2025/440

14.3.2025

KOMISJONI OTSUS (EL) 2025/440,

8. juuli 2024,

meetmete SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN) kohta, mida Itaalia ja Campania maakond rakendasid äriühingu Caremar ja selle omandaja SNAV-Rifimi suhtes

(teatavaks tehtud numbri C(2024) 4656 all)

(Ainult ingliskeelne tekst on autentne)

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA KOMISJON,

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

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

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

ning arvestades järgmist:

1. MENETLUS

(1) Pärast mitut kaebust ([2]) ja teabevahetust Itaalia ametiasutustega ([3]) algatas komisjon 5. oktoobril 2011 ametliku uurimismenetluse mitme meetme suhtes, mida Itaalia oli võtnud endise Tirrenia kontserni äriühingute kasuks (edaspidi „2011. aasta menetluse algatamise otsus“) ([4]). 7. novembri 2012. aasta otsusega, mida on muudetud 19. detsembril 2012 (edaspidi „2012. aasta menetluse laiendamise otsus“), ([5]) laiendas komisjon ametlikku uurimist teatavatele täiendavatele avaliku sektori toetusmeetmetele, mida oli võetud asjaomaste äriühingute kasuks.

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

([2]) 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, mis hõlmas laevandusettevõtjaid Tirrenia di Navigazione S.p.A. (edaspidi „Tirrenia“), Adriatica S.p.A. (edaspidi „Adriatica“), Caremar – Campania Regionale Marittima S.p.A. (edaspidi „Caremar“), Saremar – Sardegna Regionale Marittima S.p.A. (edaspidi „Saremar“), Siremar – Sicilia Regionale Marittima S.p.A. (edaspidi „Siremar“) ning Toremar – Toscana Regionale Marittima S.p.A. (edaspidi „Toremar“).

([3]) Caremariga seoses teatasid Itaalia ametiasutused 29. juulil 2010 komisjonile avaliku teenuse hüvitisest, mida Itaalia riik oli maksnud Caremarile 2009. ja 2010. aastal. Teatis ja sellele järgnenud teabevahetus Itaalia ametiasutustega, mis muu hulgas hõlmas teatist kuni 2011. aasta lõpuni makstud hüvitise kohta, registreeriti numbriga N 338/2010. Siiski registreeriti meede hiljem teatamata abina juhtumite SA 32014, SA 32015 ja SA 32016 all, kuna riiklik toetus oli kehtestatud enne, kui komisjon sai võtta seisukoha selle kokkusobivuse kohta siseturuga. 28. septembril 2011. aastal teatas Itaalia komisjonile kavatsusest erastada endise Tirrenia kontserni piirkondlikud äriühingud, sealhulgas Caremari.

([4]) 2011. aasta menetluse algatamise otsus avaldati *Euroopa Liidu Teatajas* (ELT C 28, 1.2.2012, lk 18). Komisjon palus huvitatud isikutel esitada oma märkused uuritavate meetmete kohta.

([5]) 2012. aasta menetluse laiendamise otsus avaldati *Euroopa Liidu Teatajas* (ELT C 84, 22.3.2013, lk 58). Komisjon palus huvitatud isikutel esitada oma märkused uuritavate meetmete kohta.

(2) Komisjon on eespool nimetatud ametliku uurimismenetluse Tirrenia, Saremari, Siremari, Toremari ja Laziomari suhtes juba lõpetanud eraldi otsustega, mis võeti vastu iga Tirrenia kontserni äriühingu suhtes ([6]).

(3) Caremari puhul käsitleti 2011. aasta menetluse algatamise otsuses järgmisi meetmeid:

— mitme mereveoliini teenindamise eest ajavahemikul 1. jaanuarist 2009 kuni 31. detsembrini 2011 makstud hüvitised;

— sildumise eesõigus, mis on sätestatud 25. septembri 2009. aasta dekreet-seaduses nr 135 (edaspidi „dekreet-seadus 135/2009“), mis muudeti 20. novembri 2009. aasta seaduseks nr 166 (edaspidi „seadus 166/2009“);

— meetmed, mis on sätestatud 5. augusti 2010. aasta dekreet-seaduses nr 125 (edaspidi „dekreet-seadus 125/2010“), mis muudeti 1. oktoobri 2010. aasta seaduseks nr 163 (edaspidi „seadus 163/2010“), ja

— Caremari erastamisprotsess.

