# KOMISJONI OTSUS (EL) 2022/1328,

## 30. september 2021,

## meetmete SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (*ex* 2011/NN) kohta, mida Itaalia ja Lazio maakond rakendasid äriühingu Laziomar ja selle omandaja CLNi suhtes

*(teatavaks tehtud numbri C(2021) 6989 all)*

**(Ainult itaaliakeelne tekst on autentne)**

**(EMPs kohaldatav tekst)**

SISUKORD

*Lehekülg*


1. Menetlus ..... 157
2. Taust ja uuritavate meetmete kirjeldus ..... 158
   2.1. Üldine raamistik ..... 158
      2.1.1. Esialgsed lepingud ..... 158
      2.1.2. Esialgsete lepingute pikendamine ..... 160
      2.1.3. Laziomari erastamine ja uue teenuste riigihankelepingu sõlmimine ..... 161
   2.2. 2011. ja 2012. aasta otsuses käsitletud meetmed ..... 161
   2.3. Käesolevas otsuses käsitletud meetmete üksikasjalik kirjeldus ..... 161
      2.3.1. Laziomari ja Itaalia vahelise esialgse lepingu pikendamine ..... 162
         2.3.1.1. Avalike teenuste osutamise kohustused ..... 162
         2.3.1.2. Eelarve ja kestus ..... 162
      2.3.2. Laziomari erastamine ..... 164
         2.3.2.1. Müügimenetlus ja lõplik otsus ..... 165
         2.3.2.2. Müügileping ..... 165
         2.3.2.3. Menetlused riigi tasandil ..... 165
      2.3.3. Lazio maakonna ja Laziomari vaheline uus teenuste riigihankeleping ..... 166
         2.3.3.1. Abisaaja ..... 166
         2.3.3.2. Liinid ..... 166
         2.3.3.3. Kestus ..... 166
         2.3.3.4. Avalike teenuste osutamise kohustused ..... 166
         2.3.3.5. Hüvitamist käsitlevad sätted ja lõplik otsus ..... 166
      2.3.4. Sildumise eesõigus ..... 168
      2.3.5. 2010. aasta seaduses kehtestatud meetmed ..... 168
   2.4. Rikkumismenetlus nr 2007/4609 ..... 168
3. Menetluse algatamise ja pikendamise põhjused ..... 170

3.1. Laziomari ja Itaalia vahelise esialgse lepingu pikendamine ... 170
3.1.1. Altmarki kriteeriumide täitmine ja abi olemasolu ... 170
3.1.2. Siseturuga kokkusobivus ... 171
3.2. Laziomari erastamine ... 171
3.3. Lazio maakonna ja Laziomari vaheline uus teenuste riigihankeleping ... 172
3.3.1. Altmarki kriteeriumide täitmine, abi olemasolu ja siseturuga kokkusobivus ... 172
3.3.2. Siseturuga kokkusobivus ... 172
3.4. Sildumise eesõigus ... 172
3.5. 2010. aasta seaduses kehtestatud meetmed ... 173
4. Itaalia märkused ... 173
4.1. Avalike teenuste osutamise kohustuste ja konkurentsitingimuste kohta ... 173
4.2. Laziomari erastamine ... 173
4.2.1. Laziomari müügihind ... 173
4.2.2. Menetluse läbipaistva ja mittediskrimineeriva laadi kohta ... 174
4.3. Esialgse lepingu pikendamise ja uue avaliku teenindamise lepingu vastavus Altmarki tingimustele ... 174
4.4. Sildumise eesõiguse kohta ... 175
4.5. 2010. aasta seaduses kehtestatud meetmed ... 175
4.6. Ajavahemiku 2011–2019 hüvitise arvutamise eeskirjad ja CIPE direktiiviga alates 2010. aastast kehtestatud 6,5 % riskipreemia ... 175
4.7. Uue avaliku teenindamise lepingu vastavus üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitlevale 2011. aasta otsusele ... 176
4.8. Uue avaliku teenindamise lepingu vastavus üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitlevale 2011. aasta raamistikule ... 176
5. Hindamine ... 177
5.1. Abi olemasolu ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses ... 177
5.1.1. Laziomari ja Itaalia vahelise esialgse lepingu pikendamine ... 177
5.1.1.1. Riiklikud rahalised vahendid ... 177
5.1.1.2. Valikulisus ... 178
5.1.1.3. Majanduslik eelis ... 178
5.1.1.4. Konkurentsile ja kaubandusele avaldatav mõju ... 179
5.1.1.5. Järeldus ... 179
5.1.1.6. Uus või olemasolev abi ... 180
5.1.2. Laziomari äriüksusega seotud uue avaliku teenindamise lepingu sõlmimine ... 180
5.1.2.1. Esimene Altmarki kriteerium ... 180
5.1.2.2. Teine Altmarki kriteerium ... 187
5.1.2.3. Kolmas Altmarki kriteerium ... 187
5.1.2.4. Neljas Altmarki kriteerium ... 190
5.1.2.5. Järeldus ... 196
5.1.3. 2010. aasta seaduses kehtestatud meetmed ... 196
5.1.3.1. Rahaliste vahendite võimalik kasutamine laevade uuendamiseks likviidsuse tagamise eesmärgil ... 196

5.1.3.2. Erastamisprotsessiga seotud maksuvabastused ... 197
5.1.3.3. Võimalus kasutada FASi rahalisi vahendeid likviidsusvajaduste rahuldamiseks ... 197
5.1.4. Järeldus abi olemasolu kohta ... 198
5.2. Abi seaduslikkus ... 198
5.3. Abi kokkusobivus siseturuga ... 198
5.3.1. Kohaldatavad õigusnormid ... 198
5.3.2. Üldist majandushuvi pakkuv teenus ELi toimimise lepingu artikli 106 tähenduses ... 200
5.3.3. Vajadus ülesande andmise akti järele, milles määrataks kindlaks avalike teenuste osutamise kohustused ja hüvitiste väljaarvutamise meetodid ... 202
5.3.4. Antava ülesande kestus ... 203
5.3.5. Vastavus direktiivile 2006/111/EÜ ... 203
5.3.6. Hüvitise summa ... 204
5.3.7. Sildumise eesõigus ... 206
5.3.8. Järeldus ... 206
6. Järeldus ... 206

EUROOPA KOMISJON,

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

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

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

ning arvestades järgmist:

## 1. **MENETLUS**

(1) 23. märtsil 2009, 9. detsembril 2009, 21. detsembril 2009, 6. jaanuaril 2010, 27. septembril 2010 ja 12. oktoobril 2010 sai komisjon kuus kaebust eri toetusmeetmete kohta, mida Itaalia võttis endise Tirrenia kontserni äriühingute kasuks ([2]). Kaebused käsitlesid avaliku teenuse hüvitist, mida maksti nendele äriühingutele pärast Itaaliaga ajavahemikuks 1989. aasta jaanuarist kuni 2008. aasta detsembrini sõlmitud esialgsete avaliku teenindamise lepingute (edaspidi „esialgsed lepingud“) lõppemist, täiendavaid toetusmeetmeid, mis kehtestati äriühingute erastamisprotsessi raames siseriiklikus õiguses, samuti teatavaid küsimusi seoses eelkõige äriühingutele Tirrenia di Navigazione SpA. (edaspidi „Tirrenia) ja Siremar – Sicilia Regionale Marittima S.p.A. (edaspidi „Siremar“) antud abi suhtes.

(2) 29. juulil 2010 teatas Itaalia komisjonile hüvitisest, mida Itaalia oli maksnud 2008., 2009. ja 2010. aastal äriühingule Caremar – Campania Regionale Maritima S.p.A. (edaspidi „Caremar“). See teade esitati uuesti 1. detsembril 2010 Caremarile 2009. ja 2010. aastal makstud hüvitise kohta. Caremarile 2008. aastal makstud hüvitist käsitleti eraldi otsuses (vt põhjendus 20).

(3) 5. oktoobril 2011 algatas komisjon ametliku uurimismenetluse mitme meetme suhtes, mida Itaalia oli võtnud endise Tirrenia kontserni äriühingute kasuks (edaspidi „2011. aasta otsus“) ([3]). Uurimine puudutas muu hulgas hüvitist, mida oli makstud Caremarile 1. jaanuari 2009. aasta seisuga mitme mereveoliini teenindamise eest, ja mitut muud selle äriühingu suhtes rakendatud meedet (vt põhjendus 38).

(4) Sel ajal teenindas Caremar merekabotaaži liine ([4]) Napoli lahes (Campania piirkond) ja Ponziane saarestikus (Lazio maakond). Hiljem andis Campania maakond Ponziane saarte liinid üle Lazio maakonnale eraldiseisva äriüksusena Laziomar S.p.A. nime all (edaspidi „Laziomar“) ([5]). Nimetatud üleandmine vormistati 1. juunil 2011 (vt põhjendused 32 ja 33).

(5) 2011. aasta otsus avaldati *Euroopa Liidu Teatajas*. Komisjon palus huvitatud isikutel esitada oma märkused uuritavate abimeetmete kohta.

(6) 28. septembri 2011. aasta kirjas kinnitas Itaalia oma kavatsust erastada endise Tirrenia kontserni piirkondlikud äriühingud, sealhulgas Laziomari. 26. oktoobril 2011 saatis komisjon Itaaliale erastamismenetluse kohta teabenõude. Itaalia esitas komisjoni 26. oktoobri 2011. aasta teabenõudele vastuse 30. novembril 2011.

([1]) ELT C 28, 1.2.2012, lk 18, ja ELT C 84, 22.3.2013, lk 58.

([2]) Endine Tirrenia kontsern koosnes järgmistest äriühingutest: Tirrenia di Navigazione S.p.A., Adriatica S.p.A., Caremar – Campania Regionale Maritima S.p.A., Saremar – Sardegna Regionale Marittima S.p.A., Siremar – Sicilia Regionale Marittima S.p.A. ja Toremar – Toscana Regionale Marittima S.p.A.

([3]) Riigiabi – Itaalia Vabariik – Riigiabi nr SA.32014 (11/C) (ex 11/NN), SA.32015 (11/C) (ex 11/NN), SA.32016 (11/C) (ex 11/NN) – Riigiabi endise Tirrenia kontserni äriühingutele – Kutse märkuste esitamiseks vastavalt Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 108 lõikele 2 (ELT C 28, 1.2.2012, lk 18).

([4]) Vt nõukogu 7. detsembri 1992. aasta määrus (EMÜ) nr 3577/92 teenuste osutamise vabaduse põhimõtte kohaldamise kohta merevedudel liikmesriikides (merekabotaaž) (EÜT L 364, 12.12.1992, lk 7) (edaspidi „merekabotaaži määrus“).

([5]) Laziomar loodi 1. detsembril 2010 ja selle ainuomanik oli Lazio maakond.

(7) 15. novembril 2011 esitas Itaalia märkused 2011. aasta otsuses käsitletud meetmete kohta.

(8) 25. aprillil 2012 saatis komisjon Itaaliale erastamismenetluse kohta veel ühe teabenõude. Itaalia vastas 22. mai 2012. aasta kirjaga.

(9) 7. novembril 2012 laiendas komisjon uurimismenetlust muu hulgas teatavatele täiendavatele toetusmeetmetele, mida Lazio maakond oli võimaldanud Laziomarile avaliku teenuse osutamise eest makstud hüvitise kujul uue avaliku teenindamise lepingu alusel. Komisjon võttis selle otsuse muudetud versiooni vastu 19. detsembril 2012 (edaspidi „2012. aasta otsus“) ([6]).

(10) 2012. aasta otsus avaldati *Euroopa Liidu Teatajas*. Komisjon palus huvitatud isikutel esitada oma märkused uuritavate meetmete kohta.

(11) 11. detsembril 2012 esitas Itaalia oma märkused.

(12) 25. jaanuaril 2018, 29. märtsil 2018, 31. augustil 2018, 4. märtsil 2019, 15. aprillil 2020, 9. ja 26. veebruaril 2021 palus komisjon Itaalialt lisateavet. Itaalia esitas lisateavet 26. aprillil 2018, 8. ja 31. mail 2018, 2. novembril 2018, 11. detsembril 2018, 30. aprillil 2019, 22. juunil 2020, 22. veebruaril 2021 ja 17. märtsil 2021.

(13) Käesolev otsus puudutab üksnes võimalikku abi Laziomarile, nagu on täpsustatud punktis 2.3. Kõiki ülejäänud meetmeid, mida käsitletakse 2011. ja 2012. aasta otsustes, uuritakse juhtumite SA.32014, SA.32015 ja SA.32016 raames eraldi ning seetõttu ei kuulu need käesoleva otsuse kohaldamisalasse. Eelkõige puudutavad need ülejäänud meetmed endise Tirrenia kontserni teisi äriühinguid.

## 2. TAUST JA UURITAVATE MEETMETE KIRJELDUS

### 2.1. **Üldine raamistik**

#### 2.1.1. *Esialgsed lepingud*

(14) Tirrenia kontserni omanik oli pikka aega äriühingu Fintecna ([7]) kaudu Itaalia ning alguses kuulus kontserni kuus äriühingut, nimelt Tirrenia, Adriatica, Caremar, Saremar, Siremar ja Toremar. Need äriühingud osutasid mereveoteenuseid Itaaliaga 1991. aastal sõlmitud eraldi avaliku teenindamise lepingute alusel, mis kehtisid kakskümmend aastat ajavahemikus 1989. aasta jaanuarist 2008. aasta detsembrini (edaspidi „esialgsed lepingud“). Äriühingule Fintecna kuulus 100 % äriühingu Tirrenia aktsiakapitalist, Tirreniale omakorda kuulusid piirkondlikud äriühingud Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar ja Toremar. 2004. aastal ühendati Tirreniaga Adriatica, kes teenindas mitut mereveoliini Itaalia ja vastavalt Albaania, Horvaatia, Kreeka ja Montenegro vahel.

(15) Nende esialgsete lepingute eesmärk oli tagada peamiselt Mandri-Itaalia ning Sitsiilia ja Sardiinia, samuti väiksemate Itaalia saarte vahelise mereveo teenuste regulaarne ja usaldusväärne osutamine. Selleks andis Itaalia rahalist abi toetustena, mis maksti otse igale Tirrenia kontserni äriühingule.

(16) 1. juunil 2011 hakkas Laziomar teenindama mitut merekabotaaži liini Lazio maakonna ja väiksemate naabersaarte vahel (vt põhjendus 33). Täpsed asjaomased liinid on nimetatud põhjenduses 43.

([6]) Riigiabi – Itaalia Vabariik – Riigiabi nr SA.32014 (2011/C), SA.32015 (2011/C) ja SA.32016 (2011/C) – Endise kontserni Tirrenia äriühingutele ja nende omandajatele antud riigiabi – Kutse märkuste esitamiseks vastavalt Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 108 lõikele 2 (ELT C 84, 22.3.2013, lk 58).

([7]) Fintecna (Finanziaria per i Settori Industriale e dei Servizi S.p.A.) kuulub täielikult Itaalia majandus- ja rahandusministeeriumile ning on spetsialiseerunud osalustega seotud ja erastamisprotsesside juhtimisele, aga ka tootmis-, finants- või korralduslikesse raskustesse sattunud äriühingute ratsionaliseerimise ja restruktureerimise projektidele.

(17) 6. augustil 1999 otsustas komisjon algatada Euroopa Liidu toimimise lepingu (edaspidi „ELi toimimise leping“) artikli 108 lõikes 2 sätestatud menetluse seoses abiga, mida maksti esialgsete lepingute alusel kuuele tollal Tirrenia kontserni moodustanud äriühingule.

(18) Uurimise käigus taotles Itaalia, et Tirrenia kontserni juhtumi uurimine eraldataks osadeks, et teha esmajärjekorras Tirreniat puudutav lõppotsus. Taotlust põhjendati Itaalia plaaniga jätkata kontserni erastamist, alustades Tirreniast, ja tema kavatsusega kiirendada nimetatud protsessi seoses selle äriühinguga.

(19) Komisjon otsustas tulla vastu Itaalia taotlusele ja peatas oma otsusega 2001/851/EÜ ([8]) (edaspidi „2001. aasta otsus“) algatatud menetluse äriühingule Tirrenia antud abi suhtes. Abi tunnistati siseturuga kokkusobivaks tingimusel, et Itaalia võtab teatavad kohustused.

(20) Oma otsusega 2005/163/EÜ ([9]) (edaspidi „2004. aasta otsus“) tunnistas komisjon Itaalia poolt Tirrenia kontserni muudele äriühingutele kui Tirrenia makstud hüvitise osaliselt siseturuga kokkusobivaks, tingimusel et Itaalia ametiasutused täidavad mitu kohustust, ja osaliselt siseturuga kokkusobimatuks. Otsus põhines 1992.–2001. aasta raamatupidamisandmetel ja sisaldas teatavaid tingimusi, mille eesmärk oli tagada hüvitise kokkusobivus siseturuga kogu esialgsete lepingute kehtivuse ajal.

(21) 4. märtsi 2009. aasta otsusega liidetud kohtuasjades T-265/04, T-292/04 ja T-504/04 ([10]) (edaspidi „2009. aasta kohtuotsus“) tühistas Üldkohus 2004. aasta otsuse.

(22) Oma otsusega (EL) 2018/261 ([11]) (edaspidi „2014. aasta otsus“) lõpetas komisjon ametliku uurimismenetluse mitmesuguste meetmete suhtes, mida Sardiinia maakond oli võtnud äriühingu Saremar kasuks. 2017. aastal jättis Üldkohus rahuldamata kaebuse, mille Saremar ja Sardiinia maakond selle otsuse peale esitasid ([12]).

(23) Oma otsusega (EL) 2020/1411 ([13]) (edaspidi „2020. aasta otsus Tirrenia kontserni kohta“) lõpetas komisjon muid Tirrenia kontserni äriühinguid (v.a Tirrenia) käsitleva uurimise, mis hõlmas ajavahemikku 1992–2008. Komisjon jõudis järeldusele, et merekabotaaži teenuste osutamiseks antud abi kujutas endast olemasolevat abi, samas kui suurem osa rahvusvaheliste meretransporditeenuste osutamiseks antud abist oli kooskõlas üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2011. aasta raamistikuga ([14]) (edaspidi „üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitlev 2011. aasta raamistik“).

(24) Oma otsusega (EL) 2020/1412 ([15]) (edaspidi „2020. aasta otsus Tirrenia/CINi kohta“) lõpetas komisjon ametliku uurimismenetluse seoses Tirreniale ja selle omandajale CINile ajavahemikul 2009–2020 antud abiga.

(25) Oma otsusega (EL) 2021/4268 ([16]) ja otsusega (EL) 2021/4271 ([17]) lõpetas komisjon ametliku uurimismenetluse seoses Siremarile ja Toremarile ning nende omandajatele alates 2009. aastast antud abiga.

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

([9]) Komisjoni 16. märtsi 2004. aasta otsus 2005/163/EÜ riigiabi kohta, mida Itaalia on andnud laevaühingutele Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar ja Toremar (ELT L 053, 26.2.2005, lk 29).

([10]) Liidetud kohtuasjad T-265/04, T-292/04 ja T-504/04: Tirrenia di Navigazione *vs.* komisjon (ECLI:EU:T:2009:48).

([11]) Komisjoni 22. jaanuari 2014. aasta otsus (EL) 2018/261 abimeetmete SA.32014 (2011/C), SA.32015 (2011/C), SA.32016 (2011/C) kohta, mida Sardiinia maakond rakendas äriühingu Saremar kasuks (ELT L 49, 22.2.2018, lk 22).

([12]) Vt 6. aprilli 2017. aasta otsus kohtuasjas T-219/14: Regione autonoma della Sardegna (Itaalia) *vs.* komisjon, ECLI:EU:T:2017:266.

([13]) Komisjoni 2. märtsi 2020. aasta otsus (EL) 2020/1411 riigiabi nr C 64/99 (ex NN 68/99) kohta, mida Itaalia andis laevandusettevõtjatele Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar ja Toremar (Tirrenia kontsern) (ELT L 332, 12.10.2020, lk 1).

([14]) Komisjoni teatis „Euroopa Liidu raamistik riigiabi jaoks, mida antakse avalike teenuste eest makstava hüvitisena“ (ELT C 8, 11.1.2012, lk 15).

([15]) Komisjoni 2. märtsi 2020. aasta otsus (EL) 2020/1412 meetmete SA.32014, SA.32015, SA.32016 (11/C) (ex 11/NN) kohta, mida Itaalia rakendas äriühingu Tirrenia di Navigazione ja selle omandaja Compagnia Italiana di Navigazione suhtes (ELT L 332, 12.10.2020, lk 45).

([16]) *Euroopa Liidu Teatajas* seni avaldamata.

([17]) *Euroopa Liidu Teatajas* seni avaldamata.

2.1.2. *Esialgsete lepingute pikendamine*

(26) 30. detsembri 2008. aasta dekreet-seaduse nr 207 (mis muudeti 27. veebruari 2009. aasta seaduseks nr 14) artiklis 26 sätestati, et esialgseid lepinguid (sealhulgas Laziomari suhtes kohaldatavat lepingut), mis pidid esialgu kehtima kuni 31. detsembrini 2008, pikendatakse ühe aasta võrra kuni 31. detsembrini 2009.

(27) 25. septembri 2009. aasta dekreet-seaduse nr 135 (mis muudeti 20. novembri 2009. aasta seaduseks nr 166 (edaspidi „2009. aasta seadus“)) artiklis 19b sätestati, et seoses Tirrenia kontserni äriühingute erastamisega loobub emaettevõtja Tirrenia osalusest piirkondlikes äriühingutes (v.a Siremar) ilma mis tahes tasuta järgmiselt:

a) Caremar antakse esialgu üle Campania maakonnale. Seejärel annab Campania maakond Lazio maakonnale üle Caremari äriüksuse, kes korraldab Laziomari nime all eraldiseisva äriüksusena ühenduse pidamist Ponziane saartega;

b) Saremar antakse üle Sardiinia maakonnale ning

c) Toremar antakse üle Toscana maakonnale.

(28) Ühtlasi oli 2009. aasta seaduses sätestatud, et Itaalia ning Tirrenia ja Siremar lepivad 31. detsembriks 2009 kokku uutes lepingutes. Samuti kavatseti piirkondlike liinide teenindamine kinnitada avaliku teenindamise lepingute projektides, milles vastavalt Saremar ja Toremar lepivad Sardiinia ja Toscana maakonnaga kokku 31. detsembriks 2009 ning Caremar ja Laziomar Campania ja Lazio lepivad piirkondliku omavalitsusega kokku 28. veebruariks 2010. Uute lepingute / avaliku teenindamise lepingute projektide suhtes pidi välja kuulutatama hankemenetlus äriühingute endi osalusel ja pärast kõigi nende äriühingute erastamise elluviimist kavatseti need ostjatega allkirjastada ([18]).

(29) Selleks pikendati 2009. aasta seadusega esialgsete lepingute (sealhulgas Caremari suhtes kohaldatava lepingu) kehtivust alates 1. jaanuarist 2010 kuni 30. septembrini 2010.

(30) 2009. aasta seadusega kehtestati ka teenuste osutamise eest makstava iga-aastase hüvitise ülemmäärad kehtivusega alates 2010. aastast (nii pikendatud esialgsete lepingute alusel kui ka uute lepingute ja avaliku teenindamise lepingute alusel), kokku 184 942 251 eurot järgmiselt.

*Tabel 1*

**Alates 2010. aastast kehtivad hüvitise ülemmäärad**

| Äriühing | Iga-aastane maksimumhüvitis (EUR) |
|---|---|
| Tirrenia | 72 685 642 |
| Siremar | 55 694 895 |
| Saremar | 13 686 441 |
| Toremar | 13 005 441 |
| Caremar | 29 869 832 ([1]) |
| ([1]) Millest 19 839 226 eurot Campania maakonnalt ja 10 030 606 Lazio maakonnalt. | |

(31) 1. oktoobri 2010. aasta seaduse nr 163 (millega muudeti 5. augusti 2010. aasta dekreet-seadust nr 125, edaspidi „2010. aasta seadus“) artiklis 1 sätestati esialgsete lepingute täiendav pikendamine alates 1. oktoobrist 2010 kuni Tirrenia ja Siremari erastamisprotsessi lõpuni, mis toimus vastavalt 19. juulil 2012 ja 31. juulil 2012.

([18]) 2009. aasta seaduse artikli 19b lõige 10.

(32) Tuginedes 2009. aasta seaduse artikli 19b sätetele, asutas Lazio maakond 1. detsembril 2010 maakondliku seadusega nr 2/2010 piirkondlike merekabotaaži teenuste osutamiseks aktsiaseltsi nimega Laziomar, et omandada ja seejärel erastada Ponziane saarte liine teenindanud Caremari äriüksus.

(33) 7. märtsil 2011 müüs Caremar oma Ponziane saarte liine teenindanud äriüksuse Laziomarile. Laziomar alustas liinide teenindamist 1. juunil 2011.

(34) Vastavalt Lazio maakonna 28. oktoobri 2011. aasta dekreedile nr 508 (edaspidi „Lazio dekreet“) anti välja suunised Laziomari erastamisprotsessi kohta, mis olid seotud Ponziane saarte liinide uue avaliku teenindamise lepingu sõlmimisega.

(35) Lisaks kehtestas Lazio maakond 24. detsembri 2012. aasta seaduse nr 228 kohase nn sildlepingu alusel Laziomarile kohustuse tagada Ponziane saarte liinide käigushoidmine samadel tingimustel kuni Laziomari erastamiseni. Asjaomane leping allkirjastati 12. veebruaril 2013 ja see kehtis kuni Laziomari erastamiseni.

2.1.3. *Laziomari erastamine ja uue teenuste riigihankelepingu sõlmimine*

(36) 2012. aasta veebruaris kuulutati välja pakkumismenetlus (vt punkt 2.3.2), et leida ostja Laziomarile, kes oli seotud uue avaliku teenindamise lepinguga mereveoteenuste osutamiseks kümne aasta jooksul avaliku teenuse hüvitise eest.

(37) Pärast pakkumismenetluses eduka pakkumuse tegemist sai Laziomari uueks omanikuks Compagnia Laziale di Navigazione S.r.l. (edaspidi „CLN“). Lazio maakonna ja CLNi vaheline müügileping allkirjastati 30. detsembril 2013. 15. jaanuaril 2014 allkirjastasid Lazio maakond ja Laziomar uue teenuste riigihankelepingu Ponziane saarestikus mereveoteenuste osutamiseks.

## 2.2. **2011. ja 2012. aasta otsuses käsitletud meetmed**

(38) 2011. ja 2012. aasta otsusega algatatud ametlikus uurimismenetluses hinnati järgmisi meetmeid:

a) hüvitis üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutamise eest pikendatud esialgsete lepingute alusel (*1. meede*);

b) Tirrenia ja Siremari päästmisabi võimalik väärkasutamine (*2. meede*);

c) endise Tirrenia kontserni ([19]) äriühingute erastamine (*3. meede*);

d) uute lepingute / avaliku teenindamise lepingute alusel makstud hüvitis üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutamise eest (*4. meede*);

e) sildumise eesõigus (*5. meede*);

f) meetmed, mis olid sätestatud 2010. aasta seaduses, millega muudeti dekreet-seadust nr 125/2010 (*6. meede*);

g) lisameetmed, mis Sardiinia maakond võttis Saremari kasuks (*7. meede*);

(39) Oma 2014. aasta otsusega lõpetas komisjon ametliku uurimismenetluse seoses meetmetega, mille Sardiinia maakond võttis Saremari kasuks eespool viidatud 7. meetmena, välja arvatud üks meede ([20]).

## 2.3. **Käesolevas otsuses käsitletud meetmete üksikasjalik kirjeldus**

(40) Käesolevas otsuses käsitletakse ainult põhjenduses 38 loetletud 1., 3., 4., 5. ja 6. meedet, niivõrd kui need hõlmavad Laziomari ja CLNi. Neid meetmeid kirjeldatakse üksikasjalikumalt järgmistes punktides.

([19]) See hõlmab ostuhinna maksmise edasilükkamist CINi poolt Tirrenia äriüksuse omandamise eest ja mitut väidetavat täiendavat abimeedet seoses Siremari äriüksuse erastamisega (nt sealhulgas algselt Siremari äriüksuse omandanud üksusele, CdI-le, riigi antud edasigarantii ja kapitali suurendamine).

([20]) Nimelt ei hinnatud 2014. aasta otsuses ega hinnata ka käesolevas otsuses projekti „Bonus Sardo – Vacanza“, mis on 7. meetme osa.

2.3.1. *Laziomari ja Itaalia vahelise esialgse lepingu pikendamine*

2.3.1.1. Avalike teenuste osutamise kohustused

(41) Caremariga sõlmitud esialgse lepingu artiklis 1 nähti ette viie aasta plaanid, milles täpsustatakse teenindatavad sadamad, kasutatavate laevade tüüp ning Caremarile (ja hiljem, kui Ponziane liinid 1. juunil 2011 Lazio maakonnale üle anti, Laziomarile) ülesandeks tehtud teenuste nõutav sagedus.

(42) Itaalia sõnul käsitleb viimane (sel ajal) ametlikult heaks kiidetud Caremari viie aasta plaan aastaid 2000–2004, kusjuures 2005.–2008. aasta plaan küll koostati, kuid pädevad ministeeriumid ei ole seda kunagi ametlikult heaks kiitnud. Selle asemel on valitsus võtnud vastu juhtumipõhiseid otsuseid, et viia teenused paremini vastavusse kohalike kogukondade vajadustega, tegemata samas avalike teenuste osutamise süsteemis olulisi muudatusi.

