



2025/440

14.3.2025.

**KOMISIJAS LĒMUMS (ES) 2025/440**

**(2024. gada 8. jūlijs)**

**par pasākumiem SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN), ko īstenojusi Itālija un  
Kampānijas reģions Caremar un tā ieguvēja SNAV/Rifim labā**

(izziņots ar dokumenta numuru C(2024) 4656)

(Autentisks ir tikai teksts angļu valodā)

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS KOMISIJA,

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

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

pēc uzaicinājuma ieinteresētajām personām iesniegt piezīmes saskaņā ar iepriekš minētajiem noteikumiem <sup>(1)</sup> un ņemot vērā iesniegtās piezīmes,

tā kā:

**1. PROCEDŪRA**

- (1) Komisija 2011. gada 5. oktobrī pēc vairākām sūdzībām <sup>(2)</sup> un informācijas apmaiņas ar Itālijas iestādēm <sup>(3)</sup> sāka formālu izmeklēšanas procedūru par dažādiem pasākumiem, ko Itālija pieņēmusi bijušās *Tirrenia* grupas uzņēmumu labā ("2011. gada lēmums par procedūras sākšanu") <sup>(4)</sup>. Ar 2012. gada 7. novembra lēmumu, kas grozīts 2012. gada 19. decembrī ("2012. gada paplašināšanas lēmums") <sup>(5)</sup>, Komisija paplašināja formālo izmeklēšanu, tajā ietverot vēl dažus citus publiskā atbalsta pasākumus, kas pieņemti šo uzņēmumu labā.

<sup>(1)</sup> OV C 28, 1.2.2012., 18. lpp., un OV C 84, 22.3.2013., 58. lpp.

<sup>(2)</sup> Komisija 2009. gada 23. martā, 2009. gada 9. decembrī, 2009. gada 21. decembrī, 2010. gada 6. janvārī, 2010. gada 27. septembrī un 2010. gada 12. oktobrī saņēma sešas sūdzības par dažādiem atbalsta pasākumiem, ko Itālijas valsts bija pieņēmusi bijušās *Tirrenia* grupas uzņēmumu labā; šajā grupā ietilpa kuģošanas sabiedrības: *Tirrenia di Navigazione S.p.A.* ("*Tirrenia*"), *Adriatica S.p.A.* ("*Adriatica*"), *Caremar – Campania Regionale Marittima S.p.A.* ("*Caremar*"), *Saremar – Sardegna Regionale Marittima S.p.A.* ("*Saremar*"), *Siremar – Sicilia Regionale Marittima S.p.A.* ("*Siremar*") un *Toremar – Toscana Regionale Marittima S.p.A.* ("*Toremar*").

<sup>(3)</sup> Attiecībā uz *Caremar* Itālijas iestādes 2010. gada 29. jūlijā Komisijai paziņoja, ka Itālijas valsts 2009. un 2010. gadā bija izmaksājusi kompensāciju *Caremar* par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu. Minētais paziņojums un tam sekojošā informācijas apmaiņa ar Itālijas iestādēm, kuras ietvaros cita starpā paziņojuma tvērums tika paplašināts, to attiecinot arī uz kompensāciju, kas izmaksāta līdz 2011. gada beigām, tika reģistrēti ar lietas numuru N 338/2010. Tomēr vēlāk pasākums tika reģistrēts kā nepazīņots atbalsts ar lietas numuriem SA 32014, SA 32015 un SA 32016, jo valsts atbalsts tika ieviests, pirms Komisija varēja pieņemt nostāju par tā saderību ar iekšējo tirgu. 2011. gada 28. septembrī Itālija informēja Komisiju, ka ir nodomājusi privatizēt bijušās *Tirrenia* grupas reģionālos uzņēmumus, ieskaitot *Caremar*.

<sup>(4)</sup> 2011. gada lēmums par procedūras sākšanu ir publicēts *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* (OV C 28, 1.2.2012., 18. lpp.). Komisija aicināja ieinteresētās personas iesniegt piezīmes par pasākumiem, uz kuriem attiecas izmeklēšana.

<sup>(5)</sup> 2012. gada paplašināšanas lēmums ir publicēts *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* (OV C 84, 22.3.2013., 58. lpp.). Komisija aicināja ieinteresētās personas iesniegt piezīmes par pasākumiem, uz kuriem attiecas izmeklēšana.

- (2) Iepriekš minēto formālās izmeklēšanas procedūru Komisija attiecībā uz *Tirrenia*, *Saremar*, *Siremar*, *Toremar* un *Laziomar* jau ir izbeigusi, pieņemot atsevišķus lēmumus par katru no šiem *Tirrenia* grupas uzņēmumiem <sup>(6)</sup>.
- (3) Runājot par *Caremar*, 2011. gada lēmums par procedūras sākšanu attiecās uz šādiem pasākumiem:
- kompensācijas, kas piešķirtas par vairāku jūras maršrutu apkalpošanu laikposmā no 2009. gada 1. janvāra līdz 2011. gada 31. decembrim,
  - pietauvošanās prioritāte, kas noteikta 2009. gada 25. septembra Dekrētlukumā Nr. 135 ("Dekrētlukums Nr. 135/2009"), kurš pārveidots par 2009. gada 20. novembra Likumu Nr. 166 ("Likums Nr. 166/2009"),
  - pasākumi, kas noteikti 2010. gada 5. augusta Dekrētlukumā Nr. 125 ("Dekrētlukums Nr. 125/2010"), kurš pārveidots par 2010. gada 1. oktobra Likumu Nr. 163 ("Likums Nr. 163/2010"), un
  - *Caremar* privatizācijas process.
- (4) Itālija 2011. gada 15. novembrī, 2011. gada 30. novembrī un 2012. gada 16. martā iesniedza piezīmes par pasākumiem, uz kuriem attiecas 2011. gada lēmums par procedūras sākšanu. Itālijas iestādes 2012. gada 19. jūlija vēstulē sniedza papildu informāciju par *Caremar* privatizāciju. Laikā, kad tika pieņemts 2011. gada lēmums par procedūras sākšanu, šī informācija, kas ietvēra detalizētu aprakstu par nosacījumiem, kurus Itālijas iestādes bija izvirzījušas potenciālajiem pretendentiem, Komisijai vēl nebija darīta pieejama. Itālijas iestādes 2012. gada 4. oktobrī pēc informācijas pieprasījuma, ko Komisija bija nosūtījusi 2012. gada 18. jūlijā, sniedza papildu informāciju.
- (5) *Caremar* 2012. gada 19. un 21. martā iesniedza piezīmes par 2011. gada lēmumu par procedūras sākšanu, un tās 2012. gada 26. martā tika pārsūtītas Itālijai. Itālija 2012. gada 26. aprīlī apstiprināja, ka piekrīt *Caremar* apsvērumiem.
- (6) Komisija no vairākiem uzņēmumiem arī saņēma piezīmes un sūdzības par kompensāciju, kas piešķirta *Caremar* par pakalpojumu sniegšanu Neapoles līcī. Komisija šīs sūdzības uzskatīja par ieinteresēto personu piezīmēm formālās izmeklēšanas procedūrā, jo tās attiecās uz to pašu jautājumu, uz kuru attiecas 2011. gada lēmums par procedūras sākšanu.
- (7) 2012. gada 28. februārī uzņēmums *Alilauro S.p.A.* ("*Alilauro*") iesniedza sūdzību, kurā apgalvoja, ka sākotnējā līguma pagarināšanas rezultātā *Caremar* ir saņēmis nelikumīgu valsts atbalstu. 2012. gada 7. martā *Alilauro* iesniedza piezīmes par 2011. gada lēmumu par procedūras sākšanu.

<sup>(6)</sup> Ar Komisijas Lēmumu (ES) 2018/261 (2014. gada 22. janvāris) par pasākumiem SA.32014 (2011/C), SA.32015 (2011/C), SA.32016 (2011/C), ko īstenojis Sardīnijas reģions par labu *Saremar* (OV L 49, 22.2.2018., 22. lpp.), Komisija izbeidza formālās izmeklēšanas procedūru par dažiem no pasākumiem, ko Sardīnijas reģions bija pieņēmis par labu *Saremar*. Ar Komisijas Lēmumu (ES) 2022/756 (2021. gada 30. septembris) par pasākumiem SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN), ko īstenojusi Itālija un Sardīnijas reģions par labu *Saremar* (OV L 138, 17.5.2022., 19. lpp.), Komisija izbeidza formālās izmeklēšanas procedūru par atlikušajiem *Saremar* piešķirtajiem pasākumiem. Ar Komisijas Lēmumu (ES) 2020/1412 (2020. gada 2. marts) par pasākumiem SA.32014, SA.32015, SA.32016 (11/C) (ex 11/NN), ko īstenojusi Itālija attiecībā uz *Tirrenia di Navigazione* un tā iegādātāju *Compagnia Italiana di Navigazione* (OV L 332, 12.10.2020., 45. lpp.), Komisija izbeidza formālās izmeklēšanas procedūru par pasākumiem, kas piešķirti *Tirrenia* un tā ieguvējam *Compagnia Italiana di Navigazione* par 2009.–2020. gadu. Ar Komisijas Lēmumu (ES) 2022/348 (2021. gada 17. jūnijs) par pasākumiem SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN), ko īstenojusi Itālija un Toskānas reģions attiecībā uz *Toremar* un tā iegādātāju *Moby* (OV L 64, 2.3.2022., 6. lpp.), Komisija izbeidza formālās izmeklēšanas procedūru par pasākumiem, kas piešķirti *Toremar* un tā ieguvējam *Moby S.p.A.* par 2009.–2023. gadu. Ar Komisijas Lēmumu (ES) 2022/448 (2021. gada 17. jūnijs) par pasākumiem SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN), ko īstenojusi Itālija attiecībā uz *Siremar* un tā iegādātāju *Società Navigazione Siciliana* (OV L 97, 24.3.2022., 1. lpp.), Komisija izbeidza formālās izmeklēšanas procedūru par pasākumiem, kas piešķirti *Siremar* un tā ieguvējam *Società Navigazione Siciliana* par 2009.–2028. gadu. Ar Komisijas Lēmumu (ES) 2022/1328 (2021. gada 30. septembris) par pasākumiem SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN), ko īstenojusi Itālija un Lacio reģions *Laziomar* labā (OV L 200, 29.7.2022., 154. lpp.), Komisija izbeidza formālās izmeklēšanas procedūru par pasākumiem, kas piešķirti *Laziomar* un tā ieguvējam *Compagnia Laziale di Navigazione S.r.l.* par 2011.–2024. gadu.

- (8) 2012. gada 29. februārī Komisija saņēma piezīmes no uzņēmumiem: *Medmar Navi S.p.A.* ("Medmar") un *Navigazione Libera del Golfo S.r.l.* ("NLG"), 2012. gada 1. martā – no uzņēmuma *SNAV S.p.A.* ("SNAV") un asociācijas *Associazione Cabotaggio Armatori Partenopei* ("ACAP"), bet 2012. gada 5. martā – no uzņēmuma *Grandi Navi Veloci* ("GNV"). 2012. gada 16. martā Komisija pārsūtīja Itālijai NLG, SNAV, ACAP un GNV sniegtās piezīmes, uz kurām Itālija nereaģēja, lai gan 2012. gada 1. oktobrī Itālijas iestādēm tika nosūtīts atgādinājums. 2012. gada 19. martā Komisija pārsūtīja Itālijai *Medmar* piezīmes, uz kurām Itālija atbildēja 2012. gada 24. aprīlī.
- (9) 2012. gada 7. novembrī Komisija ar 2012. gada paplašināšanas lēmumu paplašināja izmeklēšanas procedūru, attiecinot to arī uz kompensāciju, kas par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu izmaksāta visiem bijušās *Tirrenia* grupas uzņēmumiem līdz privatizācijas procesa pabeigšanai. Runājot par *Caremar*, šis pagarinājums attiecas uz šādiem pasākumiem:
- kompensācija, kas *Caremar* piešķirta no 2012. gada 1. janvāra ar tādiem pašiem nosacījumiem kā 2011. gadā,
  - kompensācija, kas izmaksājama par sabiedriskā pakalpojuma sniegšanu saskaņā ar jauno sabiedrisko pakalpojumu līgumu, un
  - nosacījumi, ko Itālijas iestādes izvirzījušas potenciālajiem pretendentiem *Caremar* pārdošanas procedūrā.
  - Itālija 2012. gada 7. un 13. decembra vēstulē sniedza piezīmes par 2012. gada paplašināšanas lēmumu.
- (10) Komisija saņēma piezīmes arī no GNV 2012. gada 3. decembrī, no *Medmar* 2013. gada 29. februārī un 2013. gada 5. martā, no NLG 2013. gada 5. martā un no *Alilauro* 2013. gada 13. martā.
- (11) 2013. gada 26. februārī, 2013. gada 12. martā un 2013. gada 12. aprīlī Itālijas iestādes iesniedza papildu informāciju par kompensāciju un *Caremar* privatizāciju.
- (12) 2014. gada 20. jūnijā Itālijas iestādes nosūtīja Komisijai Kampānijas Reģionālās administratīvās tiesas 2014. gada 28. maija lēmuma, ar kuru tika atcelta *Caremar* privatizācijas iepirkuma procedūra, kopiju. Itālijas iestādes informēja Komisiju, ka Itālijas Valsts padomē tiek izskatīta apelācijas sūdzība par šo Kampānijas Reģionālās administratīvās tiesas lēmumu. Itālijas Valsts padome 2015. gada 10. februārī atcēla Kampānijas Reģionālās administratīvās tiesas 2014. gada 28. maija lēmumu un apstiprināja uzņēmuma *Caremar* galīgo piešķiršanu uzņēmumam *SNAV/Rifim S.r.l.* ("SNAV/Rifim").
- (13) 2015. gada 15. jūlijā *Marworld Ship Management and Service S.p.A.* ("Marworld") iesniedza Komisijai sūdzību par *Caremar* privatizācijas procedūru<sup>(7)</sup>. Tā kā sūdzība attiecas uz jautājumu, uz kuru attiecas 2011. gada lēmums par procedūras sākšanu un 2012. gada paplašināšanas lēmums, Komisija to uzskatīja par ieinteresēto personu piezīmēm formālās izmeklēšanas procedūrā.

(7) Komisija sūdzību reģistrēja lietā SA.42685.

- (14) Laikā no 2014. līdz 2019. gadam Komisija galveno uzmanību pievērsa formālās izmeklēšanas procedūrai, kas attiecās uz pārējiem *Tirrenia* grupas uzņēmumiem, par prioritāti izvirzot uzņēmumus *Saremar* <sup>(8)</sup> un *Tirrenia* <sup>(9)</sup>, kā to bija prasījušas Itālijas iestādes. Izmeklēšanas rezultātā 2014.–2022. gada periodā tika pieņemti galīgie lēmumi par uzņēmumiem *Saremar*, *Tirrenia*, *Siremar*, *Toremар* un *Laziomar* (sk. 2. apsvērumu). Tai pašā laikā 2020. gada 2. martā Komisija pabeidza izmeklēšanu par pārējiem *Tirrenia* grupas uzņēmumiem, izņemot *Tirrenia*, to skaitā par *Caremar*, attiecībā uz laikposmu no 1992. līdz 2008. gadam <sup>(10)</sup>.
- (15) Komisija 2018. gada 25. janvārī, 2019. gada 14. martā, 2021. gada 10. augustā un 2022. gada 8. decembrī Itālijas iestādēm pieprasīja papildu informāciju par *Caremar*. Itālijas iestādes sniedza attiecīgo informāciju 2018. gada 31. maijā, 2019. gada 31. maijā, 2019. gada 14. jūnijā, 2021. gada 1. oktobrī, 2022. gada 27. decembrī un 2023. gada 3. februārī. Turklāt laikposmā no 2022. gada oktobra līdz 2023. gada maijam vairākkārt notika neformāla sarakste ar Itālijas iestādēm e-pastā.
- (16) 2024. gada 29. maijā Itālija piekrita izņēmuma kārtā atteikties no savām tiesībām, kas izriet no LESD 342. panta saistībā ar 1958. gada Regulas Nr. 1 <sup>(11)</sup> 3. pantu, un tam, ka šis lēmums tiek pieņemts un paziņots angļu valodā.
- (17) Ar šo lēmumu izbeidz formālās izmeklēšanas procedūru, kas sāka ar 2011. gada lēmumu par procedūras sākšanu un paplašināta ar 2012. gada paplašināšanas lēmumu, attiecībā uz pasākumiem, kas piešķirti *Caremar* un tā ieguvējam, t. i., uzņēmumu pagaidu apvienībai SNAV/Rifim.

## 2. KONTEKSTS

- (18) *Caremar* sniedz jūras transporta pakalpojumus galvenokārt starp Itālijas kontinentālo daļu (Neapoli, Sorento un Pocuoli) un Neapoles līča salām (Kapri, Iskiju, Pročidu) un līdz 2011. gada 1. jūnijam tos sniedza arī starp Itālijas kontinentālo daļu (Formiju un Ancio) un Poncas salu grupas salām – Poncu un Ventoteni.
- (19) Šos pakalpojumus *Caremar* sniedz saskaņā ar sabiedrisko pakalpojumu līgumiem, kuros tam noteiktas sabiedrisko pakalpojumu saistības ("SPS"). Šis lēmums attiecas uz jūras transporta pakalpojumiem, ko *Caremar* sniedza, pamatojoties uz i) sabiedrisko pakalpojumu līgumu, kura termiņam bija jābeidzas 2008. gada beigās ("sākotnējais līgums"), bet kurš tika pagarināts uz laikposmu no 2009. gada 1. janvāra līdz 2012. gada 31. jūlijam, un ii) jauno sabiedrisko pakalpojumu līgumu, kas aptver laikposmu no 2015. gada 16. jūlija līdz 2024. gada 15. jūlijam.

<sup>(8)</sup> Sardīnijas reģions 2013. gada 14. maija vēstulē lūdza Komisiju no formālās izmeklēšanas procedūras, kas sāka ar 2011. gada lēmumu par procedūras sākšanu un paplašināta ar 2012. gada paplašināšanas lēmumu, nodalīt nost pasākumus, kas attiecas uz *Saremar*, un piešķirt šiem pasākumiem prioritāti, īpaši tāpēc, ka drīz bija gaidāma uzņēmuma privatizācija.

<sup>(9)</sup> Itālijas iestādes ar 2017. gada 2. augusta paziņojumu lūdza Komisiju par prioritāti noteikt izmeklēšanas pabeigšanu attiecībā uz *Tirrenia* un tā ieguvēju CIN, ņemot vērā konkrētus ar CIN noslēgtā pārdošanas līguma noteikumus. Turklāt no visiem jaunajiem sabiedrisko pakalpojumu līgumiem, kas noslēgti ar bijušās *Tirrenia* grupas uzņēmumu ieguvējiem, līgumam ar CIN termiņš beidzās pirmajam.

<sup>(10)</sup> Komisijas Lēmums (ES) 2020/1411 (2020. gada 2. marts) par valsts atbalstu Nr. C 64/99 (ex NN 68/99), ko Itālija ir sniegusi kuģošanas sabiedrībām *Adriatica*, *Caremar*, *Siremar*, *Saremar* un *Toremар* (*Tirrenia* grupa) (OV L 332, 12.10.2020., 1. lpp.).

<sup>(11)</sup> Regula Nr. 1, ar ko nosaka Eiropas Ekonomikas kopienā lietojamās valodas (OV 17, 6.10.1958., 385. lpp.).

- (20) No 2012. gada 1. augusta līdz 2015. gada 15. jūlijam *Caremar* sniedza jūras transporta pakalpojumus, pamatojoties uz sabiedrisko pakalpojumu līgumu, ko Kampānijas reģions un *Caremar* parakstīja 2012. gada 19. decembrī ("pagaidu līgums")<sup>(12)</sup>. Minētajā līgumā bija paredzēts, ka *Caremar* Neapoles licī turpina sniegt pakalpojumus, ko tas bija sniedzis sākotnējā līguma pagarinājuma posmā, no 2012. gada 1. augusta (t. i., no dienas, kad beidzās Likumā Nr. 163/2010 paredzētais sākotnējā līguma pagarinājums). Sākotnējais pagaidu līguma beigu termiņš bija 2012. gada 31. decembris, taču tas tika pagarināts – pirmo reizi līdz 2013. gada 31. decembrim un pēc tam ar dažādiem Kampānijas reģiona izpildlēmumiem<sup>(13)</sup> līdz 2015. gada 15. jūlijam, t. i., dienai, kad tika pabeigts *Caremar* privatizācijas process un stājās spēkā jaunais sabiedrisko pakalpojumu līgums ar *Caremar* ieguvēju. Pagaidu līgums neietilpst tās formālās izmeklēšanas darbības jomā, uz kuru attiecas 2011. gada lēmums par procedūras sākšanu un 2012. gada paplašināšanas lēmums<sup>(14)</sup>, un tāpēc Komisija to šajā lēmumā nav novērtējusi.
- (21) *Caremar* darbība aprobežojas ar Itālijas iestāžu uzticēto jūras sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu, proti, to pakalpojumu sniegšanu, uz kuriem vispirms attiecas pagarinātais sākotnējais līgums, tad pagaidu līgums un visbeidzot attiecas jaunais sabiedrisko pakalpojumu līgums.
- (22) *Tirrenia* grupa piederēja Itālijai ar uzņēmuma *Fintecna*<sup>(15)</sup> starpniecību, un sākotnēji tajā bija iekļauti seši uzņēmumi, proti, *Tirrenia*, *Adriatica S.p.A.* ("*Adriatica*"), *Caremar*, *Saremar*, *Siremar* un *Toremар*. Minētie uzņēmumi sniedza jūras transporta pakalpojumus saskaņā ar atsevišķiem sabiedrisko pakalpojumu līgumiem, kurus noslēdza ar Itāliju 1991. gadā un kuri bija spēkā 20 gadus no 1989. gada janvāra līdz 2008. gada decembrim. *Fintecna* turējumā bija 100 % *Tirrenia* akciju kapitāla, savukārt uzņēmumam *Tirrenia* pilnībā piederēja reģionālie uzņēmumi *Adriatica*, *Caremar*, *Siremar*, *Saremar* un *Toremар*. *Adriatica*, kas darbojās vairākos maršrutos starp Itāliju un Albāniju, Horvātiju, Grieķiju un Melnkalni, 2004. gadā tika apvienots ar *Tirrenia*.
- (23) Šo sabiedrisko pakalpojumu līgumu mērķis bija garantēt jūras transporta pakalpojumu regularitāti un uzticamību aptvertajos maršrutos. Šajā nolūkā Itālija *Tirrenia* grupas uzņēmumiem piešķīra valsts kompensāciju par pakalpojumiem, kas sniegti saskaņā ar minētajiem sabiedrisko pakalpojumu līgumiem.
- (24) Sākotnējā līguma 1. pantā bija noteikts, ka apkalpojamās ostas, izmantojamo kuģu veidi un vajadzīgais *Caremar* uzticētā pakalpojuma biežums ir sīki jāizklāsta piecgadu plānos. Pēdējais oficiāli apstiprinātais *Caremar* piecgadu plāns ir tas, kurš aptver laikposmu no 2000. līdz 2004. gadam, savukārt plāns 2005.–2008. gadam tika sagatavots, bet kompetentās ministrijas to tā arī oficiāli neapstiprināja. Itālijas iestādes paskaidroja, ka plānošana ilgākā termiņā vairs nebija iespējama, jo budžetā nebija iekļauti vajadzīgie līdzekļi, un tā vietā valdība pieņēma *ad hoc* lēmumus.

<sup>(12)</sup> Kampānijas reģions ar 2012. gada 21. septembra Lēmumu Nr. 502 atļāva noslēgt pagaidu līgumu ar *Caremar* un ar 2012. gada 19. decembra Reģionālo izpilddekrētu Nr. 314 pagaidu līgumu apstiprināja.

<sup>(13)</sup> Pagaidu līgums tika vairākkārt pagarināts līdz *Caremar* privatizācijas procesa pabeigšanai (proti, ar 2013. gada 18. jūnija Reģionālo izpildlēmumu Nr. 191 līdz 2013. gada 31. decembrim; ar 2013. gada 27. decembra Reģionālo izpildlēmumu Nr. 632 līdz 2014. gada 28. februārim; ar 2014. gada 28. februāra Reģionālo izpildlēmumu Nr. 60 līdz 2014. gada 30. aprīlim; ar 2014. gada 29. aprīļa Reģionālo izpildlēmumu Nr. 123 līdz 2014. gada 30. jūnijam; ar 2014. gada 27. jūnija Reģionālo izpildlēmumu Nr. 243 līdz 2014. gada 31. decembrim; ar 2014. gada 23. decembra Reģionālo izpildlēmumu Nr. 697 līdz 2015. gada 31. martam un ar 2015. gada 28. marta Reģionālo izpildlēmumu Nr. 161 līdz vēlākais 2015. gada 31. jūlijam). Ar 2012. gada 24. decembra Likumu Nr. 228 Itālija atļāva izmaksāt Kampānijas reģionam līdzekļus, kas vajadzīgi, lai nodrošinātu jūras transporta pakalpojumu teritoriālo vienotību reģiona teritorijā līdz *Caremar* privatizācijas procesa pabeigšanai.

<sup>(14)</sup> Sk. 2012. gada paplašināšanas lēmuma 54. un 55. apsvērumu.

<sup>(15)</sup> *Fintecna* (*Finanziaria per i Settori Industriale e dei Servizi S.p.A.*) pilnībā pieder Itālijas Ekonomikas un finanšu ministrijai un ir specializējies akciju turēšanas un privatizācijas procesu pārvaldībā, kā arī darbā ar projektiem, kuru mērķis ir racionalizēt un pārstrukturēt uzņēmumus, kam ir rūpnieciskas, finansiālas vai organizatoriskas grūtības.

- (25) Sākotnējo līgumu starp Itāliju un *Caremar* Komisija jau ir novērtējusi savā Lēmumā (ES) 2020/1411 <sup>(16)</sup>, ar ko beidz valsts atbalsta izmeklēšanu par *Tirrenia* grupas uzņēmumiem, izņemot *Tirrenia*, par laikposmu no 1992. līdz 2008. gadam <sup>(17)</sup>. Minētajā lēmumā Komisija konstatēja, ka atbalsts, kas piešķirts *Caremar* par jūras kabotāžas transporta pakalpojumu sniegšanu, ir pastāvošs atbalsts.
- (26) Sniegto jūras kabotāžas transporta pakalpojumu galvenais mērķis ir apmierināt vietējo kopienu mobilitātes prasības, un tie, jo īpaši Neapoles līcī, biežuma un grafika ziņā bija salīdzināmi ar priekšpilsētas transporta tīklu.

### 3. PASĀKUMI, UZ KURIEM ATTIECAS FORMĀLĀ IZMEKLĒŠANA

- (27) Runājot par *Caremar*, formālā izmeklēšana, uz kuru attiecas 2011. gada lēmums par procedūras sākšanu un 2012. gada paplašināšanas lēmums, attiecas uz šādiem pasākumiem:
- a) kompensācija, kas piešķirta *Caremar* par jūras transporta pakalpojumu sniegšanu saskaņā ar pagarināto sākotnējo līgumu (t. i., no 2009. gada 1. janvāra līdz 2012. gada 31. jūlijam);
  - b) pietauvošanās prioritāte, kas noteikta Likumā Nr. 166/2009;
  - c) pasākumi, kas noteikti Likumā Nr. 163/2010;
  - d) *Caremar* privatizācija, ieskaitot nosacījumus, ko Itālijas iestādes izvirzījušas potenciālajiem pretendentiem *Caremar* pārdošanas procedūrā;
  - e) kompensācija, kas piešķirta par jūras transporta pakalpojumu sniegšanu saskaņā ar jauno sabiedrisko pakalpojumu līgumu.

#### 3.1. ***Caremar* jūras transporta pakalpojumu organizēšana no 2009. gada 1. janvāra līdz 2012. gada 31. jūlijam**

##### 3.1.1. SPS

- (28) Ar 26. pantu 2008. gada 30. decembra Dekrētlikumā Nr. 207 ("Dekrētlikums Nr. 207/2008"), kas pārveidots par 2009. gada 27. februāra Likumu Nr. 14 ("Likums Nr. 14/2009"), sākotnējais līgums (kā arī sabiedrisko pakalpojumu līgumi, kas bija uzticēti pārējiem *Tirrenia* grupas uzņēmumiem), kam sākotnēji noteiktās termiņa beigas bija 2008. gada 31. decembris, tika pagarināts par vienu gadu līdz 2009. gada 31. decembrim.

<sup>(16)</sup> Komisijas Lēmums (ES) 2020/1411 (2020. gada 2. marts) par valsts atbalstu Nr. C 64/99 (ex NN 68/99), ko Itālija ir sniegusi kuģošanas sabiedrībām *Adriatica*, *Caremar*, *Siremar*, *Saremar* un *Toremar* (*Tirrenia* grupa) (OV L 332, 12.10.2020., 1. lpp.).

<sup>(17)</sup> 1999. gada 6. augustā Komisija sāka LESD 108. panta 2. punktā paredzēto procedūru attiecībā uz kompensāciju, kas izmaksāta sešiem *Tirrenia* grupas uzņēmumiem, ieskaitot *Caremar*. Izmeklēšanas posmā Itālijas iestādes lūdza sadalīt *Tirrenia* grupas lietu tā, lai prioritāte tiktu piešķirta galīgā lēmuma pieņemšanai attiecībā uz *Tirrenia*. Šā lūguma iemesls bija Itālijas iestāžu plāns privatizēt grupu, sākot ar *Tirrenia*, un to nodoms paātrināt procesu attiecībā uz minēto uzņēmumu. Komisija nolēma, ka var apmierināt Itālijas iestāžu lūgumu, un ar Komisijas Lēmumu 2001/851/EK (2001. gada 21. jūnijs) par valsts atbalstu, ko Itālija piešķirusi kuģniecības sabiedrībai *Tirrenia di Navigazione* (OV L 318, 4.12.2001., 9. lpp.), izbeidza procedūru, kas bija sāktā attiecībā uz *Tirrenia* piešķirto atbalstu. Atbalsts tika atzīts par saderīgu – ar noteikumu, ka Itālijas iestādes ievēro noteiktas saistības. Ar Komisijas Lēmumu 2005/163/EK (2004. gada 16. marts) par valsts atbalstu, ko Itālija piešķir kuģošanas sabiedrībām *Adriatica*, *Caremar*, *Siremar*, *Saremar* un *Toremar* (*Tirrenia* grupa) (OV L 53, 26.2.2005., 29. lpp.), Komisija atzina, ka kompensācija, ko Itālija piešķirusi *Caremar* un pārējiem *Tirrenia* grupas uzņēmumiem (izņemot *Tirrenia*, uz kuru attiecas Lēmums 2001/851/EK), ir daļēji saderīga ar iekšējo tirgu, bet izvirzīja nosacījumu, ka Itālijas iestādes izpilda vairākas saistības, un daļēji nav saderīga ar iekšējo tirgu. Vispārējā tiesa ar 2009. gada 4. marta spriedumu apvienotajās lietās *Tirrenia di Navigazione SpA* (T-265/04), *Caremar SpA* u. c. (T-292/04) un *Navigazione Libera del Golfo SpA* (T-504/04) (Eiropas Kopienu Komisija, ECLI:EU:T:2009:48, atcēla Lēmumu 2005/163/EK. Lai izpildītu minēto spriedumu, Komisija atsāka formālās izmeklēšanas procedūru, kas galu galā tika pabeigta ar Komisijas Lēmumu (ES) 2020/1411.

- (29) 19.*ter* pantā Dekrētlukumā Nr. 135/2009, kas pārveidots par Likumu Nr. 166/2009, bija noteikts, ka saistībā ar *Tirrenia* grupas uzņēmumu privatizāciju *Caremar* akcijas no mātesuzņēmuma *Tirrenia* bez atlīdzības tiks nodotas Kampānijas reģionam. Vēlāk Kampānijas reģionam bija jānodod Lacio reģionam *Caremar* darījumdarbības daļa, kuras ietvaros tiek nodrošināti transporta savienojumi ar Poncas salu grupu un kuru pārņemtu atsevišķa saimnieciskā vienība ar nosaukumu *Laziomar* <sup>(18)</sup>.
- (30) 19.*ter* pantā Dekrētlukumā Nr. 135/2009, kas pārveidots par Likumu Nr. 166/2009, ir arī noteikts, ka līdz 2009. gada 31. decembrim starp Itālijas valsti un *Tirrenia* un *Siremar* tiks panākta vienošanās par jauniem sabiedrisko pakalpojumu līgumiem. Tāpat arī bija paredzēts reģionālos pakalpojumus noteikt sabiedrisko pakalpojumu līgumu projektos, par kuriem Sardīnijas un Toskānas reģionālajām iestādēm un attiecīgi *Saremar* un *Toremar* bija jāvienojas līdz 2009. gada 31. decembrim un Kampānijas reģionam un *Caremar* bija jāvienojas līdz 2010. gada 28. februārim. Bija paredzēts par jauno sabiedrisko pakalpojumu līgumu projektiem un pašiem uzņēmumiem izsludināt iepirkumu un, kad būtu pabeigta katra šā uzņēmuma privatizācija, līgumus parakstīt ar pircējiem <sup>(19)</sup>.
- (31) Šajā nolūkā attiecībā uz *Caremar* ar 19.*ter* pantu Dekrētlukumā Nr. 135/2009, kas pārveidots par Likumu Nr. 166/2009, sākotnējā līguma termiņš tika pagarināts vēlreiz – no 2010. gada 1. janvāra līdz 2010. gada 30. septembrim.
- (32) 19.*ter* pantā Dekrētlukumā Nr. 135/2009, kas pārveidots par Likumu Nr. 166/2009, bija arī noteiktas fiksētas gada kompensācijas maksimālās summas par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu no 2010. gada 1. janvāra (sākotnējā līguma pagarinājuma un jauno sabiedrisko pakalpojumu līgumu ietvaros). Uzņēmumam *Caremar* noteiktā maksimālā kopsumma bija 29 869 832 EUR <sup>(20)</sup>.
- (33) Ar 1. panta 5.*bis* punktu Dekrētlukumā Nr. 125/2010, kas pārveidots par Likumu Nr. 163/2010, sākotnējais līgums tika pagarināts vēlreiz – no 2010. gada 1. oktobra līdz *Tirrenia* un *Siremar* privatizācijas procesu pabeigšanai, kas notika attiecīgi 2012. gada 19. jūlijā un 2012. gada 31. jūlijā. Tātad pagarinātais sākotnējais līgums attiecībā uz *Caremar* tika piemērots līdz 2012. gada 31. jūlijam.
- (34) SPS maršruti, ko *Caremar* apkalpoja saskaņā ar pagarināto sākotnējo līgumu, bija šādi:
- a) laikposmā no 2009. gada 1. janvāra līdz 2012. gada 31. jūlijam astoņi maršruti Neapoles līcī (Kapri–Sorento, Kapri–Neapole, Iskija–Pročida–Neapole, Iskija–Neapole, Iskija–Pročida, Iskija–Pročida–Pocuoli, Pročida–Neapole, Pročida–Pocuoli); šajā laikposmā izmaiņas uzņēmumam *Caremar* uzliktajās SPS biežuma un grafiku ziņā bija ļoti nelielas (kā rezumēts 39. apsvērumā); un
  - b) laikposmā no 2009. gada 1. janvāra līdz 2011. gada 31. maijam <sup>(21)</sup> trīs maršruti Poncas salu grupā (Ponca–Formija, Ponca–Ancio, Formija–Ventotene); šajā laikposmā *Caremar* uzliktās SPS attiecībā uz šiem maršrutiem nemainījās.

<sup>(18)</sup> Šī nodošana tika formalizēta 2011. gada 1. jūnijā.

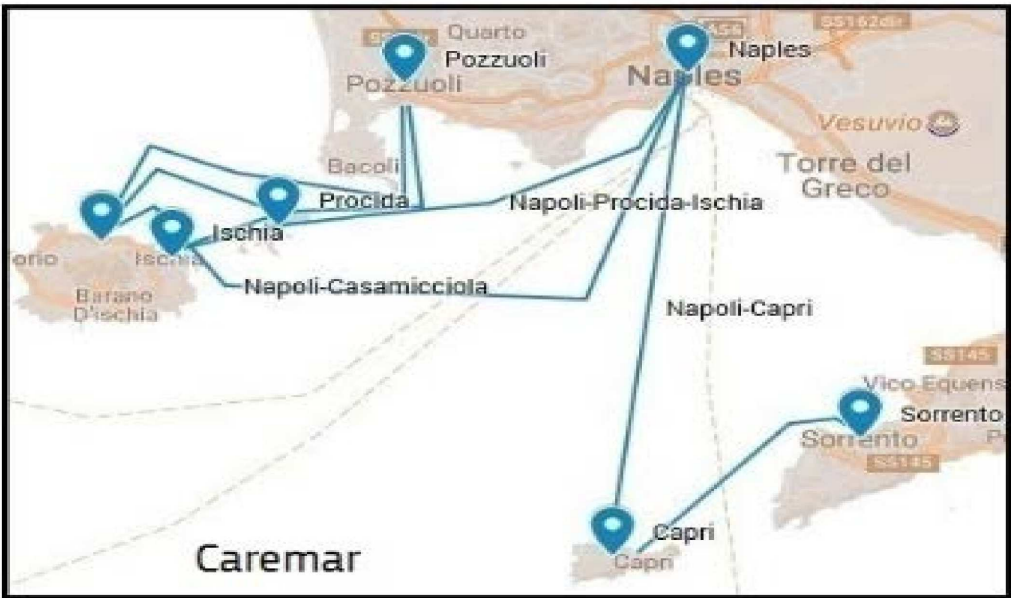
<sup>(19)</sup> Likuma Nr. 166/2009 19.*ter* panta 10. punkts.

<sup>(20)</sup> No tiem 19 839 226 EUR no Kampānijas un 10 030 606 EUR no Lacio.

<sup>(21)</sup> No 2011. gada 1. jūnija šos maršrutus apkalpoja jaunizveidotais uzņēmums *Laziomar*. Kompensāciju, kas piešķirta *Laziomar* par šo maršrutu apkalpošanu no 2011. gada 1. jūnija līdz 2024. gada 14. janvārim, Komisija ir novērtējusi savā 2021. gada 30. septembra Lēmumā par pasākumiem SA.32014, SA.32015, SA.32016 (11/C) (ex 11/NN), ko īstenojusi Itālija un Lacio reģions *Laziomar* labā (OV L 200, 29.7.2022., 154. lpp.), sk. 6. zemsvītras piezīmi.

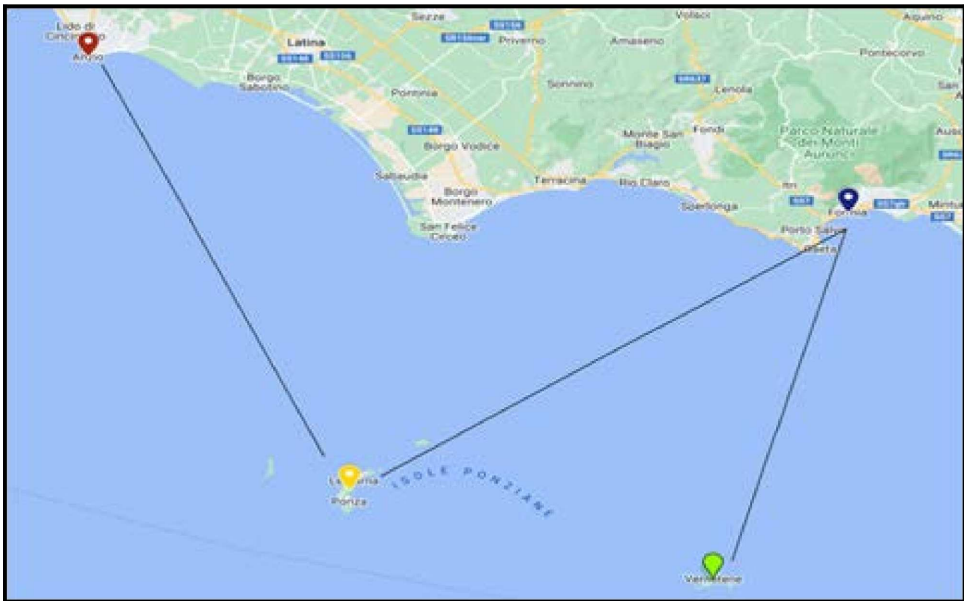
## 1. attēls

**Caremar** apkalpotie maršruti Neapoles līcī laikposmā no 2009. līdz 2012. gadam



## 2. attēls

**Caremar** apkalpotie maršruti Poncas salu grupā laikposmā no 2009. līdz 2011. gadam



- (35) Saistības, kas attiecas uz 34. apsvērumā minētajiem maršrutiem, bija tādas pašas kā saistības, kas uzņēmumam *Caremar* uzliktas ar sākotnējo līgumu, un gandrīz nemainījās, neskaitot dažas biežuma un grafiku izmaiņas, ko Kampānijas reģions gadu gaitā ieviesa Kampānijas reģiona apstiprinātajos un publicētajos pietauvošanās satvaros (*quadri accosti*), lai piedāvājumu pielāgotu lietotāju pieprasījumam, kā paskaidrots turpmāk.

(36) 2009. gada 1. janvārī, t. i., sākotnējā līguma pirmā pagarinājuma <sup>(22)</sup> laikā, *Caremar* uzliktās SPS kuģu veida, biežuma un grafika ziņā bija tādas pašas kā sākotnējā līgumā <sup>(23)</sup> noteiktās. Proti:

- a) maršrutā **Kapri–Sorento** *Caremar* visu gadu bija jāsniedz astoņi jaukti ikdienas pakalpojumi (t. i., pasažieru, transportlīdzekļu un pasta sūtījumu pārvadājumi) ar ātrgaitas prāmi ("TMV" <sup>(24)</sup>) <sup>(25)</sup>;
- b) maršrutā **Kapri–Neapole** *Caremar* visu gadu bija jāsniedz seši jaukti ikdienas pakalpojumi uz Neapoli (*Calata Massa*) <sup>(26)</sup> / no tās ar TMV (50 minūšu brauciens) / ar prāmi (1 h 20 min. brauciens) <sup>(27)</sup>. Turklāt vasarā *Caremar* bija jāsniedz vēl astoņi jaukti pakalpojumi: septiņi ar TMV/prāmi visu vasaru <sup>(28)</sup> un vēl viens tikai ar TMV laikposmā no 1. jūnija līdz 30. septembrim <sup>(29)</sup>;
- c) maršrutā **Iskija–Neapole** *Caremar* visu gadu bija jāsniedz trīs jaukti ikdienas pakalpojumi ar prāmi uz Neapoli (*Calata Massa*) <sup>(30)</sup> un četri pasažieru ikdienas transporta pakalpojumi ar kuģi ar zemūdens spārniem uz Neapoli (*Beverello*) / no tās <sup>(31)</sup>;
- d) maršrutā **Iskija–Pročida–Neapole** *Caremar* visu gadu bija jāsniedz 14 jaukti ikdienas pakalpojumi ar prāmi uz Neapoli (*Calata Massa*) / no tās <sup>(32)</sup> un 8 pasažieru ikdienas transporta pakalpojumi ar kuģi ar zemūdens spārniem uz Neapoli (*Beverello*) / no tās <sup>(33)</sup>;
- e) maršrutā **Iskija–Pročida–Pocuoli** *Caremar* visu gadu bija jāsniedz seši jaukti ikdienas pakalpojumi ar prāmi <sup>(34)</sup>;
- f) maršrutā **Iskija–Pročida** *Caremar* nebija jāsniedz nekādi pakalpojumi papildus tiem, kas jau tika sniegti maršrutā Iskija–Pročida–Pocuoli;
- g) maršrutā **Pročida–Pocuoli** papildus jūrasbraucieniem, kas bija jānodrošina maršrutā Iskija–Pročida–Pocuoli, *Caremar* visu gadu bija jāsniedz divi pasažieru ikdienas transporta pakalpojumi ar kuģi ar zemūdens spārniem <sup>(35)</sup>;

<sup>(22)</sup> Noteikts Dekrētlukumā Nr. 207/2008, kas pārveidots par Likumu Nr. 14/2009, sk. 28. apsvērumu.

<sup>(23)</sup> 2007. gada 1. aprīļa Reģionālais izpildlēmums Nr. 548.

<sup>(24)</sup> TMV ir *Traghetto Motonave Veloce* akronīms.

<sup>(25)</sup> Proti, no Kapri uz Sorento (25 minūšu brauciens) plkst. **7.00, 8.40, 13.40 un 18.15** un no Sorento uz Kapri (20 minūšu brauciens) plkst. **7.45, 9.25, 14.30 un 19.00**.

<sup>(26)</sup> Neapoles ostā ir vairākas piestātnes, no kurām vissvarīgākās ir *Calata Massa* piestātne (TMV un prāmjiem) un *Beverello* piestātne (kuģiem ar zemūdens spārniem).

<sup>(27)</sup> Proti, no Neapoles uz Kapri plkst. **5.40** (ar TMV), **17.00** (ar TMV) un **18.40** (ar prāmi) un no Kapri uz Neapoli plkst. **14.50** (ar prāmi), **15.40** (ar TMV) un **19.50** (ar TMV).

<sup>(28)</sup> Proti, no Neapoles uz Kapri plkst. **7.35** (ar prāmi), **12.15** (ar TMV) un **12.55** (ar prāmi) un no Kapri uz Neapoli plkst. **5.45** (ar prāmi), **9.30** (ar prāmi), **10.25** (ar TMV) un **20.05** (ar TMV) (šis brauciens laikposmā no 1. jūnija līdz 30. septembrim tika pārcelts uz plkst. 22.20).

<sup>(29)</sup> Proti, no Neapoles uz Kapri plkst. **21.10**.

<sup>(30)</sup> Proti, no Iskijas ostas uz Neapoli (1 h 25 min. brauciens) plkst. **9.00, 13.50 un 20.10**.

<sup>(31)</sup> Proti, no Iskijas ostas uz Neapoli (45 minūšu brauciens) plkst. **6.50 un 8.50**; no Neapoles uz Iskijas ostu (45 minūšu brauciens) plkst. **7.50 un 18.15**.

<sup>(32)</sup> Proti, no Neapoles uz Pročidu un pēc tam uz Iskiju (kopējais ilgums 1 h 40 min.) plkst. **6.25** (izbraukšana no Pročidas plkst. 7.30), **8.55** (izbraukšana no Pročidas plkst. 10.00), **10.40** (izbraukšana no Pročidas plkst. 11.55), **14.30** (izbraukšana no Pročidas plkst. 15.35), **15.40** (izbraukšana no Pročidas plkst. 16.45), **17.30** (izbraukšana no Pročidas plkst. 18.35), **19.20** (izbraukšana no Pročidas plkst. 20.25) un **21.55** (izbraukšana no Pročidas plkst. 23.00). No Iskijas uz Pročidu un pēc tam uz Neapoli (kopējais ilgums 1 h 35 min.) plkst. **6.45** (izbraukšana no Pročidas plkst. 7.15), **12.30** (izbraukšana no Pročidas plkst. 12.55), **15.20** (izbraukšana no Pročidas plkst. 16.50), **17.15** (izbraukšana no Pročidas plkst. 17.45) un **19.30** (izbraukšana no Pročidas plkst. 20.00).

<sup>(33)</sup> Proti, no Neapoles uz Pročidu un pēc tam uz Iskiju (kopējais brauciena ilgums 1 h 10 min.) plkst. **9.55** (izbraukšana no Pročidas plkst. 10.35), **13.10** (izbraukšana no Pročidas plkst. 13.50), **15.10** (izbraukšana no Pročidas plkst. 15.50) un **20.20** (izbraukšana no Pročidas plkst. 20.55).

No Iskijas uz Pročidu un pēc tam uz Neapoli (kopējais brauciena ilgums 1 h 10 min.) plkst. **12.00** (izbraukšana no Pročidas plkst. 12.10), **14.15** (izbraukšana no Pročidas plkst. 15.05), **16.15** (izbraukšana no Pročidas plkst. 16.25), **19.10** (izbraukšana no Pročidas plkst. 19.20).

<sup>(34)</sup> Proti, no Iskijas uz Pročidu un pēc tam uz Pocuoli (kopējais brauciena ilgums 1 h) plkst. **8.30** (izbraukšana no Pročidas plkst. 8.50), **11.20** (izbraukšana no Pročidas plkst. 11.40) un **17.35** (izbraukšana no Pročidas plkst. 18.00).

No Pocuoli uz Pročidu un pēc tam uz Iskiju (kopējais brauciena ilgums 1 h) plkst. **9.55** (izbraukšana no Pročidas plkst. 10.30), **13.50** (izbraukšana no Pročidas plkst. 14.20), **18.55** (izbraukšana no Pročidas plkst. 19.30).

<sup>(35)</sup> Proti, no Pročidas uz Pocuoli (15 minūšu brauciens) plkst. **8.25** un no Pocuoli uz Pročidu (15 minūšu brauciens) plkst. **8.50**.

- h) maršrutā **Pročida–Neapole** papildus jūrasbraucieniem, kas bija jānodrošina maršrutā Iskija–Pročida–Neapole, *Caremar* visu gadu bija jāsniedz četri pasažieru ikdienas transporta pakalpojumi ar kuģi ar zemūdens spārniem <sup>(36)</sup>;
- i) maršrutā **Ponca–Formija** *Caremar* visu gadu bija jāsniedz divi jaukti ikdienas pakalpojumi ar prāmi (2 h 30 min. brauciens) un viens pasažieru ikdienas transporta pakalpojums ar kuģi ar zemūdens spārniem;
- j) maršrutā **Ponca–Ancio** *Caremar* bija jāsniedz divi pasažieru ātrgaitas ikdienas transporta pakalpojumi "karstajā" sezonā no pirmdienas līdz sestdienai un četri jaukti ikdienas pakalpojumi svētdienās un brīvdienās;
- k) maršrutā **Formija–Ventotene** *Caremar* visu gadu bija jāsniedz divi jaukti ikdienas pakalpojumi ar prāmi (2 h brauciens) un divi <sup>(37)</sup> pasažieru ikdienas transporta pakalpojumi ar kuģi ar zemūdens spārniem (60 min. brauciens).

(37) 2010. gada 1. janvārī un 2010. gada 1. oktobrī, t. i., sākotnējā līguma otrā un trešā pagarinājuma <sup>(38)</sup> laikā, iepriekš minētās SPS nemainījās.

(38) Pēc sabiedriskās apspriešanas, kas notika 2010. gada novembrī–decembrī, Kampānijas reģions ar 2011. gada 9. augusta Reģionālo izpildlēmumu Nr. 443 un 2011. gada 21. septembra Izpilddekrētu Nr. 172, ar ko īsteno minēto izpildlēmumu, pieņēma trīs gadu programmu (2011.–2013. gadam), kas paredz minimālos pakalpojumus Neapoles līcī. Attiecībā uz *Caremar* ar šo programmu tika apstiprināti maršruti un saistības, ko *Caremar* jau iepriekš nodrošināja saskaņā ar sākotnējo līgumu, un pakalpojumu grafikos tika ieviestas dažas izmaiņas, kas bija spēkā no 2011. gada 1. oktobra līdz 2013. gada 31. decembrim <sup>(39)</sup>. Kampānijas reģions šo programmu nedaudz mainīja ar 2011. gada 30. decembra Reģionālo izpildlēmumu Nr. 857 (kas attiecās tikai uz *Caremar*), ar kuru no 2012. gada 16. janvāra tika ieviestas dažas izmaiņas trīs gadu programmā norādīto pakalpojumu grafikos un biežumā. Par šīm izmaiņām Kampānijas reģions pieņēma lēmumu pēc vietējo kopienu un pašvaldību lūgumiem dažus grafikus un biežumu pielāgot svārstmigrantu vajadzībām <sup>(40)</sup>. Pēc tam Kampānijas reģions ar turpmākiem leģislatīviem aktiem <sup>(41)</sup> trīs gadu programmu 2011.–2013. gadam pagarināja līdz 2015. gada beigām, un tā kļuva par daļu no jaunā sabiedrisko pakalpojumu līguma (sk. 83. apsvērumu).

(39) Izmaiņas, ko Kampānijas reģions ar 38. apsvērumā minēto trīs gadu programmu 2011.–2013. gadam ieviesa sabiedrisko pakalpojumu saistībās, kuras *Caremar* pilda Neapoles līcī, var rezumēt šādi:

- a) maršrutā **Kapri–Sorento** *Caremar* joprojām visu gadu bija jāsniedz astoņi jaukti ikdienas pakalpojumi ar TMV (taču 36. apsvēruma a) punktā minētajā 2009. gada grafikā divas reizes tika veiktas minimālas laika korekcijas – pirmo reizi ar 2011. gada 1. oktobrī <sup>(42)</sup> un otro reizi ar 2012. gada 16. janvārī <sup>(43)</sup>);

<sup>(36)</sup> Proti, no Pročidas uz Neapoli (40 minūšu brauciens) plkst. **6.35** un **9.20** un no Neapoles uz Pročidu (40 minūšu brauciens) plkst. **7.30** un **17.45**.

<sup>(37)</sup> Pirmdienās – četri ikdienas pakalpojumi.

<sup>(38)</sup> Noteikti attiecīgi ar Dekrētlīkumu Nr. 135/2009, kas pārveidots par Likumu Nr. 166/2009 (sk. 31. apsvērumu), un ar Dekrētlīkumu Nr. 125/2010, kas pārveidots par Likumu Nr. 163/2010 (sk. 33. apsvērumu).

<sup>(39)</sup> Aprakstu par diskusijām, kuru rezultātā tika noteikta trīs gadu programma, kas pieņemta ar 2011. gada 9. augusta Reģionālo izpildlēmumu Nr. 443, skatīt 178.–181. apsvērumā.

<sup>(40)</sup> Jo īpaši, vajadzībai nodrošināt pienācīgus transporta pakalpojumus studentiem, kas dzīvo Iskijā, bet studē Pročidā, kā paskaidrots 2011. gada 30. decembra Reģionālā izpildlēmuma Nr. 857 apsvērumos; lai to apmierinātu, bija jāievieš dažas izmaiņas grafikos un jānodrošina nedaudz vairāk savienojumu ar Pročidas salu.

<sup>(41)</sup> Konkrētāk, ar 2012. gada 27. decembra Reģionālo izpildlēmumu Nr. 632 (kas aptver laiku līdz 2014. gada 30. septembrim) un ar 2015. gada 5. maija Reģionālo izpildlēmumu Nr. 230 (kas aptver laiku līdz 2015. gada 31. decembrim).

<sup>(42)</sup> Proti, no Kapri uz Sorento (25 minūšu brauciens) plkst. **7.00**, **8.40**, **13.35** (nevis 13.40) un **18.30** (nevis 18.15) un no Sorento uz Kapri (20 minūšu brauciens) plkst. **7.45**, **9.25**, **14.25** (nevis 14.30) un vasaras periodā plkst. **19.00** (ziemas periodā plkst. 19.15).

<sup>(43)</sup> Proti, no Kapri uz Sorento (25 minūšu brauciens) plkst. **7.00**, **8.40**, **13.35** (nevis 13.40) un **18.45** (nevis 18.30) un no Sorento uz Kapri (20 minūšu brauciens) plkst. **7.45**, **9.25**, **14.30** (nevis 14.25) un **19.25** (nevis plkst. 19.00 vasarā un plkst. 19.15 ziemā).

- b) maršrutā **Kapri–Neapole** *Caremar* joprojām visu gadu bija jāsniedz seši jaukti ikdienas pakalpojumi no Neapoles (*Calata Massa*) / uz to, bet grafikos salīdzinājumā ar 36. apsvēruma b) punktā minētajiem laikiem ar 2011. gada 1. oktobri <sup>(44)</sup> un 2012. gada 16. janvāri <sup>(45)</sup> tika ieviestas dažas izmaiņas. Astoņi jauktie papildu pakalpojumi, kas bija jāsniedz vasaras periodā (sk. 36. apsvēruma b) punktu), no 2011. gada 1. oktobra (ar nelielām izmaiņām grafikos no 2012. gada 16. janvāra) pārtapa par sešiem jauktiem ikdienas papildu pakalpojumiem, kas jāsniedz visu gadu (ar atšķirīgiem grafikiem vasaras <sup>(46)</sup> un ziemas periodam <sup>(47)</sup>), un vēl diviem papildu pakalpojumiem, kas jāsniedz tikai laikposmā no 1. jūnija līdz 30. septembrim <sup>(48)</sup>;
- c) maršrutā **Iskija–Neapole** *Caremar* visu gadu bija jāsniedz trīs jaukti ikdienas pakalpojumi ar prāmi (ar nelielām izmaiņām 36. apsvēruma c) punktā minētajos grafikos no 2011. gada 1. oktobra <sup>(49)</sup> un no 2012. gada 16. janvāra <sup>(50)</sup>). No 2012. gada 16. janvāra tika iekļauts vēl viens jaukts ikdienas pakalpojums ar prāmi – *Caremar* bija jānodrošina papildu jūrasbrauciens ar prāmi uz Kasamičolas ostu Iskijā <sup>(51)</sup>. To pasažieru transporta pakalpojumu skaits, kas *Caremar* bija jānodrošina pa jūru ar kuģi ar zemūdens spārniem uz Neapoli (*Beverello*) / no tās, laika gaitā tika samazināts. Proti, no 2009. gada 1. janvāra līdz 2011. gada 30. septembrim *Caremar* bija jāsniedz četri pasažieru ikdienas transporta pakalpojumi ar kuģi ar zemūdens spārniem (sk. 36. apsvēruma c) punktu). Šie četri jūrasbraucieni no 2011. gada 1. oktobra grafikā vairs nebija iekļauti un no 2012. gada 16. janvāra grafikā tika atkal ieviesti tikai daļēji, nosakot, ka *Caremar* ir jāsniedz pasažieru ikdienas transporta pakalpojums ar kuģi ar zemūdens spārniem no Neapoles uz Iskijas ostu <sup>(52)</sup>;
- d) maršrutā **Iskija–Pročida–Neapole** *Caremar* visu gadu bija jāsniedz vairāki jaukti ikdienas pakalpojumi ar prāmi uz Neapoli (*Calata Massa*) / no tās un pasažieru ikdienas transporta pakalpojumi ar kuģi ar zemūdens spārniem uz Neapoli (*Beverello*) / no tās. Uzņēmuma *Caremar* nodrošināmo jaukto pakalpojumu jūrasbraucienu skaits laika gaitā tika pakāpeniski nedaudz samazināts. Proti, jaukto ikdienas pakalpojumu skaits, kas *Caremar* bija jānodrošina visu gadu, no 14 pakalpojumiem (sk. 36. apsvēruma d) punktu) ar 2011. gada 1. oktobri tika samazināts līdz 13 <sup>(53)</sup> (proti, 1 no Kasamičolas ostas Iskijā <sup>(54)</sup> un 12 uz Iskijas ostu / no tās <sup>(55)</sup>) un ar 2012. gada 16. janvāri – līdz 10 pakalpojumiem <sup>(56)</sup> (proti, 1 no Kasamičolas ostas Iskijā <sup>(57)</sup> un 9 uz Iskijas

<sup>(44)</sup> Proti, no Neapoles uz Kapri ar TMV plkst. **5.35** (nevis 5.40), **12.00** un **17.00** un no Kapri uz Neapoli ar TMV plkst. **10.25**, **15.30** (nevis 15.40) un **19.55** (nevis 19.50).

<sup>(45)</sup> Proti, no Neapoles uz Kapri ar TMV plkst. **5.35** (nevis 5.40), **12.00** un **17.25** (nevis 17.00) un no Kapri uz Neapoli ar TMV plkst. **10.20** (nevis 10.25), **15.35** (nevis 15.30) un **20.15** (nevis 19.55).

<sup>(46)</sup> Proti, no Neapoles uz Kapri ar prāmi plkst. **7.35**, **13.00** un **18.40** un no Kapri uz Neapoli plkst. **5.45**, **9.20** un **14.50**. No 2012. gada 16. janvāra grafiks bija šāds: no Neapoles uz Kapri ar prāmi plkst. **7.25**, **13.00** un **18.35** un no Kapri uz Neapoli ar prāmi plkst. **5.40**, **9.20** un **14.50**.

<sup>(47)</sup> Proti, no Neapoles uz Kapri ar prāmi plkst. **9.05** un **14.20** un no Kapri uz Neapoli ar prāmi plkst. **6.45**, **11.00**, **16.15** un **20.10**. No 2012. gada 16. janvāra grafiks bija šāds: no Neapoles uz Kapri ar prāmi plkst. **9.00** un **14.20** un no Kapri uz Neapoli ar prāmi plkst. **6.45**, **11.00**, **16.15** un **20.10**.

<sup>(48)</sup> Proti, no Neapoles uz Kapri ar TMV plkst. **21.20** un no Kapri uz Neapoli ar TMV plkst. **23.30**. No 2012. gada 16. janvāra grafiks bija šāds: no Neapoles uz Kapri ar TMV plkst. **21.35** un no Kapri uz Neapoli ar TMV plkst. **23.50**.

<sup>(49)</sup> Proti, no Iskijas uz Neapoli (1 h 25 min. brauciens) plkst. **8.45** un no Neapoles uz Iskiju (1 h 20 min. brauciens) plkst. **16.05** un **20.25**.

<sup>(50)</sup> Proti, no Iskijas uz Neapoli (1 h 25 min. brauciens) plkst. **8.45** un vēl viens brauciens plkst. **13.50** un no Neapoles uz Iskiju (1 h 20 min. brauciens) plkst. 20.15 (nevis plkst. 20.25; brauciens plkst. 16.05 tika izņemts no grafika).

<sup>(51)</sup> Proti, no Neapoles uz Iskiju (1 h 15 min. brauciens) plkst. **15.45**.

<sup>(52)</sup> Proti, no Neapoles uz Iskiju (1 h 05 min. brauciens) plkst. **14.45**.

<sup>(53)</sup> No grafika tika izņemts jūrasbrauciens no Neapoles uz Pročidu un pēc tam uz Iskijas ostu plkst. 15.40.

<sup>(54)</sup> Proti, no Kasamičolas ostas Iskijā uz Pročidu un pēc tam uz Neapoli (kopējais brauciena ilgums 1 h) plkst. **12.55** (izbraukšana no Pročidas plkst. 13.35).