(4) Itaalia esitas märkused 2011. aasta menetluse algatamise otsusega hõlmatud meetmete kohta 15. novembril 2011, 30. novembril 2011 ja 16. märtsil 2012. 19. juuli 2012. aasta kirjas esitasid Itaalia ametiasutused lisateavet Caremari erastamise kohta. See teave, mis sisaldas viimaste poolt võimalikele pakkujatele kehtestatud tingimuste üksikasjalikku kirjeldust, ei olnud komisjonile 2011. aasta menetluse algatamise otsuse vastuvõtmise ajal kättesaadav. Itaalia ametiasutused esitasid 4. oktoobril 2012 lisateabe pärast seda, kui komisjon oli 18. juulil 2012 esitanud teabenõude.

(5) 19. ja 21. märtsil 2012 esitas Caremar 2011. aasta menetluse algatamise otsuse kohta märkused, mis edastati Itaaliale 26. märtsil 2012. 26. aprillil 2012 kinnitas Itaalia, et ta on Caremari märkustega nõus.

(6) Komisjon sai ka mitmelt äriühingult märkusi ja kaebusi Caremarile Napoli lahes teenuste osutamise eest makstud hüvitise kohta. Komisjon käsitas asjaomaseid kaebusi ametliku uurimismenetluse raames huvitatud isikute märkustena, kuna need puudutasid sama küsimust, mida käsitleti 2011. aasta menetluse algatamise otsuses.

(7) 28. veebruaril 2012 esitas äriühing Alilauro S.p.A. (edaspidi „Alilauro“) kaebuse Caremarile esialgse lepingu pikendamise tõttu antud ebaseadusliku riigiabi kohta. 7. märtsil 2012 esitas Alilauro oma märkused 2011. aasta menetluse algatamise otsuse kohta.

([6]) Komisjoni 22. jaanuari 2014. aasta otsusega (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), lõpetas komisjon ametliku uurimismenetluse mõningate meetmete osas, mida Sardiinia maakond oli võtnud Saremari kasuks. Komisjoni 30. septembri 2021. aasta otsusega (EL) 2022/756 abimeetmete SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN) kohta, mida Itaalia ja Sardiinia maakond rakendasid äriühingu Saremar kasuks (ELT L 138, 17.5.2022, lk 19), lõpetas komisjon ametliku uurimismenetluse seoses Saremari suhtes võetud ülejäänud meetmetega. Komisjoni 2. märtsi 2020. aasta otsusega (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), lõpetas komisjon ametliku uurimismenetluse seoses Tirrenia ja selle omandaja Compagnia Italiana di Navigazione suhtes ajavahemikul 2009–2020 võetud meetmetega. Komisjoni 17. juuni 2021. aasta otsusega (EL) 2022/348 meetmete SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN) kohta, mida Itaalia ja Toscana maakond rakendasid äriühingu Toremar ja selle omandaja Moby suhtes (ELT L 64, 2.3.2022, lk 6), lõpetas komisjon ametliku uurimismenetluse seoses Toremari ja selle omandaja Moby S.p.A. suhtes ajavahemikul 2009–2023 võetud meetmetega. Komisjoni 17. juuni 2021. aasta otsusega (EL) 2022/448 meetmete SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN) kohta, mida Itaalia rakendas äriühingu Siremar ja selle omandaja Società Navigazione Siciliana suhtes (ELT L 97, 24.3.2022, lk 1), lõpetas komisjon ametliku uurimismenetluse seoses Siremari ja selle omandaja Società Navigazione Siciliana suhtes ajavahemikul 2009–2028 võetud meetmetega. Komisjoni 30. septembri 2021. aasta otsusega (EL) 2022/1328 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 (ELT L 200, 29.7.2022, lk 154), lõpetas komisjon ametliku uurimismenetluse seoses Laziomari ja selle omandaja Compagnia Laziale di Navigazione S.r.l. suhtes ajavahemikul 2011–2024 võetud meetmetega.