(43) Esialgse lepingu alusel, mida pikendati põhjendustes 26–33 nimetatud hilisemate õigusaktidega, teenindas Laziomar aasta ringi järgmisi liine:

— liinil Ponza–Formia (**liin T1**) teenindas Laziomar ainsat ühendust sellel liinil. Laziomar tagas kaks igapäevast segaveoteenust (reisijad, sõidukid ja kaubad). Kell 05.30 saarelt välja sõitnud laev tagas elanikele ühenduse mandriga õppima ja tööle sõitmiseks ning päeva viimane tagasisõit saarele väljus kell 17.30;

— liinil Ponza–Formia (**liin A2**); Laziomar teenindas ka ainsat reisijateveo kiirliini, mis pakkus üht ühendust päevas, ja hoidis laeva öösel saarel;

— liinil Anzio–Ponza (**liin A1**) tagas Laziomar kõrghooajal esmaspäevast laupäevani kord päevas reisijateveo kiirliini teenuse. Pühapäeviti ja pühade ajal teenuse sagedust aga suurendati ning see oli põhjendatud sotsiaalse ja majandusliku arengu kaalutlustel (eelkõige seetõttu, et turism on põhimõtteliselt saare ainus sissetulekuallikas). Kõrghooajal pakkus samal liinil reisijateveo kiirliini teenust ka üks konkurent – Vetor;

— liinil Ventotene–Formia (**liin T2**) tagas Laziomar aasta ringi igapäevase segaveoteenuse. Tegemist oli ainukese aastaringset regulaarset reisijate-, sõidukite- ja kaubavedu pakkuva ühendusega;

— liinil Ventotene–Formia (**liin A3**) teenindas Laziomar ka ainsat kiirlaevaühendust. Kiirlaev väljus kell 06.45, nii et elanikel oli võimalus sõita mandrile tööle või õppima, ning jäi ööseks saarele, et tagada püsiv ühendus, kui tekib meditsiiniline hädaolukord.

2.3.1.2. Eelarve ja kestus

(44) Tabelis 2 on esitatud iga-aastane hüvitis, mida Itaalia maksis Laziomarile ajavahemikul 2011–2013.

*Tabel 2*

**Aastatel 2011–2013 makstud hüvitis**

| Aasta | Makstud hüvitis (EUR) |
|---|---|
| 2011 | 8 601 187 |
| 2012 | 13 780 506 |
| 2013 | 12 696 006 |

(45) Esialgse lepinguga nähakse ette avaliku teenuse eest iga-aastase hüvitise maksmine järgmiselt: esimene ettemakse tehakse iga aasta märtsis ja see vastab 70 %-le eelmisel aastal makstud hüvitisest. Teine makse, mis tehakse juunis, võrdub 20 %ga hüvitisest. Makstud summade ning jooksva aasta tegevuskulude ja tulude vahe on jääksumma, mis

makstakse välja 30. novembriks. Kui selgub, et Laziomar on saanud osutatud teenuste netokuludest suurema summa (tulu miinus kahjum), peab Laziomar esialgse lepingu kohaselt vahe tagasi maksma. ([21])

– Aastatel 2011–2013 makstud hüvitis

(46) Presidendi 1. juuni 1979. aasta dekreedis nr 501 (edaspidi „dekreet nr 501/79“) on sätestatud mitmesugused elemendid (tulud ja kulud), mida arvestatakse avalike mereveoteenuste osutajatele makstava toetuse arvutamisel. Lisaks nähti 5. detsembri 1986. aasta seadusega nr 856 (edaspidi „seadus nr 856/86“) ette teatavate muudatuste tegemine Itaalia avalike mereveoteenuste osutamise kohustuste süsteemis. Mis puudutab ühendusi väiksemate ja suuremate saartega, siis muudeti selle artikliga 11 avaliku teenuse hüvitise arvutamise kriteeriume. Toetus tuli arvutada keskmiste ja objektiivsete parameetrite alusel kindlaksmääratud tulude ja teenuse kulude vahe põhjal ning see pidi sisaldama investeeritud kapitalilt saadavat mõistlikku tulu. Artiklis 11 on ette nähtud ka see, et avaliku teenindamise lepingud peavad sisaldama subsideeritud liinide loetelu, sagedust ja kasutatavate laevade tüüpe. Toetused pidid heaks kiitma vastutavad ministrid. Presidendi dekreedis nr 501/79 ja seaduses nr 856/86 sätestatud põhimõtted kajastusid esialgsetes lepingutes.

(47) Alates 2010. aastast on üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutamise eest makstavat hüvitist kindlaks määratud uue metoodika abil, mis on sätestatud CIPE ([22]) 9. novembri 2007. aasta direktiivis „Avalike teenuste osutamise kohustuste kindlaksmääramise kriteeriumid ja tariifidünaamika üldist huvi pakkuvas merekabotaaži sektoris“ (edaspidi „CIPE direktiiv“) ([23]). CIPE direktiivi preambuli kohaselt võeti direktiiv vastu avalike teenuste osutamise korra alusel mereveoteenuseid osutavate avalik-õiguslike äriühingute erastamise eesmärgil ([24]). CIPE direktiivi sätteid kohaldati Tirrenia kontserni äriühingute osutatavate teenuste suhtes alates 2010. aastast, veel enne asjaomaste uute lepingute ja avaliku teenindamise lepingute jõustumist pärast asjaomaseid erastamisi.

(48) CIPE direktiivis sätestatud meetod võimaldab avalikke mereveoteenuseid osutavatel ettevõtjatel teenida asjakohast tulu. Kapitalitootlus arvutatakse kapitali kaalutud keskmise hinna (WACC) alusel.

(49) Nõutav omakapitali investeeringute tulusus ([25]) arvutatakse kapitalivara hinnamudeli abil. Kapitalivara hinnamudeli alusel tuletatakse omakapitali hind i) riskivabast määrast, ii) beetakordajast (äriühingu hinnanguline riskiprofiil aktsiaturu kohta) ja iii) aktsiaturule määratud omavahendite riskipreemiast.

(50) Eelkõige arvutatakse omakapitali maksumus, kohaldades riskivaba tegevuse tulumäära suhtes lisariski preemiat. See preemia arvutatakse turu riskipreemiana, mis korrutatakse selle beetakordajaga, mis mõõdab, kui riskantne on teatav tegevus turu jaoks.

(51) CIPE direktiivi kohaselt vastab riskivaba tegevuse tulumäär kümneaastaste võrdlusvõlakirjade keskmisele kogutulule, viidates eelmisele kaheteistkümnele kuule, mille kohta on andmed olemas.

(52) CIPE direktiivis kehtestatakse 4 % suurune riskipreemia. Samas aga hüvitatakse mitteainuõiguslikul alusel osutatava teenuse korral ettevõtja eeldatavalt suurem risk täiendava 2,5 % lisamisega riskipreemiale.

([21]) Pärast 25. novembrit 2010 arvatakse seaduse nr 856/1986 artikli 11 alusel taristu- ja transpordiministeeriumi, majandus- ja rahandusministeeriumi ning majandusarengu ministeeriumi vahelise konverentsi (edaspidi „ministeeriumidevaheline konverents“) otsusega iga-aastase toetuse kehtestamise kohta toetuste tulevastest ettemaksetest maha kõik ülemäärased hüvitised.

([22]) Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica.

([23]) Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana (edaspidi „GURI“) nr 50, 28. veebruar 2008.

([24]) Vastavalt 27. detsembri 2006. aasta seaduse nr 296 artikli 1 punktile 999 ja dekreet-seaduse 430/1997 artikli 1 punktile e.

([25]) Omakapitaliinvestori soovitud tulumäär, arvestades äriühingu riskiprofiili ja sellega seotud rahavoogusid.

(53) Praktikas ei tohi Laziomarile makstava hüvitise summa siiski ületada 2009. aasta seaduses sätestatud 10 030 606 euro suurust ülemmäära (vt põhjendus 30). Ehkki 2009. aasta seadusega piiratakse kõigile Tirrenia äriühingutele avalike teenuste osutamise korraga hõlmatud mereveoteenuste osutamise eest makstavat iga-aastast hüvitist, sisaldab CIPE direktiiv ka teatavaid kaitsemeetmeid, mis võimaldavad asjaomastel ettevõtjatel oma tegevuskulusid piisavalt katta. Seda arvestades ja nagu nähtub tabelist 2, on 2012. ja 2013. aastal makstud hüvitist suurendatud, et katta kõik nendel aastatel avaliku teenuse osutamisel kantud kulud.

(54) CIPE direktiivi kohaselt tuleb eelkõige kindlaks määrata teenuste ulatus, avaliku teenindamise lepingus ettenähtud maksimumtariifid ja tegelikult makstav hüvitis nii, et teenuseosutajale oleks tagatud kõigi vastuvõetavate kulude katmine. Kohaldatakse järgmist valemit:

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

kus

— *VA(RSP)* on avalike teenuste osutamise kohustuste täitmise eest makstava hüvitise diskonteeritud väärtus;

— *VA(AI(X))* on muude tulude (piletitulu ja muu) diskonteeritud väärtus;

— *VA(CA)* on lubatud tegevuskulude, võla tagasimaksmise ja investeeritud kapitali tulususe diskonteeritud väärtus.

(55) Kui eespool osutatud võrrand ei kehti, võib subsideeritud tegevuse ulatust vähendada või teise võimalusena vaadatakse üle teenuse korraldus (nt laeva tüüp) või muudetakse tariifipiiranguid.

(56) Lisaks sellele kohandatakse igal aastal hinnakujunduse valemi alusel iga teenuse suhtes kohaldatavat tariifi ülemmäära, millest on maha arvatud maksud ja sadamatasud:

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

kus

— $\Delta T$ on tariifi ülemmäära aastane muutus protsentides;

— $\Delta P$ on vaatlusaasta inflatsioonimäär;

— X on avaliku teenindamise lepingus sätestatud tariifi ülemmäära tegelik aastane kohandamismäär, mis jääb lepingu kehtivusaja jooksul samaks.

(57) CIPE direktiiviga on samuti ette nähtud, et tariifi ülemmäära võib kohandada kütusekulude erinevuste järgi, võttes võrdlusaluseks avalikult kättesaadavad standardhinnad.

2.3.2. *Laziomari erastamine*

(58) 13. veebruaril 2013 avaldas Lazio maakond oma veebisaidil pakkumiskutse Laziomari müümiseks ja avaliku teenuse hüvitise määramiseks avalike teenuste osutamise kohustuste täitmise eest põhjenduses 43 nimetatud mereveoliinidel ([26]). Teade avaldati ka *Euroopa Liidu Teatajas*, ([27]) Itaalia Vabariigi ametlikus väljaandes ([28]) ning neljas Itaalia üleriigilises päevalehes ja kohalikus ajalehes.

(59) Itaalia valis riigihankelepingute seadustiku – seadusandliku dekreedi nr 163/2006 (*il Codice dei Contratti pubblici*) – artikli 55 lõikes 6 osutatud piiratud pakkumismenetluse. Lepingu sõlmimise tingimuseks valiti majanduslikult soodsaim pakkumus.

(60) Et soodustada võimalikult laialdast osalemist menetluses, anti pakkumiskutses pakkujatele sõnaselge luba osaleda ühises vormis pakkujate ajutiste ühingute, konsortsiumide või Euroopa majandushuviühingute (EMHÜde) kaudu.

([26]) www.regione.lazio.it.
([27]) Ametlik väljaanne nr S/149, 4. august 2012.
([28]) GURI nr 91, 6. august 2012.

2.3.2.1. Müügimenetlus ja lõplik otsus

(61) Pärast pakkumiskutse avaldamist teatas tähtaja möödumisel pakkumismenetluses osalemise huvist kaheksa isikut, nimelt: Navigazione Libera del Golfo S.r.l., Carpoint Motorsport S.p.A., Blu Navy Cruise & Tour S.r.l., Traghetti Lines, CLN, Navigazione Generale Italiana S.p.A., Vetor S.r.l. ja Ustica Lines, viimati nimetatu tegutseb praegu Liberty Linesi nime all), ning esitas menetluse esimese etapi kvalitatiivse valiku tegemiseks nõutud teabe. Nendest osalejatest seitsmel, välja arvatud Blu Navy Cruise & Tour S.r.l., lubati osaleda järgmises etapis ja 16. mail 2013 paluti neil esitada pakkumus.

(62) Pakkumiskutse sisaldas uue 10aastase kestusega lepingu projekti, mis sõlmitakse eduka pakkuja ja Lazio maakonna vahel, ning üksikasjalikumat teavet pakkumismenetluse kohta. Eelkõige kinnitati kutses, et teenuste riigihankelepingu sõlmimiseks valitakse majanduslikult soodsaim pakkumus, mis saab hinna eest 30 punkti ja tehnilise kvalifikatsiooni eest 70 punkti. Mis puudutab Laziomari müügihinda, siis nimetati kutses kindlaksmääratud summat, mis vastab 2 272 000 eurole, mis arvutati sõltumatu uuringu alusel, milles hinnati Laziomari varade koguväärtust (vt põhjendused 66 ja 67). See hind ei olnud läbiräägitav ja seetõttu ei saanud pakkujad selle kohta finantspakkumust teha.

(63) Sel põhjusel paluti kõigil potentsiaalsetel pakkujatel lisada oma finantspakkumusse Laziomari müügi eest eespool esitatud kindlaksmääratud summa, samas kui Lazio maakond valib majanduslikult soodsaima pakkumuse, arvestades hanget kui tervikut, hinna ja muude, peamiselt tehniliste ja teenusega seotud kriteeriumide alusel, mis on esitatud kutses (vt põhjendus 62).

(64) Tähtajaks esitas oma pakkumuse CLN, kelle kirjeldusi uuriti, ja tulemus oli positiivne. Ühtegi muud pakkumust ei esitatud.

(65) Seepärast võitis hanke CLN seoses nii Laziomari äriüksuse erastamise kui ka mereveoteenuste osutamisega (vt punkt 2.3.3).

2.3.2.2. Müügileping

(66) Müügileping sõlmiti 30. detsembril 2013 ja selles määratakse kindlaks Lazio maakonna tellitud sõltumatu eksperdihinnangu alusel Laziomari aktsiate üleandmine CLNile fikseeritud hinnaga 2 272 000 eurot.

(67) Summa kajastab peamiselt materiaalse põhivara väärtust (mis koosneb neljast laevast ning tööstus- ja kaubandusseadmetest) ning Ventotene saare piletimüügi väärtust, mis on esitatud äriühingu 1. juuni 2011. aasta bilansis.

(68) Müügilepingu artikli 4 kohaselt on CLN kohustatud teavitama Lazio maakonda Laziomari aktsiate edaspidisest müügist kolmandatele isikutele, mille korral jääks CLN koos Laziomari uue ostjaga teenuste riigihankelepingus sätestatud kohustuste täitmise eest ühiselt vastutavaks.

2.3.2.3. Menetlused riigi tasandil

(69) Hankemenetluse suhtes, mille tulemusena anti Laziomari äriüksus ja avaliku teenindamise leping CLNile, algatati Lazio maakonna halduskohtus kohtuvaidlus.

(70) Vetor S.r.l. (edaspidi „Vetor“), kes teenindab samuti liini Anzio-Ponza tiiburlaevadega (liin A1), esitas Lazio maakonna halduskohtule ajutiste meetmete kohaldamise taotluse, vaidlustades pakkumismenetluse õiguspärasuse; taotlus lükati kohtumäärusega nr 2995/2013 tagasi. Sama kohus tegi asjas ka sisulise otsuse ja jättis Vetori kaebuse kohtuotsusega nr 467/2014 rahuldamata. Apellatsioonimenetluses kinnitas riiginõukogu eespool nimetatud otsused kohtuotsusega nr 5421/2018.

2.3.3. *Lazio maakonna ja Laziomari vaheline uus teenuste riigihankeleping*

2.3.3.1. Abisaaja

(71) Nagu on öeldud põhjenduses 64, esitas uue avaliku teenindamise lepingu saamiseks pakkumuse CLN. Pärast edukat hankemenetlust allkirjastas Laziomar (mille omandas CLN, kuid mis jäi eraldiseisvaks juriidiliseks isikuks) 15. jaanuaril 2014 Lazio maakonnaga mereveoliinide teenindamiseks uue avaliku teenindamise lepingu.

2.3.3.2. Liinid

(72) Laziomar pakub avalike teenuste osutamise korra alusel reisijate-, sega- (reisijad, sõidukid ja kaup) ja ainult kaubavedu (kaubad ja erikaubad) mitmel kabotaažiliinil järgmiselt:

*Tabel 3*

**Laziomari teenindatav liinivõrk uue teenuste riigihankelepingu alusel**

| |
|---|
| Formia–Ponza (parvlaev – segaveoteenus) – **liin T1** |
| Formia–Ventotene (parvlaev – segaveoteenus) – **liin T2** |
| Terracina–Ponza (parvlaev – sega- ja kaubaveoteenus ([1])) – **liin T3** |
| Terracina–Ventotene (parvlaev – segaveoteenus) – **liin T4** |
| Anzio–Ponza (tiiburlaev – reisijateveoteenus) – **liin A1** |
| Formia–Ponza (tiiburlaev – reisijateveoteenus) – **liin A2** |
| Formia–Ventotene (tiiburlaev – reisijateveoteenus) – **liin A3** |
| ([1]) Selle liini mõned sõidud on ette nähtud üksnes kaubaveoks (vt tabel 9). |

2.3.3.3. Kestus

(73) Lazio maakonna ja Laziomari vaheline uus teenuste riigihankeleping kehtib kümme aastat (2014–2024).

2.3.3.4. Avalike teenuste osutamise kohustused

(74) Laziomarile pandud avalike teenuste osutamise kohustused puudutavad muu hulgas teenindatavaid sadamaid, teenindatavatele mereveoliinidele määratud laevade tüüpi ja mahutavust, teenuse sagedust ja maksimumtariife.

2.3.3.5. Hüvitamist käsitlevad sätted ja lõplik otsus

(75) Pakkumismenetluse alusel määras Lazio maakond põhjenduses 43 nimetatud mereveoliinidel avaliku teenindamise kohustuste täitmise eest uue lepingu alusel makstava hüvitise iga-aastaseks põhisummaks 14 300 550 eurot, mida võidakse läbivaatamise tulemusena vähendada. Lõpuks kinnitati summa 12 752 074 eurot (kokku 127 520 740 eurot kümneaastase lepinguperioodi jooksul).

(76) Lepingu artikli 6 kohaselt võib Lazio maakond kohandada hüvitist üles- või allapoole, et võtta arvesse muudatusi igal aastal tegelikult tehtud sõitudes. Hüvitise suurus ei muutu, kui igal aastal tehtud sõitude arv on lepingus kokku lepitud arvust 3 % suurem või väiksem. Kui üles- või allapoole muutused on suuremad kui 3 %, korrigeeritakse hüvitist vastavalt, korrutades rohkem või vähem tehtud sõitude arvu pakkumuses märgitud ühikuhinnaga. 2017. aastal muudeti teenuste riigihankelepingut hüvitise taseme korrigeerimiseks summas 13 524 536 eurot.

(77) See hüvitise summa on määratud kindlaks CIPE direktiivis sätestatud metoodika alusel (vt põhjendused 47–57). Uues teenuste riigihankelepingus on CIPE direktiivis sätestatud kaitsemeetmed kajastatud.

(78) Teenuste riigihankelepingus on ette nähtud sellise hüvitise maksmine, mis ei ületa avalike teenuste osutamise kohustuste täitmisel tekkinud netokulusid (majanduslik ja finantstasakaal). Sellest lepingulisest tasakaalust kõrvalekaldumise puhuks on teenuste riigihankelepingu artiklis 25 ette nähtud tasakaalustamismehhanism, mille abil hinnatakse kõiki hüvitise maksmisega seotud näitajaid. Seega, kui hüvitise summa osutub selle aluseks olevate majandusnäitajate olulise muutuse ([29]) tõttu ebapiisavaks, et katta kõik teenuse osutamisega seotud kulud, võimaldab uus teenuste riigihankeleping läbi vaadata hüvitise peamised näitajad, nimelt järgmised: i) tariifisüsteem; ii) pakutavate avalike teenuste tase; iii) aastase piirhinna tase ja iv) kapitalimaksed investeeringuteks.

(79) Teenuste riigihankelepingu artikli 4 (lõiked 4–6) kohaselt vähendatakse ettevõtjale makstavat hüvitist teenuste katkestamise korral töötajate streigi tõttu 80 % ja muude ettenägematute sündmuste korral 30 % võrra, samas kui teenuste osutamata jätmine muudes kui streigi või ettenägematute sündmuste olukordades toob teenuste riigihankelepingu artikli 9 kohaselt kaasa trahvi.

(80) Teenuste riigihankelepingu artikli 22 kohaselt on ettevõtja kohustatud rakendama tehnilise, majandusliku ja juhtimise järelevalve süsteemi, mille kohaselt saadetakse teenuste riigihankelepingu alusel osutatud teenuse iga-aastane kasumiaruanne kontrollimiseks piirkondlikule ametiasutusele.

(81) Teenuste riigihankelepingu artikli 4 lõike 2 kohaselt oli Laziomarile aastas makstav hüvitis hinnanguliselt 12 752 074 eurot. Sellegipoolest määratakse teenuste riigihankelepingu artikli 4 lõike 3 kohaselt Laziomarile tegelikult makstav hind kindlaks tegelike näitajate alusel (st miili hind iga liini kohta), võttes lepingus sätestatu kohaselt arvesse kaasnevaid (äri- ja tööstuslikke) riske (nt hüvitise vähendamine, kui äriühingu laevad ei sõida, trahvid teenuste katkestamise korral jne).

(82) Tabelis 4 on esitatud pakkumismenetluse alusel kogu lepinguperioodiks kindlaks määratud hüvitis ja Laziomarile ajavahemikul 2014–2019 pärast sõidunäitajate muutuste arvessevõtmist kooskõlas teenuste riigihankelepingu artikliga 6 tegelikult makstud hüvitis.

*Tabel 4*

**Määratud hüvitis ja Laziomarile uue teenuste riigihankelepingu alusel aastatel 2014–2019 makstud hüvitis**

| Aasta | Määratud hüvitis (EUR) | Makstud hüvitis (EUR) |
|---|---|---|
| 2014 | 12 752 074 | 13 374 589 |
| 2015 | 12 752 074 | 13 376 167 |
| 2016 | 12 752 074 | 13 330 304 |
| 2017 | 12 752 074 | 13 370 070 |
| 2018 | 12 752 074 | 13 356 282 |
| 2019 | 12 752 074 | 13 366 510 |

([29]) Artikli 25 lõikes 2 on sätestatud: „Majandusliku ja finantstasakaalu positiivset või negatiivset hälvet võib põhjustada järgmine:
a) juhtimise ebatõhusus;
b) ebaõige teave, mille Laziomar on esitanud tegelikult osutatud teenuste kohta iga-aastase hinna kindlaksmääramiseks;
c) erakordselt ebasoodsad turutingimused, mis ei sõltu Laziomarist ja mille tagajärjel halvenevad tegevustingimused ning seetõttu suurenevad tegevuskulud või vähenevad piletitulud, mis põhjustab ärikasumi enam kui 10 % vähenemise;
d) finantskulud;
e) muudatused seadustes või eeskirjades, millega kehtestatakse lepingus sätestatud teenuse osutamisele uued tingimused;
f) uued investeeringud, mida nõuab maakond ja mis tuleb teha artiklis 19 sätestatud riiklikest vahenditest;
g) artiklis 3 osutatud tariifisüsteemi muutmine;
h) erakordselt soodsad turutingimused, mille tulemusel suureneb ärikasum üle 10 %;
i) personali ühikukulude suurenemine riiklikus kollektiivlepingus (CCNL) sätestatud kohustuste ja äriühingu täiendavate läbirääkimiste tulemusel;
j) Laziomari kohaldatav äripoliitika kuni käesoleva lepingu G lisas sätestatud maksimummääradeni“. (Komisjoni mitteametlik tõlge).

2.3.4. *Sildumise eesõigus*

(83) 2009. aasta seaduse artikli 19b lõikes 21 on sätestatud, et saartega ühenduse tagamiseks ja avalike teenuste osutamise kohustusi silmas pidades jätkavad endise Tirrenia kontserni äriühingud, sealhulgas Laziomar, juba määratud sildumist ja neil on eesõigus uute teenindusaegade jaotamisel vastavalt meresõiduasutuste poolt 28. jaanuari 1994. aasta seaduse nr 84 ja Itaalia merendusseadustiku kohaselt kehtestatud menetlustele.

2.3.5. *2010. aasta seaduses kehtestatud meetmed*

(84) 2010. aasta seadusega nähti endise Tirrenia kontserni äriühingutele ette võimalus kasutada ajutiselt rahalisi vahendeid, mis on juba ette nähtud laevastiku uuendamiseks ja ajakohastamiseks, selle asemel hoopis kiireloomuliste likviidsusvajaduste katmiseks ([30]). Endise Tirrenia kontserni äriühingud, kes seda võimalust kasutasid, olid siiski kohustatud need sihtotstarbelised vahendid taastama, et nad saaksid oma laevadel ikkagi vajalikke uuendusi teha. Need uuendused olid vajalikud uute rahvusvaheliste ohutusstandardite täitmiseks pärast 1996. aasta Stockholmi lepingut ([31]).

(85) Täpsemalt eraldati kahest rajatisest lähtudes ([32]) kogu Tirrenia kontserni uuenduste katmiseks 23 750 000 eurot. Laziomar aga ei kasutanud neid rajatisi (vt põhjendus 132).

(86) Lisaks on 2010. aasta seaduse artiklis 1 sätestatud järgmine:

a) esialgseid lepinguid pikendatakse 1. oktoobrist 2010 kuni Tirrenia ja Siremari erastamisprotsessi lõpuni (vt ka põhjendus 31);

b) dekreet-seaduse 135/2009 artiklit 19b, mida on muudetud ja millest on saanud 2009. aasta seadus, muudetakse lõike 24a lisamisega. Selle lõike kohaselt on maksust vabastatud kõik ametlikud toimingud ja tehingud, mis on seotud 2009. aasta seaduse artikli 19b lõigete 1–15 sätete rakendamisega. Need lõiked käsitlevad merekabotaaži sektori liberaliseerimist Tirrenia kontserni erastamise kaudu, sealhulgas selle ettevalmistavat etappi, st piirkondlike äriühingute üleandmist asjaomastele maakondadele;

c) avaliku teenuse katkematuse tagamiseks ja endiste Tirrenia kontserni äriühingute erastamisprotsessi toetamiseks võivad kõnealused maakonnad kasutada alakasutatud piirkondade fondi (*Fondo Aree Sottoutilizzate*, edaspidi „FAS“) ([33]) rahalisi vahendeid vastavalt 6. märtsi 2009. aasta CIPE direktiivile nr 1/2009 ([34]).

2.4. **Rikkumismenetlus nr 2007/4609**

(87) Pärast komisjoni talituste ja Itaalia vahelist varasemat teabevahetust saatis komisjoni energeetika ja transpordi eest vastutav peadirektor 19. detsembril 2008 Itaaliale nõude teabe esitamiseks. See nõue puudutas muu hulgas ülevaadet sel ajal käigus olnud avaliku teenindamise lepingu alusel teenindavatest liinidest ja avaliku teenuse osutamisest, mille Itaalia oli kavandatud uute lepingute alusel ette näinud. Lisaks paluti Itaalial esitada rohkem üksikasju Tirrenia kontserni erastamiskavade kohta.

(88) Oma 28. aprilli 2009. aasta kirjas esitas Itaalia üksikasjaliku vastuse komisjoni 19. detsembri 2008. aasta kirjale. Selles kirjas märkis Itaalia muu hulgas järgmist:

1) Itaalia merekabotaaži sektori liberaliseerimiseks Tirrenia kontserni erastamise teel oli vaja pikendada esialgseid lepinguid kuni 31. detsembrini 2009;

([30]) Nagu on sätestatud dekreet-seaduse 78/2009 (mis muudeti seaduseks 102/2009, edaspidi „seadus 102/2009“) artikli 19 lõikes 13a ja 2009. aasta seaduse artikli 19b lõikes 19.

([31]) Need ohutusstandardid sätestati seejärel nõukogu 17. märtsi 1998. aasta direktiivis 98/18/EÜ, mis võeti üle 4. veebruari 2000. aasta seadusandliku dekreediga nr 45; Euroopa Parlamendi ja nõukogu 14. aprilli 2003. aasta direktiivis 2003/24/EÜ, mis võeti üle 8. märtsi 2005. aasta seadusandliku dekreediga nr 52; ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivis 2003/25/EÜ, mis võeti üle 14. märtsi 2005. aasta seadusandliku dekreediga nr 65.

([32]) Kõik 2009. aasta seaduse artikli 19b lõikes 19 ette nähtud rahalised vahendid (s.o 7 000 000 eurot) ja 16 750 000 eurot seaduses 102/2009 ette nähtud vahenditest.

([33]) Alakasutatud piirkondade fond (*Fondo Aree Sottoutilizzate*) on riiklik fond, mis toetab Itaalia regionaalpoliitika elluviimist. Selle rahalised vahendid on ette nähtud peamiselt piirkondadele, mille Itaalia ametiasutused on määratlenud alakasutatutena.

([34]) *Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana* nr 137, 16. juuni 2009.

2) Tirrenia kontsernile makstud avaliku teenuse hüvitis oli vajalik saartega ühenduse tagamiseks mereühenduste kaudu, mida turul tegutsevad eraettevõtjad rahuldavalt ei pakkunud;

3) liinide põhjalik ratsionaliseerimisprotsess lõppes 10. märtsil 2009. Selle protsessi käigus võeti arvesse asjakohaseid sotsiaalseid, tööhõive- ja majandusaspekte, samuti vajadust kaitsta eri piirkondi ühendava liikluse jaoks olulisi ühendusi, ning see hõlmas konsulteerimist kuue asjaomase maakonnaga. Selle ratsionaliseerimisega kaasneks kogu Tirrenia kontserni jaoks avaliku teenuse netokulu vähenemine umbes 66 miljoni euro võrra ja umbes 600 meeskonnaliikme koondamine. Itaalia tuletas ka meelde, et 2009. aasta ratsionaliseerimisega täiendati varasemaid jõupingutusi (2004., 2006. ja 2008. aastal) Tirrenia kontserni pakutavate teenuste vähendamiseks;

4) eesmärk oli: i) säilitada liinid, mis on vajalikud ühenduse tagamiseks saarte ja mandriga ning nende vahel, ja õigus tervisele, õppimisele ja liikumisele, ii) ratsionaliseerida ühendusi, mida teenindavad eraettevõtjad, kes pakuvad samu ühendusi sama aja jooksul, sarnaste kvaliteedi ja katkematuse tagatistega, ning iii) ratsionaliseerida suviseid ja kiirühendusi, mille puhul veetakse ainult inimesi;

5) kirjas andis Itaalia ülevaate Tirrenia kontserni äriühingute 2008. aastal teenindatud liinidest ja vähendatud liinide arvust, mida Tirrenia kontserni äriühingud teenindaksid 2009. aastal. Itaalia sõnul on viimati nimetatud liinid Tirrenia kontserni äriühingute uute omanikega sõlmitavate uute lepingute aluseks.