<sup>(55)</sup> Proti, no Neapoles uz Pročidu un pēc tam uz Iskiju (kopējais ilgums 1 h 35 min.) plkst. **6.25** (izbraukšana no Pročidas plkst. 7.30), **9.10** (nevis plkst. 8.55; izbraukšana no Pročidas plkst. 10.20), **10.45** (nevis plkst. 10.40; izbraukšana no Pročidas plkst. 11.45), **15.15** (nevis plkst. 14.30; izbraukšana no Pročidas plkst. 16.15), **17.45** (nevis plkst. 17.30; izbraukšana no Pročidas plkst. 18.45), **19.30** (nevis plkst. 19.20; izbraukšana no Pročidas plkst. 20.30) un **22.15** (nevis plkst. 21.55; izbraukšana no Pročidas plkst. 23.15). No Iskijas uz Pročidu un pēc tam uz Neapoli (kopējais ilgums 1 h 35 min.) plkst. **7.00** (nevis plkst. 6.45; izbraukšana no Pročidas plkst. 7.30), **13.55** (nevis plkst. 12.30; izbraukšana no Pročidas plkst. 14.35), **15.30** (nevis plkst. 15.20; izbraukšana no Pročidas plkst. 16.15), **17.25** (nevis plkst. 17.15; izbraukšana no Pročidas plkst. 18.05), **19.55** (nevis plkst. 19.30; izbraukšana no Pročidas plkst. 20.30).

<sup>(56)</sup> No grafika tika izņemti jūrasbraucieni no Iskijas uz Pročidu un pēc tam uz Iskijas ostu plkst. 7.00 un 13.55.

<sup>(57)</sup> Grafiks nemainījās (t. i., izbraukšana plkst. **12.55** no Kasamičolas ostas (Iskija), sk. 54. zemsvītras piezīmi).

ostu / no tās<sup>(58)</sup>), taču uz laikposmu no 15. jūnija līdz 15. septembrim tika pievienoti 2 jaukti ikdienas pakalpojumi<sup>(59)</sup>. Uzņēmuma *Caremar* nodrošināmo pasažieru transporta pakalpojumu jūrasbraucienu skaits laika gaitā tika nedaudz palielināts. Proti, pasažieru ikdienas transporta pakalpojumu skaits, kas *Caremar* bija jānodrošina visu gadu, no 8 pakalpojumiem (sk. 36. apsvēruma d) punktu) ar 2011. gada 1. oktobri tika palielināts līdz 10<sup>(60)</sup> un uz laikposmu no 1. jūnija līdz 30. septembrim tika pievienoti vēl 2 jūrasbraucieni<sup>(61)</sup>. No 2012. gada 16. janvāra to pasažieru ikdienas transporta pakalpojumu skaits, kas *Caremar* bija jāsniedz visu gadu, tika samazināts līdz deviņiem pakalpojumiem<sup>(62)</sup>, bet divi papildu jūrasbraucieni laikposmā no 1. jūnija līdz 30. septembrim tika saglabāti ar nelielām laika korekcijām<sup>(63)</sup>;

- e) maršrutā **Iskija–Pročida–Pocuoli** *Caremar* visu gadu bija jāsniedz seši jaukti ikdienas pakalpojumi ar prāmi. 36. apsvēruma e) punktā aprakstīto sešu jaukto pakalpojumu grafikā ar 2011. gada 1. oktobri un 2012. gada 16. janvāri tika veiktas dažas izmaiņas. Proti, no 2011. gada 1. oktobra *Caremar* bija jānodrošina viens jūrasbrauciens uz Kasamičolas ostu Iskijā<sup>(64)</sup> un pieci jūrasbraucieni uz Iskijas ostu / no tās<sup>(65)</sup>, savukārt no 2012. gada 16. janvāra *Caremar* bija jāsniedz divi jaukti ikdienas pakalpojumi no Kasamičolas ostas Iskijā / uz to<sup>(66)</sup> un četri jaukti ikdienas pakalpojumi uz Iskijas ostu / no tās<sup>(67)</sup>. Turklāt no 2012. gada 16. janvāra *Caremar* bija jāsniedz vēl divi jaukti pakalpojumi ar prāmi laikposmā no 16. septembra līdz 14. jūnijam (mācību gada laikā)<sup>(68)</sup>;
- f) maršrutā **Iskija–Pročida** *Caremar* no 2009. gada 1. janvāra līdz 2011. gada 30. septembrim nebija jāsniedz nekādi pakalpojumi papildus tiem, kas jau tika sniegti maršrutos Iskija–Pročida–Pocuoli un Iskija–Pročida–Neapole (sk. 36. apsvēruma f) punktu). Laikā no 2011. gada 1. oktobra līdz 2012. gada 15. janvārim tas nemainījās. No 2012. gada 16. janvāra *Caremar* visu gadu bija jāsniedz viens pasažieru ikdienas transporta pakalpojums ar kuģi ar zemūdens spārniem uz Iskijas ostu<sup>(69)</sup> papildus tiem, kas jau tika nodrošināti maršrutos Iskija–Pročida–Pocuoli un Iskija–Pročida–Neapole;

<sup>(58)</sup> Proti, no Neapoles uz Pročidu un pēc tam uz Iskiju (kopējais ilgums 1 h 35 min.) plkst. **6.25** (izbraukšana no Pročidas plkst. 7.30), **10.45** (izbraukšana no Pročidas plkst. 11.50), **15.10** (nevis plkst. 15.15; izbraukšana no Pročidas plkst. 16.20), **17.30** (atjaunots laiks) (nevis plkst. 17.45; izbraukšana no Pročidas plkst. 18.35), **19.30** (nevis plkst. 19.20; izbraukšana no Pročidas plkst. 20.30) un **21.55** (nevis plkst. 22.15; izbraukšana no Pročidas plkst. 23.00). No Iskijas uz Pročidu un pēc tam uz Neapoli (kopējais ilgums 1 h 35 min.) plkst. **15.20** (nevis plkst. 15.30; izbraukšana no Pročidas plkst. 15.50), **17.20** (nevis plkst. 17.25; izbraukšana no Pročidas plkst. 17.50) un **19.25** (izbraukšana no Pročidas plkst. 20.30).

<sup>(59)</sup> Proti, no Iskijas uz Pročidu un pēc tam uz Neapoli (kopējais ilgums 1 h 35 min.) plkst. **7.00** (izbraukšana no Pročidas plkst. 7.25) un no Neapoles uz Pročidu un pēc tam uz Iskiju (kopējais ilgums 1 h 35 min.) plkst. **9.25** (izbraukšana no Pročidas plkst. 10.30).

<sup>(60)</sup> Proti, no Neapoles uz Pročidu un pēc tam uz Iskiju (kopējais brauciena ilgums 1 h 10 min.) plkst. **8.50** (nevis plkst. 9.55; izbraukšana no Pročidas plkst. 9.30), **11.45** (izbraukšana no Pročidas plkst. 12.25), **13.10** (izbraukšana no Pročidas plkst. 13.50), **15.10** (izbraukšana no Pročidas plkst. 15.50) un **18.15** (izbraukšana no Pročidas plkst. 18.55).

No Iskijas uz Pročidu un pēc tam uz Neapoli (kopējais brauciena ilgums 1 h 10 min.) plkst. **7.30** (izbraukšana no Pročidas plkst. 7.55), **10.10** (izbraukšana no Pročidas plkst. 10.35), **13.05** (nevis plkst. 12.00; izbraukšana no Pročidas plkst. 13.30), **14.30** (nevis plkst. 14.15; izbraukšana no Pročidas plkst. 14.55), **16.30** (nevis plkst. 16.15; izbraukšana no Pročidas plkst. 16.55).

<sup>(61)</sup> Proti, no Iskijas uz Pročidu un pēc tam uz Neapoli plkst. **19.35** (izbraukšana no Pročidas plkst. 20.00) un no Neapoles uz Pročidu un pēc tam uz Iskiju plkst. **20.55** (izbraukšana no Pročidas plkst. 21.30).

<sup>(62)</sup> Proti, no Neapoles uz Pročidu un pēc tam uz Iskiju (kopējais brauciena ilgums 1 h 10 min.) plkst. **8.40** (nevis plkst. 8.50; izbraukšana no Pročidas plkst. 9.30), **11.45** (izbraukšana no Pročidas plkst. 12.25), **13.10** (izbraukšana no Pročidas plkst. 13.50), **18.15** (izbraukšana no Pročidas plkst. 18.55).

No Iskijas uz Pročidu un pēc tam uz Neapoli (kopējais brauciena ilgums 1 h 10 min.) plkst. **6.45** (nevis plkst. 7.30; izbraukšana no Pročidas plkst. 7.05), **10.15** (nevis plkst. 10.10; izbraukšana no Pročidas plkst. 10.35), **13.00** (nevis plkst. 13.05; izbraukšana no Pročidas plkst. 13.15), **14.30** (nevis plkst. 14.15; izbraukšana no Pročidas plkst. 14.55) un **16.25** (nevis plkst. 16.30; izbraukšana no Pročidas plkst. 16.45).

<sup>(63)</sup> Proti, no Iskijas uz Pročidu un pēc tam uz Neapoli plkst. **19.35** (izbraukšana no Pročidas plkst. 20.00) un no Neapoles uz Pročidu un pēc tam uz Iskiju plkst. **21.05** (nevis plkst. 20.55; izbraukšana no Pročidas plkst. 21.50).

<sup>(64)</sup> Proti, no Pocuoli uz Pročidu un pēc tam uz Iskiju (kopējais brauciena ilgums 1 h 15 min.) plkst. **10.20** (izbraukšana no Pročidas plkst. 10.55).

<sup>(65)</sup> Proti, no Iskijas uz Pročidu un pēc tam uz Pocuoli (kopējais brauciena ilgums 1 h) plkst. **8.30** (izbraukšana no Pročidas plkst. 9.10), **11.30** (nevis plkst. 11.20; izbraukšana no Pročidas plkst. 12.10) un **18.00** (nevis plkst. 17.35; izbraukšana no Pročidas plkst. 18.35). No Pocuoli uz Pročidu un pēc tam uz Iskiju (kopējais brauciena ilgums 1 h 15 min.) plkst. **13.50** (izbraukšana no Pročidas plkst. 14.20) un **19.15** (nevis plkst. 18.55; izbraukšana no Pročidas plkst. 19.45).

<sup>(66)</sup> Proti, no Pocuoli uz Pročidu un pēc tam uz Iskiju plkst. **10.15** (izbraukšana no Pročidas plkst. 10.55) un no Kasamičolas ostas Iskijā uz Pročidu un pēc tam uz Pocuoli plkst. **17.30** (izbraukšana no Pročidas plkst. 18.00).

<sup>(67)</sup> Proti, no Iskijas uz Pročidu un pēc tam uz Pocuoli plkst. **8.35** (izbraukšana no Pročidas plkst. 9.00), **11.30** (izbraukšana no Pročidas plkst. 11.55); no Pocuoli uz Pročidu un pēc tam uz Iskiju plkst. **14.00** (izbraukšana no Pročidas plkst. 14.30) un **18.55** (izbraukšana no Pročidas plkst. 19.35).

<sup>(68)</sup> Proti, no Iskijas uz Pročidu un pēc tam uz Pocuoli plkst. **7.20** (izbraukšana no Pročidas plkst. 7.50) un no Pocuoli uz Pročidu un pēc tam uz Iskiju plkst. **9.00** (izbraukšana no Pročidas plkst. 9.40).

<sup>(69)</sup> Proti, no Pročidas uz Iskiju (20 minūšu brauciens) plkst. **15.30**.

- g) maršrutā **Pročida–Pocuoli** *Caremar* papildus jūrasbraucieniem, kas bija jānodrošina maršrutā Iskija–Pročida–Pocuoli, visu gadu bija jāsniedz divi pasažieru transporta pakalpojumi ar kuģi ar zemūdens spārniem (sk. 36. apsvēruma g) punktu); šo jūrasbraucienu grafikos ar 2011. gada 1. oktobri <sup>(70)</sup> un 2012. gada 16. janvāri <sup>(71)</sup> tika ieviestas nelielas izmaiņas;
- h) maršrutā **Pročida–Neapole** *Caremar* papildus jūrasbraucieniem, kas bija jānodrošina maršrutā Iskija–Pročida–Neapole, visu gadu bija jāsniedz četri pasažieru ikdienas transporta pakalpojumi ar kuģi ar zemūdens spārniem uz Neapoli (*Beverello*) / no tās <sup>(72)</sup> (sk. 36. apsvēruma h) punktu); grafikā laikā no 2011. gada 1. oktobra līdz 2012. gada 16. janvārim tika ieviestas nelielas izmaiņas <sup>(73)</sup>.
- (40) Saskaņā ar pagarinātā sākotnējā līguma 1. pantu *Caremar* bija jāpilda iepriekš aprakstītais grafiks, ievērojot nepārtrauktības un biežuma, regularitātes un punktualitātes saistības.
- (41) Attiecībā uz apkalpotajos jūras maršrutos norīkoto kuģu skaitu, veidu un ietilpību pagarinātā sākotnējā līguma 1. pantā ir atsauce uz piecgadu plānu saturu.
- (42) Attiecībā uz braukšanas maksu pagarinātā sākotnējā līguma 4. pantā bija norādīts, ka *Caremar* katru gadu ir jānorāda (un jāpamato) kompetentajām Itālijas iestādēm tarifu līmenis, ko tas plāno piemērot.
- (43) Pagarinātajā sākotnējā līgumā nebija noteikumu par pakalpojuma kvalitāti.
- (44) Pagarinātā sākotnējā līguma 12. pantā bija sīki izklāstīti sodi, kas uzņēmumam *Caremar* tiek piemēroti par SPS neizpildi, ja vien *Caremar* nepierāda, ka tas nav vainojams neizpildē, jo neizpilde radusies nepārvaramas varas dēļ. Saskaņā ar pagarināto sākotnējo līgumu sods varēja būt no 800 EUR līdz 40 000 EUR atkarībā no pārkāpuma smaguma.

### 3.1.2. Kompensācija

- (45) Par jūras transporta pakalpojumiem, kas sniegti laikposmā no 2009. gada 1. janvāra līdz 2012. gada 31. jūlijam, *Caremar* tika piešķirta valsts kompensācija kopumā 97 835 927 EUR apmērā.
- (46) 1. tabulā ir parādīta ikgadējā kompensācija, kas *Caremar* izmaksāta par laikposmu no 2009. gada 1. janvāra līdz 2012. gada 31. jūlijam saskaņā ar pagarināto sākotnējo līgumu.

<sup>(70)</sup> Proti, no Pročidas uz Pocuoli (15 minūšu brauciens) plkst. **8.10** (nevis plkst. 8.25) un no Pocuoli uz Pročidu (15 minūšu brauciens) plkst. **8.55** (nevis plkst. 8.50).

<sup>(71)</sup> Proti, no Pročidas uz Pocuoli (15 minūšu brauciens) plkst. **8.10** (nevis plkst. 8.25) un no Pocuoli uz Pročidu (15 minūšu brauciens) plkst. **8.50** (nevis plkst. 8.55).

<sup>(72)</sup> Proti, no Pročidas uz Neapoli (40 minūšu brauciens) plkst. **6.35** un **9.20** un no Neapoles uz Pročidu (40 minūšu brauciens) plkst. **7.30** un **17.45**.

<sup>(73)</sup> Proti, no Pročidas uz Neapoli (40 minūšu brauciens) plkst. **6.35** un **9.25** (nevis plkst. 9.20) un no Neapoles uz Pročidu (40 minūšu brauciens) plkst. **7.30** un **17.30** (nevis plkst. 17.45).

## 1. tabula

**Kompensācija, kas izmaksāta par laikposmu no 2009. gada 1. janvāra līdz 2012. gada 31. jūlijam**

(EUR)

| Gads                   | Kompensācija      |
|------------------------|-------------------|
| 2009                   | <b>32 474 450</b> |
| 2010                   | <b>29 869 832</b> |
| 2011                   | <b>24 018 645</b> |
| 2012 (janvāris–jūlijs) | <b>11 473 000</b> |

(47) Ikgadējās kompensācijas summa, kas piešķirta *Caremar* par jūras transporta pakalpojumu līgumu izpildi, tika noteikta šādi:

- laikposmam no 2009. gada 1. janvāra līdz 2009. gada 31. decembrim, pamatojoties uz tām pašām tiesību normām, kas bija piemērojamas saskaņā ar sākotnējo līgumu (sk. 48.–52. apsvērumu), un
- laikposmam no 2010. gada 1. janvāra līdz 2012. gada 31. jūlijam, pamatojoties uz jauno metodiku, kas noteikta *Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica* 2007. gada 9. novembra Lēmumā Nr. 111 (<sup>(4)</sup>) ar nosaukumu “Sabiedrisko pakalpojumu saistību un braukšanas maksas dinamikas noteikšanas kritēriji sabiedriskas nozīmes jūras kabotāžas nozarē” (“Lēmums Nr. 111/2007”) (sk. 53. apsvērumu).

### 3.1.2.1. Kompensācija, kas piešķirta par laikposmu no 2009. gada 1. janvāra līdz 2009. gada 31. decembrim

(48) 1979. gada 1. jūnija Prezidenta dekrētā Nr. 501 (“Dekrēts Nr. 501/79”) bija noteikti dažādie elementi (ieņēmumi un izmaksas), kas jāņem vērā, aprēķinot subsīdiju, kura maksājama jūras sabiedrisko pakalpojumu sniedzējiem par SPS izpildi. Turklāt 1986. gada 5. decembra Likumā Nr. 856 (“Likums Nr. 856/86”) bija paredzētas konkrētas izmaiņas jūras SPS sistēmā Itālijā. Attiecībā uz savienojumiem ar lielām un mazām salām ar likuma 11. pantu tika grozīti kritēriji, ko izmanto, lai aprēķinātu kompensāciju par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu. Subsīdija bija jāaprēķina, pamatojoties uz starpību starp ieņēmumiem no pakalpojuma un pakalpojuma izmaksām, kas noteiktas, atsaucoties uz vidējiem un objektīviem parametriem, un ietver saprātīgu ieguldītā kapitāla rentabilitāti. Minētais pants arī noteica, ka sabiedrisko pakalpojumu līgumos ir jāiekļauj subsīdēto maršrutu saraksts, biežums un izmantojamie kuģu veidi. Subsīdijas bija jāapstiprina atbildīgajiem ministriem.

(49) Principi, kas noteikti Dekrētā Nr. 501/79 un Likumā Nr. 856/86, bija atspoguļoti sākotnējā līgumā.

(50) Tādējādi 2009. gadā kompensācija par pakalpojuma ar vispārēju tautsaimniecisku nozīmi (VTNP) sniegšanu tika aprēķināta saskaņā ar sākotnējā līgumā noteikto metodiku. Proti, kompensācija atbilda uzkrātajiem neto zaudējumiem, kas radušies par pakalpojumiem, kuri tika sniegti saskaņā ar sabiedrisko pakalpojumu režīmu, un kam pieskaitīta mainīga summa, kura atbilst ieguldītā kapitāla rentabilitātei.

(51) Lai aprēķinātu publisko iestāžu noteikto kompensāciju, tika ņemti vērā dažādi izmaksu elementi, proti, komisijas maksu izmaksas, reklāmas izmaksas, izmaksas par pakalpojumiem, kas sniegti pasažieriem uz klāja, iekraušanas, izkraušanas un manevrēšanas izmaksas, krasta administratīvā personāla izmaksas, kuģu uzturēšanas izmaksas, administratīvās izmaksas, apdrošināšanas izmaksas, nomas un līzings izmaksas, degvielas izmaksas, nodokļi un amortizācijas izmaksas.

(<sup>(4)</sup>) *Deliberazione 9 Novembre 2007 – Criteri per la determinazione degli oneri di servizio pubblico e delle dinamiche tariffarie nel settore dei servizi di cabotaggio marittimo di pubblico interesse* (“Deliberazione n. 111/2007”) (*Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana, Serie Generale* No 50 del 28.2.2008).

- (52) Attiecībā uz ikgadējiem maksājumiem sākotnējā līgumā bija paredzēts, ka ikgadējo kompensāciju par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu izmaksā, kā aprakstīts turpmāk. Sākotnējs avansa maksājums, kas jāveic līdz katra gada 30. martam un atbilst 70 % no iepriekšējā gadā izmaksātās kompensācijas. Otrais maksājums, kas jāveic līdz 30. jūnijam un atbilst 20 % no iepriekšējā gada kompensācijas. Atlikums, kurš jāizmaksā līdz 30. novembrim un atbilst starpībai starp samaksātajām summām un starpību starp kārtējā gada pamatdarbības izmaksām un ieņēmumiem, kas aplēsti, pamatojoties uz iepriekšējo gadu rezultātiem. Ja tiktu konstatēts, ka *Caremar* saņemtā summa ir lielāka nekā sniegto pakalpojumu neto izmaksas (ieņēmumi mīnus zaudējumi), *Caremar* būtu jāatmaksā starpība <sup>(75)</sup>.

### 3.1.2.2. Kompensācija, kas piešķirta par laikposmu no 2010. gada 1. janvāra līdz 2012. gada 31. jūlijam

- (53) Kompensācija par jūras SPS izpildi no 2010. gada 1. janvāra līdz 2012. gada 31. jūlijam tika noteikta, piemērojot jaunu metodiku, kas noteikta Lēmumā Nr. 111/2007.
- (54) Saskaņā ar Lēmuma Nr. 111/2007 preambulu tas tika izdots, ņemot vērā to publisko uzņēmumu privatizāciju, kuri sniedz jūras pakalpojumus saskaņā ar sabiedrisko pakalpojumu režīmu <sup>(76)</sup>. Lēmuma Nr. 111/2007 noteikumi tika piemēroti *Tirrenia* grupas uzņēmumu, arī *Caremar*, sniegtajiem pakalpojumiem no 2010. gada – jau pirms tam, kad pēc attiecīgo uzņēmumu privatizācijas stājās spēkā attiecīgie jaunie sabiedrisko pakalpojumu līgumi.
- (55) Saskaņā ar Lēmumu Nr. 111/2007 SPS kompensācijas apmērs tika noteikts, pamatojoties uz neto izmaksām, kas nepieciešamas SPS izpildei un kam pieskaitīta atbilstoša peļņa. Šis peļņas līmenis tika noteikts *ex ante* visam reglamentētajam periodam, uz kuru attiecās sabiedrisko pakalpojumu līgums. Tika arī noteikts, ka piešķirtās kompensācijas kopējā summa nekādā ziņā nedrīkst pārsniegt publisko līdzekļu apjomu, kas ar likumu piešķirts attiecīgajam sabiedrisko pakalpojumu līgumam, ja tas ir mazāks par kompensāciju, kas izteikta skaitliski, pamatojoties uz neto izmaksu metodiku.
- (56) SPS izpildei nepieciešamās neto izmaksas tika izteiktas skaitliski, pamatojoties uz starpību starp izmaksām un ieņēmumiem, ko uzņēmums reģistrējis par jūras sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu. Konkrētāk, izmaksas un ieņēmumi jānosaka katram maršrutam, un izmaksas, kas sabiedrisko pakalpojumu darbībām un komercdarbībām (ja tādas ir) ir kopīgas, ir pārredzami jāsadala, pamatojoties uz *ex ante* kritērijiem, kas pievienoti attiecīgajam sabiedrisko pakalpojumu līgumam un aprakstīti īpašā ziņojumā.
- (57) Kapitāla rentabilitātes koeficients tiek aprēķināts, pamatojoties uz vidējo svērto kapitāla cenu ("WACC"). Vajadzīgā pašu kapitāla atdeve <sup>(77)</sup> ir jāaprēķina, izmantojot kapitāla aktīvu cenu noteikšanas modeli. Pamatojoties uz šo modeli, pašu kapitāla izmaksas atvasina no šādiem elementiem: i) bezriskā likme; ii) bēta koeficients (aplēse par uzņēmuma riska profilu attiecībā pret kapitāla vērtspapīru tirgu); iii) pašu kapitāla riska prēmija, kas piešķirta kapitāla vērtspapīru tirgum.
- (58) Konkrētāk, pašu kapitāla izmaksas tika aprēķinātas, bezriskā darbību atdeves līmenim piemērojot prēmiju par papildu riska uzņemšanos. Šī prēmija jāaprēķina, tirgus riska prēmiju reizinot ar darbības bēta koeficientu, ar kuru mēra, cik riskanta ir konkrēta darbība attiecībā pret tirgu.
- (59) Saskaņā ar Lēmumu Nr. 111/2007 bezriskā darbību atdeves līmenis atbilst vidējam bruto ienesīgumam no 10 gadu etalona obligācijām iepriekšējos 12 mēnešos, par kuriem ir pieejami dati.

<sup>(75)</sup> Saskaņā ar sākotnējā līguma 3. panta 10. punktu visas pārmērīgās kompensācijas summas, kas izriet no apliecinātajiem uzņēmuma pārskatiem, uzņēmumam jāatmaksā 15 dienu laikā no dienas, kad apstiprināta uzņēmuma bilance attiecīgajam gadam.

<sup>(76)</sup> Saskaņā ar 2006. gada 27. decembra Likuma Nr. 296 1. panta 999. punktu un 1997. gada 5. decembra Dekrētlikuma Nr. 430 1. panta e) punktu.

<sup>(77)</sup> Vēlamais atdeves līmenis kapitālieguldītājam, ņemot vērā uzņēmuma riska profilu un saistītās naudas plūsmas.

- (60) Lēmumā Nr. 111/2007 ir noteikta 4 % tirgus riska prēmija. Turklāt, ja pakalpojums tiek sniegts neekskluzīvi, tas, ka operators uzņemas, domājams, lielāku risku, tiek atlīdzināts, pieskaitot tirgus riska prēmijai vēl 2,5 %.
- (61) Tomēr praksē kompensācijas summa, kas izmaksāta *Caremar*, nedrīkst pārsniegt maksimālo summu 29 869 832 EUR <sup>(78)</sup> gadā, kā noteikts Likumā Nr. 166/2009 (sk. 32. apsvērumu). Lai gan Likumā Nr. 166/2009 visiem *Tirrenia* uzņēmumiem ir noteikta gada maksimālā summa, ko var izmaksāt kā kompensāciju par to jūras pakalpojumu sniegšanu, kuriem piemēro sabiedrisko pakalpojumu režīmu, Lēmumā Nr. 111/2007 ir ietverti arī noteikti aizsardzības pasākumi, kas dod iespēju minētajiem operatoriem pietiekami segt savas pamatdarbības izmaksas.
- (62) Proti, saskaņā ar Lēmumu Nr. 111/2007 pakalpojumu darbības joma, maksimālās braukšanas maksas, kas noteiktas sabiedrisko pakalpojumu līgumā, un faktiski piešķirtā kompensācija ir jānosaka *ex ante* tā, lai tiktu segtas visas ar VTNP sniegšanu saistītās pakalpojumu sniedzēja izmaksas. Piemēro šādu formulu:

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

kur:

$VA(RSP)$  ir par SPS izpildi piešķirtās kompensācijas diskontētā vērtība;

$VA(AI(X))$  ir citu ieņēmumu (no braukšanas maksas gūto ieņēmumu un citu ieņēmumu) diskontētā vērtība;

$VA(CA)$  ir pieņemamo pamatdarbības izmaksu, parāda atmaksas un ieguldītā kapitāla rentabilitātes diskontētā vērtība.

- (63) Ja *ex post* – SPS pakalpojuma sniegšanas laikā – šķistu, ka piešķirtā kompensācija ir mazāka, nekā nepieciešams, lai, ņemot vērā pārējos ieņēmumus, segtu attiecināmās pamatdarbības izmaksas, uzņēmumam netiktu nodrošināta SPS kompensācijas summas automātiska pārskatīšana ar atpakaļejošu spēku un tas arī nevarētu lūgt to pārskatīt līguma aptvertajā reglamentētajā periodā, bet varētu tikai lūgt Itālijas kompetentās iestādes nākotnē pieņemt vienu no šādiem pasākumiem: sašaurināt subsidēto darbību darbības jomu vai arī pārskatīt pakalpojuma organizāciju (piemēram, kuģu veidus), vai mainīt braukšanas maksimālās maksas.
- (64) Turklāt braukšanas maksimālo maksu, kas piemērojama katram pakalpojumam, atskaitot nodokļus un ostas nodevas, koriģē katru gadu, pamatojoties uz šādu cenas griestu formulu:

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

kur:

$\Delta T$  ir braukšanas maksimālās maksas procentuālās izmaiņas gadā;

$\Delta P$  ir inflācijas līmenis atsaucēs gadā;

$X$  ir reālā braukšanas maksimālās maksas gada korekcijas likme, kas noteikta līgumā un paliek nemainīga visā līguma darbības laikā.

- (65) Lēmumā Nr. 111/2007 ir arī noteikts, ka braukšanas maksimālo maksu var koriģēt, lai atspoguļotu degvielas izmaksu izmaiņas, par atsauci izmantojot publiski pieejamās standarta cenas.
- (66) Attiecībā uz ikgadējiem maksājumiem laikposmā no 2009. gada 1. janvāra līdz 2012. gada 31. jūlijam turpināja piemērot tos pašus principus, kas bija piemērojami saskaņā ar sākotnējā līguma pagarinājumu, kā izklāstīts 52. apsvērumā.

<sup>(78)</sup> No tiem 19 839 226 EUR no Kampānijas un 10 030 606 EUR no Lacio.

### 3.2. Caremar privatizācija

- (67) Ar 2011. gada 9. augusta Lēmumu Nr. 444 Kampānijas reģiona izpildpadome noteica īstenošanas pamatnostādnes par to, kā veicama *Caremar* privatizācijas slēgtā procedūra <sup>(79)</sup> un kā *Caremar* ieguvējam piešķiramas tiesības slēgt sabiedrisko jūras kabotāžas pakalpojumu līgumu par jūras transporta pakalpojumu sniegšanu deviņu gadu garumā apmaiņā pret kompensāciju par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu.
- (68) Ar 2012. gada 12. jūlija Izpilddekrētu Nr. 202, ar ko nosaka iepriekšējās procedūras, Kampānijas reģions sāka slēgt procedūru, kurā izvēlētais piešķiršanas kritērijs bija labākās cenas kritērijs.
- (69) Uzaicinājums, ar ko tika sākta procedūra, tika publicēts 2012. gada 17. jūlija *Eiropas Savienības Oficiālā Vēstneša* papildinājumā un 2012. gada 25. jūlija *Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana* Nr. 86, kā arī Kampānijas reģiona tīmekļa vietnē.
- (70) Lai piedalītos iepirkumā, nebija jāizpilda nekādas īpašas tehniskas prasības. Faktiski, lai gan sākotnējā uzaicinājuma iesniegt piedāvājumus par *Caremar* projektā bija iekļautas noteiktas tehniskas un finansiālas prasības (t. i., iepriekš noteikti jūras jūdžu apjomi un apgrozījums jūras transporta nozarē), kuru rezultātā iepirkuma procedūrā būtu varējušas piedalīties tikai kuģošanas sabiedrības, pēc informācijas apmaiņas, kas starp Itālijas iestādēm un Komisiju notika pēc 2011. gada lēmuma par procedūras sākšanu pieņemšanas – 2011. gada 26. oktobrī, 2011. gada 22. decembrī un 2012. gada 14. martā –, Itālijas iestādes grozīja galīgo uzaicinājumu iesniegt piedāvājumus, svītrojot no vērtējuma tehniskos kritērijus un aizstājot tos ar finansiālām prasībām, kas attiecās uz pietiekamām ekonomiskajām un finansiālajām spējām, proti, vai nu bija jābūt vismaz divu finanšu iestāžu apstiprinājumam, ka ekonomiskās un finansiālās spējas ir 6 miljonu EUR apmērā, vai arī neto aktīviem bija jābūt vismaz 6 miljonu EUR apmērā.
- (71) Pēc uzaicinājuma iesniegt piedāvājumus publicēšanas līdz 2012. gada 21. septembrim, kad beidzās ieinteresētības paušanai noteiktais termiņš, interesi piedalīties iepirkuma procedūrā bija paidušas 10 personas (proti, *Alilauro Gruson S.p.A.* ("Aligruson"), *Delcomar S.r.l.*, *Moby*, *NLG*, *Palumbo Shipyard*, *Rifim*, *SNAN*, *TTT lines S.p.A.*, *Vetor* un *Usticalines S.p.A.*).
- (72) Ar 2013. gada 21. februāra Izpilddekrētu Nr. 34 Kampānijas reģions apstiprināja pirmiskvalifikācijas posmā veiktās izmeklēšanas rezultātus, ļaujot visiem, izņemot *Vetor*, piedalīties nākamajā posmā (piedāvājumu iesniegšanas posmā).
- (73) Ar 2013. gada 17. maija Izpilddekrētu Nr. 78 deviņi atbilstošie kandidāti tika aicināti iesniegt piedāvājumu <sup>(80)</sup>. Uzaicinājumā iesniegt piedāvājumu bija ietverts starp izraudzīto pretendentu un Kampānijas reģionu parakstāmā jaunā deviņu gadu līguma projekts un sīkāka informācija par iepirkuma procedūru <sup>(81)</sup>. Konkrētāk, uzaicinājuma vēstulē bija norādīts, ka piešķiršanas kritērijs būs

<sup>(79)</sup> Itālijas Publiskā iepirkuma līgumu kodeksa – Likumdošanas dekrēta Nr. 163/2006 (il *Codice dei Contratti pubblici*) – 55. panta 6. punktā minētā slēgtā iepirkuma procedūra bija divu posmu process, kurā piedāvājumu varēja iesniegt tikai tie operatori, kuri bija uzaicināti piedalīties piedāvājumu iesniegšanas posmā.

<sup>(80)</sup> 2013. gada 17. maija Izpilddekrēts Nr. 78 tika publicēts 2013. gada 27. maija *Kampānijas Reģiona Oficiālajā Vēstnesī* Nr. 28, kā arī Kampānijas reģiona tīmekļa vietnē. Vienlaikus Kampānijas reģions savā tīmekļa vietnē publicēja arī skaidrojumus par uzaicinājumu iesniegt piedāvājumu, sniedzot atbildes uz bieži uzdotiem jautājumiem.

<sup>(81)</sup> Papildus starp izraudzīto pretendentu un Kampānijas reģionu parakstāmā jaunā deviņu gadu līguma projektam šī informācija ietvēra *Caremar* pārdošanas līguma projektu, uzņēmējdarbības plāna parauga projektu, kas pusēm bija jāizmanto sava piedāvājuma izklāstīšanā, piedāvājuma parauga projektu un saistību deklarācijas parauga projektu, ko puses varēja izmantot sava piedāvājuma iesniegšanai, un noteikumus, kas jāievēro, lai piekļūtu *Caremar* telpām un datu telpai. Attiecībā uz procedūru puses cita starpā tika informētas par šādu darbību grafiku un nosacījumiem: i) piekļuve iepirkuma procedūras datu telpai un *Caremar* uzņēmuma telpām; ii) piedāvājumu iesniegšana; iii) piedāvājuma garantijas iesniegšana; iv) līguma slēgšanas tiesību piešķiršana (ieskaitot piešķiršanas kritēriju); v) iespēja lūgt paskaidrojumus par iepirkumu.

“vislabākā cena, kas vienāda ar vismazāko starpību, kuru iegūst, no konkurenta pieprasītās kompensācijas vērtības atņemot akciju iegādei piedāvāto cenu; priekšroka tiek dota viszemākajam (x) piedāvājumam, kas izriet no šādas formulas piemērošanas:

$$X = (a - Da * 75 \%) - 6,$$

kur:

- “a” ir atlidzības summa par minimālajiem pakalpojumiem, kuras pamatā ir 2.1. punkta b) apakšpunktā minētais uzaicinājums iesniegt piedāvājumu,
- “Da \* 75 %” ir uz iepirkuma pamata piedāvātā atlaides summa, kas reizināta ar korekcijas koeficientu, lai ņemtu vērā šā samazinājuma sadalījumu pa deviņiem gadiem, un
- “6” ir piedāvātā akcijas cenas summa, kas pārsniedz 2.1. punkta a) apakšpunktā norādīto”.

- (74) Turklāt uzaicinājuma vēstulē bija norādīts, ka *Caremar* pārdošanas cenai jābūt vismaz 6 000 000 EUR <sup>(82)</sup>, savukārt kompensācijas par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu summa nedrīkst pārsniegt 19 839 226 EUR par katru no deviņiem līguma darbības gadiem.
- (75) Līdz termiņa beigām bija saņemti trīs piedāvājumi no šādiem kandidātiem: i) uzņēmumu pagaidu apvienības *SNAV/Rifim S.r.l.* (“*SNAV/Rifim*”); ii) *Aligruson*; iii) *TTT Lines S.p.A.*, kas uz pagaidu laiku apvienojies ar partneriem: *Marittima S.r.l.*, *Marworld* un *Davimar Eolia Navigazione S.r.l.* Iepirkuma komisija pēdējo minēto kandidātu galu galā izslēdza, jo tas nespēja savam piedāvājumam nodrošināt piemērotu finansiālu garantiju.
- (76) 2013. gada 4. oktobrī *Marworld* paziņoja Kampānijas reģionam, ka Kampānijas Reģionālajā administratīvajā tiesā iesniegta apelācijas sūdzība, ar ko cita starpā tiek apstrīdēts lēmums par izslēgšanu.
- (77) Ar 2013. gada 29. oktobra Izpilddekrētu Nr. 178 Kampānijas reģions apstiprināja iepirkuma komisijas sagatavoto sarindojumu <sup>(83)</sup>, kas tika noteikts, pamatojoties uz katrā piedāvājumā norādītajām skaitliskajām vērtībām un piemērojot uzaicinājuma vēstulē norādīto formulu (sk. 73. apsvērumu), un kas bija šāds: *SNAV/Rifim*, kas piedāvāja 111 395 812 EUR (ieskaitot 6 000 001 EUR par *Caremar* iegādi), un *Aligruson*, kas savukārt piedāvāja 128 556 568 EUR (ieskaitot 6 000 060 EUR par *Caremar* iegādi). Pēc tam kad iepirkuma procedūrā bija izraudzīts apvienības *SNAV/Rifim* piedāvājums, tai tika piešķirtas līguma slēgšanas tiesības.
- (78) Kampānijas Reģionālā administratīvā tiesa ar 2014. gada 5. jūnija spriedumu atcēla līguma slēgšanas tiesību piešķiršanu, uzskatot, ka neviens no trim kandidātiem nebija jāauzicina iesniegt piedāvājumu. Kampānijas reģions par šo spriedumu iesniedza apelācijas sūdzību. Itālijas Augstākā administratīvā tiesa ar 2015. gada 10. februāra spriedumu atcēla Kampānijas Reģionālās administratīvās tiesas spriedumu, tādējādi iepirkuma komisijas lēmumu saglabājot spēkā.

<sup>(82)</sup> Saskaņā ar Itālijas sniegto informāciju *Caremar* izsoles sākumcena 6 000 000 EUR tika aprēķināta, tā neto aktīvu uzskaites vērtībai 2010. gada 31. decembrī (t. i., 4 470 008 EUR) pieskaitot flotes kapitāla pieaugumu un vispārēju nemateriālās vērtības komponentu, kas saistīts ar to, ka *Caremar* ir ar konkrēto teritoriju cieši saistīts uzņēmums ar savu zinātību un ka tas ir savā darbības tirgū pazīstams zīmols.

<sup>(83)</sup> Šo sarindojumu iepirkuma komisija publicēja 2013. gada 29. jūlijā atklātajā sēdē. Šajā sēdē iepirkuma komisija informēja, ka uzvarējušais piedāvājums tiks nosūtīts līgumslēdzējai iestādei (t. i., Kampānijas reģionam) pārbaudei. Ar 2012. gada 2. augusta Izpilddekrētu Nr. 130 Kampānijas reģions nolēma sākt diskrecionāro pārbaudes procedūru saskaņā ar Likumdošanas dekrēta Nr. 136/2006 86. panta 3. punktu, lūdzot iepirkuma komisijai novērtēt *SNAV/Rifim* iesniegtā piedāvājuma atbilstību. Iepirkuma komisija 2013. gada 16. un 27. septembra sēdē sīki izskatīja finanšu pieņēmumus, kas bija *SNAV/Rifim* iesniegtā piedāvājuma pamatā, un paziņoja, ka piedāvājums ir piemērots un ticams. Iepirkuma komisija paziņoja pārbaudes procedūras rezultātus 2013. gada 16. oktobra atklātajā sēdē, kurā tā arī apstiprināja 2013. gada 29. jūlijā publicēto sarindojuma sarakstu.

- (79) Pēc Kampānijas Reģionālās administratīvās tiesas sprieduma, ar kuru iepirkuma komisijas lēmums piešķirt līguma slēgšanas tiesības SNAV/Rifim tika saglabāts spēkā, SNAV/Rifim noteica, ka tā savu piedāvājumu izpildīs tad, ja Kampānijas reģions apstiprinās, ka Caremar finansiālie apstākļi joprojām ir tādi paši kā tie, kurus pretendenti bija novērtējuši 2013. gada iepirkuma procedūras laikā. Konstatējis, ka Caremar pašu kapitāls 2024. gada 31. decembrī ir par 2 155 008 EUR mazāks nekā pašu kapitāls laikā, kad SNAV/Rifim bija iesniegusi savu piedāvājumu, kas tika izraudzīts, Kampānijas reģions nolēma atjaunot Caremar pašu kapitālu līdz līmenim, kāds bija 2013. gada beigās. Līdz ar to, lai atjaunotu Caremar finansiālo stāvokli tādā līmenī, kāds bija laikā, kad tika iesniegts izraudzītais Caremar iegādes piedāvājums, Kampānijas reģions ar 2015. gada 21. maija Reģionālo lēmumu Nr. 316 <sup>(84)</sup> piešķir Caremar 2 155 008 EUR ar nosacījumu, ka izraudzītais pretendents to iegādājas.
- (80) Pārdošanas līgums starp Kampānijas reģionu un SNAV/Rifim tika parakstīts 2015. gada 16. jūlijā, un šajā datumā visu Caremar akciju īpašumtiesības no Kampānijas reģiona tika nodotas SNAV/Rifim par fiksētu cenu 6 000 001 EUR.
- (81) Tā kā pircējs bija kolektīvs subjekts, pārdotās Caremar akcijas SNAV un Rifim iegādājās, solidāri uzņemoties visas līgumsaistības, proti, SNAV nopirka 75 000 akciju un Rifim nopirka atlikušos 75 000 akciju, tātad katrs no tiem iegādājās 50 % no Caremar kopējā akciju kapitāla.

### 3.3. Jaunais sabiedrisko pakalpojumu līgums

#### 3.3.1. SPS

- (82) Kampānijas reģions un Caremar 2015. gada 16. jūlijā parakstīja jauno sabiedrisko pakalpojumu līgumu par jūras transporta pakalpojumu sniegšanu. Šis sabiedrisko pakalpojumu līgums ir spēkā deviņus gadus (t. i., līdz 2024. gada 15. jūlijam ieskaitot).
- (83) Uzņēmumam Caremar (un līdz ar to tā ieguvējai SNAV/Rifim) uzliktās SPS paredz, ka tam par iepriekš noteiktām likmēm jāsniedz regulāri pasažieru un/vai pasažieru, transportlīdzekļu (arī glābšanas transportlīdzekļu) un pasta sūtījumu transporta pakalpojumi pa jūru, izmantojot prāmjus un ātrgaitas kuģus (t. i., TMV jauktu pakalpojumu gadījumā vai kuģus ar zemūdens spārniem, ja jāpārvadā tikai pasažieri), saskaņā ar grafikiem, kas norādīti jūras transporta programmā, kura izklāstīta Kampānijas reģiona 2011. gada 9. augusta Reģionālajā izpildlēmumā Nr. 443 (iekļauts jaunā sabiedrisko pakalpojumu līguma D pielikumā) ar grozījumiem, kas izdarīti ar Kampānijas reģiona 2011. gada 30. decembra Reģionālo izpildlēmumu Nr. 857 (iekļauts jaunā sabiedrisko pakalpojumu līguma E pielikumā), un turpmākiem grozījumiem, ja tādi tiktu izdarīti.
- (84) Runājot par apkalpojamajiem jūras maršrutiem – Caremar ir jāsniedz jūras transporta pakalpojumi šādos astoņos maršrutos saskaņā ar jaunā sabiedrisko pakalpojumu līguma D un E pielikumā norādītajiem grafikiem: Kapri–Neapole, Kapri–Sorento, Iskija–Neapole, Iskija–Pročida–Neapole, Iskija–Pročida–Poculi, Iskija–Pročida, Pročida–Poculi un Pročida–Neapole.
- (85) SPS nosacījumi attiecībā uz kuģu veidu (prāmis, TMV, kuģis ar zemūdens spārniem), grafiku un biežumu (visu gadu / sezonāli) katrā maršrutā ir tādi paši kā tie, kas tika piemēroti saskaņā ar pagarināto sākotnējo līgumu no 2012. gada 16. janvāra, kā aprakstīts 39. apsvērumā.
- (86) Saskaņā ar jaunā sabiedrisko pakalpojumu līguma 8. panta 4. punkta d) apakšpunktu Caremar ir jāpilda SPS, ievērojot nepārtrauktības un biežuma, regularitātes un punktualitātes saistības. 8. panta 4. punkta l) apakšpunktā bija precizēts, ka šīs saistības ir jāpilda vienmēr, arī kuģu kārtējās un ārkārtas renovācijas periodā.

<sup>(84)</sup> Publicēts 2015. gada 8. jūnija Kampānijas Reģiona Oficiālajā Vēstnesī Nr. 35. Šis lēmums tika apstiprināts ar 2015. gada 15. jūlija Prezidenta dekrētu Nr. 116, kas publicēts 2015. gada 20. jūlija Kampānijas Reģiona Oficiālajā Vēstnesī Nr. 45.

- (87) Saskaņā ar jaunā sabiedrisko pakalpojumu līguma 8. panta 4. punkta c) apakšpunktu jaukto pakalpojumu nodrošināšanā *Caremar* ir jādod priekšroka pasta sūtījumu transportam (nepārsniedzot 12 lineāro metru ierobežojumu), ja to pieprasa universālo pasta pakalpojumu sniedzējs. Turklāt saskaņā ar jaunā sabiedrisko pakalpojumu līguma 9. pantu *Caremar* pēc Kampānijas reģiona pieprasījuma bez papildu kompensācijas ir jānodrošina līdz 10 papildu braucieniem gadā, lai apmierinātu ārkārtas vajadzības pēc sabiedriskā pakalpojuma.
- (88) Attiecībā uz apkalpotajos jūras maršrutos norīkoto kuģu skaitu, veidu un ietilpību jaunā sabiedrisko pakalpojumu līguma 8. panta 1. punktā, 8. panta 4. punkta m) apakšpunktā un 8. panta 5. punktā ir noteikts, ka *Caremar* ir jāizmanto vismaz septiņi no līguma H pielikumā norādītajiem kuģiem (vai skaita, tehnisko parametru, ietilpības un komforta ziņā līdzvērtīgi kuģi) un vienmēr jānodrošina, ka ir pieejams rezerves kuģis ar minētajā H pielikumā norādītajiem parametriem. Turklāt *Caremar* ir pienākums vienmēr garantēt H pielikumā norādīto kuģu efektivitāti <sup>(85)</sup>.
- (89) Attiecībā uz braukšanas maksām jaunā sabiedrisko pakalpojumu līguma 8. panta 4. punkta e) apakšpunktā un 13. pantā ir noteikts, ka *Caremar* jāievēro tarifi, kas noteikti 2011. gada 29. aprīļa Reģionālajā izpildlēmumā Nr. 183 un 2013. gada 7. marta Reģionālajā izpildlēmumā Nr. 67, kuri ir iekļauti sabiedrisko pakalpojumu līguma B un C pielikumā, ar turpmākiem grozījumiem, ja tādi tiktu izdarīti. *Caremar* katru gadu var pieprasīt Kampānijas reģionam koriģēt tarifus atbilstoši inflācijai, bet Kampānijas reģions var nolemt pieprasīto korekciju neveikt vai apturēt jau veikto korekciju <sup>(86)</sup>. Turklāt saskaņā ar 8. panta 4. punkta b) apakšpunktu *Caremar* ir bez maksas jānodrošina steidzams Valsts veselības dienesta aprūpē esošu pacientu transports ar neatliekamās medicīniskās palīdzības automašīnām.
- (90) Attiecībā uz pakalpojuma kvalitāti jaunā sabiedrisko pakalpojumu līguma 8. panta 4. punkta v) apakšpunktā ir noteikts, ka *Caremar* ir jāpanāk atbilstība jaunā sabiedrisko pakalpojumu līguma 11. pantā noteiktajiem kvalitātes standartiem attiecībā uz punktualitāti, brauciena komfortu un informāciju lietotājiem, kā norādīts jaunā sabiedrisko pakalpojumu līguma O pielikumā, kurā ir noteikti arī sodi, kas piemērojami šo standartu neievērošanas gadījumā. Turklāt saskaņā ar 8. panta 4. punkta f) apakšpunktu *Caremar* ir jāatbilst kvalitātes līmeņiem, ko Kampānijas reģions noteicis dokumentā *Carta di Servizio*, kurš pieņemts ar 2012. gada 16. marta Reģionālo izpildlēmumu Nr. 3.
- (91) Papildus sodiem, kas noteikti O pielikumā par jaunā sabiedrisko pakalpojumu līguma 11. pantā noteikto minimālo kvalitātes standartu neievērošanu, jaunā sabiedrisko pakalpojumu līguma 25. pantā ir sīki izklāstīti papildu sodi, ko piemēro par uzņēmumam *Caremar* uzlikto SPS (piemēram, nepārtrauktības un regularitātes <sup>(87)</sup>), punktualitātes <sup>(88)</sup> un tarifu <sup>(89)</sup> saistību) neizpildi, ja vien *Caremar* nepierāda, ka nav vainojams neizpildē, jo neizpilde radusies nepārvaramas varas dēļ.

<sup>(85)</sup> Jaunā sabiedrisko pakalpojumu līguma 8. panta 4. punkta m) apakšpunkts.

<sup>(86)</sup> Jaunā sabiedrisko pakalpojumu līguma 13. panta 4. un 5. punkts.

<sup>(87)</sup> Piemēram, jaunā sabiedrisko pakalpojumu līguma 25. panta 1. punkta A) apakšpunktā ir noteikts 80 EUR sods par jūdzi attiecībā uz katru neveikto braucienu un ir paredzēts papildu sods 5 000 EUR apmērā, ja viena un tā paša brauciena neveikšanas reižu skaits pārsniedz septiņas reizes mēnesī. Ja trīs mēnešu periodā situācija, kad *Caremar* vairāk nekā septiņas reizes mēnesī nav spējis nodrošināt vienu un to pašu braucienu, rodas divas reizes, sabiedrisko pakalpojumu līguma uzticēšana tiek atsaukta.

<sup>(88)</sup> Piemēram, jaunā sabiedrisko pakalpojumu līguma 25. panta 1. punkta B) apakšpunktā ir noteikts 150 EUR sods par katru reizi, kad par kavējumu, kas pārsniedz 30 minūtes, 24 stundu laikā nav sniegts argumentēts paziņojums. Par kavējumu, kas pārsniedz 30 minūtes, sods ir 500 EUR, ja kavējas brauciens, kas tajā pašā mēnesī jau ir kavējis vairāk nekā 30 minūtes.

<sup>(89)</sup> Piemēram, jaunā sabiedrisko pakalpojumu līguma 25. panta 1. punkta I) apakšpunktā ir paredzēts 1 500 EUR sods, ja vienā trimestrī ir iesniegtas divas rakstiskas sūdzības par tarifu pārkāpumiem; ja tai pašā trimestrī tiek iesniegta trešā sūdzība, sods tiek palielināts līdz 5 000 EUR.

3.3.2. *Kompensācija*

- (92) Pamatojoties uz iepirkuma procedūru par kompensāciju, kas saskaņā ar jauno līgumu izmaksājama par SPS izpildi 84. apsvērumā noteiktajos jūras maršrutos, Kampānijas reģions noteica, ka pamatatlīdzība deviņu gadu līguma darbības laikā ir 178 553 034 EUR (19 839 226 EUR gadā) un to var pārskatīšanas rezultātā samazināt. SNAV/Rifim piedāvātā un iepirkuma rezultātā noteiktā summa bija 97 010 073 EUR (10 778 897 EUR gadā <sup>(90)</sup>), kas nozīmēja, ka ir piešķirta 81 542 961 EUR atlaide uz visiem deviņiem līguma darbības gadiem. Laikposmam no 2015. gada 16. jūlija līdz 2015. gada 31. decembrim noteiktā kompensācija bija 4 940 327,79 EUR <sup>(91)</sup>.
- (93) Saskaņā ar jaunā sabiedrisko pakalpojumu līguma 16. pantu kompensācija par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu tiek izteikta skaitliski, pamatojoties uz metodiku, kas noteikta Lēmumā Nr. 111/2007 <sup>(92)</sup>, saskaņā ar kuru kompensācija nedrīkst pārsniegt summu, kas nepieciešama, lai segtu SPS izpildes gaitā radušās neto izmaksas (ekonomiskais un finansiālais līdzsvars), un ietver saprātīgu peļņu (sk. 55.–66. apsvērumu).
- (94) Jaunā sabiedrisko pakalpojumu līguma 17. pantā ir paredzēts, ka ik pēc trim gadiem pusēm ir jāpārbauda līguma ekonomiskā līdzsvara nosacījumi saskaņā ar stabilitātes kritērijiem, kas noteikti Lēmumā Nr. 111/2007. Gadījumam, ja rodas novirzes no šā līgumiskā līdzsvara (piemēram, ja kompensācijas nepietiekamība ir lielāka par 5 % no kopējās kompensācijas), jaunā sabiedrisko pakalpojumu līguma 17. pantā ir paredzēts līdzsvara atjaunošanas mehānisms, saskaņā ar kuru tiek izvērtēti visi ar kompensācijas izmaksāšanu saistītie parametri. Ja kompensācijas summa izrādās nepietiekama, lai segtu pamatdarbības izmaksas, kas radušās, sniedzot pakalpojumu, jaunais sabiedrisko pakalpojumu līgums ļauj pārskatīt kompensācijas galvenos parametrus, proti, pārskatīt braukšanas maksu sistēmu, sašaurināt piedāvāto sabiedrisko pakalpojumu darbības jomu vai pārskatīt uzņēmuma materiālos aktīvus, kas tiek izmantoti pakalpojumu sniegšanai. Pārmērīgas kompensācijas gadījumā Kampānijas reģionam ir jāsamazina kompensācija, kas izmaksāta par nākamo reglamentēto periodu, un jāatgūst jau izmaksātā pārmaksātā kompensācija (sk. 17. panta 4. punktu un 18. pantu).
- (95) Kompensāciju izmaksā katru gadu trīs daļās: līdz katra gada 30. aprīlim veic sākotnēju avansa maksājumu, kas atbilst 70 % no kompensācijas; līdz 30. septembrim veic otro maksājumu, kas atbilst 20 % no kompensācijas; pēc atskaitījumu un soda naudu atskaitīšanas vēl atlikušo summu izmaksā līdz nākamā gada 31. janvārim <sup>(93)</sup>.
- (96) Saskaņā ar jaunā sabiedrisko pakalpojumu līguma 18. pantu pārmērīgā kompensācija ir jāatmaksā Kampānijas reģionam 30 dienu laikā pēc Kampānijas reģiona pieprasījuma. Pārbaudes procedūrā tika konstatēts, ka laikposmā no 2015. gada 16. jūlija līdz 2017. gada 31. decembrim ir izmaksāta pārmērīga kompensācija, un kompensācijas pārākums – 835 057 EUR – tika atmaksāta Kampānijas reģionam. Pēc pārbaudes procesa, kas attiecās uz laiku līdz 2017. gada 31. decembrim, laikposmam no 2018. gada 1. janvāra līdz 2021. gada 31. decembrim paredzētā ikgadējā kompensācija tika samazināta no 10 778 897 EUR līdz 9 093 983 EUR. Pārbaudes procedūrā par 2018.–2021. gadu, pamatojoties uz pieejamajiem finanšu pārskatiem, tika konstatēts, ka ir izmaksāta pārmērīga kompensācija, un kompensācijas pārākums – 1 389 811 EUR – tika atmaksāta Kampānijas reģionam.
- (97) Saskaņā ar jaunā sabiedrisko pakalpojumu līguma 20. pantu Kampānijas reģionam ir pilnvaras pārraudzīt līgumu un tas uzrauga tā izpildes pareizību, operatora aktīvu atbilstību un kvalitāti, juridisko saistību izpildi un kvalitātes mērķu sasniegšanu SPS izpildes laikā.

<sup>(90)</sup> Jaunā sabiedrisko pakalpojumu līguma 16. panta 2. punktā ir noteikts: "Iepriekš minētā kompensācija šā pakalpojumu līguma darbības laikā nedrīkst pārsniegt iepirkumā piedāvāto samazināto summu 10 778 897 EUR par kalendāro gadu (neskaitot PVN)."

<sup>(91)</sup> Jaunā sabiedrisko pakalpojumu līguma 16. panta 3. punkts.

<sup>(92)</sup> Jaunā sabiedrisko pakalpojumu līguma 16. panta 1. punkts.

<sup>(93)</sup> Jaunā sabiedrisko pakalpojumu līguma 16. panta 5. punkts. Jaunā sabiedrisko pakalpojumu līguma 16. panta 6. punktā bija norādīts, ka kompensācija par laikposmu no 2015. gada 16. jūlija līdz 2015. gada 31. decembrim tiek izmaksāta divās daļās: pirmā daļa 70 % apmērā tiek izmaksāta līdz 2015. gada 15. augustam, un otrā daļa 30 % apmērā tiek izmaksāta līdz 2016. gada 31. janvārim.

- (98) Pēc līguma ekonomiskā līdzsvara periodiskās pārskatīšanas, kas tika veikta saskaņā ar 17. pantu, Kampānijas reģions kompensāciju, kas bija noteikta iepriekš uz iepirkuma procedūras pamata (10 778 897 EUR), samazināja līdz 9 093 983 EUR laikposmam no 2018. līdz 2021. gadam un pēc tam samazināja vēlreiz līdz 9 087 149 EUR laikposmam no 2022. līdz 2024. gadam. 2. tabulā ir parādīta iepriekš noteiktā kompensācija un *Caremar* faktiski izmaksātā kompensācija par laikposmu no 2015. gada augusta līdz 2021. gadam.

## 2. tabula

**Kompensācija, kas noteikta un izmaksāta *Caremar* saskaņā ar jauno sabiedrisko pakalpojumu līgumu, 2015.–2021. gads**

(EUR)

| Gads                        | Noteiktā kompensācija | Izmaksātā kompensācija |
|-----------------------------|-----------------------|------------------------|
| 2015 (no 2015. gada jūlija) | 10 778 897            | <b>4 961 000</b>       |
| 2016                        | 10 778 897            | <b>10 778 000</b>      |
| 2017                        | 10 778 897            | <b>10 778 897</b>      |
| 2018                        | 9 093 983             | <b>10 363 306</b>      |
| 2019                        | 9 093 983             | <b>8 462 289</b>       |
| 2020                        | 9 093 983             | <b>10 365 064</b>      |
| 2021                        | 9 093 983             | <b>8 593 982</b>       |

3.4. **Pietauvošanās prioritāte**

- (99) Par Likumu Nr. 166/2009 pārveidotā Dekrētikuma Nr. 135/2009 19.ter panta 21. punktā bija noteikts, ka, lai garantētu teritoriālo vienotību ar salām un lai bijušie *Tirrenia* grupas uzņēmumi, ieskaitot *Caremar*, izpildītu savas SPS, tie patur jau piešķirtās pietauvošanās tiesības un prioritāti laika nišu piešķiršanā atbilstoši jūras iestāžu noteiktajām procedūrām, kas izklāstītas 1994. gada 28. janvāra Likumā Nr. 84 un Itālijas Jūras kodeksā.

3.5. **Pasākumi, kas noteikti Likumā Nr. 163/2010**

- (100) Likumā Nr. 163/2010 bijušās *Tirrenia* grupas uzņēmumiem, ieskaitot *Caremar*, bija paredzēta iespēja finanšu līdzekļus, kas jau bija atvēlēti <sup>(94)</sup> flotes uzlabošanai un modernizācijai, tā vietā uz pagaidu laiku izmantot steidzamu jaunu likviditātes vajadzību apmierināšanai. Taču bijušās *Tirrenia* grupas uzņēmumiem, kas izmantoja šo iespēju, bija jāpapildina šie atvēlētie līdzekļi, lai tie tomēr varētu veikt nepieciešamos savu kuģu uzlabojumus. Šie uzlabojumi bija nepieciešami, lai izpildītu jaunus starptautiskus drošības standartus, kas izriet no 1996. gada Stokholmas līguma <sup>(95)</sup>.

- (101) Proti, lai samaksātu par visas *Tirrenia* grupas uzlabojumiem, no diviem mehānismiem <sup>(96)</sup> tika atlikti 23 750 000 EUR. *Caremar* izmantoja šos mehānismus, lai uzlabotu savus kuģus.

<sup>(94)</sup> Kā noteikts 19. panta 13.a punktā 2009. gada 1. jūlija Dekrētikumā Nr. 78, kas pārveidots par 2009. gada 3. augusta Likumu Nr. 102 ("Likums Nr. 102/2009"), un Likuma Nr. 166/2009 19.ter panta 19. punktā.

<sup>(95)</sup> Šie drošības standarti pēc tam tika sīki izklāstīti Padomes Direktīvā 98/18/EK (1998. gada 17. marts) par pasažieru kuģu drošības noteikumiem un standartiem (OV L 144, 15.5.1998., 1. lpp.), kas transponēta ar 2000. gada 4. februāra Likumdošanas dekrētu Nr. 45, Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2003/24/EK (2003. gada 14. aprīlis), ar ko groza Padomes Direktīvu 98/18/EK par pasažieru kuģu drošības noteikumiem un standartiem (OV L 123, 17.5.2003., 18. lpp.), kas transponēta ar 2005. gada 8. marta Likumdošanas dekrētu Nr. 52, un Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2003/25/EK (2003. gada 14. aprīlis) par īpašām stabilitātes prasībām ro-ro pasažieru kuģiem (OV L 123, 17.5.2003., 22. lpp.), kas transponēta ar 2005. gada 14. marta Likumdošanas dekrētu Nr. 65.

<sup>(96)</sup> Visi līdzekļi (t. i., 7 000 000 EUR), kas paredzēti Likuma Nr. 166/2009 19.ter panta 19. punktā, un 16 750 000 EUR no līdzekļiem, kas paredzēti Likumā Nr. 102/2009.

