusi NCA, attiecas tikai uz 2011. gadu un uz pasažieru braukšanas maksu. Tāpēc Komisija uzskata, ka Itālijas iestādes nepierādīja, ka pastāvēja reāla sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas vajadzība piemērot *Saremar* sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākumus attiecībā uz kravas pārvadājumiem.
- (209) Visbeidzot, Komisija norāda, ka *Tirrenia/CIN* nodrošina attiecīgos maršrutos ar kuģiem, kas kvalitātes un kravesmasas ziņā ir līdzīgi *Saremar* kuģiem. Ne RAS, ne *Saremar* izmeklēšanas gaitā neapgalvoja, ka *Tirrenia* kuģi neatbilstu iepriekš noteiktiem kvalitātes standartiem.
- (210) Ņemot vērā iepriekš minēto, Komisija secina, ka RAS skaidri nepierādīja sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākumu noteikšanas vajadzību attiecībā uz pieņemamas braukšanas maksas iekasēšanu divos attiecīgajos maršrutos un to, kādā mērā šādi pienākumi tika noteikti.
- (211) Otrkārt, lai izpildītu pirmo *Altmark* nosacījumu, pakalpojumu sniedzējam jāuztic skaidri noteikti pakalpojumu sniegšanas pienākumi.

- (212) Attiecībā uz šajā gadījumā pilnvarojuma aktos minēto uzdevumu sabiedrības interesēs Komisija norāda:
- a) ar Lēmumu 20/57 *Saremar* tika dots rīkojums pārbaudīt kombinētu pasažieru un kravas pārvadājumu pakalpojumu dzīvotspēju divos no trim ierosinātajiem savienojumiem ar kontinentālo daļu. RAS neizvēlējās, kuri maršruti jānodrošina, bet atstāja to pakalpojumu sniedzēja ziņā. Lai gan RAS apgalvo, ka pakalpojumu sniegšanas pienākumu noteikšanas pamats šajā gadījumā bija konkurējošo pakalpojumu sniedzēju braukšanas maksas pieaugums, *Saremar* netika noteikts konkrēts pienākums iekasēt samazinātu braukšanas maksu tā nodrošinātajos maršrutos;
 - b) attiecībā uz *Golfo Aranci – Civitavecchia* maršrutu ar Lēmumu 25/69 tika apstiprināta īpaša braukšanas maksa laikposmā no 2011. gada 15. jūnija līdz 2011. gada 15. septembrim. Ar Lēmumu 48/65 tika paredzēta standarta braukšanas maksa ziemas sezonai (no 2012. gada 16. janvāra līdz 2012. gada 15. jūnijam). Ar Lēmumu 12/28 attiecībā uz maršrutu nodrošināšanu 2012. gada vasaras sezonā RAS tikai ņēma vērā *Saremar* priekšlikumu par dažādas braukšanas maksas piemērošanu klusajā sezonā, nedēļas nogalēs un karstajā sezonā un trīs *Saremar* piedāvātās alternatīvas attiecībā uz piemērojamo braukšanas maksu karstajā sezonā, tomēr nenorādot precīzu braukšanas maksu, kuru bija ierosinājis pakalpojumu sniedzējs. RAS arī nepieņēma lēmumu par nevienu no trim *Saremar* ierosinātajām alternatīvajām braukšanas maksām karstajai sezonai. Drīzāk RAS deva rīkojumu *Saremar* piemērot to braukšanas maksu, ar kuru var sasniegt labāko līdzsvaru starp sabiedriskajām interesēm un saimnieciskās dzīvotspējas mērķa izpildi;
 - c) ar Lēmumu 27/4 tika noteikta braukšanas maksa, ko iekasēja Dženovas (*Vado Ligure*) – *Porto Torres* maršrutā 2011. gadā. RAS ar Lēmumu 22/14 apstiprināja *Saremar* priekšlikumu par dažādas braukšanas maksas piemērošanu klusajai, vidējai un karstajai sezonai attiecībā uz maršruta nodrošināšanu 2012. gada vasaras sezonā. Sardīnijas rezidentiem jāpiemēro 15 % atlaide. Šajā lēmumā nav precīzi noteikts, kāda braukšanas maksa ir jāiekasē *Saremar*.
- (213) Tāpēc Komisija norāda, ka pat, ja ar dažiem pilnvarojuma aktiem iekasējamā braukšanas maksa zināmā mērā tiek regulēta, ir skaidrs, ka šie noteikumi attiecas tikai uz *Saremar* darbības daļu. Piemērojamā braukšanas maksa tika iepriekš apstiprināta abos maršrutos 2011. gada vasaras sezonai. Attiecībā uz divu maršrutu nodrošināšanu 2012. gada vasaras sezonā pilnvarojuma aktos nav precīzi noteikts, kāda braukšanas maksa ir jāiekasē *Saremar*. Vēlāk izmeklēšanas procedūras gaitā RAS iesniedza Komisijai informāciju par faktisko braukšanas maksu, kuru bija ierosinājis iekasēt *Saremar* un bez ierunām apstiprināja ar Lēmumu 25/69 un Lēmumu 27/4.
- (214) Neraugoties uz to, Komisija norāda, ka *Saremar* bija liela rīcības brīvība attiecībā uz braukšanas maksas koriģēšanu. *Saremar* saglabāja iespēju koriģēt braukšanas maksu, lai nodrošinātu darbības saimniecisko dzīvotspēju un klientu apmierinātību, iepriekš par to paziņojot RAS. Komisija norāda, ka VTNP pēc savas būtības ir pakalpojumi, kuri novērš tirgus nespēju pastāvīgi tos nodrošināt atbilstīgi valsts iestādes paredzētajam standartam. Lai gan Komisija uzskata, ka dažos gadījumos sabiedrisko pakalpojumu sniedzējiem var ļaut elastīgi noteikt cenas, ja iespējamais sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākums attiecas uz nepieciešamību piedāvāt pieņemamu braukšanas maksu, valsts iestādēm jānosaka maksimālā braukšanas maksa, kuru pakalpojumu sniedzējs var iekasēt vai saistīt minēto elastīgumu vai nu ar objektīviem kritērijiem, kas ļauj ar pamatotu noteiktības pakāpi noteikt, kādu braukšanas maksas līmeni ir jāuzskata par pieņemamu, vai ar iepriekšējas atļaujas saņemšanas procedūru, ko nodrošina iestāde, kas uztic sabiedrisko pakalpojumu.
- (215) Tomēr šajā gadījumā noteikumi attiecībā uz pilnvarojuma aktos minēto piemērojamo braukšanas maksu nav pietiekami precīzi, lai to atzītu par skaidri noteiktu pakalpojumu sniegšanas pienākumu (izņemot Lēmumu 25/69 un Lēmumu 27/4). *Saremar* rīcības brīvība nebija saistīta ar objektīviem kritērijiem vai vismaz ar kritērijiem, kuri tika objektīvi piemēroti. Prasība izmantot maršrutus, lai sasniegtu saimniecisko līdzsvaru, acīmredzami netika izpildīta, un klientu apmierinātības līmenis netika noteikts (ciktāl Komisijai zināms). Tāpat ir taisnība, ka *Saremar* bija jāinformē RAS par izmaiņām braukšanas maksas līmenī, bet nekas nenorāda, ka bija nepieciešama RAS piekrišana, lai piemērotu grozīto braukšanas maksu.
- (216) *Saremar* civilprocesā Dženovas tiesā apgalvoja, ka uzņēmumam bija jāpalielina braukšanas maksa, lai segtu zaudējumus divos maršrutos. Tomēr lietas dokumentos nav pierādījumu, ka, cenšoties īstenot dzīvotspējas mērķi, uzņēmums jebkad ir ierosinājis palielināt braukšanas maksu un RAS to būtu noraidījis. Gluži pretēji, lietas dokumenti liecina, ka *Saremar* bija palielinājis braukšanas maksu, vismaz *Porto Torres – Vado Ligure* maršrutā, lai nodrošinātu, ka uzņēmums ir rentabls. Tāpēc šķiet ticamāk, ka uzņēmums varēja brīvi noteikt braukšanas maksu.