(89) 21. detsembril 2009 saatis komisjoni energeetika ja transpordi eest vastutav peadirektor Itaaliale kirja, milles märkis muu hulgas, et arvestades Itaalia merekabotaaži sektori põhjalikku ümberkorraldamist ja märkimisväärset sotsiaalset mõju, mis erastamisega kaasneb, oleks juhul, kui pakkumismenetlused viiakse ellu avaliku teenindamise lihtlepingute alusel, selliseid lepinguid omavate laevandusettevõtete pakkumismenetluses osalemine vastuvõetav – põhimõtteliselt ja erandina – selleks, et tagada ühenduse laevaomanike mittediskrimineerimise kriteeriumi täitmine, mis on sätestatud nõukogu määruses (EMÜ) nr 3577/92 ([35]) (edaspidi „merekabotaaži määrus“). Komisjon märgib, et merekabotaaži määrus ei kohusta liikmesriike oma mereveoettevõtteid erastama, vaid üksnes seda spetsiifilist turgu liberaliseerima.

(90) 29. jaanuaril 2010 ([36]) saatis komisjon ametliku kirja merekabotaaži määruse väära rakendamise kohta. Selles kirjas tuletas komisjon meelde, et määruses on sätestatud, et kui liikmesriik sõlmib avaliku teenindamise lepingu või kehtestab avalike teenuste osutamise kohustused, peab ta seda tegema kõigi liidu laevaomanike suhtes mittediskrimineerival viisil. Määruse artikli 4 lõikes 3 on sätestatud, et olemasolevad avaliku teenindamise lepingud võivad kehtida kuni asjaomase lepingu kehtivusaja lõpuni. Komisjon aga märkis, et Tirrenia kontserni äriühingud jätkasid mereveoteenuste osutamist pärast vastavate avaliku teenindamise lepingute (esialgsed lepingud) kehtivusaja lõppemist. Täpsemalt pidi nende lepingute kehtivus lõppema 2008. aasta lõpus, kuid Itaalia pikendas neid korduvalt. Seepärast kutsus komisjon Itaaliat üles esitama selle kohta oma seisukohad.

(91) Samal päeval, s.o 29. jaanuaril 2010, vastas komisjoni energeetika ja transpordi eest vastutav peadirektor Itaalia 22. jaanuari 2010. aasta kirjale. Peadirektor rõhutas, et tema vastus puudutab üksnes merekabotaaži määruse järgimist, mitte riigiabi küsimusi. Selle taustal osutas peadirektor, et teatavate liinide kohta esitatud põhjendused olid piisavad varem avaldatud kahtluste kummutamiseks. Peadirektor tuletas meelde, et avaliku teenindamise lepingud võivad hõlmata ainult neid liine, millel esineb turutõrkeid.

(92) Itaalia vastas komisjoni 29. jaanuari 2010. aasta ametlikule kirjale 29. märtsil 2010.

(93) 10. septembri 2010. aasta erakorralisel kohtumisel teavitas Itaalia komisjoni, et ka konkurentsipõhine pakkumismenetlus, mis hõlmab muu hulgas Ponziane saarte liine (mida tol ajal teenindas Caremar), viibib. Seejärel pikendati 1. oktoobri 2010. aasta seadusega nr 163 esialgseid lepinguid kuni Tirrenia ja Siremari erastamisprotsesside lõpetamiseni (vt ka põhjendus 31).

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

([36]) Ametlik kiri kinnitati 28. jaanuaril 2010, kuid Itaaliat teavitati sellest alles järgmisel päeval.

(94) Neid sündmusi silmas pidades saatis komisjon 24. novembril 2010 täiendava ametliku kirja. Selles kirjas märkis komisjon järgmist:

a) muu hulgas Caremariga sõlmitud esialgset lepingut pikendati automaatselt ja ilma igasuguse konkurentsipõhise menetluseta;

b) kuigi kõnealuste avaliku teenindamise lepingute kohaldamist jätkati, ei olnud ühtegi konkurentsipõhist pakkumismenetlust lõpule viidud, muu hulgas ka Caremari puhul;

c) komisjon jätab endale õiguse esitada vajaduse korral põhjendatud arvamus (võttes arvesse Itaalia võimalikke märkusi).

(95) 21. juunil 2012 võttis komisjon vastu põhjendatud arvamuse endise Tirrenia kontserni kolme äriühingu (Caremar, Laziomar ja Saremar) erastamises tekkinud viivituse kohta. Kuna ülejäänud kolme äriühingu (Tirrenia, Toremar ja Siremar) pakkumismenetlused lõpetati 2011. aasta jooksul, ([37]) siis neid äriühinguid põhjendatud arvamuses ei käsitletud. Komisjon märkis, et Itaalia ei olnud kehtestanud konkurentsipõhist pakkumismenetlust avaliku teenindamise lepingu sõlmimiseks muu hulgas Laziomari teostatava merekabotaaži kohta rohkem kolm aastat pärast asjaomaste esialgsete lepingute tavapärase kehtivusaja lõppu. Neid lepinguid pikendati automaatselt ja määramata ajaks, takistades sellega teistel liidu laevaomanikel nende lepingute nimel konkureerida.

(96) Itaalia vastas 8. augustil 2012 põhjendatud arvamusele, väites, et hanketeated lepingu sõlmimiseks uue avaliku teenindamise lepinguga seotud äriühingutega avaldati või avaldatakse *Euroopa Liidu Teatajas*. Täpsemalt öeldes saadeti 1. augustil 2012 avaldamiseks teade Laziomari kohta.

(97) 14. jaanuaril 2014 sai Laziomari uueks omanikuks CLN, sõlmides Ponziane saarte ühenduste kümneaastase avaliku teenindamise lepingu.

(98) Itaalia teatas 15. juuli 2016. aasta kirjas komisjonile, et endise Tirrenia kontserni kõigi äriühingute erastamine on lõpule viidud. 8. detsembril 2016 otsustas komisjon rikkumismenetluse lõpetada.

## 3. MENETLUSE ALGATAMISE JA PIKENDAMISE PÕHJUSED

### 3.1. **Laziomari ja Itaalia vahelise esialgse lepingu pikendamine** ([38])

#### 3.1.1. *Altmarki kriteeriumide täitmine ja abi olemasolu*

(99) Oma 2011. aasta otsuses asus komisjon esialgsele seisukohale, et kõigi endise Tirrenia kontserni äriühingutega sõlmitud esialgsetes lepingutes sätestatud avalike teenuste osutamise kohustuste määramine ei olnud piisavalt selge ega võimaldanud komisjonil seega teha lõplikku järeldust selle kohta, kas see sisaldab ilmset viga. Eelkõige puudus komisjonil selles etapis täielik ülevaade muu hulgas Ponziane saarte liinide teenindamiseks pandud tegelikest kohustustest võrreldes konkurentide pakutavate teenustega mõnel neist liinidest.

(100) Komisjon asus esialgsele seisukohale, et Altmarki kohtuotsuse ([39]) teine kriteerium on täidetud, kuna hüvitise arvutamise aluseks olevad näitajad olid eelnevalt kindlaks määratud ja vastasid läbipaistvusnõuetele. Komisjon märkis eelkõige, et neid näitajaid kirjeldatakse esialgsetes lepingutes (seoses hüvitisega 2009. aasta eest) ja CIPE direktiivis (seoses hüvitisega alates 2010. aastast).

([37]) Isegi kui Tirrenia, Toremari ja Siremari omandiõigus anti ametlikult üle alles 2012. aastal.

([38]) 2011. aasta otsus sisaldab põhjendusi menetluse algatamiseks muu hulgas endise Tirrenia kontserni kuuele äriühingule esialgsete lepingute alusel makstud abi suhtes. 2011. aasta otsuse vastuvõtmise ajal (5. oktoober 2011) oli Caremar Ponziane saarte liinidel osutatavad mereveoteenused äsja (1. juunil 2011) Laziomarile üle andnud. Kuigi 2011. aasta otsuses Laziomari eraldi ei nimetata, kehtib komisjoni esialgne hinnang nimetatud liine hõlmava esialgse lepingu kohta täpselt samamoodi Laziomari kui nende liinide uue käitaja suhtes.

([39]) Vt 24. juuli 2003. aasta otsus kohtuasjas C-280/00: Altmark Trans, ECLI:EU:C:2003:415.

(101) Komisjon leidis siiski, et kolmas Altmarki kriteerium ei ole nähtavasti täidetud ja et ettevõtjad võisid saada avalike teenuste osutamise ülesannete täitmise eest liiga suurt hüvitist. Eelkõige väljendas komisjon kahtlust endise Tirrenia kontserni äriühingutele alates 2009. aastast makstud hüvitiste proportsionaalsuse suhtes, kuna nendele äriühingutele pandud kohustusi ei ole selgelt määratletud. Samuti avaldas komisjon kahtlust, kas alates 2010. aastast kohaldatav 6,5 % suurune riskipreemia kajastab asjakohast riski suurust, kuna esmapilgul näis, et ettevõtjad ei võta endale riske, mis selliste teenuste osutamisega tavaliselt kaasnevad.

(102) Komisjon asus ühtlasi esialgsele seisukohale, et neljas Altmarki kriteerium ei ole täidetud, kuna esialgsete lepingute pikendamiseks ei korraldatud pakkumismenetlust. Komisjon märkis lisaks, et talle ei ole esitatud ühtegi tõendit, mis kinnitaks väidet, et ettevõtjad osutasid asjaomaseid teenuseid tõepoolest kogukonna jaoks kõige väiksemate kuludega.

(103) Seetõttu jõudis komisjon 2011. aasta otsuses esialgsele järeldusele, et ettevõtjatele esialgsete lepingute pikenduse jooksul makstud avaliku teenuse osutamise hüvitis kujutab endast riigiabi ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses. Lisaks leidis komisjon, et seda abi tuleks käsitada uue abina.

3.1.2. *Siseturuga kokkusobivus*

(104) Komisjon asus 2011. aasta otsuses esialgsele seisukohale, et aastatel 2009–2011 avaliku teenuse osutamise eest makstud hüvitis ei kuulu üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2005. aasta otsuse ([40]) ega ka üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2005. aasta raamistiku ([41]) kohaldamisalasse. Seetõttu hindas komisjon seda meedet otse ELi toimimise lepingu artikli 106 lõike 2 alusel ja leidis, et tal on kahtlusi, kas kohaldatavad kokkusobivuse tingimused on täidetud.

(105) Komisjon märkis 2012. aasta otsuses, et 31. jaanuaril 2012 jõustus uus üldist majandushuvi pakkuvate teenuste pakett, mis koosneb üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitlevast 2011. aasta otsusest ([42]) ja üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitlevast 2011. aasta raamistikust ([43]). Komisjon asus siiski esialgsele seisukohale, et pikendatud esialgse lepingu alusel makstud avaliku teenuse hüvitist ei saa pidada siseturuga kokkusobivaks ega vabastada üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2011. aasta otsuse kohasest teatamise nõudest.

(106) 2010. aasta seadusega nähti ette esialgsete lepingute pikendamine 30. septembrist 2010 kuni erastamisprotsessi lõpuni. Seetõttu sai Laziomari alates 1. juunist 2011 kuni selle erastamiseni saadud hüvitist hinnata üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2011. aasta raamistiku alusel.

3.2. **Laziomari erastamine**

(107) Komisjon avaldas 2012. aasta otsuses kahtlust, kas Laziomari müümiseks korraldatud pakkumismenetlus on ikka olnud piisavalt läbipaistev ja tingimusteta, et tagada turuhinnaga müük.

(108) Komisjon leidis, et teatavad erastamisega seotud tingimused võisid piirata pakkujate arvu ja/või mõjutada müügihinda. Komisjon kinnitas uuesti oma väljakujunenud praktikat seoses riigi omanduses olevate (või käesoleval juhul riigile omistatavate) äriühingute müügiga, mille kohaselt viitavad riigiabi olemasolule mittemajanduslikud tegurid, mida erasektori müüja arvesse ei võtaks, näiteks avaliku poliitika kaalutlused, tööhõivega seotud nõuded või regionaalareng, kui need panevad potentsiaalsele ostjale koormavaid kohustusi ja võivad seetõttu põhjustada müügihinna alanemist.

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

([41]) Ühenduse raamistik riigiabi jaoks, mida antakse avalike teenuste eest makstava hüvitisena (ELT C 297, 29.11.2005, lk 4).

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

([43]) Komisjoni teatis „Euroopa Liidu raamistik riigiabi jaoks, mida antakse avalike teenuste eest makstava hüvitisena“.

(109) Komisjon leidis ka seda, et Laziomari pakkumismenetluses kehtestatud nn finantsnõuded tekitasid tegelikult pakkumismenetluses häireid, sest need piirasid potentsiaalsete pakkujate ringi olemasolevate mereveoettevõtjatega, arvestades et kõnealusel juhul pandi müüki nimelt äriühing, kellel oli avaliku teenindamise leping ([44]).

(110) Samuti leidis komisjon, et *tehnilisi pakkumusi* hinnati märkimisväärselt suurema kaaluga kui majanduslikke pakkumusi (vt põhjendus 62), samas kui aktsiate hinna määrasid kindlaks ametiasutused.

(111) Eespool toodud põhjustel ei olnud Laziomari äriüksuse erastamismenetlus komisjoni esialgse järelduse kohaselt piisavalt läbipaistev ja tingimusteta, et iseenesest tagada turuhinnaga müük ja saada aktsiate eest kõrgeimat hinda. Seetõttu ei saanud komisjon selles etapis välistada, et ostjale anti majanduslik eelis.

(112) Komisjon leidis 2012. aasta otsuse avaldamise ajal kättesaadava teabe põhjal ka seda, et igasugune abi, mis võis erastamisprotsessi käigus tekkida, on siseturuga kokkusobimatu.

### 3.3. **Lazio maakonna ja Laziomari vaheline uus teenuste riigihankeleping**

#### 3.3.1. *Altmarki kriteeriumide täitmine, abi olemasolu ja siseturuga kokkusobivus*

(113) Komisjon asus 2012. aasta otsuses esialgsele seisukohale, et Laziomarile makstud hüvitis ei vasta Altmarki kohtuotsuses sätestatud kriteeriumidele ja on seetõttu abi ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses. Komisjon jõudis sellele järeldusele, võttes arvesse järgmist: i) konkurendid, kes paistsid pakkuvat sarnaseid teenuseid, tegutsesid vähemalt teatavatel Laziomari teenindatavatel liinidel ja kättesaadav teave ei olnud piisav, et võimaldada komisjonil teha järeldust selle kohta, kas üldist majandushuvi pakkuv teenus kajastas tegelikku avaliku teenuse vajadust, mida turujõud üksi ei suuda rahuldada; ii) näis, et hüvitise CIPE direktiivi kohase arvutamise tulemusena maksti ettevõtjale avaliku teenuse osutamise eest liiga suurt hüvitist samadel põhjustel, mis on esitatud 2011. aasta otsuses, ning iii) Altmarki kohtuotsuse neljas kriteerium ei olnud tõenäoliselt täidetud, arvestades, et avaliku teenuse pakkumismenetluse tingimus oli, et edukas pakkuja omandab Laziomari äriühingu tervenisti. Komisjon leidis, et kui avaliku teenindamise lepingu pakkumismenetluses ei oleks olnud ostunõuet, oleks see toonud kaasa väiksemad kulud kogukonna jaoks.

#### 3.3.2. *Siseturuga kokkusobivus*

(114) Seoses Laziomarile makstava hüvitise kokkusobivusega märkis komisjon, et Itaalia ametiasutuste esitatud teabe põhjal ei paistnud üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitlev 2011. aasta otsus olevat kohaldatav. Igal juhul ei saanud komisjon teha järeldusi üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2011. aasta otsuse kohaldamise kohta, kuna allkirjastatud lepingut selles etapis ei esitatud. Komisjon ei saanud üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2011. aasta otsuse ülejäänud kokkusobivustingimuste uurimiseks mingit teavet (nt ülesande andmisele eelnenud kahel aastal veetud sõitjate arv). Seejärel hindas komisjon abi üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2011. aasta raamistiku alusel, kuid leidis, et tal on kahtlusi, kas selles raamistikus sätestatud siseturuga kokkusobivuse tingimused on täidetud, ja palus Itaalial seda tõendada.

### 3.4. **Sildumise eesõigus**

(115) Komisjon asus 2011. aasta otsuses esialgsele seisukohale, et kuna sildumise eesõiguse eest ei maksta hüvitist, on meetme puhul tegemist õigusliku eelisega, millega ei kaasne riigi rahaliste vahendite ülekandmist ning seega ei saa seda käsitada riigiabina. Teise võimaluse kohta, st kui sildumise eesõiguse eest makstakse hüvitist, leidis komisjon, et kuna Laziomar osutab tõelist üldist majandushuvi pakkuvat teenust ja see eesõigus antakse ainult üldist majandushuvi pakkuvate teenustega hõlmatud liinidele, ei annaks see täiendavat majanduslikku eelist, kuna see kuuluks üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutamise juurde. Sellegipoolest kutsus komisjon Itaaliat ja kolmandaid isikuid üles esitama selle meetme kohta lisateavet.

([44]) Pakkumiskutses oli sätestatud, et potentsiaalsete pakkujate eelmise kolme aasta kogukäive meretranspordisektoris ei võinud olla alla 60 miljoni euro.

(116) Kuna komisjon oli seadnud kahtluse alla üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutamise legitiimsuse, ei saanud komisjon meetme siseturuga kokkusobivuse kohta järeldust teha, kui see peaks olema abi.

### 3.5. **2010. aasta seaduses kehtestatud meetmed**

(117) Komisjon asus 2011. aasta otsuses esialgsele seisukohale, et kõik 2010. aasta seaduses sätestatud meetmed kujutavad endast riigiabi endise Tirrenia kontserni äriühingutele, sealhulgas Laziomarile. Need meetmed hõlmasid järgmist: 1) laevade uuendamiseks eraldatud rahaliste vahendite võimalik kasutamine likviidsuse tagamiseks; 2) erastamisprotsessiga seotud maksuvabastused ning 3) FASi rahaliste vahendite võimalik kasutamine. Komisjon kutsus Itaaliat üles selgitama, kas ja kuidas olid kõik need meetmed vajalikud avaliku teenuse osutamiseks.

(118) Komisjon asus ka esialgsele seisukohale, et need meetmed kujutavad endast tõenäoliselt tegevusabi, mis vähendab Laziomari ja teiste endise Tirrenia kontserni äriühingute kulusid, mida nad peaksid muidu ise kandma, ning seetõttu tuleks neid meetmeid pidada siseturuga kokkusobimatuks.

## 4. **ITAALIA MÄRKUSED**

### 4.1. **Avalike teenuste osutamise kohustuste ja konkurentsitingimuste kohta**

(119) Itaalia esitas loetelu Caremari ja seejärel Laziomari teenindatavatest liinidest (mida tõendavad vastavad juriidilised dokumendid), mille suhtes on kehtestatud avalike teenuste osutamise kohustused, sealhulgas hooajaline sagedus ja sõiduplaanid, konkurentsitingimused ning nende kohustuste põhjused.

(120) Tõelise üldist majandushuvi pakkuva teenuse olemasolu kohta märkis Itaalia, et eespool nimetatud avalike teenuste osutamise kohustused kehtestati eri piirkondi ühendava liikluse ning mandriosa ja saarte vahelise ühenduse säilitamiseks ning kaupade, sealhulgas saarte avalike ja sotsiaalteenuste nõuetekohaseks toimimiseks vajalike erikaupade tarnimise tagamiseks. See teenus aitab kaasa ka saarte majandusarengule, tagab saarekogukondade oluliste liikumisvajaduste rahuldamise aasta ringi ning selle, et järgitakse põhiseaduslikku õigust eri piirkondi ühendavale liiklusele. ([45])

(121) Konkurentsikeskkonna kohta esitas Itaalia teabe, mis näitab, et Laziomar on ainus ettevõtja, kes sõidab liinidel aasta ringi, arvestades asjaolu, et mõnel liinil on konkurentsi olnud üksnes kõrghooajal. Sellegipoolest on Itaalia seisukohal, et Laziomari pakutavat teenust ei saa asendada ja et turujõud üksi ei oleks suutnud eri piirkondi ühendavat liiklust tagada.

### 4.2. **Laziomari erastamine**

#### 4.2.1. *Laziomari müügihind*

(122) Itaalia sõnul hõlmas Laziomari erastamine äriühingu kogu aktsiakapitali üleandmist avaliku pakkumismenetluse teel, mille algatas Lazio maakond. Eri piirkondi ühendava liikluse säilitamise eesmärgil hõlmas see menetlus samal ajal lisaks ka kümneks aastaks Ponziane saarestikus avalike teenuste osutamise ülesande andmist.

(123) Lazio maakond tellis sõltumatu eksperdihinnangu (vt põhjendused 66 ja 67), et hinnata Laziomari müügiga seotud õiguslikke ja majanduslikke küsimusi. Itaalia sõnul on selles hinnangus selgelt ja täpselt esitatud menetlused, mida järgiti Laziomari aktsiakapitali turuväärtuse kindlaksmääramisel.

([45]) Itaalia sõnul on vajadus eri piirkondi ühendava liikluse järele esmatähtis eelkõige Ponza saare puhul, mis asub umbes 27 meremiili kaugusel Terracinast ja 36 meremiili kaugusel Anziost ning kus elanikke on vähem kui 3 400. Sarnane kaalutlus peaks tema arvates kehtima ka Ventotene saare puhul, kus elab vähem kui 800 inimest.

4.2.2. *Menetluse läbipaistva ja mittediskrimineeriva laadi kohta*

(124) Itaalia rõhutab, et menetlused toimusid kooskõlas läbipaistvuse ja mittediskrimineerimise õigusliku põhimõttega. Ta põhjendas, et kõigile seitsmele isikule, kes pääsesid pakkumismenetluse järgmisse etappi, anti pakkumuse esitamiseks vajalik teave, sealhulgas hankemenetluse eeskirjad ja lisad, teenuste riigihankeleping ja lisad ning aktsiate müügi leping ja lisad.

(125) Lisaks väidab Itaalia, et Lazio maakond eemaldas pakkumiskutsest rahastamiskõlblikkuse nõuded, mis oleksid võimaldanud menetluses osaleda ainult laevandusettevõtjatel (vt põhjendus 109). Et võimaldada võimalikult laialdast osalemist pakkumismenetluses, anti pakkumiskutses pakkujatele lisaks sõnaselge luba osaleda ühises vormis pakkujate ajutiste ühingute, konsortsiumide või Euroopa majandushuviühingute kaudu.

(126) Mis puudutab komisjoni kahtlusi, et tehnilistel pakkumustel oli majanduslike pakkumustega võrreldes oluliselt suurem kaal (st vastavalt 70 ja 30 punkti), viitab Itaalia riiginõukogu 30. märtsi 2017. aasta otsusele nr 782/2017, ([46]) kus on märgitud, et lepingupool peaks selle kriteeriumi rakendamisel *„rõhku panema pakkumuse kvalitatiivsetele elementidele ja valima kriteeriumid, mis tagavad tehniliste profiilide tõhusa konkurentsipõhise võrdlemise. Selleks peaks ta määrama majandusliku pakkumuse jaoks ette nähtud maksimaalse punktide arvu, tagamaks et see element ei ole teistest tähtsam“*.

(127) Itaalia sõnul võimaldas erinev kaal seega pakkumuse kvalitatiivseid elemente sidusalt hinnata ja vältida hinna ülemääraseid allapoole korrigeerimisi, kuna hinna langetamine oleks olnud keeruline ilma avaliku teenuse kvaliteeti ohvriks toomata. Lisaks võimaldas see Lazio maakonnal saavutada märkimisväärse kulude kokkuhoiu, kuna võitnud pakkujaga sõlmiti leping, mille alusel ta osutab avalikku teenust hüvitise eest, mis oli baashinnast 10,8 % madalam (vt põhjendus 75).

4.3. **Esialgse lepingu pikendamise ja uue avaliku teenindamise lepingu vastavus Altmarki tingimustele**

(128) Itaalia väidab, et nii perioodil 2011–2013 kui ka perioodil 2014–2024 on neli Altmarki kriteeriumi täidetud järgmistel põhjustel:

— komisjon ei vaidlustanud oma 2012. aasta otsuses esimese ja teise Altmarki kriteeriumi täitmist;

— viidates kolmandale Altmarki kriteeriumile ja komisjoni 2011. aasta otsuses väljendatud kahtlustele, et CIPE direktiivis sätestatud 6,5 % suurune riskipreemia ei näi olevat kooskõlas vastava riskitasemega (põhjendused 206–207), osutab Itaalia komisjoni 13. juuni 2017. aasta otsusele, mis käsitleb sõitjate mereveo kiirühendust Messina ja Reggio Calabria vahel Itaalias, mille puhul ei vaidlustatud arvutusmetoodikat, milles oli eeldatava tasu suuruseks määratud 8 % ([47]). Täpsemalt öeldes nõustus komisjon viimati nimetatud juhul 8 % määraga, mis koosneb CIPE direktiivis osutatud 6,5 % riskipreemiast, võttes arvesse asjaolu, et lepinguga ei antud ainuõigusi, millele lisandub veel üks 1,5 % suurune kasv, arvestades lepingu lühikest kestust. Lisaks väidab Itaalia uuele avaliku teenindamise lepingule viidates, et majandus- ja finantstasakaalu taastamise meetmeid saab rakendada ainult juhul, kui netotulu muutub rohkem kui 3 %, samas kui mis tahes vähenemine, mis jääb alla 3 %, oleks jäänud Laziomari kanda. Selle tulemusena välditakse mis tahes võimalikku ülemäärast hüvitamist, ning

— Itaalia leiab, et ka neljas Altmarki kriteerium on täidetud, kuna avaliku teenindamise lepingu sõlmimine toimus läbipaistva ja konkurentsipõhise pakkumismenetluse teel, mis võimaldas valida pakkuja, kes suudab teenuseid osutada võimalikult väikeste kuludega. Lisaks väidab Itaalia uue teenuste riigihankelepingu Laziomari erastamisega sidumise kohta, et pakkumise summa seoses Laziomari müügiga moodustab ainult umbes 1,4 % avaliku teenuse osutamiseks kindlaks määratud kogusummast (st kümneaastase lepinguperioodi jooksul makstavast 127 520 740 euro suurusest koguhüvitisest). Seega ei näi sellel teenuse maksumuse seisukohast olevat pakkuja valiku tulemusele olulist mõju.

([46]) See kohtuotsus tehti taristu- ja transpordiministeeriumi taotlusel dekreedi eelnõu kohta, mis käsitleb 18. aprilli 2016. aasta dekreedi nr 50 täiendavaid ja parandussätteid (st riigihankelepingute seadustikku korrigeeriv dekreet).

([47]) SA.42710, üldist majandushuvi pakkuv teenus – sõitjate mereveo kiirühendus Messina ja Reggio Calabria vahel.

### 4.4. **Sildumise eesõiguse kohta**

(129) Sildumise eesõiguse kohta (vt põhjendus 83) väidab Itaalia, et see on põhjendatud avaliku teenuse osutamise vajadusega ning Laziomarile ei anta mingit majanduslikku eelist, mis tähendaks ka riigi ressursside vähenemist.

(130) Itaalia sõnul maksavad kõik parvlaevaettevõtjad sildumise eest asjaomastele sadamavaldajatele korrapäraseid tasusid. Itaalia väidab ka, et kõnealust sildumise eesõigust on kohaldatud ainult avaliku teenindamise lepingu kohaselt teenindatavate liinide suhtes ning et Laziomar ei maksnud ega maksa sildumise eesõiguse eest mingit lisatasu, kuna sadamad annaksid talle esimese valiku sildumisaegu isegi sildumise ametliku eesõiguse puudumise korral, kuna ta täidab avaliku teenuse osutamise ülesannet.

### 4.5. **2010. aasta seaduses kehtestatud meetmed**

(131) Ka 2010. aasta seaduses sätestatud meetmete kohta (vt põhjendused 84, 85 ja 86) väidab Itaalia, et Laziomarile ei ole eraldatud vahendeid ja ta ei ole nendest meetmetest kasu saanud ega saa ka tulevikus.

(132) Sellega seoses väidab Itaalia, et Caremarile, kes teenindas tol ajal ise Ponziane saarestikus merekabotaaži liine, eraldati juba seadusega 102/2009 ette nähtud rahalisi vahendeid ja ta kasutas neid ka tegelikult. Täpsemalt öeldes eraldati Caremarile 1 410 000 eurot, et ajakohastada kaht laeva, mis anti hiljem tasuta üle Laziomarile (Quirino ja Tetide). Väidetakse ka, et neid vahendeid ei ole kasutatud likviidsuse tagamiseks.

(133) Erastamisprotsessiga seotud maksuvabastuste kohta väidab Itaalia, et meedet ei kohaldatud äriühingu tulumaksu suhtes, kuna Caremar, Saremar ja Toremar anti maakondadele üle tasuta. Tasu puudumise korral ei kohaldata konsolideeritud tulumaksuseaduse artikli 86 lõike 1 punkti a, mis käsitleb kapitali kasvutulu vara üleandmisel tasu eest. Käibemaksu kohta märkis Itaalia, et Caremari, Saremari ja Toremari üleandmine kujutab endast tehingut, mis on presidendi 26. oktoobri 1972. aasta dekreedi nr 633 artikli 10 lõike 1 punkti 4 alusel käibemaksust vabastatud. Mis puudutab kaudseid makse (v.a käibemaks), siis rõhutab Itaalia, et 2010. aasta seadusega ette nähtud maksuvabastuse eesmärk oli haldustoimingute lihtsustamine. Maksustamise seisukohast võib selle mõju pidada ebaoluliseks ja kindla maksumääraga maksude puhul väikeseks. Täpsemalt puudutab see registreerimistasu (168 eurot dokumendi kohta), kinnistu ja hüpoteegi registreerimise tasusid (kumbki 168 eurot) ja tempelmaksu (14,62 eurot nelja lehekülje eest).

(134) FASi vahendite kohta väidab Itaalia, et Laziomar ei ole nendest mingit kasu saanud. Itaalia selgitas lisaks, et endise Tirrenia kontserni äriühingutele, sealhulgas Laziomarile, lisahüvitise maksmiseks ei kasutatud FASi rahalisi vahendeid. Selle asemel eraldati need vahendid nende eelarveassigneeringute täiendamiseks, mis loodi endise Tirrenia kontserni äriühingutele avaliku teenuse osutamise eest hüvitiste maksmiseks, juhul kui need eelarveassigneeringud osutuvad ebapiisavaks. Itaalia märgib, et dekreet-seaduse 125/2010 artikli 1 lõige 5b võimaldas maakondadel kasutada FASi rahalisi vahendeid regulaarse avaliku teenuse hüvitise (osa) rahastamiseks ja seega avalike mereveoteenuste katkematuse tagamiseks. Lisaks selgitas Itaalia, et dekreet-seaduse 185/2008 artikli 26 kohaselt eraldati Tirrenia kontsernile 2009., 2010. ja 2011. aastaks 65 miljonit eurot aastas ning 195 miljonit eurot võeti vastavalt FASi vahenditest. Seejärel kanti need vahendid transpordiministeeriumi kontole, mis oli ette nähtud endise Tirrenia kontserni äriühingutele (Tirrenia, Siremar, (sel ajal) Caremar, Toremar ja Saremar) avaliku teenuse osutamise eest hüvitise maksmiseks. Seetõttu puudutaks see meede üksnes rahaliste vahendite eraldamist Itaalia eelarvest avaliku teenuse hüvitiste maksmiseks.

### 4.6. **Ajavahemiku 2011–2019 hüvitise arvutamise eeskirjad ja CIPE direktiiviga alates 2010. aastast kehtestatud 6,5 % riskipreemia**

(135) Itaalia väidab, et kuni 14. jaanuarini 2014 kasutati Laziomarile makstava hüvitise arvutamiseks CIPE direktiivis kindlaks määratud parameetreid. Alates 15. jaanuarist 2014 määratakse hüvitis kindlaks avaliku teenindamise lepingus CIPE direktiivis osutatud metoodika alusel ning võttes arvesse ka Laziomari ostja CLNi pakkumismenetluse raames esitatud majanduslikku pakkumust.

(136) Itaalia selgitab, et kuna hüvitise ülemmäär on sätestatud 2009. aasta seaduses, otsustati tõepoolest arvutamist lihtsustada ja kohaldada 6,5 % kindlamääralise kapitalitootlusena. Seda lihtsustatud lähenemisviisi kohaldati esialgse lepingu pikenduse jooksul ja see kehtib endiselt ka Laziomariga sõlmitud uue avaliku teenindamise lepingu kohaselt.

(137) Lisaks peetakse Itaalia väitel 6,5 % kindlamääralist kapitalitootlust asjakohaseks, arvestades et lepingu artiklis 25 (vt põhjendus 78) sätestatud tasakaalustusmehhanismi kohaldatakse väga rangete tingimuste kohaselt. Pealegi ei saa sellist mehhanismi (nt aastase piirhinna läbivaatamist) kohaldada juhtudel, kui toetusesaaja, näiteks Laziomar, saab liiga väikest hüvitist.

(138) Tabelis 5 esitab Itaalia ajavahemikul 2011–2019 Laziomari riskipreemia arvutamiseks kasutatud elemendid:

*Tabel 5*

**Laziomari ROCI aastatel 2011–2019**

*(tuhandetes eurodes)*

| | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Materiaalne ja immateriaalne põhivara** | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| **Varud** | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| **Kliendi- ja ärilaenud** | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| **Tarnijatele makstavad summad** | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| **Kapitali netoinvesteeringud** | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| **Kapitalitootlus (6,5 %)** | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |

### 4.7. **Uue avaliku teenindamise lepingu vastavus üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitlevale 2011. aasta otsusele**

(139) Isegi kui Itaalia leiab, et uue avaliku teenindamise lepingu kohaselt Laziomarile makstud avaliku teenuse hüvitis ei ole riigiabi, argumenteeris ta ka seda, miks see meede oleks üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2011. aasta otsusega kooskõlas, kui see oleks abi.

(140) Itaalia väidab oma vastuses, et kohaldatavad on nii üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitlev 2005. aasta kui ka 2011. aasta otsus, kuna avaliku teenindamise lepingu sõlmimine oli ette nähtud 2009. aasta seaduse artiklis 19b ja Lazio dekreedis.

(141) Itaalia on esitanud 2012. ja 2013. aasta andmed, mis näitavad, et iga-aastane keskmine sõitjate arv üldist majandushuvi pakkuva teenuse Laziomarile määramisele eelnenud kahel majandusaastal ei ületanud ühelgi asjaomasel liinil üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2011. aasta otsuse artikli 2 lõike 1 punktis d sätestatud 300 000 sõitja künnist (st 240 430 sõitjat 2012. aastal ja 254 167 sõitjat 2013. aastal).

### 4.8. **Uue avaliku teenindamise lepingu vastavus üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitlevale 2011. aasta raamistikule**

(142) Itaalia väidab, et Laziomarile ülesandeks tehtud avalik teenus kujutab endast tõelist üldist majandushuvi pakkuvat teenust, mis põhineb ülesande andmise aktil, st teenuse riigihankelepingul, mis sisaldab ja milles kirjeldatakse avaliku teenuse osutamise kohustuste sisu ja kestust, asjaomast territooriumi, hüvitamismehhanismi ja hüvitise arvutamise parameetreid.

(143) Lisaks ei ületa hüvitis Itaalia väitel seda, mis on vajalik avalike teenuste osutamise kohustuste täitmisega seotud kulude katmiseks, kuna hüvitise suurus määrati kindlaks pakkumismenetluse käigus CIPE direktiivis sätestatud kriteeriumide alusel ja lepingus on ette nähtud järelevalvesüsteem ülemäärase hüvitamise vältimiseks.

(144) Mis puudutab tulumäära, osutab Itaalia ka selle puhul komisjoni 13. juuni 2017. aasta otsusele (juhtumis SA.42710) (vt põhjendus 128), mille kohaselt komisjon ei vaidlustanud 6,5 %st kõrgemat (st 8 %) tulumäära.

## 5. **HINDAMINE**

### 5.1. **Abi olemasolu ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses**

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

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

a) olema saadud liikmesriigilt või riigi ressurssidest,

b) soodustama teatud ettevõtjaid või teatud kaupade tootmist,

c) kahjustama või ähvardama kahjustada konkurentsi ja

d) kahjustama liikmesriikidevahelist kaubandust.

(147) Komisjon märgib, et sildumise eesõigus, mis kehtib ainult avaliku teenindamise lepingu alusel teenindatavatel liinidel, on lahutamatult seotud Laziomari ja selle omandaja CLNi üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutamisega. Seetõttu hinnatakse seda meedet koos neile äriühingutele makstava vastava avaliku teenuse hüvitisega (vt punktid 5.1.1 ja 5.1.2).

(148) Lisaks märgib komisjon, et Itaalia ja Laziomari vahelist uut avaliku teenindamise lepingut tuleks hinnata koos Laziomari erastamisega. Selline ühine hindamine on asjakohane, sest põhimõtteliselt korraldas Itaalia uue avaliku teenindamise lepingu pakkumismenetluse nii, et võitnud pakkuja pidi selleks, et täita kõnealuses lepingus sätestatud avalike teenuste osutamise kohustusi, omandama kogu Laziomari aktsiakapitali.

#### 5.1.1. *Laziomari ja Itaalia vahelise esialgse lepingu pikendamine*

##### 5.1.1.1. Riiklikud rahalised vahendid

(149) Itaalia usaldas Laziomarile esialgses lepingus, mida pikendati, nimetatud mereveoliinide teenindamise. Esialgne leping sõlmiti riigiga ja sellest tuleneva Laziomarile ette nähtud avaliku teenuse hüvitise maksab riik oma eelarvest. Seepärast saab Laziomarile makstud avaliku teenuse hüvitist seostada riigiga ja seda antakse riigi ressurssidest.

(150) Komisjon võtab arvesse, et Itaalia sõnul maksavad kõik parvlaevaettevõtjad sildumise eest asjaomastele sadamavaldajatele korrapäraseid tasusid, kuid Laziomar ei maksnud sildumise eesõiguse eest lisatasu. Sellegipoolest on komisjon seisukohal, et põhimõtteliselt oleks Itaalia võinud otsustada kehtestada sildumise eesõiguse eest lisatasu ja seda tegemata jättes on ta loobunud riigieelarvelistest tuludest. Kuna sildumise eesõigus on antud seadusega (vt põhjendus 83), saab seda seostada riigiga.

5.1.1.2. Valikulisus

(151) Selleks et meedet saaks liigitada riigiabiks, peab see olema valikuline. Avaliku teenuse hüvitist kõnealuste mereveoteenuste osutamise eest makstakse ainult Laziomarile, seega on see valikuline. Kuna sildumise eesõigus anti ainult endise Tirrenia kontserni äriühingutele, sealhulgas Laziomarile, on ka see meede valikuline.

5.1.1.3. Majanduslik eelis

(152) Komisjon tuletab meelde, et äriühingule antud avaliku teenuse hüvitised ei pruugi teatavatel rangelt määratletud tingimustel olla majanduslik eelis.

(153) Täpsemalt öeldes märkis Euroopa Kohus Altmarki kohtuotsuses, ([48]) et riigi sekkumine ei kuulu ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 kohaldamisalasse, kui see on käsitatav hüvitisena, mis on tasu abi saanud ettevõtjate poolt avalike teenuste osutamise kohustuse täitmisel osutatud teenuse eest, mistõttu ei saa need ettevõtjad tegelikult rahalist soodustust ja see sekkumine ei anna nendele ettevõtjatele paremat konkurentsipositsiooni võrreldes nendega konkureerivate ettevõtjatega.

(154) Euroopa Kohus selgitas samas ka, et selleks, et sellist avaliku teenuse hüvitist ei saaks konkreetsel juhul kvalifitseerida riigiabiks, peavad olema täidetud neli kumulatiivset kriteeriumi (Altmarki kriteeriumid), mis on kokkuvõtlikult järgmised:

— abi saav ettevõtja peab olema reaalselt vastutav avalike teenuste osutamise kohustuse täitmise eest ja see kohustus peab olema täpselt määratletud (esimene Altmarki kriteerium);

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

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

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

(155) Komisjon täpsustas Altmarki kriteeriumide kohaldamist oma teatises riigiabi eeskirjade kohaldamise kohta üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutamise eest makstava hüvitise suhtes (edaspidi „üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitlev teatis“) ([49]).

(156) Arvestades, et Altmarki kriteeriumid peavad olema täidetud kumulatiivselt, võimaldaks ühe nimetatud kriteeriumi mittejärgimine komisjonil järeldada, et hinnatav meede annab abisaajale majandusliku eelise. Selle põhjal hindab komisjon kõigepealt neljanda Altmarki kriteeriumi täitmist.

(157) Neljanda Altmarki kriteeriumi kohaselt peab hüvitis riigiabi välistamiseks piirduma üksnes minimaalselt vajalikuga. See kriteerium arvatakse täidetuks juhul, kui avaliku teenuse hüvitise saaja on valitud pakkumismenetluse teel, mis võimaldab välja valida pakkuja, kes on võimeline osutama teenuseid üldsusele kõige väiksemate kuludega; või kui hüvitise saaja ei ole valitud pakkumismenetluse teel, on kriteerium täidetud juhul, kui hüvitis on arvutatud hästi juhitud ettevõtte kulude alusel.

([48]) Vt 24. juuli 2003. aasta otsus kohtuasjas C-280/00: Altmark Trans, ECLI:EU:C:2003:415.

([49]) Komisjoni teatis Euroopa riigiabi eeskirjade kohaldamise kohta üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutamise eest makstava hüvitise suhtes (ELT C 8, 11.1.2012, lk 4).

(158) Ühegi esialgse lepingu pikendamise puhul ajavahemikul 1. juunist 2011 kuni 14. jaanuarini 2014 ei valitud Laziomari avaliku pakkumismenetluse teel. Itaalia pikendas üksnes juba kehtivat süsteemi, andes sellega eelnevalt kindlaks määratud ettevõtjale õiguse saada endiselt hüvitist avalike teenuste osutamise kohustuste täitmise eest.

(159) Lisaks ei ole Itaalia esitanud komisjonile mingeid tõendeid selle kohta, et hüvitise suurus määrati kindlaks nende kulude analüüsi alusel, mida keskmise suurusega, hästi korraldatud juhtimise ja asjassepuutuva avaliku teenindamise nõudluse rahuldamiseks vajalike sobivate transpordivahenditega varustatud ettevõtja oleks nende kohustuste täitmiseks kandnud, arvestades nende kohustuste täitmisega seotud tulusid ning mõistlikku kasumit.

(160) Komisjon järeldab seetõttu, et käesoleval juhul ei ole neljas Altmarki kriteerium täidetud.

(161) Arvestades, et kõnealusel juhul ei järgita nelja Altmarki tingimust kumulatiivselt, järeldab komisjon, et pikendatud esialgse lepingu alusel mereveoliinide teenindamise eest makstud hüvitis andis Laziomarile majandusliku eelise.

(162) Sildumise eesõigusega seoses tuletab komisjon kõigepealt meelde, et Itaalia konkurentsiamet AGCM on vähemalt kahel korral leidnud, et sellel meetmel on majanduslik väärtus ([50]). Sellegipoolest ei maksa Laziomar sildumise eesõiguse eest mingit tasu (vt põhjendus 130). Lisaks sellele märgib komisjon, et sildumise eesõigusel on vähemalt teoreetiliselt potentsiaal vähendada ettevõtja kulusid (nt kuna garanteeritud sildumine võib lühendada sadamates ooteaegu ja vähendada seega kütusekulusid) või suurendada tema tulusid (nt seetõttu, et mõnel kellaajal väljumiste järele võib tekkida suurem sõitjatepoolne nõudlus). On tõsi, et kui sildumise eesõigus võimaldab kiiremat sildumist, võivad parvlaevateenuse kasutajad eelistada parvlaevaettevõtjat, kes sellest meetmest kasu saab. Isegi kui need mõjud realiseeruvad vaid piiratud tingimustel või on suhteliselt väikesed, võib sildumise eesõigus anda Laziomarile siiski majandusliku eelise.

5.1.1.4. Konkurentsile ja kaubandusele avaldatav mõju

(163) Kui liikmesriigi antud abiga tugevdatakse ettevõtja positsiooni võrreldes teiste Euroopa Liidu siseturul konkureerivate ettevõtjatega, siis tuleb viimati nimetatud ettevõtjaid käsitada sellest abist mõjutatuna ([51]). Piisab sellest, kui abisaaja konkureerib teiste ettevõtjatega konkurentsile avatud turul ([52]).

(164) Käesoleval juhul konkureerib abisaaja teiste liidus mereveoteenuseid pakkuvate ettevõtjatega, eelkõige alates sellest ajast, millal jõustusid nõukogu määrus (EMÜ) nr 4055/86 ([53]) ja merekabotaaži määrus, millega liberaliseeritakse vastavalt mereveo ja merekabotaaži rahvusvaheline turg. Asjaolu, et mõnel liinil oli Laziomar sel ajal ainus teenuseosutaja, ei tähenda, et teised (rahvusvahelised) teenuseosutajad ei võiks olla huvitatud sarnaste mereveoteenuste pakkumisest. Seetõttu võib pikendatud esialgse lepingu alusel mereveoliinide teenindamise eest antav hüvitis mõjutada liidu kaubandust ja moonutada konkurentsi siseturul. Samadel põhjustel kehtib see järeldus ka sildumise eesõiguse kohta.

5.1.1.5. Järeldus

(165) Kuna kõik ELi toimimise lepingu artikli 107 lõikes 1 sätestatud kriteeriumid on täidetud, järeldab komisjon, et nii korduvalt pikendatud esialgse lepingu alusel makstud avaliku teenuse hüvitis kui ka sildumise eesõigus avaliku teenindamise lepingu alusel teenindatavatel liinidel on riigiabi Laziomarile.

([50]) Otsuse (EL) 2020/1412 põhjendus 265.

([51]) Vt eelkõige kohtuasi 730/79: Philip Morris *vs.* komisjon, ECLI:EU:C:1980:209, punkt 11; kohtuasi C-53/00: Ferring, ECLI:EU:C:2001:627, punkt 21; kohtuasi C-372/97: Itaalia *vs.* komisjon, ECLI:EU:C:2004:234, punkt 44.

([52]) Kohtuasi T-214/95: Het Vlaamse Gewest *vs.* komisjon, ECLI:EU:T:1998:77.

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

5.1.1.6. Uus või olemasolev abi

(166) Komisjon märgib kõigepealt, et (sel ajal) Caremarile avalike teenuste osutamise kohustuste täitmise eest 2008. aasta lõpuni makstud hüvitist käesolevas otsuses ei hinnata. Hüvitise hindamist ja selle liigitumist olemasolevaks abiks merekabotaaži määruse artikli 4 lõike 3 alusel käsitletakse komisjoni eraldi otsuses ([54]).

(167) Vastavalt nõukogu määruse (EL) 2015/1589 ([55]) artikli 1 punktile c on uus abi „kogu abi, see tähendab abikavad ja individuaalne abi, mis ei ole olemasolev abi, sealhulgas olemasoleva abi muudatused". Lisaks nähakse ELi toimimise lepingu artikli 108 lõikes 3 ette, et olemasoleva abi määramise plaanidest või olemasoleva abi muutmise plaanidest tuleb komisjoni piisavalt aegsasti teavitada ja neid ei tohi rakendada enne, kui nimetatud menetluses on tehtud lõplik otsus ([56]). Kooskõlas Euroopa Liidu kohtute seisukohaga ([57]) leiab komisjon, et sellise abikava rakendamise kestuse muutmine (st pikendamine), mille lõppkuupäev oli paika pandud (st 31. detsember 2008), on piisav, et muuta see uueks abiks, olenemata sellest, kas meetme muid omadusi muudeti või mitte.

(168) Eespool esitatud põhjustel leiab komisjon, et olenemata asjaolust, et (sel ajal) Caremarile kuni 2008. aasta lõpuni makstud hüvitis liigitub olemasolevaks abiks, ([58]) tuleks korduvalt pikendatud esialgse lepingu alusel Laziomarile makstud avaliku teenuse hüvitist pidada uueks abiks. See järeldus kehtib ka sildumise eesõiguse kohta.

5.1.2. *Laziomari äriüksusega seotud uue avaliku teenindamise lepingu sõlmimine*

(169) Selleks et otsustada, kas Laziomari äriüksusega seotud uue avaliku teenindamise lepingu sõlmimine kujutab endast Laziomarile ja selle omandajale antud eelist ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses, peab komisjon hindama, kas Altmarki kriteeriumid on täidetud (vt põhjendus 154).

5.1.2.1. Esimene Altmarki kriteerium

(170) Komisjon tuletab meelde, et üldist huvi pakkuva teenuse kohta ei ole liidu õiguses ühest ja täpset määratlust ei esimese Altmarki tingimuse ega ELi toimimise lepingu artikli 106 lõike 2 tähenduses ([59]). Üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva teatise punkt 46 on sõnastatud järgmiselt.

„Kui konkreetsed, üldist majandushuvi pakkuvate teenuste ulatust määratlevad liidu eeskirjad puuduvad, on liikmesriikidel lai tegutsemisruum konkreetse teenuse määratlemiseks üldist majandushuvi pakkuvana ja maksta teenuse pakkujale hüvitist. Komisjoni pädevus piirdub selles küsimuses kontrollimisega, kas liikmesriik ei ole teinud ilmset viga, määratledes konkreetse teenuse üldist majandushuvi pakkuvana, ja selle hindamisega, kas hüvitise näol on tegu riigiabiga. Kui konkreetsed liidu eeskirjad on olemas, peavad liikmesriigid neist teenuste määratlemisel lähtuma, ilma et see piiraks komisjoni kohustust hinnata, kas üldist majandushuvi pakkuv teenus on määratletud riigiabi kontrollimise seisukohast nõuetekohaselt".

(171) Seepärast on riiklikel asutustel õigus asuda seisukohale, et teatavad teenused pakuvad üldist huvi ja neid tuleb osutada üldsuse huvide kaitsmiseks avalike teenuste osutamise kohustuse abil, kui teenuste osutamise tagamiseks nõutaval tasemel või tingimustel ei piisa turujõududest.

(172) Kabotaaži valdkonnas kehtivad avalike teenuste osutamise kohustust reguleerivad üksikasjalikud liidu eeskirjad on sätestatud merekabotaaži määruses, mereveoga tegelevatele ettevõtjatele antava võimaliku riigiabi uurimise puhul aga ühenduse suunistes meretranspordile antava riigiabi kohta (edaspidi „mereveo riigiabi suunised") ([60]).

([54]) Otsus (EL) 2020/1411.
([55]) Nõukogu 13. juuli 2015. aasta määrus (EL) 2015/1589, millega kehtestatakse üksikasjalikud eeskirjad Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 108 kohaldamiseks (ELT L 248, 24.9.2015, lk 9).
([56]) Kohtuasi C-590/14 P: DEI ja komisjon *vs.* Alouminion tis Ellados, ECLI:EU:C:2016:797, punkt 45.
([57]) Liidetud kohtuasjad T-127/99, T-129/99 ja T-148/99: Territorio Histórico de Álava – Diputación Foral de Álava ja teised *vs.* komisjon, ECLI:EU:T:2002:59, punkt 175.
([58]) Otsus (EL) 2020/1411.
([59]) Kohtuasi T-289/03: BUPA jt *vs.* komisjon EKL 2008, lk II-81, punkt 96. Vt ka kohtujurist Tizzano ettepanek kohtuasjas C 53/00: Ferring, EKL 2001, lk I-9069, ja kohtujurist Jacobsi ettepanek kohtuasjas C 126/01: GEMO, EKL 2003, lk I-13769.
([60]) Komisjoni teatis K(2004)43 „Ühenduse suunised meretranspordile antava riigiabi kohta" (ELT C 13, 17.1.2004, lk 3).

(173) Merekabotaaži määruse artikli 4 lõikes 1 on sätestatud:

> „Liikmesriik võib sõlmida avalike teenuste osutamise lepinguid laevaühingutega, kes osalevad regulaarsete teenuste osutamisel saartele ja saartelt ning nende vahel, või kehtestada neile avalike teenuste osutamise kohustusi kabotaažiteenuste osutamise tingimusena. Kui liikmesriik sõlmib avalike teenuste osutamise lepinguid või kehtestab avalike teenuste osutamise kohustusi, peab ta seda tegema ühtki ühenduse laevaomanikku diskrimineerimata“.

(174) Merekabotaaži määruse artikli 2 lõikes 3 on sätestatud, et avaliku teenindamise leping võib hõlmata: veoteenuseid, mis vastavad kinnitatud jätkuvus-, regulaarsus-, veomahu- ja kvaliteedinormidele, lisaveoteenuseid, kindlaksmääratud tariifiga ja kindlaksmääratud tingimustel, eriti teatavatele reisijatekategooriatele või teatavatel liinidel osutatavaid veoteenuseid, teenuste kohandamist tegelike nõuetega.

(175) Mereveo riigiabi suuniste punkti 9 kohaselt võib kehtestada avalike teenuste osutamise kohustusi või sõlmida avaliku teenindamise lepinguid teenuste kohta, millele on viidatud määruse (EMÜ) nr 3577/92 artiklis 4, st plaanipäraste transporditeenuste kohta saartele, saartelt ja nende vahel.

(176) Väljakujunenud kohtupraktika kohaselt võib avalike teenuste osutamise kohustusi kehtestada vaid siis, kui see on põhjendatud vajadusega tagada piisavad regulaarsed mereveoteenused, mida ei ole võimalik tagada ainult turujõudude abil ([61]). Merekabotaaži määruse tõlgendamist käsitlevas teatises ([62]) kinnitatakse, et „[l]iinid, mida võib kohustada teenindama avaliku teenuse korras, määravad kindlaks liikmesriigid (k.a piirkondlikud ja kohalikud ametiasutused), mitte laevaomanikud. Avalike teenuste osutamise kohustusi võib eelkõige ette näha saarekabotaaži regulaarteenusena, juhul kui turuhäirete tõttu ei ole võimalik tagada piisavat teenust“. Lisaks määratletakse merekabotaaži määruse artikli 2 punktis 4 avalike teenuste osutamise kohustused kui kohustused, „mida kõnesolev ühenduse laevaomanik kommertshuvidest lähtudes endale ei võtaks või ei võtaks samas ulatuses või samadel tingimustel“.

(177) Tuginedes kohtupraktikale, ([63]) kontrollib komisjon eesmärgiga hinnata, kas on olemas tegelik vajadus avalike teenuste järele ning kas see oli vajalik ja proportsionaalne, ning seega ka seda, kas esimene Altmarki kriteerium on täidetud, järgmist:

1) kas oli olemas **kasutajatepoolne nõudlus**;

2) kas turuosalised ei suutnud seda nõudlust rahuldada ilma riigiasutuste kehtestatud kohustuseta (**turutõrke olemasolu**);

3) kas selle puuduse kõrvaldamiseks ei piisanud lihtsalt avalike teenuste osutamise kohustuse kasutamisest (**kõige vähem kahjulik lähenemisviis**).

1) **Kasutajatepoolne nõudlus**

(178) Kõnealusel juhul usaldati Laziomarile sõitjateveo-, segaveo- ja kaubaveoteenuste osutamine mitmel liinil, nagu on näidatud tabelis 9. Laziomarile pandud avaliku teenindamise kohustused puudutasid teenindatavaid sadamaid, avaliku teenindamise korra alusel teenindatavatele mereveoühendustele määratud laevade tüüpi ja mahutavust, teenuste sagedust ja maksimumtariife.

(179) Nagu on kirjeldatud põhjenduses 120, on Itaalia kehtestanud uues lepingus sätestatud avalike teenuste osutamise kohustused peamiselt selleks, et i) tagada mandri ja saarte vaheline ühendus ning ii) aidata kaasa asjaomaste saarte majandusarengule regulaarsete ja usaldusväärsete mereveoteenuste kaudu. Komisjoni arvates on need tõepoolest õigustatud avaliku huvi eesmärgid.

([61]) Vt kohtuasi C-205/99: Asociación Profesional de Empresas Navieras de Líneas Regulares (Analir) ja teised *vs.* Administración General del Estado, ECLI:EU:C:2001:107.

([62]) Komisjoni teatis Euroopa Parlamendile, nõukogule, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ning Regioonide Komiteele, millega ajakohastatakse ja parandatakse teatist, milles käsitletakse nõukogu määruse (EMÜ) nr 3577/92 (teenuste osutamise vabaduse põhimõtte kohaldamise kohta merevedudel liikmesriikides (merekabotaaž)) tõlgendamist, Brüssel, COM(2014) 232 final, 22.4.2014.

([63]) Vt kohtuasi T-454/13: SNCM *vs.* komisjon, ECLI:EU:T:2017:134, punktid 130 ja 134.

(180) Varem ei ole Itaalia taotletud eesmärke üksnes turujõudude koosmõju abil saavutanud. Tegelikult on nende teenuste piisavust traditsiooniliselt tagatud avaliku teenuse osutamise kohustustega, mis on sellel eesmärgil pandud endise Tirrenia kontserni äriühingutele ja mis on sätestatud esialgsetes lepingutes. Komisjon märgibki, et kõnealuseid liine on hoitud peaaegu muutumatuna käigus palju aastaid, st vähemalt alates esialgse lepingu jõustumisest. Itaalia ja eelkõige piirkondlikud omavalitsused leidsid, et need teenused olid (ja on endiselt) vajalikud kasutajatepoolse nõudluse rahuldamiseks.

(181) Mis puudutab kaubaveoliine (st liin T3 ja liin T4), siis tuletab komisjon meelde, et Üldkohus on juba sedastanud, ([64]) et kõnealuse teenuse kvalifitseerumiseks üldist majandushuvi pakkuva teenusena ei pea see tingimata olema ranges tähenduses universaalteenus. Tegelikult ei tähenda universaalteenuse mõiste seda, et asjaomane teenus peab vastama terve elanikkonna ühisele vajadusele või et seda tuleb osutada tervel territooriumil, ([65]) vaid see peab teenima kogu ühiskonna huve. Lisaks on komisjon seisukohal, et liidu õigusaktid ei takista liikmesriikidel oma kaalutlusõiguse raames kehtivalt liigitada teatavaid äärealadele ja äärealadelt pakutavaid mereveoteenuseid üldist majandushuvi pakkuva teenusena tingimusel, et järgitakse merekabotaaži määruses sätestatud põhimõtteid.

(182) Itaalia on selgitanud, et avaliku teenuse vajadused on seotud Ponziane saarestiku saarte geograafiliste ja sotsiaal-majanduslike erijoontega. Teenuste riigihankelepingu artiklis 1 on sätestatud, et lepinguga Laziomarile antud teenused on „[…] vajalikud eri piirkondi ühendava liikluse säilitamiseks, et tagada Ponziane saarte avalike ja sotsiaalteenuste nõuetekohaseks toimimiseks vajalike kaupade, sealhulgas erikaupade tarnimine […]“. Mis puudutab Ponza saart, on olemas vajadus eri piirkondi ühendava liikluse järele ning kaupade ja erikaupade tarnimine on vajalik, arvestades selle kaugust maismaast (ligikaudu 27 meremiili Terracinast) ja väikest rahvaarvu (umbes 3 500 elanikku). Sarnased kaalutlused kehtivad ka Ventotene saare kohta (umbes 31 meremiili Terracinast ja umbes 800 elanikku). Nende kaubaveoteenuste korrapärane sagedus aasta ringi tagab, et ka madalhooajal, kui turistidepoolne nõudlus on väiksem, on nende saarte elanikud ja ettevõtjad piisavalt varustatud. Peale selle aitavad need teenused kaasa mõlema saare majanduslikule arengule tänu kaupade ja erikaupade (nt ohtlikud kaubad, tahked olmejäätmed jne) veole mandrilt ja mandrile .

(183) Mis puudutab sõitjateveo- ja segaveoteenuseid, esitas Itaalia tegeliku nõudluse kirjeldamiseks koondstatistika, mis näitab, et 2012. aastal vedas Laziomar vastavate avalike teenuste osutamise kohustustega hõlmatud ajavahemike jooksul avaliku teenuse liinidel kokku 240 430 sõitjat ja 13 228 sõidukit. 2013. aasta arvud olid suuremad (st 254 167 sõitjat ja 16 927 sõidukit). See näitab, et kahel aastal enne seda, kui avalike teenuste osutamise kohustused Laziomarile usaldati, oli asjaomastel liinidel mereveoteenuste järele märkimisväärne kogunõudlus (üksikasjalik statistika liinide kaupa aastate 2011–2013 kohta on esitatud põhjenduses 291).

(184) Et pakkuda lisatõendeid selle kohta, et kasutajatepoolne nõudlus püsis, kui Laziomar hakkas kõigil liinidel teenuseid osutama uue avaliku teenindamise lepingu alusel, esitas Itaalia ka koondstatistika, mis hõlmab perioodi kuni 2019. aasta lõpuni (vt tabelid 6–8). Need tõendid kinnitavad, et kasutajate nõudlus püsis, kuigi esines teatavaid väikesi kõrvalekaldeid üles- või allapoole. Igal juhul ei osutanud iga aasta kohta ja kuni 2019. aasta lõpuni liinide kaupa tehtud statistika analüüs kordagi sellele, et kasutajatepoolne nõudlus konkreetsetel liinidel oleks kadunud.

*Tabel 6*

**Aastate 2014–2019 sõitjateveo statistika**

| Aasta | Liin T1 | Liin T2 | Liin T3 | Liin T4 | Liin A1 | Liin A2 | Liin A3 | Sõitjate arv kokku |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 2014 | 125 720 | 63 376 | 30 812 | 1 509 | 36 474 | 58 680 | 40 000 | 356 571 |
| 2015 | 131 453 | 65 822 | 40 211 | 165 | 37 442 | 69 327 | 46 847 | 391 267 |
| 2016 | 141 720 | 81 572 | 45 006 | 308 | 42 209 | 60 263 | 37 981 | 409 959 |

([64]) Vt kohtuasi T-289/03: BUPA jt *vs.* komisjon, ECLI:EU:T:2008:29, punkt 186.

([65]) Vt kohtuasi 66/86: Ahmed Saeed Flugreisen, ECLI:EU:C:1989:140, punkt 55; kohtuasi C-266/96: Corsica Ferries France, ECLI:EU:C:1998:306, punkt 45; kohtuasi T-17/02: Fred Olsen *vs.* komisjon, ECLI:EU:T:2005:218, punkt 186 jj.

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 2017 | 154 948 | 86 832 | 57 165 | 360 | 48 985 | 68 573 | 39 482 | 456 345 |
| 2018 | 160 304 | 85 310 | 59 642 | 168 | 58 013 | 68 405 | 37 226 | 447 581 |
| 2019 | 170 636 | 88 728 | 55 047 | 177 | 52 569 | 48 198 | 32 226 | 442 409 |

*Tabel 7*

**Aastate 2014–2019 sõidukiteveo statistika**

| Aasta | Liin T1 | Liin T2 | Liin T3 | Liin T4 | Liin A1 | Liin A2 | Liin A3 | Sõidukite arv kokku [1] |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 2014 | 12 822 | 2 587 | 3 482 | 35 | | | | 18 926 |
| 2015 | 12 874 | 2 819 | 3 212 | 390 | | | | 19 295 |
| 2016 | 12 942 | 3 245 | 3 590 | 784 | | | | 20 561 |
| 2017 | 13 796 | 3 331 | 3 772 | 324 | | | | 21 223 |
| 2018 | 14 165 | 3 171 | 3 846 | 152 | | | | 21 334 |
| 2019 | 14 011 | 3 242 | 3 316 | 172 | | | | 20 741 |

[1] Liinidel T4, A1, A2 ja A3 kasutatud laevadega ei saa vedada sõidukeid.

*Tabel 8*

**Aastate 2014–2019 kaubavedu meetrites** [66]

| Aasta | Liin T3 | Liin T4 | Meetrite koguarv |
|---|---|---|---|
| 2014 | 206 514 | 16 367 | 222 881 |
| 2015 | 259 112 | 22 659 | 281 771 |
| 2016 | 281 229 | 23 230 | 304 459 |
| 2017 | 294 442 | 27 623 | 322 065 |
| 2018 | 310 736 | 14 256 | 324 992 |
| 2019 | 302 631 | 15 228 | 317 859 |

(185) Komisjon leiab, et eespool esitatud statistika näitab selgelt tegelikku nõudlust sõitjateveo-, segaveo- ja kaubaveoteenuste järele kõigil vastavatel avaliku teenindamise lepingu järgsetel liinidel. Seetõttu võib järeldada, et need teenused vastavad üldsuse tegelikele vajadustele ja rahuldavad tegelikku kasutajatepoolset nõudlust.

2) **Turutõrke olemasolu**

(186) Üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva teatise punkti 48 kohaselt ei oleks asjakohane hõlmata konkreetse avaliku teenuse osutamise ülesandega selliseid teenuseid, mida tavapärastes turutingimustes tegutsevad ettevõtjad juba pakuvad või mida nad saavad pakkuda rahuldavalt ja üldsuse huvidega kooskõlas olevatel tingimustel (näiteks teenuse hind, objektiivsed kvaliteeditunnused, jätkuvus ja kättesaadavus), nagu need on määratlenud riik [67]. Seetõttu peab komisjon uurima, kas teenus oleks olnud ebapiisav, kui selle osutamine oleks jäetud üksnes turujõudude hooleks, võttes arvesse avaliku teenindamise kohustusi, mille liikmesriik on kehtestanud

[66] Kuigi kaupu veetakse enamikul liinidel, esitatakse käesolevas otsuses üksikasjalikku teavet ainult liinil T3 ja liinil T4 veetud kaupade kohta, sest avaliku teenindamise lepingus on mõlemad liinid määratletud kaubaveoliinidena kaupade ja erikaupade veoks.

[67] Vt kohtuasi C-205/99: Analir jt, ECLI:EU:C:2001:107, punkt 71.

uue avaliku teenindamise lepinguga. Üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva teatise punktis 48 märgitakse selle kohta, et „komisjon [piirdub] kontrollimisega, kas liikmesriik ei ole teinud ilmset viga“.

(187) Komisjon märgib, et sellel ajavahemikul, mille lõpus sõlmiti uus avaliku teenindamise leping Laziomariga, osutasid mõnel uue avaliku teenindamise lepingu kohaldamisalasse kuuluval liinil parvlaevateenuseid teised ettevõtjad, kuid mitte tingimata aasta ringi ja sama sagedusega ning tegemist ei olnud tingimata sama tüüpi teenusega. Tuginedes konkurentsiolukorrale, mis eelnes ülesande andmise ajale 15. jaanuaril 2014, hindab komisjon iga asjaomase liini puhul, kas teiste ettevõtjate osutatud teenused olid samaväärsed teenustega, mida Laziomar peab osutama uue avaliku teenindamise lepingu alusel.

(188) Tabelis 9 on esitatud konkurentsiolukord kõigil Laziomari teenindatud liinidel ülesande andmise akti koostamise ajal.

*Tabel 9*

**Konkurentsiolukord Laziomari teenindatavatel liinidel**

| Liin | Laziomar (aastaringsed sõidud) | Konkurendid |
|---|---|---|
| Formia–Ponza **(liin T1)** | Segaveoteenus (sõitjad, sõidukid ja kaubad) | Puuduvad |
| Formia–Ventotene **(liin T2)** | Segaveoteenus (sõitjad, sõidukid ja kaubad) | Puuduvad |
| Terracina–Ponza **(liin T3)** – uus liin | Kaubaveo- ja segaveoteenus, keskmine sõitude arv:<br>— jaanuarist märtsini ja oktoobrist detsembrini neli sõitu (nädalas) – ainult kaubaveoteenus<br>— aprillis ja septembris neli sõitu (nädalas) – ainult kaubaveoteenus ja neli sõitu (nädalas) – segaveoteenus<br>— mais augustini viis sõitu (nädalas) – ainult kaubaveoteenus ja viis sõitu (nädalas) – segaveoteenus | Navigazione Libera del Golfo (edaspidi „**NLG**“), sõitjateveoteenus, keskmine sõitude arv:<br>— aprillist maini ja septembrist oktoobrini kolm sõitu (nädalas)<br>— juunist augustini üks kuni kaks sõitu (päevas) |
| Terracina–Ventotene **(liin T4)** – uus liin | Kaubaveoteenus, keskmine sõitude arv:<br>— jaanuarist märtsini ja oktoobrist detsembrini üks sõit (nädalas)<br>— aprillis ja septembris kaks sõitu (nädalas)<br>— maist augustini viis sõitu (nädalas) | **NLG** sõitjateveoteenus (**liini T3** pikendus) juulist augustini ainult ühe sõiduga nädalas |
| Anzio–Ponza **(liin A1)** | Reisijateveoteenus (tiiburlaev) juunist septembrini ühe sõiduga päevas ja kahega reedeti, nädalavahetustel ja riigipühadel | **Vetor**, segaveoteenus, keskmine sõitude arv:<br>— juunist juulini kaks kuni kolm sõitu tööpäevadel ja neli kuni viis sõitu nädalavahetustel (päevas – vt põhjendus 192)<br>— augustis kolm kuni neli sõitu tööpäevadel ja neli kuni viis sõitu nädalavahetustel (päevas)<br>— septembris üks sõit (päevas – vt põhjendus 192) |

| | | |
|---|---|---|
| Formia–Ponza **(liin A2)** | Reisijateveoteenus (tiiburlaev) | Puuduvad |
| Formia–Ventotene **(liin A3)** | Reisijateveoteenus (tiiburlaev) | Puuduvad |

(189) Komisjon on seisukohal, et nagu tabelist 9 selgelt näha, ei ole Laziomari pakutavad teenused asendatavad teiste konkurentide pakutavate teenustega, kuna viimased ei täida või ei täida täies mahus Laziomariga sõlmitud uues avaliku teenindamise lepingus sätestatud avalike teenuste osutamise kohustusi. Nimelt neljal liinil seitsmest ei paku peale Laziomari teenust ükski teine ettevõtja (liinid T1, T2, A2 ja A3). Sellest tulenevalt on Laziomariga sõlmitud lepingus nende liinide teenindamiseks sätestatud avalike teenuste osutamise kohustused põhjendatud tegeliku avaliku vajadusega tagada eri piirkondi ühendav liiklus, kuna turg üksi ei suuda seda pakkuda.

(190) Mis puudutab liine, kus teenuseid pakuvad ka teised ettevõtjad (liinid T3, T4 ja A1), leiab komisjon, et pakutavate teenuste tüübis, regulaarsuses, mahus ja hinnas on suuri erinevusi järgmistes punktides käsitletud põhjustel.

(191) Liinidel T3 ja T4 sõidab Laziomar katkestusteta aasta ringi, samas kui teine ettevõtja, NLG, ei paku seda pidevat teenust aasta ringi ega ka Laziomariga sama sagedusega. Lisaks pakub Laziomar segaveoteenust (liin T3) ja kaubaveoteenust (liin T4), kasutades laeva, mis mahutab kauba, sõidukeid ja kuni 400 reisijat, samas kui NLG kasutab kiirlaeva ainult reisijate veoks. Lisaks kõigele on kahe ettevõtja vahel märkimisväärne hinnavahe. Liinil T3, kus reisijaid veavad mõlemad ettevõtjad (erinevalt liinist T4, kus Laziomar pakub kaubaveoteenust), on NLG pakutav hind suunatud turismisektorile (nt täiskasvanu ühe suuna pilet maksab 24–26 eurot ja kuni 12aastaste laste puhul 13–15 eurot). Seevastu kehtivad Laziomari teenusele avaliku teenuse piletihinna kohustused (nt täiskasvanu ühe suuna pilet maksab 10 eurot ja kuni 12aastaste laste pilet 5 eurot) ning elanikele ja pendelrändajatele kehtivad sotsiaaltariifid (ühe suuna pilet maksab umbes 3,50 eurot). Seega ei oleks Laziomari teenuseta nendel konkreetsetel liinidel rahuldatud avaliku teenuse vajadus selle saare ja mandri vahelise regulaarse ühenduse tagamiseks, kuna NLG ei oleks saanud pakkuda samu teenuseid ja samadel tingimustel nagu Laziomar kogu lepingu kehtivusaja jooksul.

(192) Liinil A1 osutavad nii Laziomar kui ka tema konkurent Vetor reisijateveoteenust ainult suvehooajal (juunist septembrini). Itaalia esitas aga teavet, mis näitab, et Vetori teenus on peamiselt suunatud turismisektorile ja seda osutatakse turutingimustel. Kuigi 2013. aasta sõiduplaani kohaselt (st aasta enne Laziomariga ülesande andmise akti allkirjastamist), nagu on näidatud tabelis 9, näib, et Vetor sõidab sagedamini kui Laziomar, märgib komisjon, et tegelikult ei osutatud teenust pidevalt iga päev. Täpsemalt öeldes ei osutatud teenust 4., 5., 11. ja 12. juunil 2013 ning 10.–12.. ja 16.–20. septembril 2013. Itaalia esitatud teave näitab, et ka teenuse osutamise ajavahemiku järgmistel aastatel ei taganud Vetori pakutud teenus sellel liinil igapäevast ühendust. Näiteks 2018. aastal ei osutanud Vetor teenust 5. ja 6. juunil ning 17.–20. septembril. Seega üldiselt erinevad Vetori teenuse sagedused olenevalt kuust.

(193) Lisaks on teenuste riigihankelepingu alusel Laziomaril teenuse katkematuse ja kvaliteediga seotud avalike teenuste osutamise kohustused. Nimelt kohaldatakse Laziomari suhtes juhul, kui ta jätab sõidu ära ilma mõjuva põhjuseta, vastavat tasu vähendamist ja trahve. Lisaks tähendab kvaliteedikohustus, et Laziomar peab täitma muu hulgas töökindluse, hügieenitingimuste ja reisi mugavuse täpseid miinimumnõudeid. Seevastu Vetor, kelle suhtes ei kohaldata avaliku teenuse osutamise kohustusi, ei pea teenust osutades järgima rangeid kvaliteedistandardeid. Mis puudutab veosuutlikkust, siis mahutab Laziomari laev kuni 300 sõitjat, samas kui Vetori tiiburlaevaga saab vedada umbes 150 sõitjat.

(194) Lisaks on kahe ettevõtja vahel ka märkimisväärne hinnavahe. Vetori pakutav hind on suunatud peamiselt turismisektorile (nt täiskasvanu ühe suuna pilet maksab 36 eurot, mis nädalavahetusel tõuseb 46 euroni, kuni 12aastaste laste pilet maksab aga 18 eurot), samas pakub ta elanikele piletit hinnaga 23 eurot. Ka on Vetoril vabadus määrata piletihinnad oma soovi kohaselt ja kohandada neid vastavalt puhtärilistel alustel. Seevastu kehtivad Laziomari teenusele avaliku teenuse piletihinna kohustused (nt täiskasvanu ühe suuna pilet maksab 23,40 eurot ja kuni 12aastaste laste pilet maksab 11,70 eurot) ning elanikele ja pendelrändajatele kehtivad sotsiaaltariifid (nt ühe suuna pilet maksab kõigest 7 eurot). Seega ei oleks Laziomari teenuseta sellel konkreetsel liinil rahuldatud avaliku

teenuse vajadus selle saare ja mandri vahelise regulaarse ühenduse tagamiseks taskukohaste hindadega, kuna Vetor ei oleks saanud pakkuda samu teenuseid ja samadel tingimustel nagu Laziomar kogu lepingu kehtivusaja jooksul.

(195) Eespool öeldut silmas pidades järeldab komisjon, et Laziomarile ülesande andmise hetkel avaliku teenuse vajaduste rahuldamiseks ainuüksi turujõududest ei piisanud. On tõsi, et Laziomar oli paljudel liinidel ainus teenuseosutaja, samal ajal kui teistel liinidel ei olnud Ponziane saarestikus tegutsevate konkurentide pakutavad teenused oma katkematuse, regulaarsuse, mahu ja hinna poolest samaväärsed ega rahuldanud seetõttu täielikult Laziomariga sõlmitud uues teenuste riigihankelepingus sätestatud avalike teenuste osutamise kohustusi.

3) **Kõige vähem kahjulik lähenemisviis**

(196) Komisjon märgib, et Itaalia on otsustanud sõlmida avaliku teenindamise lepingu ühe ettevõtjaga (Laziomar), selle asemel et kehtestada avalike teenuste osutamise kohustused kõigile ettevõtjatele, kes on huvitatud kõnealuste liinide teenindamisest. Itaalia esitatud teabe põhjal nõustub komisjon, et kasutajatepoolset nõudlust ei olnud võimalik täita avalike teenuste osutamise kohustuste kehtestamisega (vt põhjendus 180). Täpsemalt öeldes on Laziomar mitmel liinil ainus teenuse osutaja ja kus see nii ei ole, ei vasta teiste ettevõtjate pakkumine (kõigile) regulaarsuse, katkematuse, mahu ja hinna nõuetele. Lisaks on enamiku liinide käigushoidmine, eriti madalhooajal, kahjumlik, nii et ilma avaliku teenuse hüvitiseta neid üldse ei teenindatakski. Lisaks võtab komisjon arvesse Itaalia väidet, mille kohaselt oli avaliku teenindamise lepingu sõlmimise võimalus vajalik ka Laziomari erastamise seisukohast. Täpsemalt väidab Itaalia, et Laziomari pakkumismenetlus koos uue avaliku teenindamise lepinguga võimaldas i) tagada avaliku mereveoteenuse katkematuse ja ii) suurendada väärtust riigi jaoks. Nendel põhjustel nõustus komisjon (vt põhjendus 89), et Itaalia korraldab pakkumismenetluse Laziomari äriüksuse müümiseks koos uue avaliku teenindamise lepinguga. Seejuures oli komisjon nõus ja kordab ka käesolevas otsuses seisukohta, et Itaalia ei saanud tugineda avalike teenuste osutamise kohustusele, mida kohaldatakse kõigi ettevõtjate suhtes, vaid pidi pigem sõlmima avaliku teenindamise lepingu ainult Laziomariga.

**Järeldus**

(197) Eespool esitatud hinnangu põhjal järeldab komisjon, et Itaalia ei ole teinud Laziomarile usaldatud üldist majandushuvi pakkuvate teenuste kindlaksmääramisel ilmset viga. Seega on komisjoni 2012. aasta otsuses avaldatud kahtlused hajutatud.

(198) Tegemaks järeldust, et esimene Altmarki kriteerium on täidetud, peab komisjon ikkagi kontrollima, kas Laziomarile usaldati selgelt kindlaks määratud avalike teenuste osutamise kohustused. Sellega seoses märgib komisjon, et avalike teenuste osutamise kohustusi on uues avaliku teenindamise lepingus ja selle lisades (mis sisaldavad näiteks laevade tehnilisi kirjeldusi iga liini puhul) selgelt kirjeldatud. Hüvitist reguleerivad eeskirjad on samuti üksikasjalikult sätestatud uues avaliku teenindamise lepingus, 2009. aasta seaduses ja CIPE direktiivis. Uuel avaliku teenindamise lepingul on ka selge kehtivusaeg (kümme aastat), selles nimetatakse Laziomari avaliku teenuse osutajana ning leping sisaldab ülemäärase hüvitise vältimise ja tagasinõudmise korda (vt ka põhjendus 215). Seetõttu järeldab komisjon, et esimene Altmarki kriteerium on täidetud.

**Sildumise eesõigus**

(199) 2009. aasta seaduse artikli 19b lõikes 21 on selgelt sätestatud, et sildumise eesõigus on vajalik ühenduse tagamiseks saartega ning arvestades endise Tirrenia kontserni äriühingute, sealhulgas Laziomari avalike teenuste osutamise kohustusi. Kui avalike teenuste osutamise kohustustega ettevõtjatel ei oleks sildumise eesõigust, peaksid nad (mõnikord) enne sildumist ootama oma järjekorda ja sellest võiksid tekkida viivitused, mis kahjustaksid eesmärki tagada kodanikele usaldusväärne ja mugav transpordiühendus. Korrapärane sõidugraafik on saarte elanike liikumisvajaduste rahuldamiseks ja asjaomaste saarte majandusarengule kaasaaitamiseks tõepoolest vajalik. Kuna uues avaliku teenindamise lepingus on lepingu alusel teenindatavate liinide väljumiseks ette nähtud konkreetsed sõiduplaanide koostamise kohustused, aitab sildumise eesõigus tagada, et sadamad eraldavad kaikohti ja sildumisaegu nii, et avaliku teenuse osutajal oleks võimalik täita oma avalike teenuste osutamise kohustusi. Seda arvestades leiab komisjon, et selle meetme eesmärk on võimaldada Laziomaril täita oma avalike teenuste osutamise kohustust, mis kujutab endast tõelist üldist majandushuvi pakkuvat teenust (vt põhjendus 197). Lisaks sellele on Itaalia kinnitanud, et sildumise eesõigus kehtib ainult avalike teenuste osutamise korra alusel osutatavatele teenustele. Seetõttu vastab ka sildumise eesõigus Altmarki kohtuotsuse esimesele tingimusele.

5.1.2.2. Teine Altmarki kriteerium

(200) Komisjon tuletab meelde, et 2012. aasta otsuses (vt selle punkt 205) jõudis ta esialgsele seisukohale, et Altmarki kohtuotsuse teine kriteerium on täidetud.

(201) Seda arvestades märgib komisjon, et hüvitise arvutamise aluseks olevad parameetrid on eelnevalt kindlaks määratud ja vastavad läbipaistvusnõuetele kooskõlas teise Altmarki kriteeriumiga.

(202) Täpsemalt öeldes selgitatakse hüvitise arvutamise parameetreid üksikasjalikult CIPE direktiivis ja neid on kohaldatud uues avaliku teenindamise lepingus (ja selle lisades), samal ajal kui maksimaalsed hüvitussummad on sätestatud 2009. aasta seaduses. Hüvitise arvutamise meetod, sealhulgas näiteks arvestatud kuluelemendid, on üksikasjalikult sätestatud CIPE direktiivis. Kuna sildumise eesõigusega ei kaasne Laziomarile rahalist hüvitist, leiab komisjon, et see meede on teise Altmarki kriteeriumiga kooskõlas.

(203) Seetõttu jõuab komisjon järeldusele, et Altmarki kohtuotsuse teine tingimus on täidetud.

5.1.2.3. Kolmas Altmarki kriteerium

(204) Kolmanda Altmarki tingimuse kohaselt ei saa üldist majandushuvi pakkuva teenuse osutamise eest saadud hüvitis ületada avalike teenuste osutamise kohustuste täitmisest tulenevate kulude täielikuks või osaliseks katmiseks vajalikku summat, võttes arvesse sellega seonduvaid tulusid ning mõistlikku kasumit nende kohustuste täitmise eest.

(205) Altmarki kohtulahendis ei esitata aga mõistliku kasumi mõiste täpset määratlust. Üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva teatise kohaselt tuleks mõistliku kasumi all mõista kapitalitootluse määra, mida keskmine ettevõtja vajab, kaaludes riski suurust arvestades, kas osutada kogu volituste kehtivuse ajal üldist majandushuvi pakkuvat teenust või mitte. Riski suurus oleneb asjaomasest sektorist, teenuse liigist ja hüvitismehhanismi iseloomust.

(206) 2012. aasta otsuses väljendas komisjon kahtlust endise Tirrenia kontserni äriühingutele, sealhulgas Laziomarile alates 2014. aastast makstud hüvitiste proportsionaalsuse suhtes. Nimelt asus komisjon alates 2010. aastast makstud hüvitise osas esialgu seisukohale, et 6,5 % suurune riskipreemia ei kajastanud riski asjakohast suurust, kuna esmapilgul näis, et Laziomar ei võta enda kanda riske, mis selliste teenuste osutamisega tavaliselt kaasnevad. Täpsemalt hõlmavad hüvitise arvutamiseks kasutatavad kuluelemendid kõiki teenuse osutamisega seotud kulusid ja muutusi, nt kütusehindade muutusi. Selle tulemusel leidis komisjon selles etapis, et Laziomar võis saada liiga suurt hüvitist.

(207) Komisjon märgib, et uues avaliku teenindamise lepingus sätestatud hüvitamise meetodi teatavad aspektid näivad tõepoolest vähendavat Laziomari äririski. Eelkõige kohandatakse igal aastal maksimaalseid piletihindu, mida Laziomar võib küsida, et võtta arvesse inflatsiooni ja kajastada tarbijahinnaindeksi muutumist. Lisaks sisaldab uus avaliku teenindamise leping teatavaid klausleid (vt põhjendus 78), mille eesmärk on säilitada avalike teenuste majanduslik-rahaline tasakaal. Eelkõige juhul, kui avaliku teenuse hüvitis ei ole piisav uue avaliku teenindamise lepinguga ülesandeks tehtud teenuste kulude katmiseks, võimaldavad need klauslid läbi vaadata i) tariifisüsteemi, ii) pakutavate avalike teenuste taseme, iii) aastase piirhinna taseme ja iv) kapitalitoetused investeeringuteks.

(208) Lepingu artikli 25 kohaselt võib Laziomar juhul, kui tekib majanduslik ja rahaline tasakaalustamatus, taotleda tasakaalustamist, esitades ettepaneku Lazio maakonnale. Seejärel esitatakse see ettepanek lepingu haldamise eest vastutavale tehnilisele komisjonile.

(209) Kuigi need kaitsemeetmed paistavad vähendavat Laziomari äririski, on komisjon seisukohal, et äriühingutel on endiselt risk, et hüvitis ei pruugi olla teenuse osutamise kulude katmiseks piisav. Tasakaalustamise ettepanekut ei pruugita alati heaks kiita, kuna Lazio maakond arutab asja sisuliselt ja teeb oma otsuse pärast seda, kui tehniline komisjon on esitanud 90 päeva jooksul alates Laziomarilt taotluse saamist oma arvamuse. Kuni otsuse vastuvõtmiseni peab Laziomar jätkama avaliku teenuse osutamist muudatusteta. Nagu Itaalia märkis, on selle mehhanismi kohaldamine keeruline ja väga rangete tingimustega, ning seetõttu ei ole Laziomar seda võimalust siiani kasutanud.

(210) Lisaks märgib komisjon, et tasakaalustavat makset ei kohaldata mitte kõigi kulukategooriate suhtes. Eelkõige peaks vastavalt avaliku teenindamise lepingu artiklile 25 Laziomar ise kandma juhtimise ebatõhususest tulenevad kulud, finantskulud, tööõiguse nõuete täitmisega seotud personali ühikukulude mis tahes suurenemise ning kõik Laziomari elluviidava äripoliitikaga seotud kulud. Seetõttu säilib Laziomari motivatsioon tegutseda tõhusalt ja vähimate kuludega kogukonna jaoks.

(211) Nagu on öeldud põhjendustes 48–52, on CIPE direktiivis ette nähtud, et kapitalitootluse määramiseks kapitali kaalutud keskmise hinna (WACC) valemi alusel kasutatakse 6,5 % suurust riskipreemiat. Praktikas kohaldati aga 6,5 % suurust kindlamääralist kapitalitootlust (vt ka põhjendus 136).

(212) Seda arvesse võttes ei saa Laziomar, olenemata hüvitisest, mida Laziomaril oleks õigus saada, võttes arvesse 6,5 % suurust riskipreemiat, kunagi rohkem kui avaliku teenindamise lepingus sätestatud maksimumsumma (vt põhjendus 76). Kooskõlas 2011. aasta üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva raamistiku punktiga 47 hindab komisjon, kas kogu lepingu kehtivuse ajal on makstud ülemääraseid hüvitisi. Nagu nähtub tabelist 10, näitavad ajavahemiku 2014–2019 arvnäitajad, et tegelik avaliku teenuse osutamise eest saadud hüvitis (välja arvatud 2016. ja 2018. aasta summad, mis jäid siiski väiksemaks kui lepingus kokku lepitud maksimumsumma, st 13 524 536 eurot) oli isegi enne 6,5 % suuruse riskipreemia (st 1 928 000 eurot) arvessevõtmist teenuse netokulude katmiseks ebapiisav (st 80 397 000 euro suuruse netokulu eest maksti 80 173 862 eurot). Sisuliselt sai Laziomar ajavahemikul 2014–2019 ligikaudu 2 150 000 eurot vähem, kui oli rahastamiskõlblik summa (st 82 325 000 eurot (võimalik makstav hüvitis), miinus 80 173 862 eurot (tegelik hüvitis), mis on arvutatud metoodika järgi, milles arvestatakse 6,5 % suuruse kapitalitootlusega. See tähendab, et tegelikult ei saanud Laziomar kapitalitootlusena arvutatud summat. Õigupoolest oli Laziomari kapitalitootlus perioodil tervikuna (kuni 2019. aastani) null, mitte 6,5 %, nagu Itaalia esialgu prognoosis ([68]). Need arvud kinnitavad, et lepingu artiklis 25 sätestatud tasakaalustamise sätted ei kaitse Laziomari kõigi avaliku teenuse osutamisega seotud riskide eest.

*Tabel 10*

**Laziomari avaliku teenuse osutamise netokulud ajavahemikul 2014–2019**

*(eurodes)*

| Laziomari avaliku teenuse osutamine | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | Kõik kokku |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Kogutulu | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| – kogukulu | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| – amortisat-sioon | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |

([68]) Laziomari ajavahemikul 2014–2019 saadud hüvitiste kogusumma oli väiksem kui avaliku teenuse osutamisel tekkinud netokulu, võtmata arvesse mis tahes kapitalitootlust.

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| = avaliku teenuse netokulu | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| + kapitalitoo-tlus (6,5 %) | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| = hüvituskõl-blik | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| + tegelik hüvitis | 13 375 00-000 | 13 376 00-000 | 13 330 00-000 | 13 370 07-070 | 13 356 28-282 | 13 366 51-510 | 80 173 86-862 |
| = ülemäärane / ebapiisav hüvitamine | […] | […] | […] | […] | […] | […] | – 2 151 138 |

(213) Mõistliku kasumi suuruse suhtes selgitas Itaalia ametliku uurimise käigus (vt põhjendus 136), et kuna hüvitise ülemmäär on sätestatud 2009. aasta seaduses, otsustati arvutamist lihtsustada ja kohaldada 6,5 % kindlamääralise kapitalitootlusena. Sel põhjusel on Itaalia seisukohal, et tema lihtsustatud lähenemisviis on konservatiivne ega võimalda Laziomarile maksta suuremat hüvitist kui see, mis kehtestati CIPE direktiivi kohaselt.

(214) Seda tausta arvesse võttes on komisjon võrrelnud Laziomari suhtes kohaldatud 6,5 % suurust kapitalitootlust võrdlusrühma 2013. aastal (aasta enne Laziomarile ülesande andmist) saavutatud kapitali keskmise tootlusega. Võrdlusrühm koosneb valitud parvlaevaettevõtjatest, kes pakkusid mereühendusi Itaalia piires või Itaalia ja teiste liikmesriikide vahel ([69]). Analüüs näitab, et Laziomari suhtes kohaldatud kapitalitootlus on sarnane võrdlusrühma kuuluvate ettevõtjate saadud keskmise tuluga. See võrdlus näitlikustab, et aastal enne Laziomarile ülesande andmist ei olnud 6,5 % suurune kapitalitootlus mõistlik.

(215) Lisaks märgib komisjon positiivse küljena seda, et uue avaliku teenindamise lepingu kohaselt peab Laziomar saatma oma raamatupidamisdokumendid (milles peetakse arvestust liinide kaupa ja mille on kinnitanud sõltumatu audiitor) igal aastal taristu- ja transpordiministeeriumile, et viimane saaks kontrollida, kas Laziomar on saanud ülemäärast hüvitist või mitte. See annab lisatagatise, et vältida ülemäärase hüvitise andmist Laziomarile. Itaalia esitas need raamatupidamisdokumendid ka ajavahemiku 2014–2019 kohta, mis võimaldas komisjonil teha tabelis 10 esitatud arvutused.

(216) Eelpool esitatu põhjal järeldab komisjon, et Laziomarile makstud avaliku teenuse hüvitis ei ületa avalike teenuste osutamise kohustuste täitmisel tekkivate kulude katmiseks vajalikku summat, võttes arvesse saadud tulu ja mõistlikku kasumit. Täpsemalt leiab komisjon, et CIPE direktiiviga ette nähtud 6,5 % suurust riskipreemiat tuleb hinnata koos avaliku teenindamise lepingus sätestatud hüvitise maksimumsummaga. Seda silmas pidades oli kapitalitootlus, mida Laziomar eelanalüüsi kohaselt võis oodata, kooskõlas riskidega, mis tekkisid talle uue avaliku teenindamise lepingu alusel avalike teenuste osutamisel. Seetõttu on komisjoni kahtlused Altmarki kohtuotsuse kolmanda tingimuse täitmise suhtes hajutatud.

(217) Sildumise eesõiguse ja sellest tuleneva võimaliku ülemäärase hüvitamise kohta märgib komisjon, et kui see meede vähendaks avaliku teenuse osutaja tegevuskulusid või suurendaks tema tulusid, kajastuks selline mõju täielikult ettevõtja raamatupidamises. Komisjoni analüüs (vt põhjendus 212) kinnitas, et ajavahemikul 2014–2019 ei saanud Laziomar ülemäärast hüvitist. Seetõttu järeldab komisjon, et ka sildumise eesõigus on Altmarki kolmanda kriteeriumiga kooskõlas.

([69]) Eelkõige puudutab see äriühinguid Minoan Lines Shipping, La Méridionale, Moby, Grandi Navi Veloci, Libertylines, Grimaldi Group, Corsica Ferries, SNAV ja Caronte & Tourist. Endise Tirrenia kontserni teised äriühingud (nt Caremar, CIN, Siremar) on võrdlusrühmast välja jäetud.

5.1.2.4. Neljas Altmarki kriteerium

(218) Neljas Altmarki kriteerium on täidetud juhul, kui üldist majandushuvi pakkuva teenuse osutamise eest makstava hüvitise saaja on valitud pakkumismenetluse teel, mis võimaldab välja valida pakkuja, kes on võimeline osutama üldist majandushuvi pakkuvat teenust üldsusele kõige väiksemate kuludega; või kui hüvitise saaja ei ole valitud pakkumismenetluse teel, on kriteerium täidetud juhul, kui hüvitis on arvutatud hästi korraldatud juhtimisega ettevõtja kulude põhjal.

(219) Üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva teatise punkti 63 kohaselt on lihtsaim viis, kuidas riigiasutused saaksid täita neljandat Altmarki kriteeriumi, korraldada kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 2004/17/EÜ ([70]) ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 2004/18/EÜ ([71]) avatud, läbipaistev ja mittediskrimineeriv riigihankemenetlus.

(220) Komisjon märgib, et käesoleval juhul alustati pakkumismenetlust enne Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2014/24/EL ([72]) (mida kohaldatakse mereveoteenuste osutamiseks sõlmitud riigihankelepingute suhtes) ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2014/25/EL ([73]) jõustumist. Sel ajal olid alles jõus direktiivid 2004/17/EÜ ja 2004/18/EÜ. Direktiivi 2004/17/EÜ ei kohaldata siiski selliste mereveoteenuste suhtes, nagu osutab Laziomar. Direktiivi 2004/17/EÜ artiklis 5 on tõepoolest sätestatud, et selle kohaldamisalasse kuuluvad ainult raudtee-, automaatsüsteemide, trammi-, trollibussi-, bussi- või kaabeltranspordi teenused.

(221) Avaliku sektori hankijate nende mere-, ranniku- või jõetransporditeenuste osutamise valdkonnas sõlmitud lepingud kuuluvad direktiivi 2004/18/EÜ põhjenduse 20 alusel hoopis selle direktiivi kohaldamisalasse. Veetransporditeenused on loetletud ka nimetatud direktiivi II B lisas, mis tähendab, ([74]) et nende suhtes kohaldatakse ainult selle artiklit 23 ja artikli 35 lõiget 4. See tähendab, et vastavalt direktiivile 2004/18/EÜ kohaldatakse mereveoteenuste riigihankelepingu suhtes ainult tehnilisi kirjeldusi käsitlevaid kohustusi (artikkel 23) ja lepingu sõlmimise teate avaldamise kohustust (pärast lepingu sõlmimist ja seetõttu pakkumismenetluse lõpus, mitte alguses: artikli 35 lõige 4). Kõik muud direktiiviga 2004/18/EÜ ette nähtud eeskirjad – sealhulgas avaldatavate teadete sisu käsitlevad sätted (artikli 36 lõige 1) ja valikukriteeriumide sätted (artiklid 45–52) – ei ole mereveoteenuste riigihankelepingute suhtes kohaldatavad.

(222) Lisaks ei kohaldata direktiivi 2004/18/EÜ selle direktiivi artikli 1 lõikes 4 määratletud teenuste kontsessioonide suhtes ([75]). Komisjon märgib, et teenuste kontsessioonidele (ja riigihankelepingutele), mis pakuvad teatavat piiriülest huvi, kehtivad siiski aluslepingu läbipaistvuse, diskrimineerimiskeelu ja võrdse kohtlemise üldpõhimõtted.

(223) Eespool esitatu põhjal järeldab komisjon, et direktiivi 2004/18/EÜ saab kohaldada ainult riigihankelepingu korral, kuid mitte siis, kui see puudutab teenuste kontsessiooni. Peale selle, kuna kõnealune juhtum puudutab veetransporditeenuseid, mille suhtes kohaldatakse avaliku teenindamise lepingut, oleksid kohaldatavad ainult mõned selle direktiivi nõuded, nagu eespool öeldud. Seda arvestades leiab komisjon, et neljanda Altmarki kriteeriumi täidetuse tõendamisel ei saa ta tugineda üksnes riigihankedirektiivide järgimisele. Sel põhjusel hindab komisjon allpool, kas Itaalia kasutatud pakkumismenetlus oli konkureeriv, läbipaistev, mittediskrimineeriv ja tingimusteta. Selle hinnangu

([70]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 31. märtsi 2004. aasta direktiiv 2004/17/EÜ, millega kooskõlastatakse vee-, energeetika-, transpordi- ja postiteenuste sektoris tegutsevate ostjate hankemenetlused (ELT L 134, 30.4.2004, lk 1).

([71]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 31. märtsi 2004. aasta direktiiv 2004/18/EÜ ehitustööde riigihankelepingute, asjade riigihankelepingute ja teenuste riigihankelepingute sõlmimise korra kooskõlastamise kohta (ELT L 134, 30.4.2004, lk 114).

([72]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 26. veebruari 2014. aasta direktiiv 2014/24/EL riigihangete kohta ja direktiivi 2004/18/EÜ kehtetuks tunnistamise kohta (ELT L 94, 28.3.2014, lk 65).

([73]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 26. veebruari 2014. aasta direktiiv 2014/25/EL, milles käsitletakse vee-, energeetika-, transpordi- ja postiteenuste sektoris tegutsevate üksuste riigihankeid ja millega tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2004/17/EÜ (ELT L 94, 28.3.2014, lk 243).

([74]) Direktiivi 2004/18/EÜ artikli 21 kohaselt.

([75]) Direktiivi 2004/18/EÜ artikli 1 lõige 4 on sõnastatud järgmiselt: „Teenuste kontsessioon – sama liiki leping kui teenuste riigihankeleping, välja arvatud asjaolu, et vastutasuks teenuste osutamise eest antakse üksnes õigus teenust kasutada või see õigus koos tasuga“.

andmisel tugineb komisjon asjakohastele juhtnööridele, mis on esitatud tema abi mõistet käsitlevas teatises ([76]) (eriti selle punktides 89 jj) ja üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitlevas teatises (eriti selle punktides 63 jj).

**Pakkumismenetluse konkureeriv ja läbipaistev iseloom**

(224) Abi mõistet käsitleva teatise punktis 90 sätestatakse, et hankemenetlus peab olema konkureeriv, ([77]) et võimaldada huvitatud ja kvalifitseerunud pakkujatel menetluses osaleda. Lisaks peaks menetlus teatise punkti 91 kohaselt olema läbipaistev, et kõik huvitatud pakkujad saaksid igas menetlusetapis võrdset ja nõuetekohast teavet. Samas punktis rõhutatakse ka, et teabe kättesaadavus, huvitatud pakkujate seisukohast piisav aeg ning valiku ja lepingu sõlmimise kriteeriumide selgus on kõik läbipaistva valikumenetluse otsustava tähtsusega osad, ning osutatakse sellele, et hankemenetluse kohta tuleb avaldada piisaval määral teavet, nii et kõik potentsiaalsed pakkujad saaksid seda arvesse võtta.

(225) Käesoleval juhul avaldati osalemiskutse *Euroopa Liidu Teatajas*, Itaalia Vabariigi ametlikus väljaandes, neljas üleriigilises päevalehes ja kohalikus itaaliakeelses ajalehes ning Lazio maakonna veebisaidil (vt põhjendus 58). Selles kutses kutsuti kõiki, kes suudavad „tagada mereveoteenuste katkematuse“, teatama oma huvist, ega seatud lisatingimusi. Potentsiaalsetele pakkujatele anti oma huvist nõuetekohaselt teatamiseks piisavalt aega, mis võimaldas neil siis edasises protsessis osaleda. Seetõttu on komisjon seisukohal, et Lazio maakonna kavatsusest müüa Laziomar ja sõlmida avaliku teenindamise leping anti laialdaselt teada, nii et see jõudis kõigi võimalike pakkujateni.

(226) Lisaks tuleb pakkujatele esitada kõik dokumendid ja kogu teave, mida on vaja pakkumisprotsessis osalemiseks, et nad saaksid müüki pandud äriühingut nõuetekohaselt hinnata. Selline teave tuleb potentsiaalsetele pakkujatele kättesaadavaks teha läbipaistval ja mittediskrimineerival viisil, nii et kõigil huvitatud osalejatel on võrdne juurdepääs asjakohasele teabele.

(227) Esiteks mainiti osalemiskutses, et pakkujad peavad suutma „tagada mereveoteenuste katkematuse“. See oli ainus valikukriteerium, mida Itaalia kohaldas, et otsustada, kas huvitatud isikutel lubatakse pakkumismenetluses osaleda. Kuigi osalemiskutses ei täpsustatud, kuidas pakkujad saavad tõendada, et nad vastavad sellele nõudele, tähendas see vaikimisi, et kasutada võidakse mis tahes sobivaid tõendamisvahendeid ([78]). Komisjoni arvates oli see valikukriteerium kõigile huvitatud pakkujatele selge ja põhjendatud ka taotletava eesmärgi seisukohast.

(228) Teiseks selgitati huvitatud isikutele viitega 2009. aasta seadusele, et uus avaliku teenindamise leping sõlmitakse pärast pakkumismenetluse lõppu ja avaliku teenuse eest makstava hüvitise maksimumsummaks määrati 10 030 606 eurot aastas. Lisaks märgiti osalemiskutses, et eesmärk on müüa Laziomari äriüksus fikseeritud hinnaga 2 272 000 eurot. Peale selle, nagu Itaalia kinnitas, tehti kogu müügi ulatust käsitlev asjakohane teave, sealhulgas ostja ja Itaalia vahel sõlmitava avaliku teenindamise lepingu projekt, kättesaadavaks seitsmele isikule, kes said kutse osaleda pakkumismenetluse järgmises etapis. See võimaldas neil isikutel otsustada, kas ja kui suur pakkumus teha. Selle põhjal leiab komisjon, et osalemiskutse andis piisava selguse selles, et müük puudutab Laziomari äriüksust, mis on seotud uue avaliku teenindamise lepinguga. Pärast oma huvist teatamist anti isikutele juurdepääs kogu vajalikule teabele, et otsustada võimaliku pakkumuse tegemise üle.

([76]) Komisjoni teatis riigiabi mõiste kohta ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses (ELT C 262, 19.7.2016, lk 1).

([77]) Abi mõistet käsitlevas teatises märgib komisjon, et riigiabi puhul osutavad liidu kohtud sageli „avatud“ hankemenetlusele. Mõiste „avatud“ ei osuta siiski konkreetsele menetlusele, mis on sätestatud riigihangete direktiivis. Seetõttu leiab komisjon, et sõna „konkureeriv“ on asjakohasem. Selles teatises on komisjon märkinud ka seda, et sellega ei kavatseta kalduda kõrvale kohtupraktikaga sätestatud sisulistest tingimustest.

([78]) Lisaks, nagu eespool selgitatud (vt põhjendus 221), ei kohaldatud selle pakkumismenetluse suhtes direktiivi 2004/18/EÜ artikli 36 lõiget 1. Seetõttu ei olnud Itaalial tegelikult kohustust osalemiskutses valikukriteeriume esitada.

(229) Kolmandaks leiab komisjon, et osalemiskutse tõmbas ligi märkimisväärse hulga potentsiaalseid pakkujaid. Kõik seitse äriühingut, kes kutsuti pakkumismenetluse järgmisse etappi, said seejärel Lazio maakonnalt üksikasjalikku teavet protsessi kohta. Peale selle näib, et vastavalt direktiivi 2004/18/EÜ sätetele ei olnud Itaalial kohustust esitada konkursikutses sõlmitava lepingu kohta muud lisateavet kui märkus avaliku teenuse osutamise katkematusele ja viide teenust reguleerivatele õigusnormidele (vt põhjendus 221).

(230) Neljandaks sisaldas konkursikutse minimaalset vajalikku teavet, et anda teada oma huvist osaleda (st avaliku teenuse katkematus), ning selle alusel ei oleks saanud muidu huvitatud merendusettevõtjaid välja jätta. Planeerimisasutused tegid otsuse tagada avaliku teenuse katkematus ja ühendada Ponziane saarestiku saared mandriga. Nagu eespool selgitatud, tehti see tingimus eelnevalt teatavaks kõigile potentsiaalsetele ettevõtjatele, kes teatasid huvist pakkumismenetluses osaleda. Seetõttu leiab komisjon, et Itaalial puudus selles etapis kontroll potentsiaalsete pakkujate üle, mis näitab, et planeerimisasutusel ei olnud kavatsust anda avaliku teenuse katkematuse kohustusliku nõude lisamise tulemusena valikulist eelist mõnele potentsiaalsele pakkujale, kellega sõlmitakse avaliku teenindamise leping ja kellele antakse üle Laziomari äriüksuse omandiõigus. Komisjon märgib ka seda, et kogu asjakohane teave valikukriteeriumide ja menetluse edasise kulu kohta oli esitatud kutses, mis saadeti kõigile seitsmele isikule, kes pääsesid pakkumuse tegemise etappi.

(231) 2012. aasta otsuses väljendas komisjon kahtlust pakkumusmenetluse teatavate *finantsnõuete* kohta (vt põhjendus 109), mis kehtestati pakkujatele avaliku teenindamise lepinguga lisaks kvalitatiivsetele standardtingimustele, mida igal juhul avalike teenuste osutamise kohustusena nõuti. Veel kahtles komisjon, kas selliste nõuetega saab nõustuda kõnealuses olukorras, kus müüki pannakse kogu äriühing.

(232) Uurimise käigus sai komisjon aga teavet, mis tema kahtlused hajutas. Nimelt eemaldas Itaalia pakkumiskutsest finantsnõuded (st transpordisektori eelnevalt kindlaksmääratud käibemahud), mis oleks võimaldanud pakkumismenetluses osaleda ainult laevandusettevõtjatel (vt põhjendus 125). Komisjon märgib, et tegelikult oli Carpoint Motorsport SpA, mis avalikult kättesaadava teabe kohaselt on sõidukite jae- ja hulgimüügi sektoris tegutsev ettevõte, nende ettevõtjate hulgas, kes teatasid huvist pakkumismenetluses osaleda (vt põhjendus 61).

(233) Lisaks peab komisjon kiiduväärseks Lazio maakonna algatust julgustada võimalikult laialdast osalemist menetluses, lubades pakkujatel osaleda ühiselt pakkujate ajutiste ühenduste, konsortsiumide või Euroopa majandushuviühingute kaudu (vt põhjendus 60).

(234) Eespool esitatu põhjal leiab komisjon, et pakkumismenetlus oli tervikuna konkureeriv ja läbipaistev. Eelkõige tehti asjaomase piirkondliku või rahvusvahelise turu kõigi võimalike pakkujateni jõudmist võimaldaval viisil laialdaselt teatavaks Lazio maakonna kavatsus loobuda Laziomari äriüksusest ja sõlmida võitjaga uus kümneaastane avaliku teenindamise leping. Lisaks võtab komisjon arvesse, et oma huvist teatamine oli potentsiaalsete pakkujate jaoks lihtne ja nad ei pidanud selles etapis mingeid kohustusi võtma. Eeldades, et nad suudavad tõendada, et vastavad ainsale valikukriteeriumile, mis on suutlikkus tagada teenuse katkematus, anti neile isikutele kogu vajalik teave ja aeg, et nad saaksid otsustada, kas ja kui suure pakkumuse nad tahavad Laziomari äriüksuse kohta teha. Nendel põhjustel leiab komisjon, et tema kahtlused, et pakkumismenetlus ei olnud osalemiskutse võimalike puuduste tõttu piisavalt läbipaistev, on hajutatud.

**Pakkumismenetluse mittediskrimineeriv laad**

(235) Abi mõistet käsitleva teatise punktis 92 rõhutatakse, et kõikide pakkujate mittediskrimineeriv kohtlemine kogu menetluse jooksul, objektiivsed valiku ja lepingute sõlmimise kriteeriumid, mis on enne menetlust kindlaks määratud, on asendamatud tingimused, et tagada menetluse tulemuseks oleva tehingu vastavus turutingimustele. Lisaks märgitakse samas punktis, et võrdse kohtlemise tagamiseks peavad lepingu sõlmimise kriteeriumid võimaldama pakkumusi objektiivselt võrrelda ja hinnata.

(236) Nagu eespool märgitud (vt põhjendus 227), sisaldas osalemiskutse ainult üht tingimust: pakkujad peavad suutma „tagada mereveoteenuse katkematuse“. Kõik kaheksa kutsele vastanud ja huvist teatanud isikut olid sellest kohustusest teadlikud. Komisjon leiab, et see tingimus oli objektiivne ja kõigile huvitatud isikutele osalemiskutses piisavalt selgeks tehtud.

(237) Seitsmel kaheksast huvitatud pakkujast, kes lubati pakkumismenetluse järgmisse etappi ja kes kõik olid saanud sama teabe, paluti seejärel esitada pakkumus (vt põhjendus 61).

(238) Seetõttu on hajutatud komisjoni 2011. aasta otsuses väljendatud kahtlused, et osalemiskutse ei pruukinud olla piisavalt mittediskrimineeriv. Kõiki isikuid teavitati pakkumismenetluse eri etappides nõuetekohaselt ja võrdselt, mis võimaldas neil teha oma pakkumuse, tundes täielikult menetlust ja nõudeid. Komisjon leiab ka, et pakkumuste hindamise kriteeriumid võimaldasid pakkumusi objektiivselt võrrelda ja hinnata.

**Teenuste osutamine kogukonna jaoks võimalikult väikeste kuludega**

(239) Üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva teatise punktis 65 on märgitud, et Euroopa Kohtu praktika kohaselt välistab riigihankemenetlus riigiabi olemasolu ainult siis, kui selle abil on võimalik valida välja pakkuja, kes on võimeline osutama teenust kogukonnale vähima kuluga.

(240) Praegusel juhul korraldati pakkumismenetlus uue avaliku teenindamise lepingu kohta, mis on seotud Laziomari äriüksusega, mitte ainult avaliku teenindamise lepingu enda kohta. Itaalia otsustas, et Laziomari äriüksuse müügihind on fikseeritud (sõltumatu eksperdi hinnangu alusel) ja ei ole läbiräägitav; samas teenuste riigihankelepingu puhul valis Itaalia majanduslikult soodsaima pakkumuse, mille puhul hind annab 30 punkti ja tehnilised kriteeriumid 70 punkti (vt põhjendus 62).

(241) Seoses majanduslikult soodsaima pakkumise kasutamisega on üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva teatise punktis 67 öeldud, et (lisaks „madalaimale hinnale“) neljanda Altmarki kriteeriumi täitmiseks loetakse piisavaks ka „majanduslikult kõige soodsam pakkumus“ tingimusel, et pakkumuste hindamise kriteeriumid [...] on piisavalt tihedasti seotud pakutava teenuse sisuga ja võimaldavad majanduslikult kõige soodsamal pakkumusel vastata turuväärtusele“ ([79]).

(242) Komisjon märgib, et Itaalia pani rõhku sellise ettevõtja valimisele, kes osutaks teenust vastavuses rangete tehniliste ja kvaliteedistandarditega, võttes arvesse teatavaid nõudeid. Mis puudutab lepingu sõlmimise menetluses maksimaalse punktide arvu jaotamist tehnilise pakkumise (70 punkti) ja majandusliku pakkumuse (30 punkti) vahel vastavalt majanduslikult soodsaima pakkumuse kriteeriumile, juhib Itaalia tähelepanu sellele, viidates Itaalia riiginõukogu esitatud arvamusele (vt põhjendus 126), kui olulised on pakkumuse kvalitatiivsed elemendid, et vältida hinna ülemääraseid allapoole korrigeerimisi, kuna hinna langetamine ilma avaliku teenuse kvaliteeti ohvriks toomata oleks olnud keeruline. Samal ajal väidab Itaalia, et selline jaotus võimaldas saavutada teenuse parema hinna (vt põhjendus 127).

(243) Pakkumiskutse sisaldas kogu vajalikku teavet pakkumusega seotud rahaliste ja tehniliste nõuete kohta. Eelkõige tehnilise pakkumuse puhul pidid seitse mereveoettevõtjat, keda kutsuti pakkumust tegema, esitama üksikasjalikku teavet, mis kirjeldab juhtimiskorda ja -tingimusi, mida nad järgiksid kogu ülesande täitmise kohustuse kehtivuse ajal. Eelkõige pidid ettevõtjad tõendama järgmist: i) juhtimise täiustamise sihtotstarbelised algatused (nt teenuste harta, turundus- ja kommunikatsioonipoliitika, veebiturunduse kava, inimressursside ja laevade optimeerimine – 10 punkti); ii) laevapargi uuendamise kord (nt laevade keskmise vanuse areng, vastavus laeva minimaalsetele funktsionaalsetele omadustele, nagu mõõtmed, mugavus, kiirus, turvasüsteem jne – 40 punkti) ning iii) laevade eraldamine olemasoleva laevapargi täiendamiseks (st iga sellise laeva (sh liini) tehniliste näitajate esitamine, mida ettevõtja kavatseb teenuste osutamiseks kasutada – 20 punkti). Need nõuded on ilmselgelt tihedalt seotud mereveoteenuse osutamisega ja annavad sellele lisaväärtust. Seetõttu leiab komisjon, et majanduslikult soodsaima pakkumuse kasutamine asjaomase teenuse puhul, mis oli seotud Laziomari äriüksuse müügiga, võimaldas Itaalial luua tõhusa konkurentsi ja saada võimalikult suure väärtusega teenus vähimate kuludega kogukonnale. Sellega seoses võtab komisjon teadmiseks tõsiasja, et CLNile mereveoteenuse osutamise eest määratud iga-aastane tasu on

([79]) Vt ka abi mõistet käsitleva teatise punkt 96.

olnud palju väiksem kui maksimaalne aastane hüvitis, mida Lazio maakond pakkumismenetluse alguses pakkus ( vt põhjendus 75).

(244) Mis puudutab eelkõige teenuse sidumist Laziomari äriüksuse müügiga, siis 2012. aasta otsuses asus komisjon esialgsele seisukohale, et uue avaliku teenindamise lepingu pakkumismenetlus ilma kohustuseta võtta üle avaliku teenuse osutamiseks vajalikud Laziomari laevad oleks toonud kaasa väiksemad kulud kogukonna jaoks.

(245) Komisjon on juba eespool järeldanud, et pakkumusmenetlus on olnud piisavalt läbipaistev ja mittediskrimineeriv, et võimaldada osaleda võimalikult paljudel potentsiaalsetel pakkujatel. Pärast osalemiskutse laialdast avaldamist vastas jaatavalt kaheksa mereveoettevõtjat ja seitse neist pääses pakkumisvooru. Kõigile neile seitsmele ettevõtjale saadetud kutses oli esitatud kogu pakkumismenetlust puudutav teave.

(246) Pärast huvist teatamise etappi esitati üks konkureeriv pakkumus (CLN), mida Lazio maakond hindas, võttes arvesse selle tehnilisi ja rahalisi aspekte.

(247) Avaliku teenuse katkematuse tagamise kohustuslik tingimus ja varade sidumine avaliku teenuse osutamise kohustustega on omavahel seotud. Nimelt hakkab juhul, kui Laziomari müük seotakse uue avaliku teenindamise lepinguga, omandaja, st CLNi suhtes, automaatselt kehtima kohustus tagada avaliku teenuse katkematus ja talle antakse sildumise eesõigus. Komisjon leiab, et Laziomari äriüksuse sidumisega uue avaliku teenindamise lepinguga ja sildumise eesõiguse andmisega ei kaasne madalam hind kui siis, kui varad ja leping oleksid müüdud eraldi ja seda järgmistel põhjustel.

(248) Laziomari äriüksus oli seotud üksnes avaliku teenuse osutamise ja eri piirkondi ühendava liikluse tagamisega. Seda arvestades on kõiki Laziomari laevu kasutatud ja kasutatakse ka praegu avalikuks teenindamiseks. Seega ei saa väita, et erasektori müüja oleks saanud kõrgema hinna, kui need või mõned laevad oleks müüdud ilma nimetatud tingimuseta. Itaalia esitatud teabe ja Lazio maakonna tellitud sõltumatu eksperdihinnangu kohaselt (vt põhjendused 66 ja 67) on Laziomari laevad kõrges vanuses (22–32 aastat) ning nende mootorid ja muud materjalid (nt laevakere ehitusmaterjalid) vajavad pärast aastate jooksul kogunenud nii paljusid sõidutunde ajakohastamist ja hooldust. Seetõttu tekitaksid laevad vähest kaubanduslikku nõudlust, välja arvatud juhul, kui need kavatsetakse osta investeerimiseks, restaureerimiseks või moderniseerimiseks lühikese aja jooksul. Sellegipoolest tundub ebatõenäoline, et laevu oleks saanud müüa muudel laevanduse eesmärkidel kui see, mis hõlmas avaliku teenuse osutamise jätkamise tingimust, kõrgema hinnaga, kui need olid eelarvesse kantud.

(249) Komisjon leiab lisaks, et kui Laziomar oleks müüdud eraldi, on ebatõenäoline, et potentsiaalsetel pakkujatel oleks olnud uuesti kasutuselevõtmiseks kohe olemas sellised märkimisväärsed ressursid (st neli laeva ning tööstus- ja kaubandusseadmed) uues avaliku teenindamise lepingus sätestatud avalike teenuste osutamise kohustuste täitmiseks. See on nii eelkõige sellepärast, et uus leping sisaldab erinõudeid laevadele, mida kasutatakse avaliku teenindamise lepingu alusel teenindatavatel eri liinidel (vt põhjendus 243). Kõik ettevõtjad, kellel olid vajalikud ressursid, oleksid laevad tõenäoliselt juba muudel liinidel kasutusele võtnud ja nende uuesti kasutusele võtmine uue avaliku teenindamise lepingu kohaselt oleks vältimatult põhjustanud nende varasemast kasutamisest saadava tulu kaotuse.

(250) Seepärast leiab komisjon, et nende laevade sidumine avaliku teenindamise lepinguga võimaldas saada Laziomari laevade eest kõrgemat hinda, kuna nende omandaja saaks laevade avaliku teenindamise lepingu alusel teenindatavatel liinidel käitamise eest 10 aasta jooksul avaliku teenuse hüvitist. Lisaks sellele oleks iga turumajanduslik müüja otsustanud kõrgeima hinna saamiseks müüa Laziomari koos uue avaliku teenindamise lepinguga. Selle põhjal järeldab komisjon, et Itaalia ei ole lisanud tingimusi, mis oleksid võinud hinda alandada või mida eraõiguslik müüja poleks nõudnud.

(251) Komisjon teeb järelduse, et tema kahtlus, et uue avaliku teenindamise lepingu pakkumine koos Laziomari äriüksusega ei tooks kaasa väiksemat kulu kogukonnale, on hajutatud.

(252) Eelöeldut arvesse võttes leiab komisjon, et majanduslikult soodsaima pakkumuse kasutamine uue avaliku teenindamise lepingu puhul, mis on seotud Laziomari äriüksusega, tekitas tõelise konkurentsi kuni pakkumismenetluse lõpuni.

**Tugevad kaitsemeetmed sellise menetluse kavandamisel, kus esitatakse ainult üks pakkumus**

(253) Eespool kirjeldatud hinnangu (vt põhjendused 224–252) põhjal järeldab komisjon, et pakkumismenetlus oli riigihanke-eeskirjade kohaselt avatud, läbipaistev ja mittediskrimineeriv. Üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva teatise punktis 68 märgitakse siiski, et „kui menetluse käigus esitatakse ainult üks pakkumus, [ei saa] käsitada seda piisavana tagamaks, et menetlusega kaasneb kogukonnale vähim kulu“.

(254) Seega, arvestades, et Laziomari (mis hõlmas ka uut avaliku teenindamise lepingut) pakkumismenetluses esitas pakkumuse ainult CLN, ei oleks selline menetlus olnud tavaliselt piisav, et tagada eelise puudumine võitja jaoks.

(255) Komisjon on siiski oma üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva teatise punktis 68 esitatud seisukohta täpsustanud üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitlevas juhendis, ([80]) märkides, et „[s]ee ei tähenda aga seda, et ei saaks olla juhtumeid, mille puhul võib hanke tingimustes sätestatud erakordselt kindlate kaitsemeetmete tõttu piisata üldsusele kõige väiksemate kulutuste eest teenuse osutamise tagamiseks ka hankest, mille raames esitati vaid üks pakkumine“.

(256) Komisjoni arvates olid hinnatava juhtumi puhul sellised kaitsemeetmed olemas. Täpsemalt:

1) pakkumismenetlus korraldati nii, et potentsiaalsete pakkujate huvi oleks võimalikult suur. Lisaks ei pidanud need potentsiaalsed pakkujad järgima koormavaid menetlusi ega oleks pidanud kandma märkimisväärseid kulusid, et oma huvist teada anda. Selle tulemusena laekus kaheksa osalemisavaldust, millest seitsme esitajal paluti esitada pakkumus (vt põhjendus 237);

2) Itaalia valis teenuste hankelepingu sõlmimiseks piiratud pakkumismenetluse (vt põhjendus 59), mis on kaheetapiline protsess, kus pakkumuse saavad esitada ainult need ettevõtjad, kes on kutsutud osalema pakkumisetapis. Üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva teatise punkti 66 kohaselt: „[...] ka piiratud menetlus võib olla kooskõlas neljanda Altmarki kriteeriumiga, kui huvitatud ettevõtjaid ei takistata just ilma olulise põhjuseta pakkumust esitamast“. Tegelikult jäi selles pakkumusmenetluses pakkumusetapiks alles seitse võimalikku pakkujat (kaheksast algselt osalemissoovist teatanust) (vt põhjendus 61), mis näitab, et tõeline konkurents oli võimalik kuni pakkumismenetluse lõpuni. Piiratud menetluses antakse tavaliselt potentsiaalsetele pakkujatele rohkem aega oma pakkumuse hindamiseks enne esitamist. Komisjon leiab, et nende profiili põhjal olid vähemalt viis allesjäänud võimalikku pakkujat (st NLG, Traghetti Lines, Navigazione Generale Italiana SpA, Vetor ja Ustica Lines, kes tegutseb nüüd Liberty Linesi nime all) tõenäoliselt suutelised (tänu oma kogemustele ja rahalistele vahenditele) pakkumust tegema või neil oli põhjust pakkumus esitada (nt NLG ja Vetor juba tegutsevad mõnel liinil, millel sõidab Laziomar (vt tabel 9), samas kui teised ettevõtjad on pikaajalised mereveoettevõtjad, kes tegutsevad nii riiklikul kui ka rahvusvahelisel tasandil);

3) esialgset huvi väljendanud seitsmele ettevõtjale saadetud pakkumiskutse sisaldas Laziomari kõigi aktsiate müügi fikseeritud hinda 2 272 000 eurot, mida ei olnud kavas ühegi pakkumuse valguses läbi vaadata (vt põhjendus 62). Komisjon märgib, et Laziomari müügihinna määras sõltumatu ekspert tolleaegsete asjakohaste majandus- ja turutingimuste põhjal ning see oli pakkumismenetluse jaoks fikseeritud hind. Samas olid kõik osalejad sellest hinnast teadlikud ega esitanud ühtegi kaebust selle ulatuse ja taseme kohta. Peale selle sisaldas pakkumiskutse Lazio maakonna kehtestatud maksimaalset iga-aastast tasu avaliku teenuse osutamise eest, st 14 300 550 eurot aastas, millest on maha arvatud kümne aasta eest tasumisele kuuluv käibemaks. Kõiki osalejaid kutsuti üles esitama avaliku teenuse iga-aastase tasu kohta paremaid pakkumusi teatavate tehniliste kriteeriumide alusel. See on eriti tugev kaitsemeede, mis tagab nii selle, et avaliku teenuse eest makstava iga-

([80]) Vt täpsemalt komisjoni 29. aprilli 2013. aasta vastus küsimusele 68 tema talituste töödokumendis „Juhend Euroopa Liidu riigiabi, riigihanke ja siseturu eeskirjade kohaldamise kohta üldist majandushuvi pakkuvate teenuste suhtes“ (vt http://ec.europa.eu/competition/state_aid/overview/new_guide_eu_rules_procurement_et.pdf).

aastase tasu kohta saadakse madalaim võimalik pakkumus (ja seega vähim kulu kogukonnale), kui ka selle, et pakkujaid ei panda pakkumuse esitamisest loobuma.

(257) Komisjon leiab, et arvestades eespool nimetatud kaitsemeetmeid, oli pakkumismenetlus piisav, et tagada teenuse osutamine kogukonnale vähimate kuludega, isegi kui lõpuks esitati ainult üks pakkumus ([81]).

(258) Eelöeldu põhjal järeldab komisjon, et neljas Altmarki kriteerium on käesoleval juhul täidetud.

(259) Arvestades, et Euroopa Kohtu Altmarki kohtuasjas kehtestatud neli tingimust on kumulatiivselt täidetud, järeldab komisjon, et Laziomari äriüksusega seotud uue avaliku teenindamise lepingu sõlmimine Laziomariga ja talle sildumise eesõiguse andmine ei anna viimasele ega tema omandajale CLNile majanduslikku eelist.

5.1.2.5. Järeldus

(260) Kuna kõik ELi toimimise lepingu artikli 107 lõikes 1 sätestatud kriteeriumid ei ole täidetud, teeb komisjon järelduse, et Laziomari äriüksusega seotud uue avaliku teenindamise lepingu sõlmimine Laziomariga ja selle omandaja CLNiga ning neile sildumise eesõiguse andmine ei kujuta endast riigiabi ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

5.1.3. *2010. aasta seaduses kehtestatud meetmed*

(261) Komisjon asus 2011. aasta otsuses esialgsele seisukohale, et kõik dekreet-seaduses 125/2010, mida on muudetud ja millest on saanud 2010. aasta seadus, sätestatud meetmed kujutavad endast riigiabi endise Tirrenia kontserni äriühingutele, kui asjaomased abisaajad said neid meetmeid kasutada likviidsusvajaduste katmiseks ja seega oma üldise finantsseisundi parandamiseks.

(262) Ametliku uurimise käigus saadud teabe põhjal leiab komisjon, et kolme meedet tuleks hinnata eraldi.

5.1.3.1. Rahaliste vahendite võimalik kasutamine laevade uuendamiseks likviidsuse tagamise eesmärgil

(263) Riigi ressursid: kõnealused rahalised vahendid eraldas riik oma eelarvest (vt põhjendus 84) ja 2010. aasta seadusega võimaldati neid kasutada likviidsuse tagamiseks. Seepärast on meede seostatav riigiga ja antud riigi rahaliste vahendite kaudu.

(264) Valikulisus: see meede anti ainult endise Tirrenia kontserni äriühingutele, sealhulgas Laziomarile, ja seetõttu on see valikuline. Täielikkuse huvides juhib komisjon tähelepanu sellele, et seda meedet ei antud CLNile.

(265) Majanduslik eelis: Itaalia väitel kasutas (sel ajal) Caremar kõnealuseid rahalisi vahendeid Ponziane saarestikus käitatavate laevade renoveerimistöödeks, et viia need vastavusse rahvusvaheliste ohutusstandarditega. Osa töid tehti kahel Caremari laeval, mis anti seejärel tasuta üle Laziomarile (vt põhjendus 132). Seega ei kasutatud neid vahendeid kunagi likviidsuse tagamiseks (vt põhjendus 132) ja vastupidise kohta komisjon tõendeid ei leidnud.

(266) Kuna Laziomar ei kasutanud neid vahendeid likviidsuse tagamiseks, et vältida kulusid, mida ta oleks pidanud tavaolukorras ise oma rahalistest vahenditest katma, ei ole 2011. aasta otsuses väljendatud kahtlustel enam alust ja komisjon leiab, et seega ei ole nimetatud vahendite kasutamise kaudu Laziomarile majanduslikku eelist antud.

(267) Järeldus: kuna kõik ELi toimimise lepingu artikli 107 lõikes 1 sätestatud kriteeriumid ei ole täidetud, teeb komisjon järelduse, et meede ei kujuta endast riigiabi ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

([81]) Komisjon märgib täielikkuse huvides, et käesolev juhtum erineb muudest juhtumitest, kus esitati samuti ainult üks pakkumus. Vt lisateave selle kohta ja konkreetsed põhjendused: otsus (EL) 2020/1412 (põhjendused 404 ja 405).

5.1.3.2. Erastamisprotsessiga seotud maksuvabastused

(268) Nagu on kirjeldatud põhjenduses 86, on vastavalt 2010. aasta seaduse artiklile 1 Tirrenia kontserni erastamiseks ette nähtud teatavad toimingud ja tehingud, mida on kirjeldatud dekreet-seaduse 135/2009 (mida on muudetud ja millest on saanud 2009. aasta seadus) artikli 19b lõigetes 1–15, vabastatud kõigist sellistelt toimingutelt ja tehingutelt tavaliselt makstavatest maksudest.

(269) Komisjon märgib esiteks, et siinjuures tuleb hinnata kolme eraldiseisvat üleandmist: 1) Tirrenia endiste tütarettevõtjate Caremari, Saremari ja Toremari üleandmine Tirrenialt vastavalt Campania, Sardiinia ja Toscana maakonnale, 2 ) Laziomari äriüksuse üleandmine Campania maakonnalt Lazio maakonnale ning 3) Laziomari äriüksuse üleandmine Lazio maakonnalt CLNile. Maksmisele mittekuuluvate maksude hulka kuuluvad eelkõige registreerimismaks, kinnistu ja hüpoteegi registreerimise tasud, tempelmaks (koos „kaudsed maksud“), käibemaks ja äriühingu tulumaks. Sellest abimeetmest saavad kasu müüja, ostja või mõlemad. Käesolevas otsuses hinnatakse ainult teist ja kolmandat üleandmise paketti ([82]).

(270) Kõigepealt nõustub komisjon sellega, et Laziomari äriüksuse üleandmisel Campania maakonna ja Lazio maakonna vahel ei kohaldatud äriühingu tulumaksu (kuna tasu ei makstud) ja käibemaksu (mida siseriikliku õiguse kohaselt selliste tehingute suhtes ei kohaldata). Mis puudutab kaudseid makse, siis neid, mida siseriikliku õiguse kohaselt peavad tasuma ainult omandajad, pidi kõnealusel juhul maksma Lazio maakond, kes tegutseb oma avaliku sektori ülesannete piires, st riigiasutusena. Sellisena ei kvalifitseeru ta majandusettevõtjaks. Seetõttu ei hinnata käesolevas otsuses ühtki eespool nimetatud maksuvabastust.

(271) Kolmanda üleandmise kohta märgib komisjon esmalt, et presidendi 26. oktoobri 1972. aasta dekreedi nr 633 kohaselt ei peeta tegutsevate ettevõtjate või äriüksuste üleandmist teisele ettevõtjale kaubatarneks ja seetõttu ei kohaldata selle suhtes käibemaksu. Seega, kuna sellised tehingud, nagu Laziomari äriüksuse müük CLNile, ei ole käibemaksuga maksustatud, ei saanud maksuvabastus anda Laziomarile käibemaksuga seoses eelist. Lisaks sellele märgib komisjon, et Laziomari äriüksuse müügilepingus on selgelt öeldud, et ostja, st CLN, peab tasuma kõik müügiga seotud kulud (st registreerimistasud, notarikulud, kinnistusamet jne), osutamata CLNi mis tahes vabastusele nende kulude kandmisest. Mis puudutab vabastust äriühingu tulumaksust, leiab komisjon, et seda maksu kohaldatakse ainult müügitulu suhtes. Antud juhul aga ostis CLN Laziomari Lazio maakonnalt, mis tähendab, et see tehing oli CLNi jaoks kulu ja seetõttu ei saanud seda maksustada äriühingu tulumaksuga. Seetõttu ei kehti see meede CLNi kohta. Eespool öeldut silmas pidades järeldab komisjon, et nendest maksuvabastustest ei ole kasu saanud ei Laziomar ega CLN.

(272) Nendel põhjustel ei kujuta ükski eespool nimetatud maksuvabastus endast riigiabi ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

5.1.3.3. Võimalus kasutada FASi rahalisi vahendeid likviidsusvajaduste rahuldamiseks

(273) 2011. ja 2012. aasta otsuses osutas komisjon (endise) Tirrenia kontserni äriühingute võimalusele kasutada FASi rahalisi vahendeid jooksvate likviidsusvajaduste rahuldamiseks. Itaalia selgitas siiski ametliku uurimismenetluse käigus, et FASi rahalised vahendid ei olnud mõeldud Laziomari või CLNi (või mõne muu endise Tirrenia kontserni äriühingu või nende vastavate omandajate) lisahüvitiseks. Selle asemel eraldati need vahendid nende eelarveassigneeringute täiendamiseks, mis olid ette nähtud endise Tirrenia kontserni äriühingutele avaliku teenuse eest hüvitiste maksmiseks, juhul kui hüvitised osutuvad ebapiisavaks. 2010. aasta seaduse artikli 1 lõige 5b võimaldas maakondadel kasutada FASi rahalisi vahendeid korrapärase avaliku teenuse hüvitise (osa) rahastamiseks ja seega avalike mereveoteenuste katkematuse tagamiseks. Teisisõnu puudutab see meede üksnes Itaalia riigieelarvest vahendite eraldamist avaliku teenuse hüvitiste maksmiseks.

(274) Eespool öeldut silmas pidades järeldab komisjon, et FASi rahalised vahendid on ainult rahastamisallikad, mis võimaldavad riigil maksta avaliku teenuse hüvitisi (mida antakse pikendatud esialgse lepingu alusel) ega kujuta endast meedet, millest Laziomar saaks kasu lisaks neile avaliku teenuse hüvitistele. Seetõttu ei kujuta FASi rahaliste vahendite võimalik kasutamine endast riigiabi ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

([82]) Esimest üleandmise paketti hinnati otsuses (EL) 2020/1412 (vt põhjendus 418).

5.1.4. *Järeldus abi olemasolu kohta*

(275) Eespool esitatud hinnangu põhjal leiab komisjon, et:

— hüvitis Laziomarile mereveoliinide teenindamise eest ajavahemikul 1. juunist 2011 kuni 14. jaanuarini 2014 kujutab endast riigiabi ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses;

— uue avaliku teenindamise lepingu sõlmimine ajavahemikuks 15. jaanuarist 2014 kuni 14. jaanuarini 2024, mis on seotud Laziomari äriüksusega ja sildumise eesõiguse andmisega Laziomarile ja selle omandajale CLNile, vastab neljale Altmarki tingimusele ega kujuta seetõttu endast riigiabi ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses;

— kuna Laziomar ei kasutanud laevade uuendamiseks ette nähtud rahalisi vahendeid likviidsuse tagamise eesmärgil, mida võimaldas 2010. aasta seadus, ei kujuta see meede endast riigiabi Laziomarile ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses, ning

— Laziomari erastamisprotsessiga seotud maksuvabastused ja võimalus kasutada FASi rahalisi vahendeid likviidsusvajaduste rahuldamiseks, nagu on sätestatud 2010. aasta seaduses, ei kujuta endast riigiabi Laziomarile ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

5.2. **Abi seaduslikkus**

(276) Käesoleva otsuse kohaldamisalasse kuuluv abimeede on kehtestatud enne komisjonilt saadud ametlikku heakskiitu. Seega, kuivõrd see abimeede ei olnud teavitamisest vabastatud üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2005. aasta otsuse ega üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2011. aasta otsuse kohaselt, kohaldas Itaalia seda, rikkudes ELi toimimise lepingu artikli 108 lõiget 3 ([83]).

5.3. **Abi kokkusobivus siseturuga**

(277) Laziomarile esialgse lepingu pikendamise raames antud avaliku teenuse hüvitise kokkusobivust siseturuga tuleb hinnata Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 106 lõike 2 alusel.

5.3.1. *Kohaldatavad õigusnormid*

(278) Nagu juba eespool mainitud, pikendati esialgse lepingu kehtivust pärast 2008. aasta lõppu järgmiste õigusaktidega:

a) 30. detsembri 2008. aasta dekreet-seaduses nr 207, mis muudeti 27. veebruari 2009. aasta seaduseks nr 14, nähti ette esialgsete lepingute pikendamine 1. jaanuarist 2009 kuni 31. detsembrini 2009;

b) 25. septembri 2009. aasta dekreet-seaduses nr 135, mis muudeti 2009. aasta seaduseks, nähti muu hulgas ette esialgsete lepingute pikendamine 1. jaanuarist 2010 kuni 30. septembrini 2010

c) 5. augusti 2010. aasta dekreet-seaduses nr 125, mis muudeti 2010. aasta seaduseks, nähti ette esialgsete lepingute pikendamine 1. oktoobrist 2010 kuni Tirrenia ja Siremari erastamisprotsessi lõpuni ning

d) Lazio maakonna 24. detsembri 2012. aasta seadus nr 228, millega kinnitatakse Laziomari kohustus tagada Ponziane saarestiku liinidel liiklus eri piirkondade vahel kuni Laziomari erastamiseni.

(279) Seda arvestades märgib komisjon, et avaliku teenuse hüvitise maksmine esialgse lepingu viimase pikenduse alusel toimus pärast üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2011. aasta otsuse ja üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2011. aasta raamistiku jõustumist, erinevalt kolmest varasemast pikendusest, mis eelnesid kõnealuse õigusraamistiku jõustumisele. Üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitlevas 2011. aasta paketis – üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2011. aasta otsuse artiklis 10 ja üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2011. aasta raamistiku punktis 69 – on selles viimati kirjeldatud kontekstis sätestatud siiski selle kohaldamise eeskirjad ka enne selle jõustumist (mis toimus 31. jaanuaril 2012. aastal) antud riigiabi suhtes. Üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2011. aasta otsuse artikli 10 punktis b on sätestatud eelkõige, et:

([83]) Komisjon hindab punktis 5.3.1, kas see oli tõepoolest nii.

„enne käesoleva otsuse jõustumist [s.o enne 31. jaanuari 2012] antud abi, mis ei olnud kooskõlas otsusega 2005/842/EÜ [...] siseturuga kokkusobiv ja teavitamiskohustusest vaba, kuid täidab käesolevas otsuses sätestatud tingimusi, on siseturuga kokkusobiv ja eelneva teavitamise kohustusest vaba“.

(280) Üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2011. aasta raamistiku puhul täpsustatakse selle punktides 68 ja 69, et komisjon kohaldab selles raamistikus kehtestatud põhimõtteid kõigile talle teada antud abiprojektidele, mille teatis esitati enne või pärast kõnealuse raamistiku kohaldamise algust 31. jaanuaril 2012, ning kogu ebaseaduslikule abile, mille kohta ta teeb otsuse pärast 31. jaanuari 2012, isegi kui kõnealune abi on antud enne 31. jaanuari 2012. Viimasel juhul ei kohaldata üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2011. aasta raamistiku punktide 14, 19, 20, 24, 39 ja 60 sätteid.

(281) Seega tähendavad eespool kirjeldatud üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2011. aasta otsuse ja üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2011. aasta raamistiku rakenduseeskirjad seda, et Laziomarile pikenduse jooksul antud avaliku teenuse hüvitist saab hinnata üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2011. aasta paketi alusel. Kui üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2011. aasta otsuse või üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2011. aasta raamistiku asjakohased tingimused on täidetud, on see abimeede siseturuga kokkusobiv kogu asjaomasel perioodil 1. juunist 2011 kuni 14. jaanuarini 2014 ([84]).

(282) Komisjon hindab kõigepealt, kas Laziomarile pikendamisperioodil antud avaliku teenuse hüvitis vastab üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2011. aasta otsuse tingimustele.

(283) Komisjon märgib, et üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitlevat 2011. aasta otsust kohaldatakse üksnes riigiabi suhtes, mida antakse avaliku teenuse hüvitisena mereühenduste eest saartega, mille keskmine aastane sõitjate arv üldist majandushuvi pakkuva teenuse määramisele eelnenud kahel majandusaastal ei ületa 300 000 reisijat (artikli 2 lõike 1 punkt d). Nagu on kirjeldatud põhjenduses 141, on Itaalia esitanud arvud, mis näitavad, et seda künnist ei ületata ühelgi Laziomari liinil. Seepärast teeb komisjon järelduse, et üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2011. aasta otsuse artikli 2 lõike 1 punkti d tingimus on täidetud.

(284) Lisaks peab üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva otsuse artikli 4 kohaselt ülesande andmise akt muu hulgas sisaldama viidet selle otsuse kohaldamisele. Komisjon märgib, et Lazio maakonna ja Laziomari vahelises avaliku teenindamise lepingus ega üheski sellega kaasnevas dokumendis sellist viidet ei ole. Komisjon järeldab sellest, et artiklit 4 ei ole järgitud ja Laziomarile pikendamisperioodil antud avaliku teenuse hüvitise kokkusobivust siseturuga ei saa hinnata üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2011. aasta otsuse alusel.

(285) Järelikult kuuluks Laziomarile alates 2011. aastast kuni erastamisprotsessi lõpuni makstud avaliku teenuse hüvitise kokkusobivus siseturuga üldjuhul üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2011. aasta raamistiku kohaldamisalasse.

(286) Arvestades, et üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva otsuse artikli 2 lõike 1 punktis d sätestatud tingimused on täidetud, kohaldatakse selles kontekstis siiski üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2011. aasta raamistiku punkti 61. Komisjon hindab selle alusel, kas kogu pikendamisperioodil Laziomarile makstud avaliku teenuse hüvitis vastab üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2011. aasta raamistiku tingimustele, välja arvatud selle punktides 14, 19, 20, 24, 39 ja 60 sätestatud tingimused.

([84]) Täielikkuse huvides märgib komisjon, et vastavalt üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2011. aasta otsuse artikli 10 punktis a sisalduvale üleminekusättele, mille kohaselt on enne kõnealuse otsuse jõustumist (s.o enne 31. jaanuari 2012) kehtestatud abikava, mis oli üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2005. aasta otsuse kohaselt siseturuga kokkusobiv ja teavitamiskohustusest vaba, veel kahe aasta jooksul (s.o 30. jaanuarini 2014 (kaasa arvatud)) siseturuga kokkusobiv ja teavitamiskohustusest vaba. See näitab, et kõnealuse korra alusel alates üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2005. aasta otsuse jõustumisest 19. detsembril 2005 kuni üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2011. aasta otsuse jõustumiseni 31. jaanuaril 2012 antud abi peetakse siseturuga kokkusobivaks, aga ainult selle andmise kuupäevast kuni 30. jaanuarini 2014 (kaasa arvatud). Alates 31. jaanuarist 2012 antud abile ei kohaldata mingil juhul üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2011. aasta otsuse artikli 10 punktis a sisalduvat üleminekusätet ning siseturuga kokkusobivuse hindamine tuleb teha üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2011. aasta otsuse alusel.

5.3.2. *Üldist majandushuvi pakkuv teenus ELi toimimise lepingu artikli 106 tähenduses*

(287) Üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2011. aasta raamistiku punktis 12 on sätestatud, et „[a]bi tuleb anda tegeliku ja õigesti määratletud üldist majandushuvi pakkuva teenuse eest, nagu viidatakse aluslepingu artikli 106 lõikes 2“. Punktis 13 esitatud selgituse kohaselt „ei tohi liikmesriigid kehtestada konkreetseid avaliku teenuse osutamise kohustusi teenuste puhul, mida juba pakuvad või võivad pakkuda rahuldavalt ning tingimustel, mis on kooskõlas avalikkuse riigi poolt määratletud huvidega (näiteks hind, objektiivsed kvaliteediomadused, teenuse jätkuvus ja kättesaadavus) tavalistel turutingimustel toimivad ettevõtjad. Küsimuses, kas teenust võib pakkuda turg, piirdub komisjoni hinnang kontrollimisega, kas liikmesriigi määratluses ei ole ilmselgeid vigu, v.a juhtudel, kui liidu õigusega on kehtestatud rangemad normid“. Kõigele lisaks osutatakse üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2011. aasta raamistiku punktis 56 „liikmesriigi suurele valikuvabadusele“ seda laadi teenuste puhul, mida võiks liigitada üldist majandushuvi pakkuvateks teenusteks.

(288) Üldist majandushuvi pakkuvate teenuste tõelisuse hindamisel tuleb lähtuda ka üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitlevast teatisest (vt põhjendused 170 ja 186), merekabotaaži määrusest (vt põhjendused 173, 174 ja 175) ja kohtupraktikast (vt põhjendused 176 ja 177). Seetõttu peab komisjon pikenduse puhul hindama,

1) kas eksisteeris **kasutajatepoolne nõudlus**;

2) kas turuosalised ei suutnud seda nõudlust rahuldada ilma riigiasutuste kehtestatud kohustuseta (**turutõrke olemasolu**); ning

3) kas selle puuduse kõrvaldamiseks ei piisanud lihtsalt avalike teenuste osutamise kohustuse kasutamisest (**kõige vähem kahjulik lähenemisviis**).

(289) Komisjon juhib tähelepanu sellele, et Laziomari lepingu pikenduse jooksul avaliku teenindamise lepingu kohaselt teenindatud liinid on samad, mis anti talle uue avaliku teenindamise lepingu alusel, välja arvatud asjaolu, et lepingu pikenduse ajal oli liinide arv kõigest viis (vt põhjendus 43), samas kui uue avaliku teenindamise lepinguga lisati kaks täiendavat liini, mis ühendavad Terracinat Ponzaga (liin T3) ja Ventotenega (liin T4) (vt põhjendus 72). Lisaks on komisjon juba kirjeldanud ja hinnanud konkurentsiolukorda nendel liinidel lepingu pikenduse jooksul. Seda arvestades tuginetakse allpool esitatud hinnangus eespool uue avaliku teenindamise lepingu kohta esitatud hinnangu asjaomastele osadele ja viidatakse neile (vt punkt 5.1.2.1).

(290) Komisjon tuletab kõigepealt meelde (vt põhjendus 120), et Itaalia on kehtestanud esialgses lepingus sätestatud avalike teenuste osutamise kohustused peamiselt selleks, et i) tagada mandri ja saarte vaheline ühendus ja ii) aidata kaasa asjaomaste saarte majandusarengule regulaarsete ja usaldusväärsete mereveoteenuste kaudu. Komisjon jõudis juba järeldusele (vt põhjendus 179), et need on tõepoolest õigustatud avaliku huvi eesmärgid.

(291) Selleks et selgitada kasutajate tõelist nõudlust asjaomaste mereveoteenuste järele, esitas Itaalia (vt tabelid 11 ja 12) üksikasjaliku statistika, mis näitab, et 2011. aastal vedas Laziomar avalike teenuste osutamise kohustustega hõlmatud perioodidel viiel veoteenuste liinil kokku 270 457 sõitjat ja 17 717 sõidukit. 2012. aastal olid need näitajad 240 430 sõitjat ja 13 228 sõidukit ning 2013. aastal 254 167 sõitjat ja 16 927 sõidukit. ([85])

([85]) Ka on Itaalia esitanud 2009. ja 2010. aasta kohta ainult sõitjate arvu. Siinkohal tuleb meelde tuletada, et sel perioodil teenindas Caremar teatavaid liine kuni 2011. aasta mai lõpuni. Arvud olid järgmised: 2009. aastal 287 639 sõitjat (157 055 liinil T1 ja liinil A2, 99 087 liinil T2 ja liinil A3 ning 31 494 liinil A1) ning 2010. aastal 253 638 (141 300 liinil T1 ja liinil A2, 86 031 liinil T2 ja liinil A3 ning 26 307 liinil A1).

*Tabel 11*

**Aastate 2011–2013 sõitjateveo statistika**

| Aasta | Liin T1 | Liin T2 | Liin A1 | Liin A2 | Liin A3 | Sõitjate arv kokku |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 2011 | 57 374 | 53 461 | 15 374 | 106 588 | 37 660 | 270 457 |
| 2012 | 36 446 | 61 978 | 16 372 | 96 125 | 29 509 | 240 430 |
| 2013 | 26 492 | 61 678 | 19 655 | 117 085 | 29 257 | 254 167 |

*Tabel 12*

**Aastate 2011–2013 sõidukiteveo statistika**

| Aasta | Liin T1 | Liin T2 | Liin A1 | Liin A2 | Liin A3 | Sõidukite arv kokku ([1]) |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 2011 | 13 203 | 2 880 | 1 634 ([2]) | | | 17 717 |
| 2012 | 10 614 | 2 614 | | | | 13 228 |
| 2013 | 14 177 | 2 750 | | | | 16 927 |

([1]) Liinil A1, liinil A2 ja liinil A3 kasutatud laevad ei vedanud sõidukeid (v.a 2011. aastal liin A1).
([2]) Alates 2012. aastast teenindab see liin ainult reisijaid.

(292) Üldiselt näitavad arvud, et kasutajate nõudlus mereveoteenuste järele igal asjaomasel liinil oli märkimisväärne ja üsna stabiilne, ning aastate 2011–2013 kohta tehtud analüüsist ei ilmnenud märke selle kadumise kohta. Komisjon on juba näidanud, et ka alates 2014. aastast oli kasutajate nõudlus mereveoteenuste järele märkimisväärne (vt põhjendus 184).

(293) Seetõttu võib järeldada, et need teenused vastavad tegelikule kasutajatepoolsele nõudlusele ja rahuldavad seega üldsuse tegelikke vajadusi.

(294) Nagu on selgitatud põhjenduses 186, peab komisjon uurima ka seda, kas teenus oleks olnud ebapiisav, kui selle osutamine oleks jäetud ainuüksi turujõudude hooleks, pidades silmas avalike teenuste osutamise kohustusi, mille liikmesriik on kehtestanud pikendatud esialgse lepinguga. Üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva teatise punktis 48 on selle kohta märgitud, et „komisjon [piirdub] kontrollimisega, kas liikmesriik ei ole teinud ilmset viga“.

(295) Komisjon märgib, et ajavahemikul 1. juunist 2011 kuni 14. jaanuarini 2014 pakkus ühel liinil, mida Laziomar teenindas esialgse lepingu pikenduse ajal (liin A3), reisijateveoteenust teine ettevõtja, Vetor, kuigi mitte samasuguse katkematuse, regulaarsuse ja hinnaga. Komisjon on juba põhjenduses 195 hinnanud liini A3 konkurentsiolukorda ja seda, kas Vetori osutatud teenused olid samaväärsed nendega, mida Laziomar pidi osutama uue avaliku teenindamise lepingu kohaselt. Komisjon tuletab meelde, et see hinnang põhines selle liini konkurentsiolukorral ajavahemikul 1. juunist 2011 kuni 14. jaanuarini 2014. Kuna üldiselt on teenused, mida Laziomar peab osutama, pakutavate liinide, sageduste ja tehniliste nõuete poolest peaaegu identsed teenustega, mida ta pidi osutama lepingu pikenduse jooksul, kehtib komisjoni järeldus (vt põhjendus 195), et turujõududest üksi ei oleks piisanud avalike teenuste vajaduste rahuldamiseks, Laziomari puhul ka kogu pikenduse jooksul. Enamikul liinidel oli Laziomar tõepoolest ainus teenuseosutaja, samas kui ühel liinil (liin A3), kus teenuseid pakkus Vetor, ei olnud need katkematuse, regulaarsuse, mahu ja hinna poolest samaväärsed ega rahuldanud seetõttu täielikult Laziomarile esialgse (pikendatud) lepinguga ülesandeks tehtud avaliku teenuse vajadusi.

(296) Kõigele lisaks otsustas Itaalia, pidades silmas kavandatud erastamist ja esialgse lepingu alusel osutatavate avalike teenuste katkematuse tagamiseks, pikendada seda lepingut muutmata kujul ja tingimusel, et muudetakse alates 2010. aastast kohaldatavat hüvitise arvutamise metoodikat. Komisjon nõustub, et kasutajatepoolset nõudlust (nagu on kirjeldatud põhjendustes 291, 292 ja 293) ei oleks saanud rahuldada avalike teenuste osutamise kohustuste kehtestamisega kõigile käigusolevaid liine teenindavatele ettevõtjatele. Täpsemalt öeldes oli Laziomar enamikul liinidel ainus teenuseosutaja (vt nt põhjendus 188) ja kus see nii ei olnud, ei vastanud teise ettevõtja pakkumine regulaarsuse, katkematuse, mahu ja taskukohase hinna nõuetele. Pealegi on enamiku (kui mitte kõigi) liinide käigushoidmine, eriti madalhooajal, kahjumlik, nii et ilma avaliku teenuse hüvitiseta neid tõenäoliselt üldse ei teenindatakski. Lisaks nõustub komisjon, et Laziomari erastamise protsessi silmas pidades oli kehtiva avaliku teenindamise lepingu pikendamine ainus viis tagada avalike teenuste katkematus kuni selle erastamise lõpuni.

(297) Seepärast järeldab komisjon, et Itaalia ei ole teinud Laziomarile ülesandeks antud teenuste määratlemisel üldist majandushuvi pakkuvate teenustena ilmset viga. Seega on komisjoni 2011. ja 2012. aasta otsuses avaldatud kahtlused hajutatud.

5.3.3. *Vajadus ülesande andmise akti järele, milles määrataks kindlaks avalike teenuste osutamise kohustused ja hüvitiste väljaarvutamise meetodid*

(298) Nagu on märgitud üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2011. aasta raamistiku punktis 2.3, tähendab üldist majandushuvi pakkuva teenuse mõiste ELi toimimise lepingu artikli 106 tähenduses, et asjaomasele ettevõtjale on ühe või mitme ametliku aktiga antud ülesanne osutada üldist majandushuvi pakkuvat teenust.

(299) Nendes õigusaktides tuleb täpsustada eelkõige järgmist:

— avalike teenuste osutamise kohustuse täpne laad ja kestus;

— asjaomane ettevõtja ja territoorium;

— ainuõiguste laad;

— hüvitise arvutamise, kontrollimise ja läbivaatamise parameetrid;

— ülemääraste hüvitiste maksmise vältimise ja tagasinõudmise kord.

(300) Komisjon avaldas oma 2011. ja 2012. aasta otsuses kahtlust, kas ülesande andmise aktis esitati Laziomari poolt pikenduse jooksul pakutavate avalike teenuste osutamise kohustuste laadi täielik kirjeldus. Sellegipoolest tuletas komisjon meelde ka seda, et ülesande eri elemendid võidakse paigutada ka mitmesse akti, ilma et see seaks kohustuste kindlaksmääramise asjakohasuse kahtluse alla. Pikenduse jooksul hõlmas Laziomarile ülesande andmise akt esialgset lepingut (muudetud ja aja jooksul pikendatud), viie aasta plaane, mis hõlmavad ajavahemikke 2000–2004 ja 2005–2008, mitut Itaalia *ad hoc* otsust, CIPE direktiivi ja 2009. aasta seadust.

(301) Seda arvestades märgib komisjon kõigepealt, et esialgne leping (aja jooksul muudetud), mis moodustab Laziomarile ülesande andmise akti tuuma, kehtis täielikult kuni erastamise lõpetamiseni mitme dekreet-seaduse alusel (vt põhjendus 278). Nendes õigusaktides on täpsustatud, et Laziomarile usaldati avalike teenuste osutamise kohustused kuni erastamise lõpuni.

302) Esialgse lepingu kohaselt määratakse viie aasta plaanides kindlaks teenindatavad liinid ja sadamad, kõnealustele mereühendustele määratud laevade tüüp ja võimsus, sõitude sagedus ja tariifid, sealhulgas eelkõige saarepiirkondade elanikele mõeldud soodustariifid. Kuigi aastateks 2005–2008 plaane ametlikult vastu ei võetud, kehtis 2000.–2004. aasta plaan jätkuvalt, mis tahes muudatusteta avalike teenuste osutamise kohustuste ulatuses. Seega kehtisid selle plaani sätted ajavahemikul 1. juunist 2011 kuni 14. jaanuarini 2014 täies mahus edasi. Enne 2011. aastat muudeti esialgse lepinguga ette nähtud algset hinnakirja mitme hilisema aktiga. Samas ei antud kogu pikenduse jooksul välja ministeeriumidevahelisi käskkirju, et muuta veelgi endise Tirrenia kontserni äriühingute, sealhulgas Laziomari piletihindu. Selle põhjal järeldab komisjon, et avalike teenuste osutamise kohustused, mida Laziomar pidi pikenduse jooksul täitma, on piisavalt selgelt kindlaks määratud.

(303) Komisjon märkis juba 2011. aasta otsuse põhjendustes 239 ja 240, et hüvitise suuruse arvutamiseks vajalikud parameetrid on eelnevalt kindlaks määratud ja neid on selgelt kirjeldatud. Eelkõige sisaldab esialgne leping 2011.–2013. aasta kohta (vt põhjendus 46) arvesse võetavate kuluelementide ammendavat ja täpset loetelu, samuti ettevõtja investeeritud kapitali tootluse arvutamise metoodikat. Asjaomane metoodika on sätestatud CIPE direktiivis (vt põhjendused 47–57). Täpsemalt kirjeldatakse CIPE direktiivis arvesse võetavaid kuluelemente ja investeeritud kapitali tootlust. Kõigele lisaks sisaldab 2009. aasta seadus 10 030 606 euro suurust aastase hüvitise ülemmäära, mida kohaldatakse alates 2010. aastast. Lisaks nähti esialgses lepingus ette, et hüvitis makstakse välja osade kaupa, ja kinnitati, et hüvitis põhineb avaliku teenuse osutamisega seotud tegelikel kuludel ja tuludel. Nii saab kindlaks teha ülemäärase hüvitamise ja seda hõlpsasti vältida. Vajaduse korral saaks riik Laziomarilt ülemäärase hüvitise tagasi nõuda.

(304) Selle põhjal leiab komisjon, et esialgse lepingu pikenduse kehtivusajaks määrati ülesande andmise aktides kindlaks avalike teenuste osutamise kohustused, kestus, asjaomane ettevõtja ja territoorium, hüvitise arvutamise, kontrollimise ja läbivaatamise parameetrid ning ülemäärase hüvitise vältimise ja tagasimaksmise kord, nagu on nõutud üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitlevas 2011. aasta raamistikus.

5.3.4. *Antava ülesande kestus*

(305) Üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2011. aasta raamistiku punktis 17 on märgitud, et, „[ü]lesande kestust tuleks põhjendada viitega objektiivsetele kriteeriumidele nagu mitteüleantava põhivara amortiseerimisvajadusele. Põhimõtteliselt ei tohiks ülesande andmise akti kehtivusaeg ületada ajavahemikku, mis on vajalik kõige olulisemate üldist majandushuvi pakkuva teenuse osutamiseks vajalike varade amortiseerimiseks“.

(306) Itaalia märkis, et lepingu pikenduse kestus on kindlaks määratud, tuginedes ajavahemikule, mis on vajalik üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutamisel kasutatud varade amortiseerimiseks. Täpsemalt öeldes on pikendatud esialgse lepingu kogukestus pisut üle 24 aasta. Kõige olulisem vara avaliku teenuse osutamiseks on laevad. Parvlaevateenuste osutamiseks kasutatavate laevade amortisatsiooniperiood on tavaliselt pikk ja võib ületada 25 aastat.

(307) Itaalia on komisjonile esitanud Laziomari laevade amortisatsiooniväärtuse ajavahemikuks 2011–2013. Komisjon märgib, et kui Laziomar alustas 1. juunil 2011 esialgse lepingu pikendamise alusel Ponziane saarestiku liinide teenindamist, oli tema nelja laeva keskmine vanus 24 aastat.

(308) Komisjon märgib, et perioodi pikendamine kahe ja poole aasta võtta oli vajalik avaliku teenuse katkematuse tagamiseks kuni erastamisprotsessi lõpuni. Võttes lisaks arvesse laevade keskmist vanust, üldiselt parvlaevateenuste osutamiseks kasutatavate laevade amortisatsiooniperioodi keskmist pikkust, teenuste riigihankelepingu sätete kohaselt kavandatud ajakohastamisalgatusi ja uute laevade kasutamist (vt põhjendus 243), teeb komisjon järelduse, et ülesande andmise kestus on piisavalt põhjendatud ja üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva raamistiku punkti 17 on järgitud.

5.3.5. *Vastavus komisjoni direktiivile 2006/111/EÜ* ([86])

(309) Üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2011. aasta raamistiku punktis 18 on sätestatud: „[a]bi loetakse siseturuga kokkusobivaks aluslepingu artikli 106 lõike 2 alusel üksnes juhul, kui ettevõtja järgib direktiivi 2006/111/EÜ [(liikmesriikide ja riigi osalusega äriühingute vaheliste finantssuhete läbipaistvuse ning teatavate ettevõtjate finantsläbipaistvuse kohta)] nõudeid, kui see on asjakohane“.

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

(310) Lisaks nõutakse üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2011. aasta raamistiku punktis 44 järgmist: „Kui ettevõtja tegevus hõlmab nii üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutamist kui ka muud tegevust, peavad sisemisest raamatupidamisarvestusest üheselt selguma üldist majandushuvi pakkuvate teenuste ning muude teenuste osutamisega seonduvad kulud ja tulud kooskõlas punktis 31 sätestatud põhimõtetega“.

(311) Itaalia on kinnitanud, et Laziomari tegevus on seisnenud üksnes esialgse lepingu kohaste avalike teenuste osutamises.

(312) Seetõttu leiab komisjon, et üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2011. aasta raamistiku punkt 18 ei ole kohaldatav.

5.3.6. *Hüvitise summa*

(313) Üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2011. aasta raamistiku punktis 21 on märgitud, et „[h]üvitise suurus ei tohi ületada üldist majandushuvi pakkuva teenuse osutamise kohustuse täitmiseks vajalikke netokulusid koos mõistliku kasumiga“.

(314) Kuna käesoleval juhul on hüvitis ebaseaduslik abi, mis anti enne raamistiku jõustumist, nähakse üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2011. aasta raamistiku punktis 69 konkreetselt ette, et ei nõuta kulude netokokkuhoiu meetodi kasutamist riigiabi hindamise eesmärgil. Selle asemel võib avalike teenuste kohustuste täitmiseks vajalike netokulude arvutamiseks kasutada alternatiivseid meetodeid, näiteks kulude jaotamisel põhinevat meetodit. Viimati nimetatud meetodi kohaselt arvutatakse netokulud avalike teenuste osutamise kohustuste täitmisel määratud teenuseosutajale tekkivate kulude ja tulude vahena, nagu on täpsustatud ja prognoositud ülesande andmise aktis. Üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2011. aasta raamistiku punktides 28–38 on täpsemalt sätestatud, kuidas seda meetodit tuleks kohaldada.

(315) Oma 2011. ja 2012. aasta otsuses avaldas komisjon kahtlust ka 6,5 % suuruse riskipreemia suhtes, mida kohaldati alates 2010. aastast. Komisjon seadis eelkõige kahtluse alla selle, kas see riskipreemia kajastab asjakohast riski suurust, võttes arvesse seda, et esmapilgul ei tundunud, et Laziomar võtab endale selliste teenuste osutamisega tavaliselt kaasnevaid riske.

(316) Kapitalitootluse määramiseks kapitali kaalutud keskmise hinna (WACC) valemi alusel kasutati 6,5 % suurust riskipreemiat. Samas, nagu põhjendustes 136, 137 ja 138 juba selgitatud, on Itaalia täpsustanud, et kuna hüvitise ülemmäär oli sätestatud 2009. aasta seaduses, otsustati arvutamist lihtsustada ja kohaldada 6,5 % kindlamääralise kapitalitootlusena.

(317) Sellega seoses sai komisjon Itaalia esitatud ja tabelis 13 kokku võetud liinipõhiste raamatupidamisaruannete põhjal kontrollida, et 2011., 2012. ja 2013. aasta peale kokku oli avaliku teenuse hüvitis 70 650 eurot suurem kui teenuse netokulu (välja arvatud mis tahes kapitalitootlus):

*Tabel 13*

**Laziomari avaliku teenuse osutamise netokulud ajavahemikul 2011–2013**

*(eurodes)*

| Laziomari avaliku teenuse osutamine | 2011 | 2012 | 2013 | Kõik kokku |
|---|---|---|---|---|
| Kogutulu | 2 845 238 | 3 441 567 | 3 569 149 | 9 855 942 |
| – kogukulu | 11 182 105 | 17 140 076 | 15 799 712 | 44 121 893 |
| – amortisatsioon | 114 836 | 274 044 | 352 229 | 741 109 |
| = avaliku teenuse netokulu | – 8 451 703 | – 13 972 553 | – 12 582 792 | – 35 007 048 |
| + kapitalitootlus (6,5 %) | 0 | 0 | 0 | 0 |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| = hüvituskõlblik | – 8 451 703 | – 13 972 553 | – 12 582 792 | – 35 007 048 |
| + tegelik hüvitis | 8 601 187 | 13 780 506 | 12 696 005 | 35 077 698 |
| = ülemäärane / ebapiisav hüvitamine | 149 484 | – 192 047 | 113 213 | 70 650 |

(318) Komisjon võtab arvesse asjaolu, et Laziomar alustas Ponziane saarestikus liinide teenindamist 1. juunil 2011, vahetult pärast nende liinide üleandmist Campania maakonnalt ja Caremarilt Lazio maakonnale ja Laziomarile (vt põhjendused 4, 32 ja 33). Seetõttu ei saa 2011. aasta finantstegevust, mille puhul tekkis 149 484 euro suurune positiivne vahe, täielikult seostada Laziomariga ning see ei kajasta Laziomari tegelikke tulemusi. Tegelikult on majandusaastatel 2012 ja 2013, mis on täielikult omistatavad Laziomarile, võimaliku ja tegeliku hüvitise kombineeritud vahe negatiivne (– 78 834 eurot).

(319) Komisjon kontrollis ka Itaalia investeeritud kapitali tootluse kohta esitatud arvutusi ühtse määra (6,5 %) alusel. Arvestades, et tulud on aastatel 2011–2013 negatiivsed (vt põhjendus 138), on need tabelis 13 esitatud avaliku teenuse netokulu arvutamiseks nullina. Võttes arvesse neid negatiivseid tulemusi, märgib komisjon seega, et seoses kolmeaastase finantstegevusega on 70 650 euro suuruse positiivse erinevuse puhul, mis moodustab vaid 0,2 % Laziomarile tegelikult makstud hüvitisest, võetud arvesse ühtset 6,5 % määra, ja see ei too kaasa ülemäärast hüvitamist. Veelgi enam, 0,2 % (või 20 baaspunkti) suurune tootlus ei ületa asjakohast vahetustehingute intressimäära pluss 100 baaspunkti suurust preemiat, mida üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2011. aasta raamistiku punkti 36 kohaselt peetakse igal juhul mõistlikuks.

(320) Üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2011. aasta raamistiku punktis 49 on sätestatud, et liikmesriigid peavad tagama, et ettevõtjad ei saaks üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutamise eest makstava hüvitise tulemusena ülemäärast hüvitist (nagu on kindlaks määratud raamistiku punktis 47). Muu hulgas peavad liikmesriigid esitama tõendeid, kui komisjon neid nõuab. Peale selle peavad liikmesriigid korraldama korrapäraseid kontrollimisi või tagama selliste kontrollimiste tegemise ülesande lõppemisel, kuid mitte harvemini kui iga kolme aasta tagant.

(321) Seoses kolmanda Altmarki kriteeriumiga on komisjon juba hinnanud, et 6,5 % kindlamääraline kapitalitootlus, mida Laziomar eelanalüüsi kohaselt võis oodata, on kooskõlas riskidega, mis tekkisid talle uue avaliku teenindamise lepingu alusel avalike teenuste osutamisel (vt põhjendused 211–216). Lisaks kordab komisjon, et Itaalia on arvutamise lihtsustamiseks kasutanud kindlamääralist kapitalitootlust.

(322) Komisjon märgib, et esitatud CIPE direktiivis on arvesse võetud teatavaid merekabotaaži sektoris kohaldatavaid turuväärtusi. Selles on ette nähtud avalike teenuste osutamise kohustuste täitmise rahastamiskõlblikud kulud, samuti kapitalitootluse arvutamise põhimõtted selle spetsiifilise sektori jaoks olulise teabe, tingimuste ja riskide alusel.

(323) Lisaks, nagu on juba selgitatud põhjenduses 214 seoses uue avaliku teenindamise lepingu hindamisega kolmanda Altmarki kriteeriumi alusel, on komisjon leidnud, et 2013. aastal (nagu ka ajavahemikul 2011–2013 tervikuna) oli Itaalias või Itaalia ja teiste liikmesriikide vahel mereveoühendusi pakkuvatest parvlaevaomanikest moodustatud võrdlusrühma saavutatud keskmine kapitalitootlus üldiselt sarnane Laziomari 6,5 % suuruse kapitalitootlusega.

(324) Eespool öeldut arvesse võttes leiab komisjon, et 6,5 % kapitalitootlus jääb mõistlikule tasemele.

(325) Lisaks kõigele on Itaalia esitanud vajalikud tõendid, mis näitavad, et tehti kõik korrapärased kontrollid, tagamaks et hüvitise summa ei ületa teenuse netokulu. Lisaks tuletab komisjon meelde, et hüvitis makstakse välja osade kaupa (vt põhjendus 45) ning et lõplik väljamakse tehakse aasta tegelike kulude ja tulude põhjal. See tagab, et hüvitise summa ei ületa teenuse netokulusid.

(326) Eespool öeldut arvesse võttes jõuab komisjon järeldusele, et esialgse lepingu pikenduse ajal Laziomarile makstud hüvitise summa ei ole toonud kaasa ülemäärast hüvitist ning üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva raamistiku punkti 2.8 alusel kohaldatavad nõuded on täidetud.

5.3.7. *Sildumise eesõigus*

(327) 2009. aasta seaduse artikli 19b lõikes 21 on selgelt sätestatud, et sildumise eesõigus oli vajalik ühenduse tagamiseks saartega ning arvestades endise Tirrenia kontserni äriühingute, sealhulgas Laziomari avalike teenuste osutamise kohustusi. Kui avalike teenuste osutamise kohustustega ettevõtjatel ei oleks sildumise eesõigust, peaksid nad enne sildumist ootama oma järjekorda ja sellest võiksid tekkida viivitused, mis kahjustaksid eesmärki tagada tarbijatele usaldusväärne ja mugav ühendus. Korrapärane sõidugraafik on saarte elanike liikumisvajaduste rahuldamiseks ja asjaomaste saarte majandusarengule kaasaaitamiseks tõepoolest vajalik. Kuna avaliku teenindamise lepingu kohaselt teenindatavate liinide väljumisajad on lepingus kindlaks määratud, on sildumise eesõigus vajalik selle tagamiseks, et sadamad eraldavad kaikohti ja sildumisaegu nii, et avaliku teenuse osutajal oleks võimalik täita oma avalike teenuste osutamise kohustusi.

(328) Seda arvestades leiab komisjon, et selle meetme eesmärk oli võimaldada Laziomaril täita oma avalike teenuste osutamise kohustust, mis kujutab endast tõelist üldist majandushuvi pakkuvat teenust (vt punkt 5.3.2). Lisaks sellele on Itaalia kinnitanud, et sildumise eesõigus kehtib ainult avalike teenuste osutamise korra alusel osutatavatele teenustele.

(329) Komisjon on juba üksikasjalikult hinnanud üldist majandushuvi pakkuvate teenuste ja Laziomarile nendega seoses makstud hüvitise siseturuga kokkusobivust esialgse lepingu pikenduse jooksul (vt punktid 5.3.2–5.3.6). Seetõttu leiab komisjon, et sildumise eesõiguse siseturuga kokkusobivuse hindamine võib piirduda selle kindlakstegemisega, kas selle meetmega võib kaasneda ülemäärane hüvitamine.

(330) Komisjon leiab, et sildumise eesõigusest tulenevad võimalikud rahalised eelised oleksid piiratud (vt põhjendus 162). Seega oleks ka meetmest tulenev ülemäärase hüvitamise oht väike. Peale selle, kui see meede vähendaks avaliku teenuse osutaja tegevuskulusid või suurendaks tema tulusid, kajastuks selline mõju täielikult ettevõtja raamatupidamises. Seetõttu sobivad Laziomari suhtes punktis 5.3.6 kirjeldatud viisil kohaldatud ülemäärase hüvitamise kontrollid ka sildumise eesõigusest tuleneva võimaliku ülemäärase hüvitamise kindlakstegemiseks.

(331) Seetõttu järeldab komisjon, et sildumise eesõigus, mis on lahutamatult seotud Laziomari osutatava avaliku teenusega, on kokkusobiv siseturuga vastavalt ELi toimimise lepingu artikli 106 lõikele 2 ja üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitlevale 2011. aasta raamistikule.

5.3.8. *Järeldus*

(332) Põhjendustes 278–331 esitatud hinnangu põhjal järeldab komisjon, et Laziomarile mereveoteenuste osutamise eest antud hüvitis esialgse lepingu pikendamise tingimusel ajavahemikuks 1. juunist 2011 kuni 14. jaanuarini 2014 ja sildumise eesõigus on kooskõlas üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2011. aasta raamistiku kohaldatavate tingimustega ja on seetõttu ELi toimimise lepingu artikli 106 kohaselt siseturuga kokkusobiv.

## 6. **JÄRELDUS**

(333) Komisjon on seisukohal, et Itaalia rakendas hinnatavat abimeedet vastuolus Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 108 lõikega 3. Eespool esitatud hinnangu põhjal on komisjon otsustanud, et Laziomarile pikendatud esialgse lepingu alusel antud avaliku teenuse hüvitis on siseturuga kokkusobiv vastavalt ELi toimimise lepingu artiklile 106. Lisaks, kuna sildumise eesõigus on lahutamatult seotud üldist majandushuvi pakkuva teenuse osutamisega Laziomari poolt, on see meede samuti siseturuga kokkusobiv vastavalt ELi toimimise lepingu artiklile 106.

(334) Peale selle leiab komisjon, et järgmised meetmed ei ole riigiabi ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses:

a) Laziomarile ajavahemikul 15. jaanuarist 2014 kuni 14. jaanuarini 2024 mereveoteenuste osutamise eest antav hüvitis uue teenuste riigihankelepingu alusel, mis on seotud Laziomari äriüksusega ja sildumise eesõiguse andmisega Laziomarile, kuna see vastab neljale Altmarki kriteeriumile;

b) laevade uuendamiseks ette nähtud rahaliste vahendite võimalik kasutamine Laziomari poolt likviidsuse tagamise eesmärgil, kuna Laziomar ei kasutanud neid vahendeid sellel eesmärgil;

c) Laziomari erastamisprotsessiga seotud maksuvabastused ja võimalus kasutada FASi rahalisi vahendeid likviidsusvajaduste rahuldamiseks, nagu on sätestatud 2010. aasta seaduses,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

*Artikkel 1*

Hüvitis Laziomarile ja sildumise eesõigus mereveoteenuste osutamiseks vastavalt esialgsele lepingule, mida pikendati alates 1. juunist 2011 kuni 14. jaanuarini 2014, on riigiabi ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses. Itaalia on rakendanud abi Laziomarile, rikkudes ELi toimimise lepingu artikli 108 lõiget 3. See abi on siseturuga kokkusobiv.

*Artikkel 2*

Uue avaliku teenindamise lepingu sõlmimine ajavahemikuks 15. jaanuarist 2014 kuni 14. jaanuarini 2024, mis on seotud Laziomari äriüksusega ja sildumise eesõiguse andmisega Laziomarile, ei kujuta endast riigiabi ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

*Artikkel 3*

2010. aasta seaduses sätestatud võimalust kasutada pakiliste likviidsusvajaduste katmiseks ajutiselt rahalisi vahendeid, mis on juba eraldatud laevapargi uuendamiseks ja ajakohastamiseks, ei ole Laziomari puhul kasutatud. Seetõttu ei saa seda lepingut pidada riigiabiks Laziomarile Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

*Artikkel 4*

Laziomari erastamisprotsessiga seotud maksuvabastused, mis on sätestatud 2010. aasta seaduses, ei kujuta endast riigiabi Laziomarile ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

*Artikkel 5*

Võimalus kasutada *Fondo Aree Sottoutilizzate* rahalisi vahendeid likviidsusvajaduste rahuldamiseks, nagu on sätestatud 2010. aasta seaduses, ei ole riigiabi ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

*Artikkel 6*

Käesolev otsus on adresseeritud Itaalia Vabariigile.

Brüssel, 30. september 2021

*Komisjoni nimel*
*komisjoni liige*
Margrethe VESTAGER