(102) Turklāt Likuma Nr. 163/2010 1. pantā bija arī noteikts turpmākais:

- a) 19.*ter* pants Dekrētlukumā Nr. 135/2009, kas ar grozījumiem pārveidots par Likumu Nr. 166/2009, tiek grozīts, tajā iekļaujot 24.*bis* punktu. Saskaņā ar minēto punktu visi oficiālie akti un operācijas Likuma Nr. 166/2009 19.*ter* panta 1.–15. punkta noteikumu īstenošanā ir atbrīvoti no nodokļiem. Minētie punkti attiecas uz jūras kabotāžas nozares liberalizāciju, kas tiek īstenota, privatizējot *Tirrenia* grupu, tai skaitā uz tās sagatavošanās posmu, t. i., reģionālo uzņēmumu nodošanu attiecīgajiem reģioniem;
- b) lai nodrošinātu sabiedrisko pakalpojumu nepārtrauktību un atbalstītu bijušās *Tirrenia* grupas uzņēmumu privatizācijas procesu, attiecīgie reģioni var izmantot *Fondo Aree Sottoutilizzate* ("FAS") <sup>(97)</sup> resursus saskaņā ar *Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica* 2009. gada 6. marta Lēmumu Nr. 1 <sup>(98)</sup>.

#### 4. PĀRKĀPUMA PROCEDŪRA Nr. 2007/4609

(103) Pēc iepriekšējas informācijas apmaiņas starp Komisijas dienestiem un Itāliju Komisijas ģenerāldirektors, kurš atbild par enerģētiku un transportu, 2008. gada 19. decembrī nosūtīja Itālijai informācijas pieprasījumu. Minētais pieprasījums cita starpā attiecās uz pārskatu par toreizējiem sabiedrisko pakalpojumu maršrutiem un sabiedrisko pakalpojumu jomu, ko Itālija bija paredzējusi jaunajos ierosinātajos līgumos. Itālijai arī tika prasīts sniegt sīkāku informāciju par *Tirrenia* grupas privatizācijas plāniem.

(104) Itālija 2009. gada 28. aprīļa vēstulē sniedza detalizētu atbildi uz Komisijas 2008. gada 19. decembra pieprasījumu. Minētajā vēstulē Itālija cita starpā:

- a) norādīja, ka sākotnējā līguma pagarināšana līdz 2009. gada 31. decembrim ir nepieciešama, lai liberalizētu jūras kabotāžas nozari Itālijā, privatizējot *Tirrenia* grupu;
- b) norādīja, ka *Tirrenia* grupai piešķirtā kompensācija par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu bija nepieciešama, lai nodrošinātu teritoriālo vienotību ar salām, nodrošinot jūras savienojumus, ko privātie operatori tirgū nevarēja apmierinoši nodrošināt;
- c) norādīja, ka 2009. gada 10. martā ir pabeigts pamatīgs maršrutu racionalizācijas process. Šajā procesā tika ņemti vērā attiecīgie sociālie, nodarbinātības un ekonomiskie aspekti, kā arī vajadzība nodrošināt teritoriālajai vienotībai būtiskus savienojumus, un tā ietvaros notika apspriešanās ar sešiem attiecīgajiem reģioniem. Racionalizācijas rezultātā sabiedrisko pakalpojumu neto izmaksas tika samazinātas par aptuveni 66 miljoniem EUR un visā *Tirrenia* grupā tika atlaisti aptuveni 600 apkāpes locekļu. Itālija arī atgādināja, ka 2009. gada racionalizācija papildina agrākos centienus (kas īstenoti 2004., 2006. un 2008. gadā), kuru mērķis bija samazināt *Tirrenia* grupas sniegtos pakalpojumus;
- d) norādīja, ka mērķi bija šādi: i) saglabāt savienojumus, kas vajadzīgi, lai nodrošinātu teritoriālo vienotību salu starpā un starp salām un kontinentālo daļu un tiesības uz veselību, mācībām un mobilitāti; ii) racionalizēt savienojumus, ko tai pašā laika periodā nodrošināja arī privātie operatori ar līdzīgām kvalitātes un nepārtrauktības garantijām; iii) racionalizēt vasaras un ātrgaitas savienojumus, kuros tiek pārvadāti tikai cilvēki;
- e) sniedza pārskatu par maršrutiem, kuros *Tirrenia* grupas uzņēmumi darbojās 2008. gadā, un samazināto maršrutu skaitu, kuros *Tirrenia* grupas uzņēmumi darbosies 2009. gadā. Itālija norādīja, ka pēdējie minētie maršruti veidos pamatu jaunajiem līgumiem, kas jānoslēdz ar jaunajiem *Tirrenia* grupas uzņēmumu īpašniekiem.

<sup>(97)</sup> Nepilnīgi izmantotu teritoriju fonds (*Fondo Aree Sottoutilizzate*) ir valsts fonds, kas atbalsta Itālijas reģionālās politikas īstenošanu. Tā resursi tiek galvenokārt iezīmēti reģioniem, ko Itālijas iestādes atzinušas par nepilnīgi izmantotiem.

<sup>(98)</sup> 2009. gada 16. jūnija *Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana* Nr. 137.

- (105) Komisijas ģenerāldirektors, kurš atbild par enerģētiku un transportu, 2009. gada 21. decembrī nosūtīja Itālijai vēstuli, kurā cita starpā norādīja, ka, ņemot vērā jūras kabotāžas nozares radikālo pārveidošanu Itālijā un ievērojamo sociālo ietekmi, kāda būtu bijusi privatizācijai, ja iepirkumi tiktu rīkoti vienkārši par sabiedrisko pakalpojumu līgumiem, iepirkuma izsludināšana par kuģošanas sabiedrībām, kam ir šādi līgumi, principā un izņēmuma kārtā ir pieņemama, lai nodrošinātu atbilstību Padomes Regulā (EEK) Nr. 3577/92<sup>(99)</sup> noteiktajam Savienības kuģu īpašnieku nediskriminācijas kritērijam. Komisija norādīja, ka Regula (EEK) Nr. 3577/92 nenosaka dalībvalstīm pienākumu nodot savus jūras transporta uzņēmumus privātipašumā, bet tikai liberalizēt šo konkrēto tirgu.
- (106) Komisija 2010. gada 29. janvārī<sup>(100)</sup> nosūtīja oficiāla paziņojuma vēstuli par nepareizu Regulas (EEK) Nr. 3577/92 īstenošanu. Minētajā vēstulē Komisija atgādināja, ka regula nosaka, ka tad, ja dalībvalsts noslēdz sabiedrisko pakalpojumu līgumus vai uzliek SPS, tai tas jādara, nediskriminējot nevienu Savienības kuģu īpašnieku. Saskaņā ar regulas 4. panta 3. punktu sabiedrisko pakalpojumu līgumi, kas jau ir spēkā, var palikt spēkā līdz attiecīgā līguma termiņa izbeigšanās dienai. Tomēr Komisija norādīja, ka *Tirrenia* grupas uzņēmumi pēc attiecīgo sabiedrisko pakalpojumu līgumu termiņa beigām turpināja sniegt jūras transporta pakalpojumus. Proti, minēto līgumu termiņam bija jābeidzas 2008. gada beigās, bet Itālija tos atkārtoti pagarināja. Tāpēc Komisija aicināja Itāliju iesniegt apsvērumus.
- (107) Tai pašā dienā Komisijas ģenerāldirektors, kurš atbild par enerģētiku un transportu, atsevišķi atbildēja uz Itālijas 2010. gada 22. janvāra vēstuli. Ģenerāldirektors uzsvēra, ka viņa atbilde attiecas tikai uz atbilstību Regulai (EEK) Nr. 3577/92, nevis uz valsts atbalsta jautājumiem. Šajā kontekstā ģenerāldirektors norādīja, ka pamatojumi, kas sniegti attiecībā uz konkrētiem maršrutiem, ir pietiekami, lai kļiedētu dažas iepriekš paustās bažas. Ģenerāldirektors atgādināja, ka sabiedrisko pakalpojumu līgumi var attiekties tikai uz tādiem maršrutiem, kuros pastāv tirgus nepilnība.
- (108) 2010. gada 29. martā Itālija atbildēja uz Komisijas 2010. gada 29. janvāra oficiāla paziņojuma vēstuli.
- (109) Itālija 2010. gada 10. septembrī informēja Komisiju, ka konkursa procedūra par līgumu, kas ietver arī Poncas salu grupas maršrutus, kurus tajā laikā apkalpoja *Caremar*, ir aizkavējusies. Pēc tam ar Likumu Nr. 163/2010 sākotnējais līgums tika vēlreiz pagarināts līdz *Tirrenia* un *Siremar* privatizācijas procesu pabeigšanai (sk. arī 33. apsvērumu).
- (110) Ņemot vērā šīs norises, Komisija 2010. gada 24. novembrī nosūtīja papildu oficiāla paziņojuma vēstuli. Minētajā vēstulē Komisija norādīja, ka:
- a) sākotnējais līgums, arī ar *Caremar* noslēgtais, tika pagarināts automātiski un bez konkursa procedūras;
  - b) attiecīgos sabiedrisko pakalpojumu līgumus turpina piemērot, tomēr nav pabeigta konkursa procedūra, arī attiecībā uz *Caremar*;
  - c) tā patur tiesības nepieciešamības gadījumā izdot argumentētu atzinumu (ņemot vērā Itālijas piezīmes, ja tādas tiks iesniegtas).
- (111) 2012. gada 21. jūnijā Komisija pieņēma argumentētu atzinumu par bijušās *Tirrenia* grupas trīs uzņēmumiem (*Caremar*, *Laziomar* un *Saremar*) uzticēto SPS pagarinājumiem. Tā kā pārējo trīs uzņēmumu (*Tirrenia*, *Toremarm* un *Siremar*) iepirkuma procedūras bija pabeigtas 2011. gadā<sup>(101)</sup>, uz šiem uzņēmumiem argumentētais atzinums neattiecās. Komisija norādīja, ka Itālija nebija rīkojusi konkursa procedūras sabiedrisko pakalpojumu līguma slēgšanas tiesību piešķiršanai par jūras kabotāžu, ko nodrošināja arī *Caremar*, vairāk nekā trīs gadus pēc attiecīgo sākotnējo līgumu parastā termiņa beigām. Minētie līgumi tika pagarināti automātiski un uz nenoteiktu laiku, tādējādi liedzot citiem Savienības kuģu īpašniekiem konkurēt par šo līgumu slēgšanas tiesību piešķiršanu.

<sup>(99)</sup> Padomes Regula (EEK) Nr. 3577/92 (1992. gada 7. decembris), ar ko piemēro principu, kurš paredz jūras transporta pakalpojumu sniegšanas brīvību dalībvalstīs (jūras kabotāža) (OV L 364, 12.12.1992., 7. lpp.).

<sup>(100)</sup> Oficiālā paziņojuma vēstule tika pieņemta 2010. gada 28. janvārī, taču Itālijai to paziņoja tikai nākamajā dienā.

<sup>(101)</sup> Lai gan *Tirrenia*, *Toremarm* un *Siremar* īpašumtiesību oficiālā nodošana notika tikai 2012. gadā.

- (112) Itālija 2012. gada 8. augustā atbildēja uz argumentēto atzinumu, norādot, ka paziņojumi par iepirkuma procedūrām, kas attiecas uz to uzņēmumu nodošanu, kuriem ir jauni sabiedrisko pakalpojumu līgumi, tika vai tiks publicēti *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*. Konkrētāk, paziņojums par *Caremar* tika publicēts 2012. gada 20. jūlijā, un paziņojums par *Laziomar* tika nosūtīts publicēšanai 2012. gada 1. augustā.
- (113) 2014. gada 14. janvārī CLN kļuva par *Laziomar* jauno īpašnieku un parakstīja 10 gadu sabiedrisko pakalpojumu līgumu par savienojumiem ar Poncas salu grupu.
- (114) 2015. gada 16. jūlijā SNAV/Rifim pārņēma savā īpašumā *Caremar*, kam bija piešķirts deviņu gadu sabiedrisko pakalpojumu līgums.
- (115) Itālija ar 2016. gada 15. jūlija vēstuli informēja Komisiju, ka visu bijušās *Tirrenia* grupas uzņēmumu privatizācija ir pabeigta. Komisija 2016. gada 8. decembrī nolēma izbeigt pārkāpuma procedūru.

## 5. PROCEDŪRAS SĀKŠANAS UN PAPLAŠINĀŠANAS PAMATOJUMS

### 5.1. Kompensācija par jūras transporta pakalpojumu sniegšanu no 2009. gada 1. janvāra līdz 2012. gada 31. jūlijam

#### 5.1.1. Atbalsta esība

- (116) Komisija savā 2011. gada lēmumā par procedūras sākšanu puda sākotnēju viedokli, ka SPS definīcija nav pietiekami skaidra, tāpēc Komisija nevar izdarīt galīgu secinājumu par to, vai definīcijā ir acīmredzamas kļūdas. Konkrētāk, Komisijai nebija pilnīga priekšstats par faktiskajām saistībām, kas uzņēmumam *Caremar* bija uzliktas attiecībā uz maršrutu apkalpošanu Neapoles līcī un Poncas salu grupā, salīdzinot ar konkurentu piedāvātajiem pakalpojumiem dažos no šiem maršrutiem (sk. 2011. gada lēmuma par procedūras sākšanu 194., 203., 205. un 208. apsvērumu). Turklāt attiecībā uz maršrutiem Neapoles līcī Komisijai bija šaubas par to, vai kuģa palikšanu pa nakti salas ostās ir pamatoti uzskatīt par patiesu sabiedrisko pakalpojumu, un tā aicināja Itālijas iestādes precizēt, vai ir kādas patoloģijas, kuru dēļ nav iespējama transportēšana ar helikopteru, un sniegt informāciju par alternatīvu medicīnisko pārvadājumu pakalpojumu pieejamību un jaudu (sk. 2011. gada lēmuma par procedūras sākšanu 206. apsvērumu).
- (117) Komisija puda sākotnēju viedokli, ka *Altmark* sprieduma<sup>(102)</sup> otrais kritērijs ir izpildīts, jo parametri, uz kuru pamata tika aprēķināta kompensācija, bija noteikti iepriekš un atbilda pārredzamības prasībām (sk. 2011. gada lēmuma par procedūras sākšanu 239. apsvērumu). Konkrētāk, Komisija 2011. gada lēmuma par procedūras sākšanu 240. apsvērumā norādīja, ka minētie parametri aprakstīti sākotnējā līgumā (attiecībā uz kompensāciju par 2009. gadu) un Lēmumā Nr. 111/2007 (attiecībā uz kompensāciju par laiku no 2010. gada).
- (118) Tai pašā laikā Komisija uzskatīja, ka trešais *Altmark* sprieduma kritērijs nešķiet izpildīts un ka operatoriem par sabiedrisko pakalpojumu uzdevumu veikšanu varētu būt piešķirta pārmērīga kompensācija (sk. 2011. gada lēmuma par procedūras sākšanu 244. apsvērumu). Konkrētāk, Komisija puda šaubas par to, vai kompensācija, kas no 2009. gada tika izmaksāta bijušās *Tirrenia* grupas uzņēmumiem, ir samērīga, ņemot vērā to, ka šiem uzņēmumiem uzliktais saistības nebija skaidri definētas (sk. 2011. gada lēmuma par procedūras sākšanu 245. apsvērumu). Komisija arī puda šaubas par to, vai 6,5 % riska prēmija, kas piemērojama no 2010. gada, atbilstoši atspoguļo riska līmeni, jo *prima facie* nešķiet, ka *Caremar* uzņem riskus, ko parasti uzņem šādu pakalpojumu sniegšanā (sk. 2011. gada lēmuma par procedūras sākšanu 247. apsvērumu).

<sup>(102)</sup> 2003. gada 24. jūlija spriedums *Altmark Trans GmbH un Regierungspräsidium Magdeburg/Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH*, piedaloties *Oberbundesanwalt beim Bundesverwaltungsgericht*, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415.

- (119) Komisija arī puda sākotnēju viedokli, ka ceturtais *Altmark* kritērijs nav izpildīts, ciktāl sākotnējais līgums tika pagarināts, nerīkojot iepirkumu (sk. 2011. gada lēmuma par procedūras sākšanu 249. apsvērumu). Turklāt Komisija norādīja, ka tā nav saņēmusi pierādījumus, kas pamatotu argumentu, ka *Caremar* faktiski sniedza attiecīgos pakalpojumus par sabiedrībai viszemākajām izmaksām (sk. 2011. gada lēmuma par procedūras sākšanu 251. apsvērumu).
- (120) Tāpēc Komisija 2011. gada lēmumā par procedūras sākšanu izdarīja sākotnēju secinājumu, ka kompensācija par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu, kas izmaksāta operatoriem sākotnējā līguma pagarinājuma periodā, ir valsts atbalsts LESD 107. panta 1. punkta nozīmē (sk. 2011. gada lēmuma par procedūras sākšanu 255. apsvērumu). Komisija arī uzskatīja, ka minētais atbalsts būtu jāuzskata par jaunu atbalstu (sk. 2011. gada lēmuma par procedūras sākšanu 257. apsvērumu).
- (121) Komisija 2012. gada paplašināšanas lēmumā puda tādas pašas šaubas arī par kompensāciju, kas *Caremar* piešķirta par laiku no 2012. gada janvāra līdz tā privatizācijai (sk. 2012. gada paplašināšanas lēmuma 42., 180. un 181. apsvērumu).

#### 5.1.2. Saderība

- (122) 2011. gada lēmumā par procedūras sākšanu Komisija puda sākotnēju viedokli, ka uz kompensāciju par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu 2009., 2010. un 2011. gadā neattiecas ne Komisijas Lēmums 2005/842/EK<sup>(103)</sup>, ne Kopienas nostādnes valsts atbalstam attiecībā uz kompensāciju par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu<sup>(104)</sup> ("2005. gada VTNP nostādnes"). Tāpēc Komisija šo pasākumu novērtēja tieši saskaņā ar LESD 106. panta 2. punktu un konstatēja, ka tai ir šaubas par to, vai ir izpildīti piemērojamie saderības nosacījumi (sk. 2011. gada lēmuma par procedūras sākšanu 315. apsvērumu).
- (123) Komisija 2012. gada paplašināšanas lēmumā norādīja, ka 2012. gada 31. janvārī stājās spēkā jauns VTNP aktu kopums, kas sastāv no Komisijas Lēmuma 2012/21/ES<sup>(105)</sup> un 2011. gada VTNP nostādņēm. Tomēr Komisija puda sākotnēju viedokli, ka kompensāciju, kas piešķirta par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu saskaņā ar sākotnējā līguma pagarinājumu, nevar uzskatīt par saderīgu ar iekšējo tirgu un atbrīvotu no paziņošanas prasības saskaņā ar Lēmumu 2012/21/ES, jo minētais pagarinājums neatbilst Regulas (EEK) Nr. 3577/92 4. pantam, kurā noteikts, ka tad, ja dalībvalsts noslēdz sabiedrisko pakalpojumu līgumus vai uzliek sabiedrisko pakalpojumu saistības, tā to dara, nediskriminējot nevienu Kopienas kuģu īpašnieku (sk. 2012. gada paplašināšanas lēmuma 256. apsvērumu). Komisija neizslēdza, ka uz kompensāciju, kas piešķirta par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu saskaņā ar pagarināto sākotnējo līgumu, principā varētu attiekties VTNP nostādnes (sk. 2012. gada paplašināšanas lēmuma 258. apsvērumu), tomēr Komisijai nebija pietiekamu elementu, lai izdarītu secinājumus šajā sakarā (sk. 2012. gada paplašināšanas lēmuma 267. apsvērumu).

#### 5.2. *Caremar* privatizācija

- (124) Komisija 2012. gada paplašināšanas lēmumā puda šaubas par to, vai iepirkuma procedūra par *Caremar* pārdošanu ir bijusi pietiekami pārredzama un bez nosacījumiem, lai nodrošinātu, ka pārdošana notiek par tirgus cenu (sk. 2012. gada paplašināšanas lēmuma 242. apsvērumu). Konkrētāk, Komisija uzskatīja, ka *Caremar* uzņēmējdarbības pārdošana kopā ar jaunā sabiedrisko pakalpojumu līguma uzticēšanu varētu būt ierobežojusi pretendentu skaitu vai ietekmējusi pārdošanas cenu (sk. 2012. gada paplašināšanas lēmuma 243. apsvērumu).

<sup>(103)</sup> Komisijas Lēmums 2005/842/EK (2005. gada 28. novembris) par EK līguma 86. panta 2. punkta piemērošanu valsts atbalstam attiecībā uz kompensāciju par sabiedriskajiem pakalpojumiem dažiem uzņēmumiem, kuriem uzticēts sniegt pakalpojumus ar vispārēju tautsaimniecisku nozīmi (OV L 312, 29.11.2005., 67. lpp.).

<sup>(104)</sup> Kopienas nostādnes valsts atbalstam attiecībā uz kompensāciju par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu (OV C 297, 29.11.2005., 4. lpp.).

<sup>(105)</sup> Komisijas Lēmums 2012/21/ES (2011. gada 20. decembris) 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.).

- (125) Komisija, pamatojoties uz informāciju, kas bija pieejama, kad tā izdeva 2012. gada paplašināšanas lēmumu, arī uzskatīja, ka jebkāds atbalsts, kas varētu būt radies privatizācijas procesa gaitā, būtu nesaderīgs (sk. 2012. gada paplašināšanas lēmuma 305. apsvērumu).

### 5.3. Jaunais sabiedrisko pakalpojumu līgums

#### 5.3.1. Atbalsta esība

- (126) 2012. gada paplašināšanas lēmumā Komisija puda sākotnēju viedokli, ka *Caremar* izmaksātā kompensācija neatbilst *Altmark* spriedumā noteiktajiem kritērijiem un tāpēc ir atbalsts LESD 107. panta 1. punkta nozīmē. Komisija nonāca pie šā secinājuma, ņemot vērā, ka i) vismaz dažos no *Caremar* apkalpotajiem maršrutiem darbojās konkurenti, kas, šķiet, piedāvāja līdzīgus pakalpojumus, un nebija pieejama pietiekama informācija, kas ļautu Komisijai secināt, vai VTNP atspoguļo reālu vajadzību pēc sabiedriskajiem pakalpojumiem, kuru nevarēja apmierināt tirgus spēki vien, ii) to pašu iemeslu dēļ, kuri izklāstīti 2011. gada lēmumā par procedūras sākšanu, šķita, ka saskaņā ar Lēmumu Nr. 111/2007 veiktā kompensācijas aprēķina rezultātā operatoram par sabiedriskā pakalpojuma sniegšanu tika piešķirta pārmērīga kompensācija, iii) *Altmark* sprieduma ceturtais kritērijs, šķiet, nebija izpildīts, jo sabiedrisko pakalpojumu iepirkums tika izsludināts ar nosacījumu, ka izraudzītais pretendents iegādājas visu uzņēmumu *Caremar*. Komisija uzskatīja, ka tad, ja iepirkums par sabiedrisko pakalpojumu līgumu būtu izsludināts bez pirkuma prasības, sabiedrības izmaksas būtu varējušas būt zemākas.

#### 5.3.2. Saderība

- (127) Attiecībā uz *Caremar* piešķirtās kompensācijas saderību Komisija 2012. gada paplašināšanas lēmumā norādīja, ka, pamatojoties uz Itālijas iestāžu sniegto informāciju, šķiet, ka Lēmums 2012/21/ES nav piemērojams. Katrā ziņā Komisija nevarēja izdarīt secinājumus par Lēmuma 2012/21/ES piemērošanu, jo parakstītais līgums tajā posmā nebija iesniegts (sk. 2012. gada paplašināšanas lēmuma 283. apsvērumu). Komisija nebija saņēmusi nekādu informāciju (piemēram, par to, cik daudz pasažieru pārvadāti divos gados pirms pilnvarojuma gada), lai varētu pārbaudīt atlikušos Lēmumā 2012/21/ES minētos saderības nosacījumus. Pēc tam Komisija novērtēja atbalstu, pamatojoties uz 2011. gada VTNP nostādnēm, bet konstatēja, ka tai ir šaubas par to, vai ir izpildīti minētajās nostādnēs paredzētie saderības nosacījumi, jo īpaši par to, vai visos maršrutos pastāv patiens VTNP un vai *Caremar* piešķirtās peļņas līmenis ir saprātīgs (sk. 2012. gada paplašināšanas lēmuma 298. un 300. apsvērumu).

### 5.4. Pietauvošanās prioritāte

- (128) Komisija 2011. gada lēmumā par procedūras sākšanu puda sākotnēju viedokli, ka, ciktāl par pietauvošanās prioritāti netiek piešķirta atlīdzība, attiecīgais pasākums ir normatīva priekšrocība, kas neietver valsts līdzekļu nodošanu, un tāpēc to nevar kvalificēt par valsts atbalstu (sk. 2011. gada lēmuma par procedūras sākšanu 278. apsvērumu). Ja par pietauvošanās prioritāti tiktu piešķirta atlīdzība, Komisijas ieskatā, ciktāl *Caremar* sniedz patiesu VTNP un šī prioritāte ir piešķirta tikai saistībā ar maršrutiem, uz kuriem attiecas VTNP, papildu ekonomiska priekšrocība nerastos, jo tā būtu VTNP sniegšanas neatņemama daļa (sk. 2011. gada lēmuma par procedūras sākšanu 279. apsvērumu). Tomēr Komisija aicināja Itāliju un trešās personas sniegt papildu informāciju par šo pasākumu (sk. 2011. gada lēmuma par procedūras sākšanu 280. apsvērumu).

- (129) Tā kā Komisija bija paudusi šaubas par VTNP uzdevuma leģitimitāti, tā nevarēja izdarīt secinājumu par pasākuma saderību, ja tas būtu uzskatāms par atbalstu (sk. 2011. gada lēmuma par procedūras sākšanu 319. apsvērumu).

### 5.5. Pasākumi, kas noteikti Likumā Nr. 163/2010

- (130) Komisija 2011. gada lēmuma par procedūras sākšanu 289. apsvērumā pauda sākotnēju viedokli, ka visi Likumā Nr. 163/2010 noteiktie pasākumi ir valsts atbalsts par labu bijušās *Tirrenia* grupas uzņēmumiem, ieskaitot *Tirrenia*. Tie cita starpā bija šādi: i) kuģu uzlabošanai iezīmēto līdzekļu iespējama izmantošana likviditātes nolūkos; ii) ar privatizācijas procesu saistīti atbrīvojumi no nodokļiem; iii) iespējama FAS resursu izmantošana. Komisija aicināja Itāliju paskaidrot, vai un kādā veidā katrs no šiem pasākumiem bija nepieciešams, lai sniegtu sabiedriskos pakalpojumus.
- (131) Komisija arī pauda sākotnēju viedokli, ka minētie pasākumi, iespējams, ir darbības atbalsts, kas samazināja izmaksas, kuras *Caremar* un pārējiem bijušās *Tirrenia* grupas uzņēmumiem citādi būtu jāsedz pašiem, un tādējādi šie pasākumi būtu jāuzskata par nesaderīgiem ar iekšējo tirgu (sk. Lēmuma par procedūras sākšanu 320. apsvērumu).

## 6. CAREMAR PIEZĪMES

### 6.1. Par SPS un konkurences vidi

- (132) *Caremar* apgalvo, ka SPS ir precīzi definētas Kampānijas reģiona aktos un ka Kampānijas reģions, definējot *Caremar* uzliktās SPS, ir pienācīgi ņēmis vērā konkurences vidi, kurā tiek sniegti jūras pakalpojumi Neapoles līcī, un vietējo iedzīvotāju vajadzības pēc jūras transporta.
- (133) *Caremar* uzskata, ka *Caremar* uzlikto SPS definīcija ir sniegta sākotnējā līgumā, piegādu plānos un pietauvošanās satvaros (*quadri accosti*), ko apstiprinājis un publicējis Kampānijas reģions, lai piedāvājumu pielāgotu lietotāju pieprasījumam. Attiecībā uz vajadzīgo pakalpojumu līmeni *Caremar* norādīja, ka SPS attiecas ne tikai uz apkalpojamo maršrutu, bet ietver arī vairākas saistības attiecībā uz jūrasbraucienu nepārtrauktību un biežumu, regularitāti un punktualitāti, braukšanas maksām un citas prasības attiecībā uz izmantojamo kuģu ietilpību un parametriem, tādējādi atspoguļojot patiesu vajadzību pēc sabiedriskajiem pakalpojumiem.
- (134) *Caremar* sniedza detalizētu informāciju par dažādajiem jūras maršrutiem, lai pierādītu, ka tas darbojas saskaņā ar konkrētām prasībām, kas paredzētas, lai apmierinātu sabiedrisko pakalpojumu vajadzības (piemēram, ievēro saistības pirmo jūrasbraucienu no rīta veikt uz kontinentālo daļu, kas nozīmē, ka jānodrošina kuģu palikšana pa nakti salā un tā rezultātā rodas papildu izmaksas), un ka ar to tas atšķiras no saviem konkurentiem. *Caremar* paskaidroja, ka šo saistību izpildes nolūkā *Caremar* apkalpe strādā kopumā 16 stundas dienā (maksimāli pieļaujamais laiks saskaņā ar attiecīgajiem tiesību aktiem) uz kuģi.
- (135) Attiecībā uz konkurences vidi Neapoles līcī un Poncas salu grupā *Caremar* norādīja, ka tas vienmēr ir bijis vienīgais operators, kas spēj piedāvāt regulārus un uzticamus jūras transporta pakalpojumus, kuru mērķis ir efektīvi savienot salas ar kontinentālo daļu. *Caremar* norādīja, ka tam ir būtiska nozīme teritoriālās vienotības principa ievērošanas nodrošināšanā, jo tirgus spēki vien nekad nav spējuši apmierināt salu iedzīvotāju gaidas un vajadzības pēc regulāriem un tiešiem pakalpojumiem, kas spētu nodrošināt savienotību starp salām un kontinentālo daļu. *Caremar* ieskatā tas ir saistīts ar to, ka Neapoles līcī ir vairākas ļoti blīvi apdzīvotas salas un tas neizbēgami ietekmē ikdienas pieprasījumu pēc regulāriem savienojumiem (piemēram, profesionālā vai izglītības nolūkā).

### 6.2. Par sākotnējā līguma pagarinājuma atbilstību *Altmark* kritērijiem

- (136) *Caremar* apgalvo, ka kompensācija, kas saņemta sākotnējā līguma pagarinājuma laikā, nav valsts atbalsts, jo četři kumulatīvie nosacījumi, kas noteikti *Altmark* judikatūrā, ir izpildīti.
- (137) Attiecībā uz pirmo *Altmark* kritēriju *Caremar* apgalvo, ka tam ir uzticēta skaidri noteikta SPS izpilde un ka tāpēc pirmais kritērijs ir izpildīts (sk. piezīmes 6.1. iedaļā).

- (138) Attiecībā uz otro *Altmark* kritēriju *Caremar* atgādina, ka kompensācijas aprēķināšanas kritēriji tika objektīvi un pārredzami noteikti iepriekš (t. i., sākotnējā līgumā un Lēmumā Nr. 111/2007), tāpēc arī otrais *Altmark* kritērijs ir izpildīts.
- (139) Attiecībā uz trešo *Altmark* kritēriju *Caremar* apgalvo, ka pagarinājuma periodā sniegtā kompensācija nepārsniedza summu, kas bija nepieciešama, lai segtu pakalpojuma radītās papildu izmaksas, ņemot vērā arī attiecīgus ieņēmumus un saprātīgu peļņu, un tādējādi trešais *Altmark* kritērijs ir izpildīts. Atbildot uz Komisijas šaubām par to, ka *Caremar* kopš 2010. gada varētu būt saņēmis pārmērīgu kompensāciju par SPS izpildi, *Caremar* apgalvo, ka izmaksātā kompensācija nebija pietiekama, lai segtu izmaksas, kas radušās, pildot SPS, un turklāt netika piešķirta nekāda peļņas norma.
- (140) Visbeidzot, attiecībā uz ceturto *Altmark* kritēriju *Caremar* norāda, ka, tā kā netika rīkota publiskā iepirkuma procedūra, kompensācija tika noteikta, pamatojoties uz efektīva uzņēmuma (tāda, kurā, piemēram, kuģu izmaksas ir pilnībā amortizētas, ir panākta optimāla apkalpes un snieguma attiecība un tiek saglabātas zemākās braukšanas maksas, neraugoties uz degvielas izmaksu pieaugumu) izmaksu analīzi.

#### 6.3. Par sākotnējā līguma pagarinājuma atbilstību LESD 106. panta 2. punktam

- (141) *Caremar* norāda, ka, lai novērtētu saderību, kā norādīts 2011. gada lēmuma par procedūras sākšanu 308. apsvērumā, ir jānovērtē, vai ir izpildīti trīs šādi kumulatīvi nosacījumi:
- a) attiecīgajiem pakalpojumiem jābūt VTNP;
  - b) valstij attiecīgos pakalpojumus jābūt pienācīgi uzticējušai atbalsta saņēmējam;
  - c) kompensācijai jābūt samērīgai ar izmaksām, kas radušās VTNP sniegšanā.
- (142) Attiecībā uz pirmo nosacījumu *Caremar* paskaidro, ka pakalpojumi tiek sniegti saskaņā ar konkrētām sabiedrības prasībām, tādējādi nodrošinot teritoriālo vienotību (sk. piezīmes 6.1. iedaļā).
- (143) Attiecībā uz otro nosacījumu *Caremar* apgalvo, ka tas sniedz jūras pakalpojumus, kas tam uzticēti ar sākotnējo līgumu, kurā sīki noteiktas *Caremar* uzliktās SPS.
- (144) Visbeidzot, attiecībā uz samērīguma nosacījumu *Caremar* atkārtoti uzsver, ka, piemēram, 2010. un 2011. gadā saņemtā kompensācija, kā liecina uzņēmuma pārskati, nebija pietiekama.

#### 6.4. Par pietauvošanās prioritāti

- (145) *Caremar* apgalvo, ka pietauvošanās prioritātes piešķiršana nesniedz nekādas ekonomiskas priekšrocības un ka tāpēc šo pasākumu nevar kvalificēt kā valsts atbalstu. Turklāt *Caremar* uzsver, ka pietauvošanās prioritāte tiek izmantota tikai, lai izpildītu saistības, kas tam uzliktas ar sabiedrisko pakalpojumu līgumu.

#### 6.5. Par pasākumiem, kas noteikti Likumā Nr. 163/2010

- (146) Attiecībā uz finanšu atbalsta pasākumiem, kas *Caremar* piešķirti ar Likumu Nr. 163/2010, *Caremar* apstiprina, ka 2 115 000 EUR tika piešķirti tikai tā flotes modernizācijai. Tāpēc *Caremar* uzskata, ka Likumā Nr. 163/2010 paredzētie pasākumi nav tam piešķirts valsts atbalsts, jo tie ir nepieciešami *Caremar* uzticēto SPS finansēšanai.

## 7. CAREMAR KONKURENTU PIEZĪMES

7.1. **Medmar piezīmes**7.1.1. *Par SPS un konkurences vidi*

- (147) *Medmar* norādīja, ka valsts atbalsta pasākumi, uz kuriem attiecas 2011. gada lēmums par procedūras sākšanu, un tirgus apstākļi ir tādi paši kā tie, uz kuriem attiecas Lēmums 2005/163/EK. Šie valsts atbalsta pasākumi attiecas uz a) kompensāciju, ko katru gadu piešķir *Caremar* par maršruta Neapole–Kapri apkalpošanu un attiecībā uz ko ar Lēmumu 2005/163/EK tika uzdots atgūt visas *Caremar* piešķirtās summas, un b) kompensāciju, ko katru gadu piešķir *Caremar* par maršruta Iskija–Pročida apkalpošanu un attiecībā uz ko ar Lēmumu 2005/163/EK Itālijai tika uzdots ierobežot *Caremar* apkalpoto savienojumu skaitu un kompensēt tikai *Caremar* neto darbības zaudējumus. *Medmar* norāda, ka Lēmums 2005/163/EK tika pieņemts, jo privātais sektors ar salīdzināmiem aktīviem varēja piedāvāt pakalpojumus, kas ir salīdzināmi ar *Caremar* piedāvātajiem pakalpojumiem.
- (148) *Medmar* norādīja, ka Kampānijas reģions SPS par maršrutu Iskija–Pročida, Pročida–Neapole un Iskija–Pročida–Pocuoli apkalpošanu uzticēja gan *Caremar*, gan *Medmar*. Tomēr, atšķirībā no *Caremar*, *Medmar* nesaņēma nekādu kompensāciju par minēto pakalpojumu sniegšanu. Netika sāktā publiskā iepirkuma procedūra, lai noteiktu uzņēmumus, kas SPS spēj izpildīt par sabiedrībai viszemākajām izmaksām. Tā vietā Kampānijas reģions piespieda privātus uzņēmumus piekrist parakstīt “pakļaušanās aktus”, saskaņā ar kuriem tiem ir jāpilda SPS ar Kampānijas reģiona noteiktajiem noteikumiem un nosacījumiem (attiecībā uz laika grafiku un braukšanas maksām). Kā *Medmar* norādījis, ja privātie uzņēmumi nevēlētos parakstīt minētos “pakļaušanās aktus”, tiem netiktu atļauts sniegt pakalpojumus šajā teritorijā.
- (149) *Medmar* apgalvoja, ka Kampānijas reģionam nebija vajadzības uzticēt *Caremar* SPS ar kompensāciju, jo *Medmar* varēja sniegt to pašu pakalpojumu bez kompensācijas.
- (150) Konkrētāk, *Medmar* paskaidroja, ka 2011. gadā tas katru dienu nodrošinājis šādus jūrasbraucienus:
- maršrutā Iskija–Neapole 7 ikdienas jūrasbraucienus (no kuriem 5 ietvēra pieturu Pročidā),
  - maršrutā Iskija–Pocuoli 13 ikdienas jūrasbraucienus un vasaras sezonā vēl 1 ikdienas savienojumu ar Kasamičolu.
- (151) Savukārt, kā *Medmar* norādījis, *Caremar* minētajos maršrutos nodrošināja mazāk jūrasbraucienu, proti:
- maršrutā Iskija–Neapole 11 ikdienas braucienus un vasaras sezonā vēl 3 braucienus,
  - maršrutā Iskija–Pročida–Pocuoli 3 ikdienas braucienus.
- (152) *Medmar* arī uzsvēra, ka pakalpojumu kvalitāte un izmantotie kuģi atbilst *Caremar* pakalpojumu kvalitātei un kuģiem. Turklāt tajā pašā teritorijā darbojas vēl citi privāti uzņēmumi.
- (153) *Medmar* secināja, ka šādos apstākļos SPS uzticēšana *Caremar* nebija nepieciešama un tāpēc nav saderīga ar LESD.
- (154) *Medmar* apgalvo, ka tad, ja Komisija uzskata, ka SPS uzticēšana tomēr bija nepieciešama, šī uzticēšana pārkāpj Regulas (EEK) Nr. 3577/92 4. panta 1. un 2. punktu, kuros teikts, ka, “[j]a dalībvalsts noslēdz valsts pasūtījuma līgumus vai uzliek valsts pasūtījuma nodrošināšanas pienākumu, to dara, nediskriminējot nevienu Kopienas kuģu īpašnieku”, un “visiem Kopienas kuģu īpašniekiem jābūt pieejamām kompensācijām par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākumu”.

- (155) *Medmar* arī apgalvoja, ka Itālija nav sniegusi informāciju par summām, kas piešķirtas par katru *Caremar* apkalpoto savienojumu.

#### 7.1.2. Par pietauvošanās prioritāti

- (156) *Medmar* apgalvo, ka *Caremar* piešķirtā pietauvošanās prioritāte pārkāpj Regulas (EEK) Nr. 3577/92 4. panta 1. un 2. punktu, ciktāl tā *Caremar* nodrošina vislabākos savienojumus visienesīgākajās stundās, tādējādi diskriminējot Savienības kuģu īpašniekus un liedzot tiem izmantot savas tiesības sniegt pakalpojumus atvērtā tirgū.
- (157) *Medmar* atsaucas arī uz Itālijas Konkurences iestādes *Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato* ("AGCM") 2009. gada 13. jūlija ieteikumu par tā noteikuma atcelšanu<sup>(106)</sup>, saskaņā ar kuru *Caremar* ir atļauts izmantot pietauvošanās prioritāti saviem pakalpojumiem. AGCM uzskata, ka šis noteikums rada konkurences likvidēšanas risku, jo tas liedz privātiem uzņēmumiem apkalpot savienojumus ienesīgās stundās.

#### 7.1.3. Par pasākumiem, kas noteikti Likumā Nr. 163/2010

- (158) *Medmar* norāda, ka ar Likumu Nr. 163/2010 Itālija pagarināja sākotnējo līgumu līdz privatizācijas procesa beigām. Ar šo pagarinājumu tiek pārkāpta Regula (EEK) Nr. 3577/92, ciktāl uzņēmums, kuram jāpilda SPS, netika izvēlēts publiskā iepirkuma procedūrā, tādējādi diskriminējot *Medmar*.
- (159) Turklāt saskaņā ar Likuma Nr. 163/2010 19. pantu *Caremar* tika piešķirti 2 115 000 EUR tā flotes modernizācijai, un, pēc *Medmar* domām, šī summa ir darbības atbalsts un tādējādi – nesaderīgs atbalsts. Turklāt ar Likumu Nr. 163/2010 *Caremar* un pārējiem bijušās *Tirrenia* grupas uzņēmumiem tika piešķirta piekļuve 49 000 000 EUR, ko tie varēja izmantot, lai apmierinātu likviditātes vajadzības, un šī summa, pēc *Medmar* domām, arī ir darbības atbalsts un tādējādi – nesaderīgs atbalsts.
- (160) Visbeidzot, *Medmar* apgalvo, ka ar *Caremar* privatizācijas procesu saistītie atbrīvojumi no nodokļiem ir nesaderīgs atbalsts.

#### 7.2. SNAV un ACAP piezīmes

- (161) Attiecībā uz SPS uzticēšanu *Caremar* SNAV un ACAP apgalvoja, ka *Altmark* kritērijs, kas paredz, ka ir jāpastāv patiesam VTNP, nav izpildīts un attiecīgā SPS uzticēšana nebija vajadzīga, jo *Caremar* apkalpotos maršrutus apkalpoja arī privāti uzņēmumi. Konkrētāk, SNAV apkalpoja šādus maršrutus:
- maršrutu Sorrento–Kapri ar septiņiem ikdienas jūrasbraucieniem darb dienās un pieciem jūrasbraucieniem nedēļas nogalēs,
  - maršrutu Neapole–Iskija ar četriem ikdienas jūrasbraucieniem, no kuriem trīs veda caur Pročidu,
  - maršrutu Pročida–Iskija ar četriem ikdienas jūrasbraucieniem,
  - maršrutu Pročida–Neapole ar četriem ikdienas jūrasbraucieniem.
- (162) SNAV un ACAP apgalvo, ka VTNP uzticēšana *Caremar* un ar to saistītā kompensācija ir nesaderīgs valsts atbalsts LESD 107. panta nozīmē.

#### 7.3. GNV piezīmes

- (163) GNV piezīmes attiecās uz pietauvošanās prioritāti un Likumā Nr. 163/2010 noteiktajiem pasākumiem.
- (164) Attiecībā uz pietauvošanās prioritāti GNV norādīja, ka *Caremar* un pārējie *Tirrenia* grupas uzņēmumi laiku un pietauvošanās ziņā ir guvuši vislielāko labumu no tirgus piedāvātajām pasažieru transporta iespējām, izvēloties ērtākos pietauvošanās laikus, tādējādi uz konkurējošu privāto uzņēmumu rēķina uzlabojot savu stāvokli pasažieru transporta segmentā.

<sup>(106)</sup> Dekrētlukuma Nr. 135/2009 19.ter pants.

- (165) Attiecībā uz Likumā Nr. 163/2010 noteiktajiem pasākumiem GNV apgalvoja, ka šie pasākumi ir darbības atbalsts, pateicoties kuram *Caremar* un pārējiem *Tirrenia* grupas uzņēmumiem nebija pašiem jāsedz izmaksas, kas parasti tiem būtu jāsedz ar saviem finanšu līdzekļiem.

#### 7.4. **Alilauro piezīmes**

- (166) *Alilauro* apgalvoja, ka Kampānijas reģions pirms *Caremar* privatizācijas ļaunprātīgi izmantoja savu dominējošo stāvokli – koordinēja visu satiksmi Neapoles līcī, piešķirot SPS un nosakot tarifu līmeni. *Alilauro* norāda, ka pastāvēja interešu konflikts, kura dēļ Kampānijas reģions neizsludināja publisko iepirkumu par *Caremar* pārdošanu.
- (167) *Alilauro* arī apgalvoja, ka visus *Caremar* apkalpotos maršrutus apkalpoja arī citi privāti operatori, nesaņemot nekādu valsts kompensāciju, savukārt apgalvojums, ka *Caremar* radās lielākas izmaksas, tāpēc ka kuģiem ir obligāti jābūt salu ostās, nav pamatots, jo vai nu ostās atrodas arī privāti kuģi, vai arī neatliekamās medicīniskās palīdzības pakalpojumu gadījumā pārvadājumus varētu nodrošināt šim nolūkam īpaši būvētas motorlaivas, kā arī helikopteri.

#### 7.5. **NLG piezīmes**

- (168) *NLG* uzskata, ka maršrutā Neapole–Kapri sabiedrībai nebija patiesas vajadzības pēc papildu pakalpojumiem, jo *NLG* uz Kapri salu nodrošināja divreiz vairāk ikdienas jūrasbraucienu, ko tas kvalitātes, nepārtrauktības un kuģa komforta ziņā uzskatīja par līdzvērtīgiem *Caremar* pakalpojumiem.
- (169) Turklāt *NLG* puda šaubas par to, vai bija pareizi sākotnējo līgumu pagarināt, pirms tam nerīkojot publiskā iepirkuma procedūru, kā rezultātā *NLG* tika diskriminēts.
- (170) Papildus tam *NLG* apgalvoja, ka Likumā Nr. 163/2010 noteiktie pasākumi ir nelikumīgs un nesaderīgs atbalsts, jo tie ir darbības atbalsts, un *Caremar* pietauvošanās prioritāte ir vēl viens pārkāpums, jo tā deva iespēju *Caremar* iegūt labākos maršrutus un laika grafikus.

#### 7.6. **Marworld piezīmes**

- (171) *Marworld* apgalvoja, ka Kampānijas reģions privatizācijas procesā piešķīra *Caremar* atbalstu. Konkrētāk, *Marworld* norādīja, ka, lai atjaunotu *Caremar* finansiālo stāvokli tādā līmenī, kāds bija laikā, kad *SNAV/Rifim* piedāvāja iegādāties *Caremar* par 6 000 001 EUR, Kampānijas reģions ar 2015. gada 21. maija Reģionālo lēmumu Nr. 316 piešķīra *Caremar* 2 155 008 EUR ar nosacījumu, ka *SNAV/Rifim* to iegādājas.

### 8. ITĀLIJAS PIEZĪMES

#### 8.1. **Par SPS un konkurences vidi**

- (172) Itālija paskaidro, ka *Caremar* darbības aprobežojas tikai ar SPS izpildi un ka *Caremar* ir gandrīz ekskluzīva kompetence komerciāli ne īpaši izdevīgajā transportlīdzekļu un kravu (piemēram, pasta sūtījumu) transportēšanā no Neapoles līča salām uz kontinentālo daļu, savukārt konkurenti galvenokārt pievēršas pasažieru transportēšanai (sk. jo īpaši 182.–185. apsvērumu).
- (173) Itālija norāda, ka ar *Caremar* uzticētajām SPS tiek apmierināta reāla un aktuāla salu iedzīvotāju vajadzība, ko tirgus spēki vien, visticamāk, neapmierinātu, jo īpaši, ja runa ir par teritoriālo vienotību un jūrasbraucienu biežumu, to regularitāti un punktualitāti, kā arī vairākām prasībām attiecībā uz kuģu ietilpību un apkalpi.

- (174) Lai parādītu, ka pastāv patiens lietotāju pieprasījums pēc attiecīgajiem jūras pakalpojumiem, Itālija sniedza datus par *Caremar* pārvadājumu apjomu SPS maršrutos, uz kuriem attiecas pagarinātais sākotnējais līgums, pagaidu līgums un jaunais sabiedrisko pakalpojumu līgums.
- (175) Dati par *Caremar* jūras pakalpojumiem maršrutos Neapoles līcī laikposmā no 2009. līdz 2021. gadam (sk. turpmāk 3.–8. tabulu) liecina, ka visu laiku pastāvēja lietotāju pieprasījums – ne tikai pēc pasažieru pārvadājumiem, bet arī pēc jahtajiem pārvadājumiem (t. i., arī transportlīdzekļu un kravu pārvadājumiem). Turklāt, kā norāda Itālija, tas, ka *Caremar* pārvadājumu apjoms gadu gaitā ir saglabājies stabils, skaidri liecina, ka *Caremar* piedāvājums atbilst vietējo iedzīvotāju pieprasījumam, kas ir diezgan stabils, jo iedzīvotājiem jūras transporta pakalpojumi ir vajadzīgi katru dienu visa gada garumā, un tūrisma satiksmes svārstības to nav ietekmējušas.

### Pasažieru pārvadājumi

3. tabula

#### 2009.–2014. gadā transportētie pasažieri

| Maršruti                                     | 2009      | 2010      | 2011      | 2012      | 2013      | 2014      |
|----------------------------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| <b>Kapri–Sorento</b>                         | 314 180   | 330 513   | 279 657   | 261 687   | 272 779   | 263 354   |
| <b>Kapri–Neapole</b>                         | 458 399   | 480 394   | 416 602   | 420 772   | 417 729   | 463 006   |
| <b>Iskija–Pročida–Neapole <sup>(1)</sup></b> | 1 699 501 | 1 710 889 | 1 242 689 | 1 228 687 | 1 662 685 | 1 662 737 |
| <b>Iskija–Pročida–Pocuoli <sup>(2)</sup></b> | 316 538   | 333 832   | 419 320   | 415 943   | 398 620   | 389 428   |

(<sup>1)</sup> Pārvadājumu apjoms šajā maršrutā ietvēra arī pārvadājumus segmentos Iskija–Pročida un Pročida–Neapole un tiešajā maršrutā Iskija–Neapole. Itālija iesniedza arī datus par *Caremar* pasažieru pārvadājumiem 2011.–2021. gadā sadalījumā pa segmentiem, un tie liecina, ka arī pārvadājumu apjoms pa segmentiem gadu gaitā ir saglabājies stabils.

(<sup>2)</sup> Pārvadājumu apjoms šajā maršrutā ietvēra arī pārvadājumus segmentā Pročida–Pocuoli. Itālija iesniedza arī datus par *Caremar* pasažieru pārvadājumiem 2011.–2021. gadā sadalījumā pa segmentiem, un tie liecina, ka arī pārvadājumu apjoms pa segmentiem gadu gaitā ir saglabājies stabils.

4. tabula

#### 2015.–2021. gadā transportētie pasažieri

| Maršruti                                     | 2015      | 2016      | 2017      | 2018      | 2019      | 2020                  | 2021                  |
|----------------------------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------------------|-----------------------|
| <b>Kapri–Sorento</b>                         | 249 908   | 266 393   | 259 228   | 259 228   | 244 645   | [100 000–200 000]     | [100 000–200 000]     |
| <b>Kapri–Neapole</b>                         | 461 000   | 522 662   | 577 263   | 601 251   | 632 857   | [300 000–400 000]     | [400 000–500 000]     |
| <b>Iskija–Pročida–Neapole <sup>(1)</sup></b> | 1 653 493 | 1 835 132 | 1 990 603 | 1 981 824 | 2 093 347 | [1 000 000–2 000 000] | [1 000 000–2 000 000] |
| <b>Iskija–Pročida–Pocuoli <sup>(2)</sup></b> | 383 164   | 412 319   | 400 977   | 399 792   | 398 994   | [200 000–300 000]     | [300 000–400 000]     |

(<sup>1)</sup> Pārvadājumu apjoms šajā maršrutā ietvēra arī pārvadājumus segmentos Iskija–Pročida un Pročida–Neapole un tiešajā maršrutā Iskija–Neapole.

(<sup>2)</sup> Pārvadājumu apjoms šajā maršrutā ietvēra arī pārvadājumus segmentā Pročida–Pocuoli.

## Transportlīdzekļi

5. tabula

## 2009.–2014. gadā transportētie transportlīdzekļi

| Maršruti                                     | 2009   | 2010   | 2011   | 2012   | 2013   | 2014   |
|----------------------------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| <b>Kapri–Sorento</b>                         | 8 473  | 10 617 | 11 246 | 11 041 | 16 555 | 16 532 |
| <b>Kapri–Neapole</b>                         | 20 513 | 20 659 | 20 541 | 19 435 | 23 601 | 24 417 |
| <b>Iskija–Pročida–Neapole <sup>(1)</sup></b> | 74 733 | 68 959 | 71 065 | 64 208 | 76 738 | 77 773 |
| <b>Iskija–Pročida–Pocuoli <sup>(2)</sup></b> | 48 110 | 46 674 | 49 568 | 59 461 | 71 879 | 69 451 |

<sup>(1)</sup> Pārvadājumu apjoms šajā maršrutā ietvēra arī pārvadājumus segmentos Iskija–Pročida un Pročida–Neapole un tiešajā maršrutā Iskija–Neapole. Itālija iesniedza arī datus par *Caremar* pārvadājumu apjomu 2013.–2021. gadā sadalījumā pa segmentiem, un tie liecina, ka *Caremar* transportēto transportlīdzekļu skaits katrā segmentā gadu gaitā ir saglabājies stabils.

<sup>(2)</sup> Pārvadājumu apjoms šajā maršrutā ietvēra arī pārvadājumus segmentā Pročida–Pocuoli. Itālija iesniedza arī datus par *Caremar* pārvadājumu apjomu 2013.–2021. gadā sadalījumā pa segmentiem, un tie liecina, ka *Caremar* transportēto transportlīdzekļu skaits katrā segmentā gadu gaitā ir saglabājies stabils.

6. tabula

## 2015.–2021. gadā transportētie transportlīdzekļi

| Maršruti                                     | 2015   | 2016   | 2017   | 2018   | 2019   | 2020            | 2021             |
|----------------------------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|-----------------|------------------|
| <b>Kapri–Sorento</b>                         | 16 650 | 18 587 | 17 578 | 18 110 | 18 679 | [10 000–20 000] | [10 000–20 000]  |
| <b>Kapri–Neapole</b>                         | 24 397 | 24 503 | 25 920 | 26 348 | 27 528 | [20 000–30 000] | [20 000–30 000]  |
| <b>Iskija–Pročida–Neapole <sup>(1)</sup></b> | 93 769 | 90 080 | 83 052 | 74 932 | 79 265 | [70 000–80 000] | [90 000–100 000] |
| <b>Iskija–Pročida–Pocuoli <sup>(2)</sup></b> | 65 930 | 70 001 | 65 724 | 64 840 | 64 554 | [40 000–50 000] | [60 000–70 000]  |

<sup>(1)</sup> Pārvadājumu apjoms šajā maršrutā ietvēra arī pārvadājumus segmentos Iskija–Pročida un Pročida–Neapole un tiešajā maršrutā Iskija–Neapole.

<sup>(2)</sup> Pārvadājumu apjoms šajā maršrutā ietvēra arī pārvadājumus segmentā Pročida–Pocuoli.

## Krava (lineārie metri)

7. tabula

## 2009.–2014. gadā transportētā krava (lineārie metri)

| Maršruti                                     | 2009    | 2010    | 2011    | 2012    | 2013    | 2014    |
|----------------------------------------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| <b>Kapri–Sorento</b>                         | 82 930  | 91 218  | 95 889  | 99 318  | 122 742 | 109 932 |
| <b>Kapri–Neapole</b>                         | 228 310 | 222 050 | 221 238 | 216 563 | 238 656 | 238 602 |
| <b>Iskija–Pročida–Neapole <sup>(1)</sup></b> | 268 111 | 243 034 | 218 932 | 189 496 | 323 259 | 306 694 |
| <b>Iskija–Pročida–Pocuoli <sup>(2)</sup></b> | 86 664  | 80 566  | 76 346  | 118 274 | 124 758 | 120 259 |

<sup>(1)</sup> Pārvadājumu apjoms šajā maršrutā ietvēra arī pārvadājumus segmentos Iskija–Pročida un Pročida–Neapole un tiešajā maršrutā Iskija–Neapole. Itālija iesniedza arī datus par *Caremar* pārvadājumu apjomu 2013.–2021. gadā sadalījumā pa segmentiem, un tie liecina, ka *Caremar* transportēto kravu lineāro metru skaits katrā segmentā gadu gaitā ir saglabājies stabils.

<sup>(2)</sup> Pārvadājumu apjoms šajā maršrutā ietvēra arī pārvadājumus segmentā Pročida–Pocuoli. Itālija iesniedza arī datus par *Caremar* pārvadājumu apjomu 2013.–2021. gadā sadalījumā pa segmentiem, un tie liecina, ka *Caremar* transportēto kravu lineāro metru skaits katrā segmentā gadu gaitā ir saglabājies stabils.

8. tabula

## 2015.–2021. gadā transportētā krava (lineārie metri)

| Maršruti                                     | 2015    | 2016    | 2017    | 2018    | 2019    | 2020              | 2021              |
|----------------------------------------------|---------|---------|---------|---------|---------|-------------------|-------------------|
| <b>Kapri–Sorento</b>                         | 107 316 | 112 092 | 110 778 | 110 454 | 112 212 | [80 000–90 000]   | [100 000–200 000] |
| <b>Kapri–Neapole</b>                         | 229 044 | 252 138 | 254 826 | 253 680 | 261 906 | [200 000–300 000] | [200 000–300 000] |
| <b>Iskija–Pročida–Neapole <sup>(1)</sup></b> | 306 439 | 293 423 | 292 172 | 295 761 | 283 142 | [200 000–300 000] | [300 000–400 000] |
| <b>Iskija–Pročida–Pocuoli <sup>(2)</sup></b> | 209 392 | 196 346 | 185 996 | 189 423 | 126 693 | [80 000–90 000]   | [90 000–100 000]  |

<sup>(1)</sup> Pārvadājumu apjoms šajā maršrutā ietvēra arī pārvadājumus segmentos Iskija–Pročida un Pročida–Neapole un tiešajā maršrutā Iskija–Neapole.

<sup>(2)</sup> Pārvadājumu apjoms šajā maršrutā ietvēra arī pārvadājumus segmentā Pročida–Pocuoli.

- (176) Attiecībā uz maršrutiem Poncas salu grupā, kurus *Caremar* apkalpoja tikai no 2009. gada 1. janvāra līdz 2011. gada 31. maijam <sup>(107)</sup>, Itālija norādīja *Caremar* apkalpoto pasažieru skaitu šajos maršrutos 2009. un 2010. gadā un šajos maršrutos pārvadāto transportlīdzekļu skaitu 2009. gadā (sk. 9. tabulu). Itālija norāda, ka šie dati, kas gan nav pilnīgi <sup>(108)</sup>, ļauj uzskatīt, ka lietotāju pieprasījums šajos maršrutos pastāvēja un bija stabils.

9. tabula

## 2009. un 2010. gadā transportētie pasažieri un transportlīdzekļi

| Maršruti                 | 2009      |                   | 2010      |                   |
|--------------------------|-----------|-------------------|-----------|-------------------|
|                          | Pasažieri | Transportlīdzekļi | Pasažieri | Transportlīdzekļi |
| <b>Ancio–Ponca</b>       | 31 494    | 2 808             | 32 202    | n. p.             |
| <b>Formija–Ponca</b>     | 157 055   | 13 926            | 165 370   | n. p.             |
| <b>Formija–Ventotene</b> | 99 087    | 3 063             | 106 886   | n. p.             |

- (177) Attiecībā uz *SNCM* sprieduma kritēriju <sup>(109)</sup> piemērošanu jūras transporta situācijai Neapoles līcī Itālija apgalvo, ka šie kritēriji nav piemēroti, ciktāl tie nosaka tikai kvantitatīvu analīzi, kuras pamatā ir transporta piedāvājuma un pieprasījuma salīdzinājums un kurā nav ņemtas vērā vietējo iedzīvotāju vajadzību pēc sabiedriskajiem pakalpojumiem specifiskās iezīmes.

<sup>(107)</sup> No 2011. gada 1. jūnija maršrutus Poncas salu grupā apkalpoja *Laziomar*.

<sup>(108)</sup> Itālija norādīja, ka atlikušos datus par pasažieru pārvadājumiem 2011. gadā, 2010. un 2011. gadā transportētajiem transportlīdzekļiem un 2009.–2011. gadā transportētajām kravām vairs nav iespējams izgūt.

<sup>(109)</sup> 2017. gada 1. marta spriedums *Société nationale maritime Corse Méditerranée (SNCM)/Komisija*, T-454/13, ECLI:EU:T:2017:134, 130. un 134. punkts.