(8) 29. veebruaril 2012 sai komisjon märkused äriühingutelt Medmar Navi S.p.A. (edaspidi „Medmar“) ja Navigazione Libera del Golfo S.r.l. (edaspidi „NLG“), 1. märtsil 2012 äriühingult SNAV S.p.A. (edaspidi „SNAV“) ja ühenduselt Associazione Cabotaggio Armatori Partenopei (edaspidi „ACAP“) ning 5. märtsil 2012 äriühingult Grandi Navi Veloci (edaspidi „GNV“). 16. märtsil 2012 edastas komisjon Itaaliale NLG, SNAVi, ACAPi ja GNVi märkused, millele Itaalia ei vastanud, hoolimata Itaalia ametiasutustele 1. oktoobril 2012 saadetud meeldetuletusest. Komisjon edastas 19. märtsil 2012 Itaaliale Medmari märkused, millele viimane vastas 24. aprillil 2012.

(9) 7. novembril 2012 laiendas komisjon 2012. aasta menetluse laiendamise otsusega uurimismenetlust seoses kõikidele endise Tirrenia kontserni äriühingutele makstud avaliku teenuse hüvitisega kuni erastamisprotsessi lõpuni. Caremari puhul hõlmas menetluse laiendamine järgmisi meetmeid:

— Caremarile alates 1. jaanuarist 2012 samadel tingimustel kui 2011. aastal makstud hüvitis;

— uue avaliku teenindamise lepingu alusel avaliku teenuse osutamise eest makstav hüvitis ja

— tingimused, mille Itaalia ametiasutused olid kehtestanud võimalikele pakkujatele Caremari müügimenetluses.

— Itaalia esitas oma märkused 2012. aasta menetluse laiendamise otsuse kohta 7. detsembri 2012. aasta ja 13. detsembri 2012. aasta kirjades.

(10) Komisjonile laekusid märkused ka GNV-lt (3. detsembril 2012), Medmarilt (29. veebruaril 2013 ja 5. märtsil 2013), NLG-lt (5. märtsil 2013) ja Alilaurolt (13. märtsil 2013).

(11) 26. veebruaril 2013, 12. märtsil 2013 ja 12. aprillil 2013 esitasid Itaalia ametiasutused lisateavet hüvitise ja Caremari erastamise kohta.

(12) 20. juunil 2014 edastasid Itaalia ametiasutused komisjonile koopia Campania maakonna halduskohtu 28. mai 2014. aasta otsusest, millega tühistati Caremari erastamise hankemenetlus. Itaalia ametiasutused teatasid komisjonile, et Campania maakonna halduskohtu otsuse peale esitatud kaebus on Itaalia riiginõukogus menetlemisel. Itaalia riiginõukogu tühistas 10. veebruaril 2015 Campania maakonna halduskohtu 28. mai 2014. aasta otsuse ja kinnitas Caremari äriüksuse lõpliku üleandmise ettevõtjate ühendusele SNAV-Rifim S.r.l. (edaspidi „SNAV-Rifim“).

(13) 15. juulil 2015 esitas Marworld Ship Management and Service S.p.A. (edaspidi „Marworld“) komisjonile kaebuse Caremari erastamismenetluse kohta ([7]). Kuna kaebus puudutas 2011. aasta menetluse algatamise otsuses ja 2012. aasta menetluse laiendamise otsuses käsitletud küsimusi, käsitas komisjon seda ametliku uurimismenetluse raames huvitatud isikute märkustena.

([7]) Komisjon registreeris kaebuse juhtumi SA.42685 all.

(14) Aastatel 2014–2019 keskendus komisjon ametlikule uurimismenetlusele seoses teiste Tirrenia kontserni äriühingutega, pöörates rohkem tähelepanu äriühingutele Saremar ([8]) ja Tirrenia, ([9]) nagu olid nõudnud Itaalia ametiasutused. Uurimise tulemusel võeti aastatel 2014–2022 vastu lõplikud otsused äriühingute Saremar, Tirrenia, Siremar, Toremar ja Laziomar kohta (vt põhjendus 2). Samal ajal lõpetas komisjon 2. märtsil 2020 uurimise muude Tirrenia kontserni äriühingute kui Tirrenia, sealhulgas Caremari suhtes ajavahemiku 1992–2008 kohta ([10]).

(15) 25. jaanuaril 2018, 14. märtsil 2019, 10. augustil 2021 ja 8. detsembril 2022 taotles komisjon Itaalia ametiasutustelt Caremari kohta lisateavet. Itaalia ametiasutused esitasid asjakohase teabe 9. mail 2018, 31. mail l 2019, 14. juunil 2019, 1. oktoobril 2021, 27. detsembril 2022 ja 3. veebruaril 2023. Peale selle toimus alates 2022. aasta oktoobrist kuni 2023. aasta maini Itaalia ametiasutustega e-posti teel mitu mitteametlikku teabevahetust.

(16) 29. mail 2024 nõustus Itaalia erandkorras loobuma oma õigustest, mis tulenevad ELi toimimise lepingu artiklist 342 koostoimes määruse nr 1/1958 artikliga 3, ([11]) ning oli nõus sellega, et käesolev otsus võetakse vastu ja sellest teavitatakse inglise keeles.

(17) Käesoleva otsusega lõpetatakse ametlik uurimismenetlus, mis algatati 2011. aasta menetluse algatamise otsusega ja mida laiendati 2012. aasta menetluse laiendamise otsusega osas, mis käsitleb Caremari ja tema omandaja, st ajutise ettevõtjate ühenduse SNAV-Rifimi suhtes võetud meetmeid.

2. **TAUST**

(18) Caremar on osutanud mereveoteenuseid peamiselt Mandri-Itaalia (Napoli, Sorrento ja Pozzuoli) ja Napoli lahe saarte (Capri, Ischia, Procida) vahel ning kuni 1. juunini 2011 ka Mandri-Itaalia (Formia ja Anzio) ning Ponza ja Ventotene saarte vahel Ponziane saarestikus.

(19) Neid teenuseid on Caremar osutanud avaliku teenindamise kohustuste vormis avaliku teenindamise lepingute alusel. Käesolev otsus hõlmab Caremari osutatavaid mereveoteenuseid, mis põhinevad: i) avaliku teenindamise lepingul, mille kehtivusaeg pidi lõppema 2008. aasta lõpus (edaspidi „esialgne leping“), mida pikendati ajavahemikuks 1. jaanuar 2009 kuni 31. juuli 2012, ning ii) uuel avaliku teenindamise lepingul, mis hõlmab ajavahemikku alates 16. juulist 2015 kuni 15. juulini 2024.

([8]) 14. mai 2013. aasta kirjas palus Sardiinia maakond komisjonil eraldada 2011. aasta menetluse algatamise otsusega algatatud ja 2012. aasta menetluse laiendamise otsusega laiendatud ametlikust uurimismenetlusest Saremari suhtes võetud meetmed ning seada need prioriteediks, pidades eelkõige silmas äriühingu peatset erastamist.

([9]) 2. augusti 2017. aasta teates palusid Itaalia ametiasutused komisjonil viia esmajärjekorras lõpule Tirreniat ja selle omandajat CINi käsitlev uurimine, võttes arvesse CINiga sõlmitud müügilepingu teatavaid tingimusi. Lisaks kaotas esimesena kehtivuse kõikide endise Tirrenia kontserni äriühingute omandajatega sõlmitud uutest avaliku teenindamise lepingutest CINiga sõlmitud leping.

([10]) 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).

([11]) Määrus nr 1, millega määratakse kindlaks Euroopa Majandusühenduses kasutatavad keeled (EÜT 17, 6.10.1958, lk 385).

(20) Caremar osutas alates 1. augustist 2012 kuni 15. juulini 2015 mereveoteenuseid 19. detsembril 2012 Campania maakonna ja Caremari vahel sõlmitud avaliku teenindamise lepingu (edaspidi „sildleping“) alusel ([12]). Selle lepinguga nähti ette Caremari osutatavate teenuste jätkumine esialgse lepingu kehtivuse pikendamise ajal Napoli lahel alates 1. augustist 2012 (st alates kuupäevast, mil seaduses 163/2010 sätestatud esialgse lepingu pikendamine kaotas kehtivuse). Sildleping pidi algselt lõppema 31. detsembril 2012, kuid seda pikendati esimest korda kuni 31. detsembrini 2013 ja seejärel Campania maakonna erinevate täidesaatvate otsustega ([13]) kuni 15. juulini 2015, st Caremari erastamisprotsessi lõpuleviimise ja Caremari omandajaga sõlmitud uue avaliku teenindamise lepingu jõustumise kuupäevani. Sildleping ei kuulu 2011. aasta menetluse algatamise otsuses ja 2012. aasta menetluse laiendamise otsuses ([14]) käsitletud ametliku uurimismenetluse kohaldamisalasse ning seetõttu ei tegele komisjon käesoleva otsuse raames selle hindamisega.

(21) Caremari tegevus piirdub Itaalia ametiasutuste poolt talle usaldatud avalike mereveoteenuste osutamisega, nimelt nendega, mis on esmalt hõlmatud pikendatud esialgse lepinguga, sildlepinguga ja edaspidi uue avaliku teenindamise lepinguga.

(22) Tirrenia kontserni omanik oli äriühingu Fintecna ([15]) kaudu Itaalia ning alguses kuulus kontserni kuus äriühingut, täpsemalt Tirrenia, Adriatica S.p.A. (edaspidi „Adriatica“), Caremar, Saremar, Siremar ja Toremar. Need äriühingud osutasid mereveoteenuseid 1991. aastal Itaaliaga sõlmitud eraldi avaliku teenindamise lepingute alusel, mis kehtisid kakskümmend aastat ajavahemikul 1989. aasta jaanuarist kuni 2008. aasta detsembrini. Äriühingule Fintecna kuulus 100 % äriühingu Tirrenia aktsiakapitalist, Tirreniale omakorda kuulusid aga piirkondlikud äriühingud Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar ja Toremar. 2004. aastal ühendati Tirreniaga Adriatica, kes teenindas mitut mereveoliini Itaalia ja Albaania, Horvaatia, Kreeka ja Montenegro vahel.

(23) Nende avaliku teenindamise lepingute eesmärk oli tagada hõlmatud liinide mereveoteenuste regulaarne ja usaldusväärne osutamine. Selleks maksis Itaalia Tirrenia kontserni äriühingutele asjaomaste avaliku teenindamise lepingute alusel osutatud teenuste eest riiklikku hüvitist.

(24) Esialgse lepingu artiklis 1 oli sätestatud, et teenindatavad sadamad, kasutatavate laevade tüüp ja Caremarile usaldatud teenuste nõutav sagedus tuleb täpsustada viie aasta plaanides. Viimane ametlikult heaks kiidetud Caremari viie aasta plaan hõlmab aastaid 2000–2004, kusjuures 2005.–2008. aasta plaan küll koostati, kuid pädevad ministeeriumid ei ole seda kunagi ametlikult heaks kiitnud. Itaalia ametiasutused selgitasid, et pikemaajaline kavandamine ei olnud vajalike rahaliste vahendite puuduliku eelarvestamise tõttu enam võimalik ning et selle asemel on valitsus võtnud vastu juhtumispõhiseid otsuseid.

([12]) Campania maakond andis 21. septembri 2012. aasta otsusega nr 502 loa sõlmida Caremariga sildleping ning 19. detsembri 2012. aasta piirkondliku täidesaatva dekreediga nr 314 kiideti sildleping heaks.

([13]) Sildlepingut pikendati mitu korda kuni Caremari erastamisprotsessi lõpuleviimiseni (nimelt 18. juuni 2013. aasta piirkondliku täidesaatva otsusega nr 191 kuni 31. detsembrini 2013, 27. detsembri 2013. aasta piirkondliku täidesaatva otsusega nr 632 kuni 28. veebruarini 2014, 28. veebruari 2014. aasta piirkondliku täidesaatva otsusega nr 60 kuni 30. aprillini 2014, 29. aprilli 2014. aasta piirkondliku täidesaatva otsusega nr 123 kuni 30. juunini 2014, 27. juuni 2014. aasta piirkondliku täidesaatva otsusega nr 243 kuni 31. detsembrini 2014, 23. detsembri 2014. aasta piirkondliku täidesaatva otsusega nr 697 kuni 31. märtsini 2015 ning 28. märtsi 2015. aasta piirkondliku täidesaatva otsusega nr 161 kuni 31. juulini 2015). Itaalia andis 24. detsembri 2012. aasta seadusega nr 228 loa Campania maakonnale rahaliste vahendite maksmiseks, mis on vajalikud kogu piirkonnas mereveoteenuste katkematuse tagamiseks kuni Caremari erastamisprotsessi lõpuleviimiseni.

([14]) Vt 2012. aasta menetluse laiendamise otsuse põhjendused 54 ja 55.

([15]) 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.

(25) Komisjon on Itaalia ja Caremari vahel sõlmitud esialgset lepingut juba hinnanud oma otsuses (EL) 2020/1411, ([16]) millega lõpetati riigiabi uurimine Tirrenia kontserni muude äriühingute kui Tirrenia suhtes ajavahemikul 1992–2008 ([17]). Selles otsuses järeldas komisjon, et Caremarile merekabotaažiteenuste osutamiseks antud abi kujutas endast olemasolevat abi.

(26) Osutatavad merekabotaažiteenused olid peamiselt mõeldud kohalike kogukondade liikumisvajaduste rahuldamiseks ning need olid reiside sageduse ja sõidugraafiku põhjal, eriti Napoli lahe puhul, võrreldavad linnalähedase transpordivõrguga.

3. MEETMED, MILLE SUHTES KOHALDATAKSE AMETLIKKU UURIMIST

(27) 2011. aasta menetluse algatamise otsuses ja 2012. aasta menetluse laiendamise otsuses käsitletav ametlik uurimine Caremari suhtes hõlmab järgmisi meetmeid:

a) Caremarile pikendatud esialgse lepingu alusel (st alates 1. jaanuarist 2009 kuni 31. juulini 2012) mereveoteenuste osutamise eest makstud hüvitis;

b) seaduses 166/2009 sätestatud sildumise eesõigus;

c) seaduses 163/2010 kehtestatud meetmed;

d) Caremari erastamine, sealhulgas tingimused, mille Itaalia ametiasutused kehtestasid võimalikele pakkujatele Caremari müügimenetluses;

e) uue avaliku teenindamise lepingu alusel mereveoteenuste osutamise eest makstud hüvitis.

3.1. Caremari mereveoteenuste korraldamine alates 1. jaanuarist 2009 kuni 31. juulini 2012

3.1.1. *Avaliku teenindamise kohustus*

(28) 30. detsembri 2008. aasta dekreet-seaduse nr 207 (edaspidi „dekreet-seadus 207/2008“), mis muudeti 27. veebruari 2009. aasta seaduseks nr 14 (edaspidi „seadus 14/2009“), artiklis 26 sätestati, et esialgset lepingut (sealhulgas Tirrenia kontserni teiste äriühingute suhtes kohaldatavaid avaliku teenindamise lepinguid), mis pidi esialgu kehtima kuni 31. detsembrini 2008, pikendatakse ühe aasta võrra kuni 31. detsembrini 2009.

([16]) 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).

([17]) 6. augustil 1999 algatas komisjon ELi toimimise lepingu artikli 108 lõikes 2 sätestatud menetluse seoses hüvitisega, mida maksti Tirrenia kontserni kuuele äriühingule, sealhulgas Caremarile. Uurimise käigus taotlesid Itaalia ametiasutused, et Tirrenia kontserni juhtumi uurimine eraldataks osadeks, et teha esmajärjekorras Tirreniat puudutav lõplik otsus. Taotlust põhjendati Itaalia ametiasutuste plaaniga jätkata kontserni erastamist, alustades Tirreniast, ja nende kavatsusega kiirendada nimetatud protsessi seoses selle äriühinguga. Komisjon otsustas rahuldada Itaalia ametiasutuste taotluse ning lõpetas oma 21. juuni 2001. aasta otsusega 2001/851/EÜ riigiabi kohta, mida Itaalia on andnud laevaühingule Tirrenia di Navigazione (EÜT L 318, 4.12.2001, lk 9), Tirreniale antud abi suhtes algatatud menetluse. Abi tunnistati siseturuga kokkusobivaks tingimusel, et Itaalia ametiasutused võtavad teatavad kohustused. Komisjoni 16. märtsi 2004. aasta otsusega 2005/163/EÜ riigiabi kohta, mida Itaalia on andnud laevaühingutele Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar ja Toremar (Tirrenia kontsern) (ELT L 53, 26.2.2005, lk 29), tunnistas komisjon hüvitise, mida Itaalia andis Caremarile ja teistele Tirrenia kontserni äriühingutele (välja arvatud Tirrenia, mis oli hõlmatud komisjoni otsusega 2001/851/EÜ), siseturuga osaliselt kokkusobivaks, tingimusel et Itaalia ametiasutused täidavad mitu kohustust, ning osaliselt siseturuga kokkusobimatuks. Üldkohus tühistas otsuse 2005/163/EÜ 4. märtsi 2009. aasta otsusega (liidetud kohtuasjad), Tirrenia di Navigazione SpA (T-265/04), Caremar SpA jt (T-292/04) ja Navigazione Libera del Golfo SpA (T-504/04) *vs.* Euroopa Ühenduste Komisjon, ECLI:EU:T:2009:48. Selle kohtuotsuse täitmiseks algatas komisjon uuesti ametliku uurimismenetluse, mis lõppkokkuvõttes lõpetati komisjoni otsusega (EL) 2020/1411.

(29) Dekreet-seaduse 135/2009 (mis muudeti seaduseks 166/2009) artiklis 19b oli sätestatud, et Tirrenia kontserni äriühingute erastamist silmas pidades antakse Caremari osalus emaettevõtjalt Tirrenialt tasuta üle Campania maakonnale. Seejärel annab Campania maakond Lazio maakonnale üle Caremari äriüksuse, kes korraldab Laziomari nime all eraldiseisva äriüksusena ühenduse pidamist Ponziane saarestikuga ([18]).

(30) Dekreet-seaduse 135/2009 (mis muudeti seaduseks 166/2009) artiklis 19b on samuti sätestatud, et Itaalia riik ning Tirrenia ja Siremar sõlmivad 31. detsembriks 2009 uued avaliku teenindamise lepingud. Samuti kavatseti piirkondlike liinide teenindamine kinnitada avaliku teenindamise lepingute projektides, milles vastavalt Saremar ja Toremar lepivad Sardiinia ja Toscana piirkondliku omavalitsusega kokku 31. detsembriks 2009 ning Caremar lepib Campania maakonnaga kokku 28. veebruariks 2010. Uute avaliku teenindamise lepingute projektide suhtes pidi välja kuulutatama hankemenetlus äriühingute endi osalusel ja pärast kõigi nende äriühingute erastamise elluviimist kavatseti need ostjatega allkirjastada ([19]).

(31) Sel eesmärgil pikendati Caremari suhtes uuesti dekreet-seaduse 135/2009 (mis muudeti seaduseks 166/2009) artikliga 19b esialgset lepingut 1. jaanuarist 2010 kuni 30. septembrini 2010.

(32) Dekreet-seaduse 135/2009 (mis muudeti seaduseks 166/2009) artikliga 19b kehtestati ka avalike teenuste osutamise eest makstava iga-aastase hüvitise fikseeritud ülemmäärad kehtