II

(Muud kui seadusandlikud aktid)

OTSUSED

KOMISJONI OTSUS (EL) 2020/1411,

2. märts 2020,

riigiabi nr C 64/99 (ex NN 68/99) kohta, mida Itaalia andis laevandusettevõtjatele Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar ja Toremar (Tirrenia kontsern)

(teatavaks tehtud numbri C(2020) 1108 all)

(Ainult itaaliakeelne tekst on autentne)

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eriti selle artikli 108 lõike 2 esimest lõiku,

võttes arvesse Euroopa Majanduspiirkonna lepingut, eriti selle artikli 62 lõike 1 punkti a,

olles kutsunud huvitatud isikuid üles esitama märkusi vastavalt eespool nimetatud sätetele [1] ja võttes arvesse nende märkusi

ning arvestades järgmist:

1. MENETLUS

1.1. Komisjoni otsus 2005/163/EÜ

(1) Pärast arvukate kaebuste saamist otsustas komisjon 1999. aastal vastavalt Euroopa Liidu toimimise lepingu (edaspidi „ELi toimimise leping“) artikli 108 lõikele 2 algatada menetluse kuuele endise Tirrenia kontserni äriühingule, täpsemalt äriühingutele Tirrenia di Navigazione S.p.A. (edaspidi „Tirrenia“), Adriatica di Navigazione S.p.A. (edaspidi „Adriatica“), Caremar – Campania Regionale Maritima S.p.A. (edaspidi „Caremar“), Saremar – Sardegna Regionale Marittima S.p.A. (edaspidi „Saremar“), Toremar – Toscana Regionale Marittima S.p.A. (edaspidi „Toremar“) ja Siremar – Sicilia Regionale Marittima S.p.A. (edaspidi „Siremar“) antud abi suhtes. Sel ajal kontrollis neid äriühinguid aktsiaselts Finmare, kellele kuulus Tirrenia aktsiakapital, Tirreniale omakorda aga kuulusid piirkondlikud äriühingud Adriatica, Caremar, Saremar, Siremar ja Toremar.

(2) Nimetatud abi puhul oli tegemist kontserni igale äriühingule otse makstud toetusega, mille eesmärk oli toetada kõnealuste äriühingute poolt Itaalia riigiga 1991. aastal sõlmitud kuue avaliku teenindamise lepingu (edaspidi „esialgsed lepingud“) alusel osutatavaid mereveoteenuseid. Esialgsete lepingute eesmärk oli tagada mereveoteenuste osutamine, peamiselt ühenduse pidamine Itaalia mandriosa ning Sitsiilia ja Sardiinia ja teiste, väiksemate Itaalia saarte vahel.

(3) 6. augusti 1999. aasta kirjas teatas komisjon Itaaliale oma otsusest ametliku uurimismenetluse algatamise kohta (edaspidi „menetluse algatamise otsus“). 28. septembri 1999. aasta kirjas esitasid Itaalia ametiasutused menetlemise algatamise otsuse kohta oma märkused.

[1] EÜT C 306, 23.10.1999, lk 2.

(4) Pärast menetluse algatamise otsuse avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas* ([2]) esitasid mitu eraettevõtjat komisjonile oma märkused. Nimetatud märkused edastati Itaalia ametiasutustele, et võimaldada neil neid kommenteerida.

(5) 18. oktoobril 1999 esitas Itaalia Euroopa Kohtusse hagi menetluse algatamise otsuse tühistamiseks selles osas, mis käsitleb abi andmise peatamist. Kohtuasi registreeriti numbri C-400/99 all. Lisaks esitasid Tirrenia, Adriatica, Caremar, Saremar, Siremar ja Toremar 19. oktoobril 1999 Üldkohtule hagi menetluse algatamise otsuse tervikuna tühistamiseks vastavalt EÜ asutamislepingu artikli 230 lõikele 4 [nüüd ELi toimimise lepingu artikli 263 lõige 4]. Hagiavaldus registreeriti numbri T-246/99 all.

(6) Euroopa Kohus tühistas oma 10. mai 2005. aasta otsusega kohtuasjas C-400/99 asjaomase menetluse algatamise otsuse „niivõrd, kuivõrd see nägi ette Tirrenia grupi suhtes laevade kütuse ja määrdeõliga varustamiseks kohaldatud maksusüsteemi peatamist“ kuni Itaalia ametiasutuste teavitamiseni asjaomase ettevõtja suhtes elluviidava menetluse lõpuleviimise otsusest ([3]). Ülejäänud osas jäeti hagi rahuldamata.

(7) Üldkohus lükkas oma 20. juuni 2007. aasta otsusega kohtuasjas T-246/99 ([4]) tagasi Tirrenia ning Adriatica, Caremari, Saremari, Siremari ja Toremari esitatud hagi menetluse algatamise otsuse tervikuna tühistamiseks.

(8) Uurimise toimumise ajal taotlesid Itaalia ametiasutused, et Tirrenia kontserni juhtumi uurimine eraldataks osadeks, et jõuda esmajärjekorras Tirreniat puudutava lõppotsuseni. Taotlust põhjendati Itaalia ametiasutuste sooviga jätkata kontserni erastamist, alustades äriühingust Tirrenia, ja nende kavatsusega kiirendada nimetatud protsessi selle äriühingu suhtes.

(9) Nimetatud taotlusest tulenevalt täheldas komisjon, et kuigi Tirrenia täitis kontsernisiseselt kontserni finants- ja äristrateegiat puudutavates küsimustes juhtrolli, tegutsesid kontserni toonased kuus üksteisest juriidiliselt sõltumatut äriühingut geograafiliselt erinevates turuosades, kus konkurents nii Itaalia kui ka teiste liidu liikmesriikide äriühingutega oli muutuva tasemega. Lisaks pani komisjon tähele, et Itaalia ametiasutuste poolt põhjenduses 2 osutatud esialgsete lepingute rakendamiseks antud toetused olid arvutatud eesmärgiga tasakaalustada iga nimetatud äriühingu poolt teenindatud liinidel registreeritud tegevuse puhaskahjumit ja need maksti äriühingutele välja otse, mitte Tirrenia kaudu. Kõigele lisaks vajasid muud menetlusega hõlmatud abimeetmed, st investeeringuteks ettenähtud abi, fiskaalse iseloomuga abi, kontserni iga äriühingu eraldi analüüsi. Selle põhjal otsustas komisjon tulla vastu Itaalia ametiasutuste taotlusele ja peatas otsusega 2001/851/EÜ ([5]) (edaspidi „2001. aasta otsus“) algatatud menetluse äriühingule Tirrenia antud abi suhtes.

(10) Menetlust ei lõpetatud abi suhtes, mida Itaalia andis Tirrenia kontserni ülejäänud viiele liikmele (st Adriatica, Caremar, Saremar, Siremar ja Toremar (edaspidi „piirkondlikud äriühingud“). Aastatel 2001–2003 toimunud mitmel kahepoolsel kohtumisel edastasid Itaalia ametiasutused teavet kõigi nende liinide kohta, mida need äriühingud teenindasid, ning osutasid kõnealuste turgude eripärale, suundumustele liikluse vallas, konkureerivate eraettevõtjate olemasolule ja muutustele igale äriühingule antud riikliku rahastamise summas.

(11) Lisaks edastasid mitu kaebuse esitajat, nimelt mõned Napoli lahes Caremariga konkureerivad eraettevõtjad, 2003. aasta jaanuaris, veebruaris ja septembris komisjonile lisateavet, mis sisaldas uusi andmeid, mida uurimismenetluses arvesse võtta. Itaalia ametiasutusi kutsuti üles esitama neis lisaküsimustes omapoolseid tähelepanekuid. 20. oktoobril 2003 toimunud kahepoolse kohtumise tulemusel võtsid Itaalia ametiasutused teatavad kohustused seoses Caremari teenindatud kiirlaevaühendustega Napoli lahes. Need kohustused vormistati 29. oktoobri 2003. aasta kirjaga, mis jõudis komisjoni 31. oktoobril 2003, ja kinnitati 17. veebruari 2004. aasta kirjaga. Adriatica kohta edastasid Itaalia ametiasutused komisjonile lisateavet 23. veebruaril 2004 saadetud faksi teel.

([2]) Vt joonealune märkus 1.

([3]) 10. mai 2005. aasta otsus kohtuasjas C-400/99: Itaalia Vabariik *vs.* Euroopa Ühenduste Komisjon, ECLI:EU:C:2005:275, punkt 34.

([4]) 20. juuni 2007. aasta otsus kohtuasjas T-246/99: Tirrenia di Navigazione SpA jt *vs.* Euroopa Ühenduste Komisjon, ECLI:EU:T:2007:186.

([5]) Komisjoni 21. juuni 2001. aasta otsus 2001/851/EÜ riigiabi kohta, mida Itaalia on andnud laevandusettevõtjale Tirrenia de Navigazione (EÜT L 318, 4.12.2001, lk 9).

(12) Lõpuks tunnistas komisjon otsusega 2005/163/EÜ ([6]) (edaspidi „2005. aasta otsus“) Itaalia poolt piirkondlikele äriühingutele makstud hüvitise osaliselt siseturuga kokkusobivaks, tingimusel et Itaalia ametiasutused täidavad teatavad kohustused, ja osaliselt siseturuga kokkusobimatuks. Komisjon kehtestas kohustuse siseturuga kokkusobimatuks tunnistatud abi tagasi nõuda.

(13) Täpsemalt öeldes märgitakse 2005. aasta otsuse artiklites 1, 2, 3, 4 ja 5 järgmist:

— „Artikkel 1

Ilma et see piiraks lõike 2 kohaldamist, on Itaalia poolt Adriaticale alates 1. jaanuarist 1992 avalike teenuse osutamise kompensatsiooni nime all antud abi vastavalt asutamislepingu artikli 86 lõikele 2 ühisturuga kokkusobiv.

Adriaticale ajavahemikul jaanuar 1992 – juuli 1994 seoses Brindisi–Kérkyra–Igoumenitsa–Pátra liiniga antud abi on ühisturuga kokkusobimatu.

Itaalia võtab kõik vajalikud meetmed, et tagastataks lõikes 2 nimetatud, äriühingule Adriatica ebaseaduslikult antud abi.

Tagastamisnõue kehtestatakse vastavalt siseriiklikus õiguses ettenähtud menetlusele, tingimusel et see võimaldab käesoleva otsuse viivitamatut ja tõhusat täitmist.

Tagastatava abi hulka kuuluvad intressid, mida arvestatakse alates kuupäevast, mil abi jõudis abisaaja käsutusse, kuni abi tagastamise kuupäevani. Intress arvutatakse viitemäära põhjal, mida kasutati regionaalabi ekvivalendi arvestamiseks, ja liitintressi põhjal kooskõlas intressimäärasid käsitleva komisjoni teatisega, mida kohaldatakse juhul, kui tuleb tagastada ebaseaduslikult antud abi.

Alates 1. jaanuarist 2004 peetakse raamatupidamisarvestust Itaalia poolt äriühingule Adriatica kinnitatud avalike teenuste kohta kõikide asjaomaste liinide puhul eraldi.

— Artikkel 2

Itaalia poolt alates 1992. aasta 1. jaanuarist Siremarile, Saremarile ja Toremarile avalike teenuste osutamise kompensatsiooni nime all antud abi on vastavalt asutamislepingu artikli 86 lõikele 2 ühisturuga kokkusobiv.

Alates 1. jaanuarist 2004 peetakse raamatupidamisarvestust Itaalia poolt Siremarile, Saremarile ja Toremarile kinnitatud avalike teenuste kohta kõikide asjaomaste liinide puhul eraldi.

— Artikkel 3

Itaalia poolt alates 1. jaanuarist 1992 Caremarile avalike teenuste osutamise kompensatsiooni nime all antud abi on vastavalt asutamislepingu artikli 86 lõikele 2 ühisturuga kokkusobiv.

Tähtajaga 1. september 2004 võtab Itaalia endale kohustuse:

a) peatada Caremarile antav abi reisijateveo teenuste osutamiseks Napoli–Capri regulaar-kiirliinil;

b) vähendada kohtade arvu osas reisijateveo teenuse mahtu Napoli–Procida–Ischia regulaar-kiirliinil 1 142 260 kohalt 633 200 kohani talveperioodil ja 683 200 kohalt 520 400 kohani suveperioodil;

c) piirata Caremarile antavat abi reisijateveo teenuse osutamiseks Napoli–Procida–Ischia regulaar-kiirliinil teenuse osutamise netokahjumi katmisega;

d) pidada Itaalia poolt Caremarile kinnitatud avalike teenuste raamatupidamisarvestust asjaomaste liinide kohta eraldi.

— Artikkel 4

Mahu vähendamisega seotud kohustused, mida käsitletakse artiklis 3, lisatakse ministeeriumi tasandi määrusesse piirkondlike äriühingute viieaastase plaani ühtlustamise kohta ajavahemikuks 2005–2008.

([6]) Komisjoni 16. märtsi 2004. aasta otsus 2005/163/EÜ riigiabi kohta, mida Itaalia on andnud laevaühingutele Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar ja Toremar (Tirrenia kontsern) (ELT L 53, 26.2.2005, lk 29).

— Artikkel 5

Komisjonile teatatakse ette igast püsivast, osaliselt või täielikult Adriatica, Siremari, Saremari, Toremari ja Caremari poolt pakutavate teenustega seotud muudatusest, millega kaasneb abi suurenemine.“

1.2. **Üldkohtu otsus, millega tühistatakse 2005. aasta otsus**

(14) Kolm hagi, millega vaidlustatakse 2005. aasta otsus, on esitanud Üldkohtule vastavalt: i) Tirrenia, kes omandas 2004. aastal Adriatica olemasoleva äritegevuse (kohtuasi T-265/04), ii) Caremar, Saremar, Siremar ja Toremar (kohtuasi T-292/04) ning iii) konkurent Navigazione Libera del Golfo S.p.A. (kohtuasi T-504/04).

(15) 4. märtsi 2009. aasta otsusega liidetud kohtuasjades T-265/04, T-292/04 ja T-504/04 ([7]) (edaspidi „2009. aasta kohtuotsus“) tühistas Üldkohus 2005. aasta otsuse.

(16) Nimelt otsustas Üldkohus, et komisjon ei põhjendanud piisavalt seda, miks abi liigitati uueks, mitte olemasolevaks abiks, nagu väidavad hagejad. Kohus leidis eelkõige, et komisjon ei ole piisavalt põhjendanud, miks ta leidis, et abi ei antud enne EÜ asutamislepingu jõustumist Itaalias, kuna Itaalia ametiasutused väitsid menetluse käigus, et kõnealune abi põhineb 1936. aastal vastu võetud kuninglike dekreetide sätetel. Lisaks leidis kohus, et komisjon ei ole piisavalt käsitlenud Itaalia ametiasutuste poolt ametliku uurimismenetluse käigus esitatud väiteid selle kohta, et asjaomase õigusraamistiku hilisemad muudatused vähendasid üksnes abi kogusummat ([8]).

(17) Teiseks otsustas Üldkohus, et komisjon ei ole kohaldanud nõukogu määruse (EMÜ) nr 3577/92 ([9]) (edaspidi „merekabotaaži määrus“) artikli 4 lõiget 3, milles on sätestatud, et olemasolevad avaliku teenindamise lepingud võivad jääda jõusse nende kehtivusaja lõpuni. Üldkohus leidis, et esialgsete lepingute alusel Tirrenia kontserni piirkondlikele äriühingutele kabotaažiliinide teenindamise eest makstud hüvitis kujutas endast olemasolevat abi, kuivõrd komisjon oli juba järeldanud, et selline hüvitis ei ületanud avalike teenuste osutamise kohustuste täitmiseks vajalikku ([10]).

1.3. **2005. aasta otsuse tühistamise järgne menetlus**

(18) 7. aprilli 2010. aasta kirjas kutsus komisjon Itaalia ametiasutusi üles esitama märkusi 2005. aasta otsuse tühistamise kohta ja kogu teabe, mida on vaja kõnealuste meetmetele ammendava hinnangu andmiseks. Täpsemalt palus komisjon Itaalia ametiasutustel esitada i) selgitusi Adriatica ja Saremari teenindatavate rahvusvaheliste liinide kohta, nimelt teenindamise periood, õigusakt, milles on sätestatud avalike teenuste osutamise kohustused, ja teenuse tunnused, nagu regulaarsus, maht, sagedus, laeva tüüp, samuti kõik hilisemad muudatused avalike teenuste osutamise kohustustes, ning ii) kirjelduse hüvitamismehhanismi, hüvitise arvutamise kõigi hilisemate muudatuste ning investeeritud kapitalilt saadud tulu kohta, samuti selliste muudatuste mõju kohta hüvitise suurusele.

(19) Samal kuupäeval palus komisjon 2005. aasta otsuse vastuvõtmiseni viinud menetlusest huvitatud isikutel esitada selle kohta oma märkused. Komisjon sai märkusi ainult 2005. aasta otsusega hõlmatud meetmete alusel abi saanutelt. Nimetatud märkused edastati Itaalia ametiasutustele, et võimaldada neil märkusi kommenteerida.

(20) Kuna Itaalia ametiasutused ei vastanud 7. aprilli 2010. aasta kirjale, tuletas komisjon 22. juuni 2010. aasta kirjas Itaalia ametiasutustele meelde, et nad esitaksid palutud teabe.

(21) Itaalia ametiasutused esitasid 27. juuli 2010. aasta kirjas mõningaid selgitusi Itaalia mereveosektoris avalike teenuste osutamise korra suhtes kohaldatavate õigusaktide kohta.

([7]) 4. märtsi 2009. aasta otsus kohtuasjas T-265/04: Tirrenia di Navigazione SpA jt *vs.*Euroopa Ühenduste Komisjon, ECLI:EU:T:2009:48.

([8]) 2009. aasta kohtuotsuse punktid 97–134.

([9]) Nõukogu 7. detsembri 1992. aasta määrus (EMÜ) nr 3577/92 teenuste osutamise vabaduse põhimõtte kohaldamise kohta merevedudel liikmesriikides (merekabotaaž) (EÜT L 364, 12.12.1992, lk 7).

([10]) 2009. aasta kohtuotsuse punktid 140–148.

(22) 22. detsembri 2010. aasta kirjas palus komisjon Itaalia ametiasutustel esitada järgmine lisateave:

a) aastatel 2001–2008 Adriaticale/Tirreniale, Saremarile, Toremarile, Siremarile ja Caremarile makstud aastane hüvitis (sealhulgas iga äriühingu puhul arvesse võetud kulude jaotus);

b) perioodi 1992–2008 kohta kasum, arvutusmeetod ja põhjendus, miks sellist kasumit võib pidada mõistlikuks, võttes arvesse äriühingute riske avaliku teenuse osutamisel;

c) vastavalt Adriatica, Saremari, Toremari, Siremari ja Caremari poolt Itaalia riigiga 1991. aastal sõlmitud lepingutele pidid teenindatavad liinid ja sadamad, asjaomastele mereühendustele määratud laevade tüüp ja võimsus, sõitude sagedus ja piletihinnad olema kindlaks määratud viieaastastes plaanides. Itaalia ametiasutustel paluti esitada viieaastased plaanid perioodide 2000–2004 ja 2005–2008 kohta, mida 2005. aasta otsuse tegemise ajal komisjonile ei esitatud;

d) Itaalia ametiasutustel paluti täpsustada, kas 2005. aasta otsusega ([11]) kehtestatud tingimused on täidetud.

(23) 29. juuni 2011. aasta kirjas palus komisjon uuesti, et Itaalia ametiasutused esitaksid taotletud teabe. Komisjon teavitas Itaalia ametiasutusi sõnaselgelt, et kui taotletud teavet selleks tähtajaks ei esitata, teeb ta nõukogu määruse (EÜ) nr 659/1999 ([12]) (edaspidi „menetlusmäärus“) artikli 10 lõike 3 kohaselt teabe esitamise korralduse.

(24) Itaalia ametiasutused esitasid 19. juuli 2011. aasta kirjaga mõningaid selgitusi komisjoni 22. detsembri 2010. aasta teabetaotluse punktide a, c ja d kohta. Eelkõige teatasid nad perioodil 2001–2004 Adriaticale ning perioodil 2001–2008 Saremarile, Toremarile, Siremarile ja Caremarile makstud iga-aastase hüvitise summa, kinnitasid 2005. aasta otsusega kehtestatud tingimuste täitmist ja selgitasid, et aastaid 2000–2004 ja 2005–2008 hõlmava viie aasta plaanide vastuvõtmise asemel on võetud sihtotstarbelisi ratsionaliseerimismeetmeid, et viia teenused paremini vastavusse kohalike kogukondade vajadustega, tegemata samas avalike teenuste osutamise süsteemis sisulisi muudatusi. Kasumi kohta selgitasid Itaalia ametiasutused, et arvestades 2005. aasta otsuse vastuvõtmisest möödunud märkimisväärset aega ning eelkõige tähtaega ja taotletud teabe keerukust, ei saanud nad seda teavet ministeeriumi arhiividest nii kiiresti kätte. Seega ei esitatud komisjoni 22. detsembri 2010. aasta kirjale täielikku vastust.

(25) 2012. aasta juunis toimus kohtumine Itaalia ametiasutustega, et juhtumi toimikut täiendada ja võimaldada komisjonil kõnealuste meetmete hindamine lõpule viia. Sellel kohtumisel küsis komisjon üksikasjalikke andmeid, eelkõige selleks, et teha kindlaks, kas asjaomastele äriühingutele ei ole makstud ülemäärast hüvitist.

(26) Kuna Itaalia ametiasutuste poolt pärast kohtumist esitatud teave ei olnud komisjoni hindamise lõpuleviimiseks piisav, saadeti 7. novembril 2012 Itaaliale uus teabetaotlus, mis sisaldas järgmist:

a) ajavahemikul 1992–2008 Adriaticale/Tirreniale, Saremarile, Toremarile, Siremarile ja Caremarile antud hüvitis ja võimaldatud mõistlik kasum;

b) nende rahvusvaheliste liinide loetelu ja teenindamise kestus, mida teenindasid vastavalt Adriatica/Tirrenia ja Saremar esialgsete lepingute kohaselt;

c) 2005. aasta otsuse tagasinõudmissätete tõhus täitmine;

([11]) Nimelt: i) kohustus pidada alates 2004. aastast eraldi raamatupidamist iga avaliku teenindamise lepingu alusel teenindatava liini kohta, mida teenindavad Adriatica/Tirrenia, Siremar, Saremar Toremar ja Caremar; ii) Caremarile sõitjateveo teenuste osutamiseks Napoli–Capri regulaar-kiirliinil antava abi peatamine; iii) Caremarile reisijateveo teenuse osutamiseks Napoli–Procida–Ischia regulaar-kiirliinil teenuse osutamise netokahjumi katmise eesmärgil antava abi piiramine; iv) regulaar-kiirliini graafikujärgse sõitjateveo mahu vähendamine Napoli–Procida–Ischia liinil.

([12]) Nõukogu 22. märtsi 1999. aasta määrus (EÜ) nr 659/1999, millega kehtestatakse üksikasjalikud eeskirjad EÜ asutamislepingu artikli 93 kohaldamiseks (EÜT L 83, 27.3.1999, lk 1).

d) komisjoni otsuse 2005/842/EÜ ([13]) (edaspidi „üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitlev 2005. aasta otsus“) artikli 2 lõikes 1 sätestatud tingimuste täitmine;

e) Adriaticale pandud avalike teenuste osutamise kohustused Genova – Termini Imerese liinil, konkurentsiolukord sellel liinil ja Adriatica-/Tirrenia-poolse avalike teenuste osutamise korra alusel liini teenindamise kestus pärast 2004. aastat;

f) teavet selle kohta, kas mõni äriühing on olnud raskustes olevate äriühingute päästmiseks ja ümberkorraldamiseks antavat riigiabi käsitlevate ühenduse suuniste (edaspidi „päästmise ja ümberkorraldamise suunised“) ([14]) tähenduses ja millisel ajavahemikul.

(27) Itaalia ametiasutused andsid komisjoni tõstatatud küsimustele mittetäielikke vastuseid 7. detsembri 2012. aasta kirjas. Täpsemalt öeldes vastas Itaalia nendele küsimustele järgmiselt:

a) Itaalia ametiasutused esitasid aastate 1992–2008 hüvitise ja mõistliku kasumi kohta järgmise:

i) perioodi 1999–2001 raamatupidamisarvestus liinide kaupa iga äriühingu kohta;

ii) Adriaticale aastatel 1999–2003 ja ülejäänud piirkondlikele äriühingutele aastatel 1998–2003 tekitatud iga-aastane kasum. Saremari 1999. aasta kasumit ei esitatud;

iii) igal aastal ajavahemikul 2004–2008 Adriatica/Tirrenia teenindatud liinide eest tegelikult hüvitatud kahjude summa;

iv) aastate 2004–2008 raamatupidamisarvestus liinide kaupa iga äriühingu kohta. Toremari puhul esitati iga liini raamatupidamisarvestus üksnes 2005., 2006. ja 2007. aasta kohta ja Siremari puhul ainult 2006. aasta kohta. Aastate 2004–2008 kasumit ühegi piirkondliku äriühingu kohta ei esitatud;

b) seoses Adriatica/Tirrenia ja Saremari esialgsete lepingute alusel teenindatavate rahvusvaheliste liinide loetelu ja nende käigushoidmise kestusega, ei esitanud Itaalia Trieste–Durrëse liini teenindamise lõppkuupäeva. Ei esitatud ühtegi dokumentaalset tõendit, mis kinnitaks väidet, et Santa Teresa di Gallura – Bonifacio liini teenindamine algas enne 1989. aastat;

c) seoses 2005. aasta otsusega ühisturuga kokkusobimatuks tunnistatud abi tagasinõudmisega kinnitas Itaalia Adriaticale alates 1992. aasta jaanuarist kuni 1994. aasta juulini Brindisi–Kérkyra–Igoumenitsa–Pátra ühenduse teenindamiseks antud kokkusobimatu abi tagasinõudmist, mille kogusumma oli 31. detsembri 2006. aasta seisuga 8 651 600 eurot (3 207 810 euro suurune põhiosa ja 5 443 790 eurot viivist alates 1. jaanuarist 1992). Abisaaja maksis abi tagasi alles 26. märtsil 2007. Ajavahemiku eest alates 1. jaanuarist 2007 kuni 26. märtsini 2007 makstud viivistele ei viidatud;

d) üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2005. aasta otsuse artikli 2 lõikes 1 sätestatud tingimuste järgimise kohta teavet ei esitatud;

e) Genova – Termini Imerese liini kohta täpsustas Itaalia, et selle liini teenindamine peatati 2005. aastal ja liin kaotati 2006. aastal. Liini konkurentsiolukorra kohta teavet ei esitatud;

f) seoses äriühingute võimaliku kvalifitseerimisega raskustes olevaks äriühinguks päästmise ja ümberkorraldamise suuniste kohaselt kinnitas Itaalia, et äriühingud ei saanud asjaomasel perioodil päästmisabi, esitamata siiski kindlat kinnitust selle kohta, kas mõnda äriühingut võidi pidada raskustes olevaks mis tahes ajahetkel esialgsete lepingute kehtivuse ajal.

(28) Itaalia ametiasutustele saadeti 28. jaanuaril 2013 täiendav meeldetuletus, milles neil paluti esitada viivitamata kogu varem taotletud teave. Komisjon teatas veel kord Itaalia ametiasutustele, et kui taotletud teavet ei esitata selleks tähtajaks, teeb ta vastavalt menetlusmääruse artikli 10 lõikele 3 teabe esitamise korralduse.

(29) 11. märtsil 2013 otsustas komisjon esitada vastavalt menetlusmääruse artikli 10 lõikele 3 Itaaliale nõude esitada 22. detsembri 2010. aasta ja 7. novembri 2012. aasta kirjas taotletud teave.

([13]) Komisjoni 28. novembri 2005. aasta otsus 2005/842/EÜ EÜ asutamislepingu artikli 86 lõike 2 [praegune ELi toimimise lepingu artikli 106 lõige 2] kohaldamise kohta üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid osutavatele ettevõtjatele avalike teenuste eest makstava hüvitisena antava riigiabi suhtes (ELT L 312, 29.11.2005, lk 67).

([14]) ELT C 244, 1.10.2004, lk 2.

(30) 10. aprillil 2013 vastas Itaalia teabe esitamise korraldusele. Itaalia esitas kõigi äriühingute 2004. aasta järgsed tegevuskulud/-tulud ja iga-aastase toetuse (kulude ja tulude vahena, ilma veoettevõtja marginaalita). Itaalia ei esitanud komisjoni teabe esitamise korralduse andmise otsuses taotletud ülejäänud teavet.

(31) 16. oktoobril 2015 palus komisjon Itaalial esitada lisateavet Adriatica ja Tirrenia ühinemise kohta, nimelt Adriatica varade müügi üksikasjad ja ühinemisega seotud tingimused. 4. novembril 2015 vastasid Itaalia ametiasutused 2015. aasta 22. oktoobri kuupäevaga kirjas, et 18. märtsi 2004. aasta otsusega on Tirrenia omandanud oma tütarettevõtja olemasoleva äritegevuse ja ühinemine ei mõjuta Adriatica esialgsete lepingute kohast tegevust ega muuda selles ette nähtud hüvitisi.

(32) 18. oktoobril 2018 palus komisjon Itaalial anda selgitusi Bari–Durrëse liini eest makstud hüvitise kohta ja esitada Brindisi–Kérkyra–Igoumenitsa–Pátra liini teenindamiseks aastatel 1992–1994 antud abi täpne summa (põhiosa ja viivis), mille Itaalia ametiasutused tagasi nõudsid. Itaalia vastas 21. detsembril 2018 ja täpsustas, et Bari–Durrëse liinil osutatud teenuste eest aastatel 2002–2008 hüvitist ei makstud, ning kinnitas, et Adriaticale 1992. aasta jaanuarist 1994. aasta juulini Brindisi–Kérkyra–Igoumenitsa–Pátra liini teenindamise eest antud siseturuga kokkusobimatu abi (summas 8 651 600 eurot) tagasinõudmine ei hõlmanud viivist ajavahemiku 1. jaanuar 2007 kuni 26. märts 2007 eest.

1.4. **Riigiabi juhtumid pärast esialgsete lepingute kehtivusaja lõppu**

(33) Alates 2009. aasta jaanuarist osutasid Tirrenia, Siremar, Saremar, Toremar ja Caremar mereveoteenuseid esialgsete lepingute alusel, mida pikendati järgmiselt:

a) 30. detsembri 2008. aasta dekreet-seaduses nr 207, mis muudeti 27. veebruari 2009. aasta seaduseks nr 14, nähti ette esialgsete lepingute pikendamine kuni 2009. aasta lõpuni;

b) 25. septembri 2009. aasta dekreet-seaduse nr 135 (mis muudeti 20. novembri 2009. aasta seaduseks nr 166 (edaspidi „2009. aasta seadus“)), artikliga 19b pikendati esialgseid lepinguid veelgi, kuni 30. septembrini 2010, mil Itaalia kavatses Tirrenia kontserni äriühingute erastamisprotsessiga lõpule jõuda;

c) 1. oktoobri 2010. aasta seadusega nr 163, millega muudeti 5. augusti 2010. aasta dekreet-seadust nr 125, nähti ette esialgsete lepingute pikendamine kuni erastamisprotsessi lõpuni.

(34) 2009. aasta seaduse kohaselt tuli äriühingute omandajatega sõlmida uued lepingud/avaliku teenindamise lepingud.

(35) Pärast mitme kaebuse saamist algatas komisjon 5. oktoobril 2011 ametliku uurimismenetluse mitme meetme suhtes, mida Itaalia riik rakendas endise Tirrenia kontserni äriühingute kasuks, sealhulgas hüvitised, mida maksti äriühingutele esialgsete lepingute pikenduse jooksul, nagu eespool osutatud, ja erastamisega seotud võimaliku abi suhtes ([15]). Ametlikku uurimismenetlust otsustati pikendada 19. detsembril 2012 ([16]). Neid meetmeid uuritakse juhtumite SA.32014, SA.32015 ja SA.32016 raames eraldi ning seetõttu ei kuulu need käesoleva otsuse kohaldamisalasse.

1.5. **Käesoleva otsuse kohaldamisala**

(36) Käesolev otsus hõlmab ainult neid toetusi, mida piirkondlikud äriühingud said ajavahemikul 1992–2008, ning see ei piira muid pooleliolevaid riigiabi juhtumeid, sealhulgas ametlikku uurimismenetlust, mis käsitleb nendele äriühingutele alates 2009. aastast pikendatud esialgsete lepingute alusel makstud avaliku teenuse hüvitist (vt juhtumid SA.32014, SA.32015 ja SA.32016).

(37) Käesolev otsus käsitleb ainult riigiabi küsimusi ega piira asutamislepingu muude sätete, eriti avaliku hanke lepinguid ja teenuste kontsessioone käsitlevate sätete kohaldamist.

([15]) ELT C 28, 1.2.2012, lk 18.
([16]) ELT C 84, 22.3.2013, lk 58.

2. MEETMETE ÜKSIKASJALIK KIRJELDUS

2.1. **Abisaajad ja turud, millel nad tegutsevad**

2.1.1. *Adriatica*

(38) Adriatica teenindas rahvusvahelisi liine Itaalia ja Kreeka, Albaania ja endise Jugoslaavia vahel ning kohalike kabotaažiühenduste võrku Sitsiiliaga (ainult kaubad) ja Tremiti saarestiku saartega.

(39) Suurem osa Adriatica sõitjateveost keskendus rahvusvahelistele ühendustele Albaaniaga ja kabotaažiühendustele Tremiti saarestiku saartega ([17]). Kaubaveo puhul moodustavad rohkem kui 90 % Adriatica koguveomahust kabotaažiühendused Sitsiiliaga ja rahvusvahelised ühendused (viimase arvele langeb 67 % äriühingu kogukaubaveost) ([18]).

(40) Liinidel, kus Adriatica tegutses, pakuti talle eri tasemel konkurentsi.

(41) Rahvusvaheliste ühendustega seoses tuleb märkida järgmist:

— Bari – Durrës (Albaania) liini teenindasid Adriatica ja teised veoettevõtjad aasta ringi, sealhulgas üks liidu veoettevõtja (kuid ainult kõrghooajal);

— Ancona – Spliti (Horvaatia) liini teenindasid Adriatica ja kolm teist veoettevõtjat, sealhulgas alates 2001. aastast üks liidu veoettevõtja (kuid ainult kõrghooajal);

— Bari – Dubrovniku (Horvaatia) liini teenindas Adriatica ainult aastatel 1997–1998 koos ühe liiduvälise veoettevõtjaga;

— Bari – Bari (Montenegro) liini teenindas Adriatica ainult aastatel 1997–1998 koos kahe liiduvälise veoettevõtjaga;

— Brindisi – Kérkyra – Igoumenitsa – Pátra (Kreeka) liini teenindas Adriatica kuni 2004. aastani (kuid katkes aastatel 2000–2004) ([19]) koos teiste veoettevõtjatega, sealhulgas liidu veoettevõtjad;

— Ancona – Durrës (Albaania), Ancona – Bari (Montenegro) ja Trieste – Durrës (Albaania) liinil Adriaticale keegi konkurentsi ei pakkunud.

(42) Kabotaažiühendustega seoses tuleb märkida järgmist:

— ühendustel paljude Tremiti saarestiku saartega konkureeris Adriatica teiste Itaalia veoettevõtjatega enamasti kõrghooajal;

— Genova – Termini Imerese ja Ravenna–Catania kaubaveoliinil konkureeris Adriatica teiste Itaalia veoettevõtjatega;

— Veneetsia–Catania ja Livorno–Catania kaubaveoliinil Adriaticale keegi konkurentsi ei pakkunud.

2.1.2. *Saremar*

(43) Saremar teenindas kohalikke kabotaažiühendusi Sardiiniast kirdes ja edelas asuvate saartega, samuti Sardiiniat Korsikaga ühendavat rahvusvahelist Santa Teresa di Gallura – Bonifacio liini.

(44) Nendel liinidel moodustas Saremari tegevus 64 % sõitjateveoturust ja 70 % kaubaveoturust.

([17]) Adriatica poolt 2000. aastal veetud 596 943 sõitjast sõitis 397 146 Aadria mere kesk- ja lõunaosas – sellest 334 639 Itaalia ja Albaania vahel – ja 161 024 ühendustel Tremiti saarestiku saartega.

([18]) Adriatica poolt 2000. aastal veetud kaupade 779 223 meetrist veeti 306 124 Aadria mere kesk- ja lõunaosa liinidel – sellest 235 542 Itaalia ja Albaania vahel – ja 473 099 ühendustel Sitsiilia saarega.

([19]) Adriatica peatas tegevuse sellel liinil 1999. aasta oktoobris Itaalia transpordiministeeriumi taotluse alusel. Aastatel 2000–2004 ei osutanud Adriatica sellel liinil oma laevadega teenuseid ja piirdus oma tegevuses 7. veebruari 1970. aasta rahvusvahelise reisijate ja pagasi raudteeveo konventsiooniga, mille osaline Adriatica oli, hõlmatud sõitjateveoteenuse tagamisega kolmandate isikutega sõlmitud lepingute alusel.

(45) Peale Santa Teresa di Gallura – Bonifacio liini (mille pikkus on 10 meremiili) olid Saremari (La Maddalena – Palau, Carloforte–Calasetta, Carloforte–Portovesme) teenindatud liinid küllalt lühikesed, keskmiselt viis meremiili. See koos igapäevaste sõitude sagedusega muutis need mereühendused sarnaseks linnalähedase transpordi süsteemiga, mille eesmärk on pakkuda naabersaarte elanikele transporti ja varustatust ([20]). Selle turu eripära tuleneb ka kohalikest geograafilistest iseärasustest ja merel valitsevatest ilmastikuoludest, mis nõuavad teatud tüüpi laevu, mis ei ole sobiv kasutamiseks mujal ja teist tüüpi mereliikluses.

(46) Saremar konkureeris teiste Itaalia veoettevõtjatega kolmel liinil neljast, mida ta teenindas, kaasa arvatud Sardiinia ja Korsika vaheline ühendus.

2.1.3. *Toremar*

(47) Toremar teenindas üksnes merekabotaažiliine mandriosa ja Toscana saarte (Elba, Gorgona, Capraia, Pianosa ja Giglio) vahel. Äriühing haldas peamiselt kohalikku teenustevõrku, kus sõitude sageduse ja sõidugraafiku eesmärk oli rahuldada saarte elanikkonna varustatuse ja liikumise vajadusi. Toremari osutatavate teenuste võrgu iseloom lubas neid võrrelda linnalähedaste kohalike transporditeenuste võrguga.

(48) Kahel kuuest Toremari teenindatud liinist tegutsesid aasta ringi ka teised Itaalia ettevõtjad.

2.1.4. *Siremar*

(49) Siremar teenindas kohalikke ühendusi Sitsiilia sadamate ja seda ümbritsevate väikesaarte (Lipari saared, Pelagie saared, Egadi saared, Ustica ja Pantelleria) vahel.

(50) Ühendused Sitsiiliast põhjas asuva Lipari saarestikuga ulatusid kuni poolsaareni (Napoli). Tegemist oli puhtalt kohaliku liinidevõrguga. Reiside (põhiliselt lühikeste) sageduse ja sõidugraafiku eesmärk oli rahuldada saarte elanikkonna liikumisvajadusi. Lipari saartel, kus on 12 000 alalist elanikku, kellest 9 000 elab põhisaarel Liparil, teenindas Siremar tollal viit Sitsiilia sadamast Milazzost väljuvat liini. Siremar osutas teenust aasta läbi reisi-kaubalaevade (sõitjad/sõidukid) ja kiirreisilaevade abil. Viiest liinist neljal pakkus üks Itaalia veoettevõtja Siremari teenustele konkurentsi oma väikese võimsusega reisi-kaubalaevadega ja teine konkureeris kiirühendusteenuste pakkumisel kolmel liinil väljaspool kõrghooaega ja neljal liinil kõrghooajal.

(51) Ühendust Egadi saarestiku kolme saarega teenindas Siremar aasta ringi väljumisega Trapani sadamast (Sitsiilia) ühe reisi-kaubalaeva (sõitjad/sõidukid) ja kahe kiirreisilaeva abil. Nimetatud turul tegutses ka kaks Itaalia eraveoettevõtjat; esimene neist pakkus kaubaveoteenuseid, teine kiirühendust.

(52) Teistel Siremari poolt teenindavatel liinidel väljumisega Palermo ja Agrigento sadamast ei konkureerinud ükski eraveoettevõtja. Siremar oli seega ainus veoettevõtja, kes hoolitses kõnealuste saarte elanike liikumisvajaduste rahuldamise eest.

2.1.5. *Caremar*

(53) Caremar teenindas kohalikke mereühendusi Napoli lahe mandriosa sadamate – Napoli, Sorrento ja Pozzuoli – ja Partenopee saarte (Capri, Ischia, Procida) vahel ning mandriosa Formia ja Anzio sadamate (Lazio maakond) ja väikesaarte Ponza ja Ventotene sadamate vahel. Tema osutatud teenused olid mõeldud peamiselt kohalike kogukondade liikumisvajaduste rahuldamiseks ning need olid sageduse ja sõiduplaanide poolest võrreldavad linnalähedase transpordivõrguga, eriti Napoli lahe puhul.

(54) Napoli lahel konkureeris Caremar Capri–Napoli, Capri–Sorrento, Ischia–Napoli ja Procida–Napoli liinil teiste Itaalia eraveoettevõtjatega.

(55) Caremar teenindas seevastu ühendusi Ponza ja Ventotene saarega konkurentsivabalt ja aasta läbi, kasutades selleks sõitjate ja sõidukite veoks mõeldud reisi-kaubalaevasid. Ponza–Formia ja Ventotene–Formia kiirliinil pakkus Caremarile siiski konkurentsi üks eraveoettevõtja.

([20]) Neljal äriühingu teenindatud regulaarliinil registreeriti kella 6.00 ja 22.00 vahel keskmiselt üks väljasõit tunnis.

2.2. **Avaliku teenuse hüvitis**

2.2.1. *Õigusraamistik*

(56) 2009. aasta kohtuotsuse täitmiseks riigi tasandil kohaldatavat õigusraamistikku on üksikasjalikult kirjeldatud põhjendustes 57–93.

2.2.1.1. Õigusaktid, mida 2005. aasta otsuses ei käsitletud

— 7. detsembri 1936. aasta kuninglikud dekreedid nr 2081 ja nr 2082

(57) 7. detsembri 1936. aasta kuninglike dekreetidega nr 2081 ja nr 2082 (edaspidi „1936. aasta dekreedid“) loodi mitu riikliku tähtsusega liini (*linee di interesse nazionale*) ja kehtestati eeskirjad nende toimimiseks vajalike finantsmeetmete kohta.

(58) Nõuetekohasel tasemel teenuse tagamiseks riikliku tähtsusega liinidel asutati 7. detsembri 1936. aasta kuningliku dekreediga nr 2081 (edaspidi „dekreet 2081/1936“) neli äriühingut: Italia (asukohaga Genovas), Lloyd Triestino (asukohaga Triestes), Tirrenia (asukohaga Napolis) ja Adriatica (asukohaga Veneetsias). 7. detsembri 1936. aasta kuningliku dekreedi nr 2082 (edaspidi „dekreet 2082/1936“) kohaselt pidi vastloodud avalik-õiguslikule äriühingule (Finmare) kuuluma enamusosalus neis äriühingutes.

(59) Riikliku tähtsusega liinid jagati geograafilise kriteeriumi alusel neljaks sektoriks. Ehkki mõned riikliku tähtsusega liinid olid mandri ja Itaalia suuremate saarte vahelised riiklikud ühendused, olid enamik neist rahvusvahelised liinid, mis ühendasid Itaaliat Ameerika ja Aafrika maailmajaoga. Dekreedi 2081/1936 artikli 3 lõike 4 kohaselt tehti mereveoteenuste osutamine nendes neljas sektoris kahekümneks aastaks (alates 1937. aasta 1. jaanuarist) ülesandeks neljale äsja asutatud äriühingule järgmiselt:

a) I sektor (Ameerika): Italia;

b) II sektor (Aafrika teisel pool Suessi kanalit ja Gibraltari lahte, Aasia teisel pool Suessi kanalit ja Austraalia): Lloyd Triestino;

c) III sektor (Türreeni meri ja Liibüa, meretee ümber Itaalia, Vahemere lääneosa, Põhja-Euroopa teisel pool Gibraltari lahte): Tirrenia;

d) IV sektor (Aadria meri ja Vahemere idaosa): Adriatica.

(60) Dekreedi 2081/1936 artiklis 6 nähti ette võimalus laiendada riikliku tähtsusega liinide loetelu hiljem ministri käskkirjaga, tingimusel et mis tahes uus liin antakse 1936. aasta dekreetidega asutatud äriühingutele.

(61) Samas artiklis nähti ette, et kui see on mereveoteenuste osutamiseks kõnealustel liinidel vajalik, võib eespool nimetatud äriühingutele anda avaliku sektori poolset toetust kahekümneaastase kestusega avaliku teenindamise lepingute alusel. Selle põhjal otsustati, et riiklike toetuste suurus kehtestatakse kahekümneaastase kestusega avaliku teenindamise lepingutes.

(62) Dekreedi 2081/1936 artikli 7 kohaselt võidakse avaliku sektori poolne toetus iga nelja aasta tagant mitme tingimuse alusel läbi vaadata. Selle sätte eesmärk oli tagada, et asjaomased äriühingud teenindaksid rohkem kui 75 % neile antud liinidest ja et nende tegevuse keskmine kasumimarginaal jääks vahemikku 4–8 %. 1936. aasta dekreetides ei sätestatud selle rahastamiskava kogueelarvet.

(63) 12. mai 1938. aasta kuningliku dekreediga nr 781 nähti ette võimalus muuta ministri käskkirjaga dekreedi 2081/1936 artiklis 2 sätestatud riikliku tähtsusega liinide loetelu (ja see kiideti heaks 5. jaanuari 1937. aasta ministri käskkirjaga). 20. detsembri 1938. aasta ministri käskkirjaga tehti liinide loetellu teatavad muudatused.

(64) Dekreedi 2081/1936 kohaselt sõlmitud avaliku teenindamise lepingud lõppesid 31. detsembril 1956. Pärast seda pikendas Itaalia seadusandja lepinguid 30. juunini 1962 ([21]).

— 5. jaanuari 1953. aasta seadus nr 34 ja 26. märtsi 1959. aasta seadus nr 178

(65) 5. jaanuari 1953. aasta seadusega nr 34 (edaspidi „seadus 34/1953“) ja 26. märtsi 1959. aasta seadusega nr 178 (edaspidi „seadus 178/1959“), millega reguleeritakse kohalikke posti ja kauba mereveoteenuseid, lubati merekaubandusministeeriumil korraldada avalikke pakkumismenetlusi, et anda kirjade ja postipakkide vedu ning ainult kohaliku iseloomuga kaubandusteenuste osutamise ülesanne eraõiguslikele ettevõtjatele.

(66) Seaduses 34/1953 sätestati neli subsideeritud sektorit, millega seotud ülesanded antakse eraldi avalike pakkumismenetlustega: a) Toscana saarestik; b) Partenopee ja Pontine saared; c) Lipari saared; d) Egadi saared, Pelagie saared, Ustica ja Pantelleria. Seadusega 178/1959 lisati järgmised subsideeritud sektorid: e) Aadria mere keskosa, f) Aadria mere põhjaosa.

(67) Seaduse 34/1953 artikli 4 kohaselt pidid eespool nimetatud teenuste osutamiseks antavad riiklikud toetused olema kokku lepitud kahekümneaastase kestusega avaliku teenindamise lepingutes. Sama säte kehtis ka seadusega 178/1959 hõlmatud liinide kohta.

— 2. juuni 1962. aasta seadus nr 600

(68) 2. juuni 1962. aasta seadusega nr 600 (edaspidi „seadus 600/1962“) korraldati ümber Itaalia avalike mereveoteenuste osutamise kord.

(69) Täpsemalt öeldes nähti seaduse 600/1962 artiklis 2 ette, et uued avaliku teenindamise lepingud tuleb sõlmida merekaubandusministeeriumi ning äriühingute Italia, Lloyd Triestino, Tirrenia ja Adriatica vahel. Nende lepingute kehtivusaeg pidi olema kakskümmend aastat ja need pidid sisaldama järgmist: i) riikliku tähtsusega liinide loetelu, ii) liine teenindavatele äriühingutele pandud üksikasjalikud avalike teenuste osutamise kohustused ja iii) üksikasjalikud eeskirjad hüvitise kohta, mida riik võib kõnealuste liinide teenindamise eest maksta. Lepingud pidid jõustuma 1. juulil 1962.

(70) Kõigile liinide teenindamise ülesandega veoettevõtjatele makstava riikliku hüvitise kogusumma määrati kindlaks seaduse 600/1962 artiklis 6. Igale veoettevõtjale tehtava makse võis tema tulude ja kulude muutumise korral iga kahe aasta tagant läbi vaadata, võttes arvesse selle artiklis 8 nimetatud kriteeriume. Tõhususe suurendamise stiimuli kasutuselevõtmiseks nähti ette, et makset võib suurendada või vähendada, kui seaduses sätestatud teatavate tulu- ja kuluartiklite erinevused ületavad absoluutväärtuses 1 % kogutulust. Läbivaatamine võis mõjutada ainult seda summat ületavat osa.

2.2.1.2. Õigusaktid, mida käsitleti 2005. aasta otsuses

— Seadus nr 684/1974 ja presidendi dekreet nr 501/1979

(71) Suure riikliku tähtsusega mereveoteenuste restruktureerimist käsitleva 20. detsembri 1974. aasta seadusega nr 684 (edaspidi „seadus 684/1974“), tunnistati kehtetuks dekreet 2081/1936 ja seadus nr 600/1962, samuti mis tahes vastupidine või vastuolus olev säte ning nähti ette, et seaduse 600/1962 alusel sõlmitud lepingud lõppevad 31. detsembril 1974.

(72) Seaduses 684/1974 tehti vahet kaubaveoliinide (artikkel 4), sõitjateveoliinide (artikkel 6) ning Itaalia suuremate ja väiksemate saartega ühenduste (artikkel 8) vahel.

(73) Seoses mereühendustega Itaalia suuremate ja väiksemate saartega nõuti artiklis 8 asjaomaste piirkondade, eriti Mezzogiorno majanduslikku ja sotsiaalset arengut käsitlevate nõuete täitmist. Selleks sätestati samas artiklis, et toonase Finmare kontserni äriühingutele, kellele on usaldatud nimetatud teenuste osutamine, makstakse toetust vastavalt kakskümmend aastat kehtivatele avaliku teenindamise lepingutele.

([21]) Vastavalt 20. detsembri 1956. aasta dekreet-seadusele nr 1379, 25. juuni 1957. aasta dekreet-seadusele nr 444, 26. mai 1959. aasta seadusele nr 351, 2. veebruari 1961. aasta seadusele nr 32 ja 2. veebruari 1962. aasta seadusele nr 40.

(74) Artikli 9 kohaselt pidid avaliku teenindamise lepingud sisaldama teenindatavate liinide loetelu, sõitude sagedust, igale liinile määratavate laevade tüüpi ja avaliku sektori poolse toetuse suurust. Selle summa võis igal aastal uuesti läbi vaadata, kui vähemalt üks selle arvutamisel arvesse võetud kuluelementidest erines eelmise aastaga võrreldes rohkem kui 5 %.

(75) Sõitjateveoliinide puhul nähti artiklis 6 ette äriühingute Italia, Lloyd Triestino, Adriatica ja Tirrenia teenindatavate sõitjateveoühenduste teenindamise lõpetamine kolme aasta jooksul pärast seaduse jõustumist (need mereveoteenused klassifitseeriti seaduses kui *gestione stralcio dei servizi passeggeri*). Artiklis 7 kinnitati võimalust anda iga-aastaste lepingute alusel hüvitist, mis tagaks nende nelja äriühingu majandusliku tasakaalu nende teenustega seoses nimetatud kolmeaastase perioodi jooksul.

(76) Kaubaveoliinide puhul anti seaduse 684/1974 artikliga 4 merekaubandusministrile volitused maksta toetusi Finmare kontserni äriühingutele, kes kas avavad uusi mereveoliine (artikli 4 punkt a) või teenindavad olemasolevaid liine (artikli 4 punkt b), kui viimasel ei ole võimalik majanduslikku tasakaalu saavutada. Mõlemat tüüpi toetusi võis anda kuni viieks aastaks ning olemasolevatele liinidele antud toetusi tuli anda iga-aastaste lepingute alusel.

(77) Seaduses 684/1974 ei nähtud ette üldist eelarveeraldist eri rahastamiskavadele, mis seadusega sätestati.

(78) Presidendi 1. juuni 1979. aasta dekreedis nr 501, millega rakendatakse seadust 684/1974 selle muudetud kujul (edaspidi „dekreet 501/1979“), [22] sätestati seaduse 684/1974 üksikasjalikud rakenduseeskirjad. Dekreedi 501/1979 artiklis 3 selgitati, et seaduse 684/1974 artiklis 7 sätestatud hüvitise maksmisel tuleb arvesse võtta kõiki äriühingute Italia, Lloyd Triestino, Tirrenia ja Adriatica teenindatavaid riigisiseseid ja rahvusvahelisi sõitjateveoliine.

(79) Dekreedi 501/1979 artiklis 26 oli sätestatud, et sõitjateveoliinide eest makstav iga-aastane hüvitis (*Gestione stralcio dei servizi passeggeri*) tuleb kehtestada eeldatavate kulude ja tulude põhjal. Selle dekreedi artikli 35 kohaselt võis kaubaveoliinide hüvitist üle vaadata iga aasta 30. juuniks, et tagada iga liini majanduslik tasakaal. Dekreedi 501/1979 artiklis 9 täpsustati eri elemente, mida tuleb seaduse 684/1974 artikli 4 punkti b, artiklite 7 ja 8 kohaselt äriühingutele makstava toetuse arvutamisel arvesse võtta.

(80) Dekreedis 501/1979 sätestati ka see, et kõigil äriühingute teenindatavatel liinidel tuleb väljumis- ja saabumisajad kinnitada ministri käskkirjaga, ning nõuti, et äriühingud vahetaksid välja oma üle 18 aasta vanused laevad, välja arvatud juhul, kui ministeerium on selge sõnaga sellest kohustusest loobunud. Lisaks tuli igal liinil kasutatavad laevad ühe kaupa kindlaks määrata. See piirang, millega kohustati äriühingutel korrapäraselt oma laevaparki uuendama, kujutas endast äriühingute jaoks erikohustust.

(81) Dekreedi 501/1979 artikkel 40 võimaldas merekaubandusministeeriumil lisaks tavapärastele teenustele näha ette ka lisateenuste osutamise, mille eesmärk on rahuldada avalikust huvist tulenevaid erinõudeid või võtta arvesse liikluse suurenemist.

— 19. mai 1975. aasta seadus nr 169

(82) 19. mai 1975. aasta seadusega nr 169 kohalike posti ja kauba mereveoteenuste ümberkorraldamise kohta (edaspidi „seadus 169/1975“) korraldati ümber kohaliku avalike posti- ja kaubaveoteenuste osutamise kord.

(83) Selle seaduse artiklis 1 nähti eelkõige ette kolme piirkondliku äriühingu, nimelt Caremari, Siremari ja Toremari asutamine ning pandi viimasele kirjade ja postipakkide veo ning ainult kohaliku iseloomuga kaubandusteenustega seotud avalike teenuste osutamise kohustused. Artiklis 1 nõuti ka, et Tirrenial oleks vähemalt 51 % suurune osalus kõigi nende äriühingute aktsiakapitalis. Seaduse 169/1975 artikliga 2 volitati merekaubandusministrit andma piirkondlikele äriühingutele toetusi, nagu on kokku lepitud kahekümneaastase kehtivusajaga avaliku teenindamise lepingutes.

[22] 23. juuni 1977. aasta seadusega nr 373, mis käsitleb suure riikliku tähtsusega mereveoteenuste restruktureerimist.

— 5. detsembri 1986. aasta seadus nr 856

(84) 5. detsembri 1986. aasta seaduses nr 856 riigi laevastiku (Finmare kontsern) uuendamise normide ja eralaevandusega seotud meetmete kohta (edaspidi „seadus 856/1986“) tehti avalike mereveoteenuste osutamise korras teatavad muudatused.

(85) Täpsemalt öeldes sätestati artiklis 1, et riigi majandusele oluliste kahjumit teenivate kaubaveoliinide suhtes tuleb kohaldada restruktureerimiskava ja riigi rahalist toetust. Artikkel 2 nägi ette nende liinide jaoks starditoetuse andmise kuni viieks aastaks (alates 1. jaanuarist 1985). Uue laeva soetamise korral määrati viieaastane starditoetus, mis oli piiratud investeeringu summaga (amortisatsioonikulu ja viivised).

(86) Mis puudutab ühendusi väiksemate ja suuremate saartega, muudeti artikliga 11 toetuste arvutamise kriteeriume. Täpsemalt öeldes tuli tasakaalustav toetus arvutada teenuse osutamise käigus saadud tulude ja tekkinud kulude vahe põhjal ning see pidi sisaldama investeeritud kapitalilt saadavat mõistlikku tulu. Avaliku teenindamise lepingud pidid sisaldama konkreetseid üksikasju elementide kohta, mida tuleb toetuse arvutamisel arvesse võtta, koos subsideeritud liinide, sõitude sageduste ja kasutatavate laevade täieliku loeteluga. Toetused pidid heaks kiitma merekaubandus-, avaliku sektori osaluse ja rahandusminister. Lõikes 7 on sätestatud, et abisaajate majandusliku tasakaalu tagamiseks võib esimese viieaastase perioodi jooksul anda lisatoetust.

(87) Vastavalt artiklile 13 tuli äriühingu Lloyd Triestino poolt Aadria mere põhjaosas teenindatavad ühendused Istria rannikuga anda üle äriühingule Adriatica. Lisaks sellele kohaldati nimetatud artikli lõike 4 kohaselt 1. jaanuaril 1986 käigus olnud ja Adriatica ([23]) teenindatud segaveoühenduste suhtes seaduse 684/1974 artiklites 8 ja 9 sätestatud eeskirju ning nende hilisemaid muudatusi (mis käsitlevad ühendusi Itaalia suuremate ja väiksematega saartega). Selle tulemusel muutus seaduse 856/1986 artikkel 11 kohaldatavaks ka Adriatica teenindatud rahvusvaheliste ühenduste suhtes.

(88) Seaduse 856/1986 artikliga 15 nähti ette, et asutatakse avalik-õiguslik piirkondlik äriühing (Saremar), kellele tehakse ülesandeks posti- ja kaubandusteenuste osutamine Sardiinia, Korsika ja naabruses asuvate väikesaarte vahel, mida varem tegi Tirrenia.

(89) Seaduse 856/1986 artiklis 12 sätestati, et teenuste tariifid kehtestatakse ministri käskkirjaga ettevõtjate enda ettepanekul. Elanike ja võõrtöötajate suhtes kohaldati soodusmäärasid.

(90) Nagu seaduses 684/1974, ei kehtestatud seaduses 856/1986 selles käsitletud rahastamiskavade üldeelarvet.

— 4. märtsi 1989. aasta dekreet-seadus nr 77, mis muudeti 5. mai 1989. aasta seaduseks nr 160

(91) Viimased uuendused esialgsete lepingute suhtes kohaldatavas õigusraamistikus seoses sõitjate- ja kaubaveoga kehtestati 4. märtsi 1989. aasta dekreet-seadusega nr 77, milles käsitletakse mereveo ja mereveoteenuste kontsessioonidega seotud kiireloomulisi sätteid (edaspidi „dekreet-seadus 77/1989“), mis muudeti 5. mai 1989. aasta seaduseks nr 160.

(92) Dekreet-seaduse 77/1989 artikkel 9 nägi eelkõige ette, et alates 1. jaanuarist 1990 võivad liinid, mida peetakse sõitjate- ja kaubaveo tagamise seisukohast oluliseks, saada tasakaalustavat toetust. Teenindatavad liinid ja sõitude sageduse pidid kindlaks määrama riigiasutused teenuse osutamise ülesande saanud ettevõtjate tehniliste ettepanekute alusel ja viimastel tuli nimetatud eesmärgil esitada iga viie aasta tagant omapoolne teeninduskava.

(93) Seoses saartega ühendustega sätestati artikli 9 lõikes 3 ka see, et tasakaalustava toetuse suurus tuleb kehtestada avaliku teenindamise lepingutes, võttes võrdlusaluseks keskmised ja objektiivsed parameetrid, mis tulenevad riikliku raudtee-ettevõtja (Ferrovie dello Stato) samaväärsete teenuste ja vahemaade puhul kohaldatud tariifidest.

([23]) Eelkõige ühendused Trieste ja teiste Itaalia Friuli Venezia Giulia piirkonna sadamate ning Aadria mere kesk- ja lõunapoolse osa lääne- ja idaranniku ning Joonia mere ja Vahemere idaosa vahel.

2.2.2. *Esialgsed lepingud*

(94) Esialgsed lepingud on avaliku teenindamise lepingud, mille Itaalia riik sõlmis 1991. aasta juulis iga endise Tirrenia kontserni viie piirkondliku äriühinguga. Need lepingud olid identsed kõigi endise Tirrenia kontserni äriühingute, sealhulgas Tirrenia puhul. Kooskõlas esialgsete lepingute artikliga 2 kohaldati neid tagasiulatuvalt alates 1. jaanuarist 1989 ja nende kehtivusaeg pidi lõppema 31. detsembril 2008. Esialgsete lepingutega nähti siiski ette, et 1989., 1990. ja 1991. aasta majandussuhted määratakse kindlaks ajutiste meetmetega, mida käesolev otsus ei hõlma.

(95) Vastavalt esialgsete lepingute artiklile 3 kehtestati aastase toetuse suurus taotluse alusel, mille abisaaja esitas iga majandusaasta veebruaris. Taotlus tuli ministeeriumidevaheliste konsultatsioonide käigus läbi vaadata ja seejärel ministeeriumi käskkirjaga maikuu jooksul heaks kiita. Iga-aastase toetuse eesmärk oli võimaldada äriühingutel katta tegevuskulude ja tulude negatiivsest suhtest tulenevad kahjud.

(96) Esialgsete lepingute artiklis 5 kirjeldati mitmesuguseid tulu- ja kuluelemente, mida tuleb seaduse 856/1986 artikli 11 kohaselt hüvitise arvutamisel ja investeeritud kapitalilt saadava tulu arvutamisel arvesse võtta.

2.2.3. *Viie aasta plaanid*

(97) Esialgsete lepingute artiklis 1 sätestati viie aasta plaanid, milles täpsustatakse teenindatavad liinid ja sadamad, kõnealustel mereühendustel kasutatavate laevade tüüp ja võimsus, sõitude sagedus ja tariifid, sealhulgas eelkõige saarepiirkondade elanikele mõeldud soodustariifid.

(98) Esimene viie aasta plaan (aastateks 1990–1994) kiideti heaks ministri 29. mai 1990. aasta käskkirjaga ja see jõustus tagasiulatuvalt 1. jaanuaril 1990. Teine aastaid 1995–1999 hõlmav plaan, mis kiideti heaks 14. mai 1996. aasta käskkirjaga, jättis liinid ja sageduse praktiliselt samaks.

(99) Kolmandat plaani (hõlmab ajavahemikku 2000–2004), mille äriühingud esitasid Itaalia ametiasutustele 1999. aasta septembris, ei oldud 2005. aasta otsuse vastuvõtmise ajal veel heaks kiidetud. Kuni nimetatud plaani vastuvõtmiseni anti 8. märtsi 2000. aasta käskkirjaga Tirrenia kontserni äriühingutele õigus säilitada seaduse nr 160/1989 artiklis 9 täpsustatud teenuseid 1999. aastal kehtinud 1994.–1999. aasta viie aasta plaanis kokku lepitud tingimuste kohaselt.

(100) Pärast 2005. aasta otsuse tühistamist teatasid Itaalia ametiasutused komisjonile, et 2000.–2004. aasta ja 2005.–2008. aasta viie aasta plaanide ametliku vastuvõtmise asemel võtsid nad sihtotstarbelisi ratsionaliseerimismeetmeid, et viia teenused paremini kooskõlla kohalike kogukondade vajadustega, tegemata samas avalike teenuste osutamise süsteemis sisulisi muudatusi. Itaalia ametiasutused selgitasid, et pikemaajaline kavandamine ei olnud eelarveprobleemide tõttu enam võimalik.

2.2.4. *Iga-aastane hüvitis*

2.2.4.1. Hüvitis, mida hinnati 2005. aasta otsuse alusel

(101) Iga-aastane toetus vastas viie aasta plaanis osutatud teenuste pakkumisest tulenenud puhaskahjumile, millele lisati muutuva suurusega summa, mis vastab investeeritud kapitalilt saadvale tulule. Tegevuse puhaskahjum tulenes asjaomasel perioodil teenitud tuludest ja liinide teenindamisega seotud kuludest.

(102) Esialgsetes lepingutes nähti ette tasakaalustava toetuse maksmine järgmiselt:

a) eelmisel aastal määratud toetussumma 70 % suurune ettemakse, mis tuleb teha iga aasta märtsis;

b) teine makse iga aasta juunis, mis on 20 % sellest toetusest;

c) makstud summade ning jooksva aasta tegevuskulude ja -tulude vahe oli jääksumma, mis maksti välja aasta lõpus. Kui ettevõtja sai osutatud teenuste puhaskuludest suurema summa (tulud miinus kulud), pidi ta vahe tagasi maksma 15 päeva jooksul pärast bilansi kinnitamist.

(103) Iga-aastase hüvitise arvutamisel võeti arvesse järgmisi kuluelemente: vahendusorganisatsiooni komisjonikulud/soetamiskulud, sadamamaksud/sadama transiidikulud ja muud liiklemiskulud, tegevuskulud, amortisatsioonikulud, finantsoperatsioonide netokulud, halduskulud ja muud kulud. Need algsetele lepingutele lisatud kuluelemendid olid samad kõigi piirkondlike äriühingute puhul.

(104) Tegevuskulud hõlmasid kulusid laevaperele, hooldusele, kindlustusele, kütusele ja mineraalõlidele. „Halduskulude“ hulka kuulusid eelkõige kaldapersonali ja haldusruumide kulud.

(105) Itaalia ametiasutuste esitatud andmete kohaselt olid piirkondlike äriühingute kulud (miljonites liirides) ja toetuse suurus aastatel 1992–2001 ([24]) järgmised ([25]).

Adriatica

Kuluelemendid	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Vahendajaorganisatsiooni komisjonikulud jms	9 750,0	11 940,0	12 432,0	13 915,0	14 224,0	13 949,0	16 307,0	16 376,0	12 702,0	17 451,6
Sadamamaksud jms	12 268,0	13 249,0	15 137,0	19 357,0	20 292,0	20 915,0	24 007,0	23 503,0	21 241,0	31 257,2
Tegevuskulud	64 942,0	66 079,0	78 385,0	83 169,0	90 140,0	97 448,0	96 426,0	83 486,0	80 622,0	100 151,6
Amortisatsioonikulud	15 086,0	17 502,0	22 761,0	23 706,0	23 719,0	23 727,0	23 463,0	23 286,0	23 351,0	29 053,7
Finantsoperatsioonide netokulud	4 626,0	- 125,0	11 185,0	9 483,0	4 963,0	- 3 031,0	- 8 050,0	- 12 440,0	- 11 453,0	- 4 172,7
Halduskulud	16 318,0	15 685,0	15 720,0	14 653,0	13 938,0	13 952,0	14 688,0	14 877,0	14 735,0	14 194,8
Muud kulud	4 028,0	- 139,0	2 913,0	2 051,0	2 819,0	7 371,0	8 968,0	2 021,0	- 3 942,0	- 4 116,5
Kulud kokku (A)	**127 018,0**	**124 191,0**	**158 533,0**	**166 334,0**	**170 095,0**	**174 331,0**	**175 809,0**	**151 109,0**	**137 256,0**	**183 819,8**
Tegevustulu (B)	64 772,0	79 716,0	80 324,0	95 114,0	95 422,0	94 995,0	114 210,0	126 403,0	109 786,0	155 616,1
Puhaskasum (B–A)	**- 62 246,0**	**- 44 475,0**	**- 78 209,0**	**- 71 220,0**	**- 74 673,0**	**- 79 336,0**	**- 61 599,0**	**- 24 706,0**	**- 27 470,0**	**- 28 203,7**
Investeeritud kapitalilt saadud tulu	8 258,0	10 615,0	7 819,0	9 304,0	7 935,0	5 788,0	5 271,0	3 646,0	4 377,0	6 147,7
Aastase toetuse summa	**70 504,0**	**55 090,0**	**86 028,0**	**80 524,0**	**82 608,0**	**85 124,0**	**66 870,0**	**28 352,0**	**31 847,0**	**34 351,4**

Saremar

Kuluelemendid	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Vahendajaorganisatsiooni komisjonikulud jms	697,0	1 108,0	1 386,7	1 672,9	1 566,7	1 624,0	1 233,0	1 786,4	1 405,8	1 319,0
Sadamamaksud jms	2 308,0	2 505,0	1 929,8	1 898,4	1 776,8	2 099,1	2 508,0	2 096,4	2 250,0	2 265,4
Tegevuskulud	22 213,0	24 077,0	23 570,7	23 433,8	26 129,1	26 664,2	28 112,0	29 883,9	23 914,8	20 094,0
Amortisatsioonikulud	3 099,0	3 733,0	3 976,8	3 959,8	3 611,8	3 300,5	3 352,0	3 400,4	3 369,0	3 559,1
Finantsoperatsioonide netokulud	7,0	- 906,0	- 862,7	- 895,0	- 2 233,5	- 2 451,6	- 3 011,0	- 2 933,8	- 313,0	119,5
Halduskulud	3 574,0	3 503,0	3 627,1	3 538,0	3 619,4	3 589,9	3 851,0	3 843,8	3 401,0	3 508,7
Muud kulud	1 621,0	1 918,0	1 666,8	997,8	502,9	1 827,3	3 557,0	2 141,7	2 272,0	239,9
Kulud kokku (A)	**33 519,0**	**35 938,0**	**35 295,2**	**34 605,7**	**34 973,2**	**36 653,4**	**39 602,0**	**40 218,8**	**36 299,6**	**31 105,6**
Tegevustulu (B)	7 464,0	8 365,0	9 383,8	11 396,6	11 533,5	11 746,7	11 744,0	12 425,6	12 652,0	13 456,1
Puhaskasum (B–A)	**- 26 055,0**	**- 27 573,0**	**- 25 911,4**	**- 23 209,1**	**- 23 439,7**	**- 24 906,7**	**- 27 858,0**	**- 27 793,2**	**- 23 647,6**	**- 17 649,5**

([24]) Itaalia ametiasutused esitasid 2001. aasta kulud tuhandetes eurodes. Allpool esitatud tabelite jaoks arvutati need ümber liirideks, võttes arvesse Euroopa Liidu Nõukogu 1. jaanuaril 1999 vastu võetud euro ümberarvestuskursse, st 1 euro = 1 936,27 liiri.

([25]) Andmed pärinevad Price Waterhouse Coopersi uuringust „Valutazione dei criteri di predisposizione dei conti economici gestionali per linea e stagionalitá relativi agli esercizi 1992-1999“, mida Itaalia ametiasutused on täiendanud 2000. ja 2001. aasta andmetega. Uuringus esitatakse Tirrenia kontserni äriühingute analüütiline raamatupidamisarvestus ning antakse hinnang iga liini tegevuskuludele ja -tuludele.

Kuluelemendid	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Investeeritud kapitalilt saadud tulu	1 342,0	2 641,0	1 606,2	1 781,6	1 560,4	1 172,8	973,0	738,8	828,0	1 075,6
Aastase toetuse summa	**27 397,0**	**30 214,0**	**27 517,6**	**24 990,7**	**25 000,1**	**26 079,5**	**28 831,0**	**28 532,0**	**24 475,6**	**18 725,1**

Toremar

Kuluelemendid	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Vahendajaorganisatsiooni komisjonikulud jms	3 743,0	4 651,0	4 897,0	4 767,7	4 932,8	5 356,3	3 687,0	2 433,0	3 660,0	1 808,7
Sadamamaksud jms	3 279,0	3 141,0	2 871,5	3 050,7	3 380,1	3 512,1	4 311,0	3 839,9	4 513,0	4 596,3
Tegevuskulud	26 980,0	27 398,0	30 740,3	32 605,1	34 738,3	34 875,0	34 539,0	36 411,1	31 448,0	30 796,0
Amortisatsioonikulud	5 218,0	5 210,0	5 171,1	5 164,7	5 176,0	5 180,8	5 151,0	5 158,3	5 169,0	5 634,4
Finantsoperatsioonide netokulud	- 264,0	- 2 273,0	- 2 456,6	- 2 784,1	- 3 860,2	- 4 706,8	- 4 777,0	- 4 326,5	- 3 590,0	- 3 595,1
Halduskulud	3 535,0	3 107,0	3 424,8	3 259,3	3 259,3	3 553,8	3 291,0	3 655,4	3 632,0	3 631,1
Muud kulud	1 020,0	3 673,0	3 048,5	1 923,9	2 889,8	1 133,9	4 599,0	668,9	843,0	2 031,7
Kulud kokku (A)	**43 511,0**	**44 907,0**	**47 696,6**	**47 987,3**	**50 516,1**	**48 905,1**	**50 801,0**	**47 840,1**	**45 675,0**	**44 903,1**
Tegevustulu (B)	27 406,0	30 750,0	32 759,6	31 968,5	32 483,3	31 200,8	29 996,0	32 362,0	34 577,0	35 573,5
Puhaskasum (B–A)	**- 16 105,0**	**- 14 157,0**	**- 14 937,0**	**- 16 018,8**	**- 18 032,8**	**- 17 704,3**	**- 20 805,0**	**- 15 478,1**	**- 11 098,0**	**- 9 329,5**
Investeeritud kapitalilt saadud tulu	1 367,0	2 145,0	1 312,1	1 408,0	1 285,0	936,5	718,0	588,1	1 993,0	3 033,6
Aastase toetuse summa	**17 472,0**	**16 302,0**	**16 249,1**	**17 426,8**	**19 317,8**	**18 640,8**	**21 523,0**	**16 066,2**	**13 091,0**	**12 363,1**

Siremar

Kuluelemendid	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Vahendajaorganisatsiooni komisjonikulud jms	3 180,0	3 786,0	3 398,9	3 224,1	3 146,6	3 501,1	3 691,5	4 799,0	4 065,7	3 604,4
Sadamamaksud jms	5 545,0	5 338,0	5 622,1	5 837,5	6 181,2	6 421,2	6 793,1	6 982,9	7 604,8	7 532,9
Tegevuskulud	56 391,0	55 740,0	56 771,1	59 664,1	65 284,6	76 630,0	81 153,8	85 560,1	73 500,7	77 345,1
Amortisatsioonikulud	10 174,0	11 203,0	10 767,7	10 991,8	10 968,5	10 918,0	11 008,6	12 494,6	13 734,1	14 419,6
Finantsoperatsioonide netokulud	- 1 415,0	- 5 007,0	- 5 044,9	- 5 621,5	- 7 387,7	- 8 690,0	- 10 215,8	- 7 687,0	- 4 226,3	3 516,1
Halduskulud	4 462,0	4 064,0	4 179,8	4 522,4	4 845,4	5 251,0	4 479,9	4 515,3	4 903,9	4 418,4
Muud kulud	1 206,0	721,0	2 855,0	2 329,1	2 896,0	3 505,6	9 652,0	3 946,2	3 298,2	3 270,4
Kulud kokku	**79 543,0**	**75 845,0**	**78 549,7**	**80 947,5**	**85 934,6**	**97 536,9**	**106 563,1**	**110 611,1**	**102 881,1**	**114 106,7**
Tegevustulu (B)	26 903,0	30 444,0	32 845,7	33 847,0	32 724,0	35 203,5	37 244,8	40 274,2	43 335,0	47 314,3
Puhaskasum (B–A)	**- 52 640,0**	**- 45 401,0**	**- 45 704,0**	**- 47 100,5**	**- 53 210,6**	**- 62 333,4**	**- 69 318,3**	**- 70 336,9**	**- 59 546,1**	**- 66 792,4**
Investeeritud kapitalilt saadud tulu	2 874,0	5 334,0	3 336,0	4 363,7	3 888,4	3 155,1	2 599,3	2 211,2	3 940,0	4 248,2
Aastase toetuse summa	**55 514,0**	**50 735,0**	**49 040,0**	**51 464,2**	**57 099,0**	**65 488,5**	**71 917,6**	**72 548,1**	**63 486,1**	**71 040,6**

Caremar

Kuluelemendid	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Vahendajaorganisatsiooni komisjonikulud jms	2 154,0	2 673,0	2 715,5	2 600,3	2 396,6	2 632,0	2 751,0	2 734,4	3 079,0	2 348,89
Sadamamaksud jms	4 528,0	4 349,0	4 215,1	4 084,4	4 162,3	4 447,0	4 329,0	4 706,1	4 700,0	5 084,26
Tegevuskulud	43 883,0	47 402,0	48 865,1	52 137,0	53 544,6	56 343,0	57 042,0	59 544,8	50 765,0	50 419,89
Amortisatsioonikulud	5 076,0	5 253,0	5 481,4	5 329,5	5 634,4	5 740,0	5 382,0	6 263,9	6 574,0	6 767,84
Finantsoperatsioonide netokulud	- 1 664,0	- 5 562,0	- 1 045,2	- 1 485,8	- 3 480,7	- 4 335,0	- 3 024,0	- 3 973,2	- 2 422,0	- 2 218,77
Halduskulud	4 205,0	4 415,0	5 829,9	5 650,2	5 385,4	5 121,0	5 885,0	5 036,0	4 628,0	5 514,30
Muud kulud	1 805,0	5 207,0	3 303,9	3 074,0	3 761,7	3 804,0	4 778,0	- 140,0	2 790,0	400,42
Kulud kokku	**59 987,0**	**63 737,0**	**69 365,7**	**71 389,6**	**71 404,3**	**73 752,0**	**77 143,0**	**74 172,0**	**70 114,0**	**68 316,83**
Tegevustulu (B)	20 543,0	22 810,0	25 470,9	24 519,9	26 613,7	30 420,0	31 920,0	30 896,5	32 594,0	33 378,00
Puhaskasum (B–A)	**- 39 444,0**	**- 40 927,0**	**- 43 894,8**	**- 46 869,7**	**- 44 790,6**	**- 43 332,0**	**- 45 223,0**	**- 43 275,5**	**- 37 520,0**	**- 34 938,83**
Investeeritud kapitalilt saadud tulu	26,0	1 538,0	1 690,0	2 173,2	1 867,4	1 516,9	1 287,0	986,6	2 291,0	3 463,41
Aastase toetuse summa	**39 470,0**	**42 465,0**	**45 584,8**	**49 042,9**	**46 658,0**	**44 848,9**	**46 510,0**	**44 262,1**	**39 811,0**	**38 402,24**

(106) Investeeritud kapitalilt saadud tulu absoluutsummad on esitatud kogu perioodi (1992–2001) kohta. Lisaks esitas Itaalia komisjonile aastatel 1998–2001 heakskiidetud investeeritud kapitali tootluse andmed, mis näitavad, et neil aastatel muutus see inflatsiooni ja viivisemääradega samas vahemikus ehk 1,6 % kuni 8 %.

Aasta	Adriatica	Saremar	Toremar	Siremar	Caremar
1998	-	7,1 %	1,90 %	2,70 %	3,30 %
1999	2,30 %	-	1,60 %	2,10 %	2,50 %
2000	2,20 %	6,10 %	5,90 %	4,90 %	3,90 %
2001	2,30 %	8,00 %	8,00 %	5,00 %	6,70 %

(107) Lisaks esitas Itaalia iga liini kohta aastate 1992–2001 raamatupidamisaruanded ja selgitas tegureid, mis mõjutasid iga äriühingu kulude suurust ja sellest tulenevalt ka hüvitist.

(108) Eriti Adriatica rahvusvahelistes ühendustes endise Jugoslaavia ja Albaaniaga on piirkonna poliitilisest olukorrast tingituna aasta-aastalt toimunud olulised muutused. Itaalia ametiasutused põhjendasid märkimisväärseid erinevusi iga-aastaste toetuste summas (viimane rida) tegevuse netokulude kõikumisega rahvusvaheliste ühenduste puhul Albaania ja endise Jugoslaaviaga, mille teenindamine oli katkendlik Balkani riikide poliitilise olukorra tõttu. Lisaks tõi Kreekaga ühenduste seiskamine 2000. aastal kaasa tegevuskulude vähenemise. Tegevuse netokulud ja iga-aastase toetuse vajadus kabotaažvedudeks Tremiti saarestiku vahel aastatel 1992–2001 jäid seevastu üldkokkuvõttes stabiilseks.

(109) Saremari tegevuskulude suhteline stabiilsus aastatel 1992–2001 tuleneb äriühingu osutatud teenuste laadist, eelkõige Sardiinia ja lähisaarte vahelistest kabotaažvedudest, mis rahuldasid eeskätt kohaliku elanikkonna vajadusi, olemata seega mõjutatud suurtest nõudluse ja pakkumise muutustest. Äriühingu osutatud teenused on alates

esialgsete lepingute jõustumisest ([26]) jäänud üldjoontes samaks – seda nii sõitude sageduse kui ka sõidugraafikute poolest – ja püsisid peaaegu muutumatuna ka kogu vaatlusaluse aasta jooksul. See olukord seletab Saremarile antud iga-aastase toetuse suhteliselt stabiilset taset.

(110) Toremar teenindas kohalikke ühendusi Toscana saarestiku saartega, mille puhul pakkumine ja nõudlus muutusid vähe, mis põhjendab ka suhteliselt väikest kulude varieerumist. Selle avalik-õigusliku äriühingu 2000. aastal pakutud teenused jäid nii reiside sageduse kui ka sõidugraafikute poolest üldjoontes samaks kui 1992. aastal ([27]) ja ei muutunud kogu aasta jooksul, olenemata hooajalistest erinevustest tingitud nõudluse muutustest. Iga-aastase toetuse suurus püsis aastate jooksul üsna stabiilsena.

(111) Siremari pakutud teenuseid peeti oma laadilt võrreldavaks Saremari ja Toremari pakutud teenustega: pakkumine oli püsinud pärast avaliku teenindamise lepingu jõustumist stabiilsena ja hooajalised erinevused seda peaaegu ei mõjutanud. Tegevuskulude suurt osa äriühingu tuludega võrreldes selgitati Sitsiilia ümbruses asuva 14 saare elanike liikumisvajaduste rahuldamiseks teenindavate liinide arvuga (18 regulaarliini).

(112) Caremari osutatud teenused jäid pärast riigiga sõlmitud lepingu jõustumist üldjoontes samaks ([28]). Tegevuskulude suurenemisega samal ajal suurenenud tulu teenindatud liinidelt võimaldas hoida iga-aastase toetuse suhteliselt stabiilsena.

2.2.4.2. Hüvitis pärast 2005. aasta otsuse tühistamist

(113) Pärast 2005. aasta otsuse tühistamist täiendas Itaalia teavet hüvitise kohta, mida piirkondlikud äriühingud said aastatel 2002–2008. Ta esitas eelkõige järgmise teabe: i) avaliku teenindamise lepingu alusel teenindatavate liinide käigushoidmisega seotud kulud; ii) teenuste osutamisel saadud puhaskahjum; iii) investeeritud kapitalilt saadud tulu absoluutsummad; iv) äriühingutele antud iga-aastase toetuse summa.

(114) Itaalia kinnitas 2012. aasta juunis komisjoniga peetud koosolekul ühtlasi, et hüvitise arvutamisel arvesse võetud kuluartiklid ei ole alates 1991. aastast muutunud.

(115) Esitatud andmed (tuhandetes eurodes) olid järgmised:

Adriatica

Aasta	A) Kulud kokku	B) Tegevustulu	C) Puhaskasum (B–A)	Investeeritud kapitalilt saadud tulu	Aastase toetuse summa
2002	100 412,0	76 199,0	- 24 213,0	2 533,0	26 746,0
2003	107 741,0	81 396,0	- 26 345,0	1 958,0	28 303,0
2004 ([1])	69 465,0	57 198,0	- 12 267,0	Andmed puuduvad	Andmed puuduvad
2005	66 261,0	56 959,0	- 9 302,0	Andmed puuduvad	Andmed puuduvad
2006	53 040,0	55 405,0	2 365,0	Andmed puuduvad	Andmed puuduvad
2007	55 489,0	59 626,0	4 137,0	Andmed puuduvad	Andmed puuduvad
2008	62 751,0	61 069,0	- 1 682,0	Andmed puuduvad	Andmed puuduvad

([1]) Kuna Tirrenia omandas 18. märtsi 2004. aasta otsuse kohaselt Adriatica olemasoleva äritegevuse, ei ole teatavad andmed Adriatica kohta alates 2004. aastast kättesaadavad.

([26]) 1992. aastal tegi Saremar neljal teenindataval liinil kokku 18 000 sõitu. 2000. aastal tehti umbes 20 000 sõitu.
([27]) 2000. aastal tegi Toremar kõikidel liinidel 9 097 sõitu võrreldes 8 300 sõiduga 1992. aastal.
([28]) 2000. aastal tegi Caremar oma liinidel 12 872 sõitu (1992. aastal 15 650).

Saremar

Aasta	A) Kulud kokku	B) Tegevustulu	C) Puhaskasum (B–A)	Investeeritud kapitalilt saadud tulu	Aastase toetuse summa
2002	20 393,0	7 026,0	- 13 367,0	604,0	13 971,0
2003	20 292,0	6 992,0	- 13 300,0	649,0	13 949,0
2004	21 387,0	6 910,0	- 14 477,0	709,0	15 186,0
2005	22 146,0	7 290,0	- 14 856,0	679,0	15 535,0
2006	22 663,0	8 161,0	- 14 502,0	801,0	15 303,0
2007	21 240,0	8 078,0	- 13 162,0	893,0	14 055,0
2008	21 526,0	8 138,0	- 13 388,0	855,0	14 243,0

Toremar

Aasta	A) Kulud kokku	B) Tegevustulu	C) Puhaskasum (B–A)	Investeeritud kapitalilt saadud tulu	Aastase toetuse summa
2002	27 774,0	18 164,0	- 9 610,0	1 448,0	11 058,0
2003	30 571,0	18 559,0	- 12 012,0	1 399,0	13 411,0
2004	32 920,0	18 277,0	- 14 643,0	1 300,0	15 943,0
2005	34 889,0	17 583,0	- 17 306,0	1 261,0	18 567,0
2006	37 355,0	21 364,0	- 15 991,0	1 597,0	17 588,0
2007	36 880,0	22 621,0	- 14 259,0	1 691,0	15 950,0
2008	35 981,0	24 280,0	- 11 701,0	1 699,0	13 400,0

Siremar

Aasta	A) Kulud kokku	B) Tegevustulu	C) Puhaskasum (B–A)	Investeeritud kapitalilt saadud tulu	Aastase toetuse summa
2002	62 540,0	23 951,0	- 38 589,0	1 750,0	40 339,0
2003	65 845,0	22 349,0	- 43 496,0	1 743,0	45 239,0
2004	66 288,0	23 283,0	- 43 005,0	1 935,0	44 940,0
2005	85 183,0	22 011,0	- 63 172,0	1 907,0	65 079,0
2006	94 096,0	23 198,0	- 70 898,0	1 935,0	72 833,0
2007	90 501,0	22 585,0	- 67 916,0	2 092,0	70 008,0
2008	96 842,0	23 448,0	- 73 394,0	2 060,0	75 454,0

Caremar

Aasta	A) Kulud kokku	B) Tegevustulu	C) Puhaskasum (B–A)	Investeeritud kapitalilt saadud tulu	Aastase toetuse summa
2002	41 931,0	17 850,0	- 24 081,0	1 654,0	25 735,0
2003	47 568,0	21 257,0	- 26 311,0	1 556,0	27 867,0
2004	49 847,0	20 178,0	- 29 669,0	1 438,0	31 107,0
2005	55 910,0	21 380,0	- 34 530,0	1 391,0	35 921,0
2006	59 859,0	25 600,0	- 34 259,0	1 863,0	36 122,0
2007	59 618,0	26 565,0	- 33 053,0	1 895,0	34 948,0
2008	61 481,0	28 065,0	- 33 416,0	1 874,0	35 290,0

(116) Itaalia ametiasutuste väitel olid piirkondlike äriühingute üksikute kuluelementide aja jooksul toimunud muutused peamiselt tingitud välistest teguritest, nagu inflatsioon ja intressimäärade muutused, mis mõjutavad nii turuhindu kui ka investeeritud kapitali eeldatavat tootlust. Eespool nimetatud määra arvutamisel võeti arvesse pankade intressimäärasid ja merenduslaenude keskmisi laenuintresse.

(117) Investeeritud kapitali tootluse kohta esitas Itaalia komisjonile aastateks 2002–2003 heaks kiidetud määrad, kuid ei esitanud neid määrasid aastate 2004–2008 kohta.

Aasta	Adriatica	Saremar	Toremar	Siremar	Caremar
2002	1,80 %	5,80 %	6,10 %	3,90 %	5,70 %
2003	1,70 %	12,20 %	6,80 %	3,40 %	6,00 %

(118) Itaalia esitas komisjonile ka Tirrenia raamatupidamisarvestuse iga liini kohta alates 2004. aastast, et teha kindlaks kulud, mida Tirrenia kandis varem Adriatica teenindatud riigisiseste/rahvusvaheliste liinide käitamisel. Siiski rõhutati, et neid väärtusi tuleks käsitada üksnes iga liini hinnanguliste tegelike kuludena, kuna teatavaid arvesse võetud kuluelemente ei olnud võimalik üksikute liinide vahel jagada.

(119) Selle teabe põhjal olid Tirrenia tulemused (eurodes) varem Adriatica teenindatud rahvusvahelistel liinidel järgmised:

Aasta	Ancona–Durrës	Ancona–Bar	Bari–Durrës	Ancona–Split
2004	- 3 267 000	- 653 000	4 041 000	- 3 021 000
2005	Andmed puuduvad	Andmed puuduvad	3 701 256	- 4 249 739
2006	Andmed puuduvad	Andmed puuduvad	5 503 024	- 145 514
2007	Andmed puuduvad	Andmed puuduvad	7 119 285	Andmed puuduvad
2008	Andmed puuduvad	Andmed puuduvad	4 308 702	Andmed puuduvad

2.2.5. *Viie aasta plaanidega ette nähtud investeeringud ja äriplaan*

(120) Viie aasta plaanidega reguleeriti lisaks teenindatavatele liinidele ja sõitude sagedustele ka abisaajate kõnealuseks perioodiks kavandatud investeeringuid, et tagada kõnealuste liinide teenindamine. Komisjon püüdis uurimise käigus eelkõige kontrollida, kuidas on aastase toetuse arvutamisel arvesse võetud laevade soetamis- ja amortisatsioonikulusid.

(121) Lisaks sellele soovis komisjon kontrollida, kas Tirrenia 1999. aasta märtsis ajavahemikuks 1999–2002 vastu võetud äriplaanis endise Tirrenia kontserni äriühingute jaoks kavandatud lisainvesteeringud sisaldasid teatavat abi. Äriplaani põhieesmärgid olid järgmised:

a) võimaldada äriühingutel toime tulla muutunud tingimustega, mis tulenesid Itaalia kabotaažituru liberaliseerimisest (1. jaanuar 1999), ja valmistada neid ette riigiga sõlmitud esialgsete lepingute kehtivuse lõppemiseks 2008. aastal;

b) vähendada vastavalt eespool nimetatud esialgsetele lepingutele osutatavate teenuste kulusid;

c) toetada kontserni arengut ja kasutada parimal viisil ära olemasolevaid ressursse;

d) luua äriühingute erastamise tingimused.

(122) Äriplaan hõlmas esialgsete lepingutega hõlmatud teenustele suunatud vajalike investeeringute muutmist, nähes ette nende kasutamise vanade laevade kasutusest kõrvaldamiseks, muude laevade üleandmiseks kontserni sees ja uute investeeringute tegemiseks kogusummas 700 miljardit Itaalia liiri (ligikaudu 361,5 miljonit eurot) ([29]).

2.3. **Maksualane sooduskohtlemine**

(123) 26. oktoobri 1995. aasta dekreet-seaduses nr 504 sätestati teatav maksualane sooduskord laevakütuseks kasutatavate mineraalõlide jaoks. Vastavalt nimetatud seaduse artikli 63 lõikele 3 kohaldati pardal kasutatavate määrdeainete suhtes aktsiisimaksude vähendamist.

(124) Komisjon avaldas oma menetluse algatamise otsuses mõningat kahtlust selle kohta, kuidas nimetatud maksusoodustust kohaldatakse Itaalia sadamatesse hooldustöödeks jäetud laevade suhtes. Komisjon soovis saada kinnitust, et nimetatud meetmega ei diskrimineerita teisi mereveoettevõtjaid, kelle laevad on samas olukorras.

3. **HUVITATUD ISIKUTE MÄRKUSED**

3.1. **Enne 2005. aasta otsuse vastuvõtmist esitatud märkused**

3.1.1. *Tirrenia kontserni äriühingute märkused*

(125) Tirrenia kontserni äriühingud esitasid oma märkused menetluse algatamise otsuse kohta 22. novembri 1999. aasta kirjaga. Esiteks vaidlustasid äriühingud esialgsete lepingute kohaselt makstud hüvitise uueks abiks liigitamise ja seega ametliku uurimismenetluse algatamise otsuse õiguspärasuse. Asjaomased isikud olid seisukohal, et komisjoni teavitati avaliku teenuse hüvitise maksmise korrast juba ammu ja komisjon ei esitanud selle kohta ühtki vastuväidet. Lisaks leidsid asjaomased isikud, et avalik-õiguslikele äriühingutele makstud iga-aastase hüvitise summad olid igati proportsionaalsed ja piirdusid avalike teenuste osutamise kohustuste täiendavate netokuludega. Sellest järeldati, et nimetatud hüvitis ei takistanud konkurentsi teiste turul tegutsevate veoettevõtjatega.

(126) Samal ajal esitasid Tirrenia, Adriatica, Caremar, Saremar, Siremar ja Toremar Üldkohtule hagi otsuse tühistamiseks ELi toimimise lepingu artikli 263 lõike 4 alusel (vt ka põhjendus 5).

3.1.2. *Eraveoettevõtjate märkused*

(127) Komisjon sai märkusi mitmelt Caremari, Saremari ja Toremari teenindatavatel liinidel konkureerivalt eraveoettevõtjalt. Märkused on kokkuvõtlikult järgmised:

a) Tirrenia kontserni äriühingud praktiseerisid liinidel, kus konkureeritakse eraveoettevõtjatega, agressiivset kaubanduspoliitikat, mida iseloomustavad dumpinguhindadega sõidud, allahindluste ja osamaksete süsteemid, mille ainus mõistlik põhjendus on see, et nad said riigilt rahalisi vahendeid;

([29]) Ümberarvestuskurss: 1 euro = 1 936,27 Itaalia liiri.

b) avalike teenuste osutamise kohustused ei olnud läbipaistvad ning Tirrenia kontserni äriühingutele antud õigust muuta nende kohustuste ulatust, eelkõige seoses teenindatavate liinide, sõitude sageduse ja sõidugraafikutega, tuleks pidada avalike teenuste osutamise kohustuste olemusega vastuolus olevaks;

c) võttes arvesse seda, et teatavatel Tirrenia kontserni äriühingute teenindatavatel liinidel osutasid teenuseid eraveoettevõtjad, näis avalike teenuste osutamise vajadus äärmiselt küsitav;

d) alates 1995. aastast tehtud või äriplaanis kavandatud investeeringute rahastamise kord sisaldas abi elemente, sealhulgas Tirrenia kontserni äriühingute suhtes kehtivad soodsamad tingimused erasektorist rahastuse saamiseks;

e) Itaalia sadamatesse sisenemisel said Tirrenia kontserni äriühingud kasu laevadel kasutatud mineraalõlide suhtes kohaldatud maksualasest sooduskohtlemisest.

3.2. **Pärast 2005. aasta otsuse tühistamist esitatud märkused**

(128) Pärast seda, kui Üldkohus tühistas 2005. aasta otsuse, kutsus komisjon menetlusest huvitatud isikutele üles esitama märkusi kõnealuse tühistamise ja selle mõju kohta (vt ka punkt 1.3).

(129) Komisjon sai märkusi ainult uuritavate meetmete alusel abi saanutelt. Abisaajad väitsid sisuliselt, et komisjon peaks võtma arvesse kõiki faktilisi ja õiguslikke asjaolusid, sealhulgas hagejate poolt kohtumenetluse käigus esitatud lisapõhjendusi, ja järeldama nende põhjal, et kõnealused meetmed:

a) ei kujuta endast abi ega

b) kujuta endast olemasolevat abi, kuivõrd Itaalia avalike mereveoteenuste osutamise kord i) kehtis enne EÜ asutamislepingu jõustumist, ii) oli saanud selle kohaldamiseks Euroopa Komisjoni kaudse või otsese nõusoleku ([30]) ning iii) oli igal juhul olemas enne merekabotaaži määruse jõustumist.

4. **ITAALIA AMETIASUTUSTE MÄRKUSED**

4.1. **Enne 2005. aasta otsuse vastuvõtmist esitatud märkused**

4.1.1. *Avalike teenuste osutamise kohustuste täitmiseks antud toetused*

(130) Itaalia ametiasutused edastasid omapoolsed märkused ametliku uurimismenetluse algatamise otsuse kohta 29. septembri 1999. aasta kirjaga. Nende arvates võimaldas merekabotaaži määruse artikkel 4 jätta iga Tirrenia kontserni äriühinguga sõlmitud esialgse lepingu täielikult jõusse kuni nende kehtivusaja lõppemiseni 2008. aasta lõpus. Sellest tulenevalt ei saanud menetluse algatamise otsusega seada kahtluse alla esialgsetest lepingutest tulenevat avalike teenuste osutamise kohustuste süsteemi.

(131) Lisaks vaidlustasid Itaalia ametiasutused abi liigitamise uueks abiks ELi toimimise lepingu artikli 108 lõike 3 tähenduses ja väite, et selline abi võis mõjutada liikmesriikidevahelist kaubandust enne Itaalia kabotaažvedude turu liberaliseerimist 1. jaanuaril 1999.

(132) Lisaks nendele üldistele märkustele toonitasid Itaalia ametiasutused, et eraveoettevõtjate tegutsemine Tirrenia kontserni äriühingute teenindavatel liinidel oli sageli uus ja piiratud nähtus, mis piirdus vähese arvu liinidega ja keskendus kõrghooajale. Lisaks piiras iga-aastase hüvitise arvutamise meetod, mille puhul arvatakse talveperioodil akumuleerunud kahjumist maha suve jooksul teenitud kasum, hüvitise summa vajaliku miinimumiga.

(133) Sellest tulenevalt kinnitasid Itaalia ametiasutused, et hüvitis oli vajalik ja rangelt proportsionaalne avalike teenuste osutamise kohustustega, mille kindlaksmääramine kuulub liikmesriigi pädevusse.

([30]) Itaalia ametiasutused väitsid, et Tirrenia kontserni äriühingutele antud toetustest oli komisjoni teavitatud juba ammu enne ametliku uurimismenetluse algatamist. Lisaks liigitas komisjon 1992. aastal juhtumi halduseesmärkidel ümber olemasolevaks numbri E 5/1992 all. Kuni 1995. aastani viidati kogu komisjoni ja Itaalia vahelises kirjavahetuses E-numbrit kandvale toimikule. 1995. aastal hakkas komisjon taas viitama NN-numbrile.

(134) Mis puudutab asjaolu, et Adriatica rikkus Itaalia ja Kreeka vahelise ühenduse teenindamisel konkurentsieeskirju, rõhutasid Itaalia ametiasutused, et komisjoni otsus rikkumise kohta ei olnud sel ajal lõplik. Nad rõhutasid, et need kaks menetlust olid teineteisest täiesti sõltumatud, et abi ei kasutatud mingil juhul konkurentsivastase käitumise rahastamiseks, et selle siseturuga kokkusobimatuks tunnistamine oleks samaväärne lisakaristusega ja selle tagasinõudmine kahjustaks nii Adriaticat kui ka kogu erastamisprotsessi.

4.1.2. *Äriplaanis kavandatud investeeringud*

(135) Itaalia ametiasutused rõhutasid, et äriplaanis kavandatud investeeringute eesmärk oli vähendada teenuste osutamise kulusid, säilitades samal ajal teenuste hea kvaliteedi. Itaalia ametiasutused olid ka seisukohal, et kavandatud investeeringute rahastamismeetodid ei sisaldanud ühtegi abi elementi, kuna kõnealuseid investeeringuid rahastati osaliselt äriühingute omavahenditest ja osaliselt tavapärastel turutingimustel läbi räägitud pangalaenudest.

4.1.3. *Maksualane sooduskohtlemine*

(136) Itaalia ametiasutused selgitasid lähemalt laevakütuseks kasutatavate mineraalõlide maksualast kohtlemist reguleerivat õigusraamistikku. Komisjonile edastatud teabest selgus, et vastavalt dekreet-seaduse nr 504/1995 alusel vastu võetud 2. märtsi 1996. aasta üldiselt kohaldatavale otsusele laiendati nimetatud dekreet-seadusega ettenähtud maksualast sooduskohtlemist kütustele ja määrdeainetele, mida kasutatakse kõikide hoolduseks sadamas seisvate laevade puhul.

(137) Samal ajal, nagu on öeldud põhjenduses 5, esitas Itaalia kohtule kaebuse (siiani menetluses) menetluse algatamise otsuse peale selles osas, mis puudutab abi andmise peatamist.

4.2. **Pärast 2005. aasta otsuse tühistamist esitatud märkused**

(138) 2010. aasta aprillis palus komisjon Itaalia ametiasutustel esitada oma märkused 2005. aasta otsuse tühistamise kohta Üldkohtu poolt ja selgitada Adriatica ja Saremari teenindatavate rahvusvaheliste liinide teatavaid aspekte. Komisjon palus ka esitada kõnealuste liinide teenindamise eest hüvitise maksmise mehhanismi üksikasjaliku kirjelduse, sealhulgas kõik hüvitise ja investeeritud kapitalilt saadava tulu arvutamise meetodis hiljem tehtud muudatused.

(139) Itaalia ametiasutused kinnitasid, et kõnealused meetmed tuleks liigitada olemasolevaks abiks, nagu on juba öeldud ja tõendatud ametliku uurimismenetluse raames. Nad väitsid, et nii lepingu sõlmimise tingimused kui ka avalike teenuste osutamise kohustuste täitmise eest makstava hüvitise arvutamise viisid olid reguleeritud dekreediga 2081/1936, mis tunnistati hiljem kehtetuks seadusega 684/1974, ja dekreediga 2082/1936. Tegelikult kehtestati dekreedi 2081/1936 artikliga 2 riikliku tähtsusega liinid ja artiklis 6 sätestati, et lisakulud, mis asjaomastel äriühingutel kõnealuste liinide käitamisel tekivad, katab riik kahekümneaastaste lepingute alusel.

(140) Itaalia ametiasutused väitsid, et avalike mereveoteenuste osutamise korda reguleeriva õigusraamistiku hilisemate muudatustega muudeti abisaajatele pandud avalike teenuste osutamise kohustused ühelt poolt vaid rangemaks ning teiselt poolt ajakohastati hüvitise arvutamise mehhanisme, et avaliku sektori poolset toetust piirata.

(141) Itaalia ametiasutused rõhutasid, et seadusega 856/1986 kehtestati iga-aastane tasakaalustav toetus teenuse osutamisel tekkivate tulude ja saadavate kulude vahena, võttes varasemate kulude asemel aluseks objektiivsed parameetrid ja arvestades mõistlikku kasumit. Itaalia ametiasutused jõudsid järeldusele, et see õigusraamistiku uuendus oli eriti asjakohane, kuna see pakkus ettevõtjatele tõhususe suurendamise stiimuleid.

(142) Itaalia ametiasutuste sõnul kehtivad samad kaalutlused ka piirkondlikele äriühingutele makstava hüvitise puhul. Täpsemalt öeldes kinnitasid Itaalia ametiasutused, et avalike teenuste osutamise kohustuste kehtestamine sätestati seaduses 34/1953, milles määrati kindlaks järgmised neli toetatavat sektorit:

a) Toscana saarestik (Toremar);

b) Partenopee ja Pontine saared (Caremar);

c) Lipari saared (Siremar);

d) Egadi saared, Pelagie saared, Ustica ja Pantelleria (Siremar).

(143) Väidetavalt teenindas Tirrenia ühendusi Sardiinia väiksemate saarte ja Korsikaga vastavalt 5. jaanuari 1937. aasta ministri käskkirjale, millega kehtestati riikliku tähtsusega liinide kolmandas liiklussektoris ühendused La Maddalena, Palau, Bonifacio, Carloforte, Calasetta ja Portovesmega. Tegelikult teenindas neid ühendusi 1988. aastal Tirreniast eraldamise teel loodud äriühing Saremar.

(144) Itaalia ametiasutused rõhutasid ka, et sama käskkiri hõlmas Adriatica ühendusi Kreekaga, Albaaniaga ja Tremiti saartega riikliku tähtsusega liinide IV sektoris (vt põhjendus 59).

(145) Selle põhjal järeldasid Itaalia ametiasutused, et 2005. aasta otsusega hõlmatud avalike teenuste osutamise korra ja mereühendusi saartega käsitleva varasema õigusraamistiku vahel on piisavalt järjepidevusele osutavaid elemente. Eelöeldut silmas pidades leidsid Itaalia ametiasutused, et avalike teenuste osutamise kord kehtis enne EÜ asutamislepingu ja merekabotaaži määruse jõustumist.

5. **HINDAMINE**

5.1. **Avaliku teenuse hüvitis**

5.1.1. *Riigiabi olemasolu*

(146) ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 kohaselt „on igasugune liikmesriigi poolt või riigi ressurssidest ükskõik missugusel kujul antav abi, mis kahjustab või ähvardab kahjustada konkurentsi, soodustades teatud ettevõtjaid või teatud kaupade tootmist, siseturuga kokkusobimatu niivõrd, kuivõrd see kahjustab liikmesriikidevahelist kaubandust“.

(147) ELi toimimise lepingu artikli 107 lõikes 1 sätestatud tingimused on kumulatiivsed. Seetõttu peavad selleks, et kindlaks teha, kas teatatud meetmed kujutavad endast riigiabi ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses, olema täidetud kõik eespool nimetatud tingimused. Nimelt peab rahaline toetus:

a) olema saadud riigilt või riigi ressurssidest;

b) soodustama teatud ettevõtjaid või teatud kaupade tootmist;

c) kahjustama või ähvardama kahjustada konkurentsi;

d) kahjustama liikmesriikidevahelist kaubandust.

(148) *Riigi ressursid:* kõnealused toetused on ilmselgelt andnud riik või need on antud riigi ressurssidest.

(149) *Majanduslik eelis:* selleks et otsustada, kas avaliku teenuse osutamise eest makstav hüvitis kujutab endast eelist ELi toimimise lepingu artikli 107 tähenduses, kehtestas Euroopa Kohus Altmarki kohtuasjas ([31]) tehtud otsuses järgmised kriteeriumid:

1) abi saav ettevõtja peab olema reaalselt vastutav avalike teenuste osutamise kohustuste täitmise eest ja need kohustused peavad olema selgelt kindlaks määratud (esimene Altmarki kriteerium);

2) parameetrid, mille alusel hüvitis välja arvutatakse, peavad olema eelnevalt objektiivselt ja läbipaistvalt kindlaks määratud (teine Altmarki kriteerium);

3) hüvitis ei tohi olla suurem kui on vajalik avalike teenuste osutamise kohustuste täitmisest tulenevate kulude täielikuks või osaliseks katmiseks, arvestades selle kohustuse täitmisega seotud tulu ning mõistlikku kasumit (kolmas Altmarki kriteerium);

4) kui avalike teenuste osutamise kohustust täitvat ettevõtjat ei valitud konkreetsel juhul avalikus pakkumismenetluses, mis võimaldab välja valida kandidaadi, kes suudab üldsusele asjassepuutuvaid teenuseid osutada kõige odavamalt, peab sobiva hüvitise suurus olema kindlaks määratud selliste kulude analüüsi alusel, mida keskmise suurusega, hästi korraldatud juhtimise ja asjassepuutuva avaliku teenindamise nõudluse rahuldamiseks vajalike sobivate transpordivahenditega varustatud ettevõtja oleks nende kohustuste täitmiseks kandnud, arvestades nende kohustuste täitmisega seotud tulusid ja mõistlikku kasumit (neljas Altmarki kriteerium).

([31]) 24. juuli 2003. aasta otsus kohtuasja C-280/00: Altmark Trans GmbH ja Regierungspräsidium Magdeburg *vs.* Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, ECLI:EU:C:2003:415.

(150) Neljas Altmarki kriteerium arvatakse täidetuks juhul, kui hüvitise saajad on valitud pakkumismenetluse teel, mis võimaldab välja valida pakkuja, kes on võimeline osutama teenuseid kõige väiksemate kuludega; või kui hüvitise saaja ei ole valitud pakkumismenetluse teel, on kriteerium täidetud juhul, kui hüvitis on arvutatud hästi juhitud ettevõtte kulude alusel.

(151) Käesoleval juhul ei valitud abisaajaid avaliku pakkumismenetluse teel. Itaalia ei ole ka tõendanud, et hüvitise suurus määrati kindlaks nende kulude analüüsi alusel, mida keskmise suurusega, hästi korraldatud juhtimise ja asjassepuutuva avaliku teenindamise nõudluse rahuldamiseks vajalike sobivate transpordivahenditega varustatud ettevõtja oleks nende kohustuste täitmiseks kandnud, arvestades nende kohustuste täitmisega seotud tulusid ning mõistlikku kasumit.

(152) Kuna Altmarki kriteeriumid on kumulatiivsed, piisab endise Tirrenia kontserni piirkondlikele äriühingutele antud majandusliku eelise olemasolu tuvastamiseks sellest, kui neljas kriteerium ei ole täidetud.

(153) *Valikulisus:* kõnealused toetused on valikulised, kuna need on suunatud teatavatele mereveoteenuseid osutavatele ettevõtjatele.

(154) *Konkurentsi kahjustamine ja mõju kaubandusele:* kui liikmesriigi antud abiga tugevdatakse ettevõtja olukorda võrreldes teiste Euroopa Liidu siseturul konkureerivate ettevõtjatega, siis tuleb neid konkureerivaid ettevõtjaid käsitada abist mõjutatuna. Piisab sellest, kui abisaaja konkureerib teiste ettevõtjatega konkurentsile avatud turul. Käesoleval juhul konkureerivad abisaajad teiste liidus mereveoteenuseid pakkuvate ettevõtjatega, eelkõige alates sellest ajast, millal jõustusid nõukogu määrus (EMÜ) nr 4055/86 ([32]) ja merekabotaaži määrus, millega liberaliseeritakse vastavalt mereveo rahvusvaheline turg ja merekabotaaži rahvusvaheline turg. Seetõttu võib kontrollitav riiklik hüvitis mõjutada liidu kaubandust ja moonutada konkurentsi siseturul.

(155) Eespool öeldule tuginedes leiab komisjon, et hüvitis, mida Itaalia ametiasutused maksid Tirrenia kontserni piirkondlikele äriühingutele kabotaaži teostamise ja rahvusvaheliste ühenduste teenindamise eest aastatel 1992–2008, on riigiabi ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

5.1.2. *Asjaomase abi laad: olemasolev või uus abi?*

(156) Olles kindlaks teinud, et hüvitis, mida Itaalia ametiasutused maksid Tirrenia kontserni piirkondlikele äriühingutele kabotaaži teostamise ja rahvusvaheliste ühenduste teenindamise eest aastatel 1992–2008, on riigiabi ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses, peab komisjon hindama, kas kõnealune riigiabi on olemasolev või uus abi.

(157) Selleks tuleb vahet teha kabotaažiühendustel ja rahvusvahelistel ühendustel.

5.1.2.1. Kabotaažiühendused

(158) Mis puudutab kabotaažiühendusi, siis tühistas Üldkohus oma 2009. aasta otsusega osaliselt 2005. aasta otsuse, põhjusel et komisjon kohaldas ekslikult merekabotaaži määruse artikli 4 lõiget 3, milles on sätestatud, et „[o]lemasolevad avalike teenuste osutamise lepingud võivad jääda jõusse kuni vastava lepingu lõppemiseni“.

(159) Üldkohus tõlgendas 2009. aasta kohtuotsuses seda artiklit tüüpilise varasemate õiguste kaitse klauslina ([33]) ja jõudis järeldusele, et hüvitis, mis on „vajalik“ ([34]) avalike teenuste osutamise kohustuste rahastamiseks, on merekabotaaži määruse artikli 4 lõike 3 kohaselt olemasolev abi ja seega ei kohaldata selle suhtes siseturuga kokkusobivuse hindamist.

([32]) Nõukogu 22. detsembri 1986. aasta määrus (EMÜ) nr 4055/86 teenuste osutamise vabaduse põhimõtte kohaldamise kohta liikmesriikide ning liikmesriikide ja kolmandate riikide vahelises mereveos (EÜT L 378, 31.12.1986, lk 1).

([33]) St klausel, millega jäetakse õigusliku stabiilsuse huvides uute eeskirjade kohaldamisalast välja teatava aja jooksul jätkuvad õigussuhted.

([34]) 2009. aasta kohtuotsuse punktid 147–148.

(160) Üldkohus viitas Euroopa Kohtu 10. mail 2005. aastal kohtuasjas C-400/99 tehtud otsuse ([35]) punktidele 60–66, kus suurkoda selgitas järgmist:

> „[…] Määruse nr 3577/92, […] artikli 4 lõige 3 sätestab, et 1. jaanuaril 1993 eksisteerinud avalike teenuste osutamise lepingud võivad jääda jõusse kuni nende lõppemiseni. Sellist tüüpi lepingud olemuslikult juba sisaldavad rahastamist puudutavaid sätteid, et tagada neis ette nähtud avalike teenuste osutamise kohustuste täitmine. Kuna määruse nr 3577/92 artikli 4 lõike 3 sõnastus peab silmas kõnealuste lepingute säilitamist, piiramata selle sätte ulatust nimetatud lepingute teatud aspektidele, on neis sisalduvad avalike teenuste osutamise kohustuste täitmise tagamiseks vajalikud rahastamise sätted mainitud artikli 4 lõikega 3 hõlmatud. Seega leiab komisjon vääralt, et säte piirdub selliste lepingutega kehtestatud võimalike ainu- või eriõiguste säilitamisega. Muus osas ei ole komisjon vaidlustatud otsuses võtnud sama kitsendavat seisukohta, kuna seal leidis ta, et avalike teenuste osutamise kohustuste kulude rahastamise piirides on kõnealuste lepingute rahastamismehhanismid määruse nr 3577/92 artikli 4 lõikega 3 hõlmatud. (punkt 64);“

ja et

> „[…] ei kuulu võimalik abi, mis on suurem kui kõnealuste lepingute esemeks olevate avalike teenuste osutamise kohustuste tagamiseks vajalik, määruse nr 3577/92 artikli 4 lõike 3 kohaldamisalasse just seetõttu, et see ei ole selliste lepingute tasakaalustamiseks ja seega ka säilitamiseks vajalik. Seega ei saa seda abi kõnealuse sätte alusel olemasoleva abina käsitada.“ (punkt 65);“

(161) Selleks et kindlaks teha, kas meede on merekabotaaži määruse artikli 4 lõike 3 alusel uus või olemasolev abi, peab komisjon tõlgendama selle abi ulatust, mis on „vajalik 1. jaanuaril 1993 kehtinud avaliku teenindamise lepingus sätestatud avalike teenuste osutamise kohustuste katmiseks“ eespool nimetatud kohtuotsuse tähenduses. Komisjon mõistab, et sellise vajalikkuse kontrolli ulatus peab olema laiem kui proportsionaalsuse kontroll, mille komisjon teeb abimeetme kokkusobivuse hindamisel ELi toimimise lepingu artikli 106 lõike 2 alusel. Kui kahel kontrollil oleks sama ulatus, ei saaks uut abi, mis ei vasta merekabotaaži määruse artikli 4 lõikele 3, kunagi tunnistada siseturuga kokkusobivaks ELi toimimise lepingu artikli 106 lõike 2 alusel, sest see tähendaks automaatselt, et abi ei ole selle sätte tähenduses proportsionaalne. Seetõttu mõistab komisjon, et käsitades olemasoleva abina mis tahes abi, mis oli „vajalik 1. jaanuaril 1993 kehtinud lepingus sätestatud avalike teenuste osutamise kohustuste katmiseks“, hõlmas Euroopa Kohus selle mõistega igasuguse hüvitise, mis on otseselt seotud avalike teenuste osutamise kohustuste täitmisega riigihankelepingu alusel. Selline otsene seos on olemas näiteks siis, kui lepingus on kindlaks määratud hüvitise suurus või selle arvutamise metoodika, või igal juhul siis, kui on ilmselge, et ilma hüvitiseta ei oleks avaliku teenindamise lepingut sõlmitud.

(162) Seetõttu käsitab komisjon uue abina ainult hüvitist nende kabotaažiühenduste teenindamise eest, millele merekabotaaži määruse jõustumise kuupäeval kehtinud riigihankelepingud ei anna õiguslikku alust.

(163) Käesoleval juhul sõlmiti esialgsed lepingud 1991. aasta juulis, enne merekabotaaži määruse jõustumist, ning selles sätestatud hüvitise ja avalike teenuste osutamise kohustuste vahel oli otsene seos.

(164) Iga-aastase toetuse esialgsetes lepingutes sätestatud eesmärk oli võimaldada piirkondlikel äriühingutel katta tegevuskulude ja -tulude negatiivsest suhtest tulenevad kahjud. Nagu on märgitud põhjenduses 103, olid hüvitise maksmise seisukohast olulised kuluelemendid, mida on kirjeldatud esialgsete lepingute artiklis 5, järgmised: soetamis-, reklaami- ja majutuskulud, peale-, mahalaadimis- ja manööverdamiskulud, kaldapealse halduspersonali kulud, laevade hoolduskulud, halduskulud, kindlustuskulud, rendi- ja liisingukulud, kütus, maksud ja amortisatsioonikulud. Kõik need kuluelemendid olid seotud avalike teenuste osutamisega ja need määrasid kindlaks riigiasutused, jätmata äriühingutele mingit kaalutlusruumi.

(165) Pealegi olid Itaalia riigi ja kõigi viie piirkondliku äriühingu vahel sõlmitud esialgsed lepingud identsed Itaalia riigi ja Tirrenia vahel sõlmitud esialgse lepinguga (vt põhjendus 94) ja nendes võeti arvesse samu kuluelemente. Oma 2001. aasta otsuses Tirrenia kohta tunnistas komisjon, et need kuluelemendid olid avalike teenuste osutamiseks hädavajalikud, kuna need kajastasid püsi- ja muutuvkulusid, mis on otseselt seotud selliste teenuste osutamisega,

([35]) 10. mai 2005. aasta otsus kohtuasjas C-400/99: Itaalia Vabariik *vs.* Euroopa Ühenduste Komisjon, ECLI:EU:C:2005:275.

mida riigiasutused peavad üldhuviteenusteks ja mida esialgne leping seega hõlmas ([36]). Laevade amortisatsiooni kohta leidis komisjon, et nende teenuste osutamisel võib seda pidada vajalikuks, kuivõrd kõnealuseid laevu kasutati eranditult esialgsete lepingutega hõlmatud teenuste osutamiseks ([37]). Ülaltoodud kaalutlused kehtivad *mutatis mutandis* piirkondlike äriühingute suhtes.

(166) Arvestades otsese seose olemasolu hüvitise ja piirkondlike äriühingute esialgsete lepingute alusel teenindatud kabotaažiliinide toimimise vahel, järeldab komisjon, et nimetatud hüvitis oli vajalik esialgses lepingus sätestatud avalike teenuste osutamise kohustustega seotud lisakulude katmiseks.

(167) Ülaltoodud järeldust ei muudaks isegi see, kui komisjonil palutaks kontrollida, kas piirkondlikele äriühingutele makstud iga-aastane hüvitis oli avaliku teenuse osutamiseks vajalik miinimum. Analüüs, mis käsitles i) hüvitise arvutamise mehhanismi, ii) äriühingute tulusid ja iii) esialgsete lepingute kohaste kabotaažiühenduste teenindamisega seotud lisakulusid, näitab, et neile äriühingutele esialgsete lepingute alusel makstud hüvitis oli täpselt proportsionaalne lisakuludega, mis kaasnesid abisaajatele pandud avaliku teenuse osutamise ülesandega.

(168) Esiteks arvutati iga-aastase hüvitise suurus, võttes arvesse iga piirkondliku äriühingu registreeritud tegevuskasumit esialgsete lepingutega hõlmatud liinidel, mis arvati maha kõigil liinidel kogunenud summaarsest kahjumist (esialgsete lepingute artikkel 3). See arvutusmeetod, mis näeb ette, et kõrghooajal saadud tulu vähendab madalhooajal kogunenud kahjumit, aitas piirata avalik-õiguslikele äriühingutele makstavat toetust, mistõttu jäi iga-aastase hüvitise üldsumma kokkuvõttes väiksemaks kui see oleks olnud iga liini kohta eraldi kogunenud kahjumeid lihtsalt kokku liites.

(169) Teiseks olid äriühingu tulud seotud kahe hindu piirava kohustusega, esiteks mõnedele sotsiaalsetele rühmadele ettenähtud soodushinnad ja teiseks nõue saada iga hinnakirjamuudatuse jaoks riigiasutuste heakskiit. Itaalia ametiasutuste esitatud teabest nähtus, et piirkondlikud äriühingud ei tohtinud piletihindu vabalt muuta, et kohandada neid eeskätt tegevuskulude muutustega ([38]). Komisjon tunnistas juba oma 2001. aasta otsuses, et nimetatud topeltkohustust, mis vähendas oluliselt äriühingute sissetulekuid ja mõjutas aastase hüvitise summat, ei tohiks pidada röövellike hindadega agressiivseks turunduspoliitikaks.

(170) Kolmandaks edastasid Itaalia ametiasutused komisjonile teabe kulude kohta, mida piirkondlikud äriühingud kandsid avaliku teenindamise lepingu alusel teenindatavate liinide käigushoidmisel aastatel 1992–2008. Nimelt esitas Itaalia avaliku teenuse osutamise kohta aastatel 1992–2008 järgmised andmed:

— kõigi piirkondlike äriühingute ([39]) registreeritud kogukulud, tegevustulu ja investeeritud kapitalilt saadud tulu aastatel 1992–2008 ja iga-aastase toetuse vastav summa;

— perioodide 1992–2001 ja 2004–2008 raamatupidamisarvestus liinide kaupa iga äriühingu kohta;

— Adriatica poolt aastatel 1999–2003, Saremari poolt aastatel 1998 ja 2000–2003 ning Toremari, Siremari ja Caremari poolt aastatel 1998–2003 saadud investeeritud kapitali tootlus (varieerub vahemikus 1,6 % kuni 12,2 %).

(171) Esitatud andmed (vt põhjenduse 115 tabelid) näitavad, et 2002.–2008. aasta kulud on püsinud üldjoontes väiksemad kui 2005. aasta otsuses hinnatud vaatlusperioodil (1992–2001) liinide teenindamisel kantud kulud.

([36]) Vt 2001. aasta otsuse põhjendus 33.

([37]) *Ibidem*.

([38]) Seaduse 856/1986 artikli 12 kohaselt määras riik igal aastal kindlaks sõitjateveo- ja kaubaveotariifid. Asjaomased äriühingud võisid riigile soovitada hinnamuudatusi, mida nad pidasid vajalikuks. Neid ettepanekuid arutati ministeeriumidevahelise konsultatsiooni käigus.

([39]) Adriatica puhul esitasid Itaalia ametiasutused aastate 2004–2008 kohta (kui Tirrenia võttis äriühingu üle) Tirrenia registreeritud kogukulud ja tegevustulu (endistel Adriatica liinidel).

(172) Mis puudutab investeeritud kapitalilt saadud tulu, kirjeldati esialgsetes lepingutes üksikasjalikult investeeritud kapitali eri elemente ja tootlus määrati kindlaks turuintressimäärade alusel, et kajastada iga elemendi asjakohast tootlust. Hoolimata äriühingutele aastatel 2004–2008 lubatud investeeritud kapitali tootlust käsitlevate andmete puudumisest, märgib komisjon, et mõne üksiku erandiga on investeeritud kapitali tootlus aastatel 2001–2003 järjepidevalt vähenenud (vt põhjendustes 106 ja 117 esitatud tabelid). Selle suundumuse ja investeeritud kapitalilt saadud tulu absoluutsummade üldise stabiilsuse põhjal perioodil 2001–2008 (vt põhjenduste 105 ja 115 tabelid) ([40]) võib eeldada, et äriühingutele avalike teenuste osutamise kohustuste täitmise eest makstud hüvitised olid proportsionaalsed kogu esialgsete lepingute kehtivusaja jooksul. Eespool öeldut silmas pidades jääb komisjon oma 2005. aasta otsuses esitatud hinnangu juurde, mille kohaselt määrati abisaajate saadav tulu kindlaks mõistlikul tasemel.

(173) Võttes arvesse makstud hüvitise ja esialgsetes lepingutes sätestatud avalike teenuste osutamise kohustuste vahelist otsest seost ja, *ad abundantiam*, hüvitise proportsionaalsust, järeldab komisjon, et kabotaažiühenduste eest kuni 2008. aastani makstud hüvitis kujutab endast merekabotaaži määruse artikli 4 lõike 3 kohaselt olemasolevat abi.

(174) Kuna kabotaažiühendustel avalike teenuste osutamise kohustuste täitmise eest makstav hüvitis kujutab endast olemasolevat abi ja Üldkohus tühistas 2005. aasta otsuse tervikuna, sealhulgas selles sätestatud Caremari kabotaažiühenduste teenindamise tingimused, ei ole komisjonil tarvidust täiendavalt hinnata, kas abisaaja on need tingimused 2005. aasta otsuse rakendamisel lõpuks täitnud või kas need olid üldse vajalikud. Hüvitis avalike teenuste osutamise kohustuste täitmise eest kabotaažiühendustel on olemasolev abi, kuid see enam ei kehti. Seetõttu ei ole komisjonil mõtet Itaaliale ELi toimimise lepingu artikli 108 lõike 1 kohaselt asjakohaseid meetmeid soovitada, kuna sellised meetmed võivad abimeedet muuta vaid tulevikus. Sellest järeldub, et komisjonil ei ole mõtet uurida sellise olemasoleva abi kokkusobivust siseturuga, mis enam ei kehti.

5.1.2.2. Rahvusvahelised ühendused

(175) Transporditeenuste osutamine rahvusvahelistel mereühendustel kuulub määruse (EMÜ) nr 4055/86 kohaldamisalasse, mis ei hõlma merekabotaaži määruse artikli 4 lõikega 3 sarnast varasemate õiguste kaitse klauslit.

(176) Nõukogu määruse (EL) 2015/1589 ([41]) (edaspidi „uus menetlusmäärus“) artikli 1 lõike 1 punkti b kohaselt on olemasolev abi „igasugune abi, mis oli olemas enne ELi toimimise lepingu jõustumist vastavates liikmesriikides, see tähendab abiprogrammid ja individuaalne abi, mis kehtisid enne ja mida rakendatakse ka pärast ELi toimimise lepingu jõustumist vastavates liikmesriikides […]“.

(177) Komisjoni määruse (EÜ) nr 794/2004 ([42]) (nn rakendusmäärus) artikli 4 lõikes 1 määratletakse olemasoleva abi muudatus kui „mis tahes muutus[…], välja arvatud puhtalt formaalsed või halduslikud muudatused, mis ei mõjuta toetusmeetme ühisturule vastavuse hindamist. Olemasoleva toetusprogrammi algse eelarve suurenemist 20 % võrra ei peeta siiski olemasoleva toetuse muutmiseks“.

([40]) Aastatel 2001–2008 investeeritud kapitalilt saadud tulu absoluutsummad olid järgmised: Saremar – 2001. aastal 555 500 eurot ja 2008. aastal 855 000 eurot; Toremar – 2001. aastal 1 566 700 eurot ja 2008. aastal 1 699 000 eurot; Siremar – 2001. aastal 2 194 000 eurot ja 2008. aastal 2 060 000 eurot; Caremar – 2001. aastal 1 739 700 eurot ja 2008. aastal 1 874 000 eurot. Adriatica kohta on andmed kättesaadavad ainult kuni 2004. aastani, st enne selle omandamist Tirrenia poolt.

([41]) Nõukogu 13. juuli 2015. aasta määrus (EL) 2015/1589, millega kehtestatakse üksikasjalikud eeskirjad Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 108 kohaldamiseks (ELT L 248, 24.9.2015, lk 9), mis asendab alates 14. oktoobrist 2015 menetlusmäärust.

([42]) Komisjoni 21. aprilli 2004. aasta määrus (EÜ) nr 794/2004, millega rakendatakse nõukogu määrust (EÜ) nr 659/1999, millega kehtestatakse üksikasjalikud eeskirjad EÜ asutamislepingu artikli 93 kohaldamiseks (ELT L 140, 30.4.2004, lk 1), mida on muudetud määrusega (EL) 2015/2282.

(178) Väljakujunenud kohtupraktika ([43]) kohaselt ei tohiks olemasoleva abi iga muudatust käsitada olemasoleva abi muutmisena uueks abiks, vaid see muutub uueks abiks alles siis, kui muudatus mõjutab algse abi tegelikku sisu. Hindamisel tuleb lähtuda abi reguleerivatest sätetest, abi andmise viisidest ja piiridest ([44]). Abimeetme pikendamine tähendab aga uut abi ([45]).

(179) Nagu Üldkohus 2009. aasta kohtuotsuses meenutas, ei puuduta muudatused abi sisu, kui nendega ei muudeta õigusakte, millega abi kehtestati, niivõrd kui need puudutavad eeliste laadi või tegevuse sisu, mille suhtes eelist kohaldatakse ([46]).

Avalike teenuste osutamise korra muudatused

(180) Tolleaegse Tirrenia kontserni viiest piirkondlikust äriühingust teenindasid avaliku teenindamise lepingute alusel rahvusvahelisi liine ainult Adriatica ja Saremar.

(181) Komisjon peab hindama, kas neile äriühingutele rahvusvaheliste mereveoteenuste osutamise eest makstud hüvitised kujutavad endast uut või olemasolevat abi uue menetlusmääruse artikli 1 tähenduses. Selleks peab komisjon kontrollima, kas pärast aluslepingu jõustumist on abimeetmes tehtud olulisi muudatusi seoses eelise laadi, taotletava eesmärgi, abisaaja või rahastamisallikaga. Need muudatused tähendaksid uut abi.

(182) Komisjon märgib, et rahvusvaheliste ühendustega seotud avalike teenuste osutamise kohustuste rahastamise mitmes aspektis on tehtud hulgaliselt olulisi muudatusi, mida kirjeldatakse üksikasjalikult allpool.

a) Abi saavad isikud

(183) 1936. aasta dekreetidega pandi neljale äriühingule (Italia, Lloyd Triestino, Tirrenia ja Adriatica) avalike teenuste osutamise kohustused seoses riikliku tähtsusega liinidega, mis hõlmasid nii riigisiseseid kui ka rahvusvahelisi reisijate- ja kaubaveoliine. Need dekreedid sisaldasid ammendavat loetelu äriühingutest, kelle tehti ülesandeks riikliku tähtsusega liinide teenindamine. Piirkondlikud äriühingud ühendati ning nad said puhtalt kohaliku iseloomuga posti- ja kaubandusteenuste osutamise ülesande alles hilisemas etapis, nimelt Caremar, Toremar ja Siremar vastavalt seadusele nr 169/1975 ja Saremar vastavalt seadusele 856/1986, pärast dekreedi 2081/1936 kehtetuks tunnistamist (vt põhjendused 83 ja 88).

b) Liinid

(184) Enamik rahvusvahelisi liine, mille suhtes käesolevat hindamist kohaldatakse, pandi käiku avalike teenuste osutamise korra alusel pärast EÜ asutamislepingu jõustumist.

(185) Adriatica puhul nähti 1936. aasta dekreetides selge sõnaga ette ainult Bari–Durrëse liini teenindamine. See oli siiski ainult reisijateveo liin, samal ajal kui see Bari–Durrëse liin, mille suhtes käesolevat hindamist kohaldatakse, on segaveoliin (sõitjate- ja kaubavedu).

(186) 1936. aasta dekreetidega ei nähtud ette liine Itaalia Ancona või Bari sadamast Barisse (Montenegro) ja Splitti (Horvaatia). Itaalia ametiasutuste sõnul hakkas Adriatica Ancona–Spliti liini teenindama 1978. aastal ja Ancona–Bari liini 1997. aastal.

(187) Trieste–Durrëse ühendus pandi käiku 1983. aastal Albaania ja Lääne-Euroopa riikide vaheliste kaubandussuhete arendamiseks. 1936. aasta dekreetide alusel vastu võetud liinide nimekirjades ei olnud ühtegi liini Triestest Albaaniasse.

([43]) Vt 9. augusti 1994. aasta otsus kohtuasjas C-44/93: Namur-Les Assurances du Crédit SA *vs.* Office National du Ducroire ja Belgia riik, ECLI:EU:C:1994:311, punktid 13 ja 16, ning 30. aprilli 2002. aasta otsus kohtuasjas liidetud kohtuasjades T-195/01 ja T-207/01: Gibraltar *vs.* komisjon, ECLI:EU:T:2002:111, punkt 111.

([44]) 9. augusti 1994. aasta otsus kohtuasjas C-44/93: Namur-Les Assurances du Crédit SA *vs.* Office National du Ducroire ja Belgia riik, ECLI:EU:C:1994:311, punkt 28, ja 16. detsembri 2010. aasta otsus liidetud kohtuasjades T-231/06 ja T-237/06:, Madalmaad *vs.* komisjon, ECLI:EU:T:2010:525, punkt 180. Vt ka EFTA kohtu 22. augusti 2011. aasta otsus kohtuasjas E-14/10: Konkurrenten.no *vs.* EFTA järelevalveamet, punkt 57.

([45]) Vt ka 25. märtsi 2009. aasta otsus kohtuasjas T-332/06: Alcoa Trasformazioni *vs.* komisjon, ECLI:EU:T:2009:79, punkt 132; 11. juuni 2009. aasta otsus kohtuasjas T-222/04: Itaalia *vs.* komisjon, ECLI:EU:T:2009:194, punktid 99–101; 20. septembri 2011. aasta otsus liidetud kohtuasjades T-394/08, T-408/08, T-453/08 ja T-454/08:, Regione autonoma della Sardegna jt *vs.* komisjon, ECLI:EU:T:2011:493, punktid 176–179; kohtuotsus, Euroopa Kohus, 22. märts 2012, Itaalia Vabariik *vs.* komisjon, C-200/11 P, ECLI:EU:C:2012:165, punktid 30–31.

([46]) 2009. aasta kohtuotsuse punktid 123 ja 124.

(188) Sama kehtib ka Brindisi–Kérkyra–Igoumenitsa–Pátra liini kohta. Itaalia ametiasutused ei esitanud komisjonile dokumentaalseid tõendeid, mis kinnitaksid selgelt Brindisi–Kérkyra–Igoumenitsa–Pátra ühenduse loomist. Itaalia väidab, et Brindisi–Kérkyra–Igoumenitsa–Pátra liin kuulub 1936. aasta dekreetide kohaldamisalasse, kuna sel ajal oli dekreedis 2081/1936 (mis hõlmas ühendusi Kreeka, Albaania ja Tremiti saartega) nimetatud IV sektori riikliku tähtsusega liinide hulgas üks konkreetne ühendus Kreekaga,. Komisjon ei saa Itaalia ametiasutuste argumendiga nõustuda. 1936. aasta dekreetide alusel vastu võetud liinide nimekirjades ei olnud ühtegi just Brindisist lähtuvat liini. Itaalia ametiasutuste 29. oktoobri 2002. aasta kirja kohaselt hakkas Adriatica Brindisi–Kérkyra–Igoumenitsa–Pátra liini teenindama alles 1978. aastal. Samas kirjas täpsustasid Itaalia ametiasutused, et Adriatica ei ole kunagi avalike teenuste osutamise korra alusel Bari–Kreeka liini teenindanud, vaid hoopis Brindisist lähtuvat ühendust Kreekaga. Seega pidasid Itaalia ametiasutused neid kahte liini kaheks eraldiseisvaks turuks.

(189) Mis puudutab Saremari, hõlmas 1936. aasta dekreetides kehtestatud riikliku tähtsusega liinide loetelu Sardiinia ja Korsika (La Maddalena – Palau – Bonifacio) vahelist reisilaevaliini, mida algselt teenindas Tirrenia. Seevastu liin, mida Saremar hiljem seaduse 856/1986 kohaselt teenindas, oli segaveoliin (sõitjad ja kaubad). Käesolevas otsuses hinnatavat Santa Teresa di Gallura – Bonifacio liini riikliku tähtsusega liinide loetelus ei olnud.

(190) Lisaks eeltoodule märgib komisjon, et pärast 1989. aastat ei määratud teenindatavaid liine enam seadusega, sest seaduse 160/1989 kohaselt pidid riigiasutused need kindlaks määrama äriühingute tehniliste ettepanekute alusel.

c) Rahastamiskava kestus

(191) Nagu eespool juba öeldud, nähti 1936. aasta dekreetidega ette, et neljale vastloodud äriühingule (Italia, Lloyd Triestino, Tirrenia, Adriatica) tehakse kahekümneks aastaks ülesandeks teatavate riikliku tähtsusega liinide teenindamine ning võimalus maksta ettevõtjatele samal perioodil toetust avaliku teenindamise lepingute alusel.

(192) 1936. aasta dekreetidega ei nähtud ette võimalust pikendada neid avaliku teenindamise lepinguid ega maksta hüvitist, mida anti ettevõtjatele kõnealuste teenuste osutamise eest, pärast esialgse kahekümneaastase perioodi lõppu. Need lepingud lõppesid 31. detsembril 1956 ja neid pikendati mitu korda, kuni seaduse 600/1962 jõustumiseni.

(193) Seadusega 600/1962 nähti ette, et sõlmitakse uued kahekümneaastase kestusega avaliku teenindamise lepingud, milles sätestatakse teenindatavad riikliku tähtsusega liinid ja hüvitised, mida makstakse igale neid liine teenindavale ettevõtjale.

(194) Seadusega 684/1974 kehtestati teistsugune kestus, mis olenes asjaomase teenuse liigist: kaubaveoliine võis rahastada kuni viis aastat, samal ajal kui sõitjateveo liine võis rahastada kuni kolm aastat (täiendava kahekümneaastase perioodi vältel võisid hüvitist saada ainult ühendused Itaalia saartega, kuid see ei puudutanud rahvusvahelisi ühendusi).

(195) Seadusega 856/1986 muudeti avalike teenuste osutamise korra omadusi veelgi. Seaduse 856/1986 artikli 13 lõikega 4 muudeti seaduse 684/1974 artiklites 8 ja 9 ning seaduse hilisemates muudatustes sätestatud eeskirju, mida kohaldati Aadria mere kesk- ja lõunaosa lääne- ja idaranniku vaheliste segaveoliinide, samuti Joonia mere ja Vahemere idaosa vaheliste segaveoliinide suhtes, mis olid olemas 1. jaanuaril 1986 ja mida teenindas Adriatica. Seetõttu võis Adriatica saada hüvitist rahvusvaheliste ühenduste teenindamise eest kahekümneaastaste avaliku teenindamise lepingute alusel. Seaduses ei selgitatud Saremari teenindatava rahvusvahelise liini suhtes kohaldatavaid eeskirju. Komisjon märgib siiski, et esialgses lepingus käsitati selle liini teenindamist kabotaažiühendusena ja nähti ette selle, nagu mis tahes muugi Saremarile antud avaliku teenusega hõlmatud kabotaažiühenduse rahastamine kahekümne aasta jooksul.

(196) Seaduses 856/1986 selgitati, et kahjumlikud kaubaveoliinid võivad saada avaliku sektori finantstoetust ainult viis aastat (alates 1. jaanuarist 1985 või alates uue laeva soetamisest).

d) Eelarve eraldamine

(197) Nagu eespool öeldud, ei sätestatud 1936. aasta dekreetides selle rahastamiskava üldeelarvet.

(198) Seaduse 600/1962 artiklis 6 nähti seevastu ette üldine eelarveeraldis, mille suhtes kohaldati piiratud kohandusi kooskõlas seaduse artiklitega 7 ja 8.

(199) Hilisemates seadustes ei nähtud ette üldist eelarveeraldist eri rahastamiskavadele, mida seadustes käsitleti.

e) Hüvitise arvutamine

(200) Toetuste arvutamise süsteemi muudeti mitu korda. Täpsemalt öeldes kujunes hüvitisest, mis arvutati eeldatavate kulude ja tulude alusel, mis lepiti kokku iga nelja aasta järel läbivaadatavates avaliku teenindamise lepingutes (1936. aasta dekreedid), kindlasummaline makse, mille suhtes kohaldati piiratud kohandusi vastavalt seaduse nr 600/1962 artiklitele 7 ja 8, et pakkuda ettevõtjatele tõhususe suurendamise stiimulit.

(201) Hiljem tehti seaduses 684/1974, mis rakendati dekreediga 501/1979, vahet kaubaveoliinide (artikkel 4), sõitjateveoliinide (artikkel 6) ning ühenduste vahel Itaalia suuremate ja väiksemate saartega (artikkel 8). Selle põhjal saab märkida järgmist.

— Seoses ühendustega Itaalia saartega võis kahekümneaastase kestusega avaliku teenindamise lepingutes sätestatud avaliku teenuste eest makstava hüvitise summa igal aastal üle vaadata, kui vähemalt üks selle arvutamisel arvesse võetud kuluelementidest erineb eelmise aasta näitajast rohkem kui 5 %.

— Mis puudutab sõitjateveoliine, võisid äriühingud Italia, Lloyd Triestino, Adriatica ja Tirrenia saada iga-aastaste lepingute alusel hüvitist mereveoteenuste eest, mida osutati tegevuse lõpetamiseks võimaldatud kolmeaastase perioodi jooksul. Iga-aastased hüvitised tuli kehtestada eeldatavate kulude ja tulude põhjal ning nende eesmärk oli tagada äriühingute majanduslik tasakaal. Selleks võis hüvitise läbi vaadata aasta lõpus.

— Kaubaveoliinide puhul võisid toonase Finmare kontserni äriühingud, kes kas avasid uusi või teenindasid olemasolevaid laevaliine, saada kuni viie aasta jooksul avaliku teenuse hüvitist, mille eesmärk oli tagada äriühingute majanduslik tasakaal. Selleks tuli hüvitis läbi vaadata iga aasta 30. juuniks. Hüvitist olemasolevate liinide teenindamise eest sai maksta ainult iga-aastaste lepingute alusel.

(202) Kokkuvõttes ei nähtud seaduses 684/1974 ja dekreedis 501/1979 kauba- ja sõitjateveoliinidega seoses ette tõhususe suurendamise stiimulite mehhanismi ega veoettevõtjatele võimalust osutatud avaliku teenuse eest mõistlikku kasumit teenida. Lisaks tehti seaduses 684/1974, mis rakendati dekreediga 501/1979, esimest korda vahet kauba- ja sõitjateveoliinide vahel ning loodi nende kahte liiki teenuse jaoks erinev hüvitamise mehhanism. Nimetatud õigusaktis ei täpsustatud, millist mehhanismi kohaldatakse segaveoliinide (kaubad ja sõitjad) suhtes.

(203) Seadusega 856/1986 muudeti hüvitamise mehhanismi veelgi. Riigi majanduse jaoks oluliste kaubaveoliinide jaoks nähti artiklis 2 ette starditoetuse andmine kuni viieks aastaks (alates 1. jaanuarist 1985). Aadria mere kesk- ja lõunaosa lääne- ja idaranniku ning Joonia mere ja Vahemere idaosa vaheliste segaveoühenduste puhul, mis olid olemas 1. jaanuaril 1986 ja mida teenindas Adriatica, tuli vastavalt seaduse 856/1986 artiklitele 11 ja 13 tasakaalustav toetus arvutada teenuse osutamisel saadud tulude ja kantud kulude vahe põhjal, mis määrati kindlaks keskmiste ja objektiivsete parameetrite alusel ning see pidi sisaldama investeeritud kapitalilt saadavat mõistlikku tulu. Avaliku teenindamise lepingud pidid sisaldama üksikasju elementide kohta, mida tuleb toetuse arvutamisel arvesse võtta, koos subsideeritud liinide, kasutatavate laevade ja sõitude sageduste täieliku loeteluga. Toetused pidid heaks kiitma merekaubandus-, avaliku sektori osaluse ja rahandusminister.

(204) Seaduses 856/1986 ei selgitatud, millist hüvitusmehhanismi kohaldatakse Sardiinia ja Korsika vahelise ühenduse suhtes, mille Tirrenia andis üle Saremarile. Esialgses lepingus käsitati seda liini siiski kabotaažiühendusena ja nähti ette, et seda rahastatakse samade eeskirjade kohaselt.

(205) Kõigele lisaks nähti dekreet-seaduse 77/1989 artikli 9 lõikes 1 ette, et alates 1. jaanuarist 1990 saavad liinid, mida peetakse sõitjate- ja kaubaveoteenuste osutamisel oluliseks ning mille riik määrab kindlaks huvitatud ettevõtjate ettepaneku põhjal, tasakaalustavat toetust. Mis puudutab ühendusi saartega, tuli tasakaalustava toetuse suurus kehtestada avaliku teenindamise lepingutes, võttes aluseks riikliku raudtee-ettevõtja samaväärsete teenuste ja vahemaade puhul kohaldatud tariifid.

f) Varasemate avaliku teenindamise lepingute kehtetuks tunnistamine ja õigusaktide tühistamine

(206) Kõik 1936. aasta dekreetide ([47]) kohaselt sõlmitud sõitjate- ja kaubaveoteenuste riigihankelepingud tühistati 1962. aastal ja asendati uute, uuel õigusraamistikul põhinevate lepingutega.

Järeldus rahvusvaheliste ühenduste eest makstud hüvitise kohta

(207) Komisjon ei saa nõustuda Itaalia ametiasutuste väitega, et Adriaticale ja Saremarile rahvusvaheliste ühenduste teenindamise eest makstud toetused tuleks liigitada olemasolevaks abiks, sest avalike teenuste osutamise kord kehtis enne EÜ asutamislepingu ja merekabotaaži määruse jõustumist.

(208) Viide merekabotaaži määrusele ei ole asjakohane, kuna selles määruses ei käsitleta rahvusvahelisi liine.

(209) Eespool (põhjendused 180–206) kirjeldatud elemente arvestades leiab komisjon lisaks, et algses abikavas tehti olulisi muudatusi, mis mõjutasid selle olemust, ja seetõttu sai sellest täiesti uus abikava. Sellised muudatused hõlmavad paljusid, kui mitte kõiki, 1936. aasta dekreetidega loodud algse õigusraamistiku olulisi tunnusjooni ja nende muudatustega kujundati see raamistik täielikult ümber.

(210) Esiteks ei alustatud enamiku käesolevas otsuses käsitletud rahvusvaheliste liinide teenindamist enne EÜ asutamislepingu jõustumist. Ainus erand on Tirrenia teenindatud Bari–Durrëse liin. Komisjon märgib aga, et kuigi käesolevas uurimises käsitletav Bari–Durrëse liin on segaveoliin (sõitjad ja kaubad), siis riikliku tähtsusega liinide loetellu kantud liin oli ainult reisijateveoliin. Lisaks oli riikliku tähtsusega liinide loetellu kantud Sardiiniat Korsikaga ühendav sõitjateveoliin La Maddalena – Palau – Bonifacio liin ja seda teenindas algselt Tirrenia. Komisjon märgib, et seaduse 856/1986 artikli 15 alusel käiku pandud segaveoliinid, mida hiljem teenindas Saremar, olid kaks eraldi liini, nimelt La Maddalena – Palau liin ja Santa Teresa di Gallura – Bonifacio liin.

(211) Teiseks tunnistati rahvusvaheliste liinide eest hüvitise maksmise õiguslik alus pärast EÜ asutamislepingu jõustumist kehtetuks.

(212) Kolmandaks, avalike teenuste osutamise korra alusel liinide teenindamise eest makstava hüvitise summa, sealhulgas kasumimarginaali arvutamise mehhanismis ning selle läbivaatamises tehti mitmel korral märkimisväärseid muudatusi.

(213) Neljandaks pikendati korduvalt perioodi, mille jooksul võis hüvitist maksta.

(214) Viiendaks ei määratud 1936. aastal kindlaks avaliku teenindamise lepingu alusel teenindatavate ühenduste rahastamiseks eraldatavaid eelarvevahendeid. Üldsumma määrati esimest korda kindlaks 1962. aastal, kuid hiljem, 1974. aastal, sellest loobuti.

(215) Kuuendaks hakati seaduse 684/1974 artiklites 8 ja 9 ette nähtud kabotaažiliinide teenindamise hüvitamise mehhanismi Adriatica teenindatud rahvusvaheliste liinide suhtes kohaldama alles seaduse 856/1986 artikli 13 lõike 4 alusel. Sellega seoses juhib komisjon tähelepanu asjaolule, et isegi kui arvestada seaduse 684/1974 alusel makstud kulupõhist hüvitist, mis on sarnane 1936. aasta dekreetides sätestatud meetodil arvutatud hüvitisega, ei saa sama väita seaduse 600/1962 alusel kehtestatud raamistiku kohta, millega nähti ette eelnevalt kindlaksmääratud summa eraldamine ja mis hõlmas tõhususe suurendamise stiimuleid ning kehtis peaaegu 13 aastat.

(216) Itaalia ametiasutused väitsid, et pärast EÜ asutamislepingu jõustumist tehtud muudatuste eesmärk oli piirata avaliku sektori poolse toetuse summat. Eespool põhjendustes 209–215 esitatud elemendid näitavad siiski, et need muudatused mitte ainult ei vähendanud ettevõtjatele makstavat hüvitist, vaid muutsid põhjalikult ka abimeetme olemust. Tegelikult võisid hüvitise kokkusobivust siseturuga mõjutada kõik need elemendid, kuna need muutsid selle võimalikku mõju konkurentsile. Kokkuvõttes kehtestas Itaalia pärast EÜ asutamislepingu jõustumist hüvitusmehhanismi muutmata jätmise asemel avaliku teenindamise lepingu alusel teenindatavate rahvusvaheliste liinide jaoks mitu eri hüvitamissüsteemi.

([47]) Dekreet 2081/1936 tühistati 1974. aastal ja dekreet 2082/1936 tühistati 2008. aastal.

(217) Mis puudutab abisaajate uurimise käigus esitatud märkusi, märgib komisjon, et need märkused kattuvad suuresti Itaalia ametiasutuste märkustega. Abisaajate väitel andis komisjon kõnealustele meetmetele vaikimisi loa, lükates ametliku uurimismenetluse algatamise pärast seda, kui talle oli teatatud Tirrenia kontserni äriühingutele makstud toetustest, pikaks ajaks edasi.

(218) Kuigi komisjoni ei oldud eelnevalt teavitatud ELi toimimise lepingu artikli 108 lõike 3 tähenduses, ei tähenda tema võimalik teadlikkus eri õigusaktidest, millega kehtestatakse iga-aastased toetused mereveoteenuste osutamise eest, ja esialgsetest lepingutest, siiski vaikimisi loa andmist. Asjaolu, et komisjon on teatavast meetmest teadlik ega võta selle suhtes midagi ette, ei saa iseenesest mõjutada abi liigitamist olemasolevaks või uueks abiks ([48]).

(219) Eelöeldust tulenevalt peab komisjon rahvusvaheliste liinide teenindamise eest makstud hüvitist uueks abiks uue menetlusmääruse artikli 1 tähenduses.

5.1.3. *Abi kokkusobivus siseturuga*

5.1.3.1. Üldine raamistik

(220) ELi toimimise lepingu artikli 106 lõikes 2 on sätestatud, et „[e]ttevõtjad, kellele on antud üldist majandushuvi esindavate teenuste osutamine või kes on fiskaalmonopolid, alluvad käesoleva lepingu eeskirjadele, eriti konkurentsieeskirjadele niivõrd, kuivõrd nimetatud eeskirjade kohaldamine juriidiliselt ega faktiliselt ei takista nendele määratud eriülesannete täitmist. Kaubanduse arengut ei tohi mõjutada määral, mis oleks vastuolus ühenduse huvidega“.

(221) Selles artiklis nähakse ette erand ELi toimimise lepingu artiklis 107 sätestatud riigiabi andmise keelust ulatuses, milles see abi on vajalik ja proportsionaalne, et tagada üldist majandushuvi pakkuva teenuse osutamine vastuvõetavatel majanduslikel tingimustel. ELi toimimise lepingu artikli 106 lõike 3 kohaselt peab komisjon tagama selle artikli kohaldamise, täpsustades muu hulgas, millistel tingimustel peab ta vajalikkuse ja proportsionaalsuse kriteeriume täidetuks.

(222) 31. jaanuaril 2012 jõustusid avalike teenuste eest makstava hüvitisena antava riigiabi Euroopa Liidu raamistik (2011) (edaspidi „üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitlev 2012. aasta raamistik“) ja komisjoni otsus 2012/21/EL ([49]) (edaspidi „üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitlev 2012. aasta otsus“). Alates sellest kuupäevast tuleb avalike teenuste hüvitisena antava abi kokkusobivust siseturuga kontrollida üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2012. aasta otsuse ja üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2012. aasta raamistiku kriteeriumide alusel.

(223) Üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitlevat 2012. aasta raamistikku kohaldatakse igasuguse ebaseadusliku abi suhtes, mis on antud enne selle jõustumist, mille kohta komisjon võtab vastu otsuse pärast 31. jaanuari 2012, välja arvatud punktide 14, 19, 20, 24, 39 ja 60 sätted (vt üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2012. aasta raamistiku punkt 69). Järelikult kuulub piirkondlikele äriühingutele kuni esialgsete lepingute kehtivusaja lõpuni 31. detsembril 2008 makstud hüvitise kokkusobivus siseturuga üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2012. aasta raamistiku kohaldamisalasse ja seda tuleb hinnata selle raamistiku asjakohaste sätete alusel, nimelt:

a) abi tuleks anda tõelise ja õigesti kindlaks määratud üldist majandushuvi pakkuva teenuse eest, nagu viidatakse ELi toimimise lepingu artikli 106 lõikes 2;

b) üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutamine tuleb teha ettevõtjale ülesandeks ühe või mitme aktiga. Selles aktis või nendes aktides tuleks täpsustada avalike teenuste osutamise kohustuse sisu ja kestus; ettevõtja, kellele need kohustused pandi, ja vajaduse korral asjaomane territoorium; ettevõtjale antud ainu- või eriõiguste laad; hüvitamismehhanismi kirjeldus ja hüvitise arvutamise, kontrollimise ja läbivaatamise parameetrid ning ülemäärase hüvitise maksmise vältimise ja tagasinõudmise kord;

([48]) Kohtuotsus, Üldkohus, 4. september 2009, Itaalia *vs.* komisjon, T-211/05, ECLI:EU:T:2009:304, punktid 76–78, ja kohtuotsus, Euroopa Kohus, 21. juuli 2011, Alcoa Trasformazioni, C-194/09 P, ECLI:EU:C:2011:497, punkt 127.

([49]) Komisjoni 20. detsembri 2011. aasta otsus 2012/21/EL Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 106 lõike 2 kohaldamise kohta üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid osutavatele ettevõtjatele avalike teenuste eest makstava hüvitisena antava riigiabi suhtes (ELT L 7, 11.1.2012, lk 3).

c) hüvitise suurus ei tohi ületada avalike teenuste osutamise kohustuste täitmiseks vajalikke netokulusid koos mõistliku kasumiga.

(224) Esialgsete lepingutega nähti ette, et teenindatavate liinide ja sadamate, kõnealustele mereühendustele määratud laevade mahutavuse, sõitude sageduse ja piletihindadega seotud kohustused määratakse üksikasjalikult kindlaks viie aasta plaanides, mille abisaajad esitavad heakskiitmiseks riigiasutustele. Selle põhjal leiab komisjon, et asjaomastele äriühingutele pandud avalike teenuste osutamise kohustused tulenevad ühtaegu Itaalia riigiga 1991. aasta juulis sõlmitud esialgsetest lepingutest, eespool kirjeldatud õigusraamistikust ja viie aasta plaanidest.

(225) Viie aasta plaanides määrati kindlaks sadamad ning kõrg- ja madalhooaja sõitude sagedused, samuti iga liini jaoks määratavate laevade tüüp. Sellest tulenevat teenuste võrku võis sellegipoolest iga viieaastase perioodi jooksul kohandada, et reageerida nõudluse muutustele kõnealustel liinidel. Itaalia ametiasutuste esitatud teave näitas, et ainult asjaomased kohalikud kogukonnad said kohandada sagedusi või sõidugraafikuid pärast asjakohaste taotluste esitamist transpordiministeeriumile. Seejärel hinnati neid taotlusi individuaalselt ministeeriumidevahelisel tasandil, võttes muu hulgas arvesse nende finantsmõju asjaomase ettevõtja tegevuskuludele. Iga viieaastase perioodi jooksul teenustevõrgus tehtud muudatus oli seepärast hõlmatud haldusalase otsusega, mis adresseeriti abisaajatele.

(226) 2005. aasta otsuse vastuvõtmise ajal oli Itaalia esitanud komisjonile kaks esimest viie aasta plaani, mis hõlmasid vastavalt ajavahemikku 1990–1994 ja 1995–1999. Kolmas plaan (hõlmas aastaid 2000–2004) ei olnud 2005. aasta otsuse vastuvõtmise ajal veel heaks kiidetud. Ministri 8. märtsi 2000. aasta käskkirjaga anti asjaomastele äriühingutele õigus jätkata avalike teenuste osutamist tingimustel, mis lepiti kokku 1999. aastal kehtinud aastaid 1994–1999 hõlmavas viie aasta plaanis, kuni aastaid 2000–2004 hõlmava viie aasta plaani vastuvõtmiseni.

(227) Nagu eespool öeldud, kinnitas Itaalia pärast seda, kui 2005. aasta otsus 2009. aasta kohtuotsusega tühistati, et aastateks 2000–2004 ja 2005–2008 ei võetudki lõpuks viie aasta plaani vastu. Itaalia ametiasutuste sõnul lepiti selle asemel ajutiselt kokku ettevõtjatele pandud avalike teenuste osutamise kohustuste muudatused, et viia teenused paremini vastavusse kohalike kogukondade vajadustega, tegemata seejuures avalike teenuste osutamise süsteemis sisulisi muudatusi.

(228) Seega märgib komisjon, et võrreldes aastaid 1994–1999 hõlmavas viie aasta plaanis esitatud olukorraga ei ole avalike teenuste osutamise korras olulisi muudatusi tehtud, ja eeldab seega, et asjaomased äriühingud jätkasid teenuste osutamist seoses sõiduplaani, sageduse, laevade või tariifidega üldjoontes samade avalike teenuste osutamise kohustuste alusel kuni esialgsete lepingute kehtivusaja lõpuni.

5.1.3.2. Tõeline ja õigesti kindlaksmääratud üldist majandushuvi pakkuv teenus

(229) Üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2012. aasta raamistiku punktide 12 ja 13 kohaselt tuleb abi anda tõeliste ja õigesti kindlaksmääratud üldist majandushuvi pakkuvate teenuste jaoks. Eelkõige ei tohi liikmesriigid hõlmata konkreetse avaliku teenuse osutamise ülesandega selliseid teenuseid, mida tavapärastes turutingimustes tegutsevad ettevõtjad juba pakuvad või mida nad saavad pakkuda rahuldavalt ja üldsuse huvidega kooskõlas olevatel tingimustel (näiteks teenuse hind, objektiivsed kvaliteeditunnused, jätkuvus ja kättesaadavus), nagu need on kindlaks määranud riik.

(230) Kuna konkreetsed liidu eeskirjad, milles määratakse kindlaks üldist majandushuvi pakkuvate teenuste olemasolu ulatus, puuduvad, on liikmesriikidel üldist majandushuvi pakkuvate teenuste kindlaksmääramisel ulatuslik kaalutlusõigus ja järelikult saab komisjon vaidlustada liikmesriikidepoolset sellisteks teenusteks määramist ainult ilmse vea korral ([50]).

([50]) Vt komisjoni teatis Euroopa riigiabi eeskirjade kohaldamise kohta üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutamise eest makstava hüvitise suhtes (ELT C 8, 11.1.2012, lk 4), punkt 46.

(231) Määruse (EMÜ) nr 4055/86 artikli 1 lõike 1 kohaselt kohaldatakse „[l]iikmesriikidevahelist ning liikmesriikide ja kolmandate riikide vahelist mereveoteenuste osutamise vabadust […] liikmesriikide kodanike või nende registrisse kantud laevaühingute suhtes, kelle asukoht ei ole selles liikmesriigis, kus asub isik, kellele teenused on mõeldud". Erinevalt merekabotaaži määrusest ([51]) ei nähta määruses (EMÜ) nr 4055/86 ette võimalikke erandeid rahvusvaheliste mereveoteenuste osutamise vabaduse põhimõttest.

(232) Komisjon on seisukohal, et hoolimata sellest, et puuduvad sõnaselged sätted, mis reguleeriksid liikmesriikide võimalust sõlmida avaliku teenindamise lepinguid liikmesriikidevaheliste või liikmesriikide ja kolmandate riikide vaheliste mereveoteenuste kohta, ei takista määrus (EMÜ) nr 4055/86 liikmesriikidel selliseid meetmeid võtta. Vastavalt meretranspordile antavat riigiabi käsitlevate ühenduse suuniste (edaspidi „mereveo riigiabi suunised") punkti 9 teisele lõigule ([52]) „komisjon nõustub, et kui rahvusvaheliste veoteenuste osutamine on vajalik ühistranspordi pakiliste vajaduste rahuldamiseks, võidakse kehtestada avalike teenuste osutamise kohustused või sõlmida avaliku teenindamise lepingud, tingimusel et hüvitiste maksmise suhtes kohaldatakse eespool nimetatud asutamislepingu eeskirju ja menetlusi [aluslepingu eeskirjad ja menetlused, nagu neid on tõlgendanud Euroopa Kohus]".

(233) Seetõttu piirdub komisjon oma hinnangu andmisel küsimusega, kas Itaalia pidas Adriatica ja Saremari teenindatud rahvusvahelisi transpordiühendusi vajalikuks ühistranspordi pakiliste vajaduste rahuldamiseks.

Adriatica teenindatud rahvusvahelised liinid

(234) Adriatica teenindas rahvusvahelisi liine Itaalia ja vastavalt Kreeka, Albaania, Montenegro ning Horvaatia vahel.

(235) Komisjon peab hindama, kas nendel liinidel tegutses konkureerivaid ettevõtjaid, kes pakkusid avaliku teenuse osutaja pakutud teenusega sarnaseid või võrreldavaid teenuseid ja mis vastaksid riigiasutuste kehtestatud nõuetele. Pärast 2005. aasta otsuse tühistamist ei ole Itaalia ametiasutused komisjoni teavitanud avalike teenuste osutamise kohustuste ega konkurentsitingimuste olulistest muutustest nendel liinidel.

(236) Nagu allpool kirjeldatakse, anti Adriaticale üldist huvi pakkuv ülesanne, millega kaasnevad kulud, mida ettevõtjal ei tekiks, kui ta tegutseks oma ärihuvist lähtudes.

— Itaalia–Kreeka vaheline ühendus

(237) Brindisi–Kérkyra–Igoumenitsa–Pátra mereveoliin, mis ühendas Euroopa Liidu keskpiirkondi ühe oma piirialaga, oli kauba- ja reisiliikluse seisukohalt äärmiselt oluline, eriti kui arvestada poliitilist ebastabiilsust, mis on põhjustanud häireid alternatiivsetel maismaaühendustel.

(238) See mereühendus kanti 1977. aastal Itaalia ja Kreeka ametiasutuste ühistaotluse alusel raudtee-, maantee- ja mereveoteenuste nimekirja, mille suhtes kohaldatakse 7. veebruari 1970. aasta rahvusvahelist sõitjate ja pagasi raudteeveo konventsiooni. Selleks et osutada nimetatud liinil mereveoteenuseid, liitus Adriatica EURAILi ühendusega.

(239) Komisjonile 26. oktoobri 2001. aasta kohtumisel esitatud teabest selgus, et aastatel 1992–1999 tegi Adriatica sellel liinil keskmiselt 265 sõitu aastas, vedades aastas keskmiselt 161 440 sõitjat, 24 376 sõidukit ja 104 437 meetrit kaupu. Nagu on märgitud Itaalia ametiasutuste 17. veebruari 2004. aasta kirjas, ei osutanud Adriaticaga konkureerivad veoettevõtjad aastatel 1996–1999 kasutatud laevade kvaliteedi ning muu hulgas ka teenuste regulaarsuse ja sageduse poolest samaväärset teenust.

([51]) Merekabotaaži määruse artiklis 4 nähakse liikmesriikidele ette võimalus sõlmida avaliku teenindamise lepinguid laevandusettevõtjatega, kes osalevad regulaarsete teenuste osutamisel saartele ja saartelt ning nende vahel, või kehtestada neile avalike teenuste osutamise kohustusi kabotaažiteenuste osutamise tingimusena. Kõnealuse määruse artikli 4 lõikes 2 on sätestatud veel, et avalike teenuste osutamise kohustuste kehtestamisel võivad liikmesriigid esitada ainult nõudeid, mis käsitlevad teenindatavaid sadamaid, regulaarsust, pidevust, sagedust, suutlikkust teenust osutada, tasumäärasid ja laevaperet, ning et kõikidele ühenduse laevaomanikele peab vajaduse korral maksma hüvitist avalike teenuste osutamise kohustuste täitmise eest.

([52]) Komisjoni teatis K(2004) 43 — Ühenduse suunised meretranspordile antava riigiabi kohta (ELT C 13, 17.1.2004, lk 3).

(240) Adriatica teenindas seda liini 1999. aasta lõpuni. Kui aastaid 1995–1999 hõlmanud viie aasta plaan lõppes, peatas Adriatica oma laevade liiklemise Brindisi–Kérkyra–Igoumenitsa–Pátra liinil ega saanud selle liini teenindamise eest enam riiklikke toetusi. Sõitjate ja pagasi raudteeveo konventsiooniga hõlmatud sõitjateveo tagamiseks Brindisi ja Pátra vahel sõlmis Adriatica aastatel 2000–2004 lepingud teiste mereveoettevõtjatega.

(241) Komisjon leiab, et Itaalia ametisutustel oli õigus katta tegevuskahjumit seoses regulaarsõitudega sadamatesse, mis teenindavad liidu kaugemaid piirkondi, kus turujõud ei tagaks teenuste osutamise nõutaval tasemel. Eeltoodu põhjal leiab komisjon, et riiklike toetuste andmine selle liini teenindamiseks võib põhimõtteliselt olla põhjendatud.

(242) Komisjon järeldab, et Adriatica-poolne Itaalia ja Kreeka vaheliste mereühenduste teenindamine oli tõeline üldist majandushuvi pakkuv teenus.

— Itaalia–Albaania vaheline ühendus

(243) Ühendused Albaaniaga pandi käiku 1983. aastal, kui Adriatica hakkas Itaalia-Albaania vahelise 1983. aasta kahepoolse lepingu ([53]) alusel teenindama Trieste–Durrëse sõitjate- ja kauba segaveoliini. Aastatel 1991–1998 suurenes liiklus Itaalia ja Albaania vahel hüppeliselt: 20 096 sõitjast 1991. aastal 357 078 sõitjani 1999. aastal. Adriatica teenindatud ühendused (Trieste–Durrës, Ancona–Durrës ja Bari–Durrës) olid vajalikud kohalike elanike, eelkõige väiksema sissetulekuga rühmade transpordivajaduste rahuldamiseks ja heanaaberlike suhete säilitamiseks Albaaniaga. Itaalia huvi viimati nimetatu vastu on seletatav kahe riigi tugevate ajalooliste, poliitiliste ja majanduslike sidemetega, mitmesaja tuhande albaanlasega, kes immigreerusid 20. sajandil Itaaliasse, ja väheste Itaalia kolonistidega, kes elasid Albaanias kuni 1992. aastani. Lisaks täisid Adriatica parvlaevad 1990. aastatel põhiosa logistilises toetuses ja humanitaarabis, mida Itaalia andis Albaaniale poliitilise kriisi ajal, mis järgnes riigi režiimi kokkuvarisemisele.

(244) Adriaticale seati piirangud seoses teenindavate liinide, sõitude sageduse ja kohaldatavate tariifidega (mille määras eelnevalt kindlaks Itaalia) ja kasutatavate laevade/parvlaevadega, mis pidid olema saanud Itaalia haldusasutustelt loa.

(245) Trieste–Durrëse liinil (25 sõidutundi) Adriaticale keegi konkurentsi ei pakkunud. Aastatel 1995–1998 teenindas Adriatica seda liini aasta ringi kaks korda nädalas parvlaevadega, mis vedasid nii sõitjaid kui ka kaupu. Maksimaalne pakutud veomaht oli 800 sõitjat väljumise kohta. 1999. aastal, pärast ministri 17. juuli 1998. aasta käskkirjaga heaks kiidetud aastaid 1995–1999 hõlmava viie aasta plaani muutmist, osutas Adriatica sellel liinil ainult kaubaveoteenuseid. Alates 2000. aastast (st teise viie aasta plaani lõpus) otsustas Itaalia liini teenindamise katkestada, kuna liiklusnõudlus liinil hakkas vähenema ja oli selge, et turule tulevad eraettevõtjad hakkavad pakkuma sellel liinil piisavalt teenuseid.

(246) Ka Ancona–Durrëse liinil (18–19 sõidutundi) keegi Adriaticale konkurentsi ei pakkunud. 1995.–1999. aasta plaani kohaselt pidi Adriatica teenindama seda liini kaks korda nädalas. 2001. aastal teenindas Adriatica seda liini neli korda nädalas viie parvlaevaga, mis vedasid nii sõitjaid kui ka kaupu. Pakutud maksimumveomaht oli 800 – 1 080 sõitjat (olenevalt parvlaeva tüübist) väljumise kohta. Liini teenindati kuni 2004. aastani, kui Adria Ferries tuli turule piisava veovõimsusega, et rahuldada turunõudlust (kasutades parvlaeva, mis mahutas 800 sõitjat ja 25 veoautot).

(247) Bari–Durrëse liinil (8 sõidutundi) konkureeris Adriatica teiste (ELi ja kolmandate riikide) veoettevõtjatega, kes kasutasid vanu laevu ja osutasid teenuseid, mis ei taganud elanikkonna vajaduste rahuldamiseks vajalikku regulaarsust ja usaldusväärsust. 1995.–1999. aasta plaani kohaselt pidi Adriatica teenindama seda liini neli korda nädalas. 1998. aastal, pärast plaani muutmist, mille ministeerium heaks kiitis, teenindas Adriatica seda liini kolm korda nädalas. Pakutud koguveomaht oli 1 080 sõitjat väljumise kohta aasta ringi. 2001. aasta nõudlust käsitlevad andmed näitavad, et Adriatica oli ainus liini teenindav ettevõtja, kes oleks suutnud kogu nõudlust aasta ringi rahuldada (s.o 530 sõitjat päevas madalhooajal ja 1 050 sõitjat päevas kõrghooajal). Lisaks ei olnud Adriatica hinnad konkurentide tariifidest väiksemad. Itaalia ametiasutuste poolt pärast 2005. aasta otsuse Üldkohtu-poolset tühistamist esitatud teave näitab, et Bari–Durrëse liini tulemused olid aastatel 2004–2008 positiivsed. Ehkki Itaalia ametiasutustel ei olnud võimalik esitada aastate 2002–2003 kohta andmeid liinide kaupa, kinnitasid nad 21. detsembri 2018. aasta vastuses, et Adriatica ei saanud ajavahemikul 2002–2008 liini teenindamise eest hüvitist.

([53]) Protokolli artikliga 5 anti Adriaticale ja Albaania äriühingule Transship ülesanne korraldada kõnealuse liini teenindamist.

(248) Komisjon järeldab, et Adriatica oli ainus ettevõtja, kes tagas regulaarsed ja usaldusväärsed sõitjate ja kaupade parvlaevaveoteenused Trieste–Durrëse (kuni 2000. aastani), Ancona–Durrëse (kuni 2004. aastani) ja Bari–Durrëse liinil (kuni 2001. aasta lõpuni), ning et teenused, mida Adriatica nimetatud liinidel osutas, olid tõelised üldist majandushuvi pakkuvad teenused. Mis puutub teenustesse, mida Adriatica osutas Bari–Durrëse liinil aastatel 2002–2008, siis puudub vajadus hinnata tõeliste üldist majandushuvi pakkuvate teenuste olemasolu sellel perioodil, kuna Adriaticale ei makstud nende teenuste osutamise eest hüvitist.

— Itaalia–Montenegro vaheline ühendus

(249) Itaalia ja Montenegro vahelisel ühendusel teenindas Adriatica Ancona–Bari ja Bari–Bari liine. Mõlemad liinid pani Adriatica käima 1997. aastal Montenegro ametivõimude taotlusel, et luua regulaarne mereühendus riigi kaubandussadama ning Itaalia põhja- ja lõunaranniku sadamate vahel, ning need katkestati Kosovo sõja tõttu 1999. aastal. Toona oli Itaalial huvi tagada regulaarsed ühendused Montenegrosse ja tagasi, et tugevdada piirkondlikku koostööd ja toetada Jugoslaavia Liitvabariigi riikide (st Serbia ja Montenegro) demokratiseerimisprotsessi. Bar oli Jugoslaavia Liitvabariigi ainus merelepääsu koht.

(250) Ancona–Bari mereühendus taasavati 2000. aastal pärast Montenegro ametivõimude taotlust, kes palusid 2001. aastal isegi Adriatica osutatavate teenuste sagedust suurendada. Sellel liinil, mida hoiti käigus kuni 2004. aastani, ei olnud Adriatical kunagi ühtegi konkurenti.

(251) Bari–Bari mereühendust teenindas Adriatica üksnes 1997. ja 1998. aastal. Sellel liinil pakkusid Adriaticale konkurentsi kaks ettevõtjat (Montenegro riigile kuuluv parvlaevaettevõtja ja üks Sloveenia ettevõtja), kes ei pakkunud laevade kvaliteedi poolest samaväärseid teenuseid.

(252) Seda arvestades järeldab komisjon, et mereveoteenused, mida Adriatica osutas Itaalia ja Montenegro vahel, olid tõelised üldist majandushuvi pakkuvad teenused, kuna Adriatica oli ainus ettevõtja, kes tagas nendel liinidel regulaarsed ja usaldusväärsed sõitjate- ja kaupade parvlaevaveoteenused.

— Itaalia–Horvaatia vaheline ühendus

(253) Itaalia ja Horvaatia vahelisel ühendusel teenindas Adriatica Ancona–Spliti ja Bari–Dubrovniku liini.

(254) Itaalia ja Horvaatia vahelise Ancona–Spliti mereveoliini teenindamine, mis usaldati 1960. aastal eraettevõtjatele, anti Adriaticale üle vastavalt 27. veebruari 1978. aasta seadusele nr 42. Itaalia ametiasutuste esitatud teabest nähtus, et 1991. aastal teenused katkestati ja taastati seejärel Horvaatia Vabariigi valitsuse taotlusel uuesti 1994. aastal. Lisaks oli Itaalial huvi tagada regulaarsed ühendused Horvaatiaga (ja eriti Dalmaatsia piirkonnaga), võttes arvesse piirkonnas elavate itaallaste ja Itaalia päritolu inimeste märkimisväärset arvu. Hoolimata Kosovo kriisist tingitud kõikumistest arenes liiklus alates 1994. aastast märkimisväärselt. Adriatica kasutas aasta läbi reisi-kaubalaeva, et teha kaks sõitu nädalas, teised veoettevõtjad (üks Horvaatia, üks Libeeria ja üks Euroopa Liidu ettevõtja) tegutsesid põhimõtteliselt ainult suvehooajal ega vastanud kõigile Itaalia ametiasutuste poolt lepingus asjaomasele teenusele kehtestatud nõuetele. Liini teenindamine lõpetati 2006. aastal.

(255) Bari–Dubrovniku mereveoliini teenindas Adriatica üksnes 1997. ja 1998. aastal. Tema ainus konkurent sellel liinil oli Horvaatia riigile kuuluv parvlaevaettevõtja.

(256) Seda arvestades järeldab komisjon, et mereveoteenused, mida Adriatica osutas Itaalia ja Horvaatia vahel, olid tõelised üldist majandushuvi pakkuvad teenused, kuna Adriatica oli ainus ettevõtja, kes tagas nendel liinidel regulaarsed ja usaldusväärsed sõitjate ja kaupade parvlaevaveoteenused.

Rahvusvaheline liin, mida teenindas Saremar

(257) Saremar teenindas Sardiinia ja Korsika vahelist rahvusvahelist Santa Teresa di Gallura – Bonifacio liini.

(258) Komisjon on seisukohal, et Saremari-poolne Sardiinia–Korsika (Santa Teresa – Bonifacio) liini teenindamine, vastab tegelikule vajadusele, mida turg üksi ei oleks suutnud rahuldada.

(259) Sellel liinil tegi Saremar aasta ringi kaks edasi-tagasisõitu päevas, kasutades reisi-kaubalaeva kogumahutavusega 560 sõitjat ja 51 mootorsõidukit. Itaalia ametiasutuste edastatud teabest nähtus, et tegemist on lühikese piiriülese ühendusega (10 meremiili), millel on eeskätt kohalik tähtsus nii Sardiinia elanike kui ka lähedalasuvate Korsika elanike jaoks. Kavandatud ühendus Santa Teresa ja Bonifacio vahel pidi peamiselt tagama piiriüleste töötajate liikuvuse Korsika lõunaosa ja Sardiinia põhjaosa vahel. Itaalia ametiasutuste esitatud teabest selgus, et nimetatud ühenduse käikupanemist taotlesid sõnaselgelt Sardiinia ja Korsika kohalikud elanikud.

(260) Konkurendi osutatud teenus ei vastanud Itaalia ametiasutuste kehtestatud regulaarsuse ja sageduse nõuetele. Lisaks sellele ei tegutsenud kõnealune ettevõtja hooajavälisel ajal.

(261) Eelöeldust tulenevalt leiab komisjon, et eesmärki – mis on asjaomaste kohalike ja piirkondlike omavalitsuste väljendatud õiguspärane avaliku vajaduse väljendus – osutada aasta ringi regulaarset teenust kahe saarepiirkonna vahel, ei oleks saanud täita turujõudude vaba tegutsemise tingimustes. Saremari teenindatud rahvusvaheline liin oli seega tõeline üldist majandushuvi pakkuv teenus.

5.1.3.3. Asjakohane ülesande andmise akt

(262) Kooskõlas üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2012. aasta raamistiku punktidega 15 ja 16 anti abisaajatele sõnaselge ülesanne osutada kõnealuseid teenuseid esialgsete lepingutega ja kohaldatavateks ajavahemikeks viie aasta plaanidega, kus on selgelt kindlaksmääratud avalike teenuste osutamise kohustuste sisu ja kestus, abisaajad ja hüvitamismehhanism.

(263) Esialgsed lepingud on avaliku teenindamise lepingud, mille Itaalia riik sõlmis kõigi viie endise Tirrenia kontserni piirkondliku äriühinguga. Nende lepingutega pandi äriühingutele kohustus osutada teenuseid (liinid, sagedused, laevade tüüp ja piletihinnad – vt põhjendus 97), mida kirjeldati viie aasta plaanides, ja sätestati peamised eeskirjad, mille alusel hüvitamismehhanismi viie aasta plaanides rakendati. Nagu on öeldud põhjendustes 95 ja 96, nähti esialgsete lepingutega ette, et iga-aastase toetuse suurus tuleb kindlaks määrata abisaaja esitatud ja ministeeriumi heaks kiidetud taotluse alusel. Esialgsetes lepingutes on kirjeldatud erinevaid tulu- ja kuluelemente, mida tuleb hüvitise arvutamisel ja investeeritud kapitalilt saadava tulu arvutamisel arvesse võtta. Esialgsete lepingute artiklis 3 kehtestati ka ülemäärase hüvitise vältimise ja tagasinõudmise kord. Ühelt poolt olid piirkondlikud äriühingud kohustatud viivitamata ministeeriumile teatama kõigist olulistest muutustest esitatud taotluses kavandatud tulemustes, et hüvitist saaks kiiresti kohandada. Teisalt kontrolliti tagantjärele ka ülemäärase hüvitise puudumist ning piirkondlikud äriühingud olid kohustatud kõik ülemääraselt saadud summad riigile tagastama.

(264) Need kaalutlused kehtivad võrdselt kõigi piirkondlike äriühingute kohta.

5.1.3.4. Hüvitise proportsionaalsus

(265) Itaalia esitatud teabe kohaselt vastas Adriaticale ja Saremarile rahvusvaheliste liinide teenindamise eest makstud hüvitis liini kohta registreeritud puhaskahjumile.

(266) Mis puudutab hüvitise mõistlikkust, leiab komisjon põhjendustes 168 ja 163–172 esitatud kaalutluste põhjal, et hüvitis piirdus teenuste osutamisel tekkinud netokuludega ja teenuseosutajale lubatud kasum oli mõistlik üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2012. aasta raamistiku punktide 21 ja 22 kohaselt. Lisaks sellele peeti vähemalt alates 1. jaanuarist 2004 eraldi raamatupidamisarvestust iga avaliku teenuse osutamisega seotud tegevuse kohta, mille Itaalia piirkondlikele äriühingutele ülesandeks tegi. Seetõttu võib järeldada, et piirkondlikud äriühingud täitsid komisjoni direktiiviga 2006/111/EÜ ([54]) kehtestatud läbipaistvuskohustust (vt üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2012. aasta raamistiku punkt 18).

(267) Mis puudutab konkreetselt viie aastaste plaanidega kavandatud investeeringuid, siis avaldas komisjon uurimismenetluse algatamise otsuses kahtlusi esialgsete lepingute alusel toetust saanud teenuste osutamiseks vajalike investeeringute finantseerimise viiside suhtes. Komisjon soovis eelkõige hinnata, kui suurel määral võeti iga-aastase hüvitise arvutamisel arvesse laevade soetamis- ja amortisatsioonikulusid. Pealegi võis asjaolu, et piirkondlikele äriühingutele tagati kuni 2008. aastani toetus, mis hõlmas nende laevastiku amortisatsioonikulusid, käsitada Itaalia riigi kaudse tagatisena, mis võimaldab avalik-õiguslikul ettevõtjal vältida majanduslikku riski ükskõik millise investeeringu puhul.

([54]) Komisjoni 16. novembri 2006. aasta direktiiv 2006/111/EÜ liikmesriikide ja riigi osalusega äriühingute vaheliste finantssuhete läbipaistvuse ning teatavate ettevõtete finantsläbipaistvuse kohta (ELT L 318, 17.11.2006, lk 17).

(268) Esialgsete lepingute kohaselt nõuti piirkondlikelt äriühingutelt, et nad kasutaksid subsideeritud liinidel alla kahekümne aasta vanuseid laevu ja et nad omaksid neid laevu (kui riigiasutused ei ole neid nende nõuete täitmisest selgelt vabastanud). See kohustus, mis kujutas endast avalike teenuste osutamise kohustust, sundis piirkondlikke äriühinguid uuendama esialgsete lepingute kestuse ajal suuremat osa oma laevastikust, arvestades vanust, millesse olid jõudnud esimese viie aasta plaaniga (1990–1994) hõlmatud liine teenindanud laevad. Lisaks määrati kõnealuste äriühingute teenindatud liinidel kasutamiseks mõeldud laevade tüübid kindlaks ministri käskkirjaga, millega kiidetakse heaks viie aasta plaan või tehakse sellesse muudatusi. Iga uue laeva ostmine, nagu ka vanade laevade üleandmine või kasutusest kõrvaldamine tuli kinnitada ministri käskkirjaga, milles määrati üksikasjalikult kindlaks ka teenus, mille jaoks laeva hakati kasutama. Piirkondlike äriühingute tehtud investeeringud pidid vastama ka nende äriühingute poolt viieaastase ajavahemiku jooksul osutatud teenuste arendamise strateegiale, mis on sätestatud riigiasutuse kinnitatud viie aasta plaanis.

(269) Arvestades neid konkreetseid nõudeid, uuris komisjon, kas piirkondlike äriühingute uute laevade soetamise kulud ja piirkondlike äriühingute poolt avaliku teenindamise lepingu alusel teenindatud liinidel kasutatud laevade amortisatsioonikulud vastasid kahe möödunud viieaastase ajavahemiku jooksul (1990–1994 ja 1995–1999) Itaalia ametiasutuste sätestatud nõuetele ja kas neid on iga-aastase hüvitise arvutamisel proportsionaalselt arvesse võetud. Itaalia ametiasutuste edastatud teabest selgus, et uute laevade kasutusele võtmine ühtis kõige vanemate laevade kasutusest kõrvaldamisega, mille tulemusel ei olnud piirkondlike äriühingute laevastiku uuendamine tinginud mahu suurenemist.

(270) Seoses uute laevade soetamise kuludega nähtus samast teabest järgmine: i) need ostud sooritati osaliselt äriühingu omavahenditest ja osaliselt pangalaenude abil; ii) tehingus osalenud krediidiasutuste kohaldatud intressimäärad vastasid intressimäärale, mida samal perioodil rakendati teistes majandusharudes tegutsevate võrreldava suuruse ja käibega ettevõtjate puhul; ([55]) iii) kõnealuste laenude tagastamisel ei toetatud piirkondlikke äriühinguid ühegi Itaalia ametiasutuste otsetagatisega. Komisjon tunnistab, et riigiga sõlmitud lepingu olemasolu ise andis investoritele kindluse, et nende vastu võetud kohustustest peetakse kinni, ning võimaldas piirkondlikel äriühingutel uuendada oma laevu, võtmata endale majandusriski, mida oleks pidanud samas olukorras kandma eraettevõtja. See eelis oli aga lahutamatu korrast, mis kehtestati esialgsete lepingutega, mis sõlmiti kahekümneks aastaks enne merekabotaaži määruse ja mereveo riigiabi suuniste jõustumist. Pealegi, nagu juba öeldud, kasutati piirkondlike äriühingute poolt avaliku teenindamise lepingute raames ostetud laevu üksnes viie aasta plaanides ette nähtud liiniteenusteks. Järelikult oli see eelis esialgsete lepingute lahutamatu osa.

(271) Piirkondlike äriühingute poolt viie aasta plaanidega hõlmatud liinidel kasutatud laevade amortisatsioonikuludega seoses märgib komisjon, et need kuuluvad kuluelementide hulka, mida vastavalt esialgsete lepingute artiklile 5 võeti arvesse iga-aastase toetuse arvutamisel. Esialgsetes lepingutes sätestatud kriteeriumide kohaselt arvestatakse amortisatsiooni lineaarselt kahekümne aasta pikkuse perioodi kohta, välja arvatud ülikiirete laevade puhul, mille amortisatsiooniperiood oli viisteist aastat. Kuna nende liinide analüütilise raamatupidamisarvestuse uurimisel ei ilmnenud ülemäärase hüvitamise elemente, väidab komisjon, et esialgsete lepingutega kehtestatud mehhanism, mille kohaselt arvestatakse iga-aastase hüvitise arvutamisel laevade amortisatsiooni, võib olla lubatud ELi toimimise lepingu artikli 106 lõike 2 alusel.

(272) Üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutamine eeldab riigiasutuste eelnevalt kindlaks määratud tüübi ja mahuga laevade kasutamist, mille amortisatsiooni võib seega arvesse võtta iga-aastase hüvitise arvutamisel, tingimusel et ettevõtja on kõnealused laevad omandanud tavapärastel turutingimustel eesmärgiga täita talle määratud ülesannet, ning et kõnealuseid laevu kasutatakse üksnes regulaarveoteenusteks lepingus sätestatud liinidel.

(273) Komisjon märgib, et piirkondlikud äriühingud kasutasid kõiki kõnealuseid laevu üksnes avalike teenuste osutamiseks, mistõttu võib nende amortisatsiooni võtta iga-aastase toetuse arvutamisel täies mahus arvesse. Sama põhimõte kehtib investeeringute puhul, mis on vajalikud viieaastaseks ajavahemikuks 2000–2004 Itaalia ametiasutuste poolt ette nähtud teenuste osutamiseks; teenused peavad tüübi ja mahu poolest vastama nende ametiasutuste poolt teenuste taseme suhtes sõlmitud kokkulepetele.

([55]) Näiteks rahastas Banco di Napoli 1999. aastal kahe kiirlaeva soetamist kümneaastase tähtajaga laenuga 160 miljardi liiri ulatuses Euribori kuuekuuse muutuva intressimääraga, mida suurendatakse 0,40 %. Itaalia ametiasutuste poolt edastatud teabest selgub, et sama krediidiasutus andis samal ajavahemikul teistele suurettevõtjatele krediiti praktiliselt samadel tingimustel.

(274) Eespool öeldut silmas pidades märgib komisjon ka seda, et teenuse osutamiseks vajalike investeeringute amortiseerimise vajadus põhjendas ülesande täitmise perioodi suhteliselt pikka kestust (vt üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2012. aasta raamistiku punkt 17).

(275) Pärast ametliku uurimismenetluse algatamist peatati selle kava rakendamine äriplaanis aastateks 1999–2002 kavandatud lisainvesteeringutega seoses ja kava rakendamist ei jätkatudki.

5.1.3.5. Liidu huvidega vastuolus olev konkurentsi moonutamine

(276) ELi toimimise lepingu artiklis 108 sätestatud menetlus ei tohi viia tulemuseni, mis on vastuolus aluslepingu konkreetsete sätetega ([56]). Seepärast ei saa komisjon tunnistada siseturuga kokkusobivaks riigiabi, mille teatavad tingimused on vastuolus aluslepingu muude sätetega. Komisjoni kohustus tagada, et ELi toimimise lepingu artikleid 107 ja 108 kohaldatakse kooskõlas asutamislepingu muude sätetega, on eriti oluline juhul, kui nende muude sätete eesmärgiks on, nagu käesoleval juhul, tagada moonutamata konkurents siseturul ([57]).

(277) Nagu eespool märgitud, on üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitlevas 2012. aasta raamistikus sätestatud nõuete täitmine tavaliselt piisav tagamaks, et abi ei moonuta konkurentsi viisil, mis on vastuolus liidu huvidega (vt üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2012. aasta raamistiku punkt 51).

(278) Adriatica kohta märgib komisjon siiski, et ajavahemikul 30. oktoobrist 1990 kuni 1994. aasta juulini osales Adriatica tarbesõidukite tariifide hinnakartellis Brindisi–Kérkyra–Igoumenitsa–Pátra liinil vastuolus ELi toimimise lepingu artikliga 101, ([58]) saades ise samal ajal selle liini teenindamiseks abi. Pärast 2005. aasta otsuse vastuvõtmist kinnitas kohus seda hinnangut ([59]).

(279) Brindisi–Kérkyra–Igoumenitsa–Pátra liini teenindamise eest 1992. aasta jaanuarist 1994. aasta juulini makstud avaliku teenuse hüvitist ei saa juhul, kui abisaaja osales ELi toimimise lepingu artikli 101 kohaselt keelatud hinnakartellis, pidada siseturuga kokkusobivaks. Kuigi avaliku teenuse hüvitise eesmärk oli just nimelt hõlbustada kaupade ja sõitjate vedu Brindisi–Kérkyra–Igoumenitsa–Pátra liinil, osales abisaaja hinnakartellis, mis pärssis kaubavedu sellel samal liinil. Seetõttu oli Adriatica osalemine kartellis otseses vastuolus nende üldist majandushuvi pakkuvate teenuste eesmärgiga, mis anti Adriaticale mereveo hõlbustamiseks sellel liinil.

(280) Sellest järeldub, et siseturuga kokkusobimatu abi tuvastamine ja sellest tulenevalt abi tagasinõudmine ei kujuta endast uut karistust, nagu väitis Itaalia. Selline siseturuga kokkusobimatus tuleneb pelgalt sellest, et abisaaja osales kartellikokkuleppes, mis hõlmas teenuseid, mille abisaaja pidi tarbijatele paremini kättesaadavaks tegema, mitte nende suhtes tarbijate kahjuks kartellikokkuleppeid sõlmima. Arvestades riiklikku hüvitist saanud teenuse laadi, mis hõlmas ühtaegu tarbesõidukeid, sõitjaid ja kaupu, võimaldab abisaaja osalemine kartellis, mille eesmärk oli kehtestada hinnad tarbesõidukitega tehtavale veole, teha järelduse kogu liini kohta. Kartelli sihiks oli just tarbesõidukite liiklus, mida Itaalia ametiasutused kavatsesid toetuse abil hõlbustada.

(281) Lisaks moonutas kartell tugevalt konkurentsi asjaomasel turul, st Brindisi–Kérkyra–Igoumenitsa–Pátra liinil, samal ajal kui riigiabi üldist majandushuvi pakkuva teenuse osutamiseks samal liinil oleks tulnud anda viisil, mis vähendaks konkurentsimoonutusi miinimumini. Abisaaja osalemine selle liiniga seotud hinnakartellis võimendas abi moonutavat mõju ja avaldas märkimisväärset kahjulikku mõju teistele liikmesriikidele ja siseturu toimimisele. Lisaks on usutav, et ilma riiklike toetusteta poleks Adriatical olnud kartellis osalemiseks majanduslikku jõudu.

(282) Kõigele lisaks oli Adriatica sel ajal täielikult avalik-õigusliku äriühingu kontrolli all. Seetõttu teadis see osa Itaalia ametiasutustest kartellist ja selle kahjulikust mõjust tarbijatele, samal ajal kui teine osa Itaalia ametiasutusi jätkas üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutamiseks riigiabi andmist, mis pidi abistama tarbijaid samal liinil, põhjustades seejuures võimalikult vähe konkurentsimoonutusi.

([56]) Vt 21. mai 1980. aasta otsus kohtuasjas C-73/79: komisjon *vs.* Itaalia, ECLI:EU:C:1980:129, punkt 11; 15. juuni 1993. aasta otsus kohtuasjas C-225/91: Matra SA *vs.* komisjon, ECLI:EU:C:1993:239, punkt 41 ja 19. septembri 2000. aasta otsus kohtuasjas C-156/98: Saksamaa *vs.* komisjon, ECLI:EU:C:2000:467, punkt 78.

([57]) 15. juuni 1993. aasta otsus kohtuasjas C-225/91: Matra SA *vs.* komisjon, ECLI:EU:C:1993:239, punktid 42 ja 43.

([58]) Komisjoni 9. detsembri 1998. aasta otsus 1999/271/EÜ EÜ asutamislepingu artiklis 85 käsitletava menetluse kohta (IV/34466 – Kreeka praamid) (EÜT L 109, 27.4.1999, lk 24), kinnitatud selles küsimuses Üldkohtu 11. detsembri 2003. aasta otsusega kohtuasjas T-61/99: Adriatica di Navigazione *vs.* komisjon, ECLI:EU:T:2003:335.

([59]) Kohtumäärus, Euroopa Kohus, 16. veebruar 2006, Adriatica di Navigazione *vs.* komisjon, C-111/04 P, ECLI:EU:C:2006:105.

(283) Eeltoodud kaalutlusi silmas pidades järeldab komisjon, et Adriaticale avaliku teenuse hüvitisena antud abi Brindisi–Kérkyra–Igoumenitsa–Pátra liini teenindamiseks ajavahemikul 1992. aasta jaanuarist kuni 1994. aasta juulini on siseturuga kokkusobimatu.

5.2. **Maksualane sooduskohtlemine**

(284) Aastatel 1996–2008 tehti Tirrenia kontserni laevadele laevanduses kasutatava kütuse ja määrdeõli tarnimisel maksusoodustusi.

(285) Itaalia kehtestas selle sooduskohtlemise 26. oktoobri 1995. aasta dekreet-seadusega nr 504 ja laiendas seda kõigile laevadele, mis pandi pärast 2. märtsi 1996. aasta otsust hooldustööde tegemiseks sadamasse seisma.

(286) Euroopa Kohus leidis 10. mai 2005. aasta otsuses kohtuasjas C-400/99, et maksualast kohtlemist ei oleks tulnud ebaseadusliku abina peatada, kuna Itaalia ametiasutused laiendasid 1996. aastal kohtlemist kõigile laevadele, mis olid sildunud sadamas hooldustööde tegemiseks.

(287) Olenemata küsimusest, kas selline meede oli riigiabi, märgib komisjon, et pärast 2005. aasta otsust ei võtnud ei komisjon ega komisjoni palvel tegutsenud Itaalia selle meetme suhtes mingeid meetmeid. Seetõttu tuleks komisjoni otsus selle küsimuse kohta vastu võtta pärast kümneaastase aegumistähtaja möödumist ([60]).

(288) Eespool öeldut silmas pidades järeldab komisjon, et maksualast sooduskohtlemist peetakse uue menetlusmääruse artikli 17 kohaselt olemasolevaks abiks.

6. **JÄRELDUSED**

(289) Endise Tirrenia kontserni piirkondlikele äriühingutele 2008. aasta lõpuni *kabotaažiliinide* teenindamise eest makstud avaliku teenuse hüvitis kujutab endast olemasolevat abi 1992. aasta merekabotaaži määruse artikli 4 lõike 3 tähenduses.

(290) Esialgsete lepingute alusel kuni 2008. aasta lõpuni Saremarile ja Adriaticale *rahvusvaheliste* liinide teenindamise eest makstud avaliku teenuse hüvitis on uus abi. Selline abi on siseturuga kokkusobiv, välja arvatud Adriaticale 1992. aasta jaanuarist kuni 1994. aasta juulini Brindisi–Kérkyra–Igoumenitsa–Pátra liini teenindamise eest antud abi, mis on siseturuga kokkusobimatu, sest see oli tihedalt seotud kartelliga, mis on ELi toimimise lepingu artikli 101 kohaselt keelatud.

(291) Kütuse ja määrdeõli tarnimise maksualane sooduskohtlemine, mida kohaldati Tirrenia kontserni laevade suhtes aastatel 1995–2008, kujutab endast olemasolevat abi uue menetlusmääruse artikli 17 tähenduses.

7. **TAGASINÕUDMINE**

(292) Euroopa Liidu toimimise lepingu ja liidu kohtute väljakujunenud kohtupraktika kohaselt võib komisjon juhul, kui ta leiab, et abi ei ole siseturuga kokkusobiv, otsustada, et asjaomane liikmesriik peab sellise abi andmise lõpetama või seda muutma ([61]). Samuti on liidu kohtud korduvalt sedastanud, et liikmesriigi kohustus lõpetada sellise abi andmine, mida komisjon peab siseturuga kokkusobimatuks, on kehtestatud selleks, et taastada varasem olukord ([62]).

(293) Sellega seoses on liidu kohtud sedastanud, et see eesmärk on täidetud, kui abisaaja on ebaseadusliku abiga saadud summad tagasi maksnud, loobudes sel moel eelisest, mis tal siseturul konkurentide ees oli, ja on taastatud enne abimakset valitsenud olukord ([63]).

(294) Määruse (EL) 2015/1589 artikli 16 lõikes 1 on kooskõlas kohtupraktikaga sätestatud, et „[k]ui ebaseadusliku abi korral tehakse negatiivne otsus, nõuab komisjon, et kõnealune liikmesriik peab võtma kõik vajalikud meetmed, et abisaajalt abi tagasi saada […]“.

([60]) Kuna (16. märtsi 2004. aasta) 2005. aasta otsust menetleti Euroopa Kohtus 24. juunist 2004 kuni 4. märtsini 2009, algas kümneaastane aegumistähtaeg pärast komisjoni viimast meedet kõnealuse meetme suhtes, peatus kohtumenetluse ajaks ning aegus 2018. aasta novembri lõpus (26. november 2018).

([61]) 12. juuli 1973. aasta otsus kohtuasjas C-70/72: komisjon *vs.* Saksamaa, ECLI:EU:C:1973:87, punkt 13.

([62]) 21. märtsi 1990. aasta otsus kohtuasjas C-142/87: Belgia *vs.* komisjon, ECLI:EU:C:1990:125, punkt 66.

([63]) 17. juuni 1999. aasta otsus kohtuasjas C-75/97: Belgia *vs.* komisjon, ECLI:EU:C:1999:311, punktid 64 ja 65.

(295) Seega, võttes arvesse, et põhjenduses 290 nimetatud meedet, mis võeti Adriatica suhtes, rakendati ELi toimimise lepingu artikli 108 lõiget 3 rikkudes, ja et seda tuleb pidada ebaseaduslikuks ja siseturuga kokkusobimatuks abiks, nõutakse abisumma tagasi, et taastada enne abi väljamaksmist siseturul valitsenud olukord. Tagasinõutava abisumma pealt tuleb arvestada viivist kuni abi tegeliku tagasisaamiseni.

(296) 22. juulil 2004, jõustumisega 1. septembril 2004, ühines Adriatica Tirreniaga ja viimane võttis üle Adriatica teenindatud liinid. Kogu vara, kohustused ja kehtivad lepingud võttis üle Tirrenia, kes oli pärast ühinemist ainus säilinud üksus.

(297) Pärast 2005. aasta otsuse vastuvõtmist nõudis Itaalia Adriaticale alates 1992. aasta jaanuarist kuni 1994. aasta juulini Brindisi–Kérkyra–Igoumenitsa–Pátra liini teenindamiseks antud abi, mille kogusummaks hindasid Itaalia ametiasutused 31. detsembri 2006. aasta seisuga 8 651 600 eurot (3 207 810 euro suurune põhiosa ja 5 443 790 eurot viivist), tagastamist ([64]). Oma Tirreniale adresseeritud 28. veebruari 2007. aasta tagasinõudekorralduses teavitas Itaalia Tirreniat, et viimane peab tagasi maksma lisasumma ajavahemiku eest 1. jaanuarist 2007 kuni eespool nimetatud summa tegeliku tasumise kuupäevani. Tirrenia maksis 26. märtsil 2007 tagasi 8 651 600 eurot. Oma 21. detsembri 2018. aasta kirjas kinnitas Itaalia, et pärast 2009. aasta kohtuotsust, millega tühistati 2005. aasta otsus, ei olnud ta tagastatud summasid abisaajale tagasi maksnud. Komisjoni käsutuses oleva teabe põhjal näib siiski, et Tirrenial ei palutud tagasi maksta täiendavaid summasid 31. detsembrist 2006 kuni 26. märtsini 2007 kogunenud viivise eest.

(298) Seetõttu märgib komisjon, et Itaalia ametiasutused peavad alates kuupäevast, mil abi anti abisaaja käsutusse, kuni selle täieliku tagasisaamise kuupäevani 3 207 810 euro suuruselt põhisummalt kogunenud viivise kogusumma uuesti arvutama. Seejärel arvavad Itaalia ametiasutused selle arvutuse tulemusest maha viivisesumma, mille abisaaja oli juba 28. veebruaril 2007 ära maksnud.

(299) Komisjon märgib, et Itaalia leidis 2007. aastal ja veel ka 2018. aasta detsembris, et Tirrenia peab tagasi maksma Adriaticale antud abi, nagu on kirjeldatud põhjenduses 297. Lisaks oli Tirrenia selle järeldusega nõus ja maksis tagasi Adriatica võlgu oleva abi, nagu on kirjeldatud põhjenduses 297. Komisjon analüüsib nüüd siiski eraldi ka Adriatica ja Tirrenia vahelist võimalikku majanduslikku järjepidevust, et teha kindlaks, kumb äriühing peab abi tagasi maksma.

8. **MAJANDUSLIK JÄRJEPIDEVUS**

(300) Ebaseadusliku ja kokkusobimatu riigiabi saaja hilisema müügi või üleandmise korral võib tagasimaksmise kohustust laiendada teistele ettevõtjatele, kellele on üle antud abisaaja aktsiad või tegevus (ettevõtja õigusjärglane) ([65]). Ettevõtjaid, kes jätkavad algse ettevõtja äritegevust, tuleks käsitada riigiabi saajana, kui üleandmisel oli aspekte, mis osutasid sellele, et äritegevust tegelikult jätkati. Lisaks võib ühinemise või muus vormis äritegevuse ümberkorraldamise korral abi tagastamise kohustuse anda allesjäävale üksusele ([66]). Kui on võimalik aga tõendada, et ebaseaduslikust abist saavad kasu esialgsed abisaajad (hoolimata sellest, et osa tema varast kantakse üle), jääb tagastamise kohustus esialgsele abisaajale.

(301) Vastavalt Euroopa Kohtu 8. mai 2003. aasta otsusele kohtuasjas Itaalia ja SIM 2 *vs.* komisjon, ([67]) millele komisjon tugines oma otsuses äriühingute Olympic Airlines, Alitalia ja SERNAM kohta, ([68]) hinnatakse majanduslikku järjepidevust abisaaja ja selle ettevõtja vahel, kellele tema varad üle anti, mitme näitaja põhjal. Hindamisel võib

([64]) Selle summa arvutas välja 3. detsembri 2004. aasta ministeeriumidevahelise määruse alusel loodud töörühm.

([65]) 21. märtsi 1991. aasta otsus kohtuasjas C-303/88: Itaalia *vs.* komisjon, ECLI:EU:C:1991:136, punkt 57. Abi tagasimaksmisega peab abisaaja kaotama eelise, mis tal oli varem turul olnud, ja abieelne olukord taastatakse.

([66]) Euroopa Kohtu 7. märtsi 2018. aasta otsus kohtuasjas C-127/16 P: SNCF Mobilité *vs.* komisjon, ECLI:EU:C:2018:165, punkt 113.

([67]) Euroopa Kohtu 8. mai 2003. otsus liidetud kohtuasjades C-328/99 ja C-399/00: Itaalia Vabariik ja SIM 2 Multimedia SpA *vs.* komisjon, ECLI:EU:C:2003:252.

([68]) Komisjoni 17. septembri 2008. aasta otsus riigiabi nr 321/2008, nr 322/2008 ja nr 323/2008 kohta – Kreeka – ettevõtja Olympic Airlines/Olympic Airways Services teatava vara müük; komisjoni 12. novembri 2008. aasta otsus riigiabi N 510/2008 kohta – Itaalia – Alitalia varade müük; komisjoni 4. aprilli 2012 aasta otsus riigiabi SA.34547 kohta – Prantsusmaa – Sernami kontserni vara üleandmine tema saneerimismenetluse käigus.

arvesse võtta järgmisi tegureid, kuid kahe äriühingu vahelise majandusliku järjepidevuse kindlakstegemiseks ei pea need olema kumulatiivselt täidetud ([69]):

— kas müügihind vastab turuhinnale;

— ülekande ulatus (varad ja kohustused, tööjõud, varade funktsionaalsete kogumite olemasolu);

— ostja(te) isik;

— ülekandmise aeg (pärast esialgse hindamise algust, pärast ametliku uurimismenetluse algatamist või pärast lõplikku otsust);

— toimingu majanduslik loogika ja eesmärk.

(302) Adriatica kuulus täielikult Tirreniale. Lisaks olid Tirrenia lõplikud omanikud needsamad, kes on Adriatica omanikud (st avalik-õiguslik äriühing Fintecna – Finanziaria per i Settori Industriale e dei Servizi SpA, kes oli 30. jaanuaril 2004 Tirrenia ainus aktsionär). Need on kahe äriühingu vahelise majandusliku järjepidevuse selged tõendid võrreldes teistsuguse stsenaariumiga, mille korral oleksid omanikud üksteisest sõltumatud üksused.

(303) Adriatica müük Tirreniale oli sisuliselt lihtsalt tütarettevõtja üleandmine selle omanikule, mille puhul ühtegi pakkumismenetlust ei korraldatud ja hinda ei makstud.

(304) Mis puudutab tehingu ulatust, siis müüdi Adriatica jätkuvalt tegutseva äriühinguna ja Tirrenia võttis üle kõik tema Adriatica ja Itaalia riigi vahel sõlmitud esialgsest lepingust tulenevad kohustused. Komisjonil puuduvad tõendid selle kohta, et Tirrenia oleks kohe pärast Adriatica äritegevuse otsest ülevõtmist viimase kaubandus-, personali- või tootmispoliitikat muutnud. Mida suurem osa algsest äritegevusest antakse üle uuele üksusele, seda suurem on tõenäosus, et nende varadega seotud majandustegevus on lihtsalt eelmise tegevuse jätk, mille puhul saadakse endiselt siseturuga kokkusobimatut abi. Käesoleval juhul võttis Tirrenia üle kogu Adriatica vara, kohustused ja lepingulised suhted.

(305) Tehingu eesmärgi kohta märgib komisjon, et kuigi tal puuduvad otsesed tõendid selle kohta, et tehingu eesmärk oli tagasinõudeotsusest kõrvale hoida ja selle mõju vältida, otsustas Tirrenia Adriatica üle võtta kaks päeva pärast seda, kui komisjon oli 2005. aasta otsuse vastu võtnud. Ajastus viitab seega sellele, et kaks ettevõtjat olid komisjoni käimasolevast uurimismenetlusest teadlikud ja võisid seda arvesse võtta oma otsuses koondada oma tegevus äriühingusse Tirrenia. Pealegi oli tehingu majanduslik loogika selline, et Adriatica sama tegevus pidi jätkuma Tirrenia nime all.

(306) Seetõttu järeldab komisjon, et Tirrenia ja Adriatica vahel on majanduslik järjepidevus ja et käesoleva otsuse kohast tagasinõuet Adriaticale tuleb laiendada Tirreniale. On tõsi, et Tirrenia sai oma jätkuva turul tegutsemisega jätkuvalt kasu Adriatica majandustegevuse jaoks antud ja turgu edasi moonutavast riigiabist.

(307) Seetõttu võib Itaalia põhjenduses 298 nimetatud ümberarvutuse tegemisel võtta täielikult arvesse Tirrenia 26. märtsil 2007 tehtud 5 443 790 euro suurust tagasimakset, kuna neid rahalisi vahendeid ei makstud hiljem Tirreniale tagasi,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE

Artikkel 1

1. Adriaticale, Caremarile, Siremarile, Saremarile ja Toremarile ajavahemikul 1. jaanuarist 1992 kuni 31. detsembrini 2008 riigisiseste liinide teenindamise hüvitisena antud abi kujutab endast olemasolevat abi.

2. Ilma et see piiraks lõike 3 sätete kohaldamist, on ELi toimimise lepingu artikli 106 lõike 2 alusel siseturuga kokkusobiv abi, mida Itaalia andis Adriaticale ja Saremarile ajavahemikul 1. jaanuarist 1992 kuni 31. detsembrini 2008 rahvusvaheliste liinide teenindamise hüvitisena.

([69]) Need näitajad kinnitas Üldkohus oma 28. märtsi 2012. aasta otsuses kohtuasjas T-123/09: Ryanair *vs.* komisjon, ECLI:EU:T:2012:164, millega kinnitati Alitalia kohta tehtud otsust.

3. Adriaticale ajavahemikul alates 1992. aasta jaanuarist kuni 1994. aasta juulini seoses Brindisi–Kérkyra–Igoumenitsa–Pátra liiniga antud abi, mida rakendati ebaseaduslikult, rikkudes ELi toimimise lepingu artikli 108 lõiget 3, on siseturuga kokkusobimatu.

4. Laevanduses kütusena kasutatavate mineraalõlide maksualane kohtlemine loetakse olemasolevaks abiks, arvestades, et ei komisjon ega komisjoni palvel tegutsenud Itaalia ei ole selle meetme suhtes enne selle määruse (EL) 2015/1589 artiklis 17 sätestatud tagasinõudmise aegumisperioodi lõppu midagi ette võtnud.

Artikkel 2

1. Itaalia nõuab artikli 1 lõikes 3 osutatud abisummad abisaajalt tagasi.

2. Tagasinõutavatelt summadelt arvestatakse intressi alates kuupäevast, millal need anti abisaaja käsutusse, kuni nende tegeliku tagasinõudmiseni.

3. Intress arvutatakse liitintressina vastavalt määruse (EÜ) nr 794/2004 V peatükile ja komisjoni määrusele (EÜ) nr 271/2008, ([70]) millega muudetakse määrust (EÜ) nr 794/2004.

4. Komisjon kinnitab tema käsutuses oleva teabe põhjal, et Itaalia on abisaajalt põhisumma ja osa tagasinõudmisega seotud intressist juba tagasi nõudnud.

Artikkel 3

1. Artiklis 2 osutatud abi nõutakse tagasi viivitamata ja tõhusalt.

2. Itaalia tagab käesoleva otsuse täitmise nelja kuu jooksul pärast otsuse teatavakstegemise kuupäeva.

Artikkel 4

1. Kahe kuu jooksul pärast käesolevast otsusest teavitamist esitab Itaalia järgmise teabe:

a) abisaajalt tagasi nõutav kogusumma (põhisumma ja intress);

b) käesoleva otsuse täitmiseks juba võetud ja kavandatavate meetmete üksikasjalik kirjeldus;

c) dokumendid, mis tõendavad, et abisaajaid on abi tagastamise kohustusest teavitatud.

2. Itaalia teavitab komisjoni käesoleva otsuse täitmiseks võetud riiklike meetmete edenemisest, kuni artikli 1 lõikes 3 osutatud abi on täies ulatuses tagasi makstud. Itaalia esitab komisjoni taotluse korral viivitamata teabe käesoleva otsuse täitmiseks juba võetud ja kavandatavate meetmete kohta. Ta esitab ka üksikasjaliku teabe abisaajatelt juba tagasi saadud abisummade ja intressi kohta.

Artikkel 5

Käesolev otsus on adresseeritud Itaalia Vabariigile.

Komisjon võib avalikustada käesoleva otsuse kohaldamisel tagasinõutavad abisummad ja viivised, ilma et see piiraks määruse (EL) 2015/1589 artikli 30 kohaldamist.

Brüssel, 2. märts 2020

Komisjoni nimel
juhtiv asepresident
Margrethe VESTAGERS

([70]) Komisjoni 30. jaanuari 2008. aasta määrus (EÜ) nr 271/2008, millega muudetakse määrust (EÜ) nr 794/2004, millega rakendatakse nõukogu määrust (EÜ) nr 659/1999, millega kehtestatakse üksikasjalikud eeskirjad EÜ asutamislepingu artikli 93 kohaldamiseks (ELT L 82, 25.3.2008, lk 1).