II

(Muut kuin lainsäätämisjärjestyksessä hyväksyttävät säädökset)

PÄÄTÖKSET

KOMISSION PÄÄTÖS (EU) 2020/1411,

annettu 2 päivänä maaliskuuta 2020,

valtiontuesta C 64/99 (ex NN 68/99), jonka Italia on toteuttanut merenkulkuyritysten Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar ja Toremar (Tirrenia-konserni) hyväksi

(tiedoksiannettu numerolla C(2020) 1108)

(Ainoastaan italiankielinen teksti on todistusvoimainen)

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

EUROOPAN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 108 artiklan 2 kohdan ensimmäisen alakohdan,

ottaa huomioon Euroopan talousalueesta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 62 artiklan 1 kohdan a alakohdan,

on mainittujen artiklojen mukaisesti kehottanut asianomaisia esittämään huomautuksensa ([1]) ja ottanut huomioon nämä huomautukset,

sekä katsoo seuraavaa:

1. MENETTELY

1.1 Komission päätös 2005/163/EY

(1) Saamiensa useiden valitusten johdosta komissio päätti vuonna 1999 aloittaa Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen, jäljempänä 'SEUT-sopimus', 108 artiklan 2 kohdan mukaisen menettelyn tukien osalta, joita oli maksettu entisen Tirrenia-konsernin kuudelle yritykselle (Tirrenia di Navigazione SpA, jäljempänä 'Tirrenia', Adriatica di Navigazione SpA, jäljempänä 'Adriatica', Caremar – Campania Regionale Maritima SpA, jäljempänä 'Caremar', Saremar – Sardegna Regionale Marittima S.p.A, jäljempänä 'Saremar', Toremar – Toscana Regionale Marittima SpA, jäljempänä 'Toremar', ja Siremar – Sicilia Regionale Marittima SpA, jäljempänä 'Siremar'). Tuolloin määräysvalta näissä yrityksissä oli julkisella Finmare-yrityksellä, joka omisti Tirrenian osakepääoman, ja tämä puolestaan omisti Adriatica-, Caremar-, Saremar-, Siremar- ja Toremar-alueyritykset.

(2) Kyseiset tuet olivat konsernin kullekin yritykselle suoraan maksettuja tukia, joiden tarkoituksena oli ylläpitää meriliikennepalveluja, joita nämä yritykset tarjosivat vuonna 1991 Italian valtion kanssa tekemiensä kuuden julkista palvelua koskevan sopimuksen, jäljempänä 'alkuperäiset sopimukset', mukaisesti. Alkuperäisten sopimusten tarkoituksena oli varmistaa meriliikennepalvelujen tarjoaminen reiteillä, joista suurin osa suuntautui manner-Italiasta Sisiliaan, Sardiniaan ja Italian muille, pienemmille saarille.

(3) Komissio ilmoitti Italialle 6 päivänä elokuuta 1999 päivätyllä kirjeellä päätöksestään aloittaa muodollinen tutkintamenettely, jäljempänä 'aloittamispäätös'. Italian viranomaiset esittivät aloittamispäätöstä koskevat huomautuksensa 28 päivänä syyskuuta 1999 päivätyllä kirjeellä.

([1]) EYVL C 306, 23.10.1999, s. 2.

(4) Kun päätös oli julkaistu *Euroopan unionin virallisessa lehdessä* ([2]), useat yksityiset meriliikenteen harjoittajat esittivät huomautuksensa komissiolle. Huomautukset annettiin tiedoksi Italian viranomaisille, jotta ne voivat esittää niistä omat huomautuksensa.

(5) Italia nosti 18 päivänä lokakuuta 1999 yhteisöjen tuomioistuimessa kanteen aloittamispäätöksen kumoamiseksi siltä osin kuin se koskee tuen maksamisen keskeyttämistä. Asia rekisteröitiin asianumerolla C-400/99. Tirrenia, Adriatica, Caremar, Saremar, Siremar ja Toremar nostivat puolestaan 19 päivänä lokakuuta 1999 päätöksen kumoamista koskevan kanteen yhteisöjen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimessa Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 230 artiklan neljännen kohdan (nykyisin SEUT-sopimuksen 263 artiklan 4 kohta) nojalla. Kanne kirjattiin rekisteriin asianumerolla T-246/99.

(6) Yhteisöjen tuomioistuin kumosi 10 päivänä toukokuuta 2005 asiassa C-400/99 antamallaan tuomiolla aloittamispäätöksen ”siltä osin kuin se merkitsee Tirrenia-ryhmän alusten polttoaineen ja voiteluöljyn hankintaan sovellettavan verotusjärjestelmän soveltamisen keskeyttämistä” siihen asti, kunnes Italian viranomaisille ilmoitetaan kyseistä yritystä koskevan menettelyn lopettamisesta ([3]). Muilta osin kanne hylättiin.

(7) Yhteisöjen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin hylkäsi 20 päivänä kesäkuuta 2007 asiassa T-246/99 antamallaan tuomiolla ([4]) Tirrenian sekä Adriatican, Caremarin, Saremarin, Siremarin ja Toremarin nostaman, aloittamispäätöksen kumoamista kokonaisuudessaan koskevan kanteen.

(8) Italian viranomaiset pyysivät tutkinnan aikana, että Tirrenia-konsernia koskeva tarkastelu toteutettaisiin osissa niin, että lopullinen päätös tehtäisiin ensiksi Tirreniasta. Pyyntöä perusteltiin Italian viranomaisten aikomuksella yksityistää konserni aloittamalla Tirrenian yksityistämisestä mahdollisimman pian.

(9) Komissio totesi kyseisen pyynnön johdosta, että vaikka Tirrenia oli konsernin sisällä johtavassa asemassa taloudellisen ja kaupallisen strategian osalta, konserniin tuolloin kuuluneet kuusi oikeudellisesti itsenäistä yritystä toimivat maantieteellisesti erilaisilla markkinalohkoilla, joilla kilpailu italialaisten yksityisten toimijoiden ja muiden jäsenvaltioiden toimijoiden taholta oli vaihtelevaa. Lisäksi komissio totesi, että Italian viranomaisten johdanto-osan 2 kappaleessa mainittujen sopimusten mukaisesti maksamat tuet oli laskettu niin, että ne kattoivat jokaisen mainitun yrityksen liikennöimillä linjoilla kirjatun nettotappion, ja ne oli myönnetty suoraan kyseisille yrityksille ilman, että niitä olisi kierrätetty Tirrenian kautta. Käynnistetyn menettelyn kohteena olleen tuen muodostaneet muut osatekijät – investointi- ja verotuet – vaativat erillistä tarkastelua konsernin kunkin yrityksen osalta. Näin ollen komissio katsoi voivansa suostua Italian viranomaisten pyyntöön ja päätti päätöksellä 2001/851/EY ([5]), jäljempänä ’vuoden 2001 päätös’, menettelyn, joka oli käynnistetty Tirrenialle myönnetyn tuen osalta.

(10) Menettelyä jatkettiin Italian viidelle muulle Tirrenia-konsernin yritykselle (Adriatica, Caremar, Saremar, Siremar ja Toremar, jäljempänä ’alueyritykset’) myöntämän tuen osalta. Italian viranomaiset toimittivat vuosina 2001–2003 järjestettyjen kahdenvälisten kokousten yhteydessä kaikkien näiden yritysten liikennöimien reittien osalta tiedot kyseisten markkinoiden erityispiirteistä, liikenteen kehityksestä, mahdollisista julkisten yritysten kanssa kilpailevista yksityisistä yrityksistä sekä kullekin yritykselle myönnetyn julkisen rahoituksen määrän kehityksestä.

(11) Lisäksi eräät valituksen tekijät, erityisesti eräät Napolinlahdella Caremar-alueyrityksen kanssa kilpailevat yksityiset yritykset, toimittivat komissiolle tammi-, helmi- ja syyskuussa 2003 lisätietoja, jotka sisälsivät uusia seikkoja, jotka oli otettava huomioon tutkintamenettelyssä. Italian viranomaisia pyydettiin esittämään huomautuksensa näistä lisätiedoista. Lokakuun 20 päivänä 2003 järjestettiin kahdenvälinen kokous, jonka johdosta Italian viranomaiset antoivat sitoumuksia liittyen tiettyihin Caremarin Napolinlahdella liikennöimiin nopeisiin yhteyksiin. Sitoumukset annettiin virallisesti 29 päivänä lokakuuta 2003 päivätyllä kirjeellä, jonka komissio vastaanotti 31 päivänä lokakuuta 2003, ja ne vahvistettiin 17 päivänä helmikuuta 2004 päivätyllä kirjeellä. Adriatican osalta Italian viranomaiset toimittivat komissiolle lisätietoja 23 päivänä helmikuuta 2004 päivätyllä faksilla.

([2]) Ks. alaviite 1.

([3]) Yhteisöjen tuomioistuimen tuomio,10.5.2005, Italian tasavalta v. Euroopan yhteisöjen komissio, C-400/99, ECLI:EU:C:2005:275, 34 kohta.

([4]) Yhteisöjen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen tuomio 20.6.2007, Tirrenia di Navigazione SpA ym. v. Euroopan yhteisöjen komissio, T-246/99, ECLI:EU:T:2007:186.

([5]) Komission päätös 2001/851/EY, tehty 21 päivänä kesäkuuta 2001, valtiontuista, jotka Italia on maksanut Tirrenia di Navigazione -meriliikenneyhtiölle (EYVL L 318, 4.12.2001, s. 9).

(12) Komissio totesi päätöksellä 2005/163/EY ([6]), jäljempänä 'vuoden 2005 päätös', Italian alueyrityksille myöntämän korvauksen osittain soveltuvaksi sisämarkkinoille edellyttäen, että tiettyjä Italian viranomaisten tekemiä sitoumuksia noudatetaan, sekä osittain soveltumattomaksi sisämarkkinoille. Komissio määräsi, että tuen soveltumattomaksi sisämarkkinoille julistettu osa peritään takaisin.

(13) Erityisesti vuoden 2005 päätöksen 1, 2, 3, 4 ja 5 artiklassa määrätään seuraavaa:

— "1 artikla

Tuki, jota Italia on 1 päivästä tammikuuta 1992 alkaen myöntänyt Adriaticalle korvaukseksi julkisen palvelun tarjoamisesta, soveltuu yhteismarkkinoille perustamissopimuksen 86 artiklan 2 kohdan mukaisesti, sanotun kuitenkaan rajoittamatta 2 kohdan säännösten soveltamista.

Tuki, joka myönnettiin Adriaticalle tammikuun 1992 ja heinäkuun 1994 välisenä aikana reitin Brindisi–Korfu–Igumenitsa–Patras liikennöimiseksi, ei sovellu yhteismarkkinoille.

Italian on toteutettava kaikki tarvittavat toimenpiteet 2 kohdassa tarkoitetun laittomasti myönnetyn tuen perimiseksi takaisin Adriatica-yritykseltä.

Takaisinperintä on toteutettava viipymättä kansallisessa laissa säädettyjen menettelyjen mukaisesti sillä edellytyksellä, että ne mahdollistavat tämän päätöksen välittömän ja tehokkaan täytäntöönpanon.

Takaisinperittävään tukeen sisällytetään korko alkaen siitä, kun tuki asetettiin tuensaajan käyttöön, tuen takaisinperintään saakka. Korko perustuu aluetukien avustusekvivalenttien laskennassa käytettyyn viitekorkoon, ja se lasketaan koronkorkona sääntöjenvastaisesti myönnetyn tuen takaisinperinnässä sovellettavasta korkotasosta annetun komission tiedonannon ohjeiden mukaisesti.

Alkaen 1 päivästä tammikuuta 2004 kaikista julkisen palvelun toimista, jotka Italia on antanut toimeksi Adriatica-yritykselle, on pidettävä erillistä kirjanpitoa kullakin kyseisellä reitillä.

— 2 artikla

Tuki, jota Italia on 1 päivästä tammikuuta 1992 alkaen myöntänyt Siremarille, Saremarille ja Toremarille korvaukseksi julkisen palvelun tarjoamisesta, soveltuu yhteismarkkinoille perustamissopimuksen 86 artiklan 2 kohdan mukaisesti.

Alkaen 1 päivästä tammikuuta 2004 kaikista julkisen palvelun toimista, jotka Italia on antanut toimeksi Siremarille, Saremarille ja Toremarille, on pidettävä erillistä kirjanpitoa kullakin kyseisellä reitillä.

— 3 artikla

Tuki, jota Italia on 1 päivästä tammikuuta 1992 alkaen myöntänyt Caremarille korvaukseksi julkisen palvelun tarjoamisesta, soveltuu yhteismarkkinoille perustamissopimuksen 86 artiklan 2 kohdan mukaisesti.

Italia sitoutuu siihen, että se viimeistään 1 päivänä syyskuuta 2004:

a) lopettaa tuen, jota se myöntää Caremarille matkustajaliikenteen säännöllisten nopeiden yhteyksien tarjoamiseksi reitillä Napoli–Capri;

b) supistaa matkustajaliikenteen säännöllisten nopeiden yhteyksien kapasiteettia vähentämällä matkustaja-paikkoja reitillä Napoli–Procida–Ischia 1 142 260:sta 633 200:aan paikkaan talvikaudella ja 683 200:sta 520 400:aan paikkaan kesäkaudella;

c) rajoittaa tuen, jota se myöntää Caremarille matkustajaliikenteen säännöllisten nopeiden yhteyksien liikennöimiseksi reitillä Napoli–Procida–Ischia, palvelujen nettotappion korvaamiseen;

d) huolehtii siitä, että kaikista julkisen palvelun toimista, jotka se antaa toimeksi Caremarille, pidetään erillistä kirjanpitoa kunkin kyseisen reitin osalta.

— 4 artikla

Edellä 3 artiklassa tarkoitetut kapasiteetin vähentämistä koskevat sitoumukset on sisällytettävä ministeriöiden väliseen asetukseen, jolla muutetaan alueyritysten viisivuotissuunnitelmat vuosiksi 2005–2008.

([6]) Komission päätös 2005/163/EY, tehty 16 päivänä maaliskuuta 2004, valtiontuesta, jonka Italia on myöntänyt merenkulkuyrityksille Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar ja Toremar (Tirrenia-konserni) (EUVL L 53, 26.2.2005, s. 29).

— 5 artikla

Kaikki Adriatican, Siremarin, Saremarin, Toremarin ja Caremarin palvelutarjontaa osittain tai kokonaan koskevat pysyvät muutokset, joiden myötä tuen määrä kasvaa, on ilmoitettava etukäteen komissiolle.”

1.2 **Yhteisöjen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen tuomio, jolla kumottiin vuoden 2005 päätös**

(14) Yhteisöjen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimessa on nostettu kolme kannetta vuoden 2005 päätöksen kumoamiseksi. Kanteet nostivat i) Tirrenia, joka oli vuonna 2004 ostanut Adriatican käynnissä olevan liiketoiminnan (asia T-265/04), ii) Caremar, Saremar, Siremar ja Toremar (asia T-292/04) ja iii) kilpaileva yritys Navigazione Libera del Golfo SpA (asia T-504/04).

(15) Yhteisöjen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin kumosi vuoden 2005 päätöksen yhdistetyissä asioissa T-265/04, T-292/04 ja T-504/04 ([7]) 4 päivänä maaliskuuta 2009 antamallaan tuomiolla, jäljempänä ’vuoden 2009 tuomio’.

(16) Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin katsoi erityisesti, ettei komissio ollut perustellut riittävästi, miksi tuen katsottiin olevan uutta eikä voimassa olevaa tukea, kuten valittajat väittivät. Se totesi erityisesti, ettei komissio ollut perustellut riittävästi, miksi se katsoi, ettei tukea ollut myönnetty ennen EY:n perustamissopimuksen voimaantuloa Italiassa, sillä Italian viranomaiset olivat väittäneet menettelyssä, että kyseinen tuki perustui vuonna 1936 hyväksyttyjen kuninkaan asetusten säännöksiin. Lisäksi ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin katsoi, ettei komissio ollut käsitellyt riittävästi Italian viranomaisten muodollisen tutkintamenettelyn aikana esittämiä väitteitä, joiden mukaan asianomaisen oikeudellisen kehyksen myöhemmät muutokset johtivat ainoastaan tuen kokonaismäärän pienenemiseen ([8]).

(17) Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin katsoi myös, että komissio ei ollut soveltanut neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3577/92 ([9]), jäljempänä ’meriliikenteen kabotaasiasetus’, 4 artiklan 3 kohtaa, jonka mukaan voimassa olevat sopimukset julkisesta palvelusta voivat olla voimassa niiden voimassaolon päättymispäivään asti. Ensimmäisen oikeusaseen tuomioistuin katsoi, että Tirrenia-konsernin alueyrityksille alkuperäisten sopimusten nojalla maksettu korvaus kabotaasireittien liikennöimisestä oli voimassa olevaa tukea, sillä komissio oli jo päätellyt, ettei tällainen korvaus ylittänyt sitä, mikä oli tarpeen julkisen palvelun velvoitteiden rahoittamiseksi ([10]).

1.3 **Menettely vuoden 2005 päätöksen kumoamisen jälkeen**

(18) Komissio kehotti 7 päivänä huhtikuuta 2010 päivätyllä kirjeellä Italian viranomaisia toimittamaan huomautuksensa vuoden 2005 päätöksen kumoamisesta sekä kaikki tarvittavat tiedot kyseisten toimenpiteiden arvioimiseksi kattavasti. Se pyysi Italian viranomaisia erityisesti toimittamaan i) selvennyksiä Adriatican ja Saremarin kansainvälisten reittien liikennöinnistä ja erityisesti liikennöintiajanjaksosta, säädöksestä, jolla on säädetty julkisen palvelun velvoitteista ja palvelun ominaisuuksista, kuten säännöllisyydestä, kapasiteetista, vuorotiheydestä ja alusten tyypistä, sekä julkisen palvelun velvoitteiden mahdollisista myöhemmistä muutoksista ja ii) kuvauksen korvausmenetelmästä ja kaikista korvauksen ja sijoitetun pääoman tuoton laskentamenetelmän myöhemmistä muutoksista sekä tällaisten muutosten vaikutuksesta korvauksen tasoon.

(19) Samana päivänä komissio pyysi myös vuoden 2005 päätöksen tekemiseen johtaneeseen menettelyyn osallistuneita asianomaisia osapuolia esittämään asiaa koskevat huomautuksensa. Komissio sai huomautuksia ainoastaan vuoden 2005 päätöksen soveltamisalaan kuuluvien toimenpiteiden tuensaajilta. Huomautukset annettiin tiedoksi Italian viranomaisille, jotta ne voivat esittää niistä omat huomautuksensa.

(20) Koska Italian viranomaiset eivät vastanneet 7 päivänä huhtikuuta 2010 päivättyyn kirjeeseen, komissio muistutti 22 päivänä kesäkuuta 2010 päivätyllä kirjeellä Italian viranomaisia pyydettyjen tietojen toimittamisesta.

(21) Italian viranomaiset toimittivat 27 päivänä heinäkuuta 2010 päivätyllä kirjeellä tiettyjä selvennyksiä Italian merenkulkualan julkisen palvelun järjestelmiin sovellettavasta lainsäädännöstä.

([7]) Yhteisöjen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen tuomio 4.3.2009, Tirrenia di Navigazione SpA ym. v. Euroopan yhteisöjen komissio, T-265/04, ECLI:EU:T:2009:48.

([8]) Vuoden 2009 tuomion 97–134 kohta.

([9]) Neuvoston asetus (ETY) N:o 3577/92, annettu 7 päivänä joulukuuta 1992, palvelujen tarjoamisen vapauden periaatteen soveltamisesta meriliikenteeseen jäsenvaltioissa (meriliikenteen kabotaasi) (EYVL L 364, 12.12.1992, s. 7).

([10]) Vuoden 2009 tuomion 140–148 kohta.

(22) Komissio pyysi 22 päivänä joulukuuta 2010 päivätyllä kirjeellä Italian viranomaisia toimittamaan seuraavat lisätiedot:

a) Adriaticalle/Tirrenialle, Saremarille, Toremarille, Siremarille ja Caremarille vuosina 2001–2008 myönnetty vuotuinen korvaus (mukaan lukien erittely kunkin yrityksen osalta huomioon otetuista kustannuksista);

b) vuosilta 1992–2008 voittotaso, laskentamenetelmä ja perustelut sille, että tätä tasoa voidaan pitää kohtuullisena ottaen huomioon yrityksille julkisen palvelun tarjoamisesta aiheutuvat riskit;

c) Adriatican, Saremarin, Toremarin, Siremarin ja Caremarin Italian valtion kanssa vuonna 1991 tekemien sopimusten mukaan liikennöidyt reitit ja satamat, kyseisillä meriliikenneyhteyksillä käytettävien alusten tyyppi ja kapasiteetti, noudatettavat vuorovälit ja veloitettavat hinnat oli eriteltävä viisivuotissuunnitelmissa. Italian viranomaisia pyydettiin toimittamaan kausien 2000–2004 ja 2005–2008 viisivuotissuunnitelmat, joita ei ollut toimitettu komissiolle vuoden 2005 päätöksen tekohetkellä;

d) Italian viranomaisia pyydettiin ilmoittamaan, oliko vuoden 2005 päätöksessä asetettuja ehtoja ([11]) noudatettu.

(23) Komissio kehotti jälleen 29 päivänä kesäkuuta 2011 päivätyllä kirjeellä Italian viranomaisia toimittamaan pyydetyt tiedot. Komissio ilmoitti nimenomaisesti Italian viranomaisille, että jos pyydettyjä tietoja ei toimiteta määräaikaan mennessä, se antaisi tietojen toimittamista koskevan välipäätöksen neuvoston asetuksen (EY) N:o 659/1999 ([12]), jäljempänä 'menettelyasetus', 10 artiklan 3 kohdan mukaisesti.

(24) Italian viranomaiset toimittivat 19 päivänä heinäkuuta 2011 päivätyllä kirjeellä tiettyjä selvennyksiä 22 päivänä joulukuuta 2010 päivätyn komission pyynnön a, c ja d kohdasta. Ne toimittivat tiedot Adriaticalle vuosina 2001–2004 sekä Saremarille, Toremarille, Siremarille ja Caremarille vuosina 2001–2008 myönnetyistä vuotuisista korvauksista, vahvistivat vuonna 2005 tehdyssä päätöksessä asetettujen ehtojen noudattamisen ja selittivät, että sen sijaan, että kausille 2000–2004 ja 2005–2008 olisi hyväksytty viisivuotissuunnitelmia, oli toteutettu tapauskohtaisia järkeistämistoimenpiteitä palvelujen saattamiseksi paremmin paikallisyhteisöjen tarpeita vastaaviksi tekemättä kuitenkaan merkittäviä muutoksia julkisen palvelun järjestelmään. Voittotason osalta Italian viranomaiset selittivät, että vuoden 2005 päätöksen tekemisestä kuluneen huomattavan pitkän ajan ja erityisesti pyydettyjen tietojen kattaman aikajanan ja monimutkaisuuden vuoksi näitä tietoja ei ollut helppo löytää ministeriön arkistosta. Näin ollen 22 päivänä joulukuuta 2010 päivättyyn komission kirjeeseen ei toimitettu täydellistä vastausta.

(25) Italian viranomaisten kanssa järjestettiin kesäkuussa 2012 kokous, jonka tarkoitus oli täydentää asiakirja-aineisto ja antaa komissiolle saattaa kyseisten toimenpiteiden arviointi päätökseen. Tässä kokouksessa komissio pyysi yksityiskohtaisia tietoja erityisesti sen toteamiseksi, että asianomaiset yritykset eivät olleet hyötyneet liiallisista korvauksista.

(26) Koska Italian viranomaisten tämän kokouksen jälkeen toimittamat tiedot eivät olleet riittäviä, jotta komissio olisi voinut saattaa arviointinsa päätökseen, Italialle lähetettiin 7 päivänä marraskuuta 2012 uusi tietopyyntö, joka koski

a) Adriaticalle/Tirrenialle, Saremarille, Toremarille, Siremarille ja Caremarille vuosina 1992–2008 myönnettyä korvausta ja kohtuullista voittomarginaalia;

b) luetteloa Adriatican/Tirrenian ja Saremarin alkuperäisten sopimusten nojalla liikennöimistä kansainvälisistä reiteistä ja niiden liikennöinnin kestoa;

c) vuoden 2005 päätöksen takaisinperintää koskevien määräysten tehokasta täytäntöönpanoa;

([11]) Ne olivat i) velvoite pitää vuodesta 2004 alkaen erillistä kirjanpitoa kullakin Adriatican/Tirrenian, Siremarin, Saremarin, Toremarin ja Caremarin liikennöimällä julkisen palvelun reitillä; ii) Caremarille matkustajaliikenteen nopeiden yhteyksien tarjoamiseksi reitillä Napoli–Capri myönnetyn tuen lopettaminen; iii) Caremarille matkustajaliikenteen säännöllisten nopeiden yhteyksien liikennöimiseksi reitillä Napoli–Procida–Ischia myönnetyn tuen rajoittaminen reitin nettotappion korvaamiseen; iv) matkustajaliikenteen säännöllisten nopeiden yhteyksien kapasiteetin vähentäminen reitillä Napoli–Procida–Ischia.

([12]) Neuvoston asetus (EY) N:o 659/1999, annettu 22 päivänä maaliskuuta 1999, Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 93 artiklan soveltamista koskevista yksityiskohtaisista säännöistä (EYVL L 83, 27.3.1999, s. 1).

d) komission päätöksen 2005/842/EY ([13]), jäljempänä 'vuoden 2005 SGEI-päätös'. 2 artiklan 1 kohdassa vahvistettujen edellytysten noudattamista;

e) Adriaticalle reitin Genova–Termini Imerese liikennöinnin osalta asetettuja julkisen palvelun velvoitteita, reitin kilpailutilannetta ja Adriatican/Tirrenian liikennöinnin kestoa tällä reitillä julkisen palvelun järjestelmässä vuoden 2004 jälkeen;

f) sitä, oliko jokin yrityksistä ollut vaikeuksissa olevien yritysten pelastamiseen ja rakenneuudistukseen myönnettävästä tuesta annettujen yhteisön suuntaviivojen ([14]), jäljempänä 'pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivat', mukaisesti vaikeuksissa ja jos oli, minä aikana.

(27) Italian viranomaiset toimittivat 7 päivänä joulukuuta 2012 päivätyllä kirjeellä puutteellisia vastauksia komission esittämiin kysymyksiin. Italia vastasi näihin kysymyksiin seuraavasti:

a) Vuosien 1992–2008 korvausten ja kohtuullisen voittomarginaalin osalta Italian viranomaiset toimittivat

i) kunkin yrityksen reittikohtaisen kirjanpidon vuosilta 1999–2001;

ii) Adriaticalle vuosina 1999–2003 ja muille alueyrityksille vuosina 1998–2003 myönnetyn vuotuisen voittomarginaalin. Saremarin vuotuista voittomarginaalia vuodelta 1999 ei toimitettu;

iii) Adriatican/Tirrenian liikennöimien reittien liikennöinnistä vuosina 2004–2008 vuosittain tosiasiallisesti korvattujen tappioiden määrä;

iv) kunkin yrityksen reittikohtaisen kirjanpidon vuosilta 2004–2008 Saremaria lukuun ottamatta. Reittikohtaiset kirjanpidot toimitettiin Toremarin osalta vain vuosilta 2005, 2006 ja 2007 ja Siremarin osalta vain vuodelta 2006. Vuosien 2004–2008 vuotuista voittomarginaalia ei toimitettu yhdenkään alueyrityksen osalta;

b) Adriatican/Tirrenian ja Saremarin alkuperäisten sopimusten mukaisesti liikennöimien kansainvälisten reittien luettelon ja niiden liikennöinnin keston osalta Italia ei ilmoittanut reitin Trieste–Durrës liikennöinnin päättymispäiviä. Mitään asiakirjatodisteita ei toimitettu sen väitteen tueksi, että liikennöinti reitillä Santa Teresa di Gallura–Bonifacio olisi alkanut ennen vuotta 1989;

c) Vuonna 2005 tehdyllä päätöksellä sisämarkkinoille soveltumattomaksi todetun tuen takaisinperinnän osalta Italia vahvisti, että Adriaticalle tammikuusta 1992 heinäkuuhun 1994 reitin Brindisi–Korfu–Igumenitsa–Patras liikennöimiseksi myönnetty sisämarkkinoille soveltumaton tuki, jonka määrä oli yhteensä 8 651 600 euroa (3 207 810 euroa pääoma ja 5 443 790 euroa korkoa 1 päivästä tammikuuta 1992 alkaen) perittiin takaisin 31 päivänä joulukuuta 2006. Tuensaaja maksoi tuen takaisin vasta 26 päivänä maaliskuuta 2007. Tammikuun 1 päivän 2007 ja 26 päivän maaliskuuta 2007 väliseltä ajalta maksettuja korkoja ei mainittu;

d) Vuoden 2005 SGEI-päätöksen 2 artiklan 1 kohdassa säädettyjen edellytysten noudattamisesta ei annettu tietoja;

e) Italia selvensi reitin Genova–Termini Imerese osalta, että liikennöinti reitillä keskeytettiin vuonna 2005 ja se lakkautettiin vuonna 2006. Reitin kilpailutilanteesta ei annettu tietoja;

f) Yritysten mahdollisesta katsomisesta pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen mukaisiksi vaikeuksissa oleviksi yrityksiksi Italia vahvisti, että yritykset eivät olleet hyötyneet pelastamistuesta kyseisenä ajanjaksona, mutta ei kuitenkaan toimittanut lopullista vahvistusta siitä, olisiko jotain yrityksistä voitu pitää vaikeuksissa olevana yrityksenä milloin tahansa alkuperäisten sopimusten voimassaoloaikana.

(28) Italian viranomaisille lähetettiin 28 päivänä tammikuuta 2013 uusi muistutus, jossa niitä pyydettiin toimittamaan viipymättä kaikki aiemmin pyydetyt tiedot. Komissio ilmoitti Italian viranomaisille uudelleen, että jos kaikkia pyydettyjä tietoja ei toimiteta määräaikaan mennessä, se antaisi väliaikaisen määräyksen menettelyasetuksen 10 artiklan 3 kohdan mukaisesti.

(29) Komissio päätti 11 päivänä maaliskuuta 2013 määrätä Italian menettelyasetuksen 10 artiklan 3 kohdan nojalla toimittamaan 22 päivänä joulukuuta 2010 ja 7 päivänä marraskuuta 2012 päivätyillä kirjeillä pyydetyt tiedot.

([13]) Komission päätös 2005/842/EY, tehty 28 päivänä marraskuuta 2005, EY:n perustamissopimuksen 86 artiklan 2 kohdan määräysten soveltamisesta tietyille yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja tuottaville yrityksille korvauksena julkisista palveluista myönnettävään valtiontukeen (EUVL L 312, 29.11.2005, s. 67).

([14]) EUVL C 244, 1.10.2004, s. 2.

(30) Italia vastasi tietojen toimittamista koskevaan välipäätökseen 10 päivänä huhtikuuta 2013. Italia toimitti toimintakustannukset/liiketulot ja vuotuisen tuen määrän (kustannusten ja tulojen erotuksena, ilman liikenteenharjoittajan voittomarginaalia) kaikkien yritysten osalta vuoden 2004 jälkeen. Italia ei vastannut muihin komission välipäätöksessä esitettyihin pyyntöihin.

(31) Komissio pyysi 16 päivänä lokakuuta 2015 Italiaa toimittamaan lisätietoja Adriatican ja Tirrenian sulautumisesta ja varsinkin tietoja Adriatican omaisuuden myynnistä ja sulautumiseen liittyvistä ehdoista. Marraskuun 4 päivänä 2015 Italian viranomaiset vastasivat 22 päivänä lokakuuta 2015 päivätyllä kirjeellä, että Tirrenia oli 18 päivänä maaliskuuta 2004 tehdyllä päätöksellä hankkinut tytäryhtiönsä liiketoiminnan ja että sulautuminen ei vaikuttanut Adriatican alkuperäisten sopimusten nojalla harjoittamaan toimintaan eikä muuttanut niiden mukaisia korvauksia.

(32) Komissio pyysi 18 päivänä lokakuuta 2018 Italiaa toimittamaan selvennyksiä reitistä Bari–Durrës maksettuun korvaukseen ja Italian viranomaisten reitin Brindisi–Korfu–Igumenitsa–Patras liikennöinnistä vuosina 1992–1994 takaisin perimän tuen tarkkaan määrään (tukisumma ja korko). Italia vastasi 21 päivänä joulukuuta 2018 ja selvensi, että vuosina 2002–2008 reitillä Bari–Durrës tarjotuista palveluista ei ollut maksettu korvausta, ja vahvisti, että Adriaticalle tammikuun 1992 ja heinäkuun 1994 välisenä aikana reitin Brindisi–Korfu–Igumenitsa–Patras liikennöimiseksi myönnetyn sisämarkkinoille soveltumattoman 8 651 600 euron suuruisen tuen takaisinperintään ei sisältynyt korkoa 1 päivän tammikuuta 2007 ja 26 päivän maaliskuuta 2007 väliseltä ajalta.

1.4 **Valtiontukiasiat alkuperäisten sopimusten voimassaolon päättymisen jälkeen**

(33) Tammikuusta 2009 lähtien Tirrenia, Siremar, Saremar, Toremar ja Caremar tarjosivat meriliikennepalveluja alkuperäisten sopimusten nojalla seuraavasti:

a) joulukuun 30 päivänä 2008 annetussa asetuksessa N:o 207, joka muutettiin 27 päivänä helmikuuta 2009 annetuksi laiksi N:o 14, säädettiin alkuperäisten sopimusten jatkamisesta vuoden 2009 loppuun saakka;

b) syyskuun 25 päivänä syyskuuta 2009 annetun asetuksen N:o 135, joka muutettiin 20 päivänä marraskuuta 2009 annetuksi laiksi N:o 166, jäljempänä 'vuoden 2009 laki', 19 §:n b momentilla jatkettiin alkuperäisiä sopimuksia edelleen 30 päivään syyskuuta 2010, jolloin Italia aikoi saattaa Tirrenia-konsernin yritysten yksityistämisprosessin päätökseen;

c) elokuun 5 päivänä 2010 annetun asetuksen N:o 125 muuttamisesta 1 päivänä lokakuuta 2010 annetussa laissa N:o 163 säädettiin lopulta alkuperäisten sopimusten jatkamisesta yksityistämisprosessin loppuun saakka.

(34) Vuoden 2009 lain nojalla yritysten ostajille oli määrä tehdä uudet sopimukset / julkisia palveluhankintoja koskevat sopimukset.

(35) Saatuaan useita valituksia komissio aloitti 5 päivänä lokakuuta 2011 muodollisen tutkintamenettelyn, joka koski useita Italian valtion hyväksymiä toimenpiteitä entisen Tirrenia-konsernin yritysten hyväksi, mukaan lukien edellä mainittujen alkuperäisten sopimusten voimassaolon jatkamisen nojalla yrityksille maksetut korvaukset ja yksityistämiseen mahdollisesti liittyvä tuki ([15]). Muodollisen tutkintamenettelyn jatkaminen hyväksyttiin 19 päivänä joulukuuta 2012 ([16]). Näitä toimenpiteitä tutkitaan erikseen asianumeroilla SA.32014, SA.32015 ja SA.32016, eikä niitä näin ollen käsitellä tässä päätöksessä.

1.5 **Tämän päätöksen soveltamisala**

(36) Tämä päätös kattaa ainoastaan alueyritysten vuosina 1992–2008 saamat tuet, eikä se vaikuta muihin meneillään oleviin valtiontukiasioihin, mukaan lukien muodollinen tutkintamenettely, joka koskee kyseisille yrityksille alkuperäisten sopimusten voimassaolon jatkamisen nojalla vuodesta 2009 alkaen maksettua korvausta julkisista palveluista (ks. asiat SA.32014, SA.32015 ja SA.32016).

(37) Tämä päätös koskee ainoastaan valtiontukeen liittyviä näkökohtia eikä rajoita perussopimuksen muiden määräysten soveltamista erityisesti julkisia hankintoja ja palveluja koskevien käyttöoikeussopimusten osalta.

([15]) EUVL C 28, 1.2.2012, s. 18.
([16]) EUVL C 84, 22.3.2013, s. 58.

2. YKSITYISKOHTAINEN KUVAUS TOIMENPITEISTÄ

2.1 Tuensaajat ja markkinat, joilla ne toimivat

2.1.1 *Adriatica*

(38) Adriatica liikennöi kansainvälisiä reittejä Italian sekä Kreikan, Albanian ja entisen Jugoslavian välillä sekä alueellisten kabotaasiyhteyksien verkkoa Sisiliaan (vain rahtiliikenne) ja Tremitin saariston saarille.

(39) Suurin osa Adriatican matkustajaliikenteestä keskittyi kansainvälisille reiteille Albaniaan ja Tremitin saariston kabotaasireiteille ([17]). Rahtiliikenteessä yli 90 prosenttia Adriatican kokonaisvolyymistä liikennöitiin Sisilian kabotaasireiteillä sekä kansainvälisillä reiteillä (jotka muodostivat 67 prosenttia yrityksen rahtiliikenteen kokonaisvolyymistä) ([18]).

(40) Adriaticaan kohdistuva kilpailupaine vaihteli riippuen sen liikennöimistä reiteistä.

(41) Kansainvälisten reittien kilpailutilanne oli seuraava:

— reittiä Bari–Durrës (Albania) liikennöi vuoden läpi Adriatica ja kaksi muuta liikenteenharjoittajaa, joista toinen oli unionin liikenteenharjoittaja (mutta vain sesonkikaudella);

— reittiä Ancona–Split (Kroatia) liikennöi vuoden läpi Adriatica ja kolme muuta liikenteenharjoittajaa, joista yksi oli unionin liikenteenharjoittaja vuodesta 2001 lähtien (mutta vain sesonkikaudella);

— Adriatica liikennöi reittiä Bari–Dubrovnik (Kroatia) vain vuosina 1997–1998 yhdessä unionin ulkopuolisen liikenteenharjoittajan kanssa;

— Adriatica liikennöi reittiä Bari–Bar (Montenegro) vain vuosina 1997–1998 yhdessä kahden unionin ulkopuolisen liikenteenharjoittajan kanssa;

— Adriatica liikennöi reittiä Brindisi–Korfu–Igumenitsa–Patras (Kreikka) vuoteen 2004 asti (joskin liikennöinti oli keskeytettynä vuosina 2000–2004) ([19]) yhdessä muiden, myös unionin liikenteenharjoittajien, kanssa;

— reiteillä Ancona–Durrës (Albania), Ancona–Bar (Montenegro) ja Trieste–Durrës (Albania) Adriaticaan ei kohdistunut kilpailua.

(42) Kabotaasireittien kilpailutilanne oli seuraava:

— joillekin Tremitin saariston saarille suuntautuvilla reiteillä Adriatican kanssa kilpaili muita italialaisia liikenteenharjoittajia lähinnä sesonkikauden aikana;

— rahtiliikenteen reiteillä Genoa–Termini Imerese ja Ravenna–Catania Adriatica kilpaili muiden italialaisten liikenteenharjoittajien kanssa;

— rahtiliikenteen reiteillä Venetsian–Catania ja Livorno–Catania Adriaticaan ei kohdistunut kilpailua.

2.1.2 *Saremar*

(43) Saremar liikennöi alueellisia kabotaasireittejä Sardiniasta koilliseen ja lounaaseen sijaitseville saarille sekä Sardinian ja Korsikan yhdistävää kansainvälistä reittiä Santa Teresa di Gallura–Bonifacio.

(44) Näillä reiteillä Saremarin osuus oli 64 prosenttia matkustajaliikenteen markkinoista ja 70 prosenttia rahtiliikenteen markkinoista

([17]) Adriatican vuonna 2000 kuljettamasta 596 943 matkustajasta 397 146 matkusti Adrianmeren keski- ja eteläosan reiteillä (näistä 334 639 Italian ja Albanian välisillä reiteillä) ja 161 024 Tremitin saariston reiteillä.

([18]) Adriatican vuonna 2000 kuljettamista 779 223 juoksumetristä 306 124 kuljetettiin Adrianmeren keski- ja eteläosan reiteillä (näistä 235 542 Italian ja Albanian välisillä reiteillä) ja 473 099 Sisilian reiteillä.

([19]) Adriatica keskeytti toimintansa tällä reitillä lokakuussa 1999 Italian liikenneministeriön pyynnöstä. Vuosina 2000–2004 Adriatica ei liikennöinyt tätä reittiä omilla aluksillaan ja rajoitti toimintansa siihen, että se varmisti kolmansien osapuolten kanssa tehtyjen sopimusten avulla matkustajaliikenteen, joka kuului matkustajien ja matkatavaran kuljetuksesta rautateitse 7 päivänä helmikuuta 1970 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen (CIV) soveltamisalaan. Adriatica kuului tähän yleissopimukseen.

(45) Lukuun ottamatta reittiä Santa Teresa di Gallura–Bonifacio (jonka pituus on 10 meripeninkulmaa) Saremarin liikennöimä reitit (La Maddalena–Palau, Carloforte–Calasetta, Carloforte–Portovesme) olivat melko lyhyitä, keskimäärin viisi meripeninkulmaa. Tämä yhdessä päivittäisten matkojen tiheyden kanssa merkitsi sitä, että nämä merireitit olivat paljolti paikallisliikenteen luonteisia, sillä niiden tarkoituksena oli varmistaa lähisaarien asukkaiden liikennepalvelut ja tavarantoimitukset ([20]). Näiden markkinoiden erityisluonne johtui myös paikallista maantieteellisistä erityispiirteistä ja ilmasto-olosuhteista, jotka edellyttivät tietyntyyppisiä aluksia, jotka eivät sovellu käytettäviksi muualla muun tyyppisessä meriliikenteessä.

(46) Samemarin kanssa kilpaili muita italialaisia liikenteenharjoittajia kolmella niistä neljästä reitistä, joita se liikennöi. Sardinian ja Korsikan välinen reitti oli yksi näistä kolmesta.

2.1.3 *Toremar*

(47) Toremar liikennöi manner-Italian ja Toscanan saarten (Elba, Gorgona, Capraia, Pianosa ja Giglio) välisiä meriliikenteen kabotaasireittejä. Olennaisilta osin yritys hoiti paikallisten palvelujen verkkoa, jossa vuorovälien ja aikataulujen oli tarkoitus vastata saarten asukkaiden tavarantoimitus- ja liikkuvuustarpeita. Toremarin tarjoamien palvelujen luonteen vuoksi niitä voitiin verrata paikallisliikenteen palveluihin.

(48) Kahdella Toremarin liikennöimistä kuudesta reitistä toimi myös muita italialaisia liikenteenharjoittajia vuoden ympäri.

2.1.4 *Siremar*

(49) Siremar liikennöi paikallisia reittejä Sisilian satamien ja sen lähellä sijaitsevien pienten saarten (Eolian saaret, Pelagian saaret, Egadin saaret, Ustica ja Pantelleria) välillä.

(50) Sisilian pohjoispuolella sijaitsevia Eolian saaria palvelevat yhteydet ulottuivat manner-Italiaan (Napoliin). Kyseessä oli puhtaasti paikallinen reittiverkko. Reittien, jotka olivat yleensä lyhyitä, vuorovälien ja aikataulujen oli tarkoitus palvella ennen muuta saarten asukkaiden liikkuvuustarpeita. Eolian saarille, joilla on 12 000 vakituista asukasta (joista 9 000 pääsaarella Liparilla), Siremar liikennöi kyseisenä ajanjaksona viittä reittiä Milazzon satamasta Sisiliasta. Siremar tarjosi palveluja vuoden ympäri sekaliikenteen aluksilla (matkustaja-autolautoilla) ja nopeilla matkustaja-aluksilla. Yksi italialainen liikenteenharjoittaja kilpaili Siremarin kanssa neljällä näistä viidestä reitistä käyttäen pienikapasiteettisia aluksia ja toinen nopeiden yhteyksien markkinalohkolla sesonkiajan ulkopuolella kolmella reitillä ja sesonkiaikana neljällä reitillä.

(51) Siremar liikennöi reittiä Egadin saariston kolmelle saarelle Trapanin satamasta Sisiliasta vuoden ympäri yhdellä sekaliikenteen aluksella (matkustaja-autolautalla) ja kahdella nopealla aluksella. Näillä markkinoilla toimi kaksi yksityistä italialaista liikenteenharjoittajaa: toinen tarjosi yksinomaan rahtipalveluja ja toinen nopeiden yhteyksien palveluja.

(52) Muilla Siremarin liikennöimillä reiteillä, joita liikennöitiin Palermon ja Agrigenton satamista, ei kilpaillut yksityisiä liikenteenharjoittajia. Siremar oli näin ollen ainoa liikenteenharjoittaja, joka täytti kyseisten saarten asukkaiden liikennetarpeet.

2.1.5 *Caremar*

(53) Caremar liikennöi meriliikenteen paikallisreittejä manner-Italian satamista Napoli, Sorrento ja Pozzuoli (Napolinlahti) Parthenopen saarille Capri, Ischia ja Procida sekä manner-Italian satamista Formia ja Anzio (Lazio) Ponzan ja Ventotenen pikkusaarille. Tarjotuilla palveluilla vastattiin pääasiassa paikallisväestön liikennetarpeisiin, ja erityisesti Napolinlahden osalta niitä voitiin vuorotiheyden ja aikataulujen suhteen verrata paikallisliikenteen palveluihin.

(54) Napolinlahdella Caremar kilpaili yksityisten italialaisten yritysten kanssa reiteillä Capri–Napoli, Capri–Sorrento, Ischia–Napoli ja Procida–Napoli.

(55) Sitä vastoin reiteillä, joita Camerar liikennöi Ponzan ja Ventotenten saarille, ei ollut kilpailua. Camemar liikennöi näitä reittejä vuoden ympäri sekaliikenteen aluksilla (matkustaja-autolautoilla). Yksi yksityinen yritys kilpaili kuitenkin Caremarin kanssa nopeiden yhteyksien markkinalohkolla reiteillä Ponza–Formia ja Ventotene–Formia.

([20]) Yrityksen liikennöimillä neljällä reitillä oli keskimäärin yksi lähtö tunnissa klo 6:n ja klo 22:n välillä.

2.2 **Julkisesta palvelusta maksettavat korvaukset**

2.2.1 *Lainsäädännölliset puitteet*

(56) Sovellettava kansallinen oikeudellinen kehys kuvataan vuoden 2009 tuomion noudattamiseksi yksityiskohtaisesti johdanto-osan 57–93 kappaleessa.

2.2.1.1 Lainsäädäntö, jota ei tarkasteltu vuoden 2005 päätöksessä

— Joulukuun 7 päivänä 1936 annetut kuninkaan asetukset N:o 2081 ja N:o 2082

(57) Joulukuun 7 päivänä 1936 annetuilla kuninkaan asetuksilla N:o 2081 ja N:o 2082, jäljempänä 'vuoden 1936 asetukset', perustettiin useita kansallisesti tärkeitä reittejä (linee di interesse nazionale) ja säädettiin niiden toiminnan toteuttamiseksi tarvittavista rahoitustoimista.

(58) Tarvittavan palvelutason varmistamiseksi kansallisesti tärkeillä reiteillä 7 päivänä joulukuuta 1936 annetulla kuninkaan asetuksella N:o 2081, jäljempänä 'asetus 2081/1936', perustettiin neljä yritystä: Italia (toimipaikka Genova), Lloyd Triestino (toimipaikka Trieste), Tirrenia (toimipaikka Napoli) ja Adriatica (toimipaikka Venetsia). Joulukuun 7 päivänä 1936 annetun kuninkaan asetuksen N:o 2082, jäljempänä 'asetus 2082/1936', mukaan vastikään perustetulla julkisella yhtiöllä (Finmare) olisi enemmistöosakkuus näissä yrityksissä.

(59) Kansallisesti tärkeät reitit jaettiin neljään sektoriin maantieteellisten kriteerien perusteella. Vaikka jotkin kansallisesti tärkeät reitit olivat kansallisia yhteyksiä manner-Italian ja Italian suurimpien saarten välillä, suurin osa niistä oli kansainvälisiä reittejä, jotka yhdistivät Italian Amerikan ja Afrikan mantereisiin. Asetuksen 2081/1936 3 §:n 4 momentin mukaan meriliikennepalvelujen tarjoaminen kullakin näistä neljästä sektorista annettiin kahdenkymmenen vuoden ajaksi (1 päivästä tammikuuta 1937 alkaen) tehtäväksi neljälle äskettäin perustetulle yritykselle seuraavasti:

a) Sektori I (Amerikka): Italia;

b) Sektori II (Suezin ja Gibraltarin kanavien takainen Afrikka, Suezin kanavan takainen Aasia ja Australia): Lloyd Triestino;

c) Sektori III (Tyrrhenanmeri ja Libya, Italian lähivedet, läntinen Välimeri, Gibraltarin kanavan takainen Pohjois-Eurooppa): Tirrenia;

d) Sektori IV (Adrianmeri ja itäinen Välimeri): Adriatica.

(60) Asetuksen 2081/1936 6 §:ssä säädettiin mahdollisuudesta laajentaa myöhemmin kansallisten korkoreittien luetteloa ministeriön asetuksella edellyttäen, että uusi reitti osoitettiin vuoden 1936 asetuksilla perustetuille yrityksille.

(61) Saman pykälän mukaan edellä mainituille yrityksille voitiin myöntää julkista tukea kahdenkymmenen vuoden pituisten julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten perusteella, jos se oli tarpeen meriliikennepalvelujen tarjoamiseksi kyseisillä reiteillä. Sen vuoksi säädettiin, että julkisten tukien taso vahvistettaisiin kahdenkymmenen vuoden pituisissa julkisia palveluhankintoja koskevissa sopimuksissa.

(62) Asetuksen 2081/1936 7 §:n mukaan julkista tukea voitiin tarkistaa neljän vuoden välein tietyin edellytyksin. Säännöksellä pyrittiin varmistamaan, että yritykset liikennöivät yli 75 prosenttia niiden hoidettavaksi annetuista reiteistä ja että niiden toiminnalle myönnetty keskimääräinen voittomarginaali oli 4–8 prosenttia. Vuoden 1936 asetuksissa ei täsmennetty rahoitusjärjestelmän kokonaisbudjettia.

(63) Toukokuun 12 päivänä 1938 annetussa kuninkaan asetuksessa N:o 781 säädettiin mahdollisuudesta muuttaa ministeriön asetuksella asetuksen 2081/1936 2 §:ssä säädettyä kansallisesti tärkeiden reittien luetteloa (joka hyväksyttiin 5 päivänä tammikuuta 1937 annetulla ministeriön asetuksella). Joulukuun 20 päivänä 1938 annetulla ministeriön asetuksella reittiluetteloon tehtiin tiettyjä muutoksia.

(64) Asetuksen 2081/1936 mukaisesti tehdyt julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten voimassaolo päättyi 31 päivänä joulukuuta 1956. Italian lainsäätäjä jatkoi tämän jälkeen sopimuksia 30 päivään kesäkuuta 1962 ([21]).

— Tammikuun 5 päivänä 1953 annettu laki N:o 34 ja 26 päivänä maaliskuuta 1959 annettu laki N:o 178

(65) Tammikuun 5 päivänä tammikuuta 1953 annetulla lailla N:o 34, jäljempänä 'laki 34/1953', ja 26 päivänä maaliskuuta 1959 annetulla lailla N:o 178, jäljempänä 'laki 178/1959', joilla säädeltiin paikallisia meriliikenteen postipalveluja ja kaupallisia palveluja, valtuutettiin kauppamerenkulkuministeriö käynnistämään julkisia tarjouskilpailuja kirjepostin ja postipakettien kuljetuspalvelujen ja puhtaasti paikallisten kaupallisten palvelujen antamiseksi yksityisten yritysten hoidettaviksi.

(66) Lailla 34/1953 säädettiin neljästä tuetusta sektorista, joiden osalta järjestettiin erilliset julkiset tarjouskilpailut: a) Toscanan saaristo; b) Parthenopen ja Pontinen saaret; c) Eolian saaret; d) Egadin saaret, Pelagian saaret, Ustica ja Pantelleria. Lailla 178/1959 lisättiin seuraavat tuetut sektorit: e) keskinen Adrianmeri; f) Adrianmeren avomerialue.

(67) Lain 34/1953 4 §:n mukaan valtion edellä mainittujen palvelujen liikennöintiin myöntämistä tuista oli määrä sopia kahdenkymmenen vuoden pituisissa julkisia palveluhankintoja koskevissa sopimuksissa. Samaa säännöstä sovellettiin myös lain 178/1959 soveltamisalaan kuuluviin reitteihin.

— Kesäkuun 2 päivänä 1962 annettu laki N:o 600

(68) Kesäkuun 2 päivänä 1962 annetulla lailla N:o 600, jäljempänä 'laki 600/1962', järjestettiin uudelleen Italian meriliikenteen julkisen palvelun järjestelmä.

(69) Tarkemmin sanottuna lain 600/1962 2 §:ssä säädettiin, että kauppalaivaston ja Italia-, Lloyd Triestino-, Tirrenia- ja Adriatica-yritysten välillä oli tehtävä uudet julkisia palveluhankintoja koskevat sopimukset. Sopimusten kesto olisi kaksikymmentä vuotta ja niihin sisältyisi seuraavaa: i) luettelo kansallisesti tärkeistä reiteistä, ii) yksityiskohtaiset julkisen palvelun velvoitteet reittejä liikennöiville yrityksille ja iii) yksityiskohtaiset säännöt korvauksista, joita valtio voisi myöntää kyseisten reittien liikennöinnistä. Sopimusten oli määrä tulla voimaan 1 päivänä heinäkuuta 1962.

(70) Kaikille reittien liikennöinnistä vastaaville liikenteenharjoittajille myönnettävän julkisen korvauksen kokonaismäärä vahvistettiin lain 600/1962 6 §:ssä. Kullekin liikenteenharjoittajalle myönnettävää rahoitusosuutta voitiin tarkistaa kahden vuoden välein, jos liikenteenharjoittajan tulot ja kustannukset muuttuivat, ottaen huomioon lain 8 artiklassa esitetyt perusteet. Tehokkuuskannustimen käyttöön ottamiseksi säädettiin, että rahoitusosuutta voitaisiin tarkistaa ylöspäin tai alaspäin edellyttäen, että eräiden laissa mainittujen tulo- ja menoerien vaihtelut ylittivät 1 prosentin bruttotuloista absoluuttisina arvoina. Tarkistuksella voitiin vaikuttaa vain kyseisen määrän ylittävään osaan.

2.2.1.2 Vuoden 2005 päätöksessä tarkasteltu lainsäädäntö

— Laki N:o 684/1974 ja tasavallan presidentin asetus N:o 501/1979

(71) Kansallisesti tärkeiden merenkulkupalvelujen rakenneuudisuksesta 20 päivänä joulukuuta 1974 annetulla lailla N:o 684/1974, jäljempänä 'laki 684/1974', kumottiin asetus 2081/1936 ja laki 600/1962 sekä kaikki lain 684/1974 vastaiset tai sen kanssa yhteensopimattomat määräykset ja säädettiin lain 600/1962 nojalla tehtyjen sopimusten irtisanomisesta 31 päivänä joulukuuta 1974.

(72) Lailla 684/1974 erotettiin toisistaan rahtiliikenteen reitit (4 §), matkustajaliikenteen reitit (6 §) sekä Italian suurille ja pienille saarille suuntautuvat yhteydet (8 §).

(73) Italian suurille ja pienille saarille suuntautuvien meriyhteyksien osalta 8 §:ssä edellytetään kyseisten alueiden, erityisesti Mezzogiornon, taloudelliseen ja sosiaaliseen kehittämiseen liittyvien vaatimusten täyttämistä. Tätä varten kyseisessä pykälässä säädettiin, että silloisen Finmare-konsernin yrityksille, joille oli annettu tehtäväksi tarjota näitä palveluja, maksettiin tukea 20 vuotta voimassa olevien julkisen palvelujen sopimusten nojalla.

([21]) Tämä tapahtui 20 päivänä joulukuuta 1956 annetun asetuksen N:o 1379, 25 päivänä kesäkuuta 1957 annetun lain N:o 444, 26 päivänä toukokuuta 1959 annetun lain N:o 351, 2 päivänä helmikuuta 1961 annetun lain N:o 32 ja 2 päivänä helmikuuta 1962 annetun lain N:o 40 nojalla.

(74) Lain 9 §:n mukaan julkisia palveluhankintoja koskeviin sopimuksiin oli sisällytettävä luettelo liikennöitävistä reiteistä, vuoroväleistä, kullakin reitillä käytettävästä alustyypistä ja julkisen rahoitusosuuden määrästä. Tätä määrää voitiin tarkistaa vuosittain, jos vähintään yksi sen laskennassa huomioon otetuista kustannustekijöistä muuttui yli 5 prosenttia edelliseen vuoteen verrattuna.

(75) Matkustajaliikenteen reittien osalta 6 §:ssä säädetään Italian, Lloyd Triestinon, Adriatican ja Tirrenian liikennöimien matkustajayhteyksien lakkauttamisesta kolmen vuoden kuluessa lain voimaantulosta (nämä meriliikennepalvelut luokiteltiin lailla Gestione stralcio dei servizi passeggeri -palveluiksi). Lain 7 §:ssä annettiin mahdollisuus myöntää korvauksia, joilla varmistettiin näiden neljän yrityksen taloudellinen tasapaino kyseisten kolmen vuoden aikana vuosittain tehtävien sopimusten perusteella.

(76) Rahtiliikenteen osalta kauppamerenkulkuministeriö valtuutettiin lain 684/1974 4 §:ssä myöntämään tukia Finmare-konsernin yrityksille, jotka joko käynnistävät uusia meriliikennereittejä (4 §:n a momentti) tai liikennöivät voimassa olevia reittejä (4 §:n b momentti), jos näillä toimilla ei pystytä saavuttamaan taloudellista tasapainoa. Kumpaakin tukimuotoa voitiin myöntää enintään viideksi vuodeksi, ja tuki voimassa oleville reiteille oli myönnettävä vuosittaisten sopimusten perusteella.

(77) Laissa 684/1974 ei säädetty sillä perustettujen eri rahoitusjärjestelmien kokonaismäärärahoista.

(78) Lain 684/1974 täytäntöönpanosta 1 päivänä kesäkuuta 1979 annetussa tasavallan presidentin asetuksessa N:o 501, jäljempänä 'asetus 501/1979' ([22]), säädettiin lain 684/1974 soveltamista koskevista yksityiskohtaisista säännöistä. Asetuksen 501/1979 3 §:ssä selvennettiin, että lain 684/1974 7 §:ssä säädetyn korvauksen myöntämistä varten oli otettava huomioon kaikki Italian, Lloyd Triestinon, Tirrenian ja Adriatican liikennöimät kansalliset ja kansainväliset matkustajaliikenteen reitit.

(79) Asetuksen 501/1979 26 §:n mukaan matkustajaliikenteen reittien (Gestione stralcio dei servizi passeggeri) vuotuinen korvaus oli määritettävä odotettavissa olevien kustannusten ja tulojen perusteella. Kyseisen asetuksen 35 §:n mukaan rahtiliikenteen reittien korvauksia voitiin tarkistaa kunkin vuoden kesäkuun 30 päivään mennessä kunkin reitin taloudellisen tasapainon varmistamiseksi. Asetuksen 501/1979 9 §:ssä määritettiin ne eri tekijät, jotka oli otettava huomioon laskettaessa yhtiöille lain 684/1974 4 §:n b momentin sekä 7 ja 8 §:n mukaisesti maksettavaa tukea.

(80) Asetuksessa 501/1979 säädettiin myös, että kunkin yrityksen liikennöimän reitin lähtö- ja saapumisajat hyväksytään ministeriön asetuksella ja että yritysten on korvattava yli 18 vuotta vanhat aluksensa, ellei ministeriö nimenomaisesti luopunut tästä velvoitteesta. Lisäksi käytetyt alukset oli osoitettava yksitellen kullekin julkisen palvelun reitille. Tämä rajoitus, joka velvoitti yritykset uudistamaan säännöllisesti kalustonsa, muodosti erityisen velvoitteen kyseisille yrityksille.

(81) Asetuksen 501/1979 40 §:n nojalla kauppamerenkulkuministeriö voi tavanomaisten palvelujen lisäksi järjestää lisäpalveluja yleiseen etuun tai liikennetarpeisiin liittyvien poikkeuksellisten vaatimusten täyttämiseksi.

— Toukokuun 19 päivänä 1975 annettu laki N:o 169

(82) Paikallisten postipalvelujen ja kaupallisten palvelujen uudelleenjärjestelystä 19 päivänä toukokuuta 1975 annetulla lailla N:o 169, jäljempänä 'laki 169/1975', järjestettiin uudelleen paikallisia meriliikenteen postipalveluja ja kaupallisia palveluja koskeva julkisen palvelun järjestelmä.

(83) Sen 1 §:llä perustettiin kolme alueyritystä, Caremar, Siremar ja Toremar, ja annettiin niiden tehtäväksi hoitaa kirjepostin ja postipakettien kuljetusta sekä luonteeltaan puhtaasti paikallisia kaupallisia palveluja koskevat julkisen palvelun velvoitteet. Lisäksi 1 §:ssä edellytettiin myös, että Tirrenian oli säilytettävä vähintään 51 prosentin osuus osakepääomasta kussakin näistä yrityksistä. Lain 169/1975 2 §:llä valtuutettiin kauppamerenkulkuministeriö myöntämään avustuksia alueyrityksille kahdenkymmenen vuoden pituisissa julkisia palveluhankintoja koskevissa sopimuksissa sovitulla tavalla.

([22]) Täytäntöönpano toteutettiin kansallisesti tärkeiden merenkulkupalvelujen rakenneuudistuksesta 23 päivänä kesäkuuta 1977 annetulla lailla N:o 373.

— Joulukuun 5 päivänä 1986 annettu laki N:o 856

(84) Valtion laivaston (Finmare-konserni) rakenneuudistuksen normeista ja yksityistä merenkulkua koskevista toimenpiteistä 5 päivänä joulukuuta 1986 annetulla lailla, jäljempänä ’laki 856/1986’, säädettiin tietyistä muutoksista meriliikenteen julkisen palvelun järjestelmään.

(85) Sen 1 §:ssä säädettiin erityisesti, että valtion oli toteutettava kansantalouden kannalta olennaisen tärkeille tappiollisille rahtiliikenteen reiteille rakenneuudistus- ja rahoitustukiohjelma. Lain 2 §:ssä säädettiin aloitustuen myöntämisestä näille reiteille enintään viideksi vuodeksi (1 päivästä tammikuuta 1985 alkaen). Uuden aluksen hankintaa varten myönnettiin viisivuotinen aloitustuki, joka rajoittui investoinnin määrään (poisto ja korot).

(86) Kyseisen lain 11 §:ssä muutettiin tukien laskentaperusteita suurten ja pienten saarten liikenneyhteyksien osalta. Korvaustuki oli laskettava keskimääräisten ja objektiivisten parametrien avulla määritettyjen palvelusta saatavien tulojen ja siitä aiheutuvien kustannusten välisen erotuksen perusteella, ja sen oli sisällettävä kohtuullinen sijoitetun pääoman tuotto. Julkisia palveluhankintoja koskeviin sopimuksiin oli sisällytettävä yksityiskohtaiset tiedot tuen laskennassa huomioon otettavista tekijöistä sekä täydellinen luettelo tuetuista reiteistä, vuoroväleistä ja reiteillä käytettävien alusten tyypeistä. Kauppamerenkulkuministeriön, julkisista osakkuuksista vastaavan ministeriön ja valtiovarainministeriön oli hyväksyttävä tuet. Lain 7 §:n mukaan lisätukea voitiin myöntää ensimmäiselle viisivuotiskaudelle tuensaajien taloudellisen tasapainon varmistamiseksi.

(87) Lloyd Triestinon harjoittama Adrianmeren pohjoisosassa Istrian niemimaalle suuntautuvien reittien liikennöinti oli lain 13 §:n mukaan siirrettävä Adriaticalle. Lisäksi kyseisen artiklan 4 momentin mukaan 1 päivänä tammikuuta 1986 olemassa olleisiin ja Adriatican liikennöimiin sekaliikenteen reitteihin ([23]) sovellettiin lain 684/1974 8 ja 9 §:llä ja myöhemmillä muutoksilla säädettyjä sääntöjä (jotka koskevat yhteyksiä Italian suuriin ja pieniin saariin). Tämän seurauksena lain 856/1986 11 §:ää alettiin soveltaa myös Adriatican liikennöimiin kansainvälisiin reitteihin.

(88) Lain 856/1986 15 §:ssä säädettiin julkisen alueyrityksen (Saremar) perustamisesta tarjoamaan posti- ja kaupallisia palveluja Sardinian, Korsikan ja niiden pienten lähisaarten, joille Tirrenia aiemmin liikennöi, välillä.

(89) Lain 856/1986 12 §:n mukaan palvelun tariffit vahvistettiin ministeriön asetuksella yritysten itse esittämän ehdotuksen perusteella. Paikallisiin asukkaisiin ja työmatkalaisiin sovellettiin alennettuja tariffeja.

(90) Lain 684/1974 tavoin laissa 856/1986 ei vahvistettu kokonaismäärärahoja niille rahoitusjärjestelmille, joita se koski.

— Maaliskuun 4 päivänä 1989 annettu lakiasetus N:o 77 sellaisena kuin se on muutettuna 5 päivänä toukokuuta 1989 annetuksi laiksi N:o 160

(91) Sekä matkustaja- että rahtiliikennettä koskeviin alkuperäisiin sopimuksiin sovellettavan oikeudellisen kehyksen viimeisimmät uudistukset toteutettiin merenkulkuun ja merenkulkualan käyttöoikeussopimuksiin kohdistuvista kiireellisistä toimenpiteistä 4 päivänä maaliskuuta 1989 annetulla lakiasetuksella N:o 77, jäljempänä ’lakiasetus 77/1989’, sellaisena kuin se on muutettuna 5 päivänä toukokuuta 1989 annetuksi laiksi N:o 160.

(92) Lakiasetuksen 77/1989 9 §:ssä säädettiin erityisesti, että 1 päivästä tammikuuta 1990 alkaen matkustaja ja rahtiliikenteen varmistamiseksi välttämättömiksi katsottavat reitit voivat saada korvaustukea. Kyseisen pykälän mukaan viranomaiset päättivät liikennöitävistä reiteistä ja vuoroväleistä reittien liikennöinnin tehtäväkseen saaneiden yritysten tekemän teknisen ehdotuksen perusteella ja kyseisten yritysten oli tätä varten esitettävä joka viides vuosi suunnitelma palveluista.

(93) Saarille suuntautuvien yhteyksien osalta 9 §:n 3 momentissa säädettiin myös, että korvaustuen määrä oli vahvistettava julkisia palveluhankintoja koskevissa sopimuksissa, joissa otetaan viitekeskiarvona ja objektiivisina parametreina huomioon kansallisen rautatieyhtiön (Ferrovie dello Stato) vastaaviin palveluihin ja etäisyyksiin soveltamat tariffit.

([23]) Erityisesti Triesten ja muiden Italian Friuli Venezia Giulian alueen satamien sekä keskisen ja eteläisen Adrianmeren länsi- ja itärannikon sekä Joonianmeren ja itäisen Välimeren väliset reitit.

2.2.2 *Alkuperäiset sopimukset*

(94) Alkuperäiset sopimukset ovat julkisia palveluhankintoja koskevia sopimuksia, jotka Italian valtio teki heinäkuussa 1991 kunkin entisen Tirrenia-konsernin viiden alueyrityksen kanssa. Nämä sopimukset olivat keskenään identtiset kaikkien entiseen Tirrenia-konserniin kuuluneiden yritysten, myös Tirrenian, osalta. Alkuperäisiä sopimuksia sovellettiin niiden 2 artiklan nojalla taannehtivasti 1 päivästä tammikuuta 1989 ja niiden voimassaolon päättyi 31 päivänä joulukuuta 2008. Alkuperäisissä sopimuksissa määrättiin kuitenkin, että vuosien 1989, 1990 ja 1991 taloudelliset suhteet oli määritettävä tilapäisin toimenpitein, joita tämä päätös ei koske.

(95) Alkuperäisten sopimusten 3 artiklan mukaan vuotuisen tuen määrä vahvistettiin tuensaajan kunkin varainhoitovuoden helmikuussa esittämän hakemuksen perusteella. Hakemus teki lausuntokierroksen ministeriöissä, ja se hyväksyttiin toukokuussa ministeriön asetuksella. Vuotuisen tuen oli määrä kattaa yritykselle toimintakustannusten ja liiketulojen välisestä alijäämästä aiheutuneet tappiot.

(96) Alkuperäisten sopimusten 5 artiklassa määriteltiin yksityiskohtaisesti ne tulojen ja kustannusten parametrit, jotka otettiin huomioon laskettaessa korvausta sekä sijoitetun pääoman tuottoa lain 856/1986 11 §:n mukaisesti.

2.2.3 *Viisivuotissuunnitelmat*

(97) Alkuperäisten sopimusten 1 artiklassa määrätään viisivuotissuunnitelmista, joissa määritetään liikennöidyt reitit ja satamat, kyseisillä meriliikenneyhteyksillä käytettävien alusten tyyppi ja kapasiteetti, noudatettavat vuorovälit ja veloitettavat hinnat, erityisesti saarialueiden asukkaiden alennetut tariffit.

(98) Ensimmäinen viisivuotissuunnitelma (1990–1994) hyväksyttiin 29 päivänä toukokuuta 1990 annetulla ministeriön asetuksella, ja sen soveltaminen alkoi taannehtivasti 1 päivästä tammikuuta 1990. Toukokuun 14 päivänä 1996 annetulla asetuksella hyväksytyssä toisessa suunnitelmassa (1995–1999) reitit ja vuorovälit ovat paljolti samat.

(99) Yritysten Italian viranomaisille syyskuussa 1999 esittämää kolmatta suunnitelmaa (2000–2004) ei ollut vuoden 2005 päätöksen hyväksymisajankohtana vielä hyväksytty. Tämän kolmannen suunnitelman hyväksymiseen saakka Tirrenia-konsernin yritykset voivat 8 päivänä maaliskuuta 2000 annetun asetuksen nojalla jatkaa lain 160/89 9 §:ssä säädettyjen palvelujen tarjoamista vuonna 1999 voimassa olleen vuosia 1994–1999 koskeneen viisivuotissuunnitelman ehtojen mukaisesti.

(100) Italian viranomaiset ilmoittivat komissiolle vuoden 2005 päätöksen kumoamisen jälkeen, että kausien 2000–2004 ja 2005–2008 viisivuotissuunnitelmien virallisen hyväksymisen sijasta ne toteuttivat tilapäisiä järkeistämistoimenpiteitä palvelujen muuttamiseksi paremmin paikallisyhteisöjen tarpeita vastaaviksi tekemättä kuitenkaan merkittäviä muutoksia julkisen palvelun järjestelmään. Italian viranomaiset selvensivät, ettei pitkän aikavälin suunnittelu ollut enää mahdollista budjettiongelmien takia.

2.2.4 *Vuotuinen korvaus*

2.2.4.1 Vuoden 2005 päätöksessä arvioitu korvaus

(101) Vuotuinen tuki vastasi viisivuotissopimuksessa tarkoitettujen palvelujen kumulatiivista nettotappiota, johon lisättiin sijoitetun pääoman tuottoa vastaava vaihteleva määrä. Nettotappion määrä laskettiin kauden aikana saatujen voittojen ja reittien liikennöinnistä aiheutuneiden kustannusten perusteella.

(102) Alkuperäisten sopimusten mukaan vuosittainen korvaustuki maksettiin seuraavasti:

a) joka kalenterivuoden maaliskuussa maksettiin ennakkoerä, joka oli määrältään 70 prosenttia edellisvuoden tuesta;

b) joka kalenterivuoden kesäkuussa maksettiin toinen erä, joka vastasi 20:tä prosenttia tuesta;

c) vuoden lopussa maksettiin maksettujen määrien ja kuluvan vuoden toimintakustannusten ja liiketulojen välisen alijäämän erotuksen muodostama jäljellä ollut määrä. Jos yritykselle maksettu määrä ylitti tarjottujen palvelujen nettokustannukset (voittojen ja tappioiden erotus), sen oli palautettava erotus 15 päivän kuluessa taseen hyväksymisestä.

(103) Vuotuisen korvauksen laskennassa otettiin huomioon seuraavat kustannustekijät: provisiot/ostokulut, satamamaksut, satamien kauttakulkumaksut ja muut liikennekulut, toimintakustannukset, poistot, nettorahoitusmenot, hallintokustannukset ja muut kustannukset. Nämä alkuperäisten sopimusten liitteenä ilmoitetut kustannustekijät olivat samat kaikille alueyrityksille.

(104) Toimintakustannuksiin kuuluivat alushenkilöstön, huollon, vakuutusten, polttoaineen ja kivennäisöljyjen kustannukset. ”Hallinnon” kustannuserä kattoi ensisijaisesti maahenkilöstön ja hallintotilojen kustannukset.

(105) Italian viranomaisten toimittamien tietojen mukaan alueyritysten kustannukset (miljoonaa Italian liiraa) ja tuen määrä vuosina 1992–2001 ([24]) olivat seuraavat ([25]):

Adriatica

Kustannustekijät	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Provisiot yms.	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
Satamamaksut yms.	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
Toimintakustannukset	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
Poistot	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
Nettorahoitusmenot	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
Hallinto	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
Muut kustannukset	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
Kustannukset yhteensä (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**
Toimintatulot (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
Nettotulos (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**
Sijoitetun pääoman tuotto	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
Vuosittaisen tuen määrä	**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

Kustannustekijät	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Provisiot yms.	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
Satamamaksut yms.	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
Toimintakustannukset	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
Poistot	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
Nettorahoitusmenot	7,0	- 906,0	- 862,7	- 895,0	- 2 233,5	- 2 451,6	- 3 011,0	- 2 933,8	- 313,0	119,5
Hallinto	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
Muut kustannukset	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
Kustannukset yhteensä (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**
Toimintatulot (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
Nettotulos (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]) Italian viranomaiset ilmoittivat vuoden 2001 kustannukset tuhansina euroina. Näitä taulukoita varten ne muunnettiin Italian liiroiksi ottaen huomioon Euroopan unionin neuvoston 1 päivänä tammikuuta 1999 hyväksymät euron muuntokurssit eli 1 euro = 1 936,27 Italian liiraa.

([25]) Tiedot ovat PricewaterhouseCoopersin tutkimuksesta ”Valutazione dei criteri di predisposizione dei conti economici gestionali per linea e stagionalità relativi agli esercizi 1992–1999”. Vuosien 2000 ja 2001 osalta niitä on täydennetty Italian viranomaisten toimittamilla tiedoilla. Tutkimuksessa määritetään Tirrenia-konsernin yritysten kustannuslaskenta ja arvioidaan kunkin reitin osalta toimintakustannukset ja liiketulot.

Kustannustekijät	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Sijoitetun pääoman tuotto	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
Vuosittaisen tuen määrä	**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

Kustannustekijät	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Provisiot yms.	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
Satamamaksut yms.	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
Toimintakustannukset	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
Poistot	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
Nettorahoitusmenot	- 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
Hallinto	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
Muut kustannukset	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
Kustannukset yhteensä (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**
Toimintatulot (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
Nettotulos (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**
Sijoitetun pääoman tuotto	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
Vuosittaisen tuen määrä	**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

Kustannustekijät	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Provisiot yms.	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
Satamamaksut yms.	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
Toimintakustannukset	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
Poistot	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
Nettorahoitusmenot	- 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
Hallinto	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
Muut kustannukset	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
Kustannukset yhteensä	**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**
Toimintatulot (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
Nettotulos (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**
Sijoitetun pääoman tuotto	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
Vuosittaisen tuen määrä	**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

Kustannustekijät	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Provisiot yms.	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
Satamamaksut yms.	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
Toimintakustannukset	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
Poistot	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
Nettorahoitusmenot	- 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
Hallinto	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
Muut kustannukset	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
Kustannukset yhteensä	**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**
Toimintatulot (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
Nettotulos (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**
Sijoitetun pääoman tuotto	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
Vuosittaisen tuen määrä	**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) Sijoitetun pääoman tuoton osalta absoluuttiset määrät ovat saatavilla koko kaudelta (1992–2001). Lisäksi Italia toimitti komissiolle vuosina 1998–2001 hyväksytyn sijoitetun pääoman tuottoasteen, joka vaihteli kyseisinä vuosina inflaation ja korkojen vaihteluvälin mukaisesti 1,6 prosentista 8 prosenttiin.

Vuosi	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) Lisäksi Italia toimitti kunkin yrityksen reittikohtaiset tuloslaskelmat vuosilta 1992–2001 ja selvensi tekijöitä, jotka vaikuttivat kunkin yrityksen osalta kustannustasoon ja sen seurauksena korvaukseen.

(108) Erityisesti Adriatican liikennöimillä kansainvälisillä reiteillä entiseen Jugoslaviaan ja Albaniaan liikenne vaihteli huomattavasti vuodesta toiseen alueen poliittisen tilanteen vuoksi. Italian viranomaiset selittivät vuosittaisen tuen määrän (viimeinen rivi) huomattavat muutokset nettotoimintakustannusten vaihteluilla Albaniaan ja entiseen Jugoslaviaan suuntautuvilla kansainvälisillä reiteillä, joiden liikennöinnissä oli katkoksia Balkanin poliittisen tilanteen vuoksi. Lisäksi Kreikan reittien liikennöinnin lopettaminen vuonna 2000 vähensi toimintakustannuksia. Tremitin saariston kabotaasireiteillä nettotoimintakustannukset ja vuosittaisen tuen tarve pysyivät sen sijaan kaiken kaikkiaan vakaina vuosina 1992–2001.

(109) Saremarin toimintakustannusten pysyminen suhteellisen vakaina vuosina 1992–2001 johtui yrityksen tarjoamien palvelujen luonteesta. Ne olivat pääasiassa Sardinian ja lähisaarien välisiä kabotaasiyhteyksiä, joilla täytettiin ensisijaisesti paikallisyhteisöjen tarpeet, eikä niihin siten kohdistunut merkittäviä kysynnän ja tarjonnan vaihteluita. Yrityksen tarjoamat palvelut pysyivät – vuorovälien ja aikataulujen suhteen – paljolti muuttumattomina

alkuperäisten sopimusten voimaantulosta alkaen ([26]) eivätkä käytännössä vaihdelleet vuoden aikana. Tämä selittää sen, että Saremarin saama vuosittainen tuki pysyi suhteellisen vakaana.

(110) Toremar liikennöi Toscanan saariston saarille suuntautuvia paikallisia reittejä, joilla tarjonta ja kysyntä vaihtelivat vain vähän, mikä selitti kustannusten suhteellisen vähäisen vaihtelun. Julkisen yrityksen tarjoamat palvelut olivat vuonna 2000 – vuorovälien ja aikataulujen suhteen – samat kuin vuonna 1992 ([27]), eivätkä ne juuri vaihdelleet vuoden aikana huolimatta kysynnän kausivaihteluista. Vuosittaisen tuen määrä pysyi vuosien mittaan suhteellisen vakaana.

(111) Siremarin tarjoamat palvelujen katsottiin olevan luonteeltaan samanlaisia kuin Saremarin ja Toremarin: tarjonta oli pysynyt vakaana julkisen palvelun sopimuksen voimaantulosta alkaen eivätkä kausivaihtelut olleet juurikaan vaikuttaneet siihen. Yrityksen suuret toimintakustannukset suhteessa sen tuloihin johtuivat liikennöitävien reittien määrästä (18 säännöllistä reittiä), joiden tarkoituksena oli täyttää neljäntoista Sisilian lähisaaren asukkaiden liikennetarpeet.

(112) Caremarin toimittamat palvelut pysyivät paljolti muuttumattomina valtion kanssa tehdyn sopimuksen voimaantulosta lähtien ([28]). Yrityksen toimintakustannusten nousun rinnalla myös sen liikennöimistä reiteistä saadut tulot nousivat, minkä ansiosta vuosittaisen tuen määrä voitiin pitää suhteellisen vakaana.

2.2.4.2 Korvaus vuoden 2005 päätöksen kumoamisen jälkeen

(113) Vuoden 2005 päätöksen kumoamisen jälkeen Italia täydensi alueyrityksille vuosina 2002–2008 maksettuja korvauksia koskevia tietoja. Se toimitti erityisesti seuraavat tiedot: i) julkisen palvelun reittien liikennöinnistä aiheutuneet kustannukset; ii) palvelujen toimittamisesta aiheutunut nettotappio; iii) sijoitetun pääoman tuoton absoluuttiset määrät; iv) yrityksille myönnetyn vuotuisen tuen määrä.

(114) Italia vahvisti myös komission kanssa kesäkuussa 2012 pidetyssä kokouksessa, että korvauksen laskennassa huomioon otetut kustannuserät olivat pysyneet muuttumattomina vuoden 1991 jälkeen.

(115) Toimitetut tiedot (tuhansina euroina) olivat seuraavat:

Adriatica

Vuosi	A) Kustannukset yhteensä	B) Toimintatulot	C) Nettotulos (B–A)	Sijoitetun pääoman tuotto	Vuosittaisen tuen määrä
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	Ei sovelleta	Ei sovelleta
2005	66 261,0	56 959,0	- 9 302,0	Ei sovelleta	Ei sovelleta
2006	53 040,0	55 405,0	2 365,0	Ei sovelleta	Ei sovelleta
2007	55 489,0	59 626,0	4 137,0	Ei sovelleta	Ei sovelleta
2008	62 751,0	61 069,0	- 1 682,0	Ei sovelleta	Ei sovelleta

([1]) Koska Tirrenia oli 18 päivänä maaliskuuta 2004 tehdyllä päätöksellä hankkinut Adriatican liiketoiminnan, Adriatican osalta ei ole saatavilla kaikkia tietoja vuodesta 2004 alkaen.

([26]) Vuonna 1992 Saremar teki yhteensä 18 000 matkaa liikennöimillään neljällä reitillä. Vuonna 2000 määrä oli noin 20 000.
([27]) Vuonna 2000 Toremarin reittiverkossa tehtiin 9 097 matkaa. Vuonna 1992 luku oli 8 300.
([28]) Vuonna 2000 Caremar liikennöi 12 872 matkaa 12 reitillä (15 650 vuonna 1992).

Saremar

Vuosi	A) Kustannukset yhteensä	B) Toimintatulot	C) Nettotulos (B–A)	Sijoitetun pääoman tuotto	Vuosittaisen tuen määrä
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

Vuosi	A) Kustannukset yhteensä	B) Toimintatulot	C) Nettotulos (B–A)	Sijoitetun pääoman tuotto	Vuosittaisen tuen määrä
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

Vuosi	A) Kustannukset yhteensä	B) Toimintatulot	C) Nettotulos (B–A)	Sijoitetun pääoman tuotto	Vuosittaisen tuen määrä
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

Vuosi	A) Kustannukset yhteensä	B) Toimintatulot	C) Nettotulos (B–A)	Sijoitetun pääoman tuotto	Vuosittaisen tuen määrä
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) Italian viranomaisten toimittamien tietojen mukaan alueyritysten yksittäisissä kustannustekijöissä ajan myötä tapahtuneet muutokset johtuivat pääasiallisesti ulkoisista tekijöistä, kuten inflaatiosta ja korkojen kehityksestä, jotka vaikuttavat paitsi markkinahintoihin myös odotettavissa olevaan sijoitetun pääoman tuottoon. Sijoitetun pääoman tuoton laskennassa otettiin huomioon pankkien korot sekä alusrahoitusluottojen keskimääräiset ottolainauskorot.

(117) Sijoitetun pääoman tuottoasteen osalta Italia toimitti komissiolle vuosina 2002–2003 hyväksytyt korot, mutta se ei pystynyt toimittamaan näitä korkoja vuosilta 2004–2008.

Vuosi	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) Italia toimitti komissiolle myös Tirrenian reittikohtaiset tuloslaskelmat vuodesta 2004 lähtien määrittääkseen Adriatican aiemmin liikennöimien kansallisten/kansainvälisten reittien liikennöinnistä Tirrenialle aiheutuneet kustannukset. Italia korosti kuitenkin, että näitä arvoja olisi pidettävä pelkkänä arviona kullakin reitillä aiheutuneista todellisista kustannuksista, koska tiettyjä huomioon otettuja kustannustekijöitä ei voitu jakaa reittikohtaisesti.

(119) Näiden tietojen perusteella Tirrenian tulokset (euroina) Adriatican aiemmin liikennöimillä kansainvälisillä reiteillä olivat seuraavat:

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

2.2.5 *Viisivuotissuunnitelmiin ja liiketoimintasuunnitelmaan sisältyvät investoinnit*

(120) Viisivuotissuunnitelmissa määrättiin liikennöityjen reittien ja niiden vuorotiheyksien lisäksi myös investoinneista, joita tuensaajat aikoivat tehdä ajanjakson aikana kyseisten reittien liikennöinnin varmistamiseksi. Komissio yritti tutkinnassa erityisesti selvittää sitä, miten alusten hankintakustannukset ja poistot otettiin huomioon vuotuisen tuen laskemiseksi.

(121) Lisäksi komissio halusi tarkistaa, sisälsivätkö Tirrenian maaliskuussa 1999 vahvistamaan vuosien 1999–2002 liiketoimintasuunnitelmaan kuuluvat entisen Tirrenia-konsernin alueyritysten hyväksi tehtävät lisäinvestoinnit jonkinlaista tukea. Liiketoimintasuunnitelman päätavoitteet olivat seuraavat:

a) sen mahdollistaminen, että yritykset sopeutuivat Italian kabotaasimarkkinoiden vapauttamisesta (1 päivänä tammikuuta 1999) johtuviin muuttuneisiin olosuhteisiin ja valmistautuivat valtion kanssa tehtyjen alkuperäisten sopimusten voimassaolon päättymiseen vuonna 2008;

b) mainittujen sopimusten mukaisesti tarjottujen palvelujen kustannusten vähentäminen;

c) konsernin kehityksen tukeminen ja käytettävissä olevien voimavarojen hyödyntäminen paremmin;

d) edellytysten luominen yritysten yksityistämiselle.

(122) Liiketoimintasuunnitelmassa määrättiin erityisesti alkuperäisten sopimusten mukaisiin palveluihin tarvittavien investointien kehittämisestä, jonka oli määrä johtaa vanhentuneen kaluston poistamiseen käytöstä, muiden alusten siirtojärjestelyihin konsernin sisällä ja uusiin 700 miljardin Italian liiran (noin 361,5 miljoonan euron) suuruisiin investointeihin ([29]).

2.3 **Veroetuuskohtelu**

(123) Lokakuun 26 päivänä 1995 annetussa lakiasetuksessa N:o 504 säädettiin merenkulussa moottoripolttoaineina käytettävien kivennäisöljyjen veroetuusjärjestelmästä. Kyseisen asetuksen 63 §:n 3 momentin mukaan aluksissa käytettäviin voiteluaineisiin sovellettiin alennettua valmisteveroa.

(124) Aloittamispäätöksessä komissio oli todennut olevan epäselvää, miten kyseistä verohelpotusta yksityiskohtaisesti sovelletaan Italian satamissa huollettavina olevien alusten tapauksessa. Komissio halusi varmistua siitä, että tällä toimenpiteellä ei syrjitty muita meriliikenteen toimijoita, joiden alukset ovat samassa tilanteessa.

3. **ASIANOMAISTEN OSAPUOLTEN HUOMAUTUKSET**

3.1 **Ennen vuoden 2005 päätöksen hyväksymistä esitetyt huomautukset**

3.1.1 *Tirrenia-konsernin yritysten esittämät huomautukset*

(125) Tirrenia-konsernin yritykset esittivät 22 päivänä marraskuuta 1999 päivätyllä kirjeellä huomautuksensa aloittamispäätöksestä. Pääasiassa yritykset kiistivät alkuperäisten sopimusten mukaisesti maksettujen korvausten luokittelun uudeksi tueksi ja näin ollen muodollisen tutkintamenettelyn aloittamisesta tehdyn päätöksen legitiimiyden. Yritykset väittivät erityisesti, että komissiolle oli ilmoitettu jo kauan sitten julkisen palvelun velvoitteiden korvausjärjestelmän olemassaolosta eikä se ollut koskaan esittänyt siitä huomautuksia. Lisäksi yritysten mukaan julkisille liikenteenharjoittajille maksettujen vuotuisten korvausten määrä oli täysin oikeasuhteinen ja rajoittui julkisen palvelun velvoitteista johtuviin nettokustannuksiin. Tästä syystä ne katsoivat, että kyseinen maksu ei haitannut kilpailua muiden markkinatoimijoiden kanssa.

(126) Samaan aikaan Tirrenia, Adriatica, Caremar, Saremar, Siremar ja Toremar nostivat kumoamiskanteen yhteisöjen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimessa SEUT-sopimuksen 263 artiklan 4 kohdan nojalla (ks. myös johdantoosan 5 kappale).

3.1.2 *Yksityisten liikenteenharjoittajien huomautukset*

(127) Komissio sai huomautuksia useilta yksityisiltä liikenteenharjoittajilta, jotka kilpailivat joillakin Caremarin, Saremarin ja Toremarin liikennöimillä reiteillä. Nämä huomautukset voidaan tiivistää seuraavasti:

a) Tirrenia-konsernin yritykset harjoittivat niillä reiteillä, joille kilpailu yksityisten liikenteenharjoittajien kanssa keskittyy, aggressiivista kauppapolitiikkaa, jolle on ominaista polkumyyntihinnat sekä alennus- ja osamaksujärjestelmät, jotka voitiin selittää järkevästi ainoastaan Tirrenian saamalla julkisella rahoituksella;

([29]) Muuntokurssi: 1 euro = 1 936,27 Italian liiraa.

b) Julkisen palvelun velvoitteet eivät olleet avoimia, ja Tirrenia-konsernin yrityksille annettua mahdollisuutta muuttaa sille asetettujen velvoitteiden laajuutta, erityisesti liikennöityjä reittejä ja noudatettuja aikatauluja ja vuorotiheyksiä, olisi pidettävä julkisen palvelun velvoitteiden luonteen vastaisena;

c) Kun otetaan huomioon yksityisten liikenteenharjoittajien joillakin Tirrenia-konsernin yritysten liikennöimillä linjoilla tarjoamat palvelut, julkisen palvelun tarve vaikutti hyvin kyseenalaiselta;

d) Vuodesta 1995 alkaen toteutettujen tai liiketoimintasuunnitelmaan sisältyneiden investointien rahoitusjärjestelyt sisälsivät tukea, muun muassa Tirrenia-konsernin yrityksille asetettuja edullisimpiin yksityisen rahoituksen saamisen edellytyksiä;

e) Tirrenia-konsernin yritykset hyötyivät veroetuuskohtelusta Italian satamissa käyvissä aluksissaan käytettyjen kivennäisöljyjen osalta.

3.2 **Vuoden 2005 päätöksen kumoamisen jälkeen esitetyt huomautukset**

(128) Unionin yleisen tuomioistuimen vuonna 2005 tekemän päätöksen kumoamisen jälkeen komissio kehotti asianomaisia osapuolia esittämään huomautuksensa tästä kumoamisesta ja sen vaikutuksista (ks. myös 1.3 jakso).

(129) Komissio sai huomautuksia ainoastaan tutkittavien toimenpiteiden tuensaajilta. Tuensaajien huomautusten pääsisältö oli, että komission olisi otettava huomioon kaikki asiaankuuluvat tosiseikat ja oikeudelliset seikat, mukaan lukien valittajien tuomioistuinmenettelyn yhteydessä esittämät lisäperusteet, ja katsottava niiden perusteella, että kyseessä olevat toimenpiteet

a) eivät ole tukea, tai

b) ovat voimassa olevia tukia, koska Italian meriliikenteen julkisen palvelun järjestelmä i) oli otettu käyttöön ennen EY:n perustamissopimuksen voimaantuloa, ii) edellytti Euroopan komission epäsuoraa tai nimenomaista lupaa ([30]) ja iii) se oli joka tapauksessa otettu käyttöön ennen meriliikenteen kabotaasiasetuksen voimaantuloa.

4. **ITALIAN VIRANOMAISTEN HUOMAUTUKSET**

4.1 **Ennen vuoden 2005 päätöksen hyväksymistä esitetyt huomautukset**

4.1.1 *Julkisen palvelun velvoitteista maksetut tuet*

(130) Italian viranomaiset toimittivat 29 päivänä syyskuuta 1999 päivätyllä kirjeellä huomautuksensa päätöksestä aloittaa muodollinen tutkintamenettely. Italian viranomaiset katsoivat, että meriliikenteen kabotaasiasetuksen 4 artikla sallii Tirrenia-konsernin kunkin yrityksen kanssa tehtyjen alkuperäisten sopimusten täysimääräisen voimassaolon niiden päättymiseen eli vuoteen 2008 saakka. Näin ollen alkuperäisiin sopimuksiin perustuvaa julkisen palvelun velvoitteiden järjestelmää ei voitu asettaa kyseenalaiseksi aloittamispäätöksellä.

(131) Italian viranomaiset kiistivät lisäksi sen, että tuet olisivat olleet SEUT-sopimuksen 108 artiklan 3 kohdassa tarkoitettuja uusia tukia ja että ne olisivat voineet ennen Italian kabotaasimarkkinoiden avaamista 1 päivänä tammikuuta 1999 vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan.

(132) Näiden yleisluontoisten huomioiden lisäksi Italian viranomaiset painottivat, että yksityisten liikenteenharjoittajien läsnäolo Tirrenia-konsernin yritysten liikennöimillä linjoilla oli monessa tapauksessa uusi ja rajallinen ilmiö, koska se rajoittui vain joihinkin reitteihin ja keskittyi kesäkauteen. Lisäksi vuotuisen korvauksen laskentamenetelmällä, jossa talvella tehdystä tappiosta vähennetään kesällä saatu voitto, rajoitettiin korvauksen määrä välttämättömään minimiin.

(133) Tämän johdosta Italian viranomaisten mukaan korvaus oli tarpeen ja täysin oikeasuhteinen julkisen palvelun velvoitteisiin nähden, joiden määrittely kuuluu jäsenvaltion harkintavaltaan.

([30]) Italian viranomaiset ovat väittäneet, että komissiolle oli ilmoitettu Tirrenia-konsernin yrityksille myönnetyistä tuista jo kauan ennen muodollisen tutkintamenettelyn aloittamista. Lisäksi komissio luokitteli tapauksen vuonna 1992 uudelleen hallinnollisista syistä olemassa olevaksi asiaksi, joka sai numeron E 5/1992. Vuoteen 1995 asti kaikessa komission ja Italian välisessä kirjeenvaihdossa viitattiin E-numerolla merkittyyn asiakirja-aineistoon. Vuonna 1995 komissio palasi viittauskäytännössään NN-numeroon.

(134) Viitaten kilpailusääntöjen rikkomiseen, josta Adriaticaa syytettiin Italian ja Kreikan välisillä reiteillä, Italian viranomaiset painottivat, että kyseistä rikkomista koskeva komission päätös ei ollut kyseisenä ajankohtana lopullinen. Ne korostivat, että kyseiset kaksi menettelyä olivat täysin riippumattomia toisistaan, että tukia ei joka tapauksessa käytetty kilpailunvastaisen toiminnan rahoittamiseen, että soveltumattomaksi julistaminen merkitsisi lisäseuraamusta ja että tuen takaisinperiminen vaarantaisi sekä Adriatican että koko yksityistämisprosessin.

4.1.2 *Liiketoimintasuunnitelmaan sisältyvät investoinnit*

(135) Italian viranomaiset painottivat, että liiketoimintasuunnitelmaan sisältyvien investointien tarkoituksena oli palvelujen kustannusten vähentäminen säilyttäen kuitenkin laadun taso korkeana. Lisäksi Italian viranomaisten mukaan suunniteltujen investointien rahoitusjärjestelyihin ei sisältynyt tukea, koska investoinnit oli tarkoitus toteuttaa osittain yritysten omista varoista ja osittain tavanomaisissa markkinaolosuhteissa neuvotelluilla pankkilainoilla.

4.1.3 *Veroetuuskohtelu*

(136) Italian viranomaiset toimittivat tietoja merenkulussa moottoripolttoaineina käytettävien kivennäisöljyjen verokohtelun sääntelykehyksestä. Komissiolle toimitetuista tiedoista kävi ilmi, että lakiasetuksen 504/1995 nojalla 2 päivänä maaliskuuta 1996 tehdyllä yleisesti sovellettavalla päätöksellä veroetuuskohtelu, josta lakiasetuksessa säädetään, laajennettiin koskemaan moottoripolttoaineita ja voiteluaineita, joita käytetään kaikissa satamassa huollettavina olevissa aluksissa.

(137) Samaan aikaan Italia nosti yhteisöjen tuomioistuimessa edellä johdanto-osan 5 kappaleessa mainitun kanteen aloittamispäätöksestä siltä osin kuin se koski sääntöjenvastaisen tuen maksamisen keskeyttämistä.

4.2 **Vuoden 2005 päätöksen kumoamisen jälkeen esitetyt huomautukset**

(138) Komissio pyysi huhtikuussa 2010 Italian viranomaisia esittämään huomautuksensa unionin yleisen tuomioistuimen vuoden 2005 päätöksen kumoamisesta ja selventämään eräitä Adriatican ja Saremarin liikennöimiä kansainvälisiä reittejä koskevia seikkoja. Komissio pyysi myös toimittamaan yksityiskohtaisen kuvauksen kyseisten reittien liikennöintiä koskevasta korvausmenetelmästä, mukaan lukien kaikki korvauksen ja sijoitetun pääoman tuoton laskentamenetelmään tehdyt myöhemmät muutokset.

(139) Italian viranomaiset toistivat, että kyseiset toimenpiteet olisi katsottava voimassa oleviksi tuiksi, kuten muodollisen tutkintamenettelyn yhteydessä oli jo todettu ja osoitettu. Ne väittivät, että sekä sopimuksen tekoperusteita että julkisen palvelun velvoitteiden täyttämisestä maksettavan korvauksen laskentamenetelmiä oli säännelty asetuksella 2081/1936, joka myöhemmin kumottiin lailla 684/1974, sekä asetuksella 2082/1936. Asetuksen 2081/1936 2 §:llä perustettiin kansallisesti tärkeät reitit ja 6 §:ssä säädettiin, että valtio kattaisi yrityksille kyseisten reittien liikennöinnistä aiheutuvat lisäkustannukset kahdenkymmenen vuoden pituisten sopimusten nojalla.

(140) Italian viranomaiset väittivät, että meriliikenteen julkisen palvelun järjestelmää säätelevään lainsäädäntökehykseen myöhemmin tehdyillä muutoksilla oli vain tiukennettu tuensaajille tehtäväksi annettuja julkisen palvelun velvoitteita sekä päivitetty korvauksen laskentamekanismeja julkisen rahoitusosuuden rajoittamiseksi.

(141) Italian viranomaiset korostivat, että lailla 856/1986 otettiin käyttöön vuotuinen korvaustuki, joka on palvelun tuottamisesta aiheutuvien tulojen ja kustannusten erotus, perustuu objektiivisiin parametreihin eikä aiempiin kustannuksiin ja sisältää kohtuullisen tuoton. Italian viranomaiset katsoivat, että tämä lainsäädäntökehyksen muutos oli erityisen merkittävä, koska sillä tarjottiin yrityksille tehokkuuskannustimia.

(142) Italian viranomaisten mukaan alueyrityksille maksettaviin korvauksiin sovellettaisiin samoja näkökohtia. Italian viranomaiset vahvistivat erityisesti, että julkisen palvelun velvoitteiden asettaminen oli otettu käyttöön lailla 34/1953, jossa vahvistettiin seuraavat neljä tuettua sektoria:

a) Toscanan saaristo (Toremar);

b) Parthenopen ja Pontinen saaret (Caremar);

c) Eolian saaret (Siremar);

d) Egadin saaret, Pelagian saaret, Ustica ja Pantelleria (Siremar).

(143) Tirrenian väitettiin liikennöineen reittejä Sardinian pienille saarille ja Korsikaan 5 päivänä tammikuuta 1937 annetun ministeriön asetuksen nojalla, jolla otettiin kansallisesti tärkeiden reittien kolmannella liikennesektorilla käyttöön reitit La Maddalenaan, Palauhun, Bonifacioon, Carloforteen, Calasettaan ja Portovesmeen. Nämä olivat itse asiassa Saremarin liikennöimiä reittejä, jotka perustettiin vuonna 1988 sen erotessa Tirreniasta.

(144) Italian viranomaiset korostivat myös, että samaan asetukseen sisältyivät reitit, joita Adriatica liikennöi Kreikkaan, Albaniaan ja Tremitin saarille kansallisesti tärkeiden reittien sektorilla IV (ks. johdanto-osan 59 kappale).

(145) Tämän perusteella Italian viranomaiset katsoivat, että vuoden 2005 päätöksen soveltamisalaan kuuluvan julkisen palvelun järjestelmän ja saarille suuntautuvien meriliikenneyhteyksien historiallisen sääntelykehyksen välillä oli riittävästi jatkuvuutta. Edellä esitetyn perusteella Italian viranomaiset katsoivat, että julkisen palvelun järjestelmä oli otettu käyttöön ennen EY:n perustamissopimuksen ja meriliikenteen kabotaasiasetuksen voimaantuloa.

5. **ARVIOINTI**

5.1 **Julkisesta palvelusta maksettavat korvaukset**

5.1.1 *Valtiontuen olemassaolo*

(146) SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdan mukaan ”jäsenvaltion myöntämä taikka valtion varoista muodossa tai toisessa myönnetty tuki, joka vääristää tai uhkaa vääristää kilpailua suosimalla jotakin yritystä tai tuotannonalaa, ei sovellu sisämarkkinoille, siltä osin kuin se vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan”.

(147) SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa vahvistetut arviointiperusteet ovat kumulatiivisia. Se tarkoittaa, että kaikkien mainittujen ehtojen on täytyttävä, jotta ilmoitetut toimenpiteet voidaan määritellä SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdan mukaiseksi valtiontueksi. Taloudellisen tuen olisi

a) oltava jäsenvaltion myöntämää tai valtion varoista myönnetty,

b) suosittava jotain yritystä tai tuotannonalaa,

c) vääristettävä tai uhattava vääristää kilpailua,

d) vaikutettava jäsenvaltioiden väliseen kauppaan.

(148) *Valtion varat*: Kyseiset tuet ovat selvästi valtion myöntämiä ja ne myönnetään valtion varoista.

(149) *Taloudellinen etu*: Voidakseen päätellä, aiheuttaako julkisen palvelun toiminnasta maksettava korvaus SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitetun edun, yhteisöjen tuomioistuin vahvisti asiassa Altmark antamassaan tuomiossa ([31]) seuraavat perusteet:

1) tuensaajayrityksen tehtäväksi on tosiasiassa annettava julkisen palvelun velvoitteiden täyttäminen ja nämä velvoitteet on määriteltävä selvästi (jäljempänä ’Altmark-tuomion ensimmäinen kriteeri’);

2) parametrit, joiden perusteella korvaus lasketaan, on vahvistettava etukäteen objektiivisesti ja läpinäkyvästi (jäljempänä ’Altmark-tuomion toinen kriteeri’);

3) korvaus ei saa ylittää sitä, mikä on tarpeen, jotta voidaan kattaa kaikki ne kustannukset tai osa niistä kustannuksista, joita julkisen palvelun velvoitteiden täyttäminen aiheuttaa, kun otetaan huomioon kyseisestä toiminnasta saadut tulot ja kyseisten velvoitteiden täyttämisestä saatava kohtuullinen voitto (jäljempänä ’Altmark-tuomion kolmas kriteeri’);

4) silloin, kun julkisen palvelun velvoitteiden täyttämisestä vastaavaa yritystä ei tietyssä konkreettisessa tapauksessa valita sellaisessa julkisia hankintoja koskevassa menettelyssä, jossa on mahdollista valita se ehdokas, joka kykenee tuottamaan kyseiset palvelut julkisyhteisön kannalta vähäisimmin kustannuksin, tarvittavan korvauksen taso on määritettävä tarkastelemalla sellaisia kustannuksia, joita hyvin johdetulle ja asetettujen julkisen palvelun velvoitteiden täyttämisen kannalta riittävillä kuljetusvälineillä varustetulle keskivertoyritykselle aiheutuisi kyseisten velvoitteiden täyttämisestä, kun otetaan huomioon toiminnasta saadut tulot ja kyseisten velvoitteiden täyttämisestä saatava kohtuullinen voitto (jäljempänä ’Altmark-tuomion neljäs kriteeri’).

([31]) Yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 24.7.2003, Altmark Trans GmbH ja Regierungspräsidium Magdeburg, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415.

(150) Altmark-tuomion neljännen kriteerin katsotaan täyttyvän, jos korvauksen saajat on valittu julkisella tarjouskilpailulla, jossa on mahdollista valita se ehdokas, joka kykenee tuottamaan palvelut vähäisimmin kustannuksin, tai vaihtoehtoisesti jos korvaus on laskettu tarkastelemalla tehokkaan yrityksen kustannuksia.

(151) Tässä asiassa tuensaajia ei ole valittu julkisella tarjouskilpailulla. Italia ei myöskään ole osoittanut, että korvauksen taso määritettiin tarkastelemalla sellaisia kustannuksia, joita hyvin johdetulle ja asetettujen julkisen palvelun velvoitteiden täyttämisen kannalta riittävillä kuljetusvälineillä varustetulle keskivertoyritykselle aiheutuisi kyseisten velvoitteiden täyttämisestä, kun otetaan huomioon toiminnasta saadut tulot ja kyseisten velvoitteiden täyttämisestä saatava kohtuullinen voitto.

(152) Koska Altmark-kriteerit ovat kumulatiivisia, neljännen kriteerin täyttymättä jääminen riittää osoittamaan, että entisen Tirrenia-konsernin alueyrityksille aiheutui taloudellinen etu.

(153) *Valikoivuus*: Kyseessä olevat tuet ovat valikoivia, koska ne on suunnattu tietyille meriliikennepalveluja tarjoaville yrityksille.

(154) *Kilpailun vääristyminen ja vaikutus kauppaan*: Kun jäsenvaltion myöntämä tuki vahvistaa yrityksen asemaa unionin sisäisessä kaupassa muihin kilpaileviin yrityksiin verrattuna, tuen on katsottava vaikuttavan jäsenvaltioiden väliseen kauppaan. Riittää, että tuensaaja kilpailee muiden yritysten kanssa kilpailulle avoimilla markkinoilla. Tutkittavassa tapauksessa tuensaajat kilpailevat muiden meriliikennepalveluja unionissa tarjoavien yritysten kanssa, erityisesti kansainvälisen meriliikenteen markkinat vapauttavan neuvoston asetuksen (ETY) N:o 4055/86 ([32]) ja meriliikenteen kabotaasimarkkinat vapauttavan meriliikenteen kabotaasiasetuksen voimaantulon jälkeen. Sen vuoksi arvioitavana oleva julkinen korvaus on omiaan vaikuttamaan unionin kauppaan ja vääristämään kilpailua sisämarkkinoilla.

(155) Edellä esitetyn perusteella komissio katsoo, että Italian viranomaisten Tirrenia-konsernin alueyrityksille kabotaasireittien ja kansainvälisten reittien liikennöinnistä vuosina 1992–2008 maksama korvaus on SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea.

5.1.2 *Kyseessä olevan tuen luonne: voimassa oleva tai uusi tuki?*

(156) Vahvistettuaan, että Italian viranomaisten Tirrenia-konsernin alueyrityksille kabotaasireittien ja kansainvälisten reittien liikennöinnistä vuosina 1992–2008 maksama korvaus on SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea, komission on arvioitava, onko kyseessä voimassa oleva vai uusi tuki.

(157) Tätä varten on tehtävä ero kabotaasireittien ja kansainvälisten reittien välillä.

5.1.2.1 Kabotaasireitit

(158) Kabotaasireittien liikennöinnin osalta unionin yleinen tuomioistuin kumosi vuoden 2009 tuomiolla osittain vuoden 2005 päätöksen sillä perusteella, että komissio oli soveltanut virheellisesti meriliikenteen kabotaasiasetuksen 4 artiklan 3 kohtaa, jossa säädetään, että ”[o]lemassa olevat sopimukset julkisesta palvelusta voivat olla voimassa kyseisen sopimuksen voimassaolon päättymispäivään asti”.

(159) Unionin yleinen tuomioistuin tulkitsi tämän artiklan vuoden 2009 tuomiossa tyypilliseksi saavutettujen etujen säilyttämislausekkeeksi (”grandfathering clause”) ([33]) ja totesi, että julkisen palvelun velvoitteiden rahoittamiseksi ”välttämätön” ([34]) korvaus on meriliikenteen kabotaasiasetuksen 4 artiklan 3 kohdan mukaista voimassa olevaa tukea, josta ei tehdä soveltuvuusarviointia.

([32]) Neuvoston asetus (ETY) N:o 4055/86, annettu 22 päivänä joulukuuta 1986, palvelujen tarjoamisen vapauden periaatteen soveltamisesta jäsenvaltioiden väliseen meriliikenteeseen sekä jäsenvaltioiden ja kolmansien maiden väliseen meriliikenteeseen (EYVL L 378, 31.12.1986, s. 1).

([33]) Toisin sanoen lauseke, jolla oikeusvakauden vuoksi suljetaan uusien sääntöjen soveltamisalan ulkopuolelle tietyt voimassa olevat oikeudelliset suhteet tietyksi ajaksi.

([34]) Vuoden 2009 tuomion 147–148 kohta.

(160) Unionin yleinen tuomioistuin viittasi yhteisöjen tuomioistuimen asiassa C-400/99 10 päivänä toukokuuta 2005 antaman tuomion ([35]) 60–66 kohtaan, joissa suuri jaosto totesi selvästi seuraavaa:

> ”Asetuksen N:o 3577/92 4 […] artiklan 3 kohdassa säädetään, että 1.1.1993 voimassa olevat sopimukset julkisesta palvelusta voivat olla voimassa kyseisen sopimuksen voimassaolon päättymispäivään asti. Tämäntyyppiset sopimukset sisältävät luonteensa puolesta rahoitusta koskevia säännöksiä, jotka ovat välttämättömiä niissä sovittujen julkisten palvelujen velvoitteiden täyttämiseksi. Siltä osin kuin asetuksen N:o 3577/92 4 artiklan 3 kohdan sanamuodon mukaan tarkoituksena on kyseessä olevien sopimusten pitäminen voimassa rajoittamatta tämän säännöksen ulottuvuutta kyseisten sopimusten tiettyihin näkökohtiin, niissä olevat julkisten palvelujen velvoitteiden varmistamiseksi välttämättömät rahoitusmääräykset kuuluvat kyseisen 4 artiklan 3 kohdan soveltamisalaan. Komissio väittää siis virheellisesti, että siinä ainoastaan sallitaan tällaisista sopimuksista johtuvien tiettyjen yksinoikeuksien tai erityisoikeuksien säilyttäminen. Muilta osin komissio ei ole riidanalaisessa päätöksessä ottanut näin rajoittavaa kantaa, koska se on todennut, että julkisten palvelujen velvoitteiden lisäkustannusten rahoittamisen rajoissa kyseessä olevien sopimusten rahoitusmekanismit kuuluvat asetuksen N:o 3577/92 4 artiklan 3 kohdan soveltamisalaan” (64 kohta),

ja että

> ”[…] mahdolliset tuet, jotka ylittävät kyseessä olevien sopimusten kohteena olevien julkisten palvelujen velvoitteiden varmistamiseksi välttämättömät määrät, eivät kuitenkaan voi kuulua asetuksen N:o 3577/92 4 artiklan 3 kohdan soveltamisalaan juuri sen vuoksi, että ne eivät ole välttämättömiä tällaisten sopimusten tasapainon kannalta ja siten niiden voimassa pitämiseksi. Niitä ei siis voida tämän säännöksen perusteella pitää voimassa olevina tukina.” (65 kohta)

(161) Määrittääkseen, onko toimenpide meriliikenteen kabotaasiasetuksen 4 artiklan 3 kohdan mukaista uutta vai voimassa olevaa tukea, komission on tulkittava sellaisen tuen laajuuden, joka on ”välttämätön 1 päivänä tammikuuta 1993 voimassa olleiden julkisten palveluhankintoja koskevien sopimusten kohteena olevien julkisten palvelujen velvoitteiden varmistamiseksi” edellä mainitussa tuomiossa tarkoitetulla tavalla. Komissio katsoo, että tällaisen tarpeellisuustestin on oltava laajempi kuin suhteellisuustestin, jonka komissio suorittaa arvioidessaan tukitoimenpiteen soveltuvuutta sisämarkkinoille SEUT-sopimuksen 106 artiklan 2 kohdan nojalla. Jos näiden kahden testin soveltamisalat olisivat samat, tukea, joka ei ole meriliikenteen kabotaasiasetuksen 4 artiklan 3 kohdan mukainen, ei voida koskaan katsoa sisämarkkinoille soveltuvaksi SEUT-sopimuksen 106 artiklan 2 kohdan perusteella, koska se automaattisesti ei olisi oikeasuhteinen jälkimmäisessä määräyksessä tarkoitetulla tavalla. Näin ollen komissio käsittää, että katsomalla voimassa olevan tuen ”välttämättömäksi 1 päivänä tammikuuta 1993 voimassa olleiden julkisten palveluhankintoja koskevien sopimusten kohteena olevien julkisten palvelujen velvoitteiden varmistamiseksi” yhteisöjen tuomioistuin sisällytti tähän käsitteeseen kaikki korvaukset, jotka liittyvät suoraan julkisia hankintoja koskevassa sopimuksessa asetettuihin julkisen palvelun velvoitteisiin. Tällainen suora yhteys on olemassa esimerkiksi silloin, kun sopimuksessa määritetään korvauksen määrä tai sen laskentamenetelmä, tai joka tapauksessa silloin, kun on selvää, että julkisia palveluja koskevaa sopimusta ei olisi tehty ilman korvausta.

(162) Tästä syystä komissio käsittelee uutena tukena ainoastaan kabotaasireittien liikennöinnistä maksettua korvausta, jolla ei ole oikeusperustaa meriliikenteen kabotaasiasetuksen voimaantulopäivänä voimassa olleissa julkisia hankintoja koskevissa sopimuksissa.

(163) Tässä tapauksessa alkuperäiset sopimukset tehtiin heinäkuussa 1991 ennen meriliikenteen kabotaasiasetuksen voimaantuloa, ja korvauksen ja sopimuksissa asetettujen julkisen palvelun velvoitteiden välillä oli suora yhteys.

(164) Alkuperäisissä sopimuksissa vahvistetun vuotuisen tuen tarkoituksena oli se, että alueyritykset voivat kattaa toimintakustannusten ja liiketulojen välisestä alijäämästä aiheutuneet tappiot. Kuten johdanto-osan 103 kappaleessa mainittiin, korvauksen kannalta merkitykselliset kustannustekijät, jotka täsmennettiin alkuperäisten sopimusten 5 artiklassa, olivat seuraavat: hankinta-, mainos- ja majoituskulut, lastaus-, purku- ja käsittelykustannukset, maissa työskentelevän hallintohenkilöstön kustannukset, alusten ylläpitokustannukset, hallintokustannukset, vakuutusmaksut, vuokra- ja leasingkulut, polttoainekulut, verot sekä poistoihin liittyvät kustannukset. Kaikki nämä kustannustekijät liittyivät julkisten palvelujen tarjoamiseen, ja viranomaiset määrittivät ne jättämättä yrityksille harkintavaraa.

(165) Lisäksi Italian valtion ja kunkin viiden alueyrityksen välillä tehdyt alkuperäiset sopimukset olivat täysin samanlaiset kuin Italian valtion ja Tirrenian välillä tehty alkuperäinen sopimus (ks. johdanto-osan 94 kappale) ja niissä otettiin huomioon samat kustannustekijät. Tirreniaa koskevassa vuoden 2001 päätöksessä komissio myönsi, että nämä kustannustekijät olivat välttämättömiä julkisten palvelujen tarjoamisen kannalta, koska ne olivat suorassa

([35]) Yhteisöjen tuomioistuimen tuomio, 10.5.2005, Italian tasavalta v. Euroopan yhteisöjen komissio, C-400/99, ECLI:EU:C:2005:275.

yhteydessä julkisten viranomaisten yleishyödyllisiksi palveluiksi luokittelemien palvelujen tarjontaan ja kuuluivat näin ollen alkuperäisen sopimuksen soveltamisalaan ([36]). Alusta koskevien poistojen osalta komissio katsoi, että siinä määrin kuin kyseiset alukset oli tarkoitettu yksinomaan alkuperäisessä sopimuksessa tarkoitettuihin palveluihin, kyseistä kustannustekijää voitiin pitää tarpeellisena itse palveluiden tarjonnassa ([37]). Edellä esitetyt seikat koskevat soveltuvin osin myös alueyrityksiä.

(166) Koska korvauksen ja alueyritysten alkuperäisten sopimusten mukaisen kabotaasireittien liikennöinnin välillä on suora yhteys, komissio katsoo, että kyseinen korvaus oli välttämätön alkuperäisissä sopimuksissa asetettujen julkisen palvelun velvoitteiden lisäkustannusten kattamiseksi.

(167) Edellä esitetty päätelmä ei muuttuisi, vaikka komission olisi tarkistettava, vastasiko alueyrityksille maksettu vuotuinen korvaus julkisen palvelun tarjoamiseen tarvittavaa vähimmäismäärää. Analyysi i) korvauksen laskentamenetelmästä, ii) yrityksen tuloista ja iii) alkuperäisten sopimusten mukaisen kabotaasireittien liikennöinnin aiheuttamista lisäkustannuksista osoittaa, että näille yrityksille alkuperäisten sopimusten nojalla maksetut korvaukset olivat täysin oikeasuhteisia suhteessa tuensaajille uskottujen julkisen palvelun tehtävien aiheuttamiin lisäkustannuksiin.

(168) Ensinnäkin vuotuisen korvauksen taso laskettiin ottaen huomioon kunkin alueyrityksen alkuperäisten sopimusten kattamilla reiteillä kirjaamat toimintatulot, jotka vähennettiin kaikilla reiteillä syntyneistä tappiosta (alkuperäisten sopimusten 3 artikla). Tässä laskentamenetelmässä sesonkiaikana tehdyillä voitoilla vähennetään sesonkiajan ulkopuolella syntynyttä tappiota niin, että näin saatu vuotuisen korvauksen määrä pysyi kaiken kaikkiaan alhaisempana kuin se olisi ollut, jos reittikohtaiset tappiot olisi yksinkertaisesti laskettu yhteen.

(169) Toiseksi, yrityksen voittoihin kohdistui kahtalainen tariffeihin liittyvä rajoitus, joka ilmeni yhtäältä joidenkin sosiaalisten luokkien alennettuina maksuina ja toisaalta velvoitteena hankkia viranomaisten hyväksyntä jokaiselle hinnanmuutokselle Italian viranomaisten esittämistä tiedoista kävi ilmi, että alueyritykset eivät olleet vapaita mukauttamaan veloittamiaan maksuja erityisesti toimintakustannusten kehityksen huomioon ottamiseksi ([38]). Komissio myönsi jo vuonna 2001 tehdyssä päätöksessä, että tätä kahtalaista rajoitusta, joka vähensi selvästi sopimuksen tehneiden yritysten tuloja ja vaikutti vuotuisen korvauksen määrään, ei tulisi pitää kyseisissä olosuhteissa aggressiivisena kauppatapana, jolle on ominaista saalistushinnoittelu.

(170) Kolmanneksi, Italian viranomaiset toimittivat komissiolle tietoja alueyritysten harjoittamasta julkisen palvelun reittien liikennöinnistä vuosina 1992–2008 aiheutuneista kustannuksista. Italia toimitti julkisen palvelun reittien liikennöinnistä vuosina 1992–2008 seuraavat tiedot:

— kaikkien alueyritysten ([39]) vuosina 1992–2008 kirjaamat kokonaiskustannukset, toimintatulot ja sijoitetun pääoman tuotto sekä vastaavan vuotuisen tuen määrä;

— kunkin yrityksen reittikohtainen kirjanpito vuosilta 1992–2001 ja 2004–2008;

— Adriaticalle vuosina 1999–2003, Saremarille vuosina 1998 ja 2000–2003 sekä Toremarille, Siremarille ja Caremarille vuosina 1998–2003 myönnetty sijoitetun pääoman tuottoaste (joka vaihteli 1,6 prosentista 12,2 prosenttiin).

(171) Toimitetut tiedot (ks. johdanto-osan 115 kappaleen taulukot) osoittavat, että vuosina 2002–2008 kustannukset jäivät suurelta osin vuoden 2005 päätöksessä arvioidun viiteajanjakson (1992–2001) aikana reittien liikennöinnistä aiheutuneita keskimääräisiä kustannuksia pienemmiksi.

([36]) Ks. vuoden 2001 päätöksen johdanto-osan 33 kappale.

([37]) Ks. edellinen alaviite.

([38]) Lain 856/1986 12 §:n mukaan valtio määritti vuosittain matkustajien ja rahdin kuljetusmaksut. Asianomaiset yritykset voivat ehdottaa valtiolle tarpeellisina pitämiään tariffien vaihteluja. Näistä ehdotuksista neuvoteltiin eri ministeriöiden välillä.

([39]) Adriatican osalta Italian viranomaiset toimittivat vuosilta 2004–2008 (jolloin yritys oli siirtynyt Tirrenialle) Tirrenian (entisillä Adriatican reiteillä) kirjaamat kokonaiskustannukset ja toimintatulot.

(172) Sijoitetun pääoman eri tekijät oli määritelty tarkasti alkuperäisissä sopimuksissa, ja tuotot oli määritetty markkinakorkojen perusteella siten, että kunkin tekijän tuotto oli asianmukainen. Huolimatta siitä, että yrityksille vuosina 2004–2008 sallitun sijoitetun pääoman tuottoasteesta ei ole saatavilla tietoja, komissio toteaa, että muutamaa poikkeusta lukuun ottamatta sijoitetun pääoman tuotto on laskenut jatkuvasti vuosina 2001–2003 (ks. johdanto-osan 106 ja 117 kappale). Tämän kehityksen sekä sijoitetun pääoman tuoton absoluuttisten määrien vakauden vuosina 2001–2008 (ks. johdanto-osan 105 ja 115 kappaleen taulukot) ([40]) perusteella on kohtuullista olettaa, että yrityksille julkisen palvelun velvoitteiden hoitamisesta maksetut korvaukset pysyivät oikeasuhteisina alkuperäisten sopimusten voimassaoloaikana. Edellä esitetyn perusteella komissio pitää kiinni vuoden 2005 päätöksessä tekemästään arviosta, jonka mukaan tuensaajien tuotto asetettiin kohtuulliselle tasolle.

(173) Kun otetaan huomioon maksetun korvauksen ja alkuperäisissä sopimuksissa asetettujen julkisen palvelun velvoitteiden sekä lisäksi korvauksen oikeasuhteisuuden välinen suora yhteys, komissio katsoo, että kabotaasireiteistä vuoteen 2008 asti myönnetty korvaus on meriliikenteen kabotaasiasetuksen 4 artiklan 3 kohdan mukaista voimassa olevaa tukea.

(174) Koska kabotaasireittien julkisen palvelun velvoitteiden täyttämisestä maksettava korvaus on voimassa olevaa tukea ja unionin yleinen tuomioistuin kumosi vuoden 2005 päätöksen kokonaisuudessaan, mukaan lukien siinä asetetut Caremarin kabotaasireittien liikennöintiä koskevat ehdot, komission ei tarvitse arvioida tarkemmin sitä, onko tuensaaja viime kädessä noudattanut näitä ehtoja vuoden 2005 päätöksen täytäntöönpanossa, eikä sitä, olivatko ne alun perin tarpeellisia. Kabotaasireittien julkisen palvelun velvoitteiden täyttämisestä maksettava korvaus on voimassa olevaa tukea, mutta tämä tuki ei ole enää voimassa. Tästä syystä ei ole mielekästä, että komissio ehdottaisi asianmukaisia toimenpiteitä Italialle SEUT-sopimuksen 108 artiklan 1 kohdan nojalla, koska tällaisilla toimenpiteillä voitaisiin muuttaa ainoastaan tulevaa tukitoimenpidettä. Tästä seuraa, että komission ei ole mielekästä tutkia, soveltuuko tällainen voimassa oleva tuki, joka ei enää ole voimassa, sisämarkkinoille.

5.1.2.2 Kansainväliset reitit

(175) Kansainvälisiin meriliikenneyhteyksiin liittyvien liikennepalvelujen tarjoaminen kuuluu asetuksen (ETY) N:o 4055/86 soveltamisalaan, ja tähän asetukseen ei sisälly meriliikenteen kabotaasiasetuksen 4 artiklan 3 kohdan kaltaista säilyttämislauseketta.

(176) Neuvoston asetuksen (EU) 2015/1589 ([41]), jäljempänä 'uusi menettelyasetus', 1 artiklan 1 kohdan b alakohdan mukaan voimassa olevalla tuella tarkoitetaan "tukia, jotka olivat olemassa ennen perustamissopimuksen voimaantuloa kyseisissä jäsenvaltioissa, eli tukiohjelmia ja yksittäisiä tukia, jotka on otettu käyttöön ennen SEUT-sopimuksen voimaantuloa ja joita voidaan soveltaa edelleen SEUT-sopimuksen voimaantulon jälkeen".

(177) Komission asetuksen (EY) N:o 794/2004 ([42]), jäljempänä 'täytäntöönpanoasetus', 4 artiklan 1 kohdan mukaan "voimassa olevan tuen muutoksella tarkoitetaan mitä tahansa muutosta, muuta kuin muodollista tai hallinnollista, joka ei vaikuta tukitoimenpiteen soveltuvuudesta yhteismarkkinoille tehtyyn arviointiin. Voimassa olevan tukiohjelman alkuperäisen talousarvion kasvua enintään 20 prosentilla ei kuitenkaan pidetä voimassa olevan tuen muutoksena."

([40]) Sijoitetun pääoman tuoton absoluuttiset määrät vuosina 2001 ja 2008 olivat seuraavat: Saremar – 555 500 euroa vuonna 2001 ja 855 000 euroa vuonna 2008; Toremar – 1 566 700 euroa vuonna 2001 ja 1 699 000 euroa vuonna 2008; Siremar – 2 194 000 euroa vuonna 2001 ja 2 060 000 euroa vuonna 2008; Caremar – 1 739 700 euroa vuonna 2001 ja 1 874 000 euroa vuonna 2008. Adriatican osalta tietoja on saatavilla vain vuoteen 2004 asti, jolloin Tirrenia osti sen.

([41]) Neuvoston asetus (EU) 2015/1589, annettu 13 päivänä heinäkuuta 2015, Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 108 artiklan soveltamista koskevista yksityiskohtaisista säännöistä (EUVL L 248, 24.9.2015, s. 9), jolla korvattiin menettelyasetus 14 päivästä lokakuuta 2015.

([42]) Komission asetus (EY) N:o 794/2004, annettu 21 päivänä huhtikuuta 2004, Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 93 artiklan soveltamista koskevista yksityiskohtaisista säännöistä annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 659/1999 täytäntöönpanosta (EUVL L 140, 30.4.2004, s. 1), sellaisena kuin se on muutettuna asetuksella (EU) 2015/2282.

(178) Vakiintuneen oikeuskäytännön ([43]) mukaan kaikkia voimassa olevan tuen muutoksia ei tulisi pitää voimassa olevan tuen muuttamisena uudeksi tueksi, vaan voimassa oleva tuki muuttuu uudeksi tueksi ainoastaan silloin, kun muutos vaikuttaa alkuperäisen tuen olennaiseen sisältöön. Tällainen arviointi on tehtävä viittaamalla tuesta annettuihin säännöksiin, niiden soveltamista koskeviin yksityiskohtaisiin määräyksiin ja niiden rajoihin ([44]). Tukitoimenpiteen jatkaminen on kuitenkin uutta tukea ([45]).

(179) Kuten unionin yleinen tuomioistuin muistutti vuoden 2009 tuomiossa, muutokset eivät vaikuta sisältöön, jos ne eivät muuta lainsäädäntöä, jolla tuki perustettiin, sen toiminnan luonteen tai sisällön osalta, johon etua sovelletaan ([46]).

Muutokset julkisen palvelun järjestelmään

(180) Tirrenia-konsernin viidestä alueyrityksestä ainoastaan Adriatica ja Saremar liikennöivät kansainvälisiä reittejä alkuperäisten sopimusten nojalla.

(181) Komission on arvioitava, ovatko näille yrityksille kansainvälisistä meriliikennepalveluista maksettavat korvaukset uuden menettelyasetuksen 1 artiklassa tarkoitettua uutta vai voimassa olevaa tukea. Tätä varten komission on tarkistettava, onko tukitoimenpiteeseen tehty merkittäviä muutoksia edun luonteen, tukitoimenpiteen tavoitteen, tuensaajan tai rahoituslähteen osalta perustamissopimuksen voimaantulon jälkeen. Tällaiset muutokset tarkoittaisivat, että tukitoimenpide on uutta tukea.

(182) Komissio toteaa, että kansainvälisiin reitteihin liittyvien julkisen palvelun velvoitteiden rahoituksessa on tapahtunut useita merkittäviä muutoksia monilla osa-alueilla, kuten jäljempänä esitetään.

a) Tuensaajat

(183) Vuoden 1936 asetuksissa annettiin neljän yrityksen (Italia, Lloyd Triestino, Tirrenia ja Adriatica) tehtäväksi hoitaa julkisen palvelun velvoitteita kansallisesti tärkeillä reiteillä, joihin kuuluivat sekä kansalliset että kansainväliset matkustaja- ja rahtireitit. Nämä asetukset sisälsivät kattavan luettelon yrityksistä, joiden tehtäväksi annettiin kansallisesti tärkeiden reittien liikennöinti. Alueyritykset perustettiin ja niille annettiin tehtäväksi tarjota puhtaasti paikallisia postipalveluja ja kaupallisia palveluja vasta myöhemmin, eli Caremarin, Toremarin ja Siremarin osalta lailla 169/1975 ja Saremarin osalta lailla 856/1986, kun asetus 2081/1936 oli kumottu (ks. johdanto-osan 83 ja 88 kappale).

b) Reitit

(184) Useimmat tämän arvioinnin kohteena olevat kansainväliset reitit otettiin käyttöön julkisen palvelun järjestelmässä EY:n perustamissopimuksen voimaantulon jälkeen.

(185) Adriatican osalta vuoden 1936 asetuksissa vahvistettiin nimenomaisesti ainoastaan reitin Bari–Durrës liikennöinti. Tämä oli kuitenkin vain matkustajareitti, kun taas tämän arvioinnin kohteena oleva Barin ja Durrësin välinen yhteys on sekaliikenteen reitti (matkustaja- ja rahtiliikenne).

(186) Vuoden 1936 asetuksissa ei vahvistettu reittejä Italian Anconan tai Barin satamista Bariin (Montenegro) tai Splitiin (Kroatia). Italian viranomaisten mukaan Adriatica aloitti reitin Ancona–Split liikennöinnin vuonna 1978 ja reitin Ancona–Bar liikennöinnin vuonna 1997.

(187) Reitti Trieste–Durrës otettiin käyttöön vuonna 1983 Albanian ja Länsi-Euroopan maiden välisten kauppasuhteiden kehittämiseksi. Vuoden 1936 asetusten perusteella hyväksytyissä reittiluetteloissa ei ollut reittiä Triestestä Albaniaan.

([43]) Ks. yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 9.8.1994, Namur-Les Assurances du Crédit SA v. Office National du Ducroire ja Belgian valtio, C-44/93, ECLI:EU:C:1994:311, 13 ja 16 kohta, ja yhteisöjen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen tuomio 30.4.2002, Gibraltar v. komissio, yhdistetyt asiat T-195/01 ja T-207/01, ECLI:EU:T:2002:111, 111 kohta.

([44]) Yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 9.8.1994, Namur-Les Assurances du Crédit SA v. Office National du Ducroire ja Belgian valtio, C-44/93, ECLI:EU:C:1994:311, 28 kohta, ja unionin yleisen tuomioistuimen tuomio 16.12.2010, Alankomaat v. komissio, yhdistetyt asiat T-231/06 ja T-237/06, ECLI:EU:T:2010:525, 180 kohta. Ks. myös EFTAn tuomioistuimen tuomio 22.8.2011, Konkurrenten.no v. EFTAn valvontaviranomainen, E-14/10, 57 kohta.

([45]) Ks. myös yhteisöjen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen tuomio 25.3.2009, Alcoa Trasformazioni v. komissio, T-332/06, ECLI:EU:T:2009:79, 132 kohta; yhteisöjen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen tuomio 11.6.2009, Italia v. komissio, T-222/04, ECLI:EU:T:2009:194, 99–101 kohta; unionin yleisen tuomioistuimen tuomio 20.9.2011, Regione autonoma della Sardegna ym. v. komissio, yhdistetyt asiat T-394/08, T-408/08, T-453/08 ja T-454/08, ECLI:EU:T:2011:493, 176–179 kohta; unionin tuomioistuimen määräys 22.3.2012, Italian tasavalta v. Euroopan komissio, C-200/11 P, ECLI:EU:C:2012:165, 30–31 kohta.

([46]) Vuoden 2009 tuomion 123 ja 124 kohta.

(188) Sama koskee reittiä Brindisi–Korfu–Igumenitsa–Patras. Italian viranomaiset eivät pystyneet toimittamaan komissiolle asiakirjatodisteita, joista käy selvästi ilmi, milloin reitti Brindisi–Korfu–Igumenitsa–Patras perustettiin. Italia väittää, että reitti Brindisi–Korfu–Igumenitsa–Patras kuuluu vuoden 1936 asetusten soveltamisalaan, koska tuolloin asetuksessa 2081/1936 yksilöidyn sektorin IV (joka kattoi yhteydet Kreikkaan, Albaniaan ja Tremitin saarille) kansallisesti tärkeisiin reitteihin sisältyi yksi erityinen reitti Kreikkaan. Komissio ei voi hyväksyä Italian viranomaisten väitettä. Vuoden 1936 asetusten perusteella hyväksytyissä reittiluetteloissa ei ollut erityistä reittiä Brindisistä. Italian viranomaisten 29 päivänä lokakuuta 2002 päivätyn kirjeen mukaan Adriatica otti käyttöön reitin Brindisi–Korfu–Igumenitsa–Patras vasta vuonna 1978. Samassa kirjeessä Italian viranomaiset selvensivät, että Adriatica ei ollut koskaan liikennöinyt julkisen palvelun järjestelmässä reittiä Bari–Kreikka, vaan reittiä Brindisistä Kreikkaan. Näin ollen Italian viranomaiset katsoivat itse, että nämä kaksi reittiä muodostivat kahdet erilliset merkitykselliset markkinat.

(189) Saremarin osalta vuoden 1936 asetuksilla vahvistettujen kansallisesti tärkeiden reittien luetteloon sisältyi matkustajaliikenteen reitti Sardinian ja Korsikan välillä (La Maddalena–Palau–Bonifacio), jota alun perin liikennöi Tirrenia. Saremarin lain 856/1986 nojalla liikennöimä reitti oli sitä vastoin sekaliikenteen reitti (matkustaja- ja rahtiliikenne). Tässä päätöksessä arvioitu reitti Santa Teresa di Gallura–Bonifacio ei sisältynyt kansallisesti tärkeiden reittien luetteloon.

(190) Edellä esitetyn lisäksi komissio toteaa, että vuoden 1989 jälkeen liikennöitäviä reittejä ei enää määritetty laissa, koska lain 160/1989 mukaan viranomaiset määrittivät ne yritysten teknisten ehdotusten perusteella.

c) Rahoitusjärjestelmän kesto

(191) Kuten edellä jo mainittiin, vuoden 1936 asetuksissa annettiin neljälle vastaperustetulle yritykselle (Italia, Lloyd Triestino, Tirrenia, Adriatica) tehtäväksi liikennöidä kahdenkymmenen vuoden ajan tiettyjä kansallisesti tärkeitä reittejä sekä säädettiin mahdollisuudesta myöntää samalla ajanjaksolla liikenteenharjoittajille tukea julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten perusteella.

(192) Vuoden 1936 asetuksissa ei säädetty mahdollisuudesta jatkaa näitä julkisia palveluhankintoja koskevia sopimuksia tai liikenteenharjoittajille kyseisten palvelujen tarjoamisesta myönnettäviä korvauksia ensimmäisen kahdenkymmenen vuoden ajanjakson jälkeen. Näiden sopimusten voimassaolo päättyi 31 päivänä joulukuuta 1956, ja niitä jatkettiin useita kertoja lain 600/1962 voimaantuloon saakka.

(193) Laissa 600/1962 säädettiin uusien kahdenkymmenen vuoden pituisten julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten tekemisestä ja täsmennettiin liikennöitävät kansallisesti tärkeät reitit sekä kullekin yritykselle reittien liikennöinnistä myönnettävät korvaukset.

(194) Lailla 684/1974 otettiin käyttöön sopimusten vaihtelevat kestot sen mukaan, minkä tyyppinen palvelu oli kyseessä: rahtiliikenteen reittejä voitaisiin rahoittaa enintään viiden vuoden ajan, kun taas matkustajaliikenteen reittejä voitaisiin rahoittaa enintään kolmen vuoden ajan (vain reitit Italian saarille voivat saada korvausta vielä kahdenkymmenen vuoden ajan, mutta tämä ei koskenut kansainvälisiä reittejä).

(195) Lailla 856/1986 muutettiin lisäksi julkisen palvelun järjestelmän ominaisuuksia. Lain 856/1986 13 §:n 4 momentissa vahvistettiin lain 684/1974 8 ja 9 §:n säännökset ja niihin myöhemmin tehdyt muutokset, joita sovellettiin 1 päivänä tammikuuta 1986 olemassa olleisiin ja Adriatican liikennöimiin keskisen ja eteläisen Adrianmeren länsi- ja itärannikon sekä Joonianmeren ja itäisen Välimeren välisiin reitteihin. Näin ollen Adriatica voi saada korvausta kansainvälisten reittien liikennöinnistä kahdenkymmenen vuoden pituisten julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten perusteella. Laissa ei selvennetty Saremarin liikennöimään kansainväliseen reittiin sovellettavia sääntöjä. Komissio toteaa kuitenkin, että alkuperäisessä sopimuksessa tämän reitin liikennöintiä käsiteltiin kabotaasiliikenteenä ja määrättiin, että sitä, kuten mitä tahansa muuta Saremarille tehtäväksi annettua julkisen palvelun kabotaasireittiä, rahoitettaisiin kahdenkymmenen vuoden ajan.

(196) Laissa 856/1986 selvennettiin, että rahtiliikenteen tappiollisille reiteille voitaisiin myöntää julkista rahoitustukea vain viiden vuoden ajan (alkaen 1 päivästä tammikuuta 1985 tai uuden aluksen hankinnasta).

d) Määrärahat

(197) Kuten edellä on mainittu, vuoden 1936 asetuksissa ei säädetty rahoitusjärjestelmän kokonaismäärärahoista.

(198) Sen sijaan lain 600/1962 6 §:ssä säädettiin kokonaismäärärahoista, joihin voitiin tehdä kyseisen lain 7 ja 8 §:n mukaisia rajoitettuja mukautuksia.

(199) Myöhemmissä laeissa ei säädetty niissä käsiteltyjen eri rahoitusjärjestelmien kokonaismäärärahoista.

e) Korvauksen laskeminen

(200) Tukien laskentajärjestelmää tarkistettiin useita kertoja. Tuki kehittyi julkisia palveluhankintoja koskevissa sopimuksissa sovitusta, neljän vuoden välein uudelleentarkasteltavien odotettavissa olevien kustannusten ja tulojen perusteella lasketusta korvauksesta (vuoden 1936 asetukset) kiinteäksi rahoitusosuudeksi, johon oli tehty lain 600/1962 7 ja 8 §:n mukaisia rajoitettuja mukautuksia, jotta yritykselle voitaisiin tarjota tehokkuuskannustin.

(201) Myöhemmin lailla 684/1974, joka pantiin täytäntöön asetuksella 501/1979, erotettiin toisistaan rahtiliikenteen reitit (4 §), matkustajaliikenteen reitit (6 §) sekä Italian suurille ja pienille saarille suuntautuvat yhteydet (8 §). Tältä pohjalta komissio toteaa seuraavaa:

— Italian saariin suuntautuvien reittien osalta kahdenkymmenen vuoden pituisissa julkisia palveluhankintoja koskevissa sopimuksissa vahvistettua julkisen palvelun korvauksen määrää voitiin tarkistaa vuosittain, jos vähintään yhdessä sen laskennassa huomioon otetuista kustannustekijöistä ilmoitettiin yli 5 prosentin vaihtelu edelliseen vuoteen verrattuna.

— Matkustajaliikenteen reittien osalta Italia, Lloyd Triestino, Adriatica ja Tirrenia voivat saada vuosittaisten sopimusten perusteella korvauksen toiminnan lopettamiseen annettujen kolmen vuoden aikana suoritetuista meriliikennepalveluista. Vuotuiset korvaukset oli määritettävä odotettujen kustannusten ja tulojen perusteella, ja niillä pyrittiin varmistamaan yritysten taloudellinen tasapaino. Tätä varten korvausta voitiin tarkastella uudelleen vuoden lopussa.

— Rahtiliikenteen reittien osalta Finmare-konsernin yhtiöt, jotka joko käynnistivät uusia meriliikennereittejä tai liikennöivät olemassa olevia reittejä, voivat saada enintään viiden vuoden ajan julkista korvausta, jolla pyrittiin varmistamaan yritysten taloudellinen tasapaino. Tältä osin korvausta oli tarkasteltava uudelleen kunkin vuoden kesäkuun 30 päivään mennessä. Korvaus olemassa olevien reittien liikennöinnistä voitiin myöntää vain vuosittaisten sopimusten perusteella.

(202) Yhteenvetona voidaan todeta, että rahti- ja matkustajaliikenteen reittien osalta laeissa 684/1974 ja asetuksessa 501/1979 ei säädetty tehokkuuskannustinmekanismista eikä mahdollisuudesta myöntää liikenteenharjoittajalle kohtuullinen voitto toimitetuista julkisista palveluista. Lisäksi lailla 684/1974, sellaisena kuin se on pantu täytäntöön asetuksella 501/1979, otettiin ensimmäistä kertaa käyttöön rahti- ja matkustajaliikenteen reittien välinen ero ja perustettiin näille kahdelle palvelutyypille erilliset korvausmenetelmät. Mainitussa säädöksessä ei selvennetty, mitä mekanismia sovellettaisiin sekaliikenteen reitteihin (rahti- ja matkustajaliikenne).

(203) Lailla 856/1986 korvausmenetelmää muutettiin edelleen. Kansantalouden kannalta välttämättömien rahtiliikenteen reittien osalta 2 §:ssä säädettiin aloitustuen myöntämisestä enintään viideksi vuodeksi (1 päivästä tammikuuta 1985). Adriatican liikennöimien 1 päivänä tammikuuta 1986 olemassa olleiden keskisen ja eteläisen Adrianmeren länsi- ja itärannikon sekä Joonianmeren ja itäisen Välimeren välisen reittien osalta korvaustuki oli lain 856/1986 11 ja 13 §:n nojalla laskettava keskimääräisten ja objektiivisten parametrien avulla määritettyjen palvelun tarjoamisesta aiheutuneiden tulojen kustannusten välisen erotuksen perusteella, ja sen oli sisällettävä kohtuullinen sijoitetun pääoman tuotto. Julkisia palveluhankintoja koskeviin sopimuksiin oli sisällytettävä tiedot tuen laskennassa huomioon otettavista tekijöistä sekä täydellinen luettelo tuetuista reiteistä, reiteillä käytettävien alusten tyypeistä ja vuorotiheydestä. Kauppamerenkulkuministeriön, julkisista osakkuuksista vastaavan ministeriön ja valtiovarainministeriön oli hyväksyttävä tuet.

(204) Laissa 856/1986 ei selvennetty, mitä korvausmenetelmää sovellettaisiin Tirrenian Saremarille siirtämään Sardinian ja Korsikan väliseen reittiin. Alkuperäisessä sopimuksessa tätä reittiä käsiteltiin kuitenkin kabotaasireittinä ja siinä määrättiin sen rahoituksesta samojen sääntöjen mukaisesti.

(205) Lisäksi lakiasetuksen 77/1989 9 §:n 1 momentissa säädettiin, että 1 päivästä tammikuuta 1990 alkaen matkustaja- ja rahtiliikennepalvelujen varmistamiseksi olennaisina pidetyt reitit, jotka valtio yksilöi asianomaisten yritysten ehdotuksesta, saisivat korvaustukea. Saarille suuntautuvien yhteyksien osalta korvaustuen määrä oli vahvistettava julkisia palveluhankintoja koskevissa sopimuksissa, joissa vertailukohtana käytettiin kansallisen rautatieyhtiön vastaaviin palveluihin ja etäisyyksiin soveltamia tariffeja.

f) Aiempien julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten purkaminen ja lainsäädännön kumoaminen

(206) Kaikki vuoden 1936 asetusten ([47]) nojalla tehdyt matkustaja- ja rahtiliikennettä koskevat julkisen palvelun sopimukset purettiin vuonna 1962 ja korvattiin uusilla sopimuksilla, jotka perustuivat uuteen lainsäädäntökehykseen.

Päätelmä kansainvälisille reiteille myönnetystä korvauksesta

(207) Komissio ei voi hyväksyä Italian viranomaisten väitettä, jonka mukaan Adriaticalle ja Saremarille kansainvälisten reittien liikennöinnistä maksettuja tukia olisi pidettävä voimassa olevana tukena sillä perusteella, että julkisen palvelun järjestelmä oli otettu käyttöön ennen EY:n perustamissopimuksen ja meriliikenteen kabotaasiasetuksen voimaantuloa.

(208) Viittauksella meriliikenteen kabotaasiasetukseen ei ole merkitystä, koska se ei koske kansainvälisiä reittejä.

(209) Lisäksi komissio katsoo edellä esitettyjen seikkojen (johdanto-osan 180–206 kappale) perusteella, että alkuperäiseen tukiohjelmaan tehtiin merkittäviä muutoksia, jotka vaikuttivat sen luonteeseen, ja siitä tuli niiden myötä täysin uusi tukiohjelma. Nämä muutokset koskevat monia, elleivät kaikkia, vuoden 1936 asetuksilla perustetun alkuperäisen oikeudellisen kehyksen olennaisia ominaisuuksia, ja ne muuttivat tämän kehyksen täysin.

(210) Ensinnäkin useimpien tässä päätöksessä tarkasteltujen kansainvälisten reittien liikennöintiä ei aloitettu ennen EY:n perustamissopimuksen voimaantuloa. Ainoa poikkeus on Tirrenian liikennöimä reitti Bari–Durrës. Komissio toteaa kuitenkin, että vaikka tämän arvioinnin kohteena oleva reitti Bari–Durrës on sekaliikenteen reitti (matkustaja- ja rahtiliikenne), kansallisesti tärkeiden reittien luetteloon sisältyvä reitti oli vain matkustajaliikenteen reitti. Lisäksi Sardinian ja Korsikan välinen matkustajaliikenteen reitti, joka vahvistettiin kansallisesti tärkeiden reittien luettelossa, oli La Maddalena–Palau–Bonifacio, ja sitä liikennöi alun perin Tirrenia. Komissio toteaa, että lain 856/1986 15 §:n nojalla perustetun Saremarin myöhemmin liikennöimät sekaliikenteen reitit olivat kaksi erillistä reittiä, La Maddalena–Palau ja Santa Teresa di Gallura–Bonifacio.

(211) Toiseksi, oikeusperusta korvauksen myöntämiseksi kansainvälisten reittien liikennöinnistä kumottiin EY:n perustamissopimuksen voimaantulon jälkeen.

(212) Kolmanneksi, menetelmää, jolla laskettiin julkisen palvelun järjestelmän mukaisten reittien liikennöinnistä maksettavan korvauksen määrä, mukaan lukien voittomarginaali ja sen tarkistaminen, muutettiin merkittävästi useita kertoja.

(213) Neljänneksi, aikaa, jona korvausta voitiin myöntää, pidennettiin toistuvasti.

(214) Viidenneksi, julkisen palvelun reittien rahoittamiseen osoitetuista talousarviovaroista ei säädetty vuonna 1936. Kokonaismäärärahat otettiin käyttöön ensimmäistä kertaa vuonna 1962, mutta niistä luovuttiin myöhemmin vuonna 1974.

(215) Kuudenneksi, lain 684/1974 8 ja 9 §:ssä säädettyä kabotaasireittien korvausmenetelmää alettiin soveltaa Adriatican liikennöimiin kansainvälisiin reitteihin vasta lain 856/1986 13 §:n 4 momentin nojalla. Tältä osin komissio huomauttaa, että vaikka lain 684/1974 nojalla myönnetty kustannusperusteinen korvaus vastasi vuoden 1936 asetuksissa säädettyyn menetelmään perustuvaa korvausta, samaa ei voida väittää lailla 600/1962 käyttöön otetusta ja lähes 13 vuotta voimassa olleesta kehyksestä, jossa määrättiin ennakolta vahvistetun määrän myöntämisestä ja johon sisältyi tehokkuuskannustimia.

(216) Italian viranomaiset väittivät, että EY:n perustamissopimuksen voimaantulon jälkeen tehtyjen muutosten tarkoituksena oli rajoittaa julkisen rahoitusosuuden määrää. Edellä johdanto-osan 209–215 kappaleessa esitetyt seikat osoittavat kuitenkin, että kyseiset muutokset eivät ainoastaan vähentäneet yrityksille myönnettyjä korvauksia, vaan muuttivat perusteellisesti tukitoimenpiteen luonnetta. Itse asiassa kaikki nämä muutokset pystyivät vaikuttamaan korvauksen soveltuvuuteen sisämarkkinoille, koska ne muuttivat sen mahdollisia kilpailuvaikutuksia. Yhteenvetona voidaan todeta, että sen sijaan, että Italia olisi säilyttänyt korvausmenetelmän ennallaan, se perusti EY:n perustamissopimuksen voimaantulon jälkeen useita erilaisia korvausjärjestelmiä julkisen palvelun kansainvälisille reiteille.

([47]) Asetus 2081/1936 kumottiin vuonna 1974 ja asetus 2082/1936 kumottiin vuonna 2008.

(217) Mitä tulee tuensaajien tutkinnassa esittämiin huomautuksiin, komissio toteaa, että nämä huomautukset ovat pitkälti päällekkäisiä Italian viranomaisten huomautusten kanssa. Tuensaajien mukaan komissio oli hiljaisesti hyväksynyt kyseiset toimenpiteet lykkäämällä muodollisen tutkintamenettelyn aloittamista kauan sen jälkeen, kun sille oli ilmoitettu Tirrenia-konsernin yrityksille myönnetyistä tuista.

(218) Koska SEUT-sopimuksen 108 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua ennakkoilmoitusta ei ollut tehty, komission mahdollinen tietämys meriliikenteen harjoittamiseen myönnettävistä vuotuisista tuista ja alkuperäisistä sopimuksista ei kuitenkaan tarkoita luvan hiljaista myöntämistä. Se, että komissio tietää tietystä toimenpiteestä eikä ryhdy toimiin sen vuoksi, ei voi sinänsä vaikuttaa tuen luokitteluun voimassa olevaksi tai uudeksi tueksi ([48]).

(219) Edellä esitetyn vuoksi komissio katsoo, että kansainvälisten reittien liikennöinnistä myönnetty korvaus on uuden menettelyasetuksen 1 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua uutta tukea.

5.1.3 *Tuen soveltuvuus sisämarkkinoille*

5.1.3.1 Yleinen kehys

(220) SEUT-sopimuksen 106 artiklan 2 kohdassa määrätään, että ”yrityksiin, jotka tuottavat yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja, sekä fiskaalisiin monopoleihin sovelletaan tämän sopimuksen määräyksiä ja varsinkin kilpailusääntöjä siltä osin kuin ne eivät oikeudellisesti tai tosiasiallisesti estä yrityksiä hoitamasta niille uskottuja erityistehtäviä. Kaupan kehitykseen ei saa vaikuttaa tavalla, joka olisi ristiriidassa unionin etujen kanssa.”

(221) Artiklassa asetetaan poikkeus SEUT-sopimuksen 107 artiklassa määrätystä valtiontukea koskevasta kiellosta sillä edellytyksellä, että tuki on välttämätöntä ja oikeasuhteista ja että tuen puuttuminen estäisi yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvien palvelujen, jäljempänä ’SGEI-palvelut’, tarjoamista hyväksyttävissä taloudellisissa olosuhteissa. SEUT-sopimuksen 106 artiklan 3 kohdan mukaan on komission tehtävä huolehtia tämän artiklan täytäntöönpanosta muun muassa määrittelemällä, millä edellytyksillä välttämättömyyden ja suhteellisuuden kriteerit sen mukaan täyttyvät.

(222) Julkisesta palvelusta maksettavana korvauksena myönnettävää valtiontukea koskevat Euroopan unionin puitteet (2011), jäljempänä ’SGEI-palveluja koskevat vuoden 2012 puitteet’, ja komission päätös 2012/21/EU ([49]), jäljempänä ’vuoden 2012 SGEI-päätös’, tulivat voimaan 31 päivänä tammikuuta 2012. Siitä lähtien julkisesta palvelusta maksettavana korvauksena myönnettävän tuen soveltuvuutta on tutkittava vuoden 2012 SGEI-päätöksen ja SGEI-palveluja koskevien vuoden 2012 puitteiden valossa.

(223) SGEI-palveluja koskevia vuoden 2012 puitteita sovelletaan sääntöjenvastaiseen tukeen, joka on myönnetty ennen puitteiden voimaantuloa ja josta komissio tekee päätöksen 31 päivän tammikuuta 2012 jälkeen, lukuun ottamatta 14, 19, 20, 24, 39 ja 60 kohdan säännöksiä (ks. SGEI-palveluja koskevien vuoden 2012 puitteiden 69 kohta). Näin ollen alueyrityksille 31 päivään joulukuuta 2008 mennessä myönnetyn korvauksen soveltuvuus sisämarkkinoille kuuluu SGEI-palveluja koskevien vuoden 2012 puitteiden soveltamisalaan, ja sitä on arvioitava näiden puitteiden asiaa koskevien säännösten perusteella, joiden mukaan:

a) tuki olisi myönnettävä varsinaisiin ja oikein määriteltyihin SEUT-sopimuksen 106 artiklan 2 kohdassa tarkoitettuihin yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviin palveluihin;

b) yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvän palvelun hoitaminen on uskottava asianomaisille yrityksille yhden tai useamman oikeudellisen asiakirjan nojalla. Tällaisessa oikeudellisessa asiakirjassa tai asiakirjoissa olisi täsmennettävä julkisen palvelun velvoitteiden sisältö ja kesto; yritys, jonka tehtäväksi nämä velvoitteet annetaan, ja tarvittaessa alue; yritykselle mahdollisesti myönnettyjen yksin- tai erityisoikeuksien luonne; korvausmenetelmä ja korvauksen laskennassa, seurannassa ja tarkistamisessa käytettävät parametrit; järjestelyt liiallisten korvausten välttämiseksi ja perimiseksi takaisin;

([48]) Yhteisöjen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen tuomio 4.9.2009, Italia v. komissio, T-211/05, ECLI:EU:T:2009:304, 76–78 kohta, ja unionin tuomioistuimen tuomio 21.7.2011, Alcoa Trasformazioni, C-194/09 P, ECLI:EU:C:2011:497, 127 kohta.

([49]) Komission päätös 2012/21/EU, annettu 20 päivänä joulukuuta 2011, Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 106 artiklan 2 kohdan määräysten soveltamisesta tietyille yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja tuottaville yrityksille korvauksena julkisista palveluista myönnettävään valtiontukeen (EUVL L 7, 11.1.2012, s. 3).

c) korvauksen määrä ei saa ylittää sitä, mikä on tarpeen julkisen palvelun velvoitteiden täyttämisestä aiheutuvien nettokustannusten kattamiseksi, kohtuullinen voitto mukaan luettuna.

(224) Alkuperäisissä sopimuksissa määrättiin, että velvoitteet, jotka koskevat liikennöitäviä reittejä ja satamia, kyseisille meriliikenneyhteyksille osoitettujen alusten kapasiteettia, vuorotiheyttä ja hintoja, määritetään yksityiskohtaisesti viisivuotissuunnitelmissa, jotka tuensaajat toimittavat hyväksyttäviksi viranomaisille. Tämän perusteella komissio katsoo, että yrityksille asetetut julkisen palvelun velvoitteet johtuivat samanaikaisesti Italian valtion kanssa heinäkuussa 1991 tehdyistä alkuperäisistä sopimuksista, edellä esitetystä oikeudellisesta kehyksestä sekä viisivuotissuunnitelmista.

(225) Viisivuotissuunnitelmissa vahvistettiin sesonkiaikana ja sen ulkopuolella liikennöitävät reitit ja satamat sekä kullakin reitillä käytettävien alusten tyyppi. Näin luotua reittiverkkoa voitiin kuitenkin mukauttaa sen mukaan, miten kysyntä kehittyi reiteillä kullakin viisivuotiskaudella. Italian viranomaisten toimittamista tiedoista kävi ilmi, että vain kyseiset paikalliset yhteisöt voivat mukauttaa vuorotiheyksiä tai aikatauluja esitettyään liikenneministeriölle tätä koskevia pyyntöjä. Tällaiset pyynnöt arvioitiin sitten yksittäin ministeriöiden välillä ottaen huomioon muun muassa niiden taloudelliset vaikutukset kyseisen yrityksen toimintakustannuksiin. Kustakin reittiverkon muutoksesta tehtiin kunkin viisivuotiskauden aikana hallinnollinen päätös, joka osoitettiin tuensaajille.

(226) Vuonna 2005 tehdyn päätöksen tekohetkellä Italia oli toimittanut komissiolle kaksi ensimmäistä viisivuotissuunnitelmaa, jotka kattoivat ajanjaksot 1990–1994 ja 1995–1999. Kolmatta suunnitelmaa (joka kattoi vuodet 2000–2004) ei ollut vielä hyväksytty vuoden 2005 päätöksen tekohetkellä. Maaliskuun 8 päivänä 2000 annetulla ministeriön asetuksella yrityksille annettiin oikeus jatkaa julkisen palvelun velvoitteiden hoitamista vuonna 1999 voimassa olleessa vuosien 1994–1999 viisivuotissuunnitelmassa sovittujen ehtojen mukaisesti, kunnes viisivuotissuunnitelma 2000–2004 hyväksyttiin.

(227) Kun vuoden 2005 päätös oli kumottu vuoden 2009 tuomiolla, Italia vahvisti, ettei vuosiksi 2000–2004 ja 2005–2008 lopulta hyväksytty viisivuotissuunnitelmaa, kuten edellä todettiin. Italian viranomaisten mukaan liikenteenharjoittajille asetettuihin julkisen palvelun velvoitteisiin tehdyistä muutoksista sovittiin sen sijaan tapauskohtaisesti, jotta palvelut vastaisivat lähemmin paikallisyhteisöjen tarpeita, mutta julkisen palvelun järjestelmään ei kuitenkaan tehty merkittäviä muutoksia.

(228) Näin ollen komissio toteaa, että julkisen palvelun järjestelmässä ei tapahtunut merkittäviä muutoksia verrattuna vuosien 1994–1999 viisivuotissuunnitelmassa esitettyyn tilanteeseen, ja olettaa näin ollen, että yritykset jatkoivat palvelujen tarjoamista suurelta osin samojen aikatauluja, vuorotiheyttä, aluksia tai tariffeja koskevien julkisen palvelun velvoitteiden mukaisesti alkuperäisten sopimusten voimassaolon päättymiseen asti.

5.1.3.2 Varsinaiset ja oikein määritellyt SGEI-palvelut

(229) SGEI-palveluja koskevien vuoden 2012 puitteiden 12 ja 13 kohdan mukaan tuki on myönnettävä varsinaisiin ja oikein määriteltyihin SGEI-palveluihin. Jäsenvaltiot eivät etenkään voi liittää erityisiä julkisen palvelun velvoitteita palveluihin, joita tavanomaisissa markkinaolosuhteissa toimivat yritykset jo tarjoavat tai voivat tarjota tyydyttävästi ja valtion määrittämillä yleisen edun mukaisilla ehdoilla, joihin kuuluvat muun muassa hinta, objektiiviset laatuominaisuudet, jatkuvuus ja palvelun saatavuus.

(230) Koska erityisiä SGEI-palvelun olemassaolon määrittämistä koskevia unionin sääntöjä ei ole olemassa, jäsenvaltioilla on laaja harkintavalta määritellä, mitä ne pitävät SGEI-palveluna, ja näin ollen komissio voi kyseenalaistaa jäsenvaltion tekemän tällaisten palvelujen määritelmän ainoastaan ilmeisen virheen tapauksessa ([50]).

([50]) Ks. myös komission tiedonanto Euroopan unionin valtiontukisääntöjen soveltamisesta yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvien palvelujen tuottamisesta myönnettävään korvaukseen (EUVL C 8, 11.1.2012, s. 4), 46 kohta.

(231) Asetuksen (ETY) N:o 4055/86 1 artiklan 1 kohdan mukaan ”vapaus tarjota jäsenvaltioiden välisiä merikuljetuspalveluja sekä jäsenvaltioiden ja kolmansien maiden välisiä meriliikenteen alan palveluja koskee jäsenvaltioiden kansalaisia, jotka ovat muusta jäsenvaltiosta kuin se, jolle palvelut on tarkoitettu”. Toisin kuin meriliikenteen kabotaasiasetuksessa ([51]), asetuksessa (ETY) N:o 4055/86 ei kuitenkaan säädetä mahdollisista poikkeuksista kansainvälisten meriliikennepalvelujen tarjoamisen vapauden periaatteeseen.

(232) Komissio katsoo, että vaikka ei ole olemassa nimenomaista säännöstä, jolla säänneltäisiin jäsenvaltioiden mahdollisuutta tehdä julkisia palveluhankintoja koskevia sopimuksia jäsenvaltioiden välillä tai jäsenvaltioiden ja kolmansien maiden välillä, asetus (ETY) N:o 4055/86 ei estä jäsenvaltioita toteuttamasta tällaisia toimia. Meriliikenteen valtiontukia koskevien yhteisön suuntaviivojen, jäljempänä ’meriliikenteen suuntaviivat’ ([52]), 9 kohdan toisen alakohdan mukaan ”[k]omissio hyväksyy sen, että jos julkisen liikenteen pakottavien tarpeiden täyttämiseksi tarvitaan kansainvälisiä liikennepalveluja, julkisen palvelun velvoitteita voidaan asettaa tai julkisia palveluhankintoja koskevia sopimuksia voidaan tehdä sillä edellytyksellä, että mahdolliseen korvaukseen sovelletaan edellä mainittuja perustamissopimuksen sääntöjä ja menettelyjä [valtiontukea koskevat perustamissopimuksen säännöt ja menettelyt yhteisöjen tuomioistuimen omaksumien tulkintojen mukaisesti]”.

(233) Tästä syystä komissio rajoittaa arviointinsa kysymykseen, pitikö Italia Adriatican ja Saremarin liikennöimiä kansainvälisiä liikenneyhteyksiä välttämättöminä julkisen liikenteen pakottavien tarpeiden täyttämiseksi.

Adriatican liikennöimät kansainväliset reitit

(234) Adriatica liikennöi kansainvälisiä reittejä Italian ja Kreikan, Albanian, Montenegron ja Kroatian välillä.

(235) Komission on arvioitava, oliko näillä reiteillä kilpailevia liikenteenharjoittajia, jotka tarjosivat julkisen toimijan palveluihin verrattuna samanlaisia tai vertailukelpoisia ja viranomaisten asettamat vaatimukset täyttäviä palveluja. Italian viranomaiset eivät ole ilmoittaneet komissiolle olennaisista muutoksista julkisen palvelun velvoitteissa tai näiden reittien kilpailutilanteessa vuoden 2005 päätöksen kumoamisen jälkeen.

(236) Kuten jäljempänä esitetään, Adriatican tehtäväksi annettiin yleisen edun mukainen tehtävä, johon liittyi kustannuksia, joita yritykselle ei olisi aiheutunut, jos se olisi toiminut pelkästään oman taloudellisen etunsa mukaisesti.

— Italia–Kreikka

(237) Meriliikennereitti Brindisi–Korfu–Igumenitsa–Patras, joka yhdisti Euroopan unionin keskialueen erääseen sen reuna-alueista, oli kauppa- ja matkustajamerenkulun kannalta elintärkeä reitti erityisesti, kun otetaan huomioon vaihtoehtoisten maaliikennereittien käyttöä vaikeuttaneet poliittisesti epävakaat olosuhteet.

(238) Vuonna 1977 kyseinen meriliikennereitti sisällytettiin Italian ja Kreikan viranomaisten pyynnöstä niiden rautatie- sekä maantie- ja meriliikenneyhteyksien luetteloon, joihin sovelletaan 7 päivänä helmikuuta 1970 tehtyä kansainvälistä yleissopimusta matkustajien ja matkatavaran kansainvälisestä rautatiekuljetuksesta (CIV). Voidakseen tarjota kyseisen meriliikennereitin palvelut Adriatica liittyi Eurail-yhteisöön.

(239) Lokakuun 26 päivänä 2001 pidetyn kokouksen yhteydessä komissiolle annetuista tiedoista kävi ilmi, että vuosien 1992 ja 1999 välillä Adriatica teki kyseisellä reitillä keskimäärin 265 matkaa vuodessa kuljettaen keskimäärin 161 440 matkustajaa, 24 376 ajoneuvoa ja 104 437 juoksumetriä tavaraa. Italian viranomaiset ilmoittivat 17. helmikuuta 2004 päivätyssä kirjeessään, että vuosien 1996 ja 1999 välillä Adriatican kanssa kilpailleet liikenteenharjoittajat eivät tarjonneet palvelua, joka olisi antanut samat takuut käytettyjen alusten laadusta ja muun muassa palvelujen säännöllisyydestä ja vuorotiheydestä.

([51]) Meriliikenteen kabotaasiasetuksen 4 artiklassa säädetään jäsenvaltioiden mahdollisuudesta tehdä sopimuksia julkisesta palvelusta niiden laivanvarustamojen kanssa, jotka harjoittavat säännöllistä liikennettä saariin, saarille ja saarien välillä, tai asettaa näille julkisen palvelun velvoitteita kabotaasipalvelujen tarjoamisen edellytykseksi. Asetuksen 4 artiklan 2 kohdassa säädetään lisäksi, että asettaessaan julkisen palvelun velvoitteita jäsenvaltioiden on pitäydyttävä vaatimuksissa, jotka koskevat määräsatamia, säännöllisyyttä, jatkuvuutta, toistuvuutta, palvelun tarjoamisen kapasiteettia, veloitettavia hintoja ja aluksen miehistöä ja että kaikille unionin laivanvarustajille on tarvittaessa maksettava korvausta julkisen palvelun velvoitteista.

([52]) Komission tiedonanto C(2004) 43 – Yhteisön suuntaviivat meriliikenteen valtiontuelle (EUVL C 13, 17.1.2004, s. 3).

(240) Adriatica liikennöi tätä reittiä vuoden 1999 loppuun asti. Vuosien 1995–1999 viisivuotissuunnitelman päättyessä Adriatica keskeytti reitin Brindisi–Korfu–Igumenitsa–Patras liikennöinnin omilla aluksillaan eikä enää saanut julkista tukea tämän reitin liikennöimiseksi. CIV-yleissopimuksen soveltamisalaan kuuluvien matkustajaliikenteen palvelujen varmistamiseksi Brindisin ja Patrasin välillä Adriatica teki vuosina 2000–2004 sopimusjärjestelyjä muiden meriliikenteen harjoittajien kanssa.

(241) Komissio katsoo, että Italian viranomaisilla oli oikeus kattaa unionin syrjäisiä alueita palveleviin satamiin suuntautuvien säännöllisten reittien aiheuttamat liiketappiot, jos markkinavoimien toiminta ei varmistanut riittävää palvelutasoa. Edellä esitetyn perusteella komissio katsoo, että julkisen tuen myöntäminen tämän reitin liikennöimiseksi voi periaatteessa olla perusteltua.

(242) Komissio katsoo, että Adriatican harjoittama Italian ja Kreikan välisten meriliikenneyhteyksien liikennöinti oli varsinainen SGEI-palvelu.

— Italia–Albania

(243) Meriliikenneyhteydet Albaniaan käynnistettiin vuonna 1983, kun Adriatica alkoi Italian ja Albanian vuonna 1983 tekemän kahdenvälisen sopimuksen ([53]) perusteella liikennöidä matkustaja- ja rahtiliikenteen reittiä Trieste–Durrës. Vuosina 1991–1998 Italian ja Albanian välinen liikenne kasvoi eksponentiaalisesti: vuonna 1991 matkustajamäärä oli 20 096 ja vuonna 1999 peräti 357 078. Adriatican liikennöimät reitit (Trieste–Durrës, Ancona–Durrës ja Bari–Durrës) olivat välttämättömiä paikallisen väestön, erityisesti alemman tulotason ryhmien, liikennetarpeiden tyydyttämiseksi ja hyvien naapuruussuhteiden ylläpitämiseksi Albaniaan. Italian kiinnostus hyviä naapuruussuhteita kohtaan selittyy näiden kahden maan välisillä vahvoilla historiallisilla, poliittisilla ja taloudellisilla siteillä, Italiaan 1900-luvulla muuttaneilla useilla sadoilla tuhansilla albaaneilla sekä muutamilla Albaniassa vuoteen 1992 asti asuneilla italialaisilla siirtolaisilla. Lisäksi Adriatican aluksilla oli 1990-luvulla keskeinen rooli Italian Albanialle Albanian hallinnon romahtamisen aiheuttaman poliittisen kriisin aikana antamassa logistisessa ja humanitaarisessa tuessa.

(244) Adriaticaan sovellettiin rajoituksia, jotka koskivat liikennöitäviä reittejä, niiden vuorotiheyttä ja sovellettavia tariffeja (jotka Italia määritti etukäteen) sekä reitillä käytettäviä aluksia/lauttoja, jotka Italian hallinnon oli hyväksyttävä.

(245) Adriatican liikennöimällä reitillä Trieste–Durrës (matka-aika 25 tuntia) ei ollut kilpailua. Vuosina 1995–1998 Adriatica liikennöi reittiä kahdesti viikossa ympäri vuoden matkustajia ja rahtia kuljettavilla lautoilla. Sen tarjoama enimmäiskapasiteetti oli 800 matkustajaa lähtöä kohden. Vuonna 1999 Adriatica tarjosi tällä reitillä ainoastaan rahtiliikennepalveluja sen jälkeen, kun vuosien 1995–1999 viisivuotissuunnitelmaan oli tehty muutos, joka hyväksyttiin 17 päivänä heinäkuuta 1998 annetulla ministeriön asetuksella. Vuodesta 2000 alkaen (eli toisen viisivuotissuunnitelman päätyttyä) Italia päätti lopettaa reitin, koska liikenteen kysyntä alkoi vähetä ja oli selvää, että markkinoille tulevat yksityiset toimijat aikoivat tarjota riittävästi palveluja tällä reitillä.

(246) Myöskään Adriatican liikennöimällä reitillä Ancona–Durrës (matka-aika 18–19 tuntia) ei ollut kilpailua. Vuosien 1995–1999 suunnitelman mukaan Adriatican oli liikennöitävä tätä reittiä kahdesti viikossa. Vuonna 2001 Adriatica liikennöi reittiä neljä kertaa viikossa viidellä lautalla, jotka kuljettivat matkustajia ja rahtia. Sen tarjoama enimmäiskapasiteetti oli 800–1 080 matkustajaa lähtöä kohden (lautan tyypistä riippuen). Reittiä liikennöitiin vuoteen 2004 saakka, jolloin Adria Ferries tuli markkinoille riittävällä kapasiteetilla markkinoiden kysynnän tyydyttämiseksi (se käytti lauttaa, jonka kapasiteetti oli 800 matkustajaa ja 25 kuorma-autoa).

(247) Reitillä Bari–Durrës (matka-aika 8 tuntia) Adriatican kanssa kilpaili muita (EU:n ja EU:n ulkopuolisia) toimijoita, jotka kuitenkin käyttivät vanhoja aluksia ja tarjosivat palveluja, joilla ei taattu väestön tarpeiden täyttämiseen tarvittavaa säännöllisyyttä ja luotettavuutta. Vuosien 1995–1999 suunnitelman mukaan Adriatican oli liikennöitävä tätä reittiä neljästi viikossa. Vuonna 1998 Adriatica liikennöi tätä reittiä kolme kertaa viikossa ministeriön hyväksymän suunnitelman muutoksen jälkeen. Sen tarjoama enimmäiskapasiteetti oli 1 080 matkustajaa lähtöä kohden ympäri vuoden. Vuoden 2001 kysyntää koskevat tiedot osoittavat, että Adriatica oli ainoa reittiä liikennöivä yritys, joka olisi pystynyt tyydyttämään kysynnän kokonaisuudessaan ympäri vuoden (eli 530 matkustajaa päivittäin sesonkikauden ulkopuolella ja 1 050 matkustajaa päivittäin sesonkikaudella). Lisäksi Adriatican hinnat eivät olleet sen kilpailijoiden kustannuksia alhaisemmat. Italian viranomaisten vuoden 2005 päätöksen kumoamisen jälkeen toimittamat tiedot osoittavat, että reitin Bari–Durrës tulokset olivat positiivisia vuosina 2004–2008. Vaikka Italian viranomaiset eivät pystyneet toimittamaan reittikohtaisia tietoja vuosilta 2002–2003, ne vahvistivat 21 päivänä joulukuuta 2018 antamassaan vastauksessa, että Adriatica ei saanut korvausta reitin liikennöinnistä vuosina 2002–2008.

([53]) Pöytäkirjan 5 artiklassa Adriaticalle ja albanialaiselle Transship-yritykselle annettiin tehtäväksi toteuttaa reitin palveluja koskevat järjestelyt.

(248) Komissio päättelee, että Adriatica oli ainoa yritys, joka varmisti säännölliset ja luotettavat matkustaja- ja rahtiliikennepalvelut reiteillä Trieste–Durrës (vuoteen 2000 asti), Ancona–Durrës (vuoteen 2004 asti) ja Bari–Durrës (vuoden 2001 loppuun asti) ja että Adriatican kyseisillä reiteillä tarjoamat meriliikennepalvelut olivat varsinaisia SGEI-palveluita. Adriatican vuosina 2002–2008 reitillä Bari–Durrës tarjoamien palvelujen osalta ei ole tarpeen arvioida varsinaisten SGEI-palvelujen olemassaoloa kyseisellä ajanjaksolla, koska Adriaticalle ei myönnetty tukea korvauksena näiden palvelujen tarjoamisesta.

— Italia–Montenegro

(249) Italian ja Montenegron välillä Adriatica liikennöi reittejä Ancona–Bar ja Bari–Bar. Adriatica perusti molemmat reitit vuonna 1997 Montenegron viranomaisten pyynnöstä, joka koski säännöllistä meriliikenneyhteyttä Montenegron ainoan kauppasataman ja Italian pohjoisten ja eteläisten satamien välillä, ja niiden liikennöinti keskeytettiin vuonna 1999 Kosovon sodan vuoksi. Kyseisenä ajankohtana oli Italian edun mukaista varmistaa säännölliset yhteydet Montenegroon ja Montenegrosta alueellisen yhteistyön vahvistamiseksi ja Jugoslavian liittotasavallan valtioiden (eli Serbian ja Montenegron) demokratisointiprosessin tukemiseksi. Bar oli Jugoslavian liittotasavallan ainoa merisatama.

(250) Meriliikennereitti Ancona–Bar otettiin uudelleen käyttöön vuonna 2000 Montenegron viranomaisten pyynnöstä, ja ne pyysivät vuonna 2001 jopa Adriatican tarjoamien palvelujen lisäämistä. Tällä vuoteen 2004 asti liikennöidyllä reitillä Adriaticaan ei koskaan kohdistunut kilpailua.

(251) Adriatica liikennöi meriliikennereittiä Bari–Bar vain vuosina 1997 ja 1998. Tällä reitillä Adriatica kilpaili kahden toimijan (Montenegron valtion omistama lauttayhtiö ja yksi slovenialainen liikenteenharjoittaja) kanssa, jotka eivät antaneet samoja takeita alusten laadusta.

(252) Edellä esitetyn perusteella komissio päättelee, että Adriatican Italian ja Montenegron välillä tarjoamat meriliikennepalvelut olivat varsinaisia SGEI-palveluja, koska Adriatica oli ainoa yritys, joka varmisti säännöllisen ja luotettavan matkustaja- ja rahtilauttaliikenteen näillä reiteillä.

— Italia–Kroatia

(253) Italian ja Kroatian välillä Adriatica liikennöi reittejä Ancona–Split ja Bari–Dubrovnik.

(254) Italian ja Kroatian välisen meriliikennereitin Ancona–Split liikennöinti, joka annettiin vuonna 1960 toimeksi yksityisille liikenteenharjoittajille, siirrettiin Adriaticalle 27 päivänä helmikuuta 1978 annetulla lailla N:o 42. Italian viranomaisten toimittamien tietojen mukaan palvelut keskeytettiin vuonna 1991, minkä jälkeen niitä jatkettiin vuonna 1994 Kroatian tasavallan hallituksen nimenomaisesta pyynnöstä. Lisäksi oli Italian edun mukaista varmistaa säännölliset yhteydet Kroatiaan (ja erityisesti Dalmatian alueelle), koska alueella asuu huomattava määrä italialaisia ja italialaista syntyperää olevia henkilöitä. Kosovon kriisin aiheuttamista vaihteluista huolimatta liikenne kehittyi merkittävästi vuoden 1994 jälkeen. Adriatica liikennöi reitillä ympäri vuoden kaksi matkaa viikossa sekaliikenteen aluksella, kun taas muut toimijat (yksi kroatialainen, yksi liberialainen ja yksi Euroopan unionin liikenteenharjoittaja) toimivat reitillä pääasiassa vain kesäkaudella eivätkä täyttäneet kaikkia Italian viranomaisten sopimuksessa asettamia palveluvaatimuksia. Reitti lopetettiin vuonna 2006.

(255) Adriatica liikennöi meriliikennereittiä Bari–Dubrovnik vain vuosina 1997 ja 1998. Ainoa kilpailija tällä reitillä oli Kroatian valtion omistama lauttayhtiö.

(256) Edellä esitetyn perusteella komissio päättelee, että Adriatican Italian ja Kroatian välillä tarjoamat meriliikennepalvelut olivat varsinaisia SGEI-palveluja, koska Adriatica oli ainoa yritys, joka varmisti säännöllisen ja luotettavan matkustaja- ja rahtilauttaliikenteen näillä reiteillä.

Saremarin liikennöimät kansainväliset reitit

(257) Saremar liikennöi kansainvälistä reittiä Santa Teresa di Gallura–Bonifacio Sardinian ja Korsikan välillä.

(258) Komissio katsoo, että Saremarin harjoittama Sardinian ja Korsikan välisen reitin (Santa Teresa–Bonifacio) liikennöinti täyttää todellisen tarpeen, jota markkinat eivät yksin olisi kyenneet tyydyttämään.

(259) Saremar liikennöi tällä reitillä vuoden läpi kaksi meno- ja paluumatkaa päivässä matkustaja-autolautalla, jonka kokonaiskapasiteetti oli 560 matkustajaa ja 51 ajoneuvoa. Italian viranomaisten toimittamista tiedoista kävi ilmi, että kyseessä oli lyhyen matkan rajaliikenneyhteys (10 meripeninkulmaa), jolla oli ensisijaisesti paikallista merkitystä Sardinian ja naapurisaaren Korsikan yhteisöille. Santa Teresan ja Bonifacion välisen säännöllisen yhteyden pääasiallisena tarkoituksena oli taata työmatkalaisten liikkuvuus rajan yli Etelä-Korsikan ja Pohjois-Sardinian välillä. Italian viranomaisten toimittamat tiedot osoittivat, että Sardinian ja Korsikan paikalliset yhteisöt olivat nimenomaisesti pyytäneet tällaista liikenneyhteyttä.

(260) Kilpailijan tarjoama palvelu ei täyttänyt Italian viranomaisten asettamia säännöllisyyttä ja vuorotiheyttä koskevia vaatimuksia. Lisäksi kyseinen liikenteenharjoittaja ei toiminut tällä reitillä lainkaan turistikauden ulkopuolella.

(261) Edellä esitetyn vuoksi komissio katsoo, että markkinavoimien vapaalla toiminnalla ei pystytty saavuttamaan tavoitetta, joka on asianomaisten paikallis- ja alueviranomaisten ilmaisema perusteltu julkinen tarve tarjota ympärivuotisia säännöllisiä yhteyksiä kahden saarialueen välillä. Saremarin liikennöimä kansainvälinen reitti oli näin ollen varsinainen SGEI-palvelu.

5.1.3.3 Asianmukainen toimeksiantoasiakirja

(262) Kyseisten palvelujen tarjoaminen annettiin SGEI-palveluja koskevien vuoden 2012 puitteiden 15 ja 16 kohdan mukaisesti nimenomaisesti tuensaajien tehtäväksi alkuperäisillä sopimuksilla ja sovellettavien ajanjaksojen osalta viisivuotissuunnitelmilla, joissa täsmennettiin selvästi julkisen palvelun velvoitteiden sisältö ja kesto, tuensaajat ja korvausmenetelmä.

(263) Alkuperäiset sopimukset ovat julkisia palveluhankintoja koskevia sopimuksia, jotka Italian valtio teki kunkin entisen Tirrenia-konsernin viiden alueyrityksen kanssa. Näissä sopimuksissa yrityksille asetettiin viisivuotissuunnitelmissa esitetty palvelun tarjoamista koskeva velvoite (reittien, vuorotiheyden, alustyyppien ja tariffien osalta – ks. johdanto-osan 97 kappale) ja niissä vahvistettiin tärkeimmät viisivuotissuunnitelmissa sovellettavan korvausmenetelmän perustana olevat säännöt. Kuten johdanto-osan 95 ja 96 kappaleessa todetaan, alkuperäisten sopimusten mukaan vuotuisen tuen määrä vahvistettiin tuensaajan esittämän ja ministeriön hyväksymän hakemuksen perusteella. Alkuperäisissä sopimuksissa määriteltiin yksityiskohtaisesti ne tulojen ja kustannusten parametrit, jotka otettiin huomioon laskettaessa korvausta sekä sijoitetun pääoman tuottoa. Alkuperäisten sopimusten 3 artiklassa määrättiin myös järjestelyistä liiallisten korvausten välttämiseksi ja perimiseksi takaisin. Alueyrityksillä oli velvollisuus ilmoittaa välittömästi ministeriölle kaikista esitetyssä hakemuksessa ennakoitujen tulosten muutoksista, jotta korvausta voitiin mukauttaa viipymättä. Lisäksi myös jälkikäteen tarkastettiin, ettei liiallisia korvauksia ollut maksettu, ja alueyritykset velvoitettiin palauttamaan valtiolle kaikki saamansa liialliset määrät.

(264) Nämä näkökohdat koskevat yhtäläisesti kaikkia alueyrityksiä.

5.1.3.4 Korvauksen oikeasuhteisuus

(265) Italian toimittamien tietojen mukaan Adriaticalle ja Saremarille kansainvälisten reittien liikennöinnistä myönnetty korvaus vastasi reiteillä kirjattuja nettotappioita.

(266) Korvauksen kohtuullisuuden osalta komissio katsoo johdanto-osan 168 ja 163–172 kappaleessa esitettyjen näkökohtien perusteella, että korvaus rajoittui palvelujen tarjoamisesta aiheutuviin nettokustannuksiin ja että liikenteenharjoittajalle myönnetty tuotto oli kohtuullinen SGEI-palveluja koskevien vuoden 2012 puitteiden 21 ja 22 kohdan mukaisesti. Lisäksi ainakin 1 päivästä tammikuuta 2004 alkaen kaikista Italian alueyrityksille määräämistä julkisen palvelun toimista pidettiin reittikohtaista kirjanpitoa. Näin ollen voidaan päätellä, että alueyritykset noudattivat komission direktiivillä 2006/111/EY ([54]) käyttöön otettua avoimuusvelvoitetta (ks. SGEI-palveluja koskevien vuoden 2012 puitteiden 18 kohta).

(267) Komissio ilmaisi aloittamispäätöksessä erityisesti viisivuotissuunnitelmissa suunniteltujen investointien suhteen epäilyksiä tuettujen palvelujen tarjoamiseen alkuperäisten sopimusten mukaisesti tarvittavien investointien rahoitusjärjestelyistä. Komissio halusi erityisesti arvioida, missä määrin alusten hankintakustannukset ja poistot otettiin huomioon vuotuisen korvauksen laskennassa. Lisäksi se, että vuoteen 2008 saakka alueyrityksille varmistettiin niiden alusten poistot kattava tuki, olisi voitu katsoa Italian valtion antamaksi epäsuoraksi takuuksi, jonka ansiosta julkiselle toimijalle ei aiheudu investointeihin liittyvää taloudellista riskiä.

([54]) Komission direktiivi 2006/111/EY, annettu 16 päivänä marraskuuta 2006, jäsenvaltioiden ja julkisten yritysten välisten taloudellisten suhteiden avoimuudesta sekä tiettyjen yritysten taloudellisen toiminnan avoimuudesta (EUVL L 318, 17.11.2006, s. 17).

(268) Alkuperäisillä sopimuksilla alueyritykset velvoitettiin käyttämään tuetuilla reiteillä alle 20 vuotta vanhoja aluksia, jotka niiden oli omistettava (mikäli viranomaiset eivät nimenomaisesti muuta määränneet). Tämä velvoite, joka on julkisen palvelun velvoite, pakotti alueyritykset uusimaan suuren osan laivastostaan alkuperäisten sopimusten voimassaoloaikana, koska ensimmäisen viisivuotissuunnitelman (1990–1994) kattamilla reiteillä käytetyt alukset olivat liian vanhoja. Lisäksi jokaisella alueyritysten liikennöimällä reitillä käytettävien alusten tyypeistä säädettiin ministeriön asetuksessa, jolla hyväksyttiin kukin viisivuotissuunnitelma tai muutettiin sitä. Jokaisen uuden aluksen hankinta – kuten myös vanhempien alusten siirto tai käytöstäpoisto – oli hyväksyttävä ministeriön asetuksella, jossa lisäksi täsmennettiin se reitti, jolla kyseinen alus liikennöi. Lisäksi alueyritysten tekemien investointien oli vastattava näiden yritysten asianomaisella viisivuotiskaudella tarjoamien palvelujen kehittämisstrategiaa, joka kuului viranomaisen hyväksymään viisivuotissuunnitelmaan.

(269) Näiden erityisten sääntöjen vuoksi komissio tutki, vastasivatko uusien alusten hankinnasta ja alueyritysten julkisen palvelun reiteillä käyttämien alusten poistoista kahdella viisivuotiskaudella 1990–1994 ja 1995–1999 aiheutuneet menot Italian viranomaisten vahvistamia määräyksiä ja otettiinko ne oikeassa suhteessa huomioon vuosikorvausta laskettaessa. Italian viranomaisten toimittamista tiedoista kävi ilmi, että kun otettiin käyttöön uusia aluksia, poistettiin käytöstä vanhempia aluksia sillä seurauksella, että kokonaiskapasiteetti ei lisääntynyt sen vuoksi, että alueyritykset uusivat laivastoaan.

(270) Uusien alusten hankintakustannusten suhteen samoista tiedoista käy ilmi, että i) hankinnat toteutettiin osin kunkin yrityksen omin varoin ja osin pankkilainoilla; ii) toimintaan osallistuneiden rahoituslaitosten veloittamat korkoprosentit vastasivat korkoja, joita samaan aikaan veloitettiin kooltaan ja liikevaihdoltaan vertailukelpoisilta yrityksillä muilla talouden aloilla ([55]); iii) alueyritykset eivät saaneet Italian viranomaisilta suoraa takuuta kyseisille lainoille. Komissio myöntää, että pelkkä valtion kanssa tehdyn sopimuksen olemassaolo antoi investoijille varmuuden siitä, että niiden sitoumukset täytettäisiin, ja alueyrityksille mahdollisuuden ajanmukaistaa laivastoaan ilman taloudellisia riskejä, joita kaupalliselle liikenteenharjoittajalle olisi aiheutunut. Kyseinen etu kuuluu kuitenkin olennaisena osana järjestelyihin, jotka otettiin käyttöön alkuperäisillä sopimuksilla ennen meriliikenteen kabotaasiasetuksen ja meriliikenteen suuntaviivojen voimaantuloa. Lisäksi – kuten edellä todetaan – uusia aluksia, jotka alueyritykset hankkivat alkuperäisten sopimusten mukaisesti, käytettiin yksinomaan viisivuotissuunnitelmissa määritellyillä säännöllisillä reiteillä. Näin ollen tämä etu oli olennainen osa alkuperäisiä sopimuksia.

(271) Komissio toteaa, että alueyritysten viisivuotissuunnitelmissa vahvistetuilla reiteillä käyttämien alusten poistokustannukset kuuluvat niihin kustannustekijöihin, jotka alkuperäisten sopimusten 5 artiklan mukaan otettiin huomioon vuotuista tukea laskettaessa. Alkuperäisissä sopimuksissa vahvistettujen perusteiden mukaisesti poisto laskettiin lineaarisesti 20 vuoden ajalta lukuun ottamatta huippunopeita aluksia, joiden osalta poistoaika oli 15 vuotta. Koska kyseisten reittien kustannuslaskennan tarkastelussa ei ilmennyt ylikorvaamista, komissio katsoo, että alkuperäisillä sopimuksilla käyttöön otettu menetelmä aluksia koskevan poiston huomioon ottamiseksi vuosikorvausta laskettaessa voidaan sallia SEUT-sopimuksen 106 artiklan 2 kohdan nojalla.

(272) SGEI-palveluiden tarjoamisen edellytyksenä on sellaisten alusten käyttö, joiden tyypit ja kapasiteetin viranomaiset ovat ennalta määränneet ja joiden poisto voidaan siis ottaa huomioon vuosikorvausta laskettaessa edellyttäen, että yritys on hankkinut kyseiset alukset tavanomaisissa markkinaolosuhteissa täyttääkseen sille annetut tehtävät ja että aluksia käytetään yksinomaan säännöllisessä liikenteessä sopimuksessa määrätyillä reiteillä.

(273) Alueyritysten tapauksessa komissio toteaa, että kaikkia kyseisiä aluksia käytettiin yksinomaan julkisissa palveluissa ja tämän vuoksi niitä koskeva poisto voidaan ottaa täysimääräisesti huomioon vuosikorvausta laskettaessa. Sama pätee Italian viranomaisten viisivuotiskaudelle 2000–2004 vahvistamien palvelujen tarjoamiseksi tarvittaviin investointeihin. Nämä palvelut vastaavat alustyypin ja kapasiteetin osalta sitoumuksia, jotka samat viranomaiset tekivät palveluiden tasoon liittyen.

([55]) Esimerkiksi Banco di Napoli rahoitti vuonna 1999 kahden pika-aluksen oston 160 miljardin Italian liiran lainalla, jolla oli kuuden kuukauden Euriboriin sidottu vaihtuva korko 0,40 prosentilla korotettuna ja jonka takaisinmaksuaika oli kymmenen vuotta. Italian viranomaisten toimittamista tiedoista käy ilmi, että sama rahoituslaitos myönsi samaan aikaan lainoja useille muille suurille yrityksille käytännössä samoin ehdoin.

(274) Edellä esitetyn perusteella komissio toteaa myös, että tarve kuolettaa palvelun tarjoamiseen tarvittavat investoinnit oikeutti toimeksiannon suhteellisen pitkän keston (ks. SGEI-palveluja koskevien vuoden 2012 puitteiden 17 kohta).

(275) Vuosia 1999–2002 koskevaan liiketoimintasuunnitelmaan sisältyvien lisäinvestointien osalta on todettava, että kyseisen suunnitelman toteuttaminen keskeytettiin muodollisen tutkintamenettelyn aloittamisen johdosta eikä sitä jatkettu myöhemmin.

5.1.3.5 Unionin edun vastainen kilpailun vääristyminen

(276) SEUT-sopimuksen 108 artiklan mukainen menettely ei saa johtaa perustamissopimuksen erityismääräysten vastaiseen tulokseen ([56]). Näin ollen komissio ei voi katsoa sisämarkkinoille soveltuvaksi sellaista valtiontukea, jonka jotkin ehdot ovat ristiriidassa perustamissopimuksen muiden määräysten kanssa. Tämä komission velvollisuus noudattaa SEUT-sopimuksen 107 ja 108 artiklan sekä muiden määräysten yhtenäisyyttä on erityisesti tarpeen, jos myös kyseisten muiden määräysten tarkoituksena on, kuten käsiteltävänä olevassa asiassa, estää kilpailun vääristyminen yhteismarkkinoilla ([57]).

(277) SGEI-palveluja koskevissa vuoden 2012 puitteissa asetettujen vaatimusten noudattaminen, jota edellä on arvioitu, riittää yleensä varmistamaan, että tuki ei vääristä kilpailua tavalla, joka on ristiriidassa unionin etujen kanssa (ks. SGEI-palveluja koskevien vuoden 2012 puitteiden 51 kohta).

(278) Adriatican osalta komissio kuitenkin toteaa, että 30 päivän lokakuuta 1990 ja heinäkuun 1994 välisenä aikana Adriatica osallistui hintakartelliin, jossa sovittiin hyötyajoneuvoihin sovellettavista hinnoista reitillä Brindisi–Korfu–Igumenitsa–Patras SEUT-sopimuksen 101 artiklan vastaisesti ([58]), samalla kun se sai tukea tämän reitin liikennöimiseksi. Vuoden 2005 päätöksen hyväksymisen jälkeen yhteisöjen tuomioistuin vahvisti tämän arvioinnin ([59]).

(279) Reitin Brindisi–Korfu–Igumenitsa–Patras liikennöinnistä tammikuusta 1992 heinäkuuhun 1994, jona aikana tuensaaja osallistui SEUT-sopimuksen 101 artiklassa kiellettyyn hintakartelliin, maksettua korvausta julkisesta palvelusta ei voida pitää sisämarkkinoille soveltuvana. Vaikka julkisen palvelun korvauksen tarkoituksena oli nimenomaan helpottaa tavaroiden ja matkustajien kuljetusta reitillä Brindisi–Korfu–Igumenitsa–Patras, tuensaaja osallistui hintakartelliin, joka haittasi tavaroiden kuljetusta juuri tällä reitillä. Näin ollen Adriatican osallistuminen kartelliin oli suoraan ristiriidassa Adriaticalle kyseisen reitin merikuljetusten helpottamiseksi myönnetyn SGEI-palvelun tuen tarkoituksen kanssa.

(280) Tästä seuraa, että tuen julistaminen sisämarkkinoille soveltumattomaksi ja sen määrääminen tästä syystä takaisinperittäväksi ei olisi Italian esittämä uusi seuraamus. Sisämarkkinoille soveltumattomuus olisi pelkästään seuraus siitä, että tuensaaja on osallistunut kartelliin, joka koskee palveluja, joiden saatavuutta kuluttajien kannalta tuensaajan oli määrä parantaa sen sijaan, että se osallistui niitä koskevaan hintakartelliin kuluttajien haitaksi. Kun otetaan huomioon, että tämä julkisen korvauksen avulla liikennöity reitti palveli samanaikaisesti hyötyajoneuvoja, matkustajia ja rahtia, tuensaajan osallistuminen kartelliin, jonka tarkoituksena on sopia hyötyajoneuvojen kuljetushinnat, mahdollistaa päätelmien tekemisen koko reitin osalta. Kartelli koski nimenomaan hyötyajoneuvojen liikennettä, jota Italian viranomaiset halusivat tuella helpottaa.

(281) Lisäksi kartelli vääristi voimakkaasti kilpailua merkityksellisillä markkinoilla eli reitillä Brindisi–Korfu–Igumenitsa–Patras, vaikka samalle reitille myönnetty SGEI-palveluihin liittyvä tuki olisi pitänyt myöntää tavalla, joka rajoittaisi kilpailun vääristymisen minimiin. Tuensaajan osallistuminen kyseistä reittiä koskevaan hintakartelliin lisäsi tuen vääristäviä vaikutuksia ja aiheutti sen, että tuella oli merkittäviä kielteisiä vaikutuksia muihin jäsenvaltioihin ja sisämarkkinoiden toimintaan. Lisäksi on todennäköistä, että ilman julkisia tukia Adriaticalla ei olisi ollut taloudellisia voimavaroja osallistua kartelliin.

(282) Lisäksi Adriatica oli kyseisenä ajankohtana täysin julkisen yrityksen määräysvallassa. Näin ollen osa Italian viranomaisista tiesi kartellista ja sen haitallisista vaikutuksista kuluttajiin, kun taas toinen osa Italian viranomaisista myönsi edelleen SGEI-palvelua koskevaa tukea, jonka oli määrä auttaa kuluttajia samalla reitillä ja vääristää kilpailua mahdollisimman vähän.

([56]) Ks. yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 21.5.1980, komissio v. Italia, C-73/79, ECLI:EU:C:1980:129, 11 kohta; yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 15.6.1993, Matra SA v. komissio, C-225/91, ECLI:EU:C:1993:239, 41 kohta; ja yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 19.9.2000, Saksa v. komissio, C-156/98, ECLI:EU:C:2000:467, 78 kohta.

([57]) Yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 15.6.1993, Matra SA v. komissio, C-225/91, ECLI:EU:C:1993:239, 42 ja 43 kohta.

([58]) Komission päätös 1999/271/EY, tehty 9 päivänä joulukuuta 1998, EY:n perustamissopimuksen 85 artiklan mukaisesta menettelystä (IV/34.466 Kreikan lauttaliikenne) (EYVL L 109, 27.4.1999, s. 24), sellaisena kuin se on tältä osin vahvistettu yhteisöjen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen 11 päivänä joulukuuta 2003 antamalla tuomiolla asiassa Adriatica di Navigazione v. komissio, T-61/99, ECLI:EU:T:2003:335.

([59]) Yhteisöjen tuomioistuimen määräys 16.2.2006, Adriatica di Navigazione v komissio, C-111/04P, ECLI:EU:C:2006:105.

(283) Edellä esitetyn perusteella komissio katsoo, että Adriaticalle reitin Brindisi–Korfu–Igumenitsa–Patras liikennöinnistä tammikuun 1992 ja heinäkuun 1994 välisenä aikana julkisen palvelun korvauksena myönnetty tuki ei sovellu sisämarkkinoille.

5.2 **Veroetuuskohtelu**

(284) Tirrenia-konsernin aluksiin sovellettiin vuosina 1996–2008 veroetuuskohtelua merenkulussa polttoaineina käytettävien kivennäisöljyjen ja voiteluöljyjen hankinnan osalta.

(285) Italia oli ottanut tämän veroetuuskohtelun käyttöön lokakuun 26 päivänä 1995 annetulla asetuksella N:o 504, ja se laajennettiin 2 päivänä maaliskuuta 1996 tehdyllä päätöksellä koskemaan kaikkia satamassa huollettavina olevia aluksia.

(286) Yhteisöjen tuomioistuin totesi asiassa C-400/99 10 päivänä toukokuuta 2005 antamassaan tuomiossa, että verokohtelua ei olisi pitänyt keskeyttää sääntöjenvastaisena tukena, koska Italian viranomaiset olivat vuonna 1996 laajentaneet kohtelun koskemaan kaikkia satamassa huollettavina olevia aluksia.

(287) Riippumatta siitä, oliko kyseinen toimenpide valtiontukea, komissio toteaa, ettei komissio tai Italia komission pyynnöstä toteuttanut toimia tämän toimenpiteen osalta vuoden 2005 päätöksen jälkeen. Näin ollen komission tätä seikkaa koskevat mahdolliset päätökset tehtäisiin kymmenen vuoden vanhentumisajan umpeuduttua ([60]).

(288) Edellä esitetyn perusteella komissio päättelee, että veroetuuskohtelu on katsottava uuden menettelyasetuksen 17 artiklan mukaiseksi voimassa olevaksi tueksi.

6. **PÄÄTELMÄT**

(289) Entisen Tirrenia-konsernin alueyrityksille *kabotaasireittien* liikennöinnistä vuoden 2008 loppuun saakka myönnetty julkisen palvelun korvaus on vuonna 1992 annetun meriliikenteen kabotaasiasetuksen 4 artiklan 3 kohdan mukaista voimassa olevaa tukea.

(290) Saremarille ja Adriaticalle alkuperäisten sopimusten mukaisten *kansainvälisten reittien* liikennöinnistä vuoden 2008 loppuun saakka myönnetty julkisen palvelun korvaus on uutta tukea. Tällainen tuki soveltuu sisämarkkinoille, lukuun ottamatta tammikuun 1992 ja heinäkuun 1994 välisenä aikana Adriaticalle reitin Brindisi–Korfu–Igumenitsa–Patras liikennöimiseksi myönnettyä tukea, joka ei sovellu sisämarkkinoille, koska se liittyi läheisesti SEUT-sopimuksen 101 artiklassa kiellettyyn kartelliin.

(291) Tirrenia-konsernin aluksiin vuosina 1995–2008 sovellettu polttoaineiden ja voiteluöljyjen hankinnan veroetuuskohtelu on uuden menettelyasetuksen 17 artiklan mukaista voimassa olevaa tukea.

7. **TAKAISINPERINTÄ**

(292) Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen ja unionin tuomioistuimen vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan komissio on todettuaan tuen soveltumattomaksi yhteismarkkinoille toimivaltainen päättämään, että asianomaisen valtion on poistettava tuki tai muutettava sitä ([61]). Unionin tuomioistuimet ovat myös johdonmukaisesti katsoneet, että jäsenvaltioiden velvollisuudella poistaa komission sisämarkkinoille soveltumattomaksi katsoma tuki pyritään palauttamaan aikaisempi tilanne ([62]).

(293) Unionin tuomioistuin on vahvistanut tässä yhteydessä, että tämä tavoite saavutetaan, kun tuensaaja maksaa takaisin sääntöjenvastaisina tukina myönnetyt määrät ja menettää siten sisämarkkinoilla kilpailijoihin verrattuna saamansa edun, minkä seurauksena tuen suorittamista edeltänyt tilanne palautuu ([63]).

(294) Asetuksen (EU) 2015/1589 16 artiklan 1 kohdassa säädetään oikeuskäytännön mukaisesti, että ”[s]ääntöjenvastaista tukea koskevissa kielteisissä päätöksissä komissio päättää, että asianomaisen jäsenvaltion on toteutettava kaikki tarpeelliset toimenpiteet tuen perimiseksi takaisin tuensaajalta”.

([60]) Koska vuoden 2005 päätöstä (joka tehtiin 16 päivänä maaliskuuta 2004) käsiteltiin yhteisöjen tuomioistuimessa 24 päivän kesäkuuta 2004 ja 4 päivän maaliskuuta 2009 välisenä aikana, kymmenen vuoden vanhentumisaika alkoi viimeisestä komission toteuttamasta toimenpiteestä, sen kuluminen keskeytyi tuomioistuimen käsittelyn ajaksi, ja se umpeutui marraskuun 2018 lopussa (26 päivänä marraskuuta 2018).

([61]) Yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 12.7.1973, komissio v. Saksa, C-70/72, ECLI:EU:C:1973:87, 13 kohta.

([62]) Yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 21.3.1990, Belgia v. komissio, C-142/87, ECLI:EU:C:1990:125, 66 kohta.

([63]) Yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 17.6.1999, Belgia v. komissio, C-75/97, ECLI:EU:C:1999:311, 64 ja 65 kohta.

(295) Koska johdanto-osan 290 kappaleessa mainittu Adriaticalle myönnetty toimenpide toteutettiin SEUT-sopimuksen 108 artiklan 3 kohdan vastaisesti ja sitä on pidettävä sääntöjenvastaisena ja sisämarkkinoille soveltumattomana tukena, se on perittävä takaisin, jotta voidaan palauttaa tilanne, joka sisämarkkinoilla vallitsi ennen tuen myöntämistä. Takaisinperittävä määrä kerryttää korkoa tuen tosiasialliseen takaisinperintään saakka.

(296) Adriatica sulautui 22 päivänä heinäkuuta 2004 Tirreniaan 1 päivästä syyskuuta 2004, ja Tirrenia otti haltuunsa Adriatican liikennöimät reitit. Kaikki varat, velat ja voimassa olevat sopimukset siirtyivät Tirrenialle, joka oli ainoa sulautumisessa jäljelle jäänyt yksikkö.

(297) Vuoden 2005 päätöksen hyväksymisen jälkeen Italia määräsi perittäväksi takaisin Adriaticalle tammikuusta 1992 heinäkuuhun 1994 reitin Brindisi–Korfu–Igumenitsa–Patras liikennöimiseksi myönnetyn tuen, jonka määrän Italian viranomaiset laskivat 31 päivänä joulukuuta 2006 olleen 8 651 600 euroa (3 207 810 euron pääoma ja 5 443 790 euron korko) ([64]). Tirrenialle 28 päivänä helmikuuta 2007 osoittamassaan takaisinperintämääräyksessä Italia ilmoitti, että Tirrenia oli velvollinen maksamaan lisäsumman 1 päivän tammikuuta 2007 ja edellä mainitun summan tosiasiallisen maksupäivän väliseltä ajalta. Tirrenia maksoi 26 päivänä maaliskuuta 2007 takaisin 8 651 600 euroa. Italia vahvisti 21 päivänä joulukuuta 2018 päivätyssä kirjeessään, että se ei ollut vuoden 2005 päätöksen kumonneen vuoden 2009 tuomion jälkeen palauttanut takaisin perittyjä määriä tuensaajalle. Komission käytettävissä olevien tietojen perusteella vaikuttaa kuitenkin siltä, että Tirreniaa ei pyydetty maksamaan lisäsummaa 31 päivän joulukuuta 2006 ja 26 päivän maaliskuuta 2007 välisenä aikana kertyneestä korosta.

(298) Näin ollen komissio toteaa, että Italian viranomaisten on laskettava uudelleen 3 207 810 euron suuruiselle varsinaiselle tuelle kertyneen koron kokonaismäärä siitä päivästä alkaen, jona tuki asetettiin tuensaajan käyttöön, siihen asti kunnes koko määrä on maksettu. Tämän jälkeen Italian viranomaisten on vähennettävä laskelman tuloksesta tuensaajan 28 päivänä helmikuuta 2007 jo maksaman koron määrä.

(299) Komissio toteaa, että Italia katsoi vuonna 2007 ja myös edelleen joulukuussa 2018, että Tirrenia oli velvollinen maksamaan takaisin Adriaticalle myönnetyn tuen, kuten johdanto-osan 297 kappaleessa selostetaan. Lisäksi Tirrenia hyväksyi tämän päätelmän palauttamalla Adriaticalta takaisin perittävän tuen johdanto-osan 297 kappaleessa kuvatulla tavalla. Komissio aikoo kuitenkin analysoida myös erikseen Adriatican ja Tirrenian välistä mahdollista taloudellista jatkuvuutta määrittääkseen, mikä yritys on velvollinen maksamaan tuen takaisin.

8. **TALOUDELLINEN JATKUVUUS**

(300) Jos tuensaaja on myöhemmin myynyt tai siirtänyt sääntöjenvastaista ja sisämarkkinoille soveltumatonta valtiontukea, takaisinmaksuvelvoite voidaan ulottaa koskemaan myös muita yrityksiä, joille tuensaajan osakkeet tai liiketoiminta on siirretty (seuraajayritys) ([65]). Kaikki yritykset, jotka jatkavat alkuperäisen yrityksen liiketoimintaa, olisi katsottava valtiontuen saajiksi edellyttäen, että siirtoon liittyy seikkoja, jotka osoittavat, että liiketoimintaa tosiasiassa jatkettiin. Lisäksi sulautumien tai muiden yritysjärjestelyjen tapauksessa velvollisuus maksaa tuki takaisin voidaan siirtää seuraajayritykselle ([66]). Jos sitä vastoin voidaan osoittaa, että sääntöjenvastaisen tuen etu jää alkuperäiselle tuensaajalle (huolimatta siitä, että osa sen omaisuuseristä on siirretty), takaisinmaksuvelvollisuus säilyy alkuperäisellä tuensaajalla.

(301) Tuomioistuimen asiassa Italia ja SIM 2 vastaan komissio antamassa tuomiossa ([67]), johon Olympic Airlinesia, Alitaliaa ja SERNAMia ([68]) koskevat komission päätökset perustuivat, todettiin, että arvio taloudellisen toiminnan jatkuvuudesta tuensaajan ja sen yhtiön välillä, jolle tuensaajan omaisuuserät siirrettiin, perustuu joukkoon

([64]) Tämän määrän laski 3 päivänä joulukuuta 2004 annetulla ministeriöiden välisellä asetuksella perustettu työryhmä.

([65]) Yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 21.3.1991, Italia v. komissio, C-303/88, ECLI:EU:C:1991:136, 57 kohta. Maksamalla tuen takaisin tuensaajan on menetettävä markkinoilla aiemmin saamansa etu, jolloin tuen maksamista edeltänyt tilanne palautuu.

([66]) Unionin tuomioistuimen tuomio 7.3.2018, SNCF Mobilités v. komissio, C-127/16 P, ECLI:EU:C:2018:165, 113 kohta.

([67]) Yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 8.5.2003, Italian tasavalta ja SIM 2 Multimedia SpA v. komissio, yhdistetyt asiat C-328/99 ja C-399/00, ECLI:EU:C:2003:252.

([68]) Komission päätös, tehty 17 päivänä syyskuuta 2008, valtiontuki N 321/2008, N 322/2008 ja N 323/2008 – Kreikka – Vente de certains actifs d'Olympic Airlines / Olympic Airways Services; komission päätös, tehty 12 päivänä marraskuuta 2008, valtiontuki N 510/2008 – Italia – Alitalian omaisuuserien myynti; komission päätös, tehty 4 päivänä huhtikuuta 2012, valtiontuki SA.34547 – Ranska – Reprise des actifs du groupe SERNAM dans le cadre de son redressement judiciaire.

indikaattoreita. Seuraavat tekijät voidaan ottaa huomioon, mutta niiden ei tarvitse täyttyä kumulatiivisesti kahden yrityksen välisen taloudellisen jatkuvuuden toteamiseksi ([69]):

— vastaako myyntihinta markkinahintaa;

— siirron laajuus (varat ja velat, henkilöstö, toiminnalliset omaisuuserien kokonaisuudet);

— ostajan tai ostajien henkilöllisyys;

— siirron ajoitus (alustavan arvion aloittamisen, muodollisen tutkintamenettelyn vai lopullisen päätöksen jälkeen);

— toimenpiteen taloudelliset perusteet ja tarkoitus.

(302) Adriatica oli kokonaan Tirrenian omistuksessa. Lisäksi Tirrenian lopullinen omistaja oli sama kuin Adriatican (eli julkinen yritys Fintecna – Finanziaria per i Settori Industriale e dei Servizi SpA, joka oli Tirrenian ainoa osakkeenomistaja 30 päivästä tammikuuta 2004 alkaen). Nämä ovat vahvoja viitteitä yritysten välisestä taloudellisesta jatkuvuudesta verrattuna vaihtoehtoiseen skenaarioon, jossa omistajat olivat etuyhteydettömiä yhteisöjä.

(303) Adriatican myynti Tirrenialle oli olennaisilta osin pelkkä tytäryhtiön ja sen omistajan välinen siirto, jossa ei järjestetty tarjouskilpailua eikä maksettu hintaa.

(304) Liiketoimen laajuuden osalta voidaan todeta, että Adriatica myytiin toimintaansa jatkavana yrityksenä, ja Tirrenia otti vastuulleen kaikki Adriatican ja Italian valtion välillä tehdyn alkuperäisen sopimuksen mukaiset velvoitteet. Komissiolla ei ole mitään viitteitä siitä, että Tirrenia olisi tehnyt muutoksia Adriatican kauppa-, henkilöstö- tai tuotantopolitiikkaan sen jälkeen, kun se oli ottanut sen liiketoiminnan suoraan hoitaakseen. Mitä suurempi osa alkuperäisestä liiketoiminnasta siirtyy uudelle yksikölle, sitä todennäköisempää on, että näihin omaisuuseriin liittyvä liiketoiminta on pelkkää aiemman liiketoiminnan jatkamista, joka saa jatkossakin etua sisämarkkinoille soveltumattomasta tuesta. Tässä tapauksessa kaikki Adriatican varat, velat ja sopimussuhteet siirtyivät Tirrenialle.

(305) Liiketoimen tarkoituksesta komissio toteaa, että vaikka sillä ei ole suoria todisteita siitä, että tarkoituksena olisi ollut kiertää takaisinperintäpäätöstä ja siten välttää sen vaikutukset, Tirrenia päätti ottaa Adriatican haltuunsa kaksi päivää sen jälkeen, kun komissio oli hyväksynyt vuoden 2005 päätöksen. Ajoitus viittaa siis siihen, että nämä kaksi yritystä olivat tietoisia komission meneillään olevasta tutkinnasta ja saattoivat ottaa sen huomioon päätöksessään yhdistää toimintansa Tirreniaan. Lisäksi liiketoimen taloudellisena perusteena oli selvästi jatkaa samaa Adriatican toimintaa Tirrenian nimellä.

(306) Näin ollen komissio päättelee, että Tirrenian ja Adriatican välillä on taloudellinen jatkuvuus ja että tämän päätöksen mukainen Adriaticaa koskeva takaisinperintä on ulotettava koskemaan Tirreniaa. Koska Tirrenia jatkoi toimintaansa markkinoilla, se sai edelleen etua Adriatican taloudelliseen toimintaansa saamasta valtiontuesta, joka vääristi näin edelleen markkinoita.

(307) Tämän vuoksi Italia voi johdanto-osan 298 kappaleessa mainittua uudelleenlaskentaa suorittaessaan ottaa täysimääräisesti huomioon Tirrenian 26 päivänä maaliskuuta 2007 suorittaman 5 443 790 euron takaisinmaksun siltä osin kuin näitä varoja ei myöhemmin palautettu Tirrenialle,

ON HYVÄKSYNYT TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

1 artikla

1. Adriaticalle, Caremarille, Siremarille, Saremarille ja Toremarille 1 päivän tammikuuta 1992 ja 31 päivän joulukuuta 2008 välisenä aikana korvaukseksi kotimaan reittien liikennöinnistä myönnetty tuki on voimassa olevaa tukea.

2. Tuki, jota Italia on 1 päivän tammikuuta 1992 ja 31 päivän joulukuuta 2008 välisenä aikana myöntänyt Adriaticalle ja Saremarille korvaukseksi kansainvälisten reittien liikennöinnistä, soveltuu sisämarkkinoille SEUT-sopimuksen 106 artiklan 2 kohdan mukaisesti, sanotun kuitenkaan rajoittamatta 3 kohdan säännösten soveltamista.

([69]) Unionin yleinen tuomioistuin vahvisti nämä indikaattorit 28 päivänä maaliskuuta 2012 tekemässään päätöksessä asiassa Ryanair v. komissio, T-123/09, ECLI:EU:T:2012:164, jolla Alitalia-päätös vahvistettiin.

3. Adriaticalle tammikuun 1992 ja heinäkuun 1994 välisenä aikana reitin Brindisi–Korfu–Igumenitsa–Patras liikennöimiseksi myönnetty tuki, joka on saatettu voimaan sääntöjenvastaisesti ja vastoin SEUT-sopimuksen 108 artiklan 3 kohtaa, ei sovellu sisämarkkinoille.

4. Meriliikenteessä polttoaineena käytettävien kivennäisöljyjen verokohtelu katsotaan voimassa olevaksi tueksi, koska komissio tai komission pyynnöstä toimiva Italia eivät ole toteuttaneet mitään toimia tämän toimenpiteen osalta ennen asetuksen (EU) 2015/1589 17 artiklassa säädetyn tuen takaisinperinnälle asetetun vanhentumisajan päättymistä.

2 artikla

1. Italian on perittävä 1 artiklan 3 kohdassa tarkoitettu tuki takaisin tuensaajalta.

2. Takaisinperittävistä summista on maksettava korkoa siitä päivästä alkaen, jona ne asetettiin tuensaajan käyttöön, niiden tosiasialliseen takaisinperintään asti.

3. Korolle on laskettava korkoa asetuksen (EY) N:o 794/2004 V luvun ja asetuksen (EY) N:o 794/2004 muuttamisesta annetun asetuksen (EY) N:o 271/2008 ([70]) mukaisesti.

4. Käytettävissään olevien tietojen perusteella komissio toteaa, että Italia on jo perinyt tuensaajalta takaisin tuen pääoman ja osan maksettavasta takaisinperintäkorosta.

3 artikla

1. Edellä 2 artiklassa tarkoitettu tuki on perittävä takaisin välittömästi ja tehokkaasti.

2. Italian on varmistettava, että tämä päätös pannaan täytäntöön neljän kuukauden kuluessa sen tiedoksi antamisesta.

4 artikla

1. Italian on toimitettava komissiolle kahden kuukauden kuluessa tämän päätöksen tiedoksi antamisesta seuraavat tiedot:

a) tuensaajalta takaisin perittävän tuen kokonaismäärä (tukisumma ja siitä perittävä korko);

b) tarkka kuvaus toimenpiteistä, jotka on jo toteutettu tai joita suunnitellaan tämän päätöksen noudattamiseksi;

c) asiakirjat, jotka osoittavat, että tuensaajia on vaadittu maksamaan tuki takaisin.

2. Italian on ilmoitettava komissiolle tämän päätöksen täytäntöön panemiseksi toteutettavien kansallisten toimenpiteiden edistymisestä siihen saakka, kunnes 1 artiklan 3 kohdassa tarkoitetun tuen takaisinperintä on saatettu loppuun. Sen on komission pyynnöstä toimitettava välittömästi tiedot toimenpiteistä, jotka on jo toteutettu ja joita suunnitellaan tämän päätöksen noudattamiseksi. Sen on myös annettava tarkat tiedot tuensaajalta jo perityistä tukimääristä ja koroista.

5 artikla

Tämä päätös on osoitettu Italian tasavallalle.

Komissio voi julkaista tämän päätöksen nojalla takaisin perityn tuen ja koron määrän, sanotun kuitenkaan rajoittamatta asetuksen (EU) 2015/1589 30 artiklan soveltamista.

Tehty Brysselissä 2 päivänä maaliskuuta 2020.

Komission puolesta
Margrethe VESTAGER
Johtava varapuheenjohtaja

([70]) Komission asetus (EY) N:o 271/2008, annettu 30 päivänä tammikuuta 2008, Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 93 artiklan soveltamista koskevista yksityiskohtaisista säännöistä annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 659/1999 täytäntöönpanosta annetun asetuksen (EY) N:o 794/2004 muuttamisesta (EUVL L 82, 25.3.2008, s. 1).