- (217) Visbeidzot, no pilnvarojuma aktu analīzes izriet, ka *Saremar* netika uzlikts ar braukšanas maksu saistīts pienākums attiecībā uz Olbijas – *Civitavecchia* maršruta nodrošināšanu no 2012. gada 1. maija līdz 30. maijam: ar Lēmumu 48/65 apstiprināto likmi piemēroja līdz 2012. gada aprīļa beigām, bet ar Lēmumu 12/28 apstiprināto likmi piemēroja līdz 2012. gada jūnijam. No tā, ka maršruta nodrošināšana netika pārtraukta, izriet, ka *Saremar* cenas netika regulētas vismaz 2012. gada maijā.
- (218) Ņemot vērā iepriekš minēto, Komisija uzskata, ka *Saremar* netika uzticēti skaidri noteikti pienākumi attiecībā uz braukšanas maksas līmeni, izņemot pakalpojumus, kurus 2011. gadā piedāvāja saskaņā ar Lēmumu 25/69 un Lēmumu 27/4.
- (219) Tāpēc Komisija uzskata, ka Itālijas iestādes nav pierādījušas, ka kompensācija atbilst pirmajam *Altmark* nosacījumam.

Altmark 3

- (220) Saskaņā ar trešo *Altmark* nosacījumu par pakalpojumu sniegšanas pienākumu izpildi saņemtā kompensācija nevar pārsniegt summu, kas vajadzīga, lai segtu šo pienākumu izpildes izmaksas vai to daļu, ņemot vērā attiecīgos rēķinus un saprātīgu peļņu par to izpildi.
- (221) Tā kā Komisija jau secināja, ka RAS nepierādīja, ka pastāvēja reāla sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas vajadzība divos attiecīgajos maršrutos attiecīgajā laikposmā, Komisija uzskata, ka *Saremar* nebija tiesības saņemt jebkādu kompensāciju saskaņā ar *Altmark* judikatūru par divu maršrutu nodrošināšanas izmaksām.
- (222) Tomēr RAS apgalvoja, ka kompensācija ir mazāka nekā zaudējumi, kas *Saremar* radušies, apkalpojot šos divus maršrutus 2011. un 2012. gadā, un, tā kā par šiem maršrutiem tika vesta atsevišķa grāmatvedības uzskaitē, kompensāciju nevar izmantot citām *Saremar* darbībām. Tāpēc būtu jāuzskata, ka kompensācija atbilst trešajam *Altmark* nosacījumam. Tomēr Komisija norāda, ka bez skaidras visā pilnvarojuma periodā *Saremar* piemēroto pienākumu definīcijas nav iespējams aprēķināt izmaksas, kas izriet no šo pienākumu izpildes.
- (223) Tādējādi Komisijai jāsecina, ka arī trešais *Altmark* nosacījums nav izpildīts.
- (224) Ņemot vērā, ka pirmie trīs *Altmark* nosacījumi nav izpildīti, Komisija secina, ka ar Reģionālo likumu Nr. 15/2012 *Saremar* piešķirtā kompensācija sniedz ekonomisku priekšrocību *Saremar*.

Secinājums

- (225) Saskaņā ar Reģionālo likumu Nr. 15/2012 *Saremar* piešķirtā kompensācija sniedz atbalsta saņēmējam ekonomisku priekšrocību.

Reklāmas pasākumi

- (226) Attiecībā uz reklāmas pasākumiem, pirmkārt, Komisija norāda, ka uz *Saremar* kuģiem izvietotie logotipi un reklāma neattiecas uz jūras transporta pakalpojumu cenu samazinājumu, bet bija paredzēta Sardīnijas kā tūrisma galamērķa reklāmai. Tāpēc rodas jautājums, vai *Saremar* saņēma atlīdzību par reklāmas pasākumiem, kas pārsniedza tirgus cenu.
- (227) RAS apgalvoja, ka *Saremar* veikto reklāmas pasākumu cenas tika noteiktas atbilstīgi tirgus likmēm. Komisijai jāņem vērā tas, ka šos pasākumus *Saremar* veica gan 2011. gadā, gan 2012. gadā. Kā minēts iepriekš, 2013. gada augustā Komisijai tika iesniegts RAS iecelta eksperta veikts pētījums. Pētījumā secināts, ka *Saremar* 2011. un 2012. gadā veikto reklāmas pasākumu tirgus vērtība svārstītos starp EUR 2 458 168 un EUR 2 609 631. Tāpēc RAS noteikto cenu EUR 2 479 000 apmērā var uzskatīt par pamatotu.
- (228) Šajā gadījumā nenotika ne atklāta un beznosacījumu izsoles procedūra, ne neatkarīgs eksperts *ex-ante* sagatavoja vērtējumu ar nolūku piešķirt pakalpojumu sniegšanu, lai nodrošinātu, ka cena atbilstoši atspoguļo pakalpojumu tirgus vērtību. Tā kā par attiecīgajām darbībām netika rīkots konkurss, nevar pieņemt, ka RAS samaksātā cena

atbilst tirgus nosacījumiem, tādējādi noraidot iespēju, ka tā piešķir priekšrocību *Saremar*. Pats fakts, ka sākotnēji summa tika piešķirta kā kompensācija tikai 2011. gada reklāmas pasākumiem un nebija paredzēts, ka *Saremar* 2012. gadā veiks reklāmas pasākumus, norāda, ka cenas pamatā nebija pamatots *ex-ante* izmaksu vērtējums.

- (229) Neraugoties uz to, ir iespējams, ka šādos gadījumos var piemērot citas vērtēšanas metodes, ciktāl ar tām nodrošina, ka pircēja faktiski samaksātā cena, pamatojoties uz minētajām metodēm, atspoguļo pakalpojumu tirgus vērtību ⁽⁴³⁾
- (230) RAS izstrādāja vērtējuma ziņojumu, kurā parādīts, ka pakalpojumu cena noteikta atbilstīgi tirgus vērtībai. Eksperts noteica to pakalpojumu tirgus vērtību, ko *Saremar* sniedza RAS, izmantojot salīdzinājumu ar vidējām reklāmas izmaksām uz lēsto kvadrātmetru, pamatojoties uz tādiem rādītājiem kā termiņš (tika ņemtas vērā konkrētas atlaides par reklāmas kampaņas pagarināšanu 2012. gadā), reklāmas veids (iekšēja vai ārēja) un atrašanās vieta (lielas pilsētas, liels cilvēku pieplūdums, mobilitātes teritorijas).
- (231) Ņemot vērā, ka vērtējums tika veikts, pamatojoties uz vispārīgi apstiprinātiem vērtējuma standartiem, kurus šajā gadījumā veidoja tādu darījumu analīze, kas ietvēra līdzīgus pakalpojumus, Komisija uzskata, ka vērtējums atbilstoši atspoguļo attiecīgo pakalpojumu tirgus vērtību.
- (232) Komisija uzskata, ka nevar paļauties uz Dženovas tiesas civilprocesa kontekstā norīkotā eksperta ziņojumu, kurā secināts, ka reklāmas pasākumu cena bija pārmērīga: šajā ziņojumā nav ņemts vērā salīdzinājums un netiek piedāvāta līdzīgu pakalpojumu tirgus vērtība. Turklāt tajā nav norādes, ka attiecīgajam ekspertam ir atbilstoša pieredze šādu uzdevumu veikšanā.
- (233) Pamatojoties uz to, Komisija nevar secināt, ka RAS samaksātā cena par reklāmas pasākumiem ietver valsts atbalstu.

Aizdevums EUR 3 miljonu apmērā un apstiprinājuma vēstules

- (234) Iepriekš 164. apsvērumā Komisija secināja, ka nav notikusi valsts līdzekļu nodošana. Jo īpaši tāpēc, ka *Saremar* neizmantoja sākotnēji paredzēto kredītlīniju EUR 3 miljonu apmērā pirms pirmās apstiprinājuma vēstules termiņa beigām, un galu galā RAS neizdeva Lēmumā 52/119 paredzēto otro apstiprinājuma vēstuli.

Rekapitalizācija

- (235) RAS apgalvoja, ka (i) pasākums neietvēra jaunu valsts līdzekļu nodošanu, jo ar to paredzēja tikai jau *Saremar* rīcībā esošā finansējuma nodošanu, (ii) pasākums tika pamatots ar rentabilitātes perspektīvu, balstoties uz *ex-ante* sagatavotu uzņēmējdarbības plānu, un (iii) pasākuma mērķis bija paātrināt pārdošanas procedūru, un tas notika iepriekšējā mātesuzņēmuma *Tirrenia* finansiālā stāvokļa dēļ. RAS apgalvoja, ka pasākums nekādā veidā nebija saistīts ar to, ka *Saremar* nodrošināja divus maršrutus uz kontinentālo daļu, bet drīzāk ar VTNP sniegšanu saskaņā ar pagarināto sākotnējo nolīgumu ar Itālijas valsti.
- (236) Lai novērtētu, vai rekapitalizācija radīja priekšrocību *Saremar*, Komisijai jānovērtē, vai līdzīgos apstākļos privāts tirgus ekonomikas ieguldītājs būtu veicis tādus pašus kapitālieguldījumus ⁽⁴⁴⁾, īpaši ņemot vērā pieejamo informāciju un paredzamo attīstību šo ieguldījumu veikšanas laikā ⁽⁴⁵⁾. *MEIP* jāpiemēro *ex-ante*, t. i., ir jānosaka, vai ieguldījuma veikšanas laikā privāts tirgus ekonomikas ieguldītājs būtu veicis šādu kapitālieguldījumu. Tirgus ieguldītājam pienācīgi jāņem vērā ar ieguldījumu saistītie riski, lai paredzētu lielāku rentabilitāti no riskantākiem ieguldījumiem. Piemēram, ja tādas konkrētas regulatīvas prasības kā minimālais kapitāls vai likviditāte padarītu ieguldījumu nerentablu, tirgus ekonomikas ieguldītājs neveiktu šādu ieguldījumu.

⁽⁴³⁾ Lieta C-239/09 *Seydaland Vereinigte Agrarbetriebe & Co. KG/BVVG Bodenverwertungs- und -verwaltungs GmbH* [2010] *Recueil* I-13083. lpp., 39. punkts.

⁽⁴⁴⁾ Lieta C-261/89 Itālija pret Komisiju [1991] *Recueil* I-4437. lpp., 8. punkts; iepriekš minētās Apvienotās lietas no C-278/92 līdz C-280/92 Spānija pret Komisiju, 21. punkts; Lieta C-42/93 Spānija pret Komisiju [1994] *Recueil* I-4175. lpp., 13. punkts.

⁽⁴⁵⁾ Skatīt Eksporta kredītu paziņojuma 3.1. un 3.2. punktu, Komisijas Paziņojumu attiecībā uz EEK līguma 92. un 93. panta piemērošanu (tagad LESD 107. un 108. pants) valsts iestāžu pārvaldītājsabiedrībās, Vēstnesi EK 9-1984 un Komisijas Paziņojumu dalībvalstīm par EK Līguma 92. un 93. panta un 5. panta Komisijas Direktīvā 80/723/EEK piemērošanu valsts iestādēm ražošanas nozarē (OV C 307. 13.11.1993., 3. lpp.).

- (237) Galīgais lēmums par *Saremar* rekapitalizāciju tika pieņemts 2012. gada 15. jūnijā, kad akcionāru kopsapulce nolēma palielināt *Saremar* kapitālu no EUR 1 209 010,64 līdz EUR 6 099 961, 2012. gada 11. jūlijā iemaksājot EUR 824 309,69.
- (238) Ņemot vērā, ka uzņēmums bija apšaubāmā finansiālā stāvoklī, 2012. gada lēmumā Komisija pauda sākotnējo viedokli, ka tirgus ekonomikas ieguldītājs būtu pieprasījis plāna īstenošanu, lai atjaunotu uzņēmuma dzīvotspēju un tā akcionāri varētu saņemt pienācīgu peļņu. Izmeklēšanas gaitā šo viedokli atbalstīja ieinteresētās personas.
- (239) RAS iesniedza Komisijai *Saremar* uzņēmējdarbības plānu 2011.–2022. gadam, kas bija apstiprināts 2010. gada jūlijā. Šajā ziņā uzņēmējdarbības plānam ir svarīga nozīme, jo privāts ieguldītājs ieguldīs jaunu kapitālu uzņēmumā, kura kapitāla apjoms ir kļuvis mazāks par likumā noteikto minimālo summu tikai tādā gadījumā, ja sagaidīs ievērojamu rentabilitātes līmeni. Komisija uzskata, ka *Saremar* uzņēmējdarbības plāns 2011.–2022. gadam nav balstīts uz reālistiskiem pieņēmumiem, jo (i) tajā nav minēta uzņēmuma rekapitalizācija, ko veic valsts akcionārs, bet gan nākamā privātā akcionāra un RAS *pari passu* veikts kapitāla ieguldījums pēc daļējās privatizācijas, kas bija sākotnēji paredzēta 2010. gada novembrī; ar uzņēmējdarbības plānā 2010. gadam paredzēto kapitāla ieguldījumu bija plānots segt trešdaļu no divu kuģu iegādes izdevumiem, kamēr 70 % no atlikušās summas tiktu segta no *Tirrenia* aizdevuma atmaksas *Saremar* EUR 11,5 apmērā (skatīt iepriekš minēto 89. apsvērumu), kā arī no dažādām finanšu iestādēm; (ii) tas ietver jaunu publisku pakalpojumu līgumu uz 12 gadiem, kas jānoslēdz ar uzņēmuma pircēju un ko sākotnēji centās noslēgt 2010. gada beigās. Tāpēc šis plāns attiecas tikai uz pasākumiem, kas jāīsteno, daļēji privatizējot uzņēmumu. Kopumā, RAS uzņēmējdarbības plāns ir iesniegts aptuveni divus gadus pirms saistošā lēmuma par *Saremar* rekapitalizāciju. Tikmēr tirgus stāvoklis bija būtiski mainījies. Attiecībā uz *Tirrenia* 2010. gada augustā tika veikta ārkārtas administratīvā procedūra, un Tiesa to pasludināja par maksātnespējīgu; pēc tam bijušo mātesuzņēmumu iegādājās CIN, kas 2012. gada 18. jūlijā parakstīja jaunu nolīgumu, kurā paredzēts PSO attiecībā uz maršrutiem starp Sardiniju un Itālijas kontinentālo daļu; *Saremar* privatizācija tika atlikta. Komisija uzskata, ka pirms lēmuma pieņemšanas par attiecīgās summas ieguldīšanu privāts ieguldītājs būtu atjaudinājis savu uzņēmējdarbības plānu, lai ņemtu vērā jauno tirgus stāvokli.
- (240) Gan RAS, gan *Saremar* apstiprināja, ka vienošanās par kapitāla ieguldīšanu tika panākta, lai ievērotu regulatīvas prasības un uzņēmums drīkstētu turpināt uzņēmējdarbību. Neviens no lietas dokumentiem nepierāda, ka, pieņemot lēmumu ieguldīt *Saremar* kapitālu 2012. gada jūnijā, RAS ņēma vērā uzņēmuma rentabilitātes perspektīvas mainīgajā tirgus stāvoklī.
- (241) Komisija uzskata, ka atbilstība regulatīvām kapitāla prasībām nebūtu bijis pietiekams iemesls privātam tirgus ieguldītājam turpināt ieguldīt kapitālu uzņēmumā. Kā paredzēts Komisijas Paziņojumā par EEK līguma 92. un 93. panta [tagad LESD 107. un 108. pants] piemērošanu (turpmāk *MEIP paziņojums*)⁽⁴⁶⁾, ieguldītājiem bieži ar likumu tiek noteikts pienākums ieguldīt papildu pašu kapitālu uzņēmumos, kuru kapitāla bāze ir kļuvusi nedroša un mazāka par iepriekš noteikto līmeni pastāvīgu zaudējumu dēļ. Lai atbildētu uz dalībvalstu apgalvojumiem, ka šos kapitāla ieguldījumus nevar uzskatīt par atbalstu, jo tie paredzēti tikai juridiska pienākuma izpildei, *MEIP* paziņojumā noteikts, ka privātiem ieguldītājiem, kuri saskaras ar šādu situāciju, jāaplūko visi citi risinājumi, tostarp likvidācija vai darbības apjoma samazināšana⁽⁴⁷⁾, un jāizvēlas finansiāli visizdevīgākais.
- (242) Lai novērtētu *MEIP* atbilstību, Komisija var ņemt vērā tikai to informāciju, kura ir pieejama lēmuma par ieguldījuma veikšanu pieņemšanas brīdī, tostarp attīstību, kuru varēja pamatot paredzēt šajā laikā. Ņemot vērā attiecīgajā laikā pieejamo informāciju, šķiet, ka lēmums par uzņēmuma rekapitalizāciju nebija balstīts uz tādiem ekonomikas vērtējumiem, kurus attiecīgos apstākļos būtu veicis saprātīgs privāts ieguldītājs līdzīgā situācijā, lai pirms ieguldījumu veikšanas novērtētu tā turpmāko rentabilitāti. Komisija norāda, ka laikā, kad pieņēma lēmumu par rekapitalizāciju, uzņēmums saskārās ar smagām finansiālām grūtībām. Turklāt, kā informēja RAS, tajā laikā nebija skaidrs, vai valsts turpinās subsidēt maršrutu nodrošināšanu uz mazākām salām un Korsiku. Tajā laikā arī nebija noteikta kompensācija iespējamā darbības deficīta segšanai par maršrutu nodrošināšanu uz kontinentālo daļu (kuru piešķīra tikai 2012. gada novembrī).

⁽⁴⁶⁾ Komisijas Paziņojums dalībvalstīm par EEK līguma 92. un 93. panta un 5. panta Komisijas Direktīvā 80/723/EEK piemērošanu valsts iestādēm ražošanas nozarē (OV C 307. 13.11.1993., 3. lpp.).

⁽⁴⁷⁾ Skatīt Komisijas Paziņojumu dalībvalstīm par EEK līguma 92. un 93. panta piemērošanu, 36. punkts.

- (243) Komisija uzskata, ka RAS arguments, ka vairāki tirgus ieguldītāji arī ieguldīja kapitālu uzņēmumos, lai konkurētu ar *Saremar*, tādējādi atbalstot zaudējumus veidojošas darbības, neattiecas uz šo gadījumu, jo katrs lēmums par ieguldījumu ir jānovērtē atkarībā no tā īpašajiem apstākļiem. Šiem ieguldītājiem varēja būt pieejamas visaptverošas rentabilitātes prognozes ieguldījumu veikšanas laikā. Turklāt šādi uzņēmumi var atrasties labākā finansiālā stāvoklī pirms rekapitalizācijas, tādējādi ir ticamāk, ka uzņēmums atkal kļūs rentabls.
- (244) Līdzīgi Komisijai jānoraida RAS apgalvojums, ka uzņēmuma kapitalizācija nekādā veidā nebija saistīta ar to, ka *Saremar* nodrošināja divus maršrutus uz Itālijas kontinentālo daļu. Kā norādīja RAS, pasākuma mērķis bija dot iespēju uzņēmumam turpināt darboties, nodrošinot, ka kapitāla apjoms, kas bija samazinājies par vairāk nekā trešdaļu, atkal atbilst likumā noteiktajiem standartiem. Tāpēc *Saremar* rekapitalizācija deva labumu visiem uzņēmuma piedāvātajiem pasākumiem.
- (245) Tāpēc Komisija secina, ka lēmums par uzņēmuma rekapitalizāciju neatbilst *MEIP* un piešķir *Saremar* priekšrocību, kuru tas nebūtu saņēmis parastos tirgus apstākļos.

Ietekme uz tirdzniecību un konkurences izkropļojums

- (246) Lai finanšu pasākums tiktu atzīts par valsts atbalstu, tam jāietekmē tirdzniecība starp dalībvalstīm un jārada konkurences izkropļojumi vai jārada šādi draudi. Šo divu nosacījumu novērtējumā Komisijai nav jānosaka, ka atbalsts ir reāli ietekmējis tirdzniecību starp dalībvalstīm un ka konkurence faktiski ir izkropļota, bet jāpārbauda, vai minētais atbalsts var ietekmēt tirdzniecību un izkropļot konkurenci ⁽⁴⁸⁾. Ja dalībvalsts piešķirtais atbalsts stiprina uzņēmuma stāvokli salīdzinājumā ar citiem uzņēmumiem, kuri konkurē ES iekšējā tirdzniecībā, var uzskatīt, ka minētais atbalsts ietekmē šos uzņēmumus.
- (247) Šajā gadījumā atbalsta saņēmējs konkurē ar citiem uzņēmumiem, kas sniedz jūras transporta pakalpojumus Savienībā, īpaši kopš stājušies spēkā Jūras kabotāžas regula, ar ko liberalizē jūras kabotāžas tirgu. Tāpēc pārbaudāmais pasākums var ietekmēt Savienības tirdzniecību un izkropļot konkurenci iekšējā tirgū. Šo konstatējumu neietekmē tas, ka *Saremar* daļa šajā tirgū joprojām ir neliela.

7.2. ATBALSTA LIKUMĪBA

- (248) Visi pasākumi, uz kuriem attiecas šis lēmums, ir stājušies spēkā pirms oficiāla apstiprinājuma saņemšanas no Komisijas. Tādējādi Itālijas iestādes neievēroja LESD 108. panta 3. punktā paredzēto nepiemērošanas pienākumu.

7.3. ATBALSTA SADERĪBA

- (249) Ciktāl iepriekš minētie pasākumi veido valsts atbalstu LESD 107. panta 1. punkta nozīmē, to saderību var novērtēt, ņemot vērā LESD minētā panta 2. un 3. punktā un 106. panta 2. punktā paredzētos uzņēmumus.
- (250) Saskaņā ar Tiesas judikatūru pašas dalībvalstis izvēlas saderības pamatojumu un pierāda, ka saderības nosacījumi ir izpildīti ⁽⁴⁹⁾. RAS uzskata, ka neviens no novērtējumā ietvertajiem pasākumiem neveido valsts atbalstu un ar tiem tikai nodrošināts iespējamais saderības pamatojums attiecībā uz kompensāciju par divu maršrutu nodrošināšanu uz kontinentālo daļu un samaksāto subsīdiju par reklāmas pasākumiem.

⁽⁴⁸⁾ Piemēram, skatīt Tiesas spriedumu lietā C-372/97 Itālija pret Komisiju [2004] *Recueil* I-3679. lpp., 44. punkts.

⁽⁴⁹⁾ Lieta C-364/90, Itālija pret Komisiju [1993] *Recueil* I-2097. lpp., 20. punkts.

7.3.1. KOMPENSĀCIJA PAR DIVU MARŠRUTU NODROŠINĀŠANU STARP SARDĪNIJU UN ITĀLIJAS KONTINENTĀLO DAĻU

- (251) 2012. gada 31. janvārī stājās spēkā jaunais VTNP tiesību aktu kopums. Sākot no minētā datuma, kompensācijas veidā par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu saņemta atbalsta saderība ir jāpārbauda saskaņā ar 2011. gada VTNP lēmumu un 2011. gada VTNP pamatkritērijiem.
- (252) Kā tas jau bija gadījumā ar 2005. gada VTNP lēmumu, 2011. gada VTNP lēmums tiek piemērots tikai valsts atbalstam, kas uzņēmumam piešķirts kā kompensācija par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu saistībā ar VTNP, kas atbilst Jūras kabotāžas regulai. Komisija 2012. gada lēmumā pauda sākotnējo viedokli, ka, tieši uzticot *Saremar* pakalpojumu nodrošināšanu, Itālijas iestādes neievēroja Jūras kabotāžas regulas 4. panta 1. punktu par nediskriminējošu attieksmi pret kuģu īpašniekiem.
- (253) Oficiālās izmeklēšanas procedūras laikā RAS apgalvoja, ka *Saremar* tika atzīts par reģiona tieši pakļautu pakalpojuma sniedzēju. Saskaņā ar RAS sniegto informāciju no judikatūras var secināt⁽⁵⁰⁾, ka nediskriminēšanas principu drīkst nepiemērot, ja valsts iestāde kontrolē pakalpojuma sniedzēju tādā pašā veidā kā savas struktūrvienības un ja pakalpojuma sniedzējs sadarbojas ar kontrolējošo iestādi.
- (254) Var secināt, ka *Saremar* tiešām rīkojas RAS vārdā, darbojoties kā RAS jūras transporta un reģionālās attīstības politikas īstenošanas instruments. Tomēr nav skaidrs, vai ar šo apstākli var pamatot tiešu kompensācijas piešķiršanu tikai *Saremar*. Jebkurā gadījumā Komisijai nav jālemj par šo jautājumu šajā lietā, ņemot vērā, ka atbalsta pasākums neatbilst 2011. gada VTNP lēmumam.

2011. gada VTNP lēmuma piemērojamība

- (255) 2011. gada VTNP lēmumu var piemērot tikai atbalstam attiecībā uz kompensāciju par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu saistībā ar reāliem VTNP pakalpojumiem. Balstoties uz iepriekš 180.–218. apsvērumā minēto pamatojumu, Komisija secina, ka RAS nav pierādījis saskaņā ar paredzētajiem juridiskajiem standartiem, ka pastāvēja reāla sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas vajadzība, pamatojot valsts pakalpojuma sniegšanas pienākumu uzticēšanu attiecīgajos maršrutos, vai to, ka šie pienākumi bija pietiekami precīzi noteikti. Tāpēc *Saremar* piešķirto subsīdiju divu maršrutu nodrošināšanai nevar uzskatīt par saderīgu atbalstu saskaņā ar 2011. gada VTNP lēmumu.
- (256) Jebkurā gadījumā, lai VTNP nodrošināšanu uzskatītu par saderīgu un atbrīvotu no paziņošanas prasības saskaņā ar 2011. gada VTNP lēmumu, tas jāuztīc ar vienu vai vairākiem aktiem, kuros paredzēts:
- a) pakalpojumu sniegšanas pienākumu saturs un termiņš;
 - b) uzņēmums un vajadzības gadījumā attiecīgā teritorija;
 - c) uzņēmumam piešķirto ekskluzīvo vai speciālo tiesību būtība;
 - d) kompensācijas mehānisma un kompensācijas aprēķina, kontroles un pārskata rādītāju apraksts;
 - e) pasākumi, lai izvairītos no pārmērīgi lielās kompensācijas piešķiršanas un atgūtu to;
 - f) atsauce uz 2011. gada VTNP lēmumu.

⁽⁵⁰⁾ Lieta C-410/04 – *Associazione Nazionale Autotrasporto Viaggiatori (ANAV) pret Comune di Bari and AMTAB Servizio S.p.A.*

- (257) Ir acīmredzams, ka šajā gadījumā pilnvarojuma akti neatbilst iepriekš d), e) un f) punktā minētajām prasībām. Tāpēc attiecīgo atbalstu nevar uzskatīt par saderīgu, pamatojoties uz 2011. gada VTNP lēmumu.
- (258) Saskaņā ar RAS sniegto informāciju pirms jaunas VTNP paketes stāšanās spēkā tiek noteikti galvenie pasākuma elementi, un tāpēc saderības novērtēšanai jāizmanto 2011. gada VTNP lēmums, nevis 2005. gada VTNP lēmums. Tomēr šajā gadījumā ar 2012. gada 7. augusta Reģionālo likumu Nr. 15 kompensāciju piešķir tikai 2012. gada augustā, un tādējādi tas nenotika pirms 2011. gada VTNP lēmuma stāšanās spēkā. Tāpēc RAS arguments nav pārliecinošs.
- (259) Nobeigumā, atbalstu *Saremar* nevar uzskatīt par saderīgu un atbrīvotu no paziņošanas prasības, pamatojoties uz 2011. gada VTNP lēmumu.
- (260) Jebkurā gadījumā, ņemot vērā, ka nav izstrādāti noteikumi par kompensācijas piešķiršanu divu maršrutu nodrošināšanai un pasākumi, lai izvairītos no pārmērīgi lielas kompensācijas piešķiršanas un atgūtu to, attiecīgo kompensāciju nevar uzskatīt par saderīgu un atbrīvotu no paziņošanas pienākuma, pamatojoties arī uz 2005. gada VTNP lēmumu.

Saremar ir grūtībās nonācis uzņēmums Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu nozīmē.

- (261) Turpmāk izklāstīto iemeslu dēļ Komisija uzskata, ka *Saremar* laikā, kad tam tika piešķirta attiecīgā kompensācija, varēja uzskatīt par grūtībās nonākušu uzņēmumu Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu nozīmē.
- (262) Saskaņā ar 9. punktu Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņēs uzņēmumu uzskata par nonākušu grūtībās, ja tas nevar tās pārvarēt ar saviem līdzekļiem vai ar līdzekļiem, kas saņemti no akcionāriem vai no tirgus, un ja bez valsts iestāžu iejaukšanās tas gandrīz noteikti pārtrauks uzņēmējdarbību. Saskaņā ar 10. punktu Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņēs uzņēmumu uzskata par nonākušu grūtībās, ja:
- sabiedrības ar ierobežotu atbildību gadījumā, kur vairāk nekā puse no tās reģistrētā kapitāla ir zudusi un kur vairāk nekā viena ceturtdaļa no tās kapitāla ir zaudēta iepriekšējos 12 mēnešos;
 - gadījumā, kur vismaz dažiem uzņēmuma locekļiem ir neierobežota atbildība attiecībā uz uzņēmuma parādu, kur vairāk nekā puse no tā kapitāla, kā parādīts uzņēmuma grāmatvedībā, zudusi un vairāk nekā viena ceturtdaļa no šā kapitāla ir zaudēta iepriekšējos 12 mēnešos;
 - jebkāda veida uzņēmums, ja tas atbilst valsts tiesību aktu kritērijiem, kam piemērojamas kolektīvās maksātspējas procedūras.
- (263) Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 11. punktā paredzēts, ka pat tad, ja neviens no 10. punktā minētajiem nosacījumiem nav izpildīts, uzņēmumu joprojām var uzskatīt par nonākušu grūtībās, par ko norāda dažas no raksturīgām pazīmēm: zaudējumu palielināšanās, apgrozījuma samazināšanās, krājumi noliktavās, pārmērīga kapacitāte, sarūkoša naudas plūsma, pieaugoši parādi, aizvien lielāki procentu maksājumi un kritoša vai nulles aktīvu neto vērtība.
- (264) *Saremar* zaudējumi 2010. gadā bija EUR 5 253 530. Neraugoties uz to, ka uzņēmumam 2011. gadā bija peļņa EUR 2 523 439 apmērā, ar to nepietika, lai segtu 2010. gadā ciestos zaudējumus. Faktiski 2010. gada zaudējumi bija divreiz lielāki nekā 2011. gada peļņa. 2010. gada zaudējums tika pārņemts uz 2012. gadu un segts no uzņēmuma kapitāla, to samazinot no EUR 6 099 961 līdz EUR 1 209 010,64. Tāpēc *Saremar* 2011. gadā zaudēja vairāk nekā 80 % no sava kapitāla, un to jāuzskata par grūtībās nonākušu uzņēmumu saskaņā ar 10. punktu Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņēs.
- (265) Pamatojoties uz *Saremar* 2012. gada bilanci⁽⁵¹⁾, 2012. gadā uzņēmumam joprojām bija zaudējumi EUR 1,7 miljonu apmērā. Kā minēts iepriekš 157. apsvērumā, Komisija norāda, ka pats *Saremar* 2012. gadā savu finansiālo stāvokli raksturoja kā kritisku.

⁽⁵¹⁾ <http://www.sardiniapost.it/wp-content/uploads/2013/10/Bilancio-Saremar-2012.61-78.pdf>.