- (178) Attiecībā uz lietotāju pieprasījuma un tirgus piedāvājuma definīciju Itālija paskaidroja, ka Kampānijas reģiona izvēles attiecībā uz to pakalpojumu biežumu un grafikiem, kas *Caremar* jāsniiedz maršrutos, uz kuriem attiecas pagarinātais sākotnējais līgums, bija balstītas uz vietējo iestāžu paustajām vajadzībām un tajās bija ņemtas vērā diskusijas ar kuģošanas sabiedrībām, kas darbojās Neapoles līcī, par to spēju sniegt pakalpojumus saskaņā ar tirgus nosacījumiem vai saskaņā ar vienpusēji uzliktām SPS.
- (179) Jo īpaši, Itālija paskaidroja, ka procesuālais satvars, saskaņā ar kuru Kampānijas reģionam jādefinē SPS jūras transporta nozarē, ir noteikts 2002. gada 28. marta Reģionālā likuma Nr. 3 17. pantā, saskaņā ar kuru Kampānijas reģionam pirms SPS darbības jomas definēšanas ir jāapspriežas ar pakalpojuma lietotājiem un pakalpojuma sniedzējiem. Turklāt saskaņā ar to pašu pantu SPS darbības joma ir jāpārbauda un vajadzības gadījumā jāpārskata reizi trijos gados. Runājot par pagarināto sākotnējo līgumu – SPS, ko *Caremar* pildīja no 2009. gada 1. janvāra līdz 2011. gada 30. septembrim, bija balstītas uz sabiedrisko apspriešanu, ko Kampānijas reģions veica 2006.–2007. gadā<sup>(110)</sup>. SPS darbības joma attiecībā uz biežumu un grafikiem (paši SPS maršruti nemainījās) tika pārskatīta 2011. gadā ar 2011. gada 9. augusta Reģionālo izpildlēmumu Nr. 443, pamatojoties uz sabiedrisko apspriešanu, kas notika 2010.–2011. gadā (tā tika sākta 2010. gada novembrī).
- (180) Itālija iesniedza detalizētu informāciju par norisēm, kuru rezultātā tika pieņemts 2011. gada 9. augusta Reģionālais izpildlēmums Nr. 443, ar ko Kampānijas reģions pieņēma trīs gadu programmu (2011.–2013. gadam) minimālajiem pakalpojumiem Neapoles līcī (sk. 38. apsvērumu), kura stājās spēkā 2011. gada 1. oktobrī. Šī programma attiecās uz visiem jūras pakalpojumu sniedzējiem Neapoles līcī. Attiecībā uz *Caremar* Kampānijas reģions ar 2011. gada 30. decembra Reģionālo izpildlēmumu Nr. 857 *Caremar* pakalpojumu grafikos un biežumā ieviesa dažas nelielas izmaiņas, kas stājās spēkā 2012. gada 16. janvārī.
- (181) Itālija paskaidroja, ka pēc sabiedriskās apspriešanas, kas notika 2010. gada novembrī–decembrī, Kampānijas reģions 2011. gada sākumā uzaicināja Neapoles līča pašvaldību pārstāvjus uz tehniskām sanāksmēm, lai saistībā ar Neapoles līcī sniedzamo jūras transporta pakalpojumu programmas pārskatīšanu apspriestu sabiedrības vajadzības, kas apzinātas sabiedriskajā apspriešanā<sup>(111)</sup>. 2011. gada 22. jūlijā Kampānijas reģions tikās ar kuģošanas sabiedrībām, kas darbojās Neapoles līcī (NLG, *Alilauro*, *Aligruson*, *SNAV*, *ACAP*), lai apspriestu reģiona un vietējo pašvaldību kopīgi apzinātās vajadzības pēc sabiedriskajiem pakalpojumiem un pārbaudītu, vai tirgus varēs sniegt pietiekamus pakalpojumus, lai apmierinātu šīs vajadzības. Šajā diskusijā apstiprinājās, ka tirgus viens pats nebūtu sniedzis visus pakalpojumus, kurus Kampānijas reģions bija atzinis par nepieciešamiem sabiedrības vajadzības apmierināšanai. 2011. gada 28. jūlijā Kampānijas reģions atkal tikās ar Neapoles līča salu pārstāvjiem, lai kopā ar viņiem noteiktu trīs gadu programmas (2011.–2013. gadam) tehniskos aspektus, kas attiecās uz pakalpojumu biežumu un grafikiem<sup>(112)</sup>. Pēc tam kad tika pieņemta trīs gadu programma (2011.–2013. gadam) minimālajiem

<sup>(110)</sup> Pamatojoties uz 2007. gada 2. aprīļa Reģionālo izpildlēmumu Nr. 548.

<sup>(111)</sup> Piemēram, 2011. gada 25. februārī Kampānijas reģions uzaicināja Iskijas pašvaldību pārstāvjus uz 2011. gada 2. marta tehnisko sanāksmi par to jūras transporta pakalpojumu programmas noteikšanu, kas sniedzami starp Neapoli/Pocuoli un Iskiju. Šajā sanāksmē Iskijas pašvaldību pārstāvji uzsvēra nepieciešamību nodrošināt savienojumus uz Iskiju un no tās a) no agra rīta un naktī preču iegādes vajadzībām, b) no plkst. 6.30 līdz plkst. 9.00, lai studenti un darba ņēmēji varētu doties ikdienas ceļā uz Neapoli/Pocuoli, un no plkst. 12.30 līdz plkst. 15.00, lai viņi varētu nokļūt atpakaļ Iskijā, c) no plkst. 9.00 līdz plkst. 12.30 un no plkst. 15.00 līdz plkst. 18.00, lai Iskijas iedzīvotāji pa dienu varētu doties savās gaitās kontinentālajā daļā un tai pašā dienā arī atgriezties Iskijā (turklāt šie laika intervāli dod arī iespēju izmantot dzelzceļa un aviācijas transporta pakalpojumus kontinentālajā daļā, nepavadot iepriekšējo nakti Neapolē/Pocuoli), d) no plkst. 18.00 līdz plkst. 24.00, lai nodrošinātu teritoriālo vienotību arī naktī un dotu iespēju piedalīties kultūras pasākumos.

<sup>(112)</sup> Šajā kontekstā, piemēram, Iskijas pārstāvis lūdza pirmo izbraukšanu no Kasamičolas no rīta pārcelt no plkst. 7.00 uz plkst. 7.10. Kapri pašvaldība lūdza divus papildu jūrasbraucienus no Neapoles / uz to, proti, no Neapoles uz Kapri plkst. 18.10 un no Kapri uz Neapoli plkst. 19.10. Pročidas pašvaldība lūdza pārcelt kuģa ar zemūdens spārniem braucienu no Pročidas no plkst. 6.30 uz plkst. 6.40 un paredzēt, ka kuģi, kas plkst. 10.35 izbrauc no Iskijas uz Neapoli, pietur Pročidā. Kampānijas reģions ņēma vērā šos pieprasījumus un lūdza dot tam laiku pārliecināties par to izpildes iespējamību.

pakalpojumiem Neapoles līcī (sk. 38. apsvērumu), Pročidas pašvaldība sūdzējās, ka tā jaunās trīs gadu programmas ietvaros nesaņem pietiekamus pakalpojumus<sup>(113)</sup>. Tāpēc 2011. gada 7. oktobrī Kampānijas reģions uzaicināja Neapoles līča pašvaldību pārstāvjus uz tehnisku sanāksmi, lai apspriestu iespējamus pielāgojumus pieņemtajā trīs gadu programmā.

- (182) Attiecībā uz konkurences vidi Itālija uzskatīja, ka *Caremar* konkurentu sniegtie pakalpojumi pienācīgi neatbilda salu iedzīvotāju vajadzībām. Itālija paskaidroja, ka, ņemot vērā ārkārtīgi lielo iedzīvotāju blīvumu Kapri salā<sup>(114)</sup>, Iskijas salā<sup>(115)</sup> un Pročidas salā<sup>(116)</sup>, kurās kopā dzīvo vairāk nekā 96 000 cilvēku (t. i., aptuveni 3 % no vairāk nekā 3 miljoniem iedzīvotāju Neapoles provincē, pie kuras pieder šīs salas)<sup>(117)</sup>, jūras transportam jātiek nodrošinātam gandrīz tikpat bieži kā vietējam sauszemes transportam, lai apmierinātu vajadzības, kas ir studentiem un darba ņēmējiem, kuri katru dienu dodas uz kontinentālo daļu un atpakaļ.

- (183) Līdz 2017. gadam Neapoles līcī sniedzamo jūras transporta pakalpojumu programmā jūras transporta pakalpojumi bija sagrupēti šādās trīs kategorijās:

- a) tirgus pakalpojumi: jūras kuģošanas sabiedrības varēja darboties Neapoles līcī, ja bija iepriekš saņēmušas atļauju<sup>(118)</sup>. Pakalpojuma grafiku un biežumu izvēlējās jūras kuģošanas sabiedrība laikā, kad tā iesniedza pieteikumu, lai saņemtu atļauju apkalpot attiecīgo maršrutu. Tirgus operatoram nebija pienākuma sniegt pakalpojumu, bet, ja pakalpojums vai tā daļa, piemēram, pakalpojums noteiktās stundās vai noteiktās dienās, noteiktu laiku netika sniegts, darbības atļauja attiecībā uz nesniegtajiem pakalpojumiem tika atsaukta<sup>(119)</sup>;

<sup>(113)</sup> Konkrētāk, Pročidas pārstāvji norādīja, ka no 41 plānotā brauciena no Iskijas tikai 18 braucieni ved caur Pročidu, un lūdza paredzēt pieturu Pročidā lielākā skaitā braucienus.

<sup>(114)</sup> Kapri sala aizņem 10,4 kvadrātkilometrus, un to veido divas pašvaldības (Kapri un Anakapri), kurās kopā dzīvo aptuveni 13 900 iedzīvotāju. Kapri pašvaldībā ir aptuveni 7 300 iedzīvotāju (kas nozīmē, ka iedzīvotāju blīvums ir aptuveni 1 800 iedzīvotāju uz kvadrātkilometru), un Anakapri pašvaldībā ir aptuveni 6 600 iedzīvotāju (kas nozīmē, ka iedzīvotāju blīvums ir aptuveni 1 000 iedzīvotāju uz kvadrātkilometru). Avots: <https://www.italiapeddia.it> (pēdējoreiz skatīts 31.5.2024.).

<sup>(115)</sup> Iskijas sala aizņem 46,3 kvadrātkilometrus, un to veido sešas pašvaldības (Barano d'Iskija, Kasamičola Terme, Forio, Iskija, Lako Ameno, Serrara Fontana), kurās kopā ir aptuveni 61 500 iedzīvotāju, un tā ir trešā visvairāk apdzīvotā sala Itālijā (pēc Sicīlijas un Sardinijas), neraugoties uz to, ka tā ir tikai astotā lielākā sala Itālijā. Iskijas pašvaldībā ir aptuveni 18 600 iedzīvotāju (kas nozīmē, ka iedzīvotāju blīvums ir aptuveni 2 300 iedzīvotāju uz kvadrātkilometru), Barano d'Iskijas pašvaldībā ir aptuveni 9 800 iedzīvotāju (kas nozīmē, ka iedzīvotāju blīvums ir aptuveni 900 iedzīvotāju uz kvadrātkilometru), Kasamičola Termes pašvaldībā ir aptuveni 8 300 iedzīvotāju (kas nozīmē, ka iedzīvotāju blīvums ir aptuveni 1 500 iedzīvotāju uz kvadrātkilometru), Forio pašvaldībā ir aptuveni 17 000 iedzīvotāju (kas nozīmē, ka iedzīvotāju blīvums ir aptuveni 1 300 iedzīvotāju uz kvadrātkilometru), Lako Ameno pašvaldībā ir aptuveni 4 600 iedzīvotāju (kas nozīmē, ka iedzīvotāju blīvums ir aptuveni 2 300 iedzīvotāju uz kvadrātkilometru), Serrara Fontana pašvaldībā ir aptuveni 3 200 iedzīvotāju (kas nozīmē, ka iedzīvotāju blīvums ir aptuveni 480 iedzīvotāju uz kvadrātkilometru). Avots: <https://www.italiapeddia.it> (pēdējoreiz skatīts 31.5.2024.).

<sup>(116)</sup> Pročidas sala aizņem 4,1 kvadrātkilometru, un to veido viena pašvaldība (Pročidas pašvaldība), kurā dzīvo aptuveni 10 600 iedzīvotāju (kas nozīmē, ka iedzīvotāju blīvums ir aptuveni 2 500 iedzīvotāju uz kvadrātkilometru). Avots: <https://www.italiapeddia.it> (pēdējoreiz skatīts 31.5.2024.).

<sup>(117)</sup> Avots: <https://www.italiapeddia.it> (pēdējoreiz skatīts 31.5.2024.).

<sup>(118)</sup> Itālija paskaidroja, ka šī atļauju sistēma līdz 2017. gada 9. janvārim bija balstīta uz 2003. gada 21. februāra Reģionālo izpilddekrētu Nr. 80. Saskaņā ar minētā dekrēta 4. pantu darbības atļauja tika sniegta kuģošanas sabiedrībām, kas atbilst likumā noteiktajām jūras transporta pakalpojumu sniegšanas prasībām. Kopš 2017. gada 10. janvāra atļauju sistēma ir balstīta uz 2016. gada 2. augusta Reģionālo izpildlēmumu Nr. 442.

<sup>(119)</sup> Piemēram, ar 2012. gada Izpilddekrētu Nr. 269 Kampānijas reģions atsauc 2011. gada 21. septembrī *Medmar* piešķirto atļauju sniegt šādus pakalpojumus maršrutā Iskija (Kasamičola)–Pocuoli: no Iskijas uz Pocuoli plkst. 6.00, 14.00 un 17.45 un no Pocuoli uz Iskiju plkst. 11.00, 15.40 un 19.30. Atļauja tika atsaukta, jo *Medmar* šos pakalpojumus tā arī nebija sniedzis. Attiecībā uz kuģošanu no Iskijas uz Pocuoli plkst. 20.30, ko *Medmar* galu galā veica tikai piektdienās, sestdienās un svētdienās no 15. jūnija līdz 15. septembrim, atļauja palika spēkā tikai attiecībā uz faktiski sniegto pakalpojumu daļu.

- b) SPS pakalpojumi bez kompensācijas: jūras kuģošanas sabiedrībām, kurām bija atļauts apkalpot maršrutu, varēja tikt piemērotas SPS (attiecībā uz biežumu, regularitāti, izmantoto kuģu veidiem un braukšanas maksimālajām maksām) bez kompensācijas<sup>(120)</sup>. Šīs SPS attiecās uz jūras transporta pakalpojumiem, kurus Kampānijas reģions bija atzinis par svarīgiem vienotības nodrošināšanai starp kontinentālo daļu un salām. Tomēr, kā paskaidroja Itālija, Kampānijas reģionam nebija reālas kontroles pār šo pakalpojumu faktisko sniegšanu, jo jūras transporta operatori varēja pārtraukt to sniegšanu pēc saviem ieskatiem, par to paziņojot 45 dienas iepriekš un par to nesaņemot nekādu sodu. Ja pakalpojums vai tā daļa, piemēram, pakalpojums noteiktās stundās vai noteiktās dienās, noteiktu laiku netika sniegts, darbības atļauja attiecībā uz nesniegtajiem pakalpojumiem tika atsaukta. Turklāt Itālija paskaidroja, ka *Caremar* konkurenti vienmēr varēja lūgt Kampānijas reģionu uz laiku apturēt visus tiem noteiktos SPS pakalpojumus vai to daļu. Tā tas notika, piemēram, 2009. gadā, kad daži *Caremar* konkurenti lūdza Kampānijas reģionu samazināt to SPS pakalpojumu skaitu, kas tiem bija jāsniedz Neapoles līcī, un palielināt maksimālās braukšanas maksas, ko tie var iekasēt par atlikušajiem SPS pakalpojumiem, jo ekonomikas krīzes dēļ jūras transporta operatori saskārās ar finansiālām grūtībām<sup>(121)</sup>. Šajā gadījumā Kampānijas reģions pēc vietējo vajadzību sabiedriskās apspriešanas īstenošanas nolēma nepaaugstināt maksimālās braukšanas maksas SPS maršrutos un atļaut uz laiku<sup>(122)</sup> apturēt dažus no *Caremar* konkurentu sniegtajiem SPS pakalpojumiem dažos maršrutos<sup>(123)</sup>. Turklāt Itālija norādīja, ka laikposmā no 2010. gada decembra beigām līdz 2011. gada 1. oktobrim *Caremar*, *Gestour* un *Procida Lines* bija vienīgie uzņēmumi, kas sniedza jūras pakalpojumus Neapoles līcī saskaņā ar SPS, tāpēc ka visi pārējie kuģniecības operatori pēkšņi bija atteikušies turpināt sniegt pakalpojumus saskaņā ar SPS<sup>(124)</sup>. Itālija norādīja, ka būtībā šī SPS sistēma nedarbojās, jo kuģniecības operatori piekrita apkalpot maršrutu saskaņā ar Kampānijas reģiona noteiktajām SPS tikai tādēļ, lai iegūtu attiecīgo laika nišu Kampānijas reģiona apstiprinātajā un publicētajā pietauvošanās satvarā. Patiesībā šie pakalpojumi bieži vien netika sniegti vispār<sup>(125)</sup> vai arī to sniegšanā SPS netika ievērotas (grafika un maksimālo cenu ziņā<sup>(126)</sup>), jo īpaši klusajā sezonā. Šā iemesla dēļ Itālija uzsvēra, ka pakalpojumi, ko SPS ietvaros piedāvāja *Caremar* konkurenti, nav salīdzināmi ar *Caremar* piedāvātajiem pakalpojumiem ne tikai biežuma, bet arī uzticamības ziņā (piemēram, punktualitātes, kvalitātes un – vispārīgāk – pakalpojuma nodrošināšanas garantijas ziņā);

<sup>(120)</sup> Šī nekompensētā SPS sistēma bija spēkā līdz 2017. gada 9. janvārim. Kopš 2017. gada 10. janvāra *Caremar* ir vienīgais jūras transporta operators, uz kuru attiecas SPS Neapoles līcī; uz visiem pārējiem operatoriem attiecas tikai atļauju sistēma.

<sup>(121)</sup> Šis punkts ir minēts arī apsvērumos 2009. gada Reģionālajā izpilddekrētā Nr. 374, kurā atgādināts par 2009. gada 25. marta un 2009. gada 22. jūnija vēstulēm, ko *Caremar* konkurenti bija nosūtījuši Kampānijas reģionam un kas attiecās uz SPS pakalpojumu skaita samazināšanu un to braukšanas maksimālo maksu palielināšanu, kuras var iekasēt no lietotājiem pārējos SPS maršrutos.

<sup>(122)</sup> No 2009. gada 15. jūlija līdz 2009. gada 15. septembrim.

<sup>(123)</sup> Attiecīgie maršruti bija Kapri–Sorento, Kapri–Neapole, Iskija–Pročida–Neapole un Iskija–Neapole. SPS pakalpojumi, ko *Caremar* konkurenti nesniedza šajos maršrutos, nav ņemti vērā Neapoles līcī pastāvošās konkurences vides novērtējumā.

<sup>(124)</sup> Kampānijas reģions ar 2010. gada Reģionālo izpilddekrētu Nr. 402 ņēma vērā šo situāciju, apturēja tolaik spēkā esošo pietauvošanās satvaru un pieņēma ārkārtas pietauvošanās satvaru, kas bija spēkā līdz 2011. gada 30. septembrim. Saskaņā ar minēto ārkārtas pietauvošanās satvaru *Caremar* bija vienīgais jūras transporta operators, kas SPS ietvaros apkalpoja maršrutos Kapri–Sorento, Kapri–Neapole, Iskija–Neapole, Iskija–Pročida–Neapole, Iskija–Pročida–Pocuoli, Iskija–Pročida un Pročida–Neapole, savukārt *Gestour* un *Procida Lines* SPS ietvaros apkalpoja maršrutu Pročida–Pocuoli.

<sup>(125)</sup> Uz to, ka *Caremar* konkurenti Neapoles līcī bieži atcēla vai apturēja pakalpojumus, norādīja arī Itālijas Konkurences iestāde savā 2015. gada 28. janvāra Lēmumā Nr. 25295, kas pieņemts lietā I689C un ar ko Itālijas Konkurences iestāde noteica sankcijas uzņēmumiem NLG, *Alilauro*, *Alicost S.p.A.*, *Alilauro Gruson S.p.A.*, *Medmar*, *SNV*, *Servizi Liberi Marittimi Giuffrè & Lauro S.r.l.*, *Consorzio Linee Marittime Partenopee in liquidazione*, *Gescab S.r.l.* un *Associazione Cabotaggio Armatori Partenopei* par to, ka tie kopš 1998. gada ir īstenojuši horizontālu nolīgumu, kas ierobežo konkurenci pasažieru jūras transporta tirgū Neapoles līcī (sk. jo īpaši Itālijas Konkurences iestādes 2015. gada 28. janvāra Lēmuma Nr. 25295 255. punktu).

<sup>(126)</sup> Itālijas Konkurences iestāde 2012. gadā piemēroja *Medmar* un *Alilauro* sankcijas par komercpraksi, kas iedzīvotājiem liedza iegādāties biļetes par samazinātiem tarifiem (Itālijas Konkurences iestādes 2012. gada 31. janvāra Lēmums Nr. 23258 lietā PS5983 par *Medmar* un Itālijas Konkurences iestādes 2012. gada 31. janvāra Lēmums Nr. 23264 lietā PS7667 par *Alilauro*).

- c) SPS pakalpojumi ar kompensāciju: pakalpojumiem, uz kuriem attiecas sabiedrisko pakalpojumu līgums, kas noslēgts ar *Caremar*, piemēro SPS attiecībā uz nepārtrauktību un biežumu, regularitāti, punktualitāti, kvalitāti, izmantoto kuģu veidiem un ietilpību un braukšanas maksām un par to piešķir kompensāciju. Itālija paskaidroja, ka šie pakalpojumi tiek sniegti tajos dienas laikos, kad svārstmigrantiem jūras transports ir vajadzīgs visvairāk (agrā rītā, agrā pēcpusdienā un vakarā) <sup>(127)</sup>. Līgumiskais satvars, kas ietver arī sodu sistēmu, ir paredzēts tam, lai nodrošinātu šo pakalpojumu sniegšanu.

(184) Itālija paskaidroja, ka *Caremar* konkurenti *de facto* nesniedza visus jūrasbraucienus, kas minēti Kampānijas reģiona apstiprinātajos un publicētajos pietauvošanās satvaros ("*quadri accosti*"). Tas tā bija tāpēc, ka, no vienas puses, kuģošanas sabiedrībām, kas darbojās saskaņā ar tirgus nosacījumiem, bija atļauts izmantot laika nišas, kas noteiktas minētajos pietauvošanās satvaros, bet nebija pienākuma to darīt un, no otras puses, kuģošanas sabiedrībām, kas darbojās saskaņā ar SPS, netika piemērotas faktiskas sankcijas gadījumos, kad SPS pakalpojums netika sniegts <sup>(128)</sup>.

(185) Ņemot vērā Kampānijas reģiona apstiprinātos un publicētos pietauvošanās satvarus attiecīgajiem gadiem un *Caremar* konkurentu faktiski sniegtos pakalpojumus laikposmā no 2009. gada 1. janvāra līdz 2012. gada 31. jūlijam, Itālija paskaidroja, ka konkurences situācija Neapoles līcī bija šāda:

- a) maršrutā **Kapri–Sorento** papildus *Caremar* bija atļauts darboties vēl četrām kuģošanas sabiedrībām: *Aligruson*, *NLG*, *SNAV* un 2009.–2010. gadā *Ali Maritime Agency S.r.l.* ("*Alimar*"). Tomēr, kā Itālija norādījusi, šo uzņēmumu sniegtie pakalpojumi neapmierināja Kampānijas reģiona konstatēto vajadzību pēc sabiedriskajiem pakalpojumiem, proti, vajadzību pēc visa gada garumā nodrošinātiem pietiekamiem savienojumiem (jauktiem pakalpojumiem), kas ļautu Kapri iedzīvotājiem katru dienu darba vai mācību nolūkos doties uz kontinentālo daļu un atpakaļ (ar iespēju ņemt līdzi arī savas automašīnas) un dotu iespēju piegādāt preces (arī pasta sūtījumus) uz salām. Faktiski, kā minēts 36. apsvēruma a) punktā un 39. apsvēruma a) punktā, *Caremar* visu gadu no Kapri / uz to ar *TMV* bija jānodrošina divi jūrasbraucieni turp un atpakaļ no rīta, viens jūrasbrauciens turp un atpakaļ agri pēcpusdienā un viens jūrasbrauciens turp un atpakaļ vakarā. Turpretī *Caremar* konkurenti vai nu sniedza tikai pasažieru jūras transporta pakalpojumus (tā darīja *NLG* <sup>(129)</sup> un *Alimar* <sup>(130)</sup>), vai sniedza arī jauktus pakalpojumus, bet tikai vasaras periodā (tā rīkojās *SNAV* <sup>(131)</sup> un *Aligruson* <sup>(132)</sup>);

<sup>(127)</sup> Itālija uzsvēra, ka šāda grafika dēļ *Caremar* ir jāpatur kuģis salā pa nakti (un tas rada papildu izmaksas, kādas *Caremar* konkurentiem nerodas).

<sup>(128)</sup> Galvenās sekas gadījumiem, kad pakalpojums netika sniegts ilgāku laiku un kompetentās iestādes par to bija pārliecinājušās, bija tikai tādas, ka tika atsaukta atļauja izmantot attiecīgo laika nišu (tas attiecās gan uz pakalpojumiem, kas tika sniegti saskaņā ar tirgus nosacījumiem, gan uz pakalpojumiem, kas tika sniegti saskaņā ar SPS).

<sup>(129)</sup> *NLG* nodrošināja divus ikdienas jūrasbraucienus klusajā sezonā un septiņus ikdienas braucienus "karstajā" sezonā (trīs no tiem saskaņā ar SPS, proti, divus braucienus no Sorento plkst. 9.40 un 13.10 un (no 2010. gada) vienu braucienu no Kapri plkst. 8.55). Itālija norādīja, ka *NLG* pakalpojumi maršrutā Kapri–Sorento īsti nekonkurēja ar *Caremar* pakalpojumiem, ko apstiprina arī fakts, ka *NLG* piezīmes neattiecās uz maršrutu Kapri–Sorento, bet tikai uz maršrutu Neapole–Kapri (sk. 168. apsvērumu).

<sup>(130)</sup> Kā Itālija norādījusi, *Alimar* bija atļauts veikt divus pasažieru ikdienas jūrasbraucienus – vienu no Kapri uz Sorento plkst. 6.00 un otru no Sorento uz Kapri plkst. 22.55, bet tikai no 1. jūlija līdz 31. augustam.

<sup>(131)</sup> Attiecībā uz jauktajiem pakalpojumiem gan saskaņā ar 2007. gada jūras transporta programmu, gan saskaņā ar 2011. gada jūras transporta programmu (t. i., no 2009. gada) *SNAV* bija atļauts veikt 10 ikdienas jūrasbraucienus ar *TMV* (6 braucienus no Kapri uz Sorento plkst. 7.35, 9.15, 12.10, 15.55, 17.40 un 18.05 un 4 braucienus no Sorento uz Kapri plkst. 8.10, 11.25, 13.50 un 16.35), bet tikai vasaras periodā (konkrētāk, no 1. aprīļa līdz 3. novembrim).

<sup>(132)</sup> Attiecībā uz jauktajiem pakalpojumiem gan saskaņā ar 2007. gada jūras transporta programmu, gan saskaņā ar 2011. gada jūras transporta programmu (t. i., no 2009. gada) *Aligruson* bija atļauts veikt četrus ikdienas jūrasbraucienus (divus braucienus no Sorento uz Kapri plkst. 11.30 un 14.00 un divus braucienus no Kapri uz Sorento plkst. 12.30 un 18.05), bet tikai vasaras periodā.

- b) maršrutā **Kapri–Neapole** papildus *Caremar* bija atļauts darboties vēl četrām kuģošanas sabiedrībām: *SNAV* <sup>(133)</sup>, *NLG* <sup>(134)</sup>, *Consorzio Linee Marittime Neapolis* (“*Neapolis*”) <sup>(135)</sup> un *Metrò del Mare S.c.a.r.l.* (“*Metrò del Mare*”) <sup>(136)</sup>. Tomēr visi šie operatori sniedza tikai pasažieru jūras transporta pakalpojumus, bet *Caremar* bija jāsniedz jaukti pakalpojumi (sk. 36. apsvēruma b) punktu un 39. apsvēruma b) punktu). Kā Itālija norādījusi, *Caremar* konkurentu sniegtie pakalpojumi neapmierināja Kampānijas reģiona konstatēto vajadzību pēc sabiedriskajiem pakalpojumiem, proti, vajadzību pēc visa gada garumā nodrošinātiem pietiekamiem savienojumiem (jauktiem pakalpojumiem), kas ļautu Kapri iedzīvotājiem katru dienu darba vai mācību nolūkos doties uz kontinentālo daļu un atpakaļ (ar iespēju ņemt līdzi arī automašīnas) un dotu iespēju piegādāt preces (arī pasta sūtījumus) uz salām;
- c) maršrutā **Iskija–Neapole** papildus *Caremar* bija atļauts darboties vēl divām kuģošanas sabiedrībām: *Alilauro* (kas sniedza tikai pasažieru transporta pakalpojumus) un *Medmar* (kas sniedza tikai jauktus pakalpojumus). Itālija norādīja, ka *Caremar* konkurentu sniegtie pakalpojumi nebija pietiekami, lai apmierinātu vietējo iedzīvotāju vajadzības pēc sabiedriskajiem pakalpojumiem. Attiecībā uz pasažieru transporta pakalpojumiem jānorāda, ka *Alilauro* pakalpojumus sniedza galvenokārt vasaras periodā un (ierobežotie) pakalpojumi, kas tika sniegti visu gadu, tika nodrošināti saskaņā ar SPS citos laikos nekā *Caremar* pakalpojumi (sk. 36. apsvēruma c) punktu un 39. apsvēruma c) punktu). Proti, no 2009. gada 1. janvāra līdz 2011. gada 30. septembrim *Alilauro* veica 20 jūrasbraucienus ar kuģi ar zemūdens spārniem (19 saskaņā ar SPS un 1 saskaņā ar tirgus nosacījumiem), turklāt tos visus, izņemot 1 SPS pakalpojumu <sup>(137)</sup>, nodrošināja tikai vasaras periodā. No 2011. gada 1. oktobra *Alilauro* veica 14 jūrasbraucienus ar kuģi ar zemūdens spārniem (5 saskaņā ar SPS visu gadu <sup>(138)</sup> un 9 saskaņā ar tirgus nosacījumiem tikai vasaras periodā). Attiecībā uz jauktajiem pakalpojumiem jānorāda, ka *Medmar* pakalpojumus sniedza galvenokārt vasaras periodā un (ierobežotie) pakalpojumi, kas tika sniegti visu gadu vai tikai ziemā, tika nodrošināti saskaņā ar SPS citos laikos nekā *Caremar* pakalpojumi (sk. 36. apsvēruma c) punktu un 39. apsvēruma c) punktu). Proti, no 2009. gada 1. janvāra līdz 2011. gada 30. septembrim *Medmar* veica 19 jūrasbraucienus ar prāmi/TMV (12 saskaņā ar SPS un 7 saskaņā ar tirgus nosacījumiem) tikai vasaras periodā, turklāt ne vienmēr katru dienu. No 2011. gada 1. oktobra *Medmar* veica 23 jūrasbraucienus ar prāmi/TMV (17 saskaņā ar tirgus nosacījumiem tikai vasaras periodā un 6 saskaņā ar SPS; no 6 pakalpojumiem, kas tika sniegti saskaņā ar SPS, tikai 2 jūrasbraucieni tika nodrošināti visu gadu <sup>(139)</sup>, 2 jūrasbraucieni tika nodrošināti tikai ziemā <sup>(140)</sup> un 2 jūrasbraucieni – tikai vasarā <sup>(141)</sup>);

<sup>(133)</sup> 2009. un 2010. gadā un daļā 2011. gada *SNAV* šajā maršrutā nodrošināja 12 pasažieru ikdienas transporta pakalpojumus, ieskaitot 11 jūrasbraucienus ar kuģi ar zemūdens spārniem vasarā (daļēji pildot SPS un daļēji saskaņā ar atļauju režīmu) un 1 jūrasbraucienu ar kuģi ar zemūdens spārniem visa gada garumā (no Kapri uz Neapoli plkst. 8.10 saskaņā ar SPS). No 2011. gada 1. oktobra *SNAV* šajā maršrutā nodrošināja 25 pasažieru ikdienas transporta pakalpojumus ar kuģi ar zemūdens spārniem, to vidū 13 ikdienas jūrasbraucienus visu gadu – visus saskaņā ar SPS (11 no tiem tika sniegti kopā ar *NLG*).

<sup>(134)</sup> 2009. un 2010. gadā un daļā 2011. gada *NLG* šajā maršrutā nodrošināja pasažieru ikdienas jūras transporta pakalpojumus tikai vasarā (21 jūrasbraucienu ar kuģi ar zemūdens spārniem) – daļēji saskaņā ar SPS un daļēji saskaņā ar atļauju režīmu. No 2011. gada 1. oktobra *NLG* šajā maršrutā nodrošināja 34 pasažieru ikdienas transporta pakalpojumus ar kuģi ar zemūdens spārniem, ieskaitot 15 ikdienas jūrasbraucienus visu gadu. 2 no šiem 15 ikdienas jūrasbraucieniem (proti, no Kapri uz Neapoli plkst. 9.35 un 11.35) tika sniegti saskaņā ar tirgus nosacījumiem, bet atlikušie 13 jūrasbraucieni – saskaņā ar SPS (11 no šiem SPS pakalpojumiem tika sniegti kopā ar *SNAV*).

<sup>(135)</sup> *Neapolis* bija kopuzņēmums, ko 2004. gada 31. augustā nodibināja *NLG* (50 % kapitāla daļu) un *SNAV* (50 % kapitāla daļu). Tas apkalpoja šo maršrutu 2009., 2010. un 2011. gadā. 2009.–2010. gadā *Neapolis* šajā maršrutā saskaņā ar SPS bija jānodrošina astoņi ikdienas jūrasbraucieni ar kuģi ar zemūdens spārniem, proti, no Kapri uz Neapoli plkst. 6.50 (visu gadu), 8.50 (tikai vasarā), 14.10 (visu gadu) un 17.25 (tikai vasarā) un no Neapoles uz Kapri plkst. 7.55 (tikai vasarā), 10.00 (tikai vasarā), 16.05 (tikai vasarā) un 20.05 (tikai vasarā). 2011. gadā šo pakalpojumu skaits tika samazināts līdz pieciem un tie tika sniegti visu gadu saskaņā ar tirgus nosacījumiem (saskaņā ar atļauju režīmu), proti, no Kapri uz Neapoli plkst. 8.50, 14.10 un 17.30 un no Neapoles uz Kapri plkst. 10.00 un 16.05.

<sup>(136)</sup> *Metrò del Mare* bija kopuzņēmums, ko 2002. gada 20. maijā nodibināja *NLG* (20 % kapitāla daļu), *SNAV* (40 % kapitāla daļu), *Alilauro* (20 % kapitāla daļu) un *Aligruson* (20 % kapitāla daļu). Tas apkalpoja šo maršrutu 2009. un 2010. gadā. 2009.–2010. gadā *Metrò del Mare* šajā maršrutā saskaņā ar SPS vasarā (gandrīz katru dienu) bija jānodrošina četri jūrasbraucieni ar kuģi ar zemūdens spārniem, proti, no Kapri uz Neapoli plkst. 10.30 un 10.50 un no Neapoles uz Kapri plkst. 16.30 un 17.05.

<sup>(137)</sup> Proti, jūrasbraucienu no Neapoles uz Iskiju plkst. 9.35.

<sup>(138)</sup> Proti, no Iskijas uz Neapoli plkst. 6.30, 9.25 un 19.55 un no Neapoles uz Iskiju plkst. 7.35 un 20.10. Kā minēts 39. apsvēruma c) punktā, laikposmā no 2011. gada 1. oktobra līdz 2012. gada 15. janvārim *Caremar* nebija jāsniedz pasažieru transporta pakalpojumi šajā maršrutā un no 2012. gada 16. janvāra tam bija jāsniedz tikai viens pasažieru ikdienas transporta pakalpojums ar kuģi ar zemūdens spārniem no Neapoles uz Iskiju plkst. 14.45.

<sup>(139)</sup> Proti, no Neapoles uz Iskiju plkst. 8.35 un 14.10.

<sup>(140)</sup> Proti, no Iskijas uz Neapoli plkst. 16.35 un no Neapoles uz Iskiju plkst. 18.30.

<sup>(141)</sup> Proti, no Iskijas uz Neapoli plkst. 17.00 un no Neapoles uz Iskiju plkst. 18.30.

- d) maršrutā **Iskija–Pročida–Neapole** papildus *Caremar* bija vēl divas citas kuģošanas sabiedrības: *Medmar*, kam šajā maršrutā bija atļauts sniegt jauktus pakalpojumus <sup>(142)</sup>, bet kas, kā Itālija norādījusi, tos gandrīz nekad nesniedza, un *SNAV*, kas saskaņā ar SPS sniedza astoņus pasažieru ikdienas transporta pakalpojumus ar kuģi ar zemūdens spārniem. Itālijas iestādes norādīja, ka *SNAV* pakalpojumi nebija salīdzināmi ar pasažieru transporta pakalpojumiem, kas bija jāsniedz *Caremar*. Pirmkārt, laikposmā no 2009. gada 1. janvāra līdz 2011. gada 30. septembrim visi *SNAV* pakalpojumi (izņemot vienu <sup>(143)</sup>) koncentrējās vasaras sezonā, bet *Caremar* visi pakalpojumi bija jāsniedz visu gadu (sk. 36. apsvēruma d) punktu). Otrkārt, lai gan no 2011. gada 1. oktobra to jūrasbraucienu skaits, ko *SNAV* nodrošināja visu gadu, palielinājās līdz septiņiem <sup>(144)</sup> (no kopumā astoņiem <sup>(145)</sup>) un *Caremar* uz laikposmu no 1. jūnija līdz 30. septembrim pievienoja divus jūrasbraucienus (sk. 39. apsvēruma d) punktu), *SNAV* sniedza pakalpojumus citos dienas laikos nekā *Caremar*;
- e) maršrutā **Iskija–Pročida–Pocuoli** papildus *Caremar* bija atļauts darboties tikai vēl vienai kuģošanas sabiedrībai, *Medmar*, tomēr tā sniedza jauktus pakalpojumus lielākoties bez pietāšanas Pročidā. Proti, laikposmā no 2009. gada 1. janvāra līdz 2011. gada 30. septembrim *Medmar* nodrošināja kopumā 39 jauktus pakalpojumus ar prāmi starp Iskiju un Pocuoli (lielākā daļa no tiem tika nodrošināta tikai vasaras periodā <sup>(146)</sup>), no kuriem tikai 3 jaukti pakalpojumi ietvēra pietāšanu Pročidā <sup>(147)</sup>. No 2011. gada 1. oktobra *Medmar* nodrošināja kopumā 40 jauktus pakalpojumus ar prāmi starp Iskiju un Pocuoli, no kuriem tikai 4 jaukti pakalpojumi ietvēra pietāšanu Pročidā <sup>(148)</sup>. Itālijas iestādes norādīja, ka biežuma un grafiku ziņā *Medmar* pakalpojumi ar pieturu Pročidā nebija salīdzināmi ar *Caremar* sniegtajiem pakalpojumiem (sk. 36. apsvēruma e) punktu un 39. apsvēruma e) punktu). Konkrētāk, runājot par pakalpojumiem, kas tika sniegti visu gadu, – *Caremar* sniedza sešus jauktus ikdienas pakalpojumus – trīs no Iskijas (plkst. 8.35, 11.30 un 17.30) un trīs no Pocuoli (plkst. 10.15, 14.00 un 18.55), savukārt *Medmar* sniedza divus jauktus ikdienas pakalpojumus no Iskijas (plkst. 2.30 un 18.55) un divus no Pocuoli (plkst. 4.10 un 20.30). Runājot par papildu pakalpojumiem, ko *Caremar* sniedza mācību gada laikā no 2012. gada 16. janvāra, – *Caremar* bija jāgarantē pakalpojumi no Iskijas plkst. 7.20 un no Pocuoli plkst. 9.00, savukārt *Medmar* šajā laikposmā šajā maršrutā nenodrošināja nekādus jūrasbraucienus ar pieturēšanu Pročidā <sup>(149)</sup>;

<sup>(142)</sup> Saskaņā ar pietauvošanās satvareim laikposmā no 2009. gada 1. janvāra līdz 2011. gada 30. septembrim *Medmar* visu gadu saskaņā ar SPS bija jānodrošina divi jaukti ikdienas pakalpojumi ar prāmi, proti, no Iskijas plkst. **22.00** (izbraukšana no Pročidas plkst. 22.40) un no Neapoles plkst. **24.00** (izbraukšana no Pročidas plkst. 1.00). No 2011. gada 1. oktobra *Medmar* visu gadu saskaņā ar SPS bija jānodrošina divi jaukti ikdienas pakalpojumi, proti, no Iskijas plkst. **6.25** (izbraukšana no Pročidas plkst. 7.25) un plkst. **10.35** (izbraukšana no Pročidas plkst. 11.15) un viens jaukts pakalpojums vasaras periodā (bet ne vienmēr katru dienu) no Iskijas plkst. **22.20** (izbraukšana no Pročidas plkst. 23.00).

<sup>(143)</sup> Proti, pakalpojumu no Iskijas uz Pročidu un pēc tam uz Neapoli ar izbraukšanu no Kasamičolas plkst. **9.45** (un no Pročidas plkst. **10.05**).

<sup>(144)</sup> Proti, no Iskijas uz Pročidu un pēc tam uz Neapoli ar izbraukšanu no Kasamičolas plkst. **7.10** (un no Pročidas plkst. **7.30**), **9.45** (un no Pročidas plkst. **10.10**), **13.50** (un no Pročidas plkst. **14.15**) un **17.40** (un no Pročidas plkst. **18.05**) un no Neapoles uz Pročidu un pēc tam uz Iskiju plkst. **8.25** (un no Pročidas plkst. **9.05**), **16.20** (un no Pročidas plkst. **17.00**) un **19.00** (un no Pročidas plkst. **19.40**). Visi šie jūrasbraucieni tika nodrošināti saskaņā ar SPS.

<sup>(145)</sup> Vienīgais jūrasbrauciens, kas tika veikts tikai vasaras periodā, bija arī vienīgais, kas tika veikts saskaņā ar tirgus nosacījumiem. Vasaras periodā *SNAV* bija atļauts sniegt pasažieru transporta pakalpojumus ar kuģi ar zemūdens spārniem no Iskijas uz Pročidu un pēc tam uz Neapoli ar izbraukšanu no Kasamičolas plkst. **11.25** (un no Pročidas plkst. 11.45).

<sup>(146)</sup> No 39 jūrasbraucieniem visu gadu (saskaņā ar SPS) tika nodrošināti tikai 3 braucieni – 2 braucieni maršrutā Iskija–Pročida–Pocuoli un 1 brauciens tiešajā maršrutā Iskija (Kasamičola)–Pocuoli, un 1 jūrasbrauciens tika nodrošināts tikai mācību gada laikā (no 16. septembra līdz 14. jūnijam). Atlikušie 35 jūrasbraucieni tika nodrošināti tikai vasaras periodā.

<sup>(147)</sup> Divi pakalpojumi, kas jāsniedz visu gadu saskaņā ar SPS, proti, no Iskijas (Kasamičolas) uz Pročidu un pēc tam uz Pocuoli plkst. **2.30** un no Pocuoli uz Pročidu un pēc tam uz Iskiju (Kasamičolu) plkst. **4.10**, un viens pakalpojums saskaņā ar tirgus nosacījumiem, proti, no Iskijas uz Pročidu un pēc tam uz Pocuoli plkst. **7.30**, kas tomēr tika sniegts tikai mācību gada laikā (no 16. septembra līdz 14. jūnijam).

<sup>(148)</sup> Visi šie četri pakalpojumi bija jāsniedz visu gadu saskaņā ar SPS, proti, no Iskijas (Kasamičolas) uz Pročidu un pēc tam uz Pocuoli plkst. **2.30** un **18.55** un no Pocuoli uz Pročidu un pēc tam uz Iskiju (Kasamičolu) plkst. **4.10** un **20.30**.

<sup>(149)</sup> *Medmar* bija pārtraucis mācību gada laikā sniegt pakalpojumu no Iskijas plkst. 7.30 saskaņā ar tirgus nosacījumiem.

- f) maršrutā **Iskija–Pročida** papildus *Caremar* bija atļauts darboties vēl septiņām kuģošanas sabiedrībām, lielākoties garāka maršruta ietvaros (piemēram, Iskija–Pročida–Neapole vai Iskija–Pročida–Pocuoli): no vienas puses, *Medmar* (attiecībā uz jauktajiem pakalpojumiem) <sup>(150)</sup> un *SNAV* (attiecībā uz pasažieru transporta pakalpojumiem) <sup>(151)</sup>, kas daļu pakalpojumu sniedza saskaņā ar SPS un daļu saskaņā ar tirgus nosacījumiem, un, no otras puses, *Alilauro* <sup>(152)</sup>, *Ippocampo S.r.l.* (*“Ippocampo”*) <sup>(153)</sup>, *Rumore S.r.l.* (*“Rumore”*) <sup>(154)</sup>, *Marine Club S.r.l.* (*“Marine Club”*) <sup>(155)</sup> un *Capitan Morgan S.r.l.* (*“Capitan Morgan”*) <sup>(156)</sup>, kas darbojās tikai saskaņā ar tirgus nosacījumiem. Itālija norādīja, ka tirgus sniegtie pakalpojumi bija pārāk sadrumstaloti, nenozīmīgi un nestabili <sup>(157)</sup>, lai tos, pat ņemot visus kopā, varētu uzskatīt par salīdzināmiem ar *Caremar* sniegtajiem SPS pakalpojumiem. To apstiprināja fakts, ka pēc sabiedriskās apspriešanas, kas notika 2011. gadā, Kampānijas reģions uzskatīja par nepieciešamu no 2012. gada 16. janvāra SPS, ko *Caremar* jau pildīja šajā maršrutā, papildināt ar vēl vienu visu gadu nodrošināmu pasažieru ikdienas transporta pakalpojumu ar kuģi ar zemūdens spārnēm no Pročidas uz Iskiju plkst. 15.30, lai apmierinātu salu iedzīvotāju svārstmigrācijas vajadzības (sk. 39. apsvēruma f) punktu);
- g) maršrutā **Pročida–Pocuoli** papildus *Caremar* bija atļauts darboties vēl trijām kuģošanas sabiedrībām: *Procida Lines S.r.l.* (*“Procida Lines”*), *Gestour S.r.l.* (*“Gestour”*) un *Ippocampo*. Tomēr saskaņā ar Itālijas sniegto informāciju kuģiem, ko *Caremar* konkurenti izmantoja pakalpojuma sniegšanai, bija ierobežota ietilpība un tajos nebija

<sup>(150)</sup> No 2009. gada 1. janvāra līdz 2011. gada 30. septembrim *Medmar* bija atļauts sniegt četrus jauktus ikdienas pakalpojumus uz Iskiju / no tās: trīs pakalpojumus visu gadu saskaņā ar SPS (no Pročidas plkst. 1.10 un no Iskijas plkst. 2.30 un 22.00) un vienu pakalpojumu tikai mācību gada laikā saskaņā ar tirgus nosacījumiem (no Iskijas plkst. 7.30). No 2011. gada 1. oktobra *Medmar* bija atļauts sniegt astoņus jauktus ikdienas pakalpojumus uz Iskiju / no tās saskaņā ar SPS – sešus pakalpojumus visu gadu (no Pročidas plkst. 5.00 un 21.20 un no Iskijas plkst. 2.30, 6.25, 10.35 un 18.55) un divus tikai vasaras periodā (no Pročidas plkst. 1.30 un no Iskijas plkst. 22.20). Tomēr Itālija paskaidroja, ka dažus no šiem pakalpojumiem šajā maršrutā *Medmar* gandrīz nekad nesniedza (konkrētāk, pakalpojumus segmentā Iskija–Pročida).

<sup>(151)</sup> No 2009. gada 1. janvāra līdz 2011. gada 30. septembrim *SNAV* nodrošināja 14 pasažieru ikdienas transporta pakalpojumus ar kuģi ar zemūdens spārnēm uz Iskiju / no tās – 4 pakalpojumus visu gadu, proti, 3 pakalpojumus saskaņā ar SPS (no Iskijas plkst. 7.10 un 9.45 un no Pročidas plkst. 13.10) un 1 pakalpojumu saskaņā ar tirgus nosacījumiem (no Iskijas plkst. 8.30), un 10 pakalpojumus tikai vasaras periodā, proti, 6 pakalpojumus saskaņā ar SPS (no Pročidas plkst. 9.00, 17.00, 19.05 un 19.20 un no Iskijas plkst. 13.35 un 17.40) un 4 pakalpojumus saskaņā ar tirgus nosacījumiem (no Pročidas plkst. 7.50 un 17.50 un no Iskijas plkst. 18.30 un 19.45). No 2011. gada 1. oktobra *SNAV* nodrošināja 16 pasažieru ikdienas transporta pakalpojumus ar kuģi ar zemūdens spārnēm uz Iskiju / no tās – 9 pakalpojumus visu gadu, proti, 8 pakalpojumus saskaņā ar SPS (no Iskijas plkst. 7.10, 9.45, 13.50 un 17.40 un no Pročidas plkst. 9.05, 13.15, 17.00 un 19.40) un 1 pakalpojumu saskaņā ar tirgus nosacījumiem (no Iskijas plkst. 8.30), un 7 pakalpojumus tikai vasaras periodā saskaņā ar tirgus nosacījumiem (no Pročidas plkst. 7.50, 11.00, 17.50 un 19.20 un no Iskijas plkst. 11.25, 18.30 un 19.45).

<sup>(152)</sup> No 2009. gada 1. janvāra līdz 2011. gada 30. septembrim *Alilauro* bija atļauts saskaņā ar tirgus nosacījumiem vasaras periodā sniegt trīs pasažieru ikdienas transporta pakalpojumus ar kuģi ar zemūdens spārnēm uz Iskiju, proti, no Pročidas plkst. 8.35, 12.35 un 18.35. No 2011. gada 1. oktobra *Alilauro* vairs nebija atļauts apkalpot šo maršrutu.

<sup>(153)</sup> No 2009. gada 1. janvāra līdz 2011. gada 30. septembrim *Ippocampo* bija atļauts sniegt divus jauktus pakalpojumus saskaņā ar tirgus nosacījumiem, bet tikai vasarā un ne vienmēr katru dienu (galvenokārt nedēļas nogalēs), proti, no Iskijas plkst. 9.25 un no Pročidas plkst. 17.00. No 2011. gada 1. oktobra *Ippocampo* bija atļauts sniegt sešus jauktus pakalpojumus saskaņā ar tirgus nosacījumiem, bet tikai vasaras periodā un ne vienmēr katru dienu, proti, no Iskijas plkst. 9.25, 11.40 un 14.30 un no Pročidas plkst. 11.00, 13.00 un 17.00.

<sup>(154)</sup> No 2009. gada 1. janvāra līdz 2011. gada 30. septembrim *Rumore* bija atļauts saskaņā ar tirgus nosacījumiem sniegt četrus jauktus pakalpojumus, no kuriem trīs tikai vasaras periodā un ne vienmēr katru dienu (no Pročidas plkst. 12.20 un 18.30 un no Iskijas plkst. 15.10) un vienu katru dienu visu gadu (no Iskijas plkst. 10.40). *Rumore* pakalpojumi un laika grafiks ar 2011. gada 1. oktobri nemainījās.

<sup>(155)</sup> No 2009. gada 1. janvāra līdz 2011. gada 30. septembrim *Marine Club* bija atļauts sniegt vienu jauktu pakalpojumu saskaņā ar tirgus nosacījumiem vasaras periodā ceturtdienās (no Pročidas plkst. 12.15). No 2011. gada 1. oktobra *Marine Club* vairs nebija atļauts apkalpot šo maršrutu.

<sup>(156)</sup> No 2009. gada 1. janvāra līdz 2011. gada 30. septembrim *Capitan Morgan* bija atļauts vasaras periodā sniegt divus jauktus ikdienas pakalpojumus saskaņā ar tirgus nosacījumiem (no Iskijas plkst. 15.10 un no Pročidas plkst. 18.00). No 2011. gada 1. oktobra *Capitan Morgan* bija atļauts vasaras periodā sniegt trīs jauktus ikdienas pakalpojumus saskaņā ar tirgus nosacījumiem (no Iskijas plkst. 15.10 un 18.35 un no Pročidas plkst. 18.00).

<sup>(157)</sup> Piemēram, mazāki kuģniecības operatori, tādi kā *Ippocampo*, *Rumore*, *Marine Club* un *Capitan Morgan*, izmantoja mazākus un mazāk jaudīgus kuģus nekā *Caremar*, un tie atšķirībā no *Caremar* izmantotajiem kuģiem varēja kuģot tikai labos laikapstākļos.

iespējams pārvadāt pasažierus ar ierobežotām pārvietošanās spējām vai ratiņkrēslu. Turklāt *Caremar* konkurentu sniegtie pakalpojumi vai nu tika sniegti tikai vasaras periodā un pat ne katru dienu (tā tas bija *Ippocampo* gadījumā) <sup>(158)</sup>, vai katrā ziņā bieži tika apturēti vai atcelti un tādējādi nebija tikpat regulāri kā *Caremar* pakalpojumi (tā tas bija *Procida Lines* gadījumā) <sup>(159)</sup>. Faktiski, kā Itālija norādījusi, laikposmā no 2012. līdz 2015. gadam šajā maršrutā līdztekus *Caremar* visu gadu darbojās vēl tikai *Gestour* <sup>(160)</sup>. Tomēr Itālija vērsa uzmanību uz to, ka *Gestour* pakalpojumi jūrasbrauciena ilguma ziņā nebija salīdzināmi ar *Caremar* pakalpojumiem (*Caremar* pakalpojums bija jāsniedz ar kuģi ar zemūdens spārniem, un brauciens ilga 15 minūtes, savukārt *Gestour* sniedza pakalpojumu ar prāmi, kura brauciens ilga 50 minūtes);

- h) maršrutā **Pročida–Neapole** papildus *Caremar* bija atļauts darboties vēl divām kuģošanas sabiedrībām: *SNAV* <sup>(161)</sup> (kas sniedza pasažieru transporta pakalpojumus ar kuģi ar zemūdens spārniem) un *Medmar* <sup>(162)</sup> (kas sniedza jauktus pakalpojumus ar prāmi). Itālija norādīja, ka *SNAV* visu gadu sniegtie pasažieru transporta pakalpojumi nebija salīdzināmi ar *Caremar* sniegtajiem pakalpojumiem, jo tie tika sniegti atšķirīgos dienas laikos.

(186) Par konkurences situāciju jūras maršrutos, kurus *Caremar* apkalpoja Poncas salu grupā laikposmā no 2009. līdz 2011. gadam, Itālija sniedza šādus skaidrojumus:

- a) maršrutā **Ponca–Formija** līdztekus *Caremar* darbojās vēl tikai viena kuģošanas sabiedrība – *Vetor S.r.l.* (*“Vetor”*) –, kas visu gadu sniedza divus pasažieru ikdienas transporta pakalpojumus ar kuģi ar zemūdens spārniem saskaņā ar SPS (ar izbraukšanu no Poncas plkst. 8.30 un no Formijas plkst. 16.00). Itālija norādīja, ka *Vetor* pakalpojumi nebija uzticami, jo *Vetor* jūrasbraucienus bieži atcēla, jo īpaši sliktu laikapstākļu gadījumā, un katrā ziņā tie nebija salīdzināmi ar *Caremar* sniegtajiem jauktajiem pakalpojumiem, kas iedzīvotājiem visu gadu nodrošināja ikdienas savienojumu, piedāvājot arī transportlīdzekļu un kravas

<sup>(158)</sup> No 2009. gada 1. janvāra līdz 2011. gada 30. septembrim *Ippocampo* bija atļauts sniegt četrus jauktus pakalpojumus vasaras periodā (galvenokārt tikai svētdienās), proti, no Pročidas plkst. 18.45 un 20.00 un no Pocuoli plkst. 19.20 un 20.50. Šie pakalpojumi palika tādi paši – arī grafiku ziņā – arī laikposmā no 2011. gada 1. oktobra.

<sup>(159)</sup> No 2009. gada 1. janvāra līdz 2011. gada 30. septembrim *Procida Lines* bija atļauts sniegt 16 jauktus pakalpojumus visu gadu, bet ne vienmēr katru dienu – 11 pakalpojumus saskaņā ar tirgus nosacījumiem (no Pročidas plkst. 5.50, 10.45, 15.25, 17.30 un 19.15 un no Pocuoli plkst. 5.05, 9.25, 13.35, 16.25, 18.25 un 20.00) un 5 pakalpojumus saskaņā ar SPS (no Pročidas plkst. 4.00 (tikai piektdienās), 7.50 un 12.40; no Pocuoli plkst. 7.05 un 11.50). No 2011. gada 1. oktobra *Procida Lines* bija atļauts sniegt 15 jauktus pakalpojumus visu gadu, bet ne vienmēr katru dienu – 14 pakalpojumus saskaņā ar tirgus nosacījumiem (no Pročidas plkst. 4.00 (tikai piektdienās), 7.50, 10.45, 12.40, 15.25, 17.30 un 19.15 un no Pocuoli plkst. 5.05, 7.05, 11.50, 13.35, 16.25, 18.25 un 20.00) un 1 pakalpojumu saskaņā ar SPS (no Pročidas plkst. 5.50). Tomēr Itālija paskaidroja, ka laikposmā no 2012. līdz 2015. gadam šie pakalpojumi gandrīz nekad netika sniegti. Piemēram, tiklīdz attiecībā uz pakalpojumu, kas bija jāsniedz saskaņā ar SPS, tika gūta pārliecība, ka *Procida Lines* nepilda SPS, Kampānijas reģions ar 2012. gada 29. februāra Izpilddekrētu Nr. 18 atsauc SPS pakalpojumu no *Procida Lines* un līdz 2012. gada 31. decembrim uzticēja to *Gestour*.

<sup>(160)</sup> No 2009. gada 1. janvāra līdz 2011. gada 30. septembrim *Gestour* sniedza 13 jauktus ikdienas pakalpojumus ar prāmi (50 minūšu brauciens) visu gadu – 8 pakalpojumus saskaņā ar tirgus nosacījumiem (no Pocuoli plkst. 6.00, 8.30, 10.35 un 12.55; no Pročidas plkst. 6.50, 9.30, 11.20 un 17.05) un 5 pakalpojumus saskaņā ar SPS (no Pocuoli plkst. 15.05, 17.55 un 19.50; no Pročidas plkst. 14.05 un 18.55). No 2011. gada 1. oktobra *Gestour* sniedza deviņus jauktus ikdienas pakalpojumus ar prāmi (50 minūšu brauciens) visu gadu saskaņā ar tirgus nosacījumiem (no Pocuoli plkst. 6.00, 8.30, 10.35, 12.55 un 19.50; no Pročidas plkst. 6.50, 9.30, 11.20 un 18.55).

<sup>(161)</sup> No 2009. gada 1. janvāra līdz 2011. gada 30. septembrim *SNAV* sniedza deviņus pasažieru ikdienas transporta pakalpojumus ar kuģi ar zemūdens spārniem saskaņā ar SPS – divus visu gadu (proti, no Pročidas plkst. 7.35 un 10.05) un septiņus vasaras periodā (proti, no Neapoles (*Beverello*) plkst. 8.20, 12.30, 16.20, 18.40 un 18.45 un no Pročidas plkst. 13.50 un 18.00). No 2011. gada 1. oktobra *SNAV* sniedza 10 pasažieru ikdienas transporta pakalpojumus ar kuģi ar zemūdens spārniem (20 minūšu brauciens), tai skaitā 8 pakalpojumus visu gadu saskaņā ar SPS (proti, no Pročidas plkst. 7.30, 10.10, 14.15 un 18.05) un no Neapoles (*Beverello*) plkst. 8.25, 12.30, 16.20 un 19.00) un 2 pakalpojumus tikai vasarā saskaņā ar tirgus nosacījumiem (no Pročidas plkst. 11.45 un no Neapoles (*Beverello*) plkst. 18.45).

<sup>(162)</sup> No 2009. gada 1. janvāra līdz 2011. gada 30. septembrim *Medmar* visu gadu sniedza divus jauktus ikdienas pakalpojumus ar prāmi (60 minūšu brauciens) saskaņā ar SPS, proti, no Neapoles (*Calata Massa*) plkst. 24.00 un no Pročidas plkst. 22.40. No 2011. gada 1. oktobra *Medmar* visu gadu sniedza divus jauktus pakalpojumus saskaņā ar SPS, proti, no Neapoles (*Calata Massa*) plkst. 0.20 un no Pročidas plkst. 11.15, un vienu jauktu pakalpojumu vasaras periodā saskaņā ar SPS (ne vienmēr katru dienu) – no Pročidas plkst. 23.00.

transporta iespēju. Attiecībā uz pasažieru transporta pakalpojumiem Itālija paskaidroja, ka *Caremar* bija jāpatur kuģi salā pa nakti, lai nodrošinātu dienas pirmo jūrasbraucienu (plkst. 5.30 no Poncas) un garantētu ikdienas savienojumu ar kontinentālo daļu cilvēkiem, kas dodas mācīties un strādāt (ar atgriešanos Poncā plkst. 17.30). Kuģi salā pa nakti bija pieejami arī tamdēļ, lai nodrošinātu jūras transportu uz kontinentālo daļu medicīniskā ārkārtas situācijā, kurā nav iespējams izmantot ārkārtas gaisa transportu (piemēram, helikopterus);

- b) maršrutā **Ponca–Ancio** līdztekus *Caremar* darbojās vēl tikai viena cita kuģošanas sabiedrība – *Vetor* –, kas “karstajā” sezonā sniedza divus pasažieru ikdienas transporta pakalpojumus ar kuģi ar zemūdens spārniem saskaņā ar tirgus nosacījumiem, savukārt klusajā sezonā *Vetor* nodrošināja tikai divus jūrasbraucienus sestdienās saskaņā ar SPS. Itālija norādīja, ka *Caremar* jauktie pakalpojumi bija pamatoti ar sociālās un ekonomiskās attīstības apsvērumiem un to mērķis bija nodrošināt pasažieriem ar transportlīdzekļiem iespēju visu gadu doties uz Poncu un atpakaļ. Attiecībā uz pasažieru transporta pakalpojumiem Itālija paskaidroja, ka *Vetor* pakalpojumi nebija uzticami, jo *Vetor* jūrasbraucienus bieži atcēla, jo īpaši sliktu laikapstākļu gadījumā;
- c) maršrutā **Formija–Ventotene** līdztekus *Caremar* darbojās vēl divas kuģošanas sabiedrības: *Vetor* un *Società Navigazione Arcipelago Ponziano S.r.l.* (“SNAP”). *Vetor* saskaņā ar SPS sniedza vienu pasažieru ikdienas transporta pakalpojumu ar kuģi ar zemūdens spārniem klusajā sezonā un vienu pasažieru transporta pakalpojumu ar kuģi ar zemūdens spārniem katru pirmdien “karstajā” sezonā. *SNAP* sniedza vienu pasažieru ikdienas transporta pakalpojumu “karstajā” sezonā ar kuģi ar zemūdens spārniem saskaņā ar tirgus nosacījumiem. Itālija norādīja, ka *Caremar* pakalpojumi bija nepieciešami, lai Ventotenes iedzīvotāji varētu doties uz kontinentālo daļu darba vai mācību dēļ, jo *Caremar* nodrošināja pirmo dienas braucienu no Ventotenes ar prāmi plkst. 5.30 un pasažieru ikdienas transporta pakalpojumu no Ventotenes ar kuģi ar zemūdens spārniem plkst. 6.45. Turklāt, tā kā *Caremar* kuģi palika salā pa nakti, ar tiem varēja nodrošināt jūras transportu uz kontinentālo daļu medicīniskās ārkārtas situācijās.

(187) Runājot par *Medmar* piezīmēm (sk. 7.1. iedaļu), Itālija *Medmar* secinājumus par tā pakalpojumu līdzvērtību *Caremar* sniegtajiem pakalpojumiem atzina par daļējiem un nepilnīgiem. Itālija norādīja, ka *Medmar* vienkārši salīdzina savus pakalpojumus ar *Caremar* sniegtajiem pakalpojumiem noteiktos maršrutos, atsaucoties tikai uz jūrasbraucienu biežumu dienā, bet grafiku, sezonālītāti, transporta veidus un braukšanas maksas novērtējumā vērā neņem. Konkrētāk, attiecībā uz maršrutu Iskija–Pročida–Pocuoli Itālija uzsvēra, ka *Caremar* bija vienīgais uzņēmums, kas SPS definēšanas laikā sniedza pietiekami uzticamus jūras transporta pakalpojumus, un ka šis maršruts vienmēr ir bijis būtisks, lai apmierinātu studentu mobilitātes vajadzības abās salās, kā arī veselības aprūpes vajadzības, kas saistītas ar Pročidas iedzīvotāju iespēju sasniegt Pocuoli un Iskijas slimnīcas.

(188) Atbildot uz *Medmar* apgalvojumu, ka *Caremar* nebija nepieciešama nekāda kompensācija par sniegtajiem pakalpojumiem, jo *Medmar* tajos pašos maršrutos arī sniedza dažus pakalpojumus saskaņā ar SPS bez kompensācijas, Itālija paskaidroja, ka tā uzticējusi SPS saskaņā ar Regulu (EEK) Nr. 3577/92, kas ļauj horizontāli piešķirt SPS visiem ieinteresētajiem kuģu īpašniekiem. SPS tika uzticētas divos posmos. Vispirms Itālija uzlika SPS ieinteresētajiem operatoriem konkrētos maršrutos bez kompensācijas. Pēc tam, ja uzņēmumi nebūtu vēlējušies apkalpot šos maršrutos bez kompensācijas, Kampānijas reģions būtu izsludinājis publiskā iepirkuma procedūru, lai noteiktu uzņēmumu, kam tiktu piešķirtas sabiedrisko pakalpojumu līguma slēgšanas tiesības un ar to saistīta kompensācija. Tāpēc Kampānijas reģions uzskata, ka *Medmar* piekrita pildīt SPS bez kompensācijas, kā norādīts šā uzņēmuma parakstītajā “pakļaušanās aktā”.

- (189) Kopumā, ņemot vērā *Caremar* uzliktās SPS un SPS, kas uzliktas tā konkurentiem (sk. 182.–186. apsvērumu), Itālija apgalvo, ka konkurentu pakalpojumi, uz kuriem attiecas SPS, būtībā ir pakalpojumi, ko *Caremar* konkurenti piekrita sniegt savu attiecīgo jūrniecības darbību kontekstā. Šīs SPS nebija salīdzināmas ar *Caremar* pildāmajām SPS, jo operatorus varēja atbrīvot no to pildīšanas – tiem tikai vajadzēja īsu laiku iepriekš brīdināt par to Kampānijas reģionu, turklāt par SPS nepildīšanu netika piemēroti nekādi sodi. Visbeidzot, *Caremar* konkurentiem uzliktās SPS nav padarījušas par nevajadzīgu sabiedrisko pakalpojumu līgumu, kurš noslēgts ar *Caremar*, lai turpinātu apmierināt vietējo iestāžu vajadzības pēc teritoriālās vienotības, un par kura nepieciešamību Kampānijas reģions periodiski pārliecinājās, kad tika pārskatītas jūrniecības programmas, kurās ņemti vērā gan pakalpojumi, kas sniegti saskaņā ar SPS, gan sabiedrisko pakalpojumu līgums, kas noslēgts ar *Caremar*.

## 8.2. Par *Caremar* privatizāciju

- (190) Itālija norāda, ka pēc Komisijas 2011. gada 26. oktobra informācijas pieprasījuma un Komisijas 2011. gada 22. decembra un 2012. gada 14. marta piezīmēm tā grozīja uzaicinājumu iesniegt piedāvājumus par *Caremar* privatizāciju atbilstoši Komisijas prasībām, kuru mērķis bija nodrošināt, ka procedūra ir pārredzama un nav diskriminējoša.
- (191) Piemēram, tika novērsta jebkāda diskriminācija, kas balstīta uz piedāvājumu iesniedzošā ekonomikas dalībnieka valstspiederību. Katrā ziņā Itālija uzsver, ka iepirkuma specifikācijās nebija neviena nosacījuma, kurā būtu paredzēta *Caremar* nodarbinātā personāla paturēšana, nedz arī kādu nosacījumu attiecībā uz pastāvošajām darba tiesiskajām attiecībām ar šo uzņēmumu.
- (192) Turklāt Itālija grozīja atbilstības prasību, kas attiecas uz ekonomiskajām un finansiālajām spējām, svītrojot klauzulas, kas ļāva iepirkuma procedūrā piedalīties tikai kuģošanas sabiedrībām, un tādējādi dodot iespēju piedalīties maksimāli plašam interesentu lokam un pieteikumus pēc iespējas labāk izvērt attiecībā pret procedūras ekonomiskajām vērtībām. Runājot par piešķiršanas kritēriju, Itālija apstiprina, ka atlases kritērijs bija visaugstākā neto cena.
- (193) Tāpēc Itālija uzskata, ka, lai gan *Caremar* privatizācijas procesā nebija paredzēts pārdot akcijas biržā, šis process tomēr būtu jāuzskata par pārredzamu un nediskriminējošu beznosacījumu procesu, tādā par tādu procesu, kas nodrošina maksimāli plašu dalību.

## 8.3. Par jaunā sabiedrisko pakalpojumu līguma atbilstību *Altmark* kritērijiem

- (194) Itālija apgalvo, ka jaunais sabiedrisko pakalpojumu līgums atbilst četriem *Altmark* kritērijiem šādu iemeslu dēļ:
- a) attiecībā uz pirmo *Altmark* kritēriju Itālija apgalvo, ka līgumā definētais sabiedrības interesēs īstenojamais uzdevums attiecas uz salu kabotāžas maršrutiem, kas savieno Itālijas kontinentālo daļu ar mazo salu ostām. Šo maršrutu mērķis ir pietiekami regulāri un bieži nodrošināt pakalpojumu, kas ir nepieciešams salu ekonomiskajai attīstībai, vienlaikus apmierinot salu iedzīvotāju mobilitātes pamatvajadzības un tādējādi nodrošinot, ka tiek faktiski īstenotas konstitūcijā garantētās tiesības uz teritoriālo vienotību. Turklāt jaunajā līgumā ir skaidri norādīti sniedzamie pakalpojumi, izmantojamo kuģu veidi, ievērojamās laika nišas, ieskaitot vakara un nakts jūrasbraucienus, un ievērojamie braukšanas maksas ierobežojumi;
  - b) otrā *Altmark* kritērija izpildi Komisija 2011. gada lēmumā par procedūras sākšanu neapstrīdēja;
  - c) runājot par trešo *Altmark* kritēriju, Itālija izslēdz iespēju, ka *Caremar* saņemtā kompensācija ir pārsniegusi summu, kas nepieciešama, lai segtu SPS izpildē radušās izmaksas, ņemot vērā arī atbilstošos ieņēmumus un saprātīgu peļņu par šo saistību izpildi. Konkrētāk, Itālija apgalvo, ka jaunajā sabiedrisko pakalpojumu līgumā ir iekļautas pietiekamas atgūšanas klauzulas, jo, kā paredzēts, piemēram, tā 18. pantā "Pārmērīgas kompensācijas atgūšana", uzņēmumam ir jāatmaksā pārmērīgā kompensācija 30 dienu laikā pēc attiecīgā pieprasījuma. Tā tas notika attiecībā uz 2015., 2016., 2017., 2018. un 2019. finanšu gadu – līgumā paredzētajā pārbaudes procedūrā tika konstatēts, ka šajos periodos izmaksātā kompensācija ir bijusi pārmērīga, un pārmaksātā summa tika atgūta (sk. 96. apsvērumu);

- d) Itālija uzskata, ka arī ceturtais *Altmark* kritērijs ir izpildīts, jo sabiedrisko pakalpojumu līguma slēgšanas tiesības tika piešķirtas pārredzamā iepirkuma konkursa procedūrā, kurā piedalījās vairāki operatori un kura deva iespēju izvēlēties pretendentu, kas spēj sniegt pakalpojumus par viszemākajām iespējamajām izmaksām. Attiecībā uz Komisijas šaubām par jaunā sabiedrisko pakalpojumu līguma apvienošanu ar *Caremar* privatizāciju Itālija paskaidro, ka, pamatojoties uz Komisijas pieprasījumu, iepirkuma dokumentu projektos tika veiktas visas nepieciešamās korekcijas, lai tos saskaņotu ar attiecīgo tiesisko regulējumu.

**8.4. Par 6,5 % riska prēmiju, kas noteikta Lēmumā Nr. 111/2007 laikposmam no 2010. gada, un 10,55 %, ko piemēro jaunajam sabiedrisko pakalpojumu līgumam**

- (195) Komisija 2011. gada lēmumā par procedūras sāksanu puda sākotnēju viedokli, ka 6,5 % riska prēmija, šķiet, atbilstoši neatspoguļo riska līmeni, jo nešķiet, ka operatori uzņemas riskus, ko parasti uzņemas jūras transporta pakalpojumu sniegšanā (sk. 2011. gada lēmuma par procedūras sāksanu 247. apsvērumu).
- (196) Itālija norāda, ka Komisijas sākotnējie secinājumi šķiet balstīti uz kļūdainu riska prēmijas parametra interpretāciju. Riska prēmija nav kompensācija, ar ko tiek segtas izmaksas, kuras operatoram jebkurā gadījumā būtu jāsedz, veicot savas darbības, jo pretējā gadījumā darbība nestu zaudējumus. Itālija apgalvo, ka neviens uzņēmējs nekad nenolēmtu veikt darbību tikai tamdēļ, lai segtu savas izmaksas. Faktiski trešais *Altmark* kritērijs paredz saprātīgu kapitāla rentabilitāti (peļņu), kas visu pilnvarojuma periodu būtu vajadzīga tipiskam uzņēmumam, lai novērtētu, vai sniegt vai nesniegt VTNP. Līdz ar to attiecīgā riska prēmija ir atlīdzība, kas nepieciešama par SPS izpildi un ko saņem uzņēmējs, kurš uzņemas un pārvalda uzņēmējdarbības risku.
- (197) Itālija uzsver, ka riska prēmiju nosaka, izmantojot makroekonomiskās analīzes, kurās tiek piešķirta vidējā riska prēmija atsaucēs valstij vai apgabalam attiecībā uz konkrēto nozari. Kā norādījusi IESE Biznesa skola, 6,4 % būtu Itālijai piemērota valsts riska prēmija. Šī prēmija tāpat pilnīgi atbilst 4 % riska prēmijai, kas norādīta Lēmumā Nr. 111/2007 un palielināta par 2,5 % par neekskluzīviem pakalpojumiem (6,5 % riska prēmija). Itālija paskaidro, ka 6,5 % riska prēmija atbilda arī ieguldītā kapitāla rentabilitātes koeficientam, kāds *Caremar* bija 2009. gadā – sākotnējā līguma pagarinājuma pirmajā gadā. Turklāt Itālija atsaucas uz to, ka Komisijas 2017. gada 13. jūnija lēmumu par ātras pasažieru jūras satiksmes savienojumu Itālijā starp Mesīnu un Redžo di Kalabriju netika apstrīdēta aprēķināšanas metodika, kurā paredzētā atlīdzības likme bija fiksēta 8 % likme. Jo īpaši, minētajā gadījumā Komisija piekrita 8 % likmei, ko veidoja Lēmumā Nr. 111/2007 paredzētā 6,5 % riska prēmija, ņemot vērā to, ka līgumā nebija paredzēta ekskluzīvu tiesību piešķiršana, un palielinājums par vēl 1,5 %, ņemot vērā līguma īso termiņu.
- (198) 6,5 % (bruto) likme tika izmantota līdz 2015. gadam, bet pēc tam attiecībā uz jauno sabiedrisko pakalpojumu līgumu ieguldītā kapitāla rentabilitātes koeficients, kas tika ņemts vērā kompensācijas noteikšanas vajadzībām, tika noteikts 10,55 % apmērā, un tā tika uzskatīta par saprātīgu peļņu, ņemot vērā risku, ko *Caremar* uzņēmās SPS pakalpojumu sniegšanā. Itālija apgalvo, ka likme ir augstāka nekā iepriekšējos līgumos, kuros noteiktā likme bija 6,5 %, tāpēc, ka *Caremar* ir pakļauts liēlam uzņēmējdarbības riskam sakarā ar iespējamu kompensācijas nepietiekamību, kas varētu rasties jaunā sabiedrisko pakalpojumu līguma deviņu gadu termiņā (piemēram, degvielas cenu svārstīguma dēļ). Itālija norāda, ka saskaņā ar jauno sabiedrisko pakalpojumu līgumu *Caremar* pilnībā sedz jebkādu kompensācijas nepietiekamību, kas ir vienāda ar vai mazāka par 5 % no kopējās kompensācijas, bet ir arī pakļauts riskam, ka kompensācijas nepietiekamība pārsniegs 5 % no kopējās kompensācijas. Patiesībā jaunā sabiedrisko pakalpojumu līguma 17. pantā paredzētais līdzsvara atjaunošanas mehānisms nav obligāts (kompensācijas galveno parametru pārskatīšana ir vienkārši "atļauta", kas nozīmē, ka Kāmpānijas reģionam tā nav obligāti jāakceptē) un, ņemot vērā tā iezīmes (t. i., to nav iespējams piemērot ar atpakaļejošu spēku, kompensāciju

var koriģēt, tikai mainot pakalpojuma sniegšanas parametrus), tam ir tikai ierobežota ietekme uz līguma ekonomisko līdzsvaru. Itālija norāda, ka *Caremar* i) sedz kompensācijas nepietiekamību (pat tad, ja tā ir lielāka par 5 % no kopējās kompensācijas), kas radusies līguma pirmajos trīs un pēdējos trīs darbības gados, ņemot vērā, ka līdzsvara atjaunošanas mehānisms attiecas tikai uz kompensācijas parametriem, kas saistīti ar pakalpojuma sniegšanu, un tikai uz nākotni, ii) sedz jebkādu kompensācijas nepietiekamību, kas ir vienāda ar vai mazāka par 5 % un ir radusies atlikušajos sešos līguma darbības gados, un, iii) ja līdzsvara atjaunošanas mehānisms netiek aktivizēts vai tiek aktivizēts tikai attiecībā uz trim no sešiem gadiem, varētu segt kompensācijas nepietiekamību, kas ir lielāka par 5 %, visos sešos atlikušajos līguma darbības gados vai dažos no šiem gadiem.

#### 8.5. Par jaunā sabiedrisko pakalpojumu līguma atbilstību 2011. gada VTNP nostādņām

- (199) Itālija precizē, ka pakalpojums tika piešķirts atklātā, pārredzamā un nediskriminējošā publiskā iepirkuma procedūrā. Jūras savienojuma pakalpojums starp Neapoles līča salām nodrošina teritoriālo vienotību, nodrošinot mobilitāti iedzīvotājiem, kuri ikdienā izmanto šo pakalpojumu darba un mācību vajadzībām. Sniegtais pakalpojums šādos gadījumos nav salīdzināms ne savienojumu regularitātes un biežuma, ne arī kuģu veida ziņā. Turklāt kompensācija nepārsniedz summu, kas nepieciešama, lai segtu SPS izpildē radušās izmaksas, ņemot vērā arī saprātīgu peļņu. Visbeidzot, kompensācijas summa tika noteikta iepirkuma procedūras kontekstā, pamatojoties uz Lēmumā Nr. 111/2007 noteiktajiem kritērijiem.
- (200) Šajā kontekstā Itālija apgalvo, ka ir ieviesti mehānismi (piemēram, ar sabiedrisko pakalpojumu līguma 17. pantu ir ieviesta ekonomiskā un finansiālā līdzsvara pārbaude un ar sabiedrisko pakalpojumu līguma 18. pantu – pārmērīgas kompensācijas atgūšana), lai novērstu to, ka *Caremar* tiek piešķirta pārmērīga kompensācija, saskaņā ar 2011. gada VTNP nostādņu 49. punktu.
- (201) Turklāt attiecībā uz to, vai saskaņā ar 2011. gada VTNP nostādņu 14. punktu pirms jaunā sabiedrisko pakalpojumu līguma noslēgšanas notika sabiedriskā apspriešana, Itālija uzsver, ka stratēģiskie plāni reģionālā VTNP jūras savienojumiem Kampānijas reģionā tika noteikti sarežģītā lēmumu pieņemšanas procesā, kurā cita starpā bija iesaistītas attiecīgās vietējās iestādes un arodasociācijas. Kampānijas reģions, veicot padziļinātas tirgus izpēti, kas tika regulāri atjauninātas, ir regulāri pārbaudījis tirgus situāciju un sabiedrisko pakalpojumu atbilstību vietējo iestāžu un lietotāju paustajām vajadzībām.

#### 8.6. Par pietauvošanās prioritāti un pasākumiem, kas noteikti Likumā Nr. 163/2010

- (202) Itālija paskaidroja, ka visi prāmju operatori, arī *Caremar*, par pietauvošanos maksā standarta maksas attiecīgajām ostas iestādēm. Tomēr Itālija atzīst, ka par pietauvošanās prioritāti *Caremar* nemaksāja nekādu papildu maksu. Itālija norāda, ka noteikums par pietauvošanās prioritāti tā arī nav ticis piemērots. Par pietauvošanās prioritāti atlīdzība netiek piešķirta, tādējādi šis pasākums sniedz normatīvu priekšrocību, kas neietver valsts līdzekļu nodošanu un attiecas tikai uz maršrutiem, uz kuriem attiecas SPS. Tāpēc Itālija uzskata, ka šis pasākums nav valsts atbalsts.

- (203) Attiecībā uz Likumā Nr. 163/2010 noteiktajiem pasākumiem Itālija norāda, ka *Caremar* saņēma 2 115 000 EUR, kas tika izmantoti tikai, lai uzlabotu tā kuģus ar mērķi nodrošināt atbilstību starptautiskajiem drošības noteikumiem <sup>(163)</sup>, un tie netika izmantoti likviditātes nolūkos. Turklāt attiecībā uz nodokļu atvieglojumiem Itālija paskaidro, ka *Caremar* šos atvieglojumus neizmantoja, savukārt FAS līdzekļi *Caremar* nav izmaksāti. Konkrētāk, Itālija paskaidroja, ka Likuma Nr. 163/2010 1. panta 5.ter punkts ļāva reģioniem izmantot FAS resursus, lai finansētu daļu no parastās kompensācijas par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu un tādējādi nodrošinātu jūras sabiedrisko pakalpojumu nepārtrauktību gadījumā, ja budžeta apropriācijas izrādītos nepietiekamas, un ka FAS resursi nebija paredzēti kā papildu kompensācija *Caremar* vai *SNAV/Rifim* (vai jebkuram citam no bijušās *Tirrenia* grupas uzņēmumiem vai to attiecīgajiem ieguvējiem).

## 9. NOVĒRTĒJUMS

### 9.1. Atbalsta esība LESD 107. panta 1. punkta nozīmē

- (204) 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”.
- (205) LESD 107. panta 1. punktā noteiktie kritēriji ir kumulatīvi. Tāpēc, lai konstatētu, ka paziņotie pasākumi ir valsts atbalsts LESD 107. panta 1. punkta nozīmē, jābūt izpildītiem visiem iepriekš minētajiem nosacījumiem. Proti, finansālajam atbalstam:
- jābūt dalībvalsts piešķirtam vai piešķirtam no valsts līdzekļiem;
  - jādod priekšroka konkrētiem uzņēmumiem vai konkrētu preču ražošanai;
  - jārada konkurences izkropļojumi vai jādraud tādus radīt;
  - jāiespaido tirdzniecība starp dalībvalstīm.
- (206) Komisija norāda, ka pietauvošanās prioritāte ir nesaraujami saistīta ar VTNP, ko sniedz *Caremar* un tā ieguvējs *SNAV/Rifim*. Tāpēc šis pasākums tiks novērtēts kopā ar šiem uzņēmumiem piešķirto attiecīgo kompensāciju par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu (sk. 9.1.1. un 9.1.2. iedaļu).
- (207) Turklāt Komisija norāda, ka jaunais sabiedrisko pakalpojumu līgums starp Itāliju un *Caremar* būtu jāvērtē kopā ar *Caremar* privatizāciju. Veikt šādu kopēju novērtējumu ir atbilstoši, jo būtībā Itālija par jauno sabiedrisko pakalpojumu līgumu organizēja iepirkumu, kurā uzvarējušajam pretendētājam bija jāiegādājas viss *Caremar* akciju kapitāls, lai varētu pildīt minētajā sabiedrisko pakalpojumu līgumā norādītās SPS. Iepirkumā nevarēja iesniegt atsevišķus piedāvājumus par *Caremar* privatizāciju un jauno sabiedrisko pakalpojumu līgumu.
- 9.1.1. *Kompensācija par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu un pietauvošanās prioritāte, kas Caremar piešķirtas par laiku no 2009. gada 1. janvāra līdz 2012. gada 31. jūlijam saskaņā ar pagarināto sākotnējo līgumu*
- 9.1.1.1. Valsts līdzekļi
- (208) Itālija uzticēja *Caremar* sniegt jūras transporta pakalpojumus konkrētos maršrutos, kā sīki izklāstīts sākotnējā līgumā, kas tika pagarināts. Sākotnējais līgums tika noslēgts ar valsti, un no tā izrietošo kompensāciju par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu *Caremar* izmaksāja valsts un Kampānijas reģions no sava budžeta. Tāpēc *Caremar* piešķirtā kompensācija par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu ir piedāvājama valstij un ir piešķirta no valsts līdzekļiem.

<sup>(163)</sup> 1 410 000 EUR no minētās summas *Caremar* izmantoja, lai uzlabotu divus no kuģiem (*Quirino* un *Tetide*), kas vēlāk bez maksas tika nodoti *Laziomar*. Atlikušie 705 000 EUR tika izmantoti, lai uzlabotu kuģi, kas joprojām pieder *Caremar*.

- (209) Komisija norāda, ka saskaņā ar Itālijas norādīto visi prāmju operatori par pietauvošanas maksā standarta maksas attiecīgajām ostas iestādēm, bet *Caremar* par pietauvošanās prioritāti nemaksāja nekādu papildu maksu. Tomēr Komisija uzskata, ka principā Itālija varēja izvēlēties uzlikt papildu maksu par pietauvošanās prioritāti un ka, to nedarot, valsts ir zaudējusi ieņēmumus. Turklāt, tā kā pietauvošanās prioritāte tiek piešķirta ar likumu (sk. 99. apsvērumu), tā ir piedāvājama valstij.

#### 9.1.1.2. Selektivitāte

- (210) Lai pasākumu kvalificētu par valsts atbalstu, tam jābūt selektīvam. Pasākums ir selektīvs, ja tas tiek piešķirts tikai konkrētiem uzņēmumiem, bet citi uzņēmumi, kas atrodas līdzīgā juridiskā un faktiskā situācijā tajā pašā nozarē vai citās nozarēs (ņemot vērā, ka visiem ekonomikas dalībniekiem principā būtu jāsedz pašiem savas izmaksas), nesaņem tādu pašu priekšrocību. Kompensācija par attiecīgo sabiedrisko jūras pakalpojumu sniegšanu tika piešķirta tikai *Caremar*, tāpēc tā ir selektīva<sup>(164)</sup>. Tā kā pietauvošanās prioritāte tika piešķirta tikai bijušās *Tirrenia* grupas uzņēmumiem, ieskaitot *Caremar*, arī tā ir selektīva.

#### 9.1.1.3. Ekonomiska priekšrocība

- (211) Komisija atgādina, ka uzņēmumam piešķirtas kompensācijas par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu var neradīt ekonomisku priekšrocību, ja ir izpildīti konkrēti stingri noteikti nosacījumi.
- (212) Jo īpaši, Tiesa *Altmark* spriedumā nosprieda, ka, ja valsts īstenotais pasākums uzskatāms par kompensāciju, kas tās saņēmējiem uzņēmumiem ir piešķirta par pakalpojumiem, kurus tie sniedz, lai izpildītu SPS, un kas šiem uzņēmumiem faktiski finansiālu priekšrocību nesniedz, kā rezultātā pasākums nerada tiem izdevīgāku konkurences stāvokli salīdzinājumā ar uzņēmumiem, kas ar tiem konkurē, šis pasākums neietilpst LESD 107. panta 1. punkta darbības jomā.
- (213) Tomēr Tiesa arī skaidri noteica, ka, lai konkrētajā gadījumā šādu kompensāciju par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu nekvalificētu par valsts atbalstu, jābūt izpildītiem četriem šeit rezumētiem kumulatīviem kritērijiem ("*Altmark* kritēriji"):
- saņēmēju uzņēmumam ir faktiski jābūt uzliktām SPS, un šīm saistībām ir jābūt skaidri definētām ("*pirmais Altmark* kritērijs"),
  - kompensācijas aprēķināšanas parametriem ir jābūt iepriekš objektīvi un pārredzami noteiktiem ("*otrais Altmark* kritērijs"),
  - kompensācija nedrīkst pārsniegt summu, kas nepieciešama, lai segtu visas izmaksas vai daļu izmaksu, kuras radušās, pildot SPS, ņemot vērā atbilstošos ieņēmumus un saprātīgu peļņu par šo saistību izpildi ("*trešais Altmark* kritērijs"),
  - ja uzņēmums, kam ir jāpilda SPS, konkrētajā gadījumā netiek izvēlēts saskaņā ar publiskā iepirkuma procedūru, kuras rezultātā būtu iespēja izvēlēties pretendentu, kas spēj sniegt minētos pakalpojumus par sabiedrībai viszēnākajām izmaksām, vajadzīgās kompensācijas līmenis jānosaka, pamatojoties uz to izmaksu analīzi, kuras šo saistību izpildē būtu radušās tipiskam, labi vadītam uzņēmumam, kas ir pienācīgi apgādāts ar transportlīdzekļiem, lai varētu izpildīt vajadzīgās sabiedrisko pakalpojumu prasības, ņemot vērā attiecīgos ieņēmumus un saprātīgu peļņu par šo saistību izpildi ("*ceturtais Altmark* kritērijs").
- (214) Komisija to, kā tā piemēro *Altmark* kritērijus, precizēja savā paziņojumā par valsts atbalsta noteikumu piemērošanu kompensācijai, kas piešķirta par VTNP sniegšanu<sup>(165)</sup> ("*VTNP paziņojums*").

<sup>(164)</sup> 2017. gada 13. decembra spriedums Grieķija/Komisija, T-314/15, ECLI:EU:T:2017:903, 79. punkts.

<sup>(165)</sup> Komisijas paziņojums par Eiropas Savienības [valsts] atbalsta noteikumu piemērošanu kompensācijai, kas piešķirta par vispārējās tautsaimnieciskas nozīmes pakalpojumu sniegšanu (OV C 8, 11.1.2012., 4. lpp.).

- (215) Ņemot vērā, ka *Altmark* kritērijiem jābūt izpildītiem kumulatīvi, tad, ja kāds no šiem kritērijiem nav izpildīts, Komisija secina, ka novērtējamais pasākums atbalsta saņēmējam sniedz ekonomisku priekšrocību. Šajā lietā Komisija vispirms novērtēs ceturto *Altmark* kritērija izpildi.
- (216) Ceturtais *Altmark* kritērijs nosaka, ka kompensācijai, lai to nekvalificētu par valsts atbalstu, ir jābūt ierobežotai līdz nepieciešamajam minimumam. Šo kritēriju uzskata par izpildītu, ja par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu piešķirtās kompensācijas saņēmējs ir izraudzīts iepirkuma procedūrā, kas ļauj atlasīt pretendentu, kurš spēj nodrošināt pakalpojumus par sabiedrībai viszemākajām izmaksām, vai – ja iepirkuma procedūras nav – ja kompensācija ir aprēķināta, atsaucoties uz efektīva uzņēmuma izmaksām.
- (217) Nevienam no sākotnējā līguma pagarinājumiem laikposmā no 2009. gada 1. janvāra līdz 2012. gada 31. jūlijam *Caremar* netika izraudzīts publiskā iepirkuma procedūrā, kas ļautu uzticēt pakalpojumu par sabiedrībai viszemākajām izmaksām. Itālija vienkārši pagarināja jau spēkā esošo sistēmu, vairākkārt pagarinot sākotnējo līgumu, tādējādi sniedzot iepriekš noteiktajam operatoram tiesības turpināt saņemt kompensāciju par SPS izpildi.
- (218) Turklāt Itālija nav sniegusi Komisijai nekādus pierādījumus, ka kompensācijas līmenis būtu noteikts, pamatojoties uz to izmaksu analīzi, kuras šo saistību izpildē būtu radušās tipiskam, labi vadītam uzņēmumam, kas ir pienācīgi apgādāts ar transportlīdzekļiem, lai varētu izpildīt vajadzīgās sabiedrisko pakalpojumu prasības, ņemot vērā attiecīgos ieņēmumus un saprātīgu peļņu par šo saistību izpildi.
- (219) Attiecībā uz kompensāciju, kas piešķirta saskaņā ar pagarināto sākotnējo līgumu, *Caremar* iesniedza informāciju par *Altmark* kritēriju piemērošanu. Attiecībā uz *Caremar* argumentu, ka ceturtais *Altmark* kritērijs ir izpildīts, jo kompensācija ir aprēķināta, pamatojoties uz efektīva uzņēmuma izmaksām (sk. 140. apsvērumu), Komisija 220.–222. apsvērumā paskaidroto iemeslu dēļ uzskata, ka sniegtā informācija nav pietiekama, lai izpildītu minētā nosacījuma juridiskos kritērijus, kas izklāstīti VTNP paziņojumā (sk. jo īpaši 69.–76. punktu).
- (220) Pirmkārt, tas vien, ka *Caremar* bija zemākas izmaksas nekā tā konkurentiem, nav pietiekams kritērijs, lai uzskatītu, ka *Caremar* ir labi pārvaldīts uzņēmums. Zemākas izmaksas var izrietēt arī no aktīvu (piemēram, kuģu) amortizācijas, kas ir grāmatvedības metode uzņēmuma aktīvu vērtības aprēķināšanai laika gaitā un ko tāpēc nevar izmantot, lai novērtētu uzņēmuma efektivitāti.
- (221) Otrkārt, apgalvojums, ka *Caremar* darbaspēks strādāja darba līgumā atļauto maksimālo stundu skaitu un tādējādi *Caremar* optimizēja attiecību starp personāla izmaksām un personāla sniegumu, nav apstiprināts ar informāciju par analītiskajām parametru attiecībām, kas atspoguļotu produktivitāti, turklāt šī *Caremar* darbaspēka izmantošanas prakse nav salīdzināta ar citu šajā nozarē darbojošos uzņēmumu izmaksu struktūrām.
- (222) Treškārt, *Caremar* apgalvo, ka, neraugoties uz degvielas cenas ievērojamo pieaugumu sākotnējā līguma pagarinājuma periodā, tas SPS izpildē turpināja piemērot viszemākās braukšanas maksas tirgū, neprasot kompensācijas korekciju. Komisija uzskata, ka ar šo argumentu nepietiek, lai uzskatītu *Caremar* par efektīvu uzņēmumu. *Caremar* nav sniedzis nekādu papildu informāciju, kas liecinātu, piemēram, par šīs prakses ietekmi uz uzņēmuma finanšu pārskatiem, un nav arī salīdzinājis savu izmaksu struktūru ar citu šajā nozarē darbojošos uzņēmumu izmaksu struktūrām. Tādējādi *Caremar* nav noteicis etalonu, ar kuru varētu salīdzināt tā pakalpojuma pārvaldību, lai noteiktu, vai tā ir efektīva.
- (223) Tāpēc Komisija secina, ka šajā lietā attiecībā uz sākotnējā līguma pagarinājumu ceturtais *Altmark* kritērijs nav izpildīts.
- (224) Tā kā šajā lietā četri *Altmark* kritēriji nav kumulatīvi izpildīti, Komisija secina, ka kompensācija, kas piešķirta par jūras maršrutu apkalpošanu saskaņā ar sākotnējā līguma pagarinājumu, nodrošināja *Caremar* ekonomisku priekšrocību.

- (225) Attiecībā uz pietauvošanās prioritāti Komisija vispirms atgādina, ka AGCM vismaz divos gadījumos ir uzskatījusi, ka šim pasākumam ir ekonomiska vērtība <sup>(166)</sup>. Neraugoties uz to, *Caremar* par pietauvošanās prioritāti nemaksā nekādu maksu. Taču Komisija norāda, ka pietauvošanās prioritāte vismaz teorētiski var samazināt operatora izmaksas (jo, piemēram, garantēta pietauvošanās varētu saīsināt gaidīšanas laiku ostās, kā rezultātā samazinātos degvielas izmaksas) vai palielināt tā ieņēmumus (jo, piemēram, dažos laikos pasažieru pieprasījums varētu būt lielāks). Patiesi, ciktāl pietauvošanās prioritāte nodrošina ātrāku pietāšanas ostā procedūru, jūras transporta pakalpojuma lietotāji var dot priekšroku operatoram, kas izmanto šo pasākumu. Pat ja šī ietekme īstenotos tikai ierobežotos apstākļos vai būtu salīdzinoši neliela, pietauvošanās prioritāte tik un tā rada *Caremar* ekonomisku priekšrocību.

#### 9.1.1.4. Ietekme uz konkurenci un tirdzniecību

- (226) Ja dalībvalsts piešķirtais atbalsts pastiprina uzņēmuma pozīciju salīdzinājumā ar citiem uzņēmumiem, kuri konkurē Savienības tirdzniecībā, uzskatāms, ka minētais atbalsts šos uzņēmumus ir ietekmējis <sup>(167)</sup>. Pietiek ar to, ka atbalsta saņēmējs konkurē ar citiem uzņēmumiem tirgos, kas ir atvērti konkurencei <sup>(168)</sup>.
- (227) Šajā lietā atbalsta saņēmējs konkurē ar citiem uzņēmumiem, kas sniedz jūras transporta pakalpojumus Savienībā, jo īpaši, kopš stājās spēkā Padomes Regula (EEK) Nr. 4055/86 <sup>(169)</sup> un Regula (EEK) Nr. 3577/92, ar kurām liberalizē attiecīgi starptautiskā jūras transporta tirgu un jūras kabotāžas tirgu. Tāpēc kompensācija, kas piešķirta par jūras maršrutu apkalpošanu saskaņā ar sākotnējā līguma pagarinājumu, var ietekmēt tirdzniecību Savienībā un izkropļot konkurenci iekšējā tirgū. To pašu iemeslu dēļ minētais secinājums ir attiecināms arī uz pietauvošanās prioritāti.

#### 9.1.1.5. Secinājums

- (228) Tā kā ir izpildīti visi LESD 107. panta 1. punktā noteiktie kritēriji, Komisija secina, ka gan kompensācija, kas *Caremar* piešķirta par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu laikposmā no 2009. gada 1. janvāra līdz 2012. gada 31. jūlijam, pamatojoties uz secīgajiem sākotnējā līguma pagarinājumiem, gan pietauvošanās prioritāte attiecībā uz sabiedrisko pakalpojumu maršruti ir valsts atbalsts *Caremar*.

#### 9.1.1.6. Jauns vai pastāvošs atbalsts

- (229) Komisija vispirms norāda, ka kompensācija, kas *Caremar* piešķirta (tajā laikā) par jūras SPS izpildi līdz 2008. gada beigām, šajā lēmumā nav novērtēta (sk. 17. apsvērumu). Minētā kompensācija, kā arī tas, vai to var klasificēt par pastāvošu atbalstu, pamatojoties uz Regulas (EEK) Nr. 3577/92 4. panta 3. punktu, ir novērtēts Lēmumā (ES) 2020/1411 (sk. 25. apsvērumu).

<sup>(166)</sup> Lēmuma (ES) 2020/1412 265. apsvēruma.

<sup>(167)</sup> 1980. gada 17. septembra spriedums *Philip Morris/Komisija*, 730/79, ECLI:EU:C:1980:209, 11. punkts; 2001. gada 22. novembra spriedums *Ferring*, C-53/00, ECLI:EU:C:2001:627, 21. punkts; 2004. gada 29. aprīļa spriedums *Itālija/Komisija*, C-372/97, ECLI:EU:C:2004:234, 44. punkts.

<sup>(168)</sup> 1998. gada 30. aprīļa spriedums *Het Vlaamse Gewest/Komisija*, T-214/95, ECLI:EU:T:1998:77.

<sup>(169)</sup> Padomes Regula (EEK) Nr. 4055/86 (1986. gada 22. decembris), ar ko brīvas pakalpojumu sniegšanas principu piemēro jūras pārvadājumiem starp dalībvalstīm un starp dalībvalstīm un trešām valstīm (OV L 378, 31.12.1986.).

- (230) Saskaņā ar Padomes Regulas (ES) 2015/1589 <sup>(170)</sup> 1. panta c) punktu jauns atbalsts ir “jebkurš atbalsts, t. i., atbalsta shēmas un individuāls atbalsts, kas nav pastāvošs atbalsts, tostarp pastāvoša atbalsta grozījumi”. Turklāt LESD 108. panta 3. punktā ir noteikts, ka plāni piešķirt atbalstu vai mainīt pastāvošu atbalstu ir jādara zināmi Komisijai laikus un tos nedrīkst īstenot, kamēr šī procedūra nav beigusies ar galīgo lēmumu <sup>(171)</sup>. Saskaņā ar Savienības tiesu nostāju <sup>(172)</sup> Komisija uzskata, ka ar tāda atbalsta pasākuma termiņa grozīšanu (t. i., pagarināšanu), kam ir bijis skaidri noteikts beigu datums (t. i., 2008. gada 31. decembris), ir pietiekami, lai to pārvērstu par jaunu atbalstu neatkarīgi no tā, vai citas attiecīgā pasākuma iezīmes ir mainītas vai ne. Šis domu gājiens attiecas uz pagarināto sākotnējo līgumu, kas bija iecerēts kā juridiskais pamats vairākkārtējai to kompensēto SPS pagaidu pagarināšanai (t. i., līdz *Caremar* privatizācijai, par ko tika paziņots 2009. gadā; sk. 29. apsvērumu), kas bija uzticētas *Caremar* saskaņā ar sākotnējo līgumu.
- (231) Iepriekš izklāstīto iemeslu dēļ Komisija uzskata, ka neatkarīgi no tā, ka ar Lēmumu (ES) 2020/1411 kompensācija, kas piešķirta *Caremar* (tajā laikā) par laikposmu līdz 2008. gada beigām, ir klasificēta par pastāvošu atbalstu, kompensācija, kas *Caremar* piešķirta par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu laikposmā no 2009. gada 1. janvāra līdz 2012. gada 31. jūlijam, pamatojoties uz secīgajiem sākotnējā līguma pagarinājumiem, būtu jāuzskata par jaunu atbalstu. Šis secinājums attiecas arī uz minētajā laikposmā piemērojamo pietauvošanās prioritāti.

#### 9.1.2. Jaunā sabiedrisko pakalpojumu līguma piešķiršana apvienojumā ar *Caremar* privatizāciju

- (232) Lai izdarītu secinājumu par to, vai jaunā sabiedrisko pakalpojumu līguma piešķiršana apvienojumā ar *Caremar* privatizāciju rada priekšrocību *Caremar* un tā ieguvējam LESD 107. panta 1. punkta nozīmē, Komisijai jānovērtē, vai ir izpildīti *Altmark* kritēriji (sk. 213. apsvērumu).

##### 9.1.2.1. Pirmais *Altmark* kritērijs

- (233) Komisija atgādina, ka Savienības tiesību aktos nav vienotas un precīzas tāda pakalpojuma definīcijas, kas var būt VTNP, ne pirmā *Altmark* kritērija nozīmē, ne LESD 106. panta 2. punkta nozīmē <sup>(173)</sup>. Paziņojuma 46. punkts ir formulēts šādi:

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

- (234) Tāpēc valsts iestādēm ir tiesības uzskatīt, ka konkrēti pakalpojumi ir vispārējās interesēs un ir jāsniedz saskaņā ar SPS, lai nodrošinātu, ka sabiedrības intereses tiek aizsargātas, ja ar tirgus spēkiem nepietiek, lai garantētu, ka pakalpojumi tiek sniegti vajadzīgajā līmenī vai saskaņā ar prasītajiem nosacījumiem.

<sup>(170)</sup> Padomes Regula (ES) 2015/1589 (2015. gada 13. jūlijs), ar ko nosaka sīki izstrādātus noteikumus Līguma par Eiropas Savienības darbību 108. panta piemērošanai (OV L 248, 24.9.2015., 9. lpp.).

<sup>(171)</sup> 2016. gada 26. oktobra spriedums *DEI un Komisija/Alouminion tis Ellados*, C-590/14 P, ECLI:EU:C:2016:797, 45. punkts.

<sup>(172)</sup> 2002. gada 6. marta spriedums (apvienotās lietas) *Territorio Histórico de Álava - Diputación Foral de Álava* (T-127/99), *Comunidad Autónoma del País Vasco un Gasteizko Industria Lurra, SA* (T-129/99) un *Daewoo Electronics Manufacturing España, SA* (T-148/99)/Eiropas Kopienų Komisija, ECLI:EU:T:2002:59, 175. punkts.

<sup>(173)</sup> Lieta T-289/03 *BUPA* un citi/Komisija, [2008], *Recueil*, II-81. lpp., 96. punkts. Sk. arī ģenerāladvokāta *Tizzano* secinājumus lietā C-53/00, *Ferring*, *Recueil*, I-9069. lpp., un ģenerāladvokāta *Jacobs* secinājumus lietā C-126/01, *GEMO*, [2003], *Recueil*, I-13769. lpp.

(235) Kabotāžas jomā sīki izstrādāti Savienības noteikumi, kas reglamentē SPS, ir izklāstīti Regulā (EEK) Nr. 3577/92 un – jūras transporta uzņēmumiem sniegta iespējama valsts atbalsta pārbaudes nolūkā – Kopienas pamatnostādnes par valsts atbalstu jūras transportam (“Jūras pamatnostādnes”) <sup>(174)</sup>.

(236) Regulas (EEK) Nr. 3577/92 4. panta 1. punktā ir noteikts:

“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 uzlikt valsts pasūtījuma nodrošināšanas pienākumu, to dara, nediskriminējot nevienu Kopienas kuģu īpašnieku.”

(237) Regulas (EEK) Nr. 3577/92 2. panta 3. punktā ir noteikts, ka sabiedrisko pakalpojumu līgums var attiekties uz transporta pakalpojumiem, kas atbilst noteiktiem nepārtrauktības, regularitātes, pārvadājumu jaudas un kvalitātes standartiem; papildu transporta pakalpojumiem; transporta pakalpojumiem par konkrētām likmēm, uz kuriem attiecas specifiski nosacījumi, jo īpaši attiecībā uz atsevišķām pasažieru kategorijām vai atsevišķiem maršrutiem; un pakalpojumu pielāgojumu faktiskām prasībām.

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

(239) No iedibinātas judikatūras izriet, ka SPS var uzlikt tikai tad, ja to pamato vajadzība nodrošināt atbilstošus regulārus jūras transporta pakalpojumus, kurus nevar nodrošināt tirgus spēki vien <sup>(175)</sup>. Paziņojumā par to, kā interpretēt Regulu (EEK) Nr. 3577/92 <sup>(176)</sup>, ir apstiprināts, ka “[n]oteikt maršrutus, kuru apkalpošanai ir vajadzīgas sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības, ir dalībvalstu (vajadzības gadījumā arī reģionālo un vietējo iestāžu), nevis kuģu īpašnieku uzdevums. Sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības attiecībā uz regulāriem salu kabotāžas pārvadājumiem jo īpaši var paredzēt tajos gadījumos, kad tirgus nenodrošina atbilstošus pakalpojumus”. Turklāt Regulas (EEK) Nr. 3577/92 2. panta 4. punktā SPS ir definētas kā saistības, kuras “attiecināms kuģu īpašnieks neuzņemtos vai neuzņemtos tādā pašā apjomā vai ar tādiem pašiem nosacījumiem, ja viņš ņemtu vērā savas komerciālās intereses”.

(240) Saskaņā ar judikatūru <sup>(177)</sup>, lai pārbaudītu, vai pastāv reāla vajadzība pēc sabiedriskā pakalpojuma un vai pakalpojums bija nepieciešams un samērīgs, un attiecīgi – vai ir izpildīts pirmais *Altmark* kritērijs, Komisija novērtēs:

- a) vai pastāvēja **lietotāju pieprasījums**;
- b) vai tirgus operatori nevarēja apmierināt šo pieprasījumu bez publisku iestāžu uzliktām saistībām (**tirgus nepilnības esība**);
- c) vai šīs nepietiekamības novēršanai nebūtu pieticis vienkārši ar SPS izmantošanu (**vismazāk kaitīgā pieeja**).

<sup>(174)</sup> Komisijas paziņojums C(2004) 43 *Community Guidelines on State aid to maritime transport* (Kopienas pamatnostādnes par valsts atbalstu jūras transportam) (OV C 13, 17.1.2004., 3. lpp.).

<sup>(175)</sup> 2001. gada 20. februāra spriedums *Asociación Profesional de Empresas Navieras de Líneas Regulares (Analir)* un citi/*Administración General del Estado*, C-205/99, ECLI:EU:C:2001:107.

<sup>(176)</sup> Komisijas paziņojums Eiropas Parlamentam, Padomei, [Eiropas] 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(2014) 232 final, 22.4.2014.).

<sup>(177)</sup> 2017. gada 1. marta spriedums *Société nationale maritime Corse Méditerranée (SNCM)*/Komisija, T-454/13, ECLI:EU:T:2017:134, 130. un 134. punkts.

*Lietotāju pieprasījums*

- (241) Kā izklāstīts 3.3.1. iedaļā, ar jauno sabiedrisko pakalpojumu līgumu *Caremar* tika uzticēts sniegt regulārus pasažieru, transportlīdzekļu (arī glābšanas transportlīdzekļu) un pasta sūtījumu jūras transporta pakalpojumus par iepriekš noteiktām likmēm, izmantojot prāmjus un ātrgaitas kuģus (t. i., TMV jauktu pakalpojumu gadījumā vai kuģus ar zemūdens spārniem, ja jāpārvadā tikai pasažieri), saskaņā ar grafikiem, kas norādīti Kampānijas reģiona noteiktajā jūras transporta programmā. *Caremar* uzlikta SPS attiecās uz apkalpotajām ostām, tajos jūras savienojumos norīkoto kuģu veidu, kuri tiek apkalpoti saskaņā ar sabiedrisko pakalpojumu režīmu, pakalpojuma biežumu, grafiku un nepārtrauktību, pakalpojuma kvalitāti un maksimālajām iekasējamajām braukšanas maksām (sk. 83.–91. apsvērumu).
- (242) Komisija konstatē, ka SPS, kas uzlikta *Caremar* ar jauno sabiedrisko pakalpojumu līgumu, ir paredzēta tam, lai nodrošinātu teritoriālo vienotību starp kontinentālo daļu un salām, apmierinot vietējo iedzīvotāju transporta vajadzības (galvenokārt ar darbu un mācībām saistītās vajadzības) ar regulāriem un uzticamiem jūras transporta pakalpojumiem (sk. 199. apsvērumu). Komisija uzskata, ka tie patiešām ir leģitīmi sabiedrības interešu mērķi.
- (243) Itālija paskaidroja, ka vietējo iedzīvotāju vajadzības gadu gaitā būtiski nav mainījušās, par ko liecina sabiedriskās apspriešanas, kuras Kampānijas reģions veica 2006.–2007. gadā un 2010.–2011. gadā (sk. 179. apsvērumu) un kuras apstiprināja, ka Neapoles līča salu iedzīvotāji ikdienas braucieniem uz kontinentālo daļu un atpakaļ izmanto jūras transportu. Šajā saistībā Komisija norāda, ka saskaņā ar Itālijas skaidrojumu jūras satiksmes situācija Neapoles līcī ir ļoti specifiska, jo Kapri, Iskijas un Pročidas salā ir ļoti liels iedzīvotāju blīvums (sk. 182. apsvērumu).
- (244) Iepriekš minēto apstiprina Itālijas sniegtie detalizētie statistikas dati par pasažieriem, transportlīdzekļiem un kravām, ko *Caremar* 2009.–2021. gadā pārvadājis katrā maršrutā, – tie liecina, ka *Caremar* apkalpotajos maršrutos bija liels pieprasījums, kas laika gaitā saglabājās stabils (sk. 174. apsvērumu).
- (245) Ņemot vērā to, ka lietotāju pieprasījums laika gaitā, arī pēdējos divos gados, pirms *Caremar* tika uzticētas SPS saskaņā ar jauno sabiedrisko pakalpojumu līgumu, saglabājās stabils, Itālija, un jo īpaši attiecīgās reģionālās iestādes, pareizi uzskatīja, ka pastāv patiešs pieprasījums pēc pasažieru jūras transporta pakalpojumiem un jauktiem pakalpojumiem Neapoles līča maršrutos, kas savieno Kapri, Iskijas un Pročidas salu ar kontinentālo daļu (Neapoli, Sorrento un Pocuoli).

*Tirgus nepilnības esība*

- (246) Saskaņā ar VTNP paziņojuma 48. punktu “nebūtu lietderīgi noteikt īpašu sabiedriskā pakalpojuma sniegšanas pienākumu darbībai, ko uzņēmumi, kas darbojas normālos tirgus apstākļos, jau sniedz vai var sniegt apmierinošā līmenī un ievērojot valsts noteiktus, sabiedrības interesēm atbilstošus nosacījumus, piemēram, attiecībā uz cenu, objektīviem kvalitātes raksturlielumiem, nepārtrauktību un piekļuvi attiecīgajam pakalpojumam”<sup>(178)</sup>. Tāpēc Komisijai ir jāpārbauda, vai pakalpojums būtu nepietiekams, ja tā sniegšana tiktu atstāta tikai tirgus spēku ziņā. VTNP paziņojuma 48. punktā šajā saistībā ir noteikts, ka “Komisijas vērtējums aprobežojas ar to, ka tiek pārbaudīts, vai attiecīgā dalībvalsts ir pieļāvusi acīmredzamu kļūdu”.
- (247) Tā kā maršrutos, uz kuriem attiecas jaunais sabiedrisko pakalpojumu līgums, darbojās arī citas kuģošanas sabiedrības (sk. 184. apsvērumu), Komisija novērtēs konkurences situāciju, kas pastāvēja katrā no šiem maršrutiem pirms jaunā sabiedrisko pakalpojumu līguma noslēgšanas, lai pārbaudītu, vai šo operatoru sniegtie pakalpojumi bija līdzvērtīgi tiem, kas *Caremar* bija jāsniedz saskaņā ar jauno sabiedrisko pakalpojumu līgumu, un vai ar tiem būtu pieticis, lai nodrošinātu teritoriālo vienotību starp salām (Kapri, Iskiju un Pročidu) un kontinentālo daļu.

<sup>(178)</sup> 2001. gada 20. februāra spriedums *Asociación Profesional de Empresas Navieras de Líneas Regulares (Analir)* un citi/*Administración General del Estado*, C-205/99, ECLI:EU:C:2001:107.

- (248) Šajā saistībā Komisija vispirms norāda, ka jūras transportu uz Neapoles liča salām un no tām izmanto šo salu iedzīvotāji kā vietējo transportu, lai ļoti bieži nokļūtu kontinentālajā daļā un atpakaļ. Faktiski, kā paskaidrojusi Itālija (182. apsvēruma), ārkārtīgi lielā iedzīvotāju blīvuma dēļ Kapri sala, Iskijas sala un Pročidas sala ir pielīdzināmas kontinentālās daļas rajonam. Šajā situācijā jūras transportam ir jābūt gandrīz tikpat biežam kā vietējam sauszemes transportam, lai apmierinātu vajadzības, kas ir studentiem un darba ņēmējiem, kuri katru dienu dodas uz kontinentālo daļu un atpakaļ. Tirgus nepilnības esības novērtējumā ir pienācīgi jāņem vērā šī specifiskā iezīme.
- (249) 10. tabulā, pamatojoties uz informāciju, ko snieguši *Caremar* konkurenti savās piezīmēs (sk. 150., 151., 161. un 168. apsvērumu) un Itālija (sk. 184. apsvērumu), ir atspoguļota konkurences situācija visos astoņos maršrutos, kurus *Caremar* apkalpoja laikposmā no 2012. līdz 2015. gadam, t. i., pirms tika uzticēts jaunais sabiedrisko pakalpojumu līgums. Savu novērtējumu par 10. tabulā atspoguļoto konkurences situāciju Komisija ir izklāstījusi 250.–259. apsvērumā.

## 10. tabula

Konkurences situācija *Caremar* apkalpotajos maršrutos 2012.–2015. gadā

| Maršruts              | Caremar                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | Konkurenti                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
|-----------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Kapri–Sorento</b>  | Jaukti pakalpojumi ar TMV visu gadu: astoņi ikdienas jūrasbraucieni (no Kapri plkst. 7.00, 8.40, 13.35 un 18.45 un no Sorento plkst. 7.45, 9.25, 14.30 un 19.25.).                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | <b>NLG:</b> tikai pasažieru transporta pakalpojumi.<br><b>Aligruson:</b> jaukti pakalpojumi, bet tikai vasaras periodā (no Sorento plkst. 11.30 un 14.00 un no Kapri plkst. 12.30 un 18.05) saskaņā ar tirgus nosacījumiem.<br><b>SNV:</b> jaukti pakalpojumi, bet tikai vasaras periodā (no Kapri plkst. 7.35, 9.15, 12.10, 15.55, 17.40 un 18.05 un no Sorento plkst. 8.10, 11.25, 13.50 un 16.35) saskaņā ar tirgus nosacījumiem.                                                                                                                                                      |
| <b>Kapri–Neapole</b>  | Jaukti pakalpojumi ar TMV visu gadu: seši ikdienas jūrasbraucieni (no Neapoles plkst. 5.35, 12.00 un 17.25 un no Kapri plkst. 10.20, 15.35 un 20.15).<br>Jaukti pakalpojumi ar prāmi vasaras periodā: seši ikdienas jūrasbraucieni (no Neapoles plkst. 7.25, 13.00 un 18.35 un no Kapri plkst. 5.40, 9.20 un 14.50).<br>Jaukti pakalpojumi ar prāmi ziemas periodā: seši ikdienas jūrasbraucieni (no Neapoles plkst. 9.00 un 14.20 un no Kapri plkst. 6.45, 11.00, 16.15 un 20.10).<br>Jaukti pakalpojumi ar TMV no 1. jūnija līdz 30. septembrim: divi ikdienas pakalpojumi (no Neapoles plkst. 21.35 un no Kapri plkst. 23.50). | <b>SNV:</b> tikai pasažieru transporta pakalpojumi.<br><b>NLG:</b> tikai pasažieru transporta pakalpojumi.<br><b>Neapolis:</b> tikai pasažieru transporta pakalpojumi.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| <b>Iskija–Neapole</b> | Jaukti pakalpojumi ar prāmi visu gadu: četri ikdienas jūrasbraucieni ( <b>no Iskijas</b> plkst. <b>8.45</b> un <b>13.50</b> un <b>no Neapoles</b> plkst. <b>15.45</b> un <b>20.15</b> ).<br>Pasažieru transporta pakalpojumi ar kuģi ar zemūdens spārniem visu gadu: viens ikdienas jūrasbrauciens ( <b>no Neapoles</b> plkst. <b>14.45</b> ).                                                                                                                                                                                                                                                                                    | <b>Medmar:</b> tikai jaukti pakalpojumi, galvenokārt vasaras sezonā. Četri ikdienas jūrasbraucieni visu gadu ( <b>no Neapoles</b> plkst. <b>8.35</b> , <b>14.10</b> un <b>18.30</b> un <b>no Iskijas</b> plkst. <b>17.00</b> (vasarā) vai plkst. 16.35 (ziemā)) – visi saskaņā ar SPS.<br><b>Alilauro:</b> tikai pasažieru transporta pakalpojumi, galvenokārt vasaras sezonā. Tikai pieci ikdienas jūrasbraucieni visu gadu ( <b>no Iskijas</b> plkst. <b>6.30</b> , <b>9.25</b> un <b>19.55</b> un <b>no Neapoles</b> plkst. <b>7.35</b> un <b>20.10</b> ) – visi pieci saskaņā ar SPS. |

| Maršruts                      | Caremar                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | Konkurenti                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
|-------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Iskija–Pročida–Neapole</b> | <p>Jaukti pakalpojumi ar prāmi visu gadu: 10 ikdienas jūrasbraucieni (no Neapoles plkst. 6.25 (izbraukšana no Pročidas plkst. 7.30), 10.45 (izbraukšana no Pročidas plkst. 11.50), 15.10 (izbraukšana no Pročidas plkst. 16.20), 17.30 (izbraukšana no Pročidas plkst. 18.35), 19.30 (izbraukšana no Pročidas plkst. 20.30) un 21.55 (izbraukšana no Pročidas plkst. 23.00); no Iskijas plkst. 12.55 (izbraukšana no Pročidas plkst. 13.35), 15.20 (izbraukšana no Pročidas plkst. 15.50), 17.20 (izbraukšana no Pročidas plkst. 17.50) un 19.25 (izbraukšana no Pročidas plkst. 20.30)).</p> <p>Jaukti pakalpojumi ar prāmi no 15. jūnija līdz 15. septembrim: divi ikdienas jūrasbraucieni (no Iskijas plkst. 7.00 (izbraukšana no Pročidas plkst. 7.25) un no Neapoles plkst. 9.25 (izbraukšana no Pročidas plkst. 10.30)).</p> <p>Pasažieru transporta pakalpojumi ar kuģi ar zemūdens spārniem visu gadu: deviņi ikdienas jūrasbraucieni (<b>no Neapoles</b> plkst. <b>8.40</b> (izbraukšana no Pročidas plkst. 9.30), <b>11.45</b> (izbraukšana no Pročidas plkst. 12.25), <b>13.10</b> (izbraukšana no Pročidas plkst. 13.50) un <b>18.15</b> (izbraukšana no Pročidas plkst. 18.55); <b>no Iskijas</b> plkst. <b>6.45</b> (izbraukšana no Pročidas plkst. 7.05), <b>10.15</b> (izbraukšana no Pročidas plkst. 10.35), <b>13.00</b> (izbraukšana no Pročidas plkst. 13.15), <b>14.30</b> (izbraukšana no Pročidas plkst. 14.55) un <b>16.25</b> (izbraukšana no Pročidas plkst. 16.45)).</p> <p>Pasažieru transporta pakalpojumi ar kuģi ar zemūdens spārniem no 1. jūnija līdz 30. septembrim: divi ikdienas jūrasbraucieni (<b>no Iskijas</b> plkst. <b>19.35</b> (izbraukšana no Pročidas plkst. 20.00) un <b>no Neapoles</b> plkst. <b>21.05</b> (izbraukšana no Pročidas plkst. 21.50)).</p> | <p><b>Medmar:</b> jaukti pakalpojumi ar prāmi:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— divi ikdienas braucieni visu gadu saskaņā ar SPS (no Iskijas plkst. 6.25 (izbraukšana no Pročidas plkst. 7.25) un 10.35 (izbraukšana no Pročidas plkst. 11.15)) un</li> <li>— viens brauciens (ne vienmēr katru dienu) saskaņā ar SPS vasaras periodā (no Iskijas plkst. 22.20 (izbraukšana no Pročidas plkst. 23.00)).</li> </ul> <p>Tomēr Itālija norādījusi, ka 2012.–2015. gadā <i>Medmar</i> savus pakalpojumus maršrutā Iskija–Pročida–Neapole gandrīz nekad nesniedza.</p> <p><b>SNAV:</b> pasažieru transporta pakalpojumi ar kuģi ar zemūdens spārniem:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— septiņi ikdienas jūrasbraucieni saskaņā ar SPS visu gadu (<b>no Neapoles</b> plkst. <b>8.25</b> (izbraukšana no Pročidas plkst. 9.05), <b>16.20</b> (izbraukšana no Pročidas plkst. 17.00) un <b>19.00</b> (izbraukšana no Pročidas plkst. 19.40) un <b>no Iskijas</b> plkst. <b>7.10</b> (izbraukšana no Pročidas plkst. 7.30), <b>9.45</b> (izbraukšana no Pročidas plkst. 10.10), <b>13.50</b> (izbraukšana no Pročidas plkst. 14.15) un <b>17.40</b> (izbraukšana no Pročidas plkst. 18.05)) un</li> <li>— viens ikdienas jūrasbrauciens saskaņā ar tirgus nosacījumiem vasaras periodā (<b>no Iskijas</b> plkst. <b>11.25</b> (izbraukšana no Pročidas plkst. 11.45)).</li> </ul> |

| Maršruts                      | Caremar                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | Konkurenti                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
|-------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Iskija–Pročida–Pocuoli</b> | <p>Jaukti pakalpojumi ar prāmi visu gadu: seši ikdienas jūrasbraucieni (<b>no Pocuoli</b> plkst. <b>10.15</b> (izbraukšana no Pročidas plkst. 10.55), <b>14.00</b> (izbraukšana no Pročidas plkst. 14.30) un <b>18.55</b> (izbraukšana no Pročidas plkst. 19.35) un <b>no Iskijas</b> plkst. <b>8.35</b> (izbraukšana no Pročidas plkst. 9.00), <b>11.30</b> (izbraukšana no Pročidas plkst. 11.55) un <b>17.30</b> (izbraukšana no Pročidas plkst. 18.00)).</p> <p>Jaukti pakalpojumi ar prāmi no 16. septembra līdz 14. jūnijam: divi ikdienas jūrasbraucieni (<b>no Iskijas</b> plkst. <b>7.20</b> (izbraukšana no Pročidas plkst. 7.50) un <b>no Pocuoli</b> plkst. <b>9.00</b> (izbraukšana no Pročidas plkst. 9.40)).</p> | <p><b>Medmar:</b> jaukti pakalpojumi ar prāmi, lielākoties bez pieturēšanas Pročidā. Tikai četri ikdienas jūrasbraucieni ar pieturēšanu Pročidā (<b>no Iskijas</b> plkst. <b>2.30</b> un <b>18.55</b> un <b>no Pocuoli</b> plkst. <b>4.10</b> un <b>20.30</b>) – visi visu gadu saskaņā ar SPS.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| <b>Iskija–Pročida</b>         | <p>Papildus pakalpojumiem, kas sniegti maršrutos Iskija–Pročida–Pocuoli un Iskija–Pročida–Neapole, viens pasažieru ikdienas transporta pakalpojums ar kuģi ar zemūdens spārniem visu gadu (<b>no Pročidas</b> plkst. <b>15.30</b>).</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | <p><b>SNAV:</b> papildus astoņiem jūrasbraucieniem (pasažieru transporta pakalpojumiem), kas nodrošināti maršrutā Iskija–Pročida–Neapole, maršrutā Iskija–Pročida SNAV nodrošināja:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— vienu pasažieru ikdienas transporta pakalpojumu ar kuģi ar zemūdens spārniem visu gadu saskaņā ar SPS (<b>no Pročidas</b> plkst. <b>13.15</b>),</li> <li>— vienu pasažieru ikdienas transporta pakalpojumu ar kuģi ar zemūdens spārniem visu gadu saskaņā ar tirgus nosacījumiem (<b>no Iskijas</b> plkst. <b>8.30</b>),</li> <li>— sešus pasažieru ikdienas transporta pakalpojumus ar kuģi ar zemūdens spārniem vasaras periodā saskaņā ar tirgus nosacījumiem (<b>no Pročidas</b> plkst. <b>7.50, 11.00, 17.50</b> un <b>19.20</b> un <b>no Iskijas</b> plkst. <b>18.30</b> un <b>19.45</b>).</li> </ul> <p><b>Medmar:</b> jūrasbraucieni, kas nodrošināti kā daļa no maršrutos Iskija–Pročida–Pocuoli un Iskija–Pročida–Neapole nodrošinātajiem jūrasbraucieniem.</p> <p><b>Ippocampo / Rumore / Capitan Morgan:</b> jaukti pakalpojumi saskaņā ar tirgus nosacījumiem, bet galvenokārt vasaras periodā un ne vienmēr katru dienu. Pakalpojumi bija ļoti nestabili, jo šie operatori izmantoja tāda veida kuģus, ko varēja ekspluatēt tikai labos laikapstākļos.</p> |
| <b>Pročida–Pocuoli</b>        | <p>Papildus pakalpojumiem, kas tika sniegti maršrutā Iskija–Pročida–Pocuoli, divi pasažieru ikdienas transporta pakalpojumi ar kuģi ar zemūdens spārniem (15 minūšu brauciens) visu gadu (<b>no Pročidas</b> plkst. <b>8.10</b> un <b>no Pocuoli</b> plkst. <b>8.50</b>).</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | <p><b>Gestour:</b> deviņi jaukti ikdienas pakalpojumi ar prāmi (50 minūšu brauciens) visu gadu saskaņā ar tirgus nosacījumiem (<b>no Pocuoli</b> plkst. <b>6.00, 8.30, 10.35, 12.55</b> un <b>19.50</b>; <b>no Pročidas</b> plkst. <b>6.50, 9.30, 11.20</b> un <b>18.55</b>).</p> <p><b>Ippocampo:</b> četri jaukti pakalpojumi saskaņā ar tirgus nosacījumiem vasaras periodā, lielākoties tikai svētdienās (no Pročidas plkst. 18.45 un 20.00 un no Pocuoli plkst. 19.20 un 20.50).</p> <p><b>Procida Lines:</b> Itālija norādījusi, ka laikposmā no 2012. līdz 2015. gadam <i>Procida Lines</i> šajā maršrutā pakalpojumus nesniedza.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |

| Maršruts               | Caremar                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | Konkurenti                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
|------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Pročida–Neapole</b> | Papildus pakalpojumiem, kas tika sniegti maršrutā Iskija–Pročida–Neapole, četri pasažieru ikdienas transporta pakalpojumi ar kuģi ar zemūdens spārniem (40 minūšu brauciens) visu gadu ( <b>no Pročidas</b> plkst. <b>6.35</b> un <b>9.20</b> un <b>no Neapoles</b> plkst. <b>7.30</b> un <b>17.45</b> ). | <p><b>SNAV:</b> pasažieru transporta pakalpojumi ar kuģi ar zemūdens spārniem papildus pakalpojumiem, kas sniegti maršrutā Iskija–Pročida–Neapole:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— viens ikdienas pakalpojums visu gadu saskaņā ar SPS (<b>no Neapoles</b> plkst. <b>12.30</b>) un</li> <li>— divi ikdienas pakalpojumi vasaras periodā saskaņā ar tirgus nosacījumiem (no Neapoles plkst. 18.45).</li> </ul> <p><b>Medmar:</b> jaukti pakalpojumi ar prāmi papildus tiem, kas sniegti maršrutā Iskija–Pročida–Neapole:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— viens ikdienas pakalpojums visu gadu saskaņā ar SPS (no Neapoles plkst. 0.20).</li> </ul> |

(250) Pamatojoties uz 10. tabulā sniegto informāciju, Komisija uzskata, ka pakalpojumi, ko konkurenti piedāvāja no 2011. gada 1. oktobra Neapoles līča maršrutos, kuri *Caremar* bija jāapkalpo saskaņā ar jauno sabiedrisko pakalpojumu līgumu, nevar aizstāt *Caremar* piedāvātos pakalpojumus, jo, kā izklāstīts turpmāk (sk. 251.–259. apsvērumu), piedāvāto pakalpojumu veids, regularitāte un jauda būtiski atšķiras.

(251) Attiecībā uz maršrutu **Kapri–Sorento** Komisija norāda, ka *Caremar* bija vienīgais operators, kas šajā maršrutā visu gadu sniedza jauktus pakalpojumus. Proti, *NLG* sniedza tikai pasažieru transporta pakalpojumus, bet operatori, kas sniedza arī jauktus pakalpojumus (*Aligruson* un *SNAV*), darbojās tikai vasaras sezonā. Nebija neviena operatora, kas nodrošinātu jauktus transporta pakalpojumus starp Kapri un Sorento ziemā, tādējādi salas iedzīvotājiem / veikalu īpašniekiem / studentiem no novembra līdz aprīlim nebija iespējas pārvietoties ar prāmi, līdz ņemot arī savu transportlīdzekli. Pārējos gada mēnešos gandrīz nekādi *Aligruson* un *SNAV* sniegtie jauktie pakalpojumi netiktu nodrošināti tajos dienas laikos, kad svārstmigrantiem šie pakalpojumi ir vajadzīgi visvairāk (bet kas tūristiem nav īpaši aktuāli), proti, agros rītos <sup>(179)</sup> un vēlos vakaros <sup>(180)</sup>. Turklāt vasaras periodā konkurentu grafiki, ņemot vērā to atšķirības no *Caremar* grafikiem, nebūtu pietiekami apmierinājuši ikdienas svārstmigrantu vajadzību. Šo iemeslu dēļ jāsecina, ka Itālija, uzskatīdama, ka jauktu jūras transporta pakalpojumu sniegšanā šajā maršrutā pastāv tirgus nepilnība, nav pieļāvusi acīmredzamu kļūdu.

(252) Attiecībā uz maršrutu **Kapri–Neapole** Komisija norāda, ka *Caremar* bija vienīgais operators, kas sniedza jauktus pakalpojumus šajā maršrutā. Proti, pārējās trīs kuģošanas sabiedrības (*SNAV*, *NLG* un *Neapolis*) šajā maršrutā laikposmā no 2012. līdz 2015. gadam sniedza tikai pasažieru transporta pakalpojumus. Šie pakalpojumi nespēja apmierināt to lietotāju pieprasījumu pēc jūras transporta, kuriem bija savi transportlīdzekļi, tādējādi salas iedzīvotājiem / veikalu īpašniekiem / studentiem nebūtu bijis iespējas pārvietoties ar prāmi, līdz ņemot arī savu transportlīdzekli. Nebūtu arī iespējas pa jūru transportēt neatliekamās medicīniskās palīdzības transportlīdzekļus, kas būtu vajadzīgi, lai risinātu medicīniskas vai citas ārkārtas situācijas, kurās ārkārtas gaisa pārvadājumi ar helikopteru nav pieejami. Šajā saistībā Komisija norāda, ka helikopteri var nosēsties/pacelties tikai vietās, kas aprīkotas šāda veida gaisa transportam, un tikai atbilstošos laikapstākļos <sup>(181)</sup>. Kapri salā ir tikai viens helikopteru

<sup>(179)</sup> Faktiski, ja *Caremar* (kam pirmais jūrasbrauciens no Kapri bija jānodrošina plkst. 7.00 un pirmais jūrasbrauciens no Sorento – plkst. 7.45) savus pakalpojumus nesniegtu, pirmo jūrasbraucienu no rīta nodrošinātu *SNAV* tikai plkst. 7.35 no Kapri un plkst. 8.10 no Sorento. Šie divi jūrasbraucieni būtu lietotāju vienīgā iespēja sasniegt savu galamērķi agri no rīta, ņemot vērā, ka nākamie jūrasbraucieni tiktu nodrošināti tikai plkst. 9.15 no Kapri un plkst. 11.25 no Sorento.

<sup>(180)</sup> Runājot par vakariem, ja *Caremar* savus pakalpojumus nesniegtu, pēdējais dienā pieejamais jūrasbrauciens būtu bijis plkst. 16.35 no Sorento (ko nodrošina *SNAV*) un plkst. 18.05 no Kapri (ko nodrošina *SNAV* un *Aligruson*), savukārt *Caremar* bija jāgarantē arī jūrasbraucieni plkst. 19.25 no Sorento un plkst. 18.45 no Kapri.

<sup>(181)</sup> Piemēram, sk. 2017. gada 15. decembra ziņas, kas pieejamas tīmekļa vietnē [https://www.ilmattino.it/napoli/citta/mareggiata\\_capri\\_corsa\\_straordinaria\\_traghetto\\_caremar\\_sorrento-3430586.html](https://www.ilmattino.it/napoli/citta/mareggiata_capri_corsa_straordinaria_traghetto_caremar_sorrento-3430586.html) (pēdējoreiz skatīta 5.6.2024.), un 2022. gada 12. janvāra ziņas, kas pieejamas tīmekļa vietnē <https://caprinews.it/?p=31904> (pēdējoreiz skatīta 5.6.2024.).

laukums; tas atrodas Anakapri pašvaldības teritorijā un tiek izmantots arī privātiem lidojumiem. Helikopterus parasti izmanto glābšanai vietās, kas nav viegli sasniedzamas ar neatliekamās medicīniskās palīdzības transportlīdzekļiem, vai gadījumos, kad pacienti ir steidzami jāpārved uz slimnīcu kontinentālajā daļā. Turpretī mazāk steidzamos gadījumos, kad pacients var tikt nogādāts slimnīcā ar neatliekamās medicīniskās palīdzības transportlīdzekli vai personīgo automašīnu, vai tad, ja pārāk spēcīga vēja dēļ helikopteri nevar nolaisties Anakapri helikopteru laukumā vai pacelties no tā, pārvešanai uz kontinentālo daļu visbiežāk tiek izmantots jūras transports (prāmji) <sup>(182)</sup>. Turklāt bez *Caremar* nebūtu neviena operatora, kas nodrošinātu pasta sūtījumu transportu uz Kapri / no tās. Komisija uzskata, ka SPS, kas attiektos tikai uz transportlīdzekļu un kravu transportu, nebūtu bijušas piemērotas, jo tikai ar pasažieru transporta pakalpojumiem, ko sniedza konkurenti saskaņā ar tirgus nosacījumiem, nebūtu pieticis, lai garantētu pietiekami labu savienotību starp Kapri un Neapoli. Faktiski gadu gaitā saskaņā ar tirgus nosacījumiem tika sniegti tikai septiņi pasažieru ikdienas transporta pakalpojumi: piecus jūrasbraucienus nodrošināja *Neapolis* (no Kapri plkst. 8.50, 14.10 un 17.30 un no Neapoles plkst. 10.00 un 16.05), un divus jūrasbraucienus nodrošināja NLG (no Kapri plkst. 9.35 un 11.35). Tātad neviens tirgus operators nesniedza pakalpojumus agri no rīta, savukārt *Caremar* bija jānodrošina pirmais jūrasbrauciens no Kapri uz Neapoli no rīta (vasaras periodā plkst. 5.40 un ziemas periodā plkst. 6.45). Komisija norāda, ka uz lielāko daļu jūrasbraucienus, ko *Caremar* konkurenti nodrošināja visu gadu, attiecās SPS <sup>(183)</sup>, un tas liecina, ka principā tirgus bez publisko iestāžu oficiāla pieprasījuma tos nebūtu nodrošinājis. Ņemot vērā to, ka saskaņā ar Itālijas skaidrojumu (182. apsvērums) Neapoles līcī spēkā esošais SPS režīms negarantēja efektīvu pakalpojuma sniegšanu, pasažieru transporta pakalpojumu iekļaušana sabiedrisko pakalpojumu saistībās, kas *Caremar* tika uzlikta šajā maršrutā saskaņā ar jauno sabiedrisko pakalpojumu līgumu, bija pamatota. Šo iemeslu dēļ jāsecina, ka Itālija, uzskatīdama, ka jauktu jūras transporta pakalpojumu sniegšanā šajā maršrutā pastāv tirgus nepilnība, nav pieļāvusi acīmredzamu kļūdu.

- (253) Attiecībā uz tiešo maršrutu **Iskija–Neapole** Komisija norāda, ka *Caremar* sniedza jauktus pakalpojumus ar prāmi, konkurējot ar *Medmar*, un pasažieru transporta pakalpojumus ar kuģi ar zemūdens spārniem, konkurējot ar *Alilauro*, kas arī nodrošināja vairākus ikdienas jūrasbraucienus visu gadu. Tomēr, pirmkārt, *Caremar* konkurenti šajā tiešajā maršrutā jūrasbraucienus nodrošināja citos dienas laikos nekā *Caremar* <sup>(184)</sup> un, otrkārt, uz tiem visiem attiecās SPS. Ņemot vērā *Caremar* visu gadu sniedzamo pakalpojumu grafikus un biežumu (kas aprakstīti 10. tabulā), ir acīmredzams, ka uzņēmumam *Caremar* uzlikto SPS mērķis bija nodrošināt pastāvīgu minimālo ikdienas savienojumu skaitu vissvarīgākajos dienas laikos, kuros *Caremar* konkurenti pakalpojumus nesniedza. Šā iemesla dēļ jāsecina, ka Itālija, uzskatīdama, ka jauktu jūras transporta pakalpojumu un pasažieru transporta pakalpojumu sniegšanā šajā maršrutā pastāv tirgus nepilnība, nav pieļāvusi acīmredzamu kļūdu. Šis secinājums ir spēkā, pat ņemot vērā to, ka tiešo savienojumu Iskija–Neapole varētu aizstāt ar savienojumu, kas iekļauj pieturu Pročidā, neraugoties uz brauciena atšķirīgo ilgumu <sup>(185)</sup>. Proti, kā paskaidrots 254. apsvērumā, *Caremar* konkurentu sniegtie pakalpojumi maršrutā Iskija–Pročida–Neapole nebija pietiekami, lai garantētu pietiekamus regulārus savienojumus starp Iskiju un Neapoli.

- (254) Attiecībā uz maršrutu **Iskija–Pročida–Neapole** Komisija norāda, ka papildus *Caremar* šajā maršrutā jūrasbraucienus bija atļauts nodrošināt arī *Medmar* un *Alilauro*. Tomēr jauktu transporta pakalpojumu tirgus piedāvājums bija ļoti ierobežots, jo vienīgais jauktu transporta pakalpojumu sniedzējs līdztekus *Caremar* bija *Medmar*, kas piedāvāja vienu jauktu ikdienas pakalpojumu visu gadu (no Iskijas plkst. 10.35) un divus ikdienas pakalpojumus vasaras periodā (no Iskijas plkst. 22.20 un no Neapoles plkst. 0.20), kuri, kā Itālija norādījusi, gandrīz nekad netika sniegti, neraugoties

<sup>(182)</sup> Sk., piemēram, 2019. gada 12. augusta ziņas, kas pieejamas tīmekļa vietnē <https://nursetimes.org/capri-lodissea-di-un-turista-brasiliano-soccorsi-lunghi-sei-ore/72139> (pēdējoreiz skatīta 5.6.2024.).

<sup>(183)</sup> Proti, uz visiem 13 pasažieru ikdienas transporta pakalpojumiem, ko SNAV sniedza šajā maršrutā visu gadu (no tiem 11 tika sniegti kopā ar NLG), attiecās SPS, un no 15 ikdienas jūrasbraucieniem, ko šajā maršrutā visu gadu nodrošināja NLG, 13 tika nodrošināti saskaņā ar SPS (11 no tiem kopā ar SNAV).

<sup>(184)</sup> Jauktos pakalpojumus visu gadu no Iskijas *Caremar* sniedza plkst. 8.45 un 13.50, bet *Medmar* – plkst. 17.00 (vasarā) un 16.35 (ziemā), savukārt no Neapoles *Caremar* tos sniedza plkst. 15.45 un 20.15, bet *Medmar* – plkst. 8.35, 14.10 un 18.30. Pasažieru transporta pakalpojumus visu gadu no Neapoles *Caremar* sniedza plkst. 14.45, bet *Alilauro* – plkst. 7.35 un 20.10. Pasažieru transporta pakalpojumus no Iskijas *Caremar* nesniedza.

<sup>(185)</sup> Jauktajos pakalpojumos, ko sniedz prāmi, pieturēšana Pročidā braucienus (kas tiešajā maršrutā Iskija–Neapole ilgst 1 h 25 min.) pagarina par aptuveni 15 minūtēm. Pasažieru transporta pakalpojumos, ko sniedz ar kuģi ar zemūdens spārniem, pieturēšana Pročidā braucienus (kas tiešajā maršrutā Iskija–Neapole ilgst 45 min.) pagarina par gandrīz 30 minūtēm.

uz to, ka uz tiem attiecās SPS. Ir acīmredzams, ka *Medmar* piedāvājums nebija pietiekams, lai apmierinātu lietotāju pieprasījumu pēc biežiem un regulāriem savienojumiem starp Iskiju, Pročidu un Neapoli. Attiecībā uz pasažieru transporta pakalpojumiem jānorāda, ka nebija neviena operatora, kas šajā maršrutā sniegtu pasažieru jūras transporta pakalpojumus saskaņā ar tirgus nosacījumiem. Faktiski uz visiem septiņiem ikdienas jūrasbraucieniem, ko SNAV nodrošināja visu gadu, attiecās SPS. Turklāt SNAV pakalpojumi bija jāsniedz citos dienas laikos nekā *Caremar* pakalpojumi<sup>(186)</sup>. Vienīgais pakalpojums, ko SNAV šajā maršrutā sniedza saskaņā ar tirgus nosacījumiem, bija ikdienas brauciens no Iskijas plkst. 11.25 vasaras periodā. Ir acīmredzams, ka šis pakalpojums galvenokārt bija vērsts uz tūrisma pieprasījuma apmierināšanu un nebija pietiekams, lai pilnīgi apmierinātu lietotāju pieprasījumu. Šo iemeslu dēļ jāsecina, ka Itālija, uzskatīdama, ka jauktu jūras transporta pakalpojumu un pasažieru transporta pakalpojumu sniegšanā šajā maršrutā pastāv tirgus nepilnība, nav pieļāvusi acīmredzamu kļūdu.

- (255) Attiecībā uz maršrutu **Iskija–Pročida–Pocuoli** Komisija norāda, ka *Caremar* apkalpoja šo maršrutu, konkurējot ar *Medmar*, kas šajā braucienā nodrošināja arī ikdienas jūrasbraucienus. Tomēr uz visiem visu gadu nodrošinātajiem ikdienas jūrasbraucieniem attiecās SPS, turklāt to skaits bija ierobežots (divi ikdienas jūrasbraucieni no Iskijas un divi ikdienas jūrasbraucieni no Pocuoli), un tie tika sniegti tādās dienas stundās, kurās *Caremar* savus pakalpojumus nesniedza<sup>(187)</sup>. Tātad šajā maršrutā ne tikai nebija neviena kuģniecības operatora, kas sniegtu pakalpojumus visu gadu saskaņā ar tirgus nosacījumiem, bet arī pakalpojumi, ko *Medmar* sniedza saskaņā ar SPS, nevarēja aizstāt *Caremar* pakalpojumus, kas tika sniegti citos dienas laikos. Šo iemeslu dēļ jāsecina, ka Itālija, uzskatīdama, ka jauktu jūras transporta pakalpojumu sniegšanā šajā maršrutā pastāv tirgus nepilnība, nav pieļāvusi acīmredzamu kļūdu.

- (256) Attiecībā uz maršrutu **Iskija–Pročida** Komisija norāda, ka *Caremar* saskaņā ar jauno sabiedrisko pakalpojumu līgumu ir pienākums visu gadu nodrošināt vienu pasažieru ikdienas transporta pakalpojumu ar kuģi ar zemūdens spārniem (no Pročidas plkst. 15.30) papildus pakalpojumiem, kas tiek sniegti maršrutos Iskija–Pročida–Pocuoli un Iskija–Pročida–Neapole. Šo SPS pakalpojumu Kampānijas reģions iekļāva jaunajā sabiedrisko pakalpojumu līgumā, reaģējot uz Pročidas pašvaldības skaidri pausto lūgumu nodrošināt vairāk savienojumu no Pročidas, kas tiek apkalpoti visu gadu (sk. 181. apsvērumu). Šis lūgums tika pamatots ar to, ka lielākā daļa tirgus nodrošināto savienojumu ar Pročidu tiek nodrošināti vasarā un galvenokārt tamdēļ, lai apmierinātu tūrisma pieprasījumu. Faktiski tirgus visu gadu saskaņā ar tirgus nosacījumiem nodrošināja tikai vienu stabilu<sup>(188)</sup> savienojumu (SNAV apkalpoto savienojumu no Iskijas plkst. 8.30). Kā jau minēts (254. un 255. apsvērumi), nebija neviena operatora, kas visu gadu saskaņā ar tirgus nosacījumiem nodrošinātu ikdienas jūrasbraucienus (ne pasažieru transporta pakalpojumus, ne jauktus pakalpojumus)<sup>(189)</sup> maršrutos Iskija–Pročida–Pocuoli un Iskija–Pročida–Neapole, un *Caremar* konkurentu sniegtie SPS pakalpojumi nenodrošināja pasažieru transportu no Pročidas pēcpusdienā (no plkst. 14.30 līdz 17.50). Šā iemesla dēļ jāsecina, ka Itālija, uzskatīdama, ka jauktu jūras transporta pakalpojumu sniegšanā šajā maršrutā pastāv tirgus nepilnība, nav pieļāvusi acīmredzamu kļūdu.

<sup>(186)</sup>No Neapoles *Caremar* bija jānodrošina izbraukšana plkst. 8.40, 11.45, 13.10 un 18.15, bet SNAV bija jānodrošina izbraukšana plkst. 8.25, 16.20 un 19.00. No Iskijas *Caremar* bija jānodrošina izbraukšana plkst. 6.45, 10.15, 13.00, 14.30 un 16.25, bet SNAV bija jānodrošina izbraukšana plkst. 7.10, 9.45, 13.50 un 17.40.

<sup>(187)</sup>*Medmar* sniedza pakalpojumus no Iskijas plkst. 2.30 un 18.55 un no Pocuoli plkst. 4.10 un 20.30, bet *Caremar* sniedza pakalpojumus no Iskijas plkst. 7.20 (tikai vasarā), 8.35, 11.30 un 17.30 un no Pocuoli plkst. 9.00 (tikai vasarā), 10.15, 14.00 un 18.55.

<sup>(188)</sup>Jaukto pakalpojumu, ko saskaņā ar tirgus nosacījumiem sniedza kuģošanas sabiedrības *Ippocampo*, *Rumore* un *Capitan Morgan*, bija pārāk maz un tie bija pārāk nestabili, lai apmierinātu vietējo iedzīvotāju savienojamības vajadzības. Kā minējusi Itālija (185. apsvēruma f) punkts), šie operatori izmantoja tāda veida kuģus, ko varēja ekspluatēt tikai labos laikapstākļos, turklāt to piedāvātie pakalpojumi bija vērsti galvenokārt uz vasaras periodu un ne vienmēr tika nodrošināti katru dienu. Attiecībā uz maršrutu Iskija–Pročida Komisija norāda, ka *Caremar* konkurenti darbojās galvenokārt vasaras sezonā un ne vienmēr katru dienu. Vienīgi *Rumore* visu gadu sniedza vienu jauktu ikdienas pakalpojumu saskaņā ar tirgus nosacījumiem (no Iskijas plkst. 10.40).

<sup>(189)</sup>Uz visiem pakalpojumiem, ko *Caremar* konkurenti visu gadu sniedza šajos maršrutos, attiecās SPS. Maršrutā Iskija–Pročida–Pocuoli *Medmar* sniedza četrus jauktus ikdienas pakalpojumus visu gadu saskaņā ar SPS. Maršrutā Iskija–Pročida–Neapole *Medmar* bija jāsniedz viens jaukts ikdienas pakalpojums visu gadu saskaņā ar SPS un SNAV bija jāsniedz septiņi pasažieru ikdienas transporta pakalpojumi visu gadu saskaņā ar SPS.

- (257) Attiecībā uz maršrutu **Pročida–Pocuoli** Komisija norāda, ka *Caremar* šajā maršrutā visu gadu bija jānodrošina divi pasažieru ikdienas transporta pakalpojumi ar kuģi ar zemūdens spārniem papildus pakalpojumiem, kas tika sniegti maršrutā Iskija–Pročida–Pocuoli, bet *Caremar* konkurenti (*Gestour*, *Ippocampo* un *Pročida Lines*) šajā maršrutā sniedza tikai jauktus pakalpojumus ar prāmi. Šie pakalpojumi bija daudz lēnāki nekā *Caremar* sniegtie pakalpojumi (50 minūšu brauciens ar prāmi, salīdzinot ar 15 minūšu braucienu ar kuģi ar zemūdens spārniem) un līdz ar to nevarēja aizstāt *Caremar* pakalpojumus. Katrā ziņā Komisija norāda, ka neatkarīgi no pasažieru transporta pakalpojumu un jaukto pakalpojumu aizstājamības pakāpes pakalpojumi, ko *Caremar* konkurenti sniedza visu gadu (visu gadu sniegt pakalpojumus bija atļauts tikai *Gestour* un *Pročida Lines* <sup>(190)</sup>), tika sniegti citos dienas laikos nekā *Caremar* pakalpojumi <sup>(191)</sup> un netika nodrošināti dienas laika nišas, kas ir svarīga ikdienas svārstmigrantiem (no plkst. 7.00 līdz 9.00 no Pročidas un no plkst. 9.00 līdz 10.00 no Pocuoli). Šā iemesla dēļ jāsecina, ka Itālija, uzskatīdama, ka pasažieru transporta pakalpojumu sniegšanā šajā maršrutā pastāv tirgus nepilnība, nav pieļāvusi acīmredzamu kļūdu.
- (258) Attiecībā uz maršrutu **Pročida–Neapole** Komisija norāda, ka *Caremar* šajā maršrutā bija jānodrošina četri pasažieru ikdienas transporta pakalpojumi ar kuģi ar zemūdens spārniem papildus pakalpojumiem, kas tika sniegti maršrutā Iskija–Pročida–Neapole, bet gan *Medmar*, gan *SNAV* papildus braucieniem, kas tika nodrošināti maršrutā Iskija–Pročida–Neapole, nodrošināja tikai vienu ikdienas jūrasbraucienu saskaņā ar SPS (*Medmar* no Neapoles plkst. 0.20 un *SNAV* no Neapoles plkst. 12.30), turklāt citos dienas laikos nekā *Caremar* <sup>(192)</sup>. Pie tam, pat ja ņem vērā *SNAV* un *Medmar* sniegtos pakalpojumus maršrutā Iskija–Pročida–Neapole, nebija neviena kuģniecības operatora, kas šajā maršrutā visu gadu sniegtu pasažieru transporta pakalpojumus saskaņā ar tirgus nosacījumiem, un *Medmar* un *SNAV* SPS pasažieru transporta pakalpojumi netika nodrošināti dažās dienas laika nišās, kurās ir būtiski sniegt pakalpojumus, lai nodrošinātu savienojamību ikdienas svārstmigrantiem (no plkst. 6.00 līdz 7.00 un no plkst. 8.00 līdz 10.00 no Pročidas un no plkst. 7.00 līdz 8.00 un no plkst. 17.00 līdz 18.00 no Neapoles). Šā iemesla dēļ jāsecina, ka Itālija, uzskatīdama, ka pasažieru transporta pakalpojumu sniegšanā šajā maršrutā pastāv tirgus nepilnība, jaunajā sabiedrisko pakalpojumu līgumā nav pieļāvusi acīmredzamu kļūdu.
- (259) Ņemot vērā iepriekš izklāstīto, Komisija uzskata, ka SPS, kas noteiktas jaunajā sabiedrisko pakalpojumu līgumā ar *Caremar* attiecībā uz iepriekš minēto astoņu maršrutu apkalpošanu, ir pamatotas ar patiesu sabiedrības vajadzību pēc teritoriālās vienotības nodrošināšanas. Proti, laikā, kad tika uzticēts jaunais sabiedrisko pakalpojumu līgums, ar tirgus spēkiem vien (pat ar uzliktajām SPS) nepietika, lai apmierinātu Itālijas konstatētās sabiedrisko pakalpojumu vajadzības biežuma, nepārtrauktības un regulitātes ziņā.
- (260) Šis secinājums attiecas arī uz pietauvošanās prioritāti, ko *Caremar* varēja izmantot pakalpojumu sniegšanai saskaņā ar jauno sabiedrisko pakalpojumu līgumu. Kā minēts iepriekš, Itālija ir apstiprinājusi, ka pietauvošanās prioritāte ir piemērojama tikai pakalpojumiem, kas tiek sniegti saskaņā ar sabiedrisko pakalpojumu režīmu, un ka tā papildina šos pakalpojumus, sniedzot labumu šo pakalpojumu sniedzējam <sup>(193)</sup>. Faktiski Likuma Nr. 166/2009 19.ter panta 21. punktā ir skaidri noteikts, ka pietauvošanās prioritāte ir nepieciešama, lai garantētu teritoriālo vienotību ar salām un lai izpildītu SPS (sk. 99. apsvērumu). Patiesi, ja pietauvošanās prioritātes nebūtu, *Caremar* varētu nākties gaidīt savu kārtu, lai varētu pietāt ostā, un tādējādi varētu rasties kavējumi, kas grautu mērķi nodrošināt uzticamu un ērtu savienotību iedzīvotājiem. Regulārs grafiks tiešām ir nepieciešams, lai apmierinātu salu iedzīvotāju mobilitātes vajadzības un sniegtu ieguldījumu attiecīgo salu ekonomiskajā attīstībā. Turklāt, tā kā jaunajā sabiedrisko pakalpojumu līgumā ir noteiktas konkrētas saistības attiecībā uz izbraukšanas laiku grafiku maršrutos, kuros tiek sniegti sabiedriskie pakalpojumi, pietauvošanās prioritāte nodrošina, ka ostas piešķir pietauvošanās vietas un pietauvošanās laikus tā, lai sabiedrisko pakalpojumu sniedzējs varētu izpildīt savas SPS. Ņemot to vērā, Komisija uzskata, ka šis pasākums ir piešķirts tamdēļ, lai *Caremar* varētu pildīt savas SPS, kas ir patiess VTNP (sk. 267. apsvērumu).

<sup>(190)</sup> Tomēr, kā Itālija norādījusi, laikposmā no 2012. līdz 2015. gadam *Pročida Lines* nesniedza šo pakalpojumu.

<sup>(191)</sup> No Pročidas *Caremar* sniedza pakalpojumus visu gadu plkst. 8.10, bet *Gestour* sniedza pakalpojumus visu gadu plkst. 6.50, 9.30, 11.20 un 18.55 (un *Pročida Lines* bija jāsniedz pakalpojumi plkst. 5.50, 7.50, 10.45, 12.40, 15.25, 17.30 un 19.15). No Pocuoli *Caremar* sniedza pakalpojumus plkst. 8.50, bet *Gestour* sniedza pakalpojumus visu gadu plkst. 6.50, 9.30, 11.20 un 18.55 (un *Pročida Lines* bija jāsniedz pakalpojumus plkst. 5.05, 7.05, 11.50., 13.35, 16.25, 18.25 un 20.00).

<sup>(192)</sup> No Pročidas *Caremar* sniedza pasažieru ikdienas transporta pakalpojumus plkst. 6.35 un 9.20, un no Neapoles *Caremar* sniedza pasažieru ikdienas transporta pakalpojumus plkst. 7.30 un 17.45.

<sup>(193)</sup> Piemēram, *Laziomar* gadījumā, kad jūras transporta pakalpojumi trijos Poncas salu grupas maršrutos no *Caremar* tika nodoti *Laziomar*, *Laziomar* tika automātiski nodota arī pietauvošanās prioritāte, kas saistīta ar šajos maršrutos apkalpotajām ostām.

*Vismazāk kaitīgā pieeja*

- (261) Itālija ir izvēlējusies noslēgt sabiedrisko pakalpojumu līgumu ar vienu operatoru (*Caremar*), neraugoties uz to, ka, kā parādīts 10. tabulā, vairāki citi operatori arī apkalpoja noteiktus maršrutus saskaņā ar SPS bez kompensācijas.
- (262) Komisija uzskata, ka SPS režīms, kurā nebija paredzēta kompensācija un kurš Neapoles līcī bija spēkā tikai līdz 2017. gadam <sup>(194)</sup>, nekādā ziņā nav salīdzināms ar SPS, kas *Caremar* tika uzlikta ar jauno sabiedrisko pakalpojumu līgumu, turpmāk izklāstīto iemeslu dēļ.
- (263) Pirmkārt, *Caremar* konkurentiem uzliktās SPS atšķiras no tām, uz kurām attiecas jaunais sabiedrisko pakalpojumu līgums, jo tās attiecās tikai uz biežumu, regularitāti, izmantoto kuģu veidiem (t. i., kuģi tikai pasažieriem vai kuģi pasažieriem, transportlīdzekļiem un kravām) un braukšanas maksimālajām maksām, savukārt *Caremar* ir uzlikta saistības arī attiecībā uz punktualitāti, kvalitāti un izmantotā kuģa ietilpību (sk. 183. apsvērumu).
- (264) Otrkārt, *Caremar* konkurentiem par savu SPS nepildīšanu nebija paredzēti sodi, kas nodrošinātu, ka pakalpojums tiek sniegts saskaņā ar SPS, savukārt jaunajā sabiedrisko pakalpojumu līgumā ir noteikta skaidri formulēta sodu sistēma, kas tiek piemērota SPS neievērošanas gadījumā (sk. 90. un 91. apsvērumu). Pamatojoties uz Itālijas sniegto informāciju (sk. 183. apsvērumu), Komisija piekrīt, ka lietotāju pieprasījumu nebija iespējams apmierināt, uzliekot SPS bez kompensācijas, jo *Caremar* konkurenti vairākkārt neievēroja SPS <sup>(195)</sup> vai nesniedza pakalpojumus saskaņā ar SPS, jo tiem bija tiesības atkāpties no savām SPS, par to paziņojot 45 dienas iepriekš, tie varēja lūgt pakalpojuma apturēšanu vai vienkārši atteikties turpināt pildīt SPS <sup>(196)</sup>.
- (265) Visbeidzot, pat ja šīs nekompensētās SPS tiktu pildītas, ar tām vien nebūtu pieticis, lai pilnīgi apmierinātu Itālijas konstatēto vajadzību pēc sabiedriskajiem pakalpojumiem, t. i., vajadzību nodrošināt teritoriālo vienotību starp kontinentālo daļu un salām, apmierinot vietējo iedzīvotāju transporta vajadzības (galvenokārt ar darbu un mācībām saistītās vajadzības) ar regulāriem un uzticamiem jūras transporta pakalpojumiem (sk. 199. un 242. apsvērumu), jo tās neaptvēra ikdienas svārstmigrantiem svarīgas dienas laika nišas.
- (266) Papildus tam Komisija ņem vērā Itālijas argumentu, ka izvēle izmantot sabiedrisko pakalpojumu līgumu bija jāizdara arī *Caremar* privatizācijas ieceres dēļ. Konkrētāk, Itālija apgalvo, ka iepirkuma rīkošana par *Caremar* apvienojumā ar jaunu sabiedrisko pakalpojumu līgumu ļāva nodrošināt jūras sabiedriskā pakalpojuma nepārtrauktību un valstij gūt maksimāli lielu vērtību. Tieši šā iemesla dēļ Komisija piekrita (sk. 105. apsvērumu), ka Itālija rīko iepirkumu par *Caremar* apvienojumā ar jaunu sabiedrisko pakalpojumu līgumu. Tādējādi Komisija arī piekrita – un atkārtoti šajā lēmumā –, ka Itālija nevar turpināt paļauties uz nekompensētām SPS, kas ir attiecināmas uz visiem operatoriem, bet tā vietā noslēdz sabiedrisko pakalpojumu līgumu tikai ar *Caremar*.

*Secinājums*

- (267) Pamatojoties uz iepriekš izklāstīto novērtējumu, Komisija secina, ka Itālija nav pieļāvusi acīmredzamu kļūdu, pakalpojumus, kas uzticēti *Caremar* 10. tabulā norādītajos maršrutos, definējot kā VTNP. Līdz ar to šaubas, ko Komisija paudusi 2011. gada lēmumā par procedūras sākšanu un 2012. gada paplašināšanas lēmumā, ir klievētas.

<sup>(194)</sup> Nekompensēto SPS sistēma bija spēkā līdz 2017. gada 9. janvārim. Kopš 2017. gada 10. janvāra *Caremar* Neapoles līcī ir vienīgais jūras transporta operators, uz ko attiecas SPS.

<sup>(195)</sup> Sk. 138. zemsvītras piezīmi.

<sup>(196)</sup> Sk. 137. zemsvītras piezīmi.

(268) Lai secinātu, ka pirmais *Altmark* kritērijs ir izpildīts, Komisijai vēl jāpārbauda, vai *Caremar* tika uzticētas skaidri definētas SPS un vai ir ievērotas Regulas (EEK) Nr. 3577/92 prasības. Attiecībā uz pirmo jautājumu Komisija norāda, ka SPS ir skaidri aprakstītas jaunajā sabiedrisko pakalpojumu līgumā un tā pielikumos, kuros ir ietvertas, piemēram, kuģu specifikācijas katram maršrutam (sk. 83.–91. apsvērumu). Tāpat arī noteikumi, kas reglamentē kompensāciju, ir sīki izklāstīti jaunajā sabiedrisko pakalpojumu līgumā, Likumā Nr. 166/2009 un Lēmumā Nr. 111/2007 (sk. 92.–96. apsvērumu). Jaunajam sabiedrisko pakalpojumu līgumam ir arī skaidri noteikts termiņš (deviņi gadi), tajā *Caremar* ir identificēts kā sabiedrisko pakalpojumu sniedzējs un ir noteikta pārmērīgas kompensācijas novēršanas un atgūšanas kārtība (sk. 94. apsvērumu). Attiecībā uz otro jautājumu Komisija norāda, ka par jauno sabiedrisko pakalpojumu līgumu izsludinātajā iepirkumā netika diskriminēts neviens Savienības kuģu īpašnieks, kā prasīts Regulas (EEK) Nr. 3577/92 4. panta 1. punktā (sk. 69. un 70. apsvērumu). Tāpēc Komisija secina, ka pirmais *Altmark* kritērijs ir izpildīts.

(269) Tā kā pietauvošanās prioritāte ir pasākums, kas ir piešķirts papildus SPS pakalpojumiem, kuri noteikti jaunajā sabiedrisko pakalpojumu līgumā, arī pietauvošanās prioritāte atbilst *Altmark* sprieduma pirmajam kritērijam.

#### 9.1.2.2. Otrais *Altmark* kritērijs

(270) Komisija atgādina, ka 2012. gada paplašināšanas lēmumā (sk. 2012. gada paplašināšanas lēmuma 205. apsvērumu) tā bija paudusi sākotnēju viedokli, ka otrais *Altmark* sprieduma kritērijs ir izpildīts.

(271) Ņemot to vērā, Komisija norāda, ka atbilstoši tam, kas prasīts otrajā *Altmark* kritērijā, parametri, uz kuru pamata tika aprēķināta kompensācija, bija noteikti iepriekš un atbilst pārrēķināšanas prasībām. Konkrētāk, parametri, uz kuru pamata tika aprēķināta kompensācija, ir sīki izskaidroti Lēmumā Nr. 111/2007 un ir izmantoti jaunajā sabiedrisko pakalpojumu līgumā (sk. 93. apsvērumu). Kompensācijas aprēķināšanas metode, ieskaitot, piemēram, vērā ņemamos izmaksu elementus un kapitāla rentabilitātes koeficientu, ir sīki izklāstīta Lēmumā Nr. 111/2007 (sk. 93. apsvērumu). Tā kā pietauvošanās prioritāte neietver finansiālu kompensāciju *Caremar* Komisija uzskata, ka šis pasākums atbilst otrajam *Altmark* kritērijam.

(272) Tāpēc Komisija secina, ka *Altmark* sprieduma otrais kritērijs ir izpildīts.

#### 9.1.2.3. Trešais *Altmark* kritērijs

(273) Saskaņā ar trešo *Altmark* kritēriju kompensācija, ko saņem par VTNP sniegšanu, nedrīkst pārsniegt summu, kas nepieciešama, lai segtu visas izmaksas vai daļu izmaksu, kuras radušās, pildot SPS, ņemot vērā atbilstošos ieņēmumus un saprātīgu peļņu par šo saistību izpildi.

(274) Saskaņā ar jaunā sabiedrisko pakalpojumu līguma 16. pantu kompensācija par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu tiek izteikta skaitliski, pamatojoties uz metodiku, kas noteikta Lēmumā Nr. 111/2007<sup>(19)</sup>, saskaņā ar kuru kompensācija nedrīkstētu pārsniegt summu, kas nepieciešama, lai segtu SPS izpildes gaitā radušās neto izmaksas (ekonomiskais un finansiālais līdzsvars), un ietver saprātīgu peļņu. Kā minēts iepriekš (sk. 55.–66. apsvērumu), saskaņā ar Lēmumu Nr. 111/2007 pakalpojumu darbības joma, braukšanas maksimālās maksas, kas noteiktas sabiedrisko pakalpojumu līgumā, un faktiski piešķirtā kompensācija ir jānosaka tā, lai tiktu segtas ar VTNP sniegšanu saistītās pakalpojumu sniedzēja izmaksas, ņemot vērā pārējos ieņēmumus un saprātīgu peļņu.

(275) *Altmark* nolēmumā nav sniegta precīza saprātīgas peļņas definīcija. Kā norādīts VTNP paziņojumā, ar saprātīgu peļņu būtu jāsaprot kapitāla rentabilitātes koeficients, kāds visu pilnvarojuma periodu būtu vajadzīgs tipiskam uzņēmumam, kas apsver, vai sniegt vai nesniegt VTNP, ņemot vērā riska pakāpi. Riska pakāpe ir atkarīga no attiecīgās nozares, pakalpojuma veida un kompensācijas mehānisma iezīmēm.

<sup>(19)</sup> Jaunā sabiedrisko pakalpojumu līguma 16. panta 1. punkts.

- (276) 2012. gada paplašināšanas lēmumā Komisija puda šaubas par to, vai kompensācija, kas izmaksāta bijušās *Tirrenia* grupas uzņēmumiem, ieskaitot *Caremar*, ir samērīga. Proti, attiecībā uz kompensāciju, kas izmaksāta no 2010. gada, Komisija puda sākotnēju viedokli, ka fiksētā 6,5 % riska prēmija atbilstoši neatspoguļo riska līmeni, jo *prima facie* nešķita, ka *Caremar* uzņemas riskus, ko parasti uzņemas šādu pakalpojumu sniegšanā. Konkrētāk, izmaksu elementi, kas izmantoti kompensācijas aprēķināšanā, ietver visas izmaksas, kas saistītas ar pakalpojuma sniegšanu, un ir ņemtas vērā izmaiņas, piemēram, degvielas cenu izmaiņas. Tāpēc Komisija attiecīgajā posmā uzskatīja, ka *Caremar* varētu būt piešķirta pārmērīga kompensācija.
- (277) Komisija norāda, ka daži jaunajā sabiedrisko pakalpojumu līgumā noteiktās kompensācijas metodes aspekti, šķiet, patiešām mazina *Caremar* komercrisku. Komisija atsaucas konkrēti uz šādiem noteikumiem:
- saskaņā ar jaunā sabiedrisko pakalpojumu līguma 13. pantu *Caremar* katru gadu var pieprasīt Kampānijas reģionam koriģēt lietotāju tarifus atbilstoši inflācijai, lai gan Kampānijas reģions var nolemt pieprasīto korekciju neveikt vai apturēt jau veikto korekciju (sk. 89. apsvērumu),
  - jaunā sabiedrisko pakalpojumu līguma 17. panta mērķis ir saglabāt sabiedriskā pakalpojuma ekonomisko un finansiālo līdzsvaru. Konkrētāk, ja kompensācija par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu nav pietiekama, lai segtu ar jauno sabiedrisko pakalpojumu līgumu uzticēto pakalpojumu izmaksas, 17. pants ļauj pārskatīt tarifu sistēmu, piedāvāto sabiedrisko pakalpojumu darbības jomu vai *Caremar* jūras aktīvus. Līguma 17. pantā noteikts, ka puses ik pēc trim gadiem pārbauda tā ekonomiskā un finansiālā līdzsvara nosacījumus saskaņā ar kritērijiem, kas noteikti Lēmumā Nr. 111/2007, un līgumā izklāstītajiem noteikumiem. Šajā nolūkā *Caremar* līdz katra reglamentētā perioda trešā gada 30. jūnijam nosūta atjauninātu ziņojumu ar attiecīgā perioda finanšu rezultātiem.
- (278) Lai gan šķiet, ka šie aizsardzības pasākumi mazina *Caremar* komercrisku, Komisija uzskata, ka šis uzņēmums joprojām ir pakļauts riskam, ka kompensācija var nebūt pietiekama, lai segtu pakalpojuma sniegšanas izmaksas. Proti, kā minēts iepriekš (93. apsvērumā), pakalpojuma ekonomisko un finansiālo līdzsvaru pārbauda tikai reizi trīs gados un līdzsvara atjaunošanas mehānismu var aktivizēt tikai tad, ja kompensācijas nepietiekamība ir lielāka par 5 % no kopējās kompensācijas. Ja šī pārskatīšana liecina, ka kompensācija ir nepietiekama, lai segtu sabiedriskā pakalpojuma izmaksas, *Caremar* un Itālija var vienoties veikt izmaiņas tikai attiecībā uz nākamo trīs gadu periodu. Saskaņā ar 17. pantu par šādām izmaiņām (ja tādas ir) vienojas sarunu procedūrā un līdz vienošanās panākšanai *Caremar* ir jāturpina sniegt sabiedriskais pakalpojums bez izmaiņām. Tādējādi *Caremar* joprojām ir daļēji pakļauts riskam, ka kompensācija var būt nepietiekama, lai segtu pakalpojuma sniegšanas izmaksas. Lai gan jaunā sabiedrisko pakalpojumu līguma 17. pantu var izmantot, lai atjaunotu ekonomisko un finansiālo līdzsvaru, to īsteno tikai attiecībā uz nākotni un kompensācijas nepietiekamību koriģēt ar atpakaļejošu spēku nav iespējams.
- (279) Kā jau attiecībā uz saprātīgo peļņu, kas atļauta saskaņā ar jauno sabiedrisko pakalpojumu līgumu, norādīts 60. apsvērumā, Lēmums Nr. 111/2007 paredz, ka kapitāla rentabilitātes noteikšanai izmanto WACC formulu, pieņemot, ka riska prēmija ir 6,5 %.
- (280) Itālija uzsver, ka riska prēmija tika noteikta, izmantojot makroekonomiskās analīzes, kurās tiek piešķirta vidējā riska prēmija atsaucēs valstij vai apgabalam attiecībā uz konkrēto nozari. Šajās analīzēs tika norādīts, ka vidējā riska prēmija Itālijai ir 6,4 %. Šī prēmija tāpat pilnīgi atbilst 4 % riska prēmijai, kas norādīta Lēmumā Nr. 111/2007 un palielināta par 2,5 % par neekskluzīviem pakalpojumiem (6,5 % riska prēmija). 6,5 % (bruto) likme tika izmantota līdz 2015. gada jūlijam, bet pēc tam – jaunajā sabiedrisko pakalpojumu līgumā – kompensācijas noteikšanā tika ņemta vērā 10,55 % likme. Itālija apgalvo, ka šī likme ir augstāka nekā iepriekšējos līgumos, kuros noteiktā likme bija 6,5 %, tāpēc, ka *Caremar* ir pakļauts lielākam uzņēmējdarbības riskam sakarā ar iespējamo kompensācijas nepietiekamību, kas varētu rasties (sk. 198. apsvērumu).

- (281) Šajā saistībā Komisija norāda, ka jaunajā sabiedrisko pakalpojumu līgumā nav nevienas klauzulas, kas ļautu koriģēt kompensāciju līgumisko noviržu gadījumā, izņemot noteikumu, kura mērķis ir mainīt sabiedrisko pakalpojumu darbības jomu vai braukšanas maksu sistēmu. Tāpēc degvielas cenas pieauguma vai pasažieru pārvadājumu apjoma ievērojama samazinājuma gadījumā *Caremar* ir pakļauts izmaksu pieauguma vai ieņēmumu samazinājuma riskam un līdz ar to arī kompensācijas nepietiekamībai. Kā norādīts 278. apsvērumā, sabiedrisko pakalpojumu līgums šādas nepietiekamas kompensācijas gadījumā paredz korektīvus pasākumus, kas ietekmē tikai sabiedriskā pakalpojuma sniegšanu nākotnē, savukārt jau radušos zaudējumus nevar segt ar atpakaļejošu spēku. Turklāt šie līgumiskie korektīvie pasākumi attiecas tikai uz kompensācijas nepietiekamību, kas pārsniedz 5 % no kopējās kompensācijas (sk. 277. apsvērumu), savukārt risku, ka radīsies kompensācijas nepietiekamība 5 % vai mazākā apmērā, kas neapšaubāmi ir ievērojama summa gadā, uzņemas *Caremar* pats. Tas padara pakalpojuma sniegšanu īpaši riskantu, jo uzņēmums nevar ar atpakaļejošu spēku atsvērt šo kompensācijas nepietiekamību, palielinot braukšanas maksas (ko var koriģēt tikai attiecībā uz nākotni), samazinot piedāvāto sabiedrisko pakalpojumu darbības jomu vai pakalpojuma sniegšanai izmantotos uzņēmuma materiālos aktīvus.
- (282) Komisija arī norāda, ka iepriekš minētais mehānisms pakļauj *Caremar* kompensācijas nepietiekamības riskam, kas ir lielāks nekā risks, kuru tajā pašā laikposmā uzņēmās citas kuģošanas sabiedrības tirgū, kam 6,5 % riska prēmija tika uzskatīta par pamatotu. Piemēram, attiecībā uz uzņēmumiem *Compagnia Italiana di Navigazione*, t. i., *Tirrenia di Navigazione* ieguvēju, un *Società Navigazione Siciliana*, t. i., *Siremar* ieguvēju, Komisija uzskatīja, ka 6,5 % riska prēmija, kas noteikta sabiedrisko pakalpojumu līgumos, kurus Itālijas kompetentās iestādes noslēdza 2012. gadā ar *Compagnia Italiana di Navigazione* un 2016. gadā ar *Società Navigazione Siciliana*, ir pamatota, ievērojot, ka šie kuģniecības operatori varētu pieprasīt līguma ekonomiskā un finansiālā līdzsvara pārskatīšanu jau tad, ja kompensācijas nepietiekamība būtu lielāka par 3 % no kopējās kompensācijas<sup>(198)</sup>. Loģiski, ka, jo lielāka ir kompensācijas nepietiekamības summa, kas jāsedz operatoram, jo lielāka ir riska prēmija, ko varētu atļaut.
- (283) Papildus iepriekš minētajam, lai noteiktu, vai *Caremar* ieguldītā kapitāla rentabilitāte 10,55 % apmērā ir pamatota, Komisija ir aprēķinājusi<sup>(199)</sup> WACC Rietumeiropas uzņēmumiem, kas darbojas kuģubūves un jūrniecības nozarē<sup>(200)</sup>, ņemot vērā valsts risku Itālijai, par 2014. gadu (t. i., gadu, pirms *Caremar* parakstīja jauno sabiedrisko pakalpojumu līgumu). Tā kā gan bezriskā likme (kas izriet no Vācijas 10 gadu valsts obligācijās), gan valsts riska prēmija Itālijai (ko iegūst, vai nu izmantojot Moody's valsts reitingu, vai balstoties uz kreditriska mijmaiņas līguma kreditriska starpībām) gada laikā mainās, tika noteikts WACC izmaiņu diapazons 2014. gadā. Minētajā gadā šīs nozares uzņēmumu WACC bija no 10,39 % līdz 11,84 %. Tas nozīmē, ka uzņēmumam, kas darbojas kuģubūves un jūrniecības nozarē, tādām kā *Caremar*, 2014. gadā būtu jāgūst peļņa šajā diapazonā, lai segtu gan aizņēmumu, gan pašu kapitāla finansēšanas izmaksas. Ņemot to vērā un no *ex ante* skatpunkta ņemot vērā riskus, kam *Caremar* ir pakļauts (sk. iepriekš 281. apsvērumu), ieguldītā kapitāla rentabilitāte 10,55 %, kas noteikta atklātā iepirkuma konkursa procedūrā izvēlētajam *Caremar*, atbilda riskiem, ko tas uzņemas, sniedzot sabiedriskos pakalpojumus saskaņā ar jauno sabiedrisko pakalpojumu līgumu. Tāpēc Komisija uzskata, ka gados pirms *Caremar* pilnvarojuma 10,55 % kapitāla rentabilitāte no *ex ante* skatpunkta atbilda riskiem, ko tas uzņemas, sniedzot sabiedriskos pakalpojumus saskaņā ar jauno sabiedrisko pakalpojumu līgumu.

<sup>(198)</sup> Attiecībā uz *Compagnia Italiana di Navigazione* sk. 244. un 361. apsvērumu Komisijas Lēmumā (ES) 2020/1412 (2020. gada 2. marts) par pasākumiem SA.32014, SA.32015, SA.32016 (11/C) (ex 11/NN), ko īstenojusi Itālija attiecībā uz *Tirrenia di Navigazione* un tā iegādātāju *Compagnia Italiana di Navigazione* (OV L 332, 12.10.2020., 45. lpp.). Attiecībā uz *Società Navigazione Siciliana* sk. 362. apsvērumu Komisijas Lēmumā (ES) 2022/448 (2021. gada 17. jūnijs) par pasākumiem SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN), ko īstenojusi Itālija attiecībā uz *Siremar* un tā iegādātāju *Società Navigazione Siciliana* (OV L 97, 24.3.2022., 1. lpp.).

<sup>(199)</sup> Lai aprēķinātu WACC, Komisija izmantoja datu kopas, kas publicētas *Aswath Damodaran* (Ņujorkas Universitātes Stērna Uzņēmējdarbības skolas finanšu profesora) tīmekļa vietnē, un ieguva vēsturiskos datus par Vācijas valsts obligācijām no vietnes [www.worldgovernmentbonds.com](http://www.worldgovernmentbonds.com).

<sup>(200)</sup> WACC aprēķina, pamatojoties uz datiem par biržā kotētiem uzņēmumiem. Šajā gadījumā izlasi veido 62 Eiropas uzņēmumi, kas darbojas kuģubūves vai jūrniecības nozarē un ir kotēti biržā. Šī izlase vistuvāk atbilst nozarei, kurā darbojas *Caremar* (kas nav kotēts biržā), proti, pasažieru, transportlīdzekļu un kravu jūras transporta nozarei. Privāts investors izmantotu līdzīgu etalongrupu, lai noteiktu peļņu, ko tas sagaida no *Caremar*.

- (284) Pilnīguma labad Komisija, raugoties no *ex post* skatpunkta, norāda, ka kompensācijai, kas *Caremar* piešķirta saskaņā ar jauno sabiedrisko pakalpojumu līgumu, ir noteikta maksimālā gada summa – 10 778 897 EUR –, kas nav atkarīga no saprātīgās peļņas summas, uz kuru *Caremar* ir tiesības (sk. 92. apsvērumu). Saskaņā ar 2011. gada VTNP nostādņu 47. punktu Komisija novērtē, vai piešķirtā kompensācija bijusi pārmērīga visā līguma darbības laikā kopā. Dati par 2015.–2021. gada periodu, kuri, pamatojoties uz Itālijas sniegto informāciju, atspoguļoti 11. tabulā, liecina, ka dažos gados faktiskā kompensācija, ko *Caremar* saņēma par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu, pārsniedza kompensācijas summu, ko bija tiesības piešķirt minētajos gados (tas neattiecas uz summām par 2015., 2020. un 2021. gadu, kuras nebija pietiekamas, lai segtu pakalpojuma neto izmaksas, kā rezultātā kompensācija par šiem gadiem nebija pietiekama). Kā minēts 96. apsvērumā, Kampānijas reģions atklāja visu pārmērīgo kompensāciju un *Caremar* to atmaksāja saskaņā ar jaunā sabiedrisko pakalpojumu līguma 18. pantu.

11. tabula

## Caremar sniegtā sabiedriskā pakalpojuma neto izmaksas laikposmā no 2015. līdz 2021. gadam

(EUR)

| Caremar                                           | 2015        | 2016         | 2017         | 2018        | 2019        | 2020                     | 2021                     | Kopsumma     |
|---------------------------------------------------|-------------|--------------|--------------|-------------|-------------|--------------------------|--------------------------|--------------|
| <b>Ieņēmumi kopā</b>                              | 12 941 000  | 28 392 000   | 29 807 000   | 31 807 921  | 32 885 236  | [20 000 000–30 000 000]  | [20 000 000–30 000 000]  | 182 741 669  |
| <b>– izmaksas kopā</b>                            | 18 920 000  | 35 764 000   | 37 714 000   | 35 252 016  | 36 684 806  | [30 000 000–40 000 000]  | [30 000 000–40 000 000]  | 228 957 910  |
| <b>– amortizācija</b>                             | 1 033 000   | 2 045 000    | 1 827 000    | 1 705 330   | 1 639 441   | [1 000 000–2 000 000]    | [1 000 000–2 000 000]    | 11 380 741   |
| <b>= sabiedriskā pakalpojuma neto izmaksas</b>    | – 7 012 000 | – 9 417 000  | – 9 734 000  | – 5 149 425 | – 5 439 011 | –[11 000 000–12 000 000] | –[9 000 000–10 000 000]  | – 57 596 982 |
| <b>+ kapitāla rentabilitāte (10,5 %)</b>          | – 202 000   | – 775 000    | – 645 000    | – 751 680   | – 697 858   | –[700 000–800 000]       | –[600 000–700 000]       | – 4 479 446  |
| <b>= summa, par ko drīkst saņemt kompensāciju</b> | – 7 214 000 | – 10 192 000 | – 10 379 000 | – 5 901 105 | – 6 136 869 | –[10 000 000–20 000 000] | –[10 000 000–20 000 000] | – 62 076 428 |
| <b>+ faktiskā kompensācija</b>                    | 4 961 000   | 10 778 000   | 10 778 000   | 10 363 306  | 8 462 289   | [10 000 000–20 000 000]  | [8 000 000–9 000 000]    | 64 301 641   |
| <b>= kompensācijas pārākums/nepietiekamība</b>    | – 2 253 000 | 586 000      | 399 000      | 4 462 201   | 2 325 420   | –[1 000 000–2 000 000]   | –[1 000 000–2 000 000]   | 2 225 213    |

- (285) Jaunā sabiedrisko pakalpojumu līguma 17. pantā paredzētais pārbaudes mehānisms, ar ko nodrošina pakalpojuma ekonomiskā un finansiālā līdzsvara nosacījumu ievērošanu, attiecas ne tikai uz nepietiekamas kompensācijas gadījumiem, bet arī uz pārmērīgas kompensācijas gadījumiem (sk. 94. apsvērumu). Pārmērīgas kompensācijas gadījumā Kampānijas reģions atjaunina kompensāciju, kas izmaksājama par nākamo reglamentēto periodu. Jaunā sabiedrisko pakalpojumu līguma 18. pantā ir paredzēts, ka pārmērīgu kompensāciju par attiecīgo reglamentēto periodu atgūst 30 dienu laikā pēc attiecīgā pieprasījuma.

- (286) Saskaņā ar Itālijas sniegto informāciju no 11. tabulā norādītās kompensācijas pārmaksas kopsummas par visu 2015.–2021. gada periodu jau ir atgūti 2 224 868 EUR (sk. 96. apsvērumu). Konkrētāk, pārbaudes procedūrā, kuras pamatā bija revidētie dati par 2015., 2016. un 2017. gadu un provizoriskie dati par 2018. gadu, tika konstatēta:
- par 2015. gadu – kompensācijas nepietiekamība 2 253 000 EUR apmērā,
  - par 2016. gadu – kompensācijas pārmaksa 586 000 EUR apmērā,
  - par 2017. gadu – kompensācijas pārmaksa 399 429 EUR apmērā,
  - par 2018. gadu – kompensācijas pārmaksa 2 103 400 EUR apmērā.
- (287) Iepriekš minētajā pārbaudē tika secināts, ka kompensācijas pārmaksa 2015.–2018. gadā kopumā sasniedza 835 058 EUR, ko Kampānijas reģions ir atguvis (sk. 96. apsvērumu).
- (288) Savukārt pārbaudes procedūrā par 2018.–2021. gadu, kuras pamatā bija revidētie dati par 2018., 2019. un 2020. gadu un provizoriskie dati par 2021. gadu, tika konstatēta:
- par 2018. gadu – kompensācijas pārmaksa 4 462 201 EUR apmērā,
  - par 2019. gadu – kompensācijas pārmaksa 2 325 420 EUR apmērā,
  - par 2020. gadu – kompensācijas nepietiekamība 1 676 056 EUR apmērā,
  - par 2021. gadu – kompensācijas nepietiekamība 1 618 352 EUR apmērā.
- (289) Iepriekš minētajā pārbaudē tika secināts, ka 2018.–2021. gadā notikusi kompensācijas pārmaksa vēl 1 389 811 EUR apmērā, kas tika atmaksāta Kampānijas reģionam (sk. 96. apsvērumu) <sup>(201)</sup>.
- (290) Komisija uzskata, ka šie pasākumi ir pietiekami, lai nepieļautu un atklātu jebkādu iespējamu pārmērīgu kompensāciju.
- (291) Iepriekš minēto iemeslu dēļ, ņemot vērā to, ka kapitāla rentabilitāte, ko *Caremar* varēja sagaidīt no *ex ante* skatpunkta, atbilda riskiem, ko tas uzņēmās, sniedzot sabiedriskos pakalpojumus saskaņā ar jauno sabiedrisko pakalpojumu līgumu, un ka jaunajā sabiedrisko pakalpojumu līgumā ir ietverts atgūšanas mehānisms, kas nodrošina pārmērīgas kompensācijas neesību, Komisija secina, ka *Caremar* piešķirtā kompensācija par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu nepārsniedz summu, kas nepieciešama, lai segtu izmaksas, kuras tam radušās SPS izpildē, ņemot vērā attiecīgos ieņēmumus un saprātīgu peļņu.
- (292) Attiecībā uz pietauvošanās prioritāti un jebkādu iespējamu pārmērīgu kompensāciju, kas varētu no tās izrietēt, Komisija norāda, ka, ja šis pasākums samazinātu sabiedrisko pakalpojumu sniedzēja pamatdarbības izmaksas vai palielinātu tā ieņēmumus, šī ietekme tiktu pilnībā atainota pakalpojumu sniedzēja iekšējos pārskatos kā attiecīgi zemākas pamatdarbības izmaksas vai lielāki ieņēmumi. Komisijas analīze apstiprināja, ka laikposmā no 2015. līdz 2021. gadam *Caremar* nepaturēja nekādu kompensācijas pārmaksu (sk. 281. apsvērumu) un ka ir ieviests atbilstošs atgūšanas mehānisms, kas nodrošina, ka pārmērīga kompensācija netiek piešķirta (vai tiek atgūta) arī laikposmā no 2022. līdz 2024. gadam (290. apsvērumus).

<sup>(201)</sup> Kā liecina Itālijas sniegtā informācija, *Caremar* 2018. gada pārskatos uzrādītā kompensācijas pārmaksa bija 4 462 201 EUR. ņemot vērā to, ka saistībā ar pirmo pārbaudi par 2015.–2018. gada periodu Kampānijas reģionam par 2018. gadu jau bija atmaksāti 2 103 400 EUR (835 058 EUR atlikuma ietvaros), tika aprēķināts, ka vēl jāatmaksā 2 358 801 EUR, un, tiem pieskaitot pārējo gadu (2019., 2020. un 2021. gada) rezultātus, tika aprēķināts, ka kompensācijas kopējā pārmaksas summa ir 1 389 911 EUR, kas arī tika atmaksāti Kampānijas reģionam. Turklāt Itālija ir norādījusi, ka 2021. gada finanšu dati vēl ir provizoriski un Kampānijas reģions tos saskaņā ar sabiedrisko pakalpojumu līguma 17. pantu pārbaudīs pēdējā reglamentētā perioda (2022.–2024. gada perioda) kontekstā.

- (293) Tāpēc Komisijas šaubas par *Caremar* piešķirtās kompensācijas par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu, tai skaitā pietauvošanās prioritātes, atbilstību trešajam *Altmark* sprieduma nosacījumam ir kļiedētas. Šo secinājumu neietekmē tas, ka 2015. gadā Kampānijas reģions piešķīra *Caremar* 2 155 008 EUR, lai atjaunotu *Caremar* finansiālo stāvokli tādā līmenī, kāds tas bija laikā, kad tika iesniegts izraudzītais *Caremar* iegādes piedāvājums (77. un 79. apsvērums). Šie līdzekļi tika nodoti ar nosacījumu, ka izraudzītais pretendents iegādājas *Caremar*, un to summa bija tikai tik liela, lai segtu *Caremar* pašu kapitāla vērtības samazinājumu, kas bija radies laikposmā no 2013. gada beigām līdz 2014. gada beigām sakarā ar valsts tiesvedību, kura aizkavēja iepirkuma līguma slēgšanas tiesību piešķiršanu. Ja saņemta vērtība ir mazāka nekā vērtība, kas būtu saņemta saskaņā ar līgumu, tirgus prakse bieži ir tāda, ka līguma priekšmeta saņēmējam ir tiesības uz cenas samazinājumu<sup>(202)</sup>. Tā kā *Caremar* finansiālā stāvokļa atjaunošanai ir tāda pati ietekme kā *Caremar* cenas samazināšanai, Komisija uzskata, ka šis pasākums neradīja nekādas priekšrocības *Caremar* un tā pircējam.

#### 9.1.2.4. Ceturtais *Altmark* kritērijs

- (294) Ceturtais *Altmark* kritērijs ir izpildīts, ja operators, kas saņem kompensāciju par VTNP sniegšanu, ir izraudzīts iepirkuma procedūrā, kas ļauj atlasīt pretendentu, kurš spēj nodrošināt VTNP par sabiedrībai viszemākajām izmaksām, vai – ja iepirkuma procedūras nav – ja kompensācija ir aprēķināta, atsaucoties uz efektīva uzņēmuma izmaksām.
- (295) Saskaņā ar VTNP paziņojuma 63. punktu vienkāršākais veids, kā publiskās iestādes var izpildīt ceturto *Altmark* kritēriju, ir īstenot atklātu, pārredzamu un nediskriminējošu publiskā iepirkuma procedūru saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2004/17/EK<sup>(203)</sup> un Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2004/18/EK<sup>(204)</sup>.
- (296) Komisija norāda, ka šajā lietā iepirkuma procedūra tika sākta, pirms stājās spēkā Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2014/24/ES<sup>(205)</sup> (kas attiecas uz publiskā iepirkuma līgumiem, kuri piešķirti par jūras transporta pakalpojumu sniegšanu) un Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2014/25/ES<sup>(206)</sup>. Tolaik vēl bija spēkā Direktīva 2004/17/EK un Direktīva 2004/18/EK. Tomēr Direktīva 2004/17/EK neattiecas uz tādiem jūras transporta pakalpojumiem, ko sniedz *Caremar*. Patiesām, Direktīvas 2004/17/EK 5. pantā ir skaidri noteikts, ka tās darbības jomā ietilpst tikai dzelzceļa, automatizēto sistēmu, tramvaju, trolejbusu, autobusu un trošu transporta pakalpojumi.
- (297) Publiskā iepirkuma līgumi, kuru slēgšanas tiesības līgumslēdzējas iestādes piešķir sakarā ar pakalpojumiem jūras, piekrastes vai upju transporta jomā, ietilpst Direktīvas 2004/18/EK darbības jomā, pamatojoties uz tās 20. apsvērumu. Tomēr ūdens transporta pakalpojumi ir norādīti arī minētās direktīvas II B pielikumā, un tas nozīmē<sup>(207)</sup>, ka uz tiem attiecas tikai direktīvas 23. pants un 35. panta 4. punkts. Tātad saskaņā ar Direktīvu 2004/18/EK uz publiskā iepirkuma līgumu par jūras transporta pakalpojumiem attiecas tikai ar tehniskajām specifikācijām saistītie pienākumi (23. pants) un pienākums publicēt paziņojumu par līguma slēgšanas tiesību piešķiršanu (pēc līguma slēgšanas tiesību piešķiršanas, tātad līguma slēgšanas tiesību piešķiršanas procedūras beigās, nevis sākumā – sk. 35. panta 4. punktu). Visi pārējie Direktīvas 2004/18/EK noteikumi, ieskaitot noteikumus par publicējamo paziņojumu saturu (36. panta 1. punkts) un noteikumus par atlases kritērijiem (45.–52. pants), publiskā iepirkuma līgumiem par jūras transporta pakalpojumiem nav piemērojami.

<sup>(202)</sup> Sk., piemēram, 9:401. pantu ("Tiesības samazināt cenu") darbā *Principles of European Contract Law* (sk. Lando, O. and Beale, H., *Principles of European contract law, Parts I and II*, Kluwer Law International, The Hague, 2000) vai III.–3:601. pantu ("Tiesības samazināt cenu") darbā *Draft Common Frame of Reference* (sk. von Bar, C. et al., *Principles, Definitions and Model Rules of European Private Law, draft Common Frame of Reference: outline edition*, Sellier European Law Publishers, Munich, 2009).

<sup>(203)</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2004/17/EK (2004. gada 31. marts), ar ko koordinē iepirkuma procedūras, kuras piemēro subjekti, kas darbojas ūdensapgādes, enerģētikas, transporta un pasta pakalpojumu nozarēs (OV L 134, 30.4.2004., 1. lpp.).

<sup>(204)</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2004/18/EK (2004. gada 31. marts) par to, kā koordinēt būvdarbu valsts līgumu, piegādes valsts līgumu un pakalpojumu valsts līgumu slēgšanas tiesību piešķiršanas procedūru (OV L 134, 30.4.2004., 114. lpp.).

<sup>(205)</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2014/24/ES (2014. gada 26. februāris) par publisko iepirkumu un ar ko atceļ Direktīvu 2004/18/EK (OV L 94, 28.3.2014., 65. lpp.).

<sup>(206)</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2014/25/ES (2014. gada 26. februāris) par iepirkumu, ko īsteno subjekti, kuri darbojas ūdensapgādes, enerģētikas, transporta un pasta pakalpojumu nozarēs, un ar ko atceļ Direktīvu 2004/17/EK (OV L 94, 28.3.2014., 243. lpp.).

<sup>(207)</sup> Saskaņā ar Direktīvas 2004/18/EK 21. pantu.

- (298) Turklāt Direktīva 2004/18/EK jebkurā gadījumā neattiecas uz pakalpojumu koncesijām, kas definētas tās 1. panta 4. punktā <sup>(208)</sup>. Komisija norāda, ka uz pakalpojumu koncesijām (un publiskā iepirkuma līgumiem), kas raisa pārrobežu interesi, tomēr attiecas vispārējie pārredzamības, nediskriminācijas un vienlīdzīgas attieksmes principi. Pamatojoties uz iepriekš izklāstīto, Komisija secina, ka Direktīvu 2004/18/EK var piemērot tikai publiskā iepirkuma līguma gadījumā, bet ne tad, ja runa ir par pakalpojumu koncesiju. Turklāt, tā kā šī lieta attiecas uz ūdens transporta pakalpojumiem, uz kuriem attiecas sabiedrisko pakalpojumu līgums, būtu piemērojamas tikai dažas no minētās direktīvas prasībām, kā norādīts 305. apsvērumā. Ņemot to vērā, Komisija uzskata, ka ar to vien, ka tiek pierādīta atbilstība publiskā iepirkuma direktīvām, nepietiek, lai pierādītu atbilstību ceturtajam *Altmark* kritērijam.
- (299) Šā iemesla dēļ Komisija turpmāk tekstā novērtē, vai Itālijas izmantotā iepirkuma procedūra bija konkurenci nodrošinoša, pārredzama, nediskriminējoša un bez nosacījumiem. Šā novērtējuma veikšanā Komisija paļaujas uz attiecīgajiem norādījumiem, kas izklāstīti tās Paziņojumā par atbalsta jēdzienu <sup>(209)</sup> (jo īpaši tā 89. un nākamajos punktos) un VTNP paziņojumā (jo īpaši tā 63. un nākamajos punktos).

#### *Konkurenci nodrošinošs un pārredzams iepirkums*

- (300) Paziņojuma par atbalsta jēdzienu 90. punktā ir norādīts, ka iepirkuma procedūrai ir jābūt konkurenci nodrošinošai <sup>(210)</sup>, lai procesā varētu piedalīties visi ieinteresētie un nosacījumiem atbilstīgie pretendenti. Turklāt saskaņā ar minētā paziņojuma 91. punktu procedūrai ir jābūt pārredzamai, lai nodrošinātu, ka visi ieinteresētie pretendenti katrā iepirkuma procedūras posmā ir vienādi un pienācīgi informēti. Minētajā punktā ir arī uzsvērts, ka pārredzamas atlases procedūras būtiski elementi ir informācijas pieejamība, pietiekami ilga laika došana ieinteresētajiem pretendentiem un atlases un piešķiršanas kritēriju skaidrība, un ir norādīts, ka iepirkumam jābūt pietiekami plaši publiskotam, lai par to varētu uzzināt visi potenciālie pretendenti.
- (301) Šajā lietā uzaicinājums paust ieinteresētību tika publicēts *Eiropas Savienības Oficiālā Vēstneša* papildinājumā, *Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana*, kā arī Kampānijas reģiona tīmekļa vietnē (sk. 68. apsvērumu). Minētajā uzaicinājumā ikviens, kurš var nodrošināt sabiedriskā jūras transporta pakalpojuma nepārtrauktību un teritoriālo vienotību ar salām Neapoles līcī, tika aicināts paust ieinteresētību un nebija izvirzīti nekādi papildu nosacījumi. Potenciālajiem pretendentiem tika atvēlēts pietiekami ilgs laiks (no 2012. gada 17. jūlija līdz 2012. gada 21. septembrim), lai tie varētu pienācīgi paust ieinteresētību un tā rezultātā pēc tam piedalīties turpmākajā procesā. Tāpēc Komisija uzskata, ka *Caremar* pārdošana un jauna sabiedrisko pakalpojumu līguma slēgšanas tiesību piešķiršana tika darīta zināma plaši, sasniedzot visus iespējamus pretendētus.
- (302) Turklāt ir jānodrošina pretendentiem visi dokumenti un informācija, kas vajadzīgi dalībai piedāvājumu iesniegšanas procesā un dod tiem iespēju pienācīgi novērtēt pārdodamo uzņēmumu. Šāda informācija ir jādara pieejama potenciālajiem pretendentiem pārredzamā un nediskriminējošā veidā, lai visiem ieinteresētajiem dalībniekiem būtu vienlīdzīga piekļuve attiecīgajai informācijai. Turpmāk (303.–308. apsvērumā) izklāstīto iemeslu dēļ Komisija uzskata, ka šajā lietā šie nosacījumi ir izpildīti.
- (303) Pirmkārt, uzaicinājumā paust ieinteresētību bija minēts, ka pretendentiem ir jāspēj “garantēt jūras transporta pakalpojuma nepārtrauktību”. Tā kā uzaicinājumā nebija precizēts, kā pretendenti var pierādīt, ka tie atbilst šai prasībai, izņemot to, ka tiem jāatbilst noteiktām finansiālām prasībām (sk. 308. apsvērumu), tas automātiski nozīmēja, ka var izmantot jebkādas atbilstošas pierādīšanas līdzekļus. Šis atlases kritērijs, kas bija vienīgais kritērijs attiecībā uz piekļuvi iepirkuma procedūrai, bija pamatots, ņemot vērā izvirzīto mērķi, un tas tika darīts zināms visiem ieinteresētajiem pretendentiem.

<sup>(208)</sup> Direktīvas 2004/18/EK 1. panta 4. punktā ir noteikts: “Pakalpojumu koncesija” ir tāda paša veida līgums kā pakalpojumu valsts līgums, izņemot to, ka atbildība par pakalpojumu sniegšanu ir vai nu konkrētā pakalpojuma izmantošanas tiesības, vai arī šīs tiesības un samaksa.”

<sup>(209)</sup> Komisijas paziņojums par Līguma par Eiropas Savienības darbību 107. panta 1. punktā minēto valsts atbalsta jēdzienu (OV C 262, 19.7.2016., 1. lpp.).

<sup>(210)</sup> Paziņojumā par atbalsta jēdzienu Komisija norāda, ka Savienības tiesas valsts atbalsta kontekstā bieži runā par “atklātu” iepirkuma procedūru. Tomēr ar vārdu “atklāta” netiek apzīmēta neviena konkrēta publiskā iepirkuma direktīvās paredzēta procedūra. Tāpēc Komisija uzskata, ka frāze “konkurenci nodrošinoša” ir atbilstoša. Minētajā paziņojumā Komisija arī norāda, ka ar to nav domāts atkāpties no judikatūrā paredzētajiem materiāltiesiskajiem nosacījumiem.

- (304) Otrkārt, Likumā Nr. 166/2009 ieinteresētajām personām tika skaidri norādīts, ka pēc iepirkuma procedūras pabeigšanas tiks noslēgts jauns sabiedrisko pakalpojumu līgums un ka kompensācijas par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu maksimālā ikgadējā summa ir 19 839 226 EUR. Turklāt uzaicinājumā paust ieinteresētību bija norādīts, ka mērķis ir pārdot *Caremar* par vairāk nekā 6 000 000 EUR. Pie tam, kā apstiprinājusi Itālija, visa attiecīgā informācija par pārdošanas tvērumu, arī starp pircēju un Itāliju noslēdzamā sabiedrisko pakalpojumu līguma projekts, tika darīta pieejama visām deviņām personām, kurām bija atļauts piedalīties nākamajā iepirkuma procedūras posmā. Tādējādi minētajām personām bija iespēja izlemt, vai pretendēt konkursā un, ja pretendēt, cik daudz piedāvāt. Pamatojoties uz to, Komisija uzskata, ka no uzaicinājuma paust ieinteresētību bija pietiekami labi saprotams, ka pārdošana attiecas uz *Caremar* darbīmdarbību apvienojumā ar jaunu sabiedrisko pakalpojumu līgumu. Pēc tam kad attiecīgās personas bija paidušas ieinteresētību, tām tika piešķirta piekļuve visai nepieciešamajai informācijai, lai izlemtu par iespējamo piedāvājumu.
- (305) Treškārt, Komisija uzskata, ka uzaicinājums paust ieinteresētību piesaistīja ievērojamu skaitu potenciālo pretendentu – 10.
- (306) Ceturtkārt, visi deviņi uzņēmumi, kas tika uzaicināti uz iepirkuma procedūras nākamo posmu, no Kampānijas reģiona pēc tam saņēma sīku informāciju par šo procesu (sk. 73. apsvērumu).
- (307) Piektkārt, uzaicinājumā bija ietverta minimālā informācija, kas vajadzīga, lai paustu ieinteresētību (t. i., par sabiedriskā pakalpojuma turpināšanu), un tas nebūtu varējis novest pie tā, ka kādi ieinteresēti jūras transporta operatori nepiedalās tāpēc, ka trūktu kādas informācijas. Plānošanas iestādes bija nolēmušas nodrošināt sabiedriskā pakalpojuma nepārtrauktību un Neapoles līča salu savienotību ar kontinentālo daļu. Kā jau paskaidrots, šis nosacījums bija darīts zināms iepriekš visiem potenciālajiem operatoriem, kas puda ieinteresētību piedalīties iepirkuma procedūrā. Komisija arī norāda, ka visa attiecīgā informācija par atlases kritērijiem un procedūras turpmāko norisi tika sniegta uzaicinājuma vēstulē, kas tika nosūtīta visām deviņām personām, kurām bija atļauts piedalīties piedāvājumu iesniegšanas posmā, un ko Itālija iesniedza Komisijai.
- (308) Visbeidzot, kā minēts 2012. gada paplašināšanas lēmumā (138.–144. punkts), sākotnējā uzaicinājuma iesniegt piedāvājumus par *Caremar* projektā bija iekļautas noteiktas tehniskas un finansiālas prasības (t. i., iepriekš noteikti jūras jūdžu apjomi un apgrozījums jūras transporta nozarē), kuru rezultātā iepirkuma procedūrā būtu varējušas piedalīties tikai kuģošanas sabiedrības. Tomēr, kā minēts 70. apsvērumā, publicētajā uzaicinājumā iesniegt piedāvājumus šie tehniskie kritēriji vairs nebija iekļauti – tie bija aizstāti ar finansiālām prasībām, kas attiecās uz pietiekamām ekonomiskajām un finansiālajām spējām, kuras varēja pierādīt vai nu ar vismaz divu finanšu iestāžu apstiprinājumu, ka ekonomiskās un finansiālās spējas ir 6 miljonu EUR apmērā, vai arī ar vismaz 6 miljoniem EUR vērtiem neto aktīviem (sk. 70. apsvērumu). Komisija uzskata, ka minētās finansiālās prasības, kas ir saistītas ar *Caremar* pārdošanai noteikto minimālo cenu (sk. 74. apsvērumu), ir nepieciešamas, lai nodrošinātu to pretendentu finansiālās spējas, kuriem ir interese iegādāties *Caremar* un garantēt jūras pakalpojumu turpināšanu Neapoles līcī saskaņā ar jaunā sabiedrisko pakalpojumu līguma noteikumiem. Turklāt, kā tas bija redzams iepirkuma procesā, šīs prasības neliedza piedalīties pietiekamam skaitam iespējamo pretendentu.
- (309) Kampānijas reģiona iecere atsavināt *Caremar* darbīmdarbību un ar uzvarējušo pretendentu noslēgt jaunu sabiedrisko pakalpojumu līgumu uz deviņiem gadiem tika publiskota tā, ka par to uzzināja visi potenciālie pretendenti attiecīgajā reģionālajā vai starptautiskajā tirgū. Turklāt Komisija ņem vērā, ka potenciālie pretendenti varēja viegli paust ieinteresētību un tiem šajā posmā nebija jāuzņemas nekādas saistības. Ja šīs personas varēja parādīt, ka ir izpildījušas vienīgo atlases kritēriju, proti, spēj garantēt pakalpojuma nepārtrauktību, tām pēc tam tika sniegta visa nepieciešamā informācija un laiks, lai tās varētu izlemt, cik tās vēlas piedāvāt par *Caremar* darbīmdarbību un pakalpojumu sniegšanu.
- (310) Visbeidzot, Komisija norāda, ka saziņa ar ieinteresētajiem pretendentiem ļāva tiem būt vienlīdzīgi un pienācīgi informētiem katrā iepirkuma procedūras posmā, kā aprakstīts 67.–77. apsvērumā.
- (311) Šo iemeslu dēļ Komisija uzskata, ka iepirkuma procedūra kopumā bija konkurenci nodrošinoša un pārredzama un ka 2011. gada lēmumā par procedūras sākšanu un 2012. gada paplašināšanas lēmumā paustās Komisijas šaubas par to, ka iepirkuma procedūra, ņemot vērā iespējamus trūkumus uzaicinājumā paust ieinteresētību, varētu nebūt bijusi pietiekami pārredzama, ir klievētas.

*Nediskriminējošs iepirkums*

- (312) Paziņojuma par atbalsta jēdzienu 92. punktā ir uzsvērts, ka, lai nodrošinātu, ka izrietošais darījums atbilst tirgus nosacījumiem, nepieciešamie priekšnosacījumi ir nediskriminējoša attieksme pret visiem pretendentiem visos procedūras posmos un objektīvu atlases un piešķiršanas kritēriju noteikšana pirms procesa. Minētajā punktā ir arī noteikts, ka, lai garantētu vienlīdzīgu attieksmi, līguma slēgšanas tiesību piešķiršanas kritērijiem vajadzētu būt tādiem, kas dod iespēju objektīvi salīdzināt un novērtēt piedāvājumus.
- (313) Kā norādīts iepriekš (sk. 303. apsvērumu), vienīgais uzaicinājuma paust ieinteresētību nosacījums bija tāds, ka pretendentiem ir jāspēj "garantēt jūras transporta pakalpojuma nepārtrauktību". Visas 10 personas, kas atbildēja uz uzaicinājumu un pauda ieinteresētību, zināja par šo pienākumu. Komisija uzskata, ka šis nosacījums bija objektīvs un uzaicinājumā paust ieinteresētību bija pietiekami skaidri darīts zināms visām ieinteresētajām personām. Uzaicinājuma vēstulē bija norādīts, ka piešķiršanas kritērijs ir vislabākā cena, un norādīta tās aprēķināšanas metodika (sk. 73. apsvērumu). Šis kritērijs bija objektīvs un deva iespēju objektīvi salīdzināt un novērtēt piedāvājumus, jo tas bija balstīts uz piedāvātās atlaides summu salīdzinājumā ar maksimālās kompensācijas summu, kas noteikta uzaicinājumā iesniegt piedāvājumus, un uz cenu, kas tika piedāvāta par *Caremar* iegādi, salīdzinājumā ar minimālo cenu, kas bija noteikta uzaicinājumā iesniegt piedāvājumus.
- (314) Deviņi ieinteresētie pretendenti, kuriem tika atļauts piedalīties iepirkuma procedūras nākamajā posmā, pēc tam saņēma vienādu informāciju un tika aicināti iesniegt piedāvājumu (sk. 73. apsvērumu). Visiem pretendentiem bija iespēja pirms piedāvājuma iesniegšanas termiņa lūgt skaidrojumus, un, lai nodrošinātu maksimālu pārredzamību, Kampānijas reģions pirms piedāvājumu iesniegšanas termiņa publicēja arī visbiežāk uzdotos jautājumus un atbildes uz tiem (sk. 73. apsvērumu). Atlases procedūras iznākums tika publiskots iepirkuma komisijas 2013. gada 29. jūlija atklātajā sēdē, un visi pretendenti tika informēti par diskrecionāro pārbaudes procedūru, ko Kampānijas reģions ir sācis, lai pārliecinātos par vislabākā piedāvājuma piemērotību un ticamību, un par šīs procedūras iznākumu (sk. 73. apsvērumu).
- (315) Tāpēc 2011. gada lēmumā par procedūras sākšanu paustās Komisijas šaubas par to, ka uzaicinājums paust ieinteresētību varētu nebūt bijis pietiekami pārredzams un bez nosacījumiem, ir kļūdētas. Visas personas tika pareizi un vienādi informētas visos iepirkuma procedūras posmos, tādējādi tās varēja iesniegt piedāvājumu, būdamas pilnvērtīgi informētas par procedūru un prasībām. Komisija arī uzskata, ka piešķiršanas kritēriji deva iespēju objektīvi salīdzināt un novērtēt piedāvājumus.

*Pakalpojumu sniegšanas par sabiedrībai viszemākajām izmaksām nodrošināšana*

- (316) VTNP paziņojuma 65. punktā ir noteikts, ka saskaņā ar Tiesas judikatūru publiskā iepirkuma procedūra izslēdz valsts atbalsta esību tikai tad, ja, pateicoties tai, ir iespējams izvēlēties pretendentu, kas pakalpojumu var sniegt par "viszemākajām izmaksām sabiedrībai".
- (317) Šajā lietā iepirkums, kurā noteicošais kritērijs bija viszemākā cena, tika rīkots par jauno sabiedrisko pakalpojumu līgumu kopā ar *Caremar* darījumdarbību, nevis tikai par sabiedrisko pakalpojumu līgumu. Itālija nolēma, ka *Caremar* darījumdarbības pārdošanas cenai būtu jāpārsniedz 6 000 000 EUR (sk. 74. apsvērumu), bet visam jaunā sabiedrisko pakalpojumu līguma darbības laikam Itālija noteica maksimālo summu, kas varēja tikt samazināta.
- (318) VTNP paziņojuma 67. punktā norādīts, ka viszemākā cena acīmredzami atbilst ceturtajam *Altmark* kritērijam.
- (319) Komisija norāda, ka Itālija uzsvāru lika uz tā operatora izvēli, kurš sniegtu pakalpojumu par viszemāko cenu, kas aprēķināta pēc 73. apsvērumā aprakstītās formulas. Lai ņemtu vērā līguma darbības laiku, formulā, ko izmanto visaugstākās neto cenas aprēķināšanai, ir ietverta noteikta korekcijas likme, kuras pamatā ir peļņa no deviņu gadu valsts obligācijām. Turklāt, kā minēts 308. apsvērumā, tehniskie kritēriji, kas bija iekļauti iesniegtajā sākotnējā iepirkuma projektā, pirms iepirkuma publicēšanas tika izņemti un aizstāti ar finansiālajām prasībām, tādējādi

nodrošinot, ka procedūra nodrošina konkurenci un ir pārredzama. Papildus tam uzaicinājuma iesniegt piedāvājumu vēstulē bija iekļauta visa informācija, kas nepieciešama, lai sagatavotu finanšu un tehnisko piedāvājumu, kā arī uzaicinājums visiem pretendentiem piekļūt "datu telpai", kur tie varēja iepazīties ar un, ja iespējams, kopēt visu attiecīgo informāciju par *Caremar*, tā industriālo plānu un pakalpojuma koncepciju. Tāpēc Komisija uzskata, ka, izmantojot viszemāko cenu kā piešķiršanas kritēriju attiecīgajam pakalpojumam kopā ar *Caremar* darījumdarbības pārdošanu, Itālija spēja nodrošināt efektīvu konkurenci un iegūt pakalpojumu ar visaugstāko iespējamo vērtību par sabiedrībai viszemākajām izmaksām.

- (320) Runājot tieši par pakalpojuma apvienošanu ar *Caremar* darījumdarbības pārdošanu, Komisija 2012. gada paplašināšanas lēmumā pauda sākotnēju viedokli, ka tad, ja iepirkums par jauno sabiedrisko pakalpojumu līgumu būtu rīkots bez pienākuma pārņemt *Caremar* kuģus, kas vajadzīgi sabiedriskā pakalpojuma sniegšanai, sabiedrības izmaksas būtu bijušas zemākas.
- (321) Komisija jau iepriekš tekstā ir secinājusi, ka iepirkuma procedūra bija pietiekami pārredzama un nediskriminējoša, lai tajā varētu piedalīties pēc iespējas vairāk potenciālo pretendentu. Patiesi, uz plaši publicēto uzaicinājumu paust ieinteresētību atsaucās 10 jūras transporta operatori, un 9 tika atļauts piedalīties piedāvājumu iesniegšanas posmā. Visa attiecīgā informācija par iepirkuma procedūru tika sniegta šiem deviņiem operatoriem nosūtītajā uzaicinājuma vēstulē.
- (322) Pēc ieinteresētības paušanas posma tika iesniegti trīs konkurējoši piedāvājumi, kurus Kampānijas reģions izvērtēja.
- (323) Obligātais nosacījums garantēt sabiedriskā pakalpojuma nepārtrauktību un aktīvu apvienošana ar SPS ir savstarpēji saistīti. Proti, apvienojot *Caremar* pārdošanu ar jaunu sabiedrisko pakalpojumu līgumu, ieguvējam – *SNAP/Rifim* – automātiski tiek piemērota prasība nodrošināt sabiedriskā pakalpojuma nepārtrauktību un piešķirta pietauvošanās prioritāte. Turpmāk minēto iemeslu dēļ Komisija uzskata, ka *Caremar* darījumdarbības apvienošana ar jauno sabiedrisko pakalpojumu līgumu un pietauvošanās prioritātes piešķiršanu nenoved pie zemākas cenas salīdzinājumā ar cenu, kāda būtu, ja aktīvi un šis līgums būtu pārdoti atsevišķi.
- (324) *Caremar* darījumdarbība ir saistīta vienīgi ar sabiedriskā pakalpojuma sniegšanu un teritoriālās vienotības nodrošināšanu. Tas nozīmē, ka visi *Caremar* kuģi ir tikuši un tiek izmantoti sabiedriskā pakalpojuma vajadzībām. Turklāt *Caremar* kuģi atbilst tehniskajām prasībām, kas paredzētas jaunajā sabiedriskā pakalpojuma līgumā. Tātad, tā kā šie kuģi tika pārdoti kopā ar jaunā sabiedrisko pakalpojumu līguma uzticēšanu, jebkurš uzņēmums (pat tie, kam nav jaunajā sabiedriskā pakalpojumu līgumā noteiktajām tehniskajām prasībām atbilstošu kuģu) būtu spējīgs izpildīt jaunā sabiedrisko pakalpojumu līguma nosacījumus attiecībā uz VTNP sniegšanai izmantojamo kuģu veidu. Nevar apgalvot, ka privāts pārdevējs būtu ieguvis augstāku cenu, ja šie kuģi vai daži no tiem būtu pārdoti bez minētā nosacījuma. Faktiski *Caremar* kuģu vērtības pamatā galvenokārt bija to piemērotība jaunajā sabiedriskā pakalpojumu līgumā paredzēto SPS izpildei. Ja *Caremar* kuģi nebūtu saistīti ar jauno sabiedrisko pakalpojumu līgumu, komerciālais pieprasījums pēc tiem būtu mazs, ja nu vienīgi tos vēlētos iegādāties īstermiņa investēšanas, atjaunošanas un modernizēšanas nolūkā. Tomēr šķiet maz ticams, ka kuģus varētu par augstāku cenu, nekā bija paredzēts budžetā, pārdot citiem kuģošanas mērķiem, nevis mērķim, kas ietver nosacījumu turpināt sabiedriskā pakalpojuma sniegšanu.
- (325) Turklāt Komisija uzskata, ka, ja iepirkums par sabiedrisko pakalpojumu līgumu būtu rīkots atsevišķi no *Caremar* pārdošanas, būtu maz ticams, ka potenciālajiem pretendentiem varētu būt pārdalei uzreiz pieejami tik lieli resursi (deviņi kuģi un rūpnieciskais un komerciālais aprīkojums), lai varētu pildīt jaunajā sabiedriskā pakalpojumu līgumā noteiktās SPS. Tā vēl jo vairāk liek domāt tas, ka jaunajā līgumā ir ietvertas īpašas prasības par kuģiem, kas izmantojami dažādos sabiedrisko pakalpojumu maršrutos (sk. 88. apsvērumu), un paredzēti sodi par noteiktu minimālo kvalitātes standartu neievērošanu (sk. 83. apsvērumu). Operatori, kam būtu bijuši vajadzīgie resursi, tos, visticamāk, jau būtu izmantojuši citos maršrutos, un, tos pārdaļot atbilstoši jaunajam sabiedriskā pakalpojumu līgumam, neizbēgami tiktu zaudēti ieņēmumi no to iepriekšējās izmantošanas.

- (326) Tāpēc Komisija uzskata, ka šo kuģu apvienošana ar sabiedrisko pakalpojumu līgumu ļāva par *Caremar* kuģiem iegūt cenu, kas bija augstāka par to, ko Itālija būtu ieguvusi, pārdodot kuģus atsevišķi. Tas, ka par kuģu ekspluatāciju sabiedrisko pakalpojumu maršrutos to ieguvējs saņemtu kompensāciju par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu deviņus gadus, šos kuģus no uzņēmējdarbības viedokļa padarīja pievilcīgākus, nekā tie būtu, ja tiktu pārdoti atsevišķi. Pamatojoties uz to, Komisija secina, ka Itālija nav noteikusi nosacījumus, kas varēja samazināt cenu vai ko privāts pārdevējs nebūtu pieprasījis.
- (327) Komisija secina, ka tās šaubas, ka iepirkuma rīkošana par jauno sabiedrisko pakalpojumu līgumu kopā ar *Caremar* darījumdarbību varēja nenodrošināt zemākas izmaksas sabiedrībai, ir kļūdētas.
- (328) Ņemot vērā iepriekš izklāstīto, Komisija uzskata, ka, izmantojot viszemāko cenu kā piešķiršanas kritēriju jaunajam sabiedrisko pakalpojumu līgumam kopā ar *Caremar* darījumdarbību, tika panākts, ka vairāki jūras transporta operatori pauda ieinteresētību iegādāties *Caremar* darījumdarbību un sniegt jūras sabiedrisko pakalpojumu Neapoles līča salās.
- (329) Pamatojoties uz iepriekš izklāstīto, Komisija secina, ka attiecībā uz šo pasākumu ceturtais *Altmark* kritērijs ir izpildīts.

#### 9.1.2.5. Secinājums

- (330) Tā kā visi četri nosacījumi, ko Tiesa noteikusi *Altmark* lietā, ir izpildīti, Komisija secina, ka jaunā sabiedrisko pakalpojumu līguma slēgšanas tiesību piešķiršana kopā ar *Caremar* darījumdarbību un *Caremar* piešķirto pietauvošanās prioritāti nerada ekonomisku priekšrocību *Caremar* un tā ieguvējam SNAV/*Rifim*.
- (331) Tā kā visi LESD 107. panta 1. punktā noteiktie kritēriji nav izpildīti, Komisija secina, ka sabiedrisko pakalpojumu līguma slēgšanas tiesību piešķiršana kopā ar *Caremar* privatizāciju un *Caremar* un tā ieguvējam SNAV/*Rifim* piešķirto pietauvošanās prioritāti nav valsts atbalsts LESD 107. panta 1. punkta nozīmē.

#### 9.1.3. Pasākumi, kas noteikti Likumā Nr. 163/2010

- (332) Komisija 2011. gada lēmumā par procedūras sākšanu pauda sākotnēju viedokli, ka visi pasākumi, kas noteikti Dekrētikumā Nr. 125/2010, kurš ar grozījumiem pārveidots par Likumu Nr. 163/2010, ir valsts atbalsts par labu bijušās *Tirrenia* grupas uzņēmumiem, ieskaitot *Caremar*, ciktāl attiecīgie atbalsta saņēmēji varēja izmantot minētos pasākumus, lai apmierinātu likviditātes vajadzības un tādējādi uzlabotu savu vispārējo finanšu stāvokli.
- (333) Pamatojoties uz informāciju, kas saņemta formālajā izmeklēšanā, Komisija uzskata, ka visi trīs pasākumi būtu jānovērtē atsevišķi.

#### 9.1.3.1. Kuģu uzlabošanai paredzēto līdzekļu iespējama izmantošana likviditātes nolūkos

- (334) Valsts līdzekļi. Attiecīgos līdzekļus piešķir valsts no sava budžeta (sk. 130. apsvērumu), un to izmantošana likviditātes nolūkos tika atļauta ar Likumu Nr. 163/2010. Tāpēc attiecīgais pasākums ir piedāvājams valstij un ir piešķirts no valsts līdzekļiem.
- (335) Selektivitāte. Šis pasākums tika piešķirts tikai bijušās *Tirrenia* grupas uzņēmumiem, ieskaitot *Caremar*, un tāpēc ir selektīvs.
- (336) Ekonomiska priekšrocība. Kā norādījusi Itālija, attiecīgie līdzekļi *Caremar* tika piešķirti, lai tas modernizētu savu floti ar mērķi padarīt to atbilstošu starptautiskajiem drošības standartiem. Daži darbi tika veikti divām *Caremar* flotes vienībām, kuras bez maksas tika nodotas *Laziomar* (sk. 203. apsvērumu). Kā norādījusi Itālija, šie līdzekļi netika izmantoti likviditātes nolūkos (sk. 203. apsvērumu), un Komisija nav radusi pierādījumus par pretējo.

- (337) Tā kā *Caremar* neizmantoja šos līdzekļus likviditātes nolūkos, lai izvairītos no izmaksām, kas tam parasti būtu jāsedz pašam no saviem finanšu līdzekļiem, 2011. gada lēmumā par procedūras sākšanu paustajām bažām vairs nav pamata un Komisija uzskata, ka tātad šo līdzekļu izmantošanas rezultātā *Caremar* nav piešķirta ekonomiska priekšrocība.
- (338) Secinājums. Tā kā visi LESD 107. panta 1. punktā noteiktie kritēriji nav izpildīti, Komisija secina, ka šis pasākums nav valsts atbalsts LESD 107. panta 1. punkta nozīmē.

#### 9.1.3.2. Ar privatizācijas procesu saistītie atbrīvojumi no nodokļiem

- (339) Kā aprakstīts 102. apsvēruma a) punktā, saskaņā ar Likuma Nr. 163/2010 1. pantu daži *Tirrenia* grupas privatizācijas vajadzībām sagatavotie akti un veiktās operācijas, kas aprakstīti 19.ter panta 1.–15. punktā Dekrētlukumā Nr. 135/2009, kurš ar grozījumiem pārveidots par Likumu Nr. 166/2009, ir atbrīvoti no nodokļiem, kas parasti maksājami par šādiem aktiem un operācijām.
- (340) Komisija vispirms norāda, ka ir jānovērtē divi atsevišķi nodošanas darbību kopumi: i) *Tirrenia* grupas bijušo meitasuzņēmumu *Caremar*, *Saremar* un *Toremara* nodošana no *Tirrenia* grupas Kampānijas, Sardinijas un Toskānas reģionam; ii) *Caremar* nodošana no Kampānijas reģiona apvienībai SNAV/Rifim. Nodokļi, ko nepiemēro, ir reģistrācijas nodeva, zemesgrāmatas un hipotēkas reģistrācijas maksas, zīmognodeva, PVN un uzņēmumu ienākuma nodoklis. Šā atbalsta pasākuma saņēmēji ir pārdevējs, pircējs vai abi. Šis lēmums attiecas tikai uz otro nodošanas darbību kopumu <sup>(211)</sup>.
- (341) Komisija vispirms norāda, ka saskaņā ar 1972. gada 26. oktobra Prezidenta dekrētu Nr. 633 darbību turpinošu uzņēmumu vai uzņēmējdarbības vienību nodošanu citam uzņēmumam neuzskata par preču piegādi un tāpēc tai nepiemēro PVN. Tāpēc, tā kā tādiem darījumiem kā *Caremar* pārdošana SNAV/Rifim nepiemēro PVN, atbrīvojums no nodokļa nevarēja radīt *Caremar* priekšrocību attiecībā uz PVN. Turklāt Komisija norāda, ka *Caremar* pārdošanas līgumā ir skaidri noteikts, ka pircējam, t. i., SNAV/Rifim, ir jāsedz visas ar pārdošanu saistītās izmaksas (t. i., reģistrācijas maksas, notāra izmaksas, zemesgrāmatas un hipotēkas reģistrācijas maksas, zīmognodeva u. c.), neminot, ka SNAV/Rifim būtu piešķirts kāds atbrīvojums no šīm izmaksām. Attiecībā uz atbrīvojumu no uzņēmumu ienākuma nodokļa jānorāda, ka šis nodoklis tiek piemērots tikai ienākumiem, ko gūst ar nodokli apliekamais uzņēmums. Tomēr šajā lietā SNAV/Rifim iegādājās *Caremar* no Kampānijas reģiona, kas nozīmē, ka šis darījums radīja izdevumus SNAV/Rifim un tāpēc uzņēmumu ienākuma nodoklis nebija jāmaksā. Tāpēc šis pasākums uz SNAV/Rifim neattiecas. Ņemot vērā iepriekš izklāstīto, Komisija secina, ka ne *Caremar*, ne SNAV/Rifim nav izmantojuši šos atbrīvojumus no nodokļiem.
- (342) Minēto iemeslu dēļ neviens no iepriekš minētajiem atbrīvojumiem no nodokļiem nav valsts atbalsts LESD 107. panta 1. punkta nozīmē.

#### 9.1.3.3. Iespēja izmantot FAS līdzekļus likviditātes vajadzību apmierināšanai

- (343) Komisija 2011. gada lēmumā par procedūras sākšanu un 2012. gada paplašināšanas lēmumā konstatēja, ka (bijušās) *Tirrenia* grupas uzņēmumiem, ieskaitot *Caremar*, bija iespēja izmantot FAS līdzekļus <sup>(212)</sup>, lai apmierinātu aktuālās likviditātes vajadzības. Tomēr formālās izmeklēšanas procedūras gaitā Itālija paskaidroja, ka FAS līdzekļi nebija paredzēti kā papildu kompensācija *Caremar* vai SNAV/Rifim (vai jebkurai citai no bijušās *Tirrenia* grupas uzņēmumiem vai to attiecīgajiem ieguvējiem). Minētie līdzekļi tika darīti pieejami, lai papildinātu budžeta apropriācijas kompensāciju izmaksāšanai bijušās *Tirrenia* grupas uzņēmumiem par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu, ja tās izrādītos nepietiekamas. Patiesi, Likuma Nr. 163/2010 1. panta 5.ter punkts ļāva reģioniem izmantot FAS līdzekļus, lai finansētu daļu parastās kompensācijas par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu un tādejādi nodrošinātu jūras sabiedrisko pakalpojumu nepārtrauktību. Citiem vārdiem sakot, šis pasākums ir saistīts tikai ar līdzekļu piešķiršanu Itālijas valsts budžetā kompensāciju izmaksāšanai par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu.

<sup>(211)</sup> Pirmais nodošanas darbību kopums ir novērtēts Lēmumā (ES) 2020/1412 (sk. minētā lēmuma 417. un nākamos apsvērumus).

<sup>(212)</sup> *Fondo Aree Sottoutilizzate* līdzekļi, sk. 102. apsvēruma b) punktu.

- (344) Ņemot vērā iepriekš izklāstīto, Komisija secina, ka FAS līdzekļi ir finansējuma avots, kas tikai dod valstij iespēju izmaksāt kompensācijas par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu (kuras piešķirtas, pamatojoties uz pagarināto sākotnējo līgumu), un tie nav atsevišķs pasākums, no kura *Caremar* var gūt labumu papildus šīm kompensācijām par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu. Tāpēc FAS līdzekļu iespējamā izmantošana nav valsts atbalsts LESD 107. panta 1. punkta nozīmē.

#### 9.1.4. Secinājums par atbalsta esību

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

- kompensācija, kas piešķirta *Caremar* par jūras maršrutu apkalpošanu laikposmā no 2009. gada 1. janvāra līdz 2012. gada 31. jūlijam (t. i., sākotnējā līguma pagarinājuma laikā), un pietauvošanās prioritāte, kas saistīta ar minēto pakalpojumu sniegšanu, ir valsts atbalsts LESD 107. panta 1. punkta nozīmē,
- jaunā sabiedrisko pakalpojumu līguma slēgšanas tiesību piešķiršana par laikposmu no 2015. gada 16. jūlija līdz 2024. gada 15. jūlijam apvienojumā ar *Caremar* privatizāciju un pietauvošanās prioritāti, kas saistīta ar šo pakalpojumu sniegšanu, atbilst visiem četriem *Altmark* kritērijiem un tāpēc nav valsts atbalsts LESD 107. panta 1. punkta nozīmē,
- tā kā kuģu uzlabošanai paredzētos līdzekļus *Caremar* neizmantoja likviditātes nolūkos, kā tas bija atļauts ar Likumu Nr. 163/2010, minētais pasākums nav valsts atbalsts *Caremar* LESD 107. panta 1. punkta nozīmē,
- ar *Caremar* privatizācijas procesu saistītie atbrīvojumi no nodokļiem nav valsts atbalsts ne *Caremar*, ne *SNAV/Rifim* LESD 107. panta 1. punkta nozīmē,
- Likumā Nr. 163/2010 paredzētā iespēja izmantot FAS līdzekļus likviditātes vajadzību apmierināšanai nav valsts atbalsts LESD 107. panta 1. punkta nozīmē.

#### 9.2. Atbalsta likumība

- (346) Atbalsta pasākumi, uz kuriem atteicas šis lēmums, tika ieviesti, pirms Komisija tos bija oficiāli apstiprinājusi. Tāpēc, ciktāl šie atbalsta pasākumi nebija atbrīvoti no paziņošanas saskaņā ar Lēmumu 2005/842/EK vai Lēmumu 2012/21/ES, Itālija tos piešķir, pārkāpjot LESD 108. panta 3. punktu <sup>(213)</sup>.

#### 9.3. Atbalsta saderība

- (347) Ar pagarināto sākotnējo līgumu *Caremar* piešķirtās kompensācijas par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu un ar to saistītās pietauvošanās prioritātes saderība ir jānovērtē, ņemot vērā LESD 106. panta 2. punktu.

- (348) Kā jau norādīts iepriekš (3.1.1. iedaļā), sākotnējais līgums pēc 2008. gada beigām tika pagarināts ar šādiem pēc tam pieņemtiem tiesību aktiem:

- a) ar Dekrētlikumu Nr. 207/2008, kas pārveidots par Likumu Nr. 14/2009, sākotnējais līgums tika pagarināts uz laiku no 2009. gada 1. janvāra līdz 2009. gada 31. decembrim;
- b) ar Dekrētlikumu Nr. 135/2009, kas pārveidots par Likumu Nr. 166/2009, cita starpā tika noteikts, ka sākotnējais līgums tiek pagarināts uz laiku no 2010. gada 1. janvāra līdz 2010. gada 30. septembrim;
- c) ar Dekrētlikumu Nr. 125/2010, kas pārveidots par Likumu Nr. 163/2010, sākotnējais līgums tika pagarināts vēlreiz – no 2010. gada 1. oktobra līdz *Tirrenia* un *Siremar* privatizācijas procesu beigām.

- (349) Ņemot to vērā, Komisija norāda, ka šie trīs pagarinājumi ir veikti pirms 2012. gada 31. janvāra, kad stājās spēkā Lēmums 2012/21/ES un 2011. gada VTNP nostādnes. Tomēr Lēmuma 2012/21/ES 10. pantā un 2011. gada VTNP nostādņu 69. punktā ir noteikumi, kas paredz, ka tos piemēro arī atbalstam, kas piešķirts pirms to stāšanās spēkā.

<sup>(213)</sup> To, vai tā patiešām bija, Komisija ir novērtējusi 5.3.1. iedaļā.

- (350) Konkrētāk, Lēmuma 2012/21/ES 10. panta a) punktā ir noteikts, ka “visas atbalsta shēmas, kas ieviestas pirms šā lēmuma spēkā stāšanās [t. i., pirms 2012. gada 31. janvāra], kas bija saderīgas ar iekšējo tirgu un atbrīvotas no paziņošanas prasības saskaņā ar Lēmumu 2005/842/EK, arī turpmāk ir saderīgas ar iekšējo tirgu un atbrīvotas no paziņošanas prasības par vēl diviem gadiem”. Tas nozīmē, ka atbalsts, kas piešķirts laikā no 2005. gada 19. decembra, kad stājās spēkā Lēmums 2005/842/EK, līdz 2012. gada 31. janvārim, kad stājās spēkā Lēmums 2012/21/ES, tiek uzskatīts par saderīgu ar iekšējo tirgu, bet tikai no dienas, kad tas ir piešķirts, līdz 2014. gada 30. janvārim ieskaitot. Turklāt 10. panta b) punktā ir noteikts, ka “viss atbalsts, kas ieviests pirms šā lēmuma stāšanās spēkā [t. i., pirms 2012. gada 31. janvāra] un kas nebija saderīgs ar iekšējo tirgu un atbrīvots no paziņošanas prasības saskaņā ar Lēmumu 2005/842/EK, bet kas atbilst šajā lēmumā paredzētajiem nosacījumiem, ir saderīgs ar iekšējo tirgu un atbrīvots no iepriekšējās paziņošanas prasības”.
- (351) Savukārt 2011. gada VTNP nostādņu 68. un 69. punktā ir norādīts, ka Komisija piemēro minētajās nostādnēs izklāstītos principus visiem paziņotajiem atbalsta projektiem neatkarīgi no tā, vai paziņošana ir notikusi pirms vai pēc 2012. gada 31. janvāra, kā arī visam nelikumīgajam atbalstam, par ko tā pieņem lēmumu pēc 2012. gada 31. janvāra, pat ja šis atbalsts ir piešķirts pirms 2012. gada 31. janvāra. Pēdējā minētajā gadījumā 2011. gada VTNP nostādņu 14., 19., 20., 24., 39. un 60. punkta noteikumi nav piemērojami.
- (352) Ņemot vērā iepriekš izklāstīto, iepriekš aprakstītie noteikumi par Lēmuma 2005/842/EK, Lēmuma 2012/21/ES un 2011. gada VTNP nostādņu piemērošanu nozīmē, ka kompensāciju, kas *Caremar* par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu piešķirta pagarinātā sākotnējā līguma darbības laikā no 2009. gada 1. janvāra līdz 2012. gada 31. jūlijam, var novērtēt saskaņā ar Lēmumu 2005/842/EK vai, ja Lēmums 2005/842/EK uz šo atbalstu neattiecas, saskaņā ar 2011. gada VTNP nostādnēm (ņemot vērā 2011. gada VTNP nostādņu 14., 19., 20., 24., 39. un 60. punkta noteikumus, jo visi sākotnējā līguma pagarinājumi tika pieņemti pirms 2012. gada 31. janvāra) <sup>(214)</sup>.
- (353) Komisija norāda, ka gan Lēmums 2005/842/EK, gan Lēmums 2012/21/ES ir piemērojami tikai valsts atbalstam, kas piešķirts kā kompensācija par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu jūras savienojumos ar salām, kuros divos finanšu gados pirms VTNP piešķiršanas gada vidējais pārvaldājumu apjoms nav pārsniedzis 300 000 pasažieru.
- (354) Itālijas uzrādītie skaitļi (sk. 3. un 9. tabulu 175. un 176. apsvērumā) neļauj secināt, ka gada vidējais pasažieru pārvaldājumu apjoms divos finanšu gados pirms katras sākotnējā līguma pagarināšanas nav pārsniedzis 300 000 pasažieru. Proti, vai nu sniegtie dati liecina, ka šī robežvērtība ir pārsniegta <sup>(215)</sup>, vai arī tie ir nepilnīgi <sup>(216)</sup>.
- (355) Tāpēc Komisija novērtēs, vai kompensācija par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu, kas *Caremar* tika piešķirta par jūras maršrutu apkalpošanu saskaņā ar pagarināto sākotnējo līgumu (t. i., astoņi maršruti Neapoles līcī, kas tika apkalpoti laikposmā no 2009. gada 1. janvāra līdz 2012. gada 31. jūlijam, un trīs maršruti Poncas salu grupā, kas tika apkalpoti laikposmā no 2009. gada 1. janvāra līdz 2011. gada 31. maijam), atbilst 2011. gada VTNP nostādņu nosacījumiem. Kā minēts 351. apsvērumā, tā kā atbalsts tika piešķirts pirms 2012. gada 31. janvāra (t. i., pirms 2011. gada VTNP nostādņu stāšanās spēkā), ir piemērojamas 2011. gada VTNP nostādnēs, izņemot 14., 19., 20., 24., 39. un 60. punkta noteikumus.

<sup>(214)</sup> Sākotnējais līgums tika pagarināts trīs reizes: 2008. gada 30. decembrī (līdz 2009. gada 31. decembrim), 2009. gada 25. septembrī (līdz 2010. gada 30. septembrim) un 2010. gada 5. augustā (līdz 2012. gada 31. jūlijam).

<sup>(215)</sup> Tas attiecas uz pasažieru pārvaldājumiem maršrutā Kapri–Sorento 2009. un 2010. gadā un maršrutā Kapri–Neapole 2009., 2010., 2011. un 2012. gadā.

<sup>(216)</sup> Itālija nesniedza datus par diviem gadiem pirms pirmā (2008. gada 30. decembra) un otrā (2009. gada 25. septembra) pagarinājuma. Attiecībā uz trešo (2010. gada 5. augusta) pagarinājumu Itālija sniedza datus par 2009. un 2010. gadu, bet ne par 2008. gadu. Katrā ziņā vienīgie noderīgie dati par šiem gadiem ir dati par maršruti Kapri–Sorento un Kapri–Neapole, jo attiecībā uz pārējiem maršrutiem tie tika sniegti apkopotā veidā, t. i., par maršrutu Iskija–Pročida–Neapole dati nebija sadalīti pa segmentiem Iskija–Pročida, Pročida–Neapole un Iskija–Neapole un par maršrutu Iskija–Pročida–Pocuoli nebija nodalīti dati par segmentu Pročida–Pocuoli. Dati par 2010. gadu tika sniegti apkopotā veidā, izņemot datus par maršruti Kapri–Sorento un Kapri–Neapole.

9.3.1. *Patiess VTNP*

- (356) Saskaņā ar 2011. gada VTNP nostādņu 12. punktu “[a]tbalsts jāpiešķir tāda pakalpojuma sniegšanai, kam patiesi ir vispārēja tautsaimnieciska nozīme un kas ietilpst Līguma 106. panta 2. punkta darbības jomā”. Nostādņu 13. punktā ir precizēts, ka “dalībvalstis nevar sabiedriskā pakalpojuma sniegšanas pienākumu noteikt pakalpojumiem, ko uzņēmumi, kas darbojas normālos tirgus apstākļos, jau sniedz vai var sniegt apmierinošā līmenī un ievērojot valsts noteiktus, sabiedrības interesēm atbilstošus nosacījumus, piemēram, attiecībā uz cenu, objektīviem kvalitātes raksturlielumiem, nepārtrauktību un piekļuvi pakalpojumam. Attiecībā uz jautājumu par to, vai tirgus var sniegt pakalpojumu, Komisijas vērtējums aprobežojas ar pārbaudi, vai attiecīgās dalībvalsts definīcijā nav pieļauta acīmredzama kļūda, ja vien Savienības tiesībās nav paredzētas stingrākas normas”. Visbeidzot, 2011. gada VTNP nostādņu 56. punktā ir atsauce uz “dalībvalsts plašo izvēli” attiecībā uz to, kāda veida pakalpojumus var klasificēt par VTNP.
- (357) Novērtējot, vai VTNP ir patiesi, ir jāņem vērā arī VTNP paziņojums (sk. 170. un 186. apsvērumu), Regula (EEK) Nr. 3577/92 (sk. 173., 174. un 175. apsvērumu) un judikatūra (sk. 176. un 177. apsvērumu). Tāpēc Komisijai attiecībā uz pagarinājuma periodu ir jānovērtē:
- vai pastāvēja **lietotāju pieprasījums**;
  - vai tirgus operatori nevarēja apmierināt šo pieprasījumu bez publisku iestāžu uzliktām saistībām (**tirgus nepilnības esība**);
  - vai šīs nepietiekamības novēršanai nebūtu pieticis vienkārši ar SPS izmantošanu (**vismazāk kaitīgā pieeja**).

*Lietotāju pieprasījums*

- (358) Kā izklāstīts 3.3.1. iedaļā, ar pagarināto sākotnējo līgumu *Caremar* tika uzticēts sniegt regulārus pasažieru un transportlīdzekļu (arī glābšanas transportlīdzekļu) jūras transporta pakalpojumus par iepriekš noteiktām likmēm, izmantojot prāmjus un ātrgaitas kuģus (t. i., TMV jauktu pakalpojumu gadījumā vai kuģus ar zemūdens spārniem, ja jāpārvadā tikai pasažieri), saskaņā ar grafikiem, kas norādīti Kampānijas reģiona noteiktajā jūras transporta programmā. *Caremar* uzliktās SPS attiecās uz apkalpotajām ostām, tajos jūras savienojumos norīkoto kuģu veidu, kuri tiek apkalpoti saskaņā ar sabiedrisko pakalpojumu režīmu, pakalpojuma biežumu, grafiku un nepārtrauktību, pakalpojuma kvalitāti un maksimālajām iekasējamajām braukšanas maksām (sk. 40.–44. apsvērumu). SPS, kas *Caremar* tika uzlikta pagarināšanas laikā (t. i., 2009. gada 1. janvārī, 2010. gada 1. janvārī un 2010. gada 1. oktobrī), bija tādas pašas kā tās, kas noteiktas sākotnējā līgumā (sk. 37. apsvērumu).
- (359) Komisija vispirms atgādina, ka Itālija sākotnējā līgumā noteiktās SPS bija uzlikusi galvenokārt tamdēļ, lai ar regulāriem un uzticamiem jūras transporta pakalpojumiem nodrošinātu teritoriālo vienotību starp kontinentālo daļu un salām un veicinātu attiecīgo salu ekonomisko attīstību. Komisija jau ir secinājusi (sk. 242. apsvērumu), ka tie patiešām ir leģitīmi sabiedrības interešu mērķi.
- (360) Attiecībā uz lietotāju pieprasījumu apsvērumi, kas jau izklāstīti 243. un 244. apsvērumā, attiecas arī uz pagarināto sākotnējo līgumu. Proti, Itālijas sniegtie detalizētie statistikas dati par pasažieriem, transportlīdzekļiem un kravām, ko *Caremar* 2009.–2012. gadā pārvadājis katrā maršrutā, liecina, ka *Caremar* apkalpotajos maršrutos bija liels pieprasījums, kas laika gaitā saglabājās stabils (sk. 174. apsvērumu).

*Tirgus nepilnības esība*

- (361) Attiecībā uz tirgus nepilnības esību maršrutos, kurus *Caremar* apkalpo Neapoles līcī, 362.–366. apsvērumā paskaidroto iemeslu dēļ Komisija uzskata, ka Komisijas secinājums par konkurences situāciju, kas pastāvēja laikā, kad tika uzticēts jaunais sabiedrisko pakalpojumu līgums (sk. 259. apsvērumu), attiecas arī uz laikposmu no 2009. līdz 2012. gadam, t. i., laiku, kad bija spēkā sākotnējā līguma pagarinājumi.
- (362) Pirmkārt, sabiedrisko pakalpojumu maršruti, ko *Caremar* Neapoles līcī apkalpoja pagarinātā sākotnējā līguma darbības laikā (t. i., laikposmā no 2009. gada 1. janvāra līdz 2012. gada 31. jūlijam), bija tie paši, kas tam uzticēti ar jauno sabiedrisko pakalpojumu līgumu (sk. 34. apsvēruma a) punktu un 84. apsvērumu), un šajā laikposmā *Caremar* uzliktās SPS no tām, kas noteiktas ar jauno sabiedrisko pakalpojumu līgumu, biežuma un grafiku ziņā atšķīrās pavisam nedaudz, kā izklāstīts 39. apsvērumā. Faktiski gan ar jauno sabiedrisko pakalpojumu līgumu, gan ar pagarināto sākotnējo līgumu *Caremar* bija noteiktas vienas un tās pašas saistības attiecībā uz nepārtrauktību, biežumu, regularitāti, punktualitāti, saistības attiecībā uz SPS maršrutos norīkoto kuģu skaitu, veidu un ietilpību, tarifu saistības un pakalpojuma kvalitātes saistības.

(363) Runājot par biežumu un grafikiem, jāmin, ka attiecīgo *Caremar* jūras transporta programmu šajos maršrutos laikposmam no 2012. gada 16. janvāra līdz 2012. gada 31. jūlijam bija noteicis Kampānijas reģions ar 2011. gada 9. augusta Reģionālo izpildlēmumu Nr. 443, kas grozīts ar 2011. gada 30. decembra Reģionālo izpildlēmumu Nr. 857. Šī programma bija tā pati, uz kuras pamata tika uzliktas saistības saskaņā ar jauno sabiedrisko pakalpojumu līgumu (sk. 83.–85. apsvērumu). Laikposmā no 2009. gada 1. janvāra līdz 2012. gada 15. janvārim *Caremar* tika piemērota jūras transporta programma, ko Kampānijas reģions bija noteicis 2007. gada 1. aprīļa Reģionālajā izpildlēmumā Nr. 548, kurš bija pieņemts saskaņā ar sākotnējo līgumu (sk. 36. apsvērumu). Komisija norāda, ka atšķirības starp 2007. gada programmu un 2011. gada programmu (kā izklāstīts 39. apsvērumā) bija ļoti nelielas un tās noteica nepieciešamība *Caremar* pakalpojumus padarīt pēc iespējas atbilstīgākus vietējo iedzīvotāju jūras transporta vajadzībām. Kā paskaidrojusi Itālija (178.–181. apsvērumi), procesuālais satvars, saskaņā ar kuru Kampānijas reģions definē SPS jūras transporta nozarē, ir noteikts 2002. gada 28. marta Reģionālā likuma Nr. 3 17. pantā, kas paredz, ka jūras transporta operatori, ieskaitot *Caremar*, uzlikto SPS darbības joma ir regulāri jāpārbauda un, ja nepieciešams, jāatjaunina. Attiecīgi 2010. gadā Kampānijas reģions sāka sabiedrisko apspriešanu par to SPS darbības jomu, ko *Caremar* pildīja saskaņā ar pagarināto sākotnējo līgumu, kā rezultātā tika atjaunināts ne tikai *Caremar*, bet visu SPS pakalpojumu sniedzēju sniegto pakalpojumu biežums un grafiki Neapoles līcī, un šis atjauninājums tika apstiprināts ar 2011. gada 9. augusta Reģionālo izpildlēmumu Nr. 443. Šis atjauninājums tika nedaudz koriģēts ar 2011. gada 30. decembra Reģionālo izpildlēmumu Nr. 857 attiecībā uz *Caremar* pakalpojumiem, lai ņemtu vērā papildu lūgumus no Pročīdas pašvaldības, kas uzskatīja, ka pakalpojumi, kuri tai tiek sniegti ar 2011. gada 9. augusta Reģionālo izpildlēmumu Nr. 443 apstiprinātās jūras transporta programmas ietvaros, nav pietiekami.

(364) Kā paskaidrojusi Itālija (sk. 184. apsvērumu), konkurences situācija astoņos maršrutos, kurus *Caremar* apkalpoja Neapoles līcī laikposmā no 2009. gada 1. janvāra līdz 2012. gada 15. janvārim, t. i., laikā, kad bija spēkā sākotnējā līguma pagarinājumi, bija ļoti līdzīga 249.–259. apsvērumā novērtētajai konkurences situācijai, kas pastāvēja laikposmā no 2012. līdz 2015. gadam, t. i., pirms tika uzticēts jaunais sabiedrisko pakalpojumu līgums. Kā norādījusi Itālija (183. apsvērumi), laikposmā no 2010. gada decembra beigām līdz 2011. gada 1. oktobrim *Caremar* izņēmuma kārtā bija vienīgais jūras transporta operators, kas SPS ietvaros apkalpoja maršrutos Kapri–Sorento, Kapri–Neapole, Iskija–Neapole, Iskija–Pročīda–Neapole, Iskija–Pročīda–Pocuoli, Iskija–Pročīda un Pročīda–Neapole; *Gestour* un *Pročīda Lines* saskaņā ar SPS apkalpoja maršrutu Pročīda–Pocuoli, bet visi pārējie kuģniecības operatori šajā laikposmā bija atteikušies sniegt pakalpojumus saskaņā ar SPS. Šajā laikposmā Kampānijas reģionam bija jāpaplašina *Caremar* uzlikto SPS darbības joma (biežuma un grafiku ziņā), lai tiktu galā ar šo situāciju, kad daži *Caremar* konkurenti pēkšņi pārtraukuši sniegt pakalpojumus. Šis pēkšņais pārtraukums skaidri norāda uz to, ka vietējie iedzīvotāji nevarēja pilnībā paļauties uz *Caremar* konkurentu sniegtajiem SPS pakalpojumiem.

(365) Ņemot vērā iepriekš minēto un pamatojoties arī uz *Caremar* konkurentu piezīmēs sniegto informāciju (sk. 150., 151., 161. un 168. apsvērumu), Komisija izdara šādus konstatējumus:

- a) maršrutā **Kapri–Sorento** laikposmā no 2009. līdz 2011. gadam *Caremar* bija vienīgais operators, kas visu gadu sniedza jauktus pakalpojumus. Proti, *Caremar* konkurenti vai nu sniedza tikai pasažieru jūras transporta pakalpojumus (tā darīja NLG un *Alimar* <sup>(217)</sup>), vai sniedza arī jauktus pakalpojumus, bet tikai vasaras periodā (tā rīkojās SNAV <sup>(218)</sup> un *Aligruson* <sup>(219)</sup>). Tā kā SNAV un *Aligruson* sniegtie pakalpojumi laikposmā no 2009. līdz 2012. gadam nemainījās (sk. 185. apsvēruma a) punktu) un *Caremar* pakalpojumi laikposmā no 2009. līdz 2012. gadam mainījās tikai ļoti nedaudz, galvenokārt tāpēc, ka tika nedaudz koriģēti grafiki (sk. 39. apsvēruma a) punktu), Komisija uzskata, ka Itālija, uzskatīdama, ka jauktu jūras transporta pakalpojumu sniegšanā šajā maršrutā pastāv tirgus nepilnība, nav pieļāvusi acīmredzamu kļūdu;

<sup>(217)</sup> *Alimar* darbojās tikai 2009. un 2010. gadā.

<sup>(218)</sup> Jaukto pakalpojumu jomā SNAV bija atļauts veikt 10 ikdienas jūrasbraucienus ar TMV (6 braucienus no Kapri uz Sorento plkst. 7.35, 9.15, 12.10, 15.55, 17.40 un 18.05 un 4 braucienus no Sorento uz Kapri plkst. 8.10, 11.25, 13.50 un 16.35), bet tikai vasaras periodā (konkrētāk, no 1. aprīļa līdz 3. novembrim).

<sup>(219)</sup> Jaukto pakalpojumu jomā *Aligruson* bija atļauts veikt četrus ikdienas jūrasbraucienus (divus braucienus no Sorento uz Kapri plkst. 11.30 un 14.00 un divus braucienus no Kapri uz Sorento plkst. 12.30 un 18.05), bet tikai vasaras periodā.

- b) maršrutā **Kapri–Neapole** laikposmā no 2009. līdz 2011. gadam *Caremar* bija vienīgais operators, kas visu gadu sniedza jauktus pakalpojumus. Proti, *Caremar* konkurenti šajā maršrutā (*SNAV*, *NLG*, *Neapolis* un *Metrò del Mare*) sniedza tikai pasažieru jūras transporta pakalpojumus, turklāt ne vienmēr visu gadu (sk. 185. apsvēruma b) punktu). Kā paskaidrots 252. apsvērumā, pasažieru transporta pakalpojumus nevarēja uzskatīt par alternatīvu jauktajiem pakalpojumiem, jo tie neapmierināja lietotāju pieprasījuma būtisku daļu, t. i., pieprasījumu pēc transportlīdzekļu (arī neatliekamās medicīniskās palīdzības transportlīdzekļu) transporta un pasta pakalpojumiem. Turklāt 2009. un 2010. gadā nebija pasažieru transporta pakalpojumu, kas tiktu sniegti katru dienu visu gadu saskaņā ar tirgus nosacījumiem (tādi tika sniegti tikai saskaņā ar SPS). 2011. gadā šā tirgus operatori sāka sniegt dažus pakalpojumus visu gadu saskaņā ar tirgus nosacījumiem, proti, *Neapolis* nodrošināja piecus jūrasbraucienus (no Kapri plkst. 8.50, 14.10 un 17.30 un no Neapoles plkst. 10.00 un 16.05) un *NLG* nodrošināja divus jūrasbraucienus (no Kapri plkst. 9.35 un 11.35), bet ar to vien tomēr nepietika, lai garantētu nepārtrauktību starp Kapri un kontinentālo daļu. Pirmkārt, neviens no šiem pakalpojumiem netika sniegts agri no rīta (t. i., no plkst. 5.00 līdz 8.30) – tajā dienas laikā, kad svārstmigrantiem pakalpojumi ir ļoti vajadzīgi. Otrkārt, tirgus pakalpojumi apmierināja galvenokārt tūrisma pieprasījumu, jo tie tika sniegti tādos dienas laikos, kas nav piemēroti studentiem un darba ņēmējiem. Faktiski uz lielāko daļu jūrasbraucieniem, ko *Caremar* konkurenti nodrošināja visu gadu, attiecās SPS, un tas liecina, ka principā tirgus bez publisko iestāžu oficiāli uzlikta pienākuma tos nebūtu nodrošinājis. Tomēr, kā paskaidrojusi Itālija, pat SPS uzlikšana negarantēja pakalpojumu, kā to parāda fakts, ka laikposmā no 2010. gada decembra beigām līdz 2011. gada 1. oktobrim *Caremar* konkurenti bija pārtraukuši sniegt SPS pakalpojumus vairākos maršrutos, ieskaitot maršrutu Kapri–Neapole (sk. 183. apsvēruma b) punktu). Ņemot to vērā, Komisija uzskata, ka Itālija, uzskatīdama, ka jauktu jūras transporta pakalpojumu sniegšanā šajā maršrutā pastāv tirgus nepilnība, nav pieļāvusi acīmredzamu kļūdu;
- c) tiešajā maršrutā **Iskija–Neapole** laikposmā no 2009. līdz 2011. gadam *Caremar* sniedza jauktus pakalpojumus ar prāmi, konkurējot ar *Medmar*, un pasažieru transporta pakalpojumus ar kuģi ar zemūdens spārniem, konkurējot ar *Alilauro*. Itālijas aprakstītā konkurences situācija (sk. 185. apsvēruma c) punktu) liecina, ka *Caremar* konkurentu sniegtie pakalpojumi nebija pietiekami, lai apmierinātu vietējo iedzīvotāju vajadzības pēc sabiedriskajiem pakalpojumiem. Proti, *Caremar* konkurenti šajā tiešajā maršrutā nesniedza nekādus pakalpojumus saskaņā ar tirgus nosacījumiem un saskaņā ar SPS sniegtie pakalpojumi tika nodrošināti vai nu tikai vasarā (tas attiecas uz jauktajiem pakalpojumiem, ko *Medmar* sniedza no 2009. gada 1. janvāra līdz 2011. gada 30. septembrim), vai katrā ziņā citos dienas laikos nekā *Caremar* pakalpojumi<sup>(220)</sup>. Šā iemesla dēļ Komisija uzskata, ka Itālija, uzskatīdama, ka jauktu jūras transporta pakalpojumu un pasažieru transporta pakalpojumu sniegšanā šajā maršrutā pastāv tirgus nepilnība, nav pieļāvusi acīmredzamu kļūdu. Šis secinājums paliek spēkā, pat ņemot vērā to, ka tiešo savienojumu Iskija–Neapole varētu aizstāt ar savienojumu, kas iekļauj pieturu Pročidā, neraugoties uz brauciena atšķirīgo ilgumu<sup>(221)</sup>. Faktiski, kā paskaidrots 365. apsvēruma d) punktā, *Caremar* konkurentu sniegtie pakalpojumi maršrutā Iskija–Pročida–Neapole nebija pietiekami, lai garantētu pietiekamus regulārus savienojumus starp Iskiju un Neapoli;
- d) maršrutā **Iskija–Pročida–Neapole** laikposmā no 2009. līdz 2011. gadam *Caremar* bija vienīgais kuģniecības operators, kas visu gadu nodrošināja pietiekamu skaitu ikdienas (jaukto un pasažieru) transporta pakalpojumu. Neviena kuģošanas sabiedrība šajā maršrutā nesniedza jauktus transporta pakalpojumus visu gadu saskaņā ar tirgus nosacījumiem, proti, *Medmar*, kas bija otrs uzņēmums, kurš sniedza jauktus pakalpojumus šajā maršrutā, tos nodrošināja saskaņā ar SPS, un, kā norādījusi Itālija, šis SPS, kuru aptvertie pakalpojumi katrā ziņā tika sniegti citos dienas laikos nekā *Caremar* pakalpojumi, netika ievērotas (sk. 185. apsvēruma d) punktu). Otrs uzņēmums, kas sniedza pasažieru transporta pakalpojumus šajā maršrutā, *SNAV*, nodrošināja tikai vienu ikdienas jūrasbraucienu visu gadu (visi pārējie jūrasbraucieni koncentrējās vasaras periodā), proti, jūrasbraucienu no Iskijas (Kasamičolas) plkst. 9.45 un no Pročidas plkst. 10.05. Ar šo pakalpojumu acīmredzami nepietika, lai apmierinātu vietējo iedzīvotāju vajadzības pēc jūras transporta,

<sup>(220)</sup> Jauktos pakalpojumus visu gadu no Iskijas *Caremar* sniedza plkst. 8.45, bet (no 2011. gada 1. oktobra) *Medmar* – plkst. 17.00 (vasarā) un 16.35 (ziemā); no Neapoles *Caremar* tos sniedza plkst. 16.05 un 20.25, bet (no 2011. gada 1. oktobra) *Medmar* – plkst. 8.35, 14.10 un 18.30. Pasažieru transporta pakalpojumus visu gadu no Neapoles *Caremar* no 2009. gada 1. janvāra līdz 2011. gada 30. septembrim sniedza plkst. 7.50 un 18.15, bet *Alilauro* tos no 2009. gada 1. janvāra līdz 2011. gada 30. septembrim sniedza plkst. 7.35 un no 2011. gada 1. oktobra – plkst. 7.35 un 20.10; no Iskijas *Caremar* tos no 2009. gada 1. janvāra līdz 2011. gada 30. septembrim sniedza plkst. 6.50 un 8.50, bet *Alilauro* no 2009. gada 1. janvāra līdz 2011. gada 30. septembrim pakalpojumus no Iskijas nesniedza visu gadu. No 2011. gada 1. oktobra, kad *Alilauro* sāka sniegt SPS pakalpojumus no Iskijas uz Neapoli visu gadu, *Caremar* no Iskijas uz Neapoli pasažieru transporta pakalpojumus nesniedza.

<sup>(221)</sup> Jauktajos pakalpojumos, ko sniedz prāmi, pieturēšana Pročidā braucienam (kas tiešajā maršrutā Iskija–Neapole ilgst 1 h 25 min.) pagarina par aptuveni 15 minūtēm. Pasažieru transporta pakalpojuma, ko sniedz ar kuģi ar zemūdens spārniem, pieturēšana Pročidā braucienam (kas tiešajā maršrutā Iskija–Neapole ilgst 45 min.) pagarina par gandrīz 30 minūtēm.

ņemot vērā, ka tas tika sniegts tādā dienas laikā, kas neatbilda svārstmigrantu (galvenokārt darba ņēmēju un studentu) vajadzībām pēc transporta no Iskijas un tika nodrošināts tikai vienā virzienā. Savukārt, kā minēts 39. apsvēruma d) apakšpunktā, no 2009. gada 1. janvāra līdz 2011. gada 31. septembrim *Caremar* bija jānodrošina 8 pasažieru ikdienas transporta pakalpojumi visu gadu un no 2011. gada 1. oktobra – 10 ikdienas pasažieru transporta pakalpojumi visu gadu svārstmigrantiem piemērotos dienas laikos <sup>(222)</sup> un vēl 2 jūrasbraucieni laikposmā no 1. jūnija līdz 30. septembrim <sup>(223)</sup>. Šā iemesla dēļ Komisija uzskata, ka Itālija, uzskatīdama, ka jauktu jūras transporta pakalpojumu un pasažieru transporta pakalpojumu sniegšanā šajā maršrutā pastāv tirgus nepilnība, nav pieļāvusi acīmredzamu kļūdu;

- e) maršrutā **Iskija–Pročida–Pocuoli** laikposmā no 2009. līdz 2011. gadam *Caremar* sniedza jauktus pakalpojumus ar prāmi, konkurējot ar *Medmar*. Itālijas aprakstītā konkurences situācija (sk. 185. apsvēruma e) punktu) liecina, ka *Medmar* sniegtie pakalpojumi ar pieturu Pročidā nebija pietiekami, lai apmierinātu vietējo iedzīvotāju vajadzības pēc sabiedriskajiem pakalpojumiem, tāpēc ka tie tika nodrošināti ļoti reti (viens jūrasbrauciens dienā visu gadu saskaņā ar SPS un vēl viens jūrasbrauciens no Iskijas plkst. 7.30 mācību gada laikā saskaņā ar tirgus nosacījumiem) un tikai agri no rīta, kā rezultātā pārējā dienas daļā pakalpojumi vispār nebija pieejami <sup>(224)</sup>. Šā iemesla dēļ Komisija uzskata, ka Itālija, uzskatīdama, ka jauktu jūras transporta pakalpojumu sniegšanā šajā maršrutā pastāv tirgus nepilnība, nav pieļāvusi acīmredzamu kļūdu;
- f) Komisija norāda, ka maršrutā **Iskija–Pročida** laikposmā no 2009. līdz 2011. gadam *Caremar* nebija jāsniedz nekādi pakalpojumi papildus tiem, kas jau tika sniegti maršrutos Iskija–Pročida–Pocuoli un Iskija–Pročida–Neapole (sk. 39. apsvēruma f) punktu). Tāpēc nav nepieciešams novērtēt konkurences situāciju šajā segmentā atsevišķi no konkurences situācijas maršrutos Iskija–Pročida–Neapole un Iskija–Pročida–Pocuoli, kura jau aprakstīta 365. apsvēruma d) un e) punktā;
- g) maršrutā **Pročida–Pocuoli** laikposmā no 2009. līdz 2011. gadam *Caremar* sniedza pasažieru transporta pakalpojumus ar kuģi ar zemūdens spārniem, konkurējot ar *Procida Lines*, *Gestour* un *Ippocampo*, kas šajā maršrutā sniedza jauktus pakalpojumus ar prāmi. Tomēr *Caremar* pakalpojumi un *Caremar* konkurentu sniegtie pakalpojumi nebija savstarpēji aizstājami, jo jūrasbraucieni ar kuģi ar zemūdens spārniem ir daudz ātrāki nekā jūrasbraucieni ar prāmi (50 minūšu brauciens ar prāmi salīdzinājumā ar 15 minūšu braucienu ar kuģi ar zemūdens spārniem). Katrā ziņā neatkarīgi no pasažieru transporta pakalpojumu un jaukto pakalpojumu aizstājamības pakāpes pakalpojumi, ko visu gadu sniedza *Caremar* konkurenti (proti, *Gestour* un *Procida Lines*; *Ippocampo* darbojās tikai vasaras periodā), tika sniegti citos dienas laikos nekā *Caremar* pakalpojumi <sup>(225)</sup> (sk. 185. apsvēruma g) punktu). Šā iemesla dēļ Komisija uzskata, ka Itālija, uzskatīdama, ka pasažieru transporta pakalpojumu sniegšanā šajā maršrutā pastāv tirgus nepilnība, nav pieļāvusi acīmredzamu kļūdu;

<sup>(222)</sup> Proti, no Neapoles plkst. **8.50** (līdz 2011. gada 1. oktobrim – plkst. 9.55), **11.45**, **13.10**, **15.10** un **18.15**. No Iskijas plkst. **7.30**, **10.10**, **13.05** (līdz 2011. gada 1. oktobrim – plkst. 12.00), **14.30** (līdz 2011. gada 1. oktobrim – plkst. 14.15) un **16.30** (līdz 2011. gada 1. oktobrim – plkst. 16.15).

<sup>(223)</sup> Proti, no Iskijas uz Pročidu un pēc tam uz Neapoli plkst. **19.35** (izbraukšana no Pročidas plkst. 20.00) un no Neapoles uz Pročidu un pēc tam uz Iskiju plkst. **20.55** (izbraukšana no Pročidas plkst. 21.30).

<sup>(224)</sup> No 2009. gada 1. janvāra līdz 2011. gada 30. septembrim *Medmar* sniedza tikai vienu pakalpojumu saskaņā ar tirgus nosacījumiem, proti, no Iskijas plkst. **7.30** mācību gada laikā (no 16. septembra līdz 14. jūnijam) un divus pakalpojumus saskaņā ar SPS visu gadu, proti, no Iskijas (Kasamičolas) plkst. **2.30** un no Pocuoli plkst. **4.10**.

<sup>(225)</sup> No Pročidas *Caremar* visu gadu sniedza pakalpojumus plkst. 8.25 (no 2011. gada 1. oktobra – plkst. 8.10), bet *Gestour* visu gadu sniedza pakalpojumus plkst. 6.50, 9.30, 11.20, 14.05 (līdz 2011. gada 30. septembrim), 17.05 (līdz 2011. gada 30. septembrim) un 18.55, un *Procida Lines* sniedza pakalpojumus plkst. 5.50, 7.50, 10.45, 12.40, 15.25, 17.30 un 19.15. No Pocuoli *Caremar* sniedza pakalpojumus plkst. 8.55 (no 2011. gada 1. oktobra – plkst. 8.50), bet *Gestour* visu gadu sniedza pakalpojumus plkst. 6.00, 8.30, 10.35, 12.55, 15.05 (līdz 2011. gada 30. septembrim), 17.55 (līdz 2011. gada 30. septembrim) un 19.50, un *Procida Lines* sniedza pakalpojumus plkst. 5.05, 7.05, 9.25 (līdz 2011. gada 30. septembrim), 11.50, 13.35, 16.25, 18.25 un 20.00.

- h) maršrutā **Pročida–Neapole** laikposmā no 2009. līdz 2011. gadam *Caremar* sniedza pasažieru transporta pakalpojumus ar kuģi ar zemūdens spārniem, konkurējot ar *SNAV* un *Medmar*. Tomēr līdz 2011. gada 30. septembrim *Medmar* nenodrošināja nevienu jūrasbraucienu papildus tiem, kas tika nodrošināti maršrutā Iskija–Pročida–Neapole, un *SNAV* papildus jūrasbraucieniem, kas jau tika nodrošināti maršrutā Iskija–Pročida–Neapole, nodrošināja tikai vienu jūrasbraucienu visu gadu (no Pročidas plkst. 7.35). No 2011. gada 1. oktobra *Medmar* papildus jūrasbraucieniem, kas tika nodrošināti maršrutā Iskija–Pročida–Neapole, nodrošināja vienu ikdienas jūrasbraucienu (no Neapoles plkst. 0.20) un *SNAV* papildus jūrasbraucieniem, kas jau tika nodrošināti maršrutā Iskija–Pročida–Neapole, turpināja nodrošināt tikai vienu ikdienas jūrasbraucienu visu gadu (tolaik no Neapoles plkst. 12.30). Visi šie jūrasbraucieni tika nodrošināti saskaņā ar SPS un citos dienas laikos nekā *Caremar* pakalpojumi <sup>(226)</sup> (sk. 185. apsvēruma h) punktu). Pie tam, pat ja ņem vērā *SNAV* un *Medmar* sniegtos pakalpojumus maršrutā Iskija–Pročida–Neapole, nebija neviena kuģniecības operatora, kas šajā maršrutā visu gadu sniegtu pasažieru transporta pakalpojumus saskaņā ar tirgus nosacījumiem, un *Medmar* un *SNAV* SPS pasažieru transporta pakalpojumi netika nodrošināti dažās dienas laika nišās, kurās ir būtiski sniegt pakalpojumus, lai nodrošinātu savienojamību ikdienas svārstmigrantiem (no plkst. 6.00 līdz 7.00 un no plkst. 8.00 līdz 10.00 no Pročidas un no plkst. 7.00 līdz 8.00 un no plkst. 17.00 līdz 18.00 no Neapoles). Šo iemeslu dēļ Komisija uzskata, ka Itālija, uzskatīdama, ka pasažieru transporta pakalpojumu sniegšanā šajā maršrutā pastāv tirgus nepilnība, nav pieļāvusi acīmredzamu kļūdu.

(366) Ņemot vērā iepriekš izklāstīto, Komisija uzskata, ka pagarinātajā sākotnējā līgumā noteiktās SPS attiecībā uz maršrutu apkalpošanu Neapoles līcī ir pamatotas ar patiesu sabiedrības vajadzību pēc teritoriālās vienotības nodrošināšanas. Proti, sākotnējā līguma pagarināšanas laikā (2009. un 2010. gadā) ar tirgus spēkiem vien (pat ar uzliktajām SPS) nepietika, lai apmierinātu Itālijas konstatētās sabiedrisko pakalpojumu vajadzības biežuma, nepārtrauktības un regularitātes ziņā.

(367) Attiecībā uz maršruti Poncas salu grupā jānorāda, ka, kā jau iepriekš minēts (sk. 34. apsvēruma b) punktu), *Caremar* sniedza pasažieru transporta un jauktus pakalpojumus maršrutos Ponca–Formija, Ponca–Ancio un Formija–Ventotene līdz 2011. gada 31. maijam. SPS, kas *Caremar* bija uzlikta Poncas salu grupas maršrutos, attiecās uz apkalpotajām ostām, tajos jūras savienojumos norīkoto kuģu veidu un ietilpību, kuri tiek apkalpoti saskaņā ar sabiedrisko pakalpojumu režīmu, pakalpojuma biežumu un maksimālajām iekasējamajām braukšanas maksām (sk. 36. apsvēruma d), e) un f) punktu un 40.–44. apsvērumu).

(368) Komisija norāda, ka laikposmā no 2009. gada 1. janvāra līdz 2011. gada 31. maijam pasažieru transporta pakalpojumus maršrutos Ponca–Formija, Ponca–Ancio un Formija–Ventotene piedāvāja vēl divi operatori – *Vetor* un/vai *SNAP*. Tomēr, kā paskaidroja Itālija, *Vetor* un *SNAP* pakalpojumus nepārtrauktības un regularitātes ziņā nevarēja uzskatīt par *Caremar* piedāvāto pakalpojumu aizstājējiem (sk. 186. apsvērumu).

(369) Proti, maršrutā **Ponca–Formija** *Vetor* visu gadu sniedza pasažieru ikdienas transporta pakalpojumus ar kuģi ar zemūdens spārniem saskaņā ar SPS, bet *Caremar* visu gadu sniedza ne tikai vienu pasažieru ikdienas transporta pakalpojumu ar kuģi ar zemūdens spārniem, bet arī divus jauktus ikdienas pakalpojumus ar kuģiem (sk. 36. apsvēruma d) punktu). Tātad *Vetor* sniegtie pakalpojumi neietvēra transportlīdzekļu un kravu (piem., pasta sūtījumu) transportu, kas, kā Itālija norādījusi, bija ļoti vajadzīgs, lai nodrošinātu ikdienas savienojumu ar kontinentālo daļu tiem svārstmigrantiem, kuri pārvietojas ar savu transportlīdzekli. Attiecībā uz pasažieru transporta pakalpojumiem Itālija paskaidroja (sk. 185. apsvēruma a) punktu), ka *Caremar* bija jāpatur kuģi salā pa nakti, lai nodrošinātu dienas pirmo jūrasbraucienu un garantētu ikdienas savienojumu ar kontinentālo daļu cilvēkiem, kas dodas mācīties un strādāt. Kuģi salā pa nakti bija pieejami arī tamdēļ, lai nodrošinātu jūras transportu uz kontinentālo daļu medicīniskā ārkārtas situācijā, kurā nav iespējams izmantot helikopteru. Tāpēc Komisija secina, ka Itālija, uzskatīdama, ka šajā maršrutā pastāv tirgus nepilnība, nav pieļāvusi acīmredzamu kļūdu.

<sup>(226)</sup> Proti, no Pročidas uz Neapoli (40 minūšu brauciens) plkst. **6.35** un **9.20** (laikā no 2011. gada 1. oktobra līdz 2012. gada 16. janvārim – plkst. 9.25) un no Neapoles uz Pročidu (40 minūšu brauciens) plkst. **7.30** un **17.45** (laikā no 2011. gada 1. oktobra līdz 2012. gada 16. janvārim – plkst. 17.30).

- (370) Maršrutā **Ponca–Ancio** *Vetor* sniedza pasažieru transporta pakalpojumu ar kuģi ar zemūdens spārniem “karstajā” sezonā katru dienu saskaņā ar tirgus nosacījumiem un klusajā sezonā sestdienās saskaņā ar SPS, bet *Caremar* sniedza pasažieru ātrgaitas transporta pakalpojumu “karstajā” sezonā no pirmdienas līdz sestdienai un divus jauktus pakalpojumus visu gadu svētdienās un brīvdienās (sk. 36. apsvēruma e) punktu). Itālija paskaidroja (sk. 185. apsvēruma b) punktu), ka SPS bija pamatotas ar sociālās un ekonomiskās attīstības apsvērumiem un to mērķis bija visu gadu nodrošināt pasažieriem ar transportlīdzekļiem iespēju doties no Poncas un atpakaļ vismaz svētdienās un brīvdienās (piemēram, lai apmeklētu ģimenes locekļus). Komisija norāda, ka *Vetor* sniegtie pakalpojumi neatbilda vajadzībai pēc sabiedriskajiem transportlīdzekļu un kravas (piem., pasta sūtījumu) transporta pakalpojumiem. Turklāt pasažieru transporta pakalpojumi, ko *Vetor* sniedza “karstajā” sezonā saskaņā ar tirgus nosacījumiem, bija vērsti galvenokārt uz tūrisma nozari, savukārt *Caremar* klātbūtne bija paredzēta tam, lai nodrošinātu iedzīvotāju pārvadājumus, kā arī cenas ziņā pieņemamas braukšanas maksas. Tāpēc Komisija secina, ka Itālija, uzskatīdama, ka šajā maršrutā pastāv tirgus nepilnība, nav pieļāvusi acīmredzamu kļūdu.
- (371) Maršrutā **Formija–Ventotene** *Vetor* sniedza vienu pasažieru ikdienas transporta pakalpojumu ar kuģi ar zemūdens spārniem klusajā sezonā un vēl vienu jūrasbraucienu katru pirmdienu “karstajā” sezonā – abus saskaņā ar SPS – un *SNAP* sniedza vienu pasažieru ikdienas transporta pakalpojumu ar kuģi ar zemūdens spārniem “karstajā” sezonā saskaņā ar tirgus nosacījumiem. Savukārt *Caremar* sniedza divus jauktus ikdienas pakalpojumus un divus<sup>(227)</sup> pasažieru ikdienas transporta pakalpojumus visu gadu (sk. 36. apsvēruma f) punktu). *Vetor* un *SNAP* sniegtie pakalpojumi neapmierināja vajadzību pēc sabiedriskajiem transportlīdzekļu un kravu (piem., pasta sūtījumu) transporta pakalpojumiem, un ar to sniegtajiem pasažieru transporta pakalpojumiem nepietika, lai nodrošinātu vienotību ar kontinentālo daļu, jo tie bija reti un neregulāri. Kā paskaidrojusi Itālija (sk. 185. apsvēruma c) punktu), *Caremar* pakalpojumi deva iedzīvotājiem iespēju doties uz kontinentālo daļu darba vai mācību dēļ. Turklāt, tā kā *Caremar* kuģi palika salā pa nakti, tie nodrošināja jūras transportu uz kontinentālo daļu medicīniskās ārkārtas situācijās. Tāpēc Komisija secina, ka Itālija, uzskatīdama, ka šajā maršrutā pastāv tirgus nepilnība, nav pieļāvusi acīmredzamu kļūdu.

#### Vismazāk kaitīgā pieeja

- (372) Komisija norāda, ka, ņemot vērā plānoto *Caremar* privatizāciju un lai nodrošinātu saskaņā ar sākotnējo līgumu sniegto sabiedrisko pakalpojumu nepārtrauktību, Itālija nolēma pagarināt sākotnējo līgumu bez izmaiņām (tika veiktas tikai kompensācijas metodikas izmaiņas, kas bija piemērojamas no 2010. gada).
- (373) Komisija piekrīt, ka attiecīgajos maršrutos lietotāju pieprasījumu nebija iespējams apmierināt, paļaujoties tikai uz nekompensētajām SPS, kas uzliktas *Caremar* konkurentiem. Faktiski iepriekš (262.–265. apsvērumā) jau minēto iemeslu dēļ SPS režīms, kas bija spēkā Neapoles līcī, nekādā ziņā nebija salīdzināms ar SPS, kas tika uzlikta *Caremar* ar pagarināto sākotnējo līgumu. Ir vērts atgādināt, ka laikposmā no 2010. gada decembra beigām līdz 2011. gada 1. oktobrim *Caremar* konkurenti (izņemot *Gestour* un *Proclida Lines*) bija pārtraukuši sniegt pakalpojumus saskaņā ar nekompensētām SPS. Ja *Caremar* tur nedarbotos, lielākā daļa maršrutu Neapoles līcī būtu palikuši neapkalpoti (sk. 183. apsvēruma b) punktu). Attiecībā uz maršrutiem Poncas salu grupā Komisija norāda, ka pārējo operatoru piedāvājums šajos maršrutos neatbilda nevienai vai dažām prasībām par pakalpojuma regularitāti, nepārtrauktību, jaudu un cenu un ka lielākās daļas (ja ne visu) maršrutu apkalpošana, jo īpaši klusajā sezonā, rada zaudējumus, tāpēc bez kompensācijas par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu tie, visticamāk, netiktu apkalpoti vispār. Komisija arī piekrīt, ka, ņemot vērā *Caremar* privatizācijas procesu, sākotnējā līguma pagarināšana bija vienīgais veids, kā garantēt sabiedrisko pakalpojumu nepārtrauktību līdz *Caremar* privatizācijai.

#### Secinājums

- (374) Tāpēc Komisija secina, ka Itālija, definējot *Caremar* uzticētos pakalpojumus kā VTNP 365. un 367.–371. apsvērumā norādītajos maršrutos, nav pieļāvusi acīmredzamu kļūdu. Līdz ar to šaubas, ko Komisija paudusi 2011. gada lēmumā un 2012. gada paplašināšanas lēmumā, ir kļaidamas.

<sup>(227)</sup> Pirmdienās – četrus ikdienas pakalpojumus.

9.3.2. Nepieciešamība pēc pilnvarojuma akta, kurā būtu noteiktas SPS un kompensācijas aprēķināšanas metodes

- (375) Kā norādīts 2011. gada VTNP nostādņu 2.3. iedaļā, VTNP jēdziens LESD 106. panta nozīmē paredz, ka VTNP sniegšanai jābūt uzticētai attiecīgajam uzņēmumam ar vienu vai vairākiem oficiāliem aktiem.
- (376) Šajos aktos jānosaka a) precīzs SPS veids un termiņš, b) attiecīgais uzņēmums un aptvertā teritorija, c) ekskluzīvo tiesību veids, d) kompensācijas aprēķināšanas, kontroles un pārskatīšanas parametri un e) pasākumi, kuru mērķis ir nepieļaut pārmērīgu kompensāciju un nodrošināt šādas pārmērīgas kompensācijas atmaksu.
- (377) Komisija 2011. gada lēmumā par procedūras sākšanu un 2012. gada paplašināšanas lēmumā puda šaubas, vai pilnvarojuma aktā ir visaptveroši aprakstīts pagarinājuma periodā *Caremar* uzticēto SPS veids. Tomēr Komisija arī atgādināja, ka dažādi pilnvarojuma elementi var būt ietverti vairākos aktos, neliekot apšaubīt saistību definīcijas atbilstību. Pagarinājuma periodā *Caremar* pilnvarojuma akti bija sākotnējais līgums (kas laika gaitā grozīts un pagarināts), 2007. gada 1. aprīļa Reģionālais izpildlēmums Nr. 548, ar ko bija noteiktas *Caremar* līdz 2011. gada 30. septembrim uzliktās SPS attiecībā uz kuģu veidu, pakalpojuma biežumu un grafiku, 2011. gada 9. augusta Reģionālais izpildlēmums Nr. 443, ar ko bija noteiktas no 2011. gada 1. oktobra līdz 2012. gada 15. janvārim *Caremar* uzliktās SPS attiecībā uz kuģu veidu, pakalpojuma biežumu un grafiku, un 2011. gada 30. decembra Reģionālais izpildlēmums Nr. 857, ar ko bija noteiktas no 2012. gada 16. janvāra līdz 2012. gada 31. jūlijam *Caremar* uzliktās SPS attiecībā uz kuģu veidu, pakalpojuma biežumu un grafiku (sk. 36. un 38. apsvērumu), vairāki Itālijas *ad hoc* lēmumi, Lēmums Nr. 111/2007 un Likums Nr. 166/2009.
- (378) Ņemot to vērā, Komisija vispirms norāda, ka pagarinātais sākotnējais līgums, kas ir *Caremar* pilnvarojuma akts, turpināja būt pilnībā piemērojams līdz 2012. gada 31. jūlijam (sk. 348. apsvērumu).
- (379) Pagarinātajā sākotnējā līgumā ir noteikts, ka apkalpojamie maršruti un ostas, attiecīgajiem jūras savienojumiem izmantojamo kuģu veids un ietilpība, pakalpojuma biežums un maksājamās braukšanas maksas, ieskaitot subsidētās braukšanas maksas, jo īpaši salu reģionu iedzīvotājiem paredzētās, tiek noteikti piecgadu plānos. Komisija norāda, ka 2007. gadā, t. i., pirms sākotnējā līguma pirmās pagarināšanas, Kampānijas reģions ar 2007. gada 1. aprīļa Reģionālo izpildlēmumu Nr. 548 pieņēma piecgadu plānu 2007.–2011. gadam, kuru, nekādi nemainot SPS darbības jomu, turpināja piemērot līdz 2011. gada 30. septembrim. Tātad šis plāns bija piemērojams laikā, kad sākotnējais līgums tika pagarināts pirmo reizi (2008. gada decembrī), otro reizi (2009. gada septembrī) un trešo reizi (2010. gada augustā). Piecgadu plānu 2011.–2015. gadam Kampānijas reģions pieņēma ar 2011. gada 9. augusta Reģionālo izpildlēmumu Nr. 443, kas ar grozījumiem, kuri tika izdarīti ar 2011. gada 30. decembra Reģionālo izpildlēmumu Nr. 857, bija piemērojams laikposmā no 2011. gada 1. oktobra līdz 2015. gada beigām. Piecgadu plānu 2011.–2015. gadam bez jebkādam izmaiņām piemēroja pagarinātā sākotnējā līguma aptvertajā laikposmā no 2011. gada 1. oktobra līdz 2012. gada 31. jūlijam, kad beidzās līguma termiņš. Pamatojoties uz to, Komisija secina, ka SPS, kas *Caremar* bija jāpilda pagarinājuma periodā, bija definētas pietiekami skaidri.
- (380) Komisija 2011. gada lēmuma par procedūras sākšanu 239. un 240. apsvērumā jau norādīja, ka kompensācijas summas aprēķināšanai nepieciešamie parametri bija noteikti iepriekš un ir skaidri aprakstīti. Konkrētāk, attiecībā uz 2009. gadu pagarinātajā sākotnējā līgumā (sk. 48.–52. apsvērumu) ir ietverts izsmērējošs un precīzs vērā ņemamo izmaksu elementu saraksts, kā arī metodika, kas izmantojama, lai aprēķinātu ieguldītā kapitāla rentabilitāti operatoram. Attiecīgā metodika laikposmam no 2010. gada 1. janvāra līdz 2012. gada 31. decembrim ir izklāstīta Lēmumā Nr. 111/2007 (sk. 53. apsvērumu). Konkrētāk, Lēmumā Nr. 111/2007 ir sīki noteikti izmaksu elementi, kas ņemti vērā, un ieguldītā kapitāla rentabilitāte. Pagarinātais sākotnējais līgums nodrošināja, ka kompensācijas pamatā ir faktiskās izmaksas un ieņēmumi, kas radušies, sniedzot sabiedrisko pakalpojumu. Tas deva iespēju atklāt un viegli novērst pārmērīgu kompensāciju. Attiecīgā gadījumā valsts tad varēja atgūt pārmērīgo kompensāciju no *Caremar*.

- (381) Pamatojoties uz to, Komisija uzskata, ka attiecībā uz sākotnējā līguma pagarinājuma periodu pilnvarojuma aktos, kā prasīts 2011. gada VTNP nostādnēs, bija noteikta skaidra SPS definīcija un termiņš, attiecīgais uzņēmums un aptvertā teritorija, kompensācijas aprēķināšanas, kontroles un pārskatīšanas parametri un pasākumi, kuru mērķis ir nepieļaut pārmērīgu kompensāciju un nodrošināt šādas pārmērīgas kompensācijas atmaksu.

### 9.3.3. Pilnvarojuma termiņš

- (382) Kā norādīts 2011. gada VTNP nostādņu 17. punktā, “[p]ilnvarojuma termiņš jāpamato ar objektīviem kritērijiem, piemēram, vajadzību amortizēt pamatlīdzekļus, kas nav pārnēsami. Principā pilnvarojuma termiņš nedrīkst pārsniegt periodu, kāds vajadzīgs to līdzekļu amortizācijai, kuri VTNP sniegšanas nolūkā ir visbūtiskākie”.
- (383) Komisija norāda, ka sākotnējā līguma pagarinājumi bija nepieciešami, lai nodrošinātu sabiedriskā pakalpojuma nepārtrauktību līdz privatizācijas pabeigšanai.
- (384) Tā kā sākotnējā līguma pagarinājumu termiņu pamatoja nepieciešamība privatizēt *Caremar* un šie pagarinājumi nepadarīja VTNP uzticēšanas periodu garāku par periodu, kāds vajadzīgs VTNP sniegšanai izmantoto *Caremar* kuģu amortizācijai (kas var pārsniegt 25 gadus), Komisija secina, ka pagarinātais sākotnējais līgums atbilst 2011. gada VTNP nostādņu 17. punktam.

### 9.3.4. Atbilstība Direktīvai 2006/111/EK

- (385) Saskaņā ar 2011. gada VTNP nostādņu 18. punktu “[a]tbalsts tiks uzskatīts par saderīgu ar iekšējo tirgu, balstoties uz Līguma 106. panta 2. punktu, vienīgi tad, ja attiecīgais uzņēmums vajadzības gadījumā ievēro Direktīvu 2006/111/EK [par dalībvalstu un publisku uzņēmumu finansiālo attiecību pārredzamību, kā arī par dažu uzņēmumu finanšu pārredzamību] <sup>(228)</sup>”.
- (386) Turklāt 2011. gada VTNP nostādņu 44. punktā ir noteikts: “Ja uzņēmums vienlaicīgi sniedz VTNP un veic arī citas darbības, kas nav VTNP, iekšējā grāmatvedībā ar VTNP saistītās izmaksas un ieņēmumi un ar citām darbībām saistītās izmaksas un ieņēmumi jānorāda atsevišķi saskaņā ar 31. punktā noteiktajiem principiem.”
- (387) Itālija ir apstiprinājusi, ka *Caremar* sniedza tikai sabiedriskos pakalpojumus saskaņā ar pagarināto sākotnējo līgumu. Tāpēc *Caremar* nav uzskatāms par “uzņēmumu, kuram ir pienākums vest atsevišķu grāmatvedību,” saskaņā ar Direktīvu 2006/111/EK <sup>(229)</sup> un Direktīvas 2006/111/EK 1. panta 2. punktā paredzētās pārredzamības prasības nav piemērojamas, jo tās attiecas tikai uz uzņēmumiem, kuri veic arī citas darbības, kas nav uzņēmumam uzticētie pakalpojumi ar vispārēju tautsaimniecisku nozīmi.
- (388) Runājot par Direktīvas 2006/111/EK 1. panta 1. punktā paredzētajām pārredzamības prasībām, Komisija norāda, ka pagarinātajā sākotnējā līgumā ir skaidri norādīta publisko līdzekļu summa, ko publiskās iestādes ir darījušas pieejamu *Caremar*, un šo publisko līdzekļu faktiskais izlietojums.

<sup>(228)</sup> Komisijas Direktīva 2006/111/EK (2006. gada 16. novembris) par dalībvalstu un publisku uzņēmumu finansiālo attiecību pārredzamību, kā arī par dažu uzņēmumu finanšu pārredzamību (OV L 318, 17.11.2006., 17. lpp.).

<sup>(229)</sup> Saskaņā ar Direktīvas 2006/111/EK 2. panta 1. punkta d) apakšpunktu “uzņēmums, kuram ir pienākums vest atsevišķu grāmatvedību,” ir tāds uzņēmums, kuram dalībvalsts piešķirusi īpašas vai ekskluzīvas tiesības, kā minēts Līguma 86. panta 1. punktā [106. panta 1. punktā], vai kuram uzticēts sniegt kādu pakalpojumu ar vispārēju tautsaimniecisku nozīmi, kā minēts Līguma 86. panta 2. punktā [106. panta 2. punktā], un kurš saistībā ar tādu pakalpojumu saņem sabiedriskā pakalpojuma kompensāciju jebkādā formā un veic arī citas darbības.

- (389) Tāpēc Komisija uzskata, ka VTNP nostādņu 18. punkts ir izpildīts un 2011. gada VTNP nostādņu 44. punkts nav piemērojams.

#### 9.3.5. Kompensācijas summa

- (390) 2011. gada VTNP nostādņu 21. punktā ir norādīts, ka “[k]ompensācija nedrīkst pārsniegt summu, kas ir vajadzīga, lai segtu sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākuma izpildes neto izmaksas <sup>(230)</sup>, ieskaitot saprātīgu peļņu”.
- (391) Šajā lietā, jo īpaši, ciktāl ir runa par sākotnējā līguma pagarinājumu, tā kā kompensācija ir nelikumīgs atbalsts, kas piešķirts pirms 2011. gada VTNP nostādņu stāšanās spēkā, valsts atbalsta novērtēšanā 2011. gada VTNP nostādņu 24. punktā paredzētā novērsto neto izmaksu metode nav jāizmanto, kā tas skaidri norādīts 2011. gada VTNP nostādņu 69. punktā. Tās vietā SPS izpildei vajadzīgo neto izmaksu aprēķināšanai var izmantot alternatīvas metodes, piemēram, izmaksu sadales metodi. Saskaņā ar pēdējo minēto metodi neto izmaksas tiek aprēķinātas kā starpība starp pilnvarojuma aktā noteiktajām un aplēstajām izmaksām un ieņēmumiem, kas norīkotam pakalpojumu sniedzējam rodas saistībā ar SPS izpildi. 2011. gada VTNP nostādņu 28.–38. punktā ir sīkāk izklāstīts, kā šī metode būtu jāpiemēro.
- (392) Komisija 2011. gada lēmumā par procedūras sākšanu un 2012. gada paplašināšanas lēmumā pauda šaubas par 6,5 % riska prēmiju, kas tika piemērota no 2010. gada. Proti, Komisija šaubījās par to, vai šī prēmija atbilstoši atspoguļo riska līmeni, ņemot vērā, ka *prima facie* nešķiet, ka *Caremar* uzņēmās riskus, ko parasti uzņemas šādu pakalpojumu sniegšanā. Konkrētāk, izmaksu elementi, kas izmantoti kompensācijas aprēķināšanā, ietver visas izmaksas, kas saistītas ar pakalpojuma sniegšanu, un ir ņemtas vērā izmaiņas, piemēram, degvielas cenu izmaiņas. Tāpēc Komisija attiecīgajā posmā uzskatīja, ka *Caremar* varētu būt piešķirta pārmērīga kompensācija.
- (393) Attiecībā uz saprātīgas peļņas līmeni Komisija norāda, ka kapitāla rentabilitāte tika aprēķināta, pamatojoties uz 6,5 % riska prēmiju, izmantojot WACC formulu <sup>(231)</sup>. Kā jau minēts (sk. 280. apsvērumu), šī riska prēmija pilnībā atbilst 6,4 % riska prēmijai, ko dalībvalsts noteica šai nozarei, izmantojot makroekonomiskās analīzes.
- (394) Turklāt Komisija ieguldītā kapitāla rentabilitāti, kas tika piemērota *Caremar*, proti, 6,5 %, ir salīdzinājusi ar medianālo kapitāla rentabilitāti, ko 2008. un 2011. gadā (iepriekšējā gadā pirms katra *Caremar* pilnvarojuma) sasnieguši etalongrupa. Etalongrupa sastāv no izvēlētiem prāmju operatoriem, kas piedāvāja pakalpojumus jūras savienojumos Itālijā vai starp Itāliju un citām dalībvalstīm <sup>(232)</sup> un ko Komisija uzskata par pietiekami reprezentatīviem tirgus situācijas atspoguļotājiem. Analīze rāda, ka kapitāla rentabilitāte, kas piemērota *Caremar*, ir līdzīga medianālajai rentabilitātei, ko sasnieguši etalongrupas uzņēmumi. Tāpēc 6,5 % kapitāla rentabilitāte no *ex ante* skatpunkta atbilda arī riskiem, ko tas uzņēmās, sniedzot sabiedriskos pakalpojumus saskaņā ar pagarināto sākotnējo līgumu.

<sup>(230)</sup> Šajā kontekstā neto izmaksas ir neto izmaksas, kas noteiktas saskaņā ar 2011. gada VTNP nostādņu 25. punktu, vai, ja novērsto neto izmaksu metodi nav iespējams piemērot, izmaksas, no kurām atņemti ieņēmumi.

<sup>(231)</sup> No riska prēmijas un bezriskā likmes summas tika iegūta riska kapitāla izmaksu vērtība, kas ir nepieciešama, lai noteiktu kapitāla rentabilitātes koeficientu, kuru aprēķina, pamatojoties uz WACC.

<sup>(232)</sup> Tie bija uzņēmumi *Minoan Lines Shipping*, *La Mériidionale*, *Moby*, *Grandi Navi Veloci*, *Libertylines*, *Grimaldi Group*, *Corsica Ferries* un *Caronte & Tourist*. Citi bijušās *Tirrenia* grupas uzņēmumi (piem., *CIN*, *Laziomar*, *Siremar* un *Toremar*) ir izslēgti no etalongrupas.

- (395) Jautājumā par to, vai šī prēmija atspoguļo riska līmeni, ko *Caremar* uzņēmās VTNP sniegšanā, Komisija norāda, ka degvielas cenu izmaiņas varēja ņemt vērā, tikai koriģējot braukšanas maksimālo maksu, ko bija iespējams veikt reizi gadā. Līdz ar to, ja degvielas cenu pieauguma rezultātā nebija paaugstinātas braukšanas maksas, šis pieaugums kompensācijas aprēķinā nebija ņemts vērā. To apstiprina fakts, ka, kā parādīts 12. tabulā, *Caremar* 2011. un 2012. gadā izmaksātā kompensācija nebija pietiekama, jo šajos gados piedzīvotās ekonomikas krīzes dēļ bija ievērojami pieaugušas degvielas izmaksas un samazinājies pasažieru pārvadājumu apjoms. Tāpēc *Caremar* attiecīgajā periodā bija pakļauts riskiem, kuru dēļ tam praksē nebija iespējams gūt nekādu peļņas normu.
- (396) Visbeidzot, Komisija norāda, ka iesniegtajā Lēmumā Nr. 111/2007 ir ņemtas vērā noteiktas tirgus vērtības, kas piemērojamas jūras kabotāžas nozarē. Tajā ir paredzētas attiecināmās izmaksas saistībā ar SPS, kā arī principi, pēc kuriem aprēķināms kapitāla rentabilitātes koeficients, pamatojoties uz informāciju, apstākļiem un riskiem, kas attiecas uz šo nozari.
- (397) Ņemot vērā iepriekš izklāstīto, Komisija uzskata, ka 6,5 % kapitāla rentabilitāte ir saprātīga.
- (398) Šajā kontekstā, pamatojoties uz pārskatiem, ko Itālija iesniegusi par katru maršrutu un kas apkopotā veidā atspoguļoti 12. tabulā, Komisija pārliecinājās, ka par laikposmu no 2009. gada līdz 2012. gada jūlijam (sākotnējais līgums) *Caremar* faktiski izmaksātā kompensācija par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu nepārsniedz kompensāciju, ko bija tiesības saņemt, ieskaitot 6,5 % kapitāla rentabilitāti. Patiesībā revidētie *Caremar* saimnieciskās darbības rezultāti, kas gūti visā periodā (2009.–2012. gadā), ir negatīvi.

12. tabula

**Caremar sniegtā sabiedriskā pakalpojuma neto izmaksas laikposmā no 2009. gada līdz 2012. gada jūlijam**

(EUR)

| Caremar                                           | 2009         | 2010         | 2011         | 2012         | Kopsumma     |
|---------------------------------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| <b>Ieņēmumi kopā</b>                              | 26 854 000   | 26 139 000   | 24 362 000   | 13 348 000   | 90 703 000   |
| <b>– izmaksas kopā</b>                            | 54 349 000   | 52 773 000   | 47 166 000   | 24 908 000   | 179 196 000  |
| <b>– amortizācija</b>                             | 2 445 000    | 2 060 000    | 1 817 000    | 827 000      | 7 149 000    |
| <b>= sabiedriskā pakalpojuma neto izmaksas</b>    | – 29 940 000 | – 28 694 000 | – 24 621 000 | – 12 387 000 | – 95 642 000 |
| <b>+ kapitāla rentabilitāte (6,5 %)</b>           | – 924 105    | – 547 000    | – 425 000    | – 314 000    | – 2 210 105  |
| <b>= summa, par ko drīkst saņemt kompensāciju</b> | – 30 864 105 | – 29 241 000 | – 25 046 000 | – 12 701 000 | – 97 852 105 |
| <b>+ faktiskā kompensācija</b>                    | 32 474 450   | 29 869 832   | 24 018 645   | 11 473 000   | 97 835 927   |
| <b>= kompensācijas pārākums/ nepietiekamība</b>   | 1 610 345    | 628 832      | – 1 027 355  | – 1 228 000  | – 16 178     |

- (399) 2011. gada VTNP nostādņu 49. punktā ir noteikts, ka dalībvalstīm jāpārliecinās, vai kompensācija, ko piešķir saistībā ar VTNP sniegšanu, nerada situāciju, ka uzņēmumi saņem pārmērīgu kompensāciju (kas definēta minēto nostādņu 47. punktā). Dalībvalstīm pēc Komisijas pieprasījuma arī jāiesniedz pierādījumi. Turklāt pilnvarojuma perioda beigās tām jāveic regulāras pārbaudes vai jānodrošina šādu pārbaudžu veikšana, un jebkurā gadījumā šādas pārbaudes jāveic vismaz reizi trīs gados. Tas nodrošina, ka kompensācijas summa nepārsniedz pakalpojuma neto izmaksas (kurām principā ir pieskaitīta kapitāla rentabilitāte).

- (400) Itālija pēc Komisijas pieprasījuma apstiprināja, ka par 2010., 2011. un 2012. finanšu gadu (līdz 2012. gada 1. augustam) *Caremar* piešķirtās kompensācijas summa tika pārbaudīta saskaņā ar Lēmumu Nr. 111/2007, kurā noteikts pārbaudes mehānisms, saskaņā ar ko veicama pārbaude katra reglamentētā trīs gadu perioda beigās. Turklāt Itālija apgalvoja, ka pārredzamības un pārskatatbildības labad tika pārbaudīts arī 2009. finanšu gads, lai gan Lēmums Nr. 111/2007 vēl nebija piemērojams. Pēc šīm pārbaudēm Itālija konstatēja kompensācijas nepietiekamību, kā parādīts 12. tabulā.
- (401) Ņemot vērā iepriekš izklāstīto, Komisija uzskata, ka šie pasākumi ir pietiekami, lai nepieļautu un atklātu iespējamu pārmērīgu kompensāciju. Tātad kompensācijas summa, kas piešķirta *Caremar* sākotnējā līguma pagarinājuma periodā, nav bijusi pārmērīga 2011. gada VTNP nostādņu 2.8. iedaļas nozīmē.

#### 9.3.6. Pietauvošanās prioritāte

- (402) Likuma Nr. 166/2009 19.ter panta 21. punktā ir skaidri noteikts, ka pietauvošanās prioritāte ir nepieciešama, lai garantētu teritoriālo vienotību ar salām un ņemot vērā bijušās *Tirrenia* grupas uzņēmumu, arī *Caremar*, SPS. Patiesi, ja uzņēmumiem, kam uzticētas SPS, nebūtu pietauvošanās prioritātes, tiem varētu nākties gaidīt savu kārtu, lai varētu piestāt ostā, un tādējādi varētu rasties kavējumi, kas grautu mērķi nodrošināt uzticamu un ērtu savienotību patērētājiem. Regulārs grafiks tiešām ir nepieciešams, lai apmierinātu salu iedzīvotāju mobilitātes vajadzības un sniegtu ieguldījumu attiecīgo salu ekonomiskajā attīstībā. Pietauvošanās prioritāte ir nepieciešama arī, lai nodrošinātu, ka ostas piešķir pietauvošanās vietas un pietauvošanās laikus tā, ka sabiedrisko pakalpojumu sniedzējs var izpildīt savas SPS.
- (403) Ņemot to vērā, Komisija uzskata, ka šis pasākums tika piešķirts tamdēļ, lai *Caremar* varētu pildīt savas SPS, kas ir patiens VTNP (sk. 9.3.1. iedaļu). Turklāt Itālija ir apstiprinājusi, ka pietauvošanās prioritāte ir piemērojama tikai pakalpojumiem, ko sniedz saskaņā ar sabiedrisko pakalpojumu režīmu.
- (404) Komisija jau ir sīki novērtējusi, vai VTNP un saistītā kompensācija, kas piešķirta *Caremar* sākotnējā līguma pagarinājuma periodā, ir saderīgi (sk. 9.3.1.–9.3.5. iedaļu). Tāpēc Komisija uzskata, ka pietauvošanās prioritātes saderības novērtēšanā tā var aprobežoties tikai ar to, ka tiek konstatēts, vai šis pasākums varēja izraisīt pārmērīgu kompensāciju.
- (405) Komisija uzskata, ka jebkāda monetārā priekšrocība, ko varētu sniegt pietauvošanās prioritāte, būtu ierobežota (sk. 225. apsvērumu). Attiecīgi arī no pasākuma izrietošais pārmērīgas kompensācijas risks būtu ierobežots. Turklāt, ja šis pasākums samazinātu sabiedrisko pakalpojumu sniedzēja pamatdarbības izmaksas vai palielinātu tā ieņēmumus, šī ietekme tiktu pilnībā atainota pakalpojumu sniedzēja iekšējos pārskatos. Tāpēc pārmērīgas kompensācijas pārbaudēs, kas attiecinātas uz *Caremar*, kā aprakstīts 9.3.5. iedaļā, var arī atklāt iespējamu pārmērīgu kompensāciju, kas izriet no pietauvošanās prioritātes.
- (406) Tāpēc Komisija secina, ka pietauvošanās prioritāte, kas bija nesaraucami saistīta ar sabiedrisko pakalpojumu, kuru *Caremar* sniedza sākotnējā līguma pagarinājuma periodā, ir saderīga ar iekšējo tirgu, pamatojoties uz LESD 106. panta 2. punktu un 2011. gada VTNP nostādņām.

#### 9.3.7. Secinājums par saderību

- (407) Pamatojoties uz novērtējumu, kas veikts 347.–406. apsvērumā, Komisija secina, ka kompensācija, kas piešķirta *Caremar* par jūras pakalpojumu sniegšanu saskaņā ar pagarināto sākotnējo līgumu Neapoles līcī no 2009. gada 1. janvāra līdz 2012. gada 31. jūlijam un Poncas salu grupā no 2009. gada 1. janvāra līdz 2011. gada 31. maijam, kā arī pietauvošanās prioritāte atbilst piemērojamajiem 2011. gada VTNP nostādņu nosacījumiem un tāpēc ir saderīga ar iekšējo tirgu atbilstoši LESD 106. pantam.

## 10. SECINĀJUMS

(408) Pamatojoties uz iepriekš izklāstīto novērtējumu, Komisija ir nolēmusi, ka kompensācija, kas *Caremar* piešķirta par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu saskaņā ar pagarināto sākotnējo līgumu, ir saderīga ar iekšējo tirgu atbilstoši LESD 106. pantam. Turklāt, tā kā pietauvošanās prioritāte ir nesaraujami saistīta ar *Caremar* sniegto VTNP, arī šis pasākums ir saderīgs ar iekšējo tirgu atbilstoši LESD 106. pantam.

(409) Papildus tam Komisija konstatē, ka šādi pasākumi nav valsts atbalsts LESD 107. panta 1. punkta nozīmē:

- kompensācija, kas piešķirta *Caremar* par jūras pakalpojumu sniegšanu saskaņā ar jauno sabiedrisko pakalpojumu līgumu par laikposmu no 2015. gada 16. jūlija līdz 2024. gada 15. jūlijam, apvienojumā ar *Caremar* darījumdarbību un *Caremar* piešķirto pietauvošanās prioritāti, jo tā atbilst visiem četriem *Altmark* kritērijiem,
- *Caremar* iespēja kuģu uzlabošanai paredzētos līdzekļus izmantot likviditātes nolūkos, jo *Caremar* neizmantoja šos līdzekļus minētajos nolūkos,
- Likumā Nr. 163/2010 paredzētie ar *Caremar* privatizācijas procesu saistītie atbrīvojumi no nodokļiem un iespēja izmantot FAS līdzekļus likviditātes vajadzību apmierināšanai,

IR PIENĒMUSI ŠO LĒMUMU.

## 1. pants

Kompensācija un pietauvošanās prioritāte, kas piešķirta *Caremar* par jūras pakalpojumu sniegšanu saskaņā ar sākotnējā līguma pagarinājumu laikposmā no 2009. gada 1. janvāra līdz 2012. gada 31. jūlijam, ir valsts atbalsts LESD 107. panta 1. punkta nozīmē. Itālija ir īstenojusi atbalstu *Caremar*, pārkāpjot LESD 108. panta 3. punktu. Šis atbalsts ir saderīgs ar iekšējo tirgu.

## 2. pants

Jaunā sabiedrisko pakalpojumu līguma slēgšanas tiesību piešķiršana par laikposmu no 2015. gada 16. jūlija līdz 2024. gada 15. jūlijam un kompensācija, kas uz minētā līguma pamata izmaksāta par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu, apvienojumā ar *Caremar* darījumdarbības pārdošanu un pietauvošanās prioritāti nav valsts atbalsts LESD 107. panta 1. punkta nozīmē.

## 3. pants

*Caremar* neizmantoja Likumā Nr. 163/2010 paredzēto iespēju finanšu līdzekļus, kas jau bija atvēlēti flotes uzlabošanai un modernizācijai, uz pagaidu laiku izmantot steidzamu jaunu likviditātes vajadzību apmierināšanai. Tāpēc tā nav uzskatāma par valsts atbalstu *Caremar* LESD 107. panta 1. punkta nozīmē.

## 4. pants

Likumā Nr. 163/2010 paredzētie ar *Caremar* privatizācijas procesu saistītie atbrīvojumi no nodokļiem nav valsts atbalsts LESD 107. panta 1. punkta nozīmē *Caremar* un tā ieguvējam.

*5. pants*

Likumā Nr. 163/2010 paredzētā iespēja izmantot *Fondo Aree Sottoutilizzate* līdzekļus likviditātes vajadzību apmierināšanai nav valsts atbalsts LESD 107. panta 1. punkta nozīmē.

*6. pants*

Šis lēmums ir adresēts Itālijas Republikai.

Briselē, 2024. gada 8. jūlijā

Komisijas vārdā –  
priekšsēdētājas izpildvietniece  
Margrethe VESTAGER