- (266) Šie fakti ir atspoguļoti Lēmumā 41/23, ko RAS pieņēma 2012. gada 15. oktobrī. Lēmumā minēts 2012. gada 4. oktobra paziņojums, ko *Saremar* priekšsēdētājs iesniedza, lai informētu RAS *inter alia*, ka, ja nekavējoties netiks īstenoti 2012. gada 7. augusta Reģionālajā likumā Nr. 15 minētie noteikumi, ar ko paredz subsīdijas piešķiršanu uzņēmumam EUR 10 miljonu apmērā, tad uzņēmuma parādsaistības kļūs par šķērslī darbības turpināšanai, būtiski ietekmējot gan sabiedriskā pakalpojuma sniegšanu, gan plānoto uzņēmuma privatizāciju ⁽⁵²⁾
- (267) Ņemot vērā pastāvīgos zaudējumus, likviditātes problēmas un paša *Saremar* veikto analīzi, Komisija secina, ka uzņēmumu var uzskatīt par nonākušu grūtībās arī, pamatojoties uz 11. punktu Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņēs.
- (268) *Saremar* finansiālās grūtības tika mazinātas 2012. gadā, piešķirot kompensāciju 2012. gada novembrī un decembrī, par kuru tiek veikts pašreizējais novērtējums. Ja *Saremar* nebūtu saņēmis šīs summas, tā zaudējumi 2012. gadā veidotu EUR 13 miljonus.
- (269) Saskaņā ar 9. punktu 2011. gada VTNP regulējumā VTNP kompensācija, ko piešķir grūtībās nonākušiem uzņēmumiem, ir jānovērtē saskaņā ar Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņēm. Tā kā 2011. gada VTNP lēmumā noteiktie nosacījumi nav izpildīti, grūtībās nonākušā *Saremar* saņemtā kompensācija divu attiecīgo maršrutu nodrošināšanai ir jānovērtē saskaņā ar Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņēm, lai noteiktu, vai to var atzīt par saderīgu ar iekšējo tirgu saskaņā ar LESD 107. panta 3. punktu.
- (270) Uzņēmums nesaņēma glābšanas vai pārstrukturēšanas atbalstu pēdējo desmit gadu laikā. Tāpēc Komisija uzskata, ka uzņēmums atbilst "vienīgā reize ir pēdējā reize" principam, kā noteikts Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņēs, sākot no 72. punkta.
- (271) Tomēr, lai valsts atbalstu grūtībās nonākušam uzņēmumam uzskatītu par saderīgu ar iekšējo tirgu saskaņā ar LESD 107. panta 3. punkta c) apakšpunktu, ir jābūt ievērotiem visiem Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņēs minētajiem nosacījumiem.
- (272) Pirmkārt, saskaņā ar 13. punktu Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņēs uzņēmumam, kas pieder pie lielākas uzņēmumu grupas, parasti nav tiesības saņemt pārstrukturēšanas atbalstu, izņemot, ja var pierādīt, ka uzņēmums nonācis grūtībās pats un nevis tāpēc, ka grupā ir notikusi patvaļīga izmaksu sadalīšana, un grūtības ir pārāk lielas, lai tās atrisinātu pati grupa. Pēc tam, kad mātesuzņēmums *Tirrenia* nodeva *Saremar* RAS, tas pilnībā atrodas RAS īpašumā un tāpēc nepieder pie grupas.
- (273) Otrkārt, lai uzskatītu pasākumu par saderīgu ar 34.–37. punktu Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņēs, pārstrukturēšanas plānā sīki jāanalizē problēmas, kuru rezultātā radušās grūtības, un jānosaka, ar kādiem līdzekļiem tiks atgūta uzņēmuma ilgtermiņa dzīvotspēja un rentabilitāte pārskatāmā laikposmā. Par analīzes pamatu jāņem reālistiski pieņēmumi attiecībā uz turpmākajiem darbības apstākļiem, scenārijos atspoguļojot labākā un ļaunākā iznākuma iespējas, kā arī izdarot starpposma pieņēmumus un nosakot uzņēmuma vājās un stiprās puses. Komisijai jāiesniedz sīki izstrādāts plāns, kas ietver tirgus pētījumu.
- (274) Komisijai šāds plāns netika iesniegts. Taisnība, ka RAS iesniedza *Saremar* uzņēmējdarbības plānu 2011.–2022. gadam, tomēr šis plāns neatbilst Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņēs minētajām prasībām.
- (275) Šajā gadījumā *Saremar* uzņēmējdarbības plāns tika apstiprināts 2010. gada jūlijā, pirms RAS tam piešķīra kompensāciju, un plānā nebija paredzēts, ka tiks pieņemts šāds pasākums par labu *Saremar*. Plāna pamatā bija pieņēmums, ka uzņēmums līdz 2010. gada novembrim būtu daļēji jāprivatizē (RAS sākotnēji plānoja atsacīties no 49 % tam piederošo uzņēmuma daļu), tas un aptvēra jaunu publiska pakalpojuma līgumu uz 12 gadiem, kuru ar pircēju bija jāparaksta 2010. gada beigās. Plānā nav sīki aprakstīti apstākļi, kuru rezultātā uzņēmums nonāca grūtībās, vai līdzekļi, ar kādiem tiks atgūta ilgtermiņa dzīvotspēja, un nav pieminēts, ka *Saremar* nodrošina divus maršrutus starp Sardīniju un kontinentālo daļu.

⁽⁵²⁾ *Relazione sul Rendiconto generale della Regione autonoma della Sardegna per l'esercizio finanziario 2012*, 359. lpp., kas pieejams: http://www.corteconti.it/export/sites/portalecdc/_documenti/controllo/sezioni_riunite/sezioni_riunite_regione_sardegna/2013/relazione_parifixa.pdf.

- (276) Pamatojoties uz to, Komisija uzskata, ka pasākuma pamatā nebija uzņēmējdarbības plāna īstenošana, ar ko izpilda Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņēs minētās prasības, un tādējādi saderību ar iekšējo tirgu var noraidīt.
- (277) Treškārt, jāveic pasākumi, lai nodrošinātu, ka iespēju robežās tiek mazināta atbalsta nelabvēlīgā ietekme uz tirdzniecības apstākļiem. Atbalsts pārmērīgi neizkropļo konkurenci. Tas parasti ierobežo uzņēmuma klātbūtni attiecīgajos tirgos pēc tam, kad pārstrukturēšana ir beigusies. Kompensācijas pasākumiem jāatbilst atbalsta izkropļojošajai ietekmei un jo īpaši uzņēmuma izmēram un nozīmei tirgū vai tirgos. Kompensācijas pasākumi jānosaka katram gadījumam atsevišķi, ņemot vērā mērķi atjaunot uzņēmuma ilgtermiņa dzīvotspēju. Turklāt saskaņā ar 7. punktu Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņēs Komisija pieprasīs kompensācijas pasākumus, ar kuriem samazinās ietekmi uz konkurentiem. RAS neierosināja veikt kompensācijas pasākumus, lai kompensētu iespējamās atbalsta piešķiršanas rezultātā radušos konkurences izkropļojumus.
- (278) Ceturtkārt, atbalsts ir maksimāli jāierobežo tiktāl, ciktāl tas nepieciešams, lai nodrošinātu pārstrukturēšanu. Ir gaidāms, ka atbalsta saņēmējs veiks ievērojamu ieguldījumu pārstrukturēšanas plānā no paša līdzekļiem, tostarp uzņēmuma izdzīvošanai nebūtisko aktīvu pārdošanu, vai no ārēja finansējuma tirgus apstākļos. Šādam ieguldījumam jābūt reālam, t. i., faktiskam, izņemot tādu nākotnes peļņu kā naudas plūsmu, un tam jāklūst par zīmi, ka tirgus tic iespējai, ka uzņēmuma dzīvotspēja atjaunosies.
- (279) Šajā gadījumā uzņēmuma paša ieguldījums netika paredzēts.
- (280) Komisija secina, ka *Saremar* piešķirtā subsīdija, lai segtu deficītu, kas radies, nodrošinot divus maršrutus uz Itālijas kontinentālo daļu 2011. un 2012. gadā, nav saderīgs atbalsts grūtībās nonākušajam *Saremar*.
- (281) Pabeigtības labad Komisija arī ir pārbaudījusi, vai attiecīgais atbalsts būtu bijis saderīgs ar 2011. gada VTNP regulējumu, ja *Saremar* tā piešķiršanas laikā nebūtu grūtībās nonācis uzņēmums.

Reāls vispārējas tautsaimnieciskas nozīmes pakalpojums, kā minēts Līguma 106. pantā

- (282) Kā norādīts 2011. gada VTNP regulējuma 56. punktā, dalībvalstīm ir plaša rīcības brīvība attiecībā uz pakalpojumiem, kurus var atzīt par VTNP. Komisijas uzdevums ir nodrošināt, ka rīcības brīvība tiek piemērota bez acīmredzamām kļūdām attiecībā uz VTNP definīciju.
- (283) Izmantojot 188.–210. apsvērumā izstrādāto pamatojumu, Komisija uzskata, ka šajā gadījumā minētais nosacījums nav izpildīts.

Vajadzība noteikt pilnvarojuma aktā pakalpojumu sniegšanas pienākumus un kompensācijas aprēķina metodes

- (284) Saskaņā ar 2011. gada VTNP regulējuma 2.3. iedaļu LESD 106. panta izpratnē VTNP jēdziens nozīmē, ka attiecīgajam uzņēmumam ar vienu vai vairākiem oficiāliem aktiem ir uzticēta VTNP nodrošināšana.
- (285) Šajos aktos jānosaka:
- precīzs sabiedriskā pakalpojuma sniegšanas pienākuma veids un termiņš;
 - uzņēmums un attiecīgā teritorija;
 - Saremar* piešķirto ekskluzīvo tiesību veids;
 - kompensācijas mehānisma un kompensācijas aprēķina, kontroles un pārskata rādītāju apraksts;
 - pasākumi, lai izvairītos no pārmērīgi lielas kompensācijas piešķiršanas un atmaksātu to.

- (286) Komisija norāda, ka šajā gadījumā pilnvarojuma aktos nav minēta kompensācija *Saremar* par PSO izpildi, un tāpēc tie neatbilst iepriekš d) un e) punktā minētajām prasībām.

Pilnvarojuma termiņš

- (287) Kā norādīts 2011. gada VTNP regulējuma 2.4. iedaļā “pilnvarojuma termiņš jāpamato ar objektīviem kritērijiem, piemēram, vajadzību amortizēt pamatlīdzekļus, kas nav pārnesami. Principā pilnvarojuma termiņš nedrīkst pārsniegt periodu, kāds vajadzīgs to līdzekļu amortizācijai, kuri VTNP sniegšanas nolūkā ir visbūtiskākie.”
- (288) Ņemot vērā, ka šajā gadījumā pakalpojumu sniegšanas periods ir tikai 2011. un 2012. gads, minētais nosacījums ir izpildīts.

Kompensācijas summa

- (289) 2011. gada VTNP regulējuma 21. punktā norādīts, ka “kompensācija nedrīkst pārsniegt summu, kas ir vajadzīga, lai segtu sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākuma izpildes neto izmaksas, ieskaitot saprātīgu peļņu”. Lai atbalsta pasākumu uzskatītu par nepieciešamu, tā summai un veidam jābūt tādām, lai sasniegtu sabiedrisko interešu mērķi. Ar summu ir jāpietiek vismaz mērķa sasniegšanai un jāizvēlas atbilstošs veids, lai novērstu traucējumus. Tāpēc šajā gadījumā ir jānosaka *Saremar* ar pilnvarojuma aktiem noteikto pakalpojumu sniegšanas pienākumu papildu izmaksu summa un jāsalīdzina šīs papildus izmaksas ar priekšrocībām, kuras RAS piešķir *Saremar*.
- (290) *Saremar* piešķirtā kompensācija par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu ir EUR 10 miljoni. RAS apgalvoja, ka attiecīgajā periodā papildu izmaksas par pakalpojuma sniegšanu atbilst *Saremar* piešķirtajam finansiālajam atbalstam, ņemot vērā saprātīgu peļņu. Izmeklēšanā atklāja, ka attiecīgajos maršrutos *Saremar* cieta zaudējumus EUR 214 000 apmērā 2011. gadā un EUR 13 440 220 apmērā 2012. gadā.
- (291) Pamatojoties uz šiem rezultātiem, šķiet, ka RAS piešķirtā kompensācija nepārsniedz pakalpojumu nodrošināšanas gaitā radušos deficītu. Tomēr, kā jau norādīts attiecībā uz trešo *Altmark* nosacījumu un to pašu iepriekš izklāstīto iemeslu dēļ, Komisija uzskata, ka *Saremar* nebija tiesības saņemt kompensāciju par divu maršrutu nodrošināšanas izmaksām, un kompensācija neatspoguļo skaidri noteiktu sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākumu.
- (292) Visbeidzot, ņemot vērā, ka atbalstu piešķirā pēc tam, kad stājās spēkā jaunais VTNP regulējums, tā saderība jānovērtē arī pēc šādiem nosacījumiem:
14. punkts – uzticot pakalpojuma sniedzējam konkrētu VTNP, pienācīgi jāņem vērā sabiedriskā pakalpojuma sniegšanas vajadzības;
 19. punkts – uzticot VTNP, saderība ar Savienības publiskā iepirkuma noteikumiem;
 20. punkts – diskriminācijas neesamība;
 24. punkts (un turpmākie punkti) – novērsto neto izmaksu metodes izmantošana, aprēķinot neto izmaksas;
 39. punkts (un turpmākie punkti) – efektivitāti veicinoši pasākumi;
 60. punkts – pārredzamība.
- (293) RAS nav veicis sabiedrisko apspriešanu vai iepriekš publicējis prasīto informāciju attiecībā uz pakalpojumu sniegšanas pienākumiem un par to izpildi samaksāto kompensāciju. Faktiski, kā norādīts iepriekš, sākotnēji kompensācija nebija paredzēta, ņemot vērā, ka tika uzskatīts, ka pakalpojumi ir komerciāli dzīvotspējīgi.
- (294) Saskaņā ar 2012. gada VTNP regulējuma 21. punktu “kompensācija nedrīkst pārsniegt summu, kas ir vajadzīga, lai segtu sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākuma izpildes neto izmaksas, ieskaitot saprātīgu peļņu”. Saskaņā ar 2012. gada VTNP regulējuma 24. punktu neto izmaksas saistībā ar sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākumu izpildi jāaprēķina, pamatojoties uz sniedzēja stāvokļa salīdzinājumu ar un bez sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākumu izpildi. Šajā gadījumā minētais aprēķins netika veikts.

- (295) Turklāt pilnvarojuma aktos netika noteikts mehānisms efektivitāti veicinošu pasākumu īstenošanai. RAS arī nepamatoja, ka šādu pasākumu ieviešana nebija iespējama vai atbilstoša. Visbeidzot, netika izpildīts pārredzamības pienākums.
- (296) Tāpēc Komisija secina, ka *Saremar* piešķirtā kompensācija pakalpojumu nodrošināšanai nav saderīga ar iekšējo tirgu saskaņā ar 2011. gada VTNP regulējumu.

7.3.2. REKAPITALIZĀCIJA

- (297) Izmeklēšanas gaitā RAS izvirzīja divus galvenos argumentus attiecībā uz rekapitalizāciju: pirmkārt, ka pasākums tika īstenots tikai daļēji un, otrkārt, ka tas attiecās uz finansējumu, uz kuru *Saremar* bija likumīgas tiesības. Kā jau minēts, RAS neapgalvoja, ka pasākuma rezultātā tiks piešķirts pārstrukturēšanas atbalsts Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu nozīmē. Faktiski, kā iepriekš skaidrots, RAS nesniedza piezīmes par pasākuma saderību ar iekšējo tirgu.
- (298) Neraugoties uz to, Komisija uzskata, ka *Saremar* ir jāatzīst par grūtībās nonākušu uzņēmumu Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu nozīmē, un tāpēc tam ir tiesības saņemt pārstrukturēšanas atbalstu. Rekapitalizācija ietver pārstrukturēšanas atbalstu, kurš jānovērtē saskaņā ar Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņiem, lai noteiktu, vai tas ir saderīgs ar iekšējo tirgu saskaņā ar LESD 107. panta 3. punktu.
- (299) Ņemot vērā, ka Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņēs paredzētie saderības kritēriji nav izpildīti (skatīt 272.–279. apsvērumā izstrādāto pamatojumu), Komisija secina, ka *Saremar* izmaksātā kompensācija veido nesaderīgu pārstrukturēšanas atbalstu grūtībās nonākušam uzņēmumam. Tāpēc pasākumu nevar uzskatīt par saderīgu ar iekšējo tirgu.

7.3.3. SECINĀJUMS

- (300) Ar iekšējo tirgu nesaderīgu valsts atbalstu veido šādi RAS īstenoti pasākumi, lai atbalstītu *Saremar*:
- a) Ar 2012. gada 7. augusta Reģionālo likumu Nr. 15 piešķirtā kompensācija EUR 10 miljonu apmērā par divu tādu papildu maršrutu nodrošināšanu, kas savieno Sardīniju ar kontinentālo daļu, ko *Saremar* saņēma divos maksājumos 2012. gada 6. novembrī un 2012. gada 3. decembrī;
- b) 2012. gada 15. jūnijā pieņemts lēmums par rekapitalizācijai paredzēto summu EUR 6 099 961 apmērā (no kuras EUR 824 309,69 samaksāja 2012. gada 11. jūlijā).
- (301) Maksājums par reklāmas pasākumiem un apstiprinājuma vēstules neietver valsts atbalstu *Saremar*.

7.4. SECINĀJUMS

- (302) Attiecīgie atbalsta pasākumi nav saderīgi ar iekšējo tirgu. Itālija ir nelikumīgi īstenojusi attiecīgos atbalstus, pārkāpjot Līguma par Eiropas Savienības darbību 108. panta 3. punktu.
- (303) Saskaņā ar LESD un Tiesas iedibināto tiesu praksi Komisijai, ja tā ir konstatējusi atbalsta nesaderību ar iekšējo tirgu, ir tiesības pieprasīt dalībvalstij atcelt šo atbalstu vai mainīt to ⁽⁵³⁾. Tāpat Tiesa ir konsekventi uzsvērusi, ka valsts pienākums atcelt atbalstu, ko Komisija uzskata par nesaderīgu ar iekšējo tirgu, ir izveidots, lai atjaunotu iepriekšējo stāvokli ⁽⁵⁴⁾. Šajā sakarā Tiesa noteikusi, ka šis mērķis ir sasniegts, ja saņēmējs atmaksājis nelikumīga atbalsta veidā piešķirtās summas, tādējādi zaudējot savas priekšrocības, kas tam bija tirgū attiecībā pret citiem konkurentiem, un ir atjaunots stāvoklis, kāds bija pirms atbalsta piešķiršanas ⁽⁵⁵⁾.

⁽⁵³⁾ Lieta C-70/72 Komisija pret Vāciju, 13. punkts.

⁽⁵⁴⁾ Apvienotās lietas C-278/92, C-279/92 un C-280/92 Spānija pret Komisiju, 75. punkts.

⁽⁵⁵⁾ Lieta C-75/97 Beļģija pret Komisiju, 64.–65. punkts

- (304) Ievērojot šo judikatūru, Padomes Regulas (EK) Nr. 659/1999 ⁽⁵⁶⁾ 14. pantā noteikts, ka tad, "kad nelikumīga atbalsta gadījumos tiek pieņemti negatīvi lēmumi, Komisija izlemj, ka attiecīgā dalībvalsts veic visus vajadzīgos pasākumus, lai atgūtu atbalstu no saņēmēja".
- (305) Tādējādi, ņemot vērā, ka 300. apsvērumā noteiktie pasākumi tiek uzskatīti par nesaderīgu un nelikumīgu valsts atbalstu, šo pasākumu atbalsta jau piešķirtā summa, t. i., EUR 10 824 309,69, jāatgūst, lai atjaunotu to stāvokli, kas bija tirgū pirms atbalsta piešķiršanas.
- (306) Šis lēmums neattiecas vai neskar citus jautājumus, kas ietverti 2011. un 2012. gada lēmumos vai kuriem ieinteresētās personas pievērsušas Komisijas uzmanību saskaņā ar šiem lēmumiem uzsāktās izmeklēšanas gaitā,

IR PIEŅĒMUSI ŠO LĒMUMU.

1. pants

1. Ar 2012. gada 7. augusta Reģionālo likumu Nr. 15 *Saremar* piešķirtie valsts atbalsta pasākumi attiecībā uz kompensāciju par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu un attiecībā uz kapitāla ieguldījumu, par kuru *Saremar* akcionāru kopsapulce pieņēma lēmumu 2012. gada 15. jūnijā, nav saderīgi ar iekšējo tirgu. Itālija ir nelikumīgi īstenojusi attiecīgos atbalstus, pārkāpjot Līguma par Eiropas Savienības darbību 108. panta 3. punktu.
2. Maksājums par reklāmas pasākumiem un apstiprinājuma vēstules neietver valsts atbalstu *Saremar*.

2. pants

1. Itālija atgūst 1. panta 1. punktā minēto nesaderīgo atbalstu no atbalsta saņēmēja.
2. Atmaksājamām summām piemēro procentus par laikposmu, kas sākas dienā, kad summas nodotas atbalsta saņēmēja rīcībā, un beidzas to faktiskās atmaksāšanas dienā.
3. Procentus aprēķina gan pamatsummai, gan procentiem saskaņā ar V nodaļu Komisijas Regulā (EK) Nr. 794/2004 ⁽⁵⁷⁾ un Komisijas Regulu (EK) Nr. 271/2008 ⁽⁵⁸⁾, ar ko groza Regulu (EK) Nr. 794/2004.

3. pants

1. Šā lēmuma 1. pantā minētā atbalsta atgūšana ir tūlītēja un spēcīga.
2. Itālija nodrošina, ka šis lēmums tiek izpildīts četru mēnešu laikā pēc tā paziņošanas.

4. pants

1. Divu mēnešu laikā pēc šā lēmuma paziņošanas Itālija iesniedz šādu informāciju:
 - a) kopējā summa (pamatsumma un atmaksas procenti), kas jāatgūst no atbalsta saņēmēja;
 - b) šā lēmuma izpildei jau veikto un iecerēto pasākumu sīks apraksts;
 - c) dokumenti, kas apliecina, ka atbalsta saņēmējam ir pieprasīts atmaksāt atbalstu.
2. Itālija informē Komisiju par šā lēmuma izpildei pieņemto valsts pasākumu īstenošanas gaitu, līdz saskaņā ar 1. pantā minētajām atbalsta shēmām piešķirtais atbalsts ir atgūts. Pēc Komisijas pieprasījuma tā nekavējoties iesniedz informāciju par šā lēmuma izpildei jau veiktajiem un iecerētajiem pasākumiem. Tā arī sniedz sīku informāciju par atbalsta summām un atmaksas procentiem, kas jau atgūti no atbalsta saņēmēja.

⁽⁵⁶⁾ Padomes 1999. gada 22. marta Regula (EK) Nr. 659/1999, ar ko nosaka sīki izstrādātus noteikumus līguma par Eiropas savienības darbību 108. panta piemērošanai (OV L 83, 27.3.1999., 1. lpp.).

⁽⁵⁷⁾ Komisijas 2004. gada 21. aprīļa Regula (EK) Nr. 794/2004, ar ko īsteno Padomes Regulu (ES) 2015/1589, ar ko nosaka sīki izstrādātus noteikumus Līguma par Eiropas Savienības darbību 108. panta piemērošanai (OV L 140, 30.4.2004., 1. lpp.).

⁽⁵⁸⁾ Komisijas 2008. gada 30. janvāra Regula (EK) Nr. 271/2008, ar kuru groza Regulu (EK) Nr. 794/2004, ar ko īsteno Padomes Regulu (EK) Nr. 659/1999, ar kuru nosaka sīki izstrādātus noteikumus EK līguma 93. panta piemērošanai (OV L 82, 25.3.2008., 1. lpp.).

5. pants

Šis lēmums ir adresēts Itālijas Republikai.

Briselē, 2014. gada 22. janvārī.

*Komisijas vārdā –
priekšsēdētāja vietnieks*
Joaquín ALMUNIA

PIELIKUMS

Informācija par saņemtajām, atgūstajām un jau atgūtajām summām.

Informācija par atbalsta saņēmēju	Kopējā atbalsta summa, kas saņemta atbilstoši shēmai ⁽¹⁾	Kopējā atbalsta summa, kas jāatgūst ⁽¹⁾ (Pamatsumma)	Kopējā summa, kas jau atmaksāta ⁽¹⁾	
			Pamatsumma	Atmaksas procenti

⁽¹⁾ Miljoni valsts valūtas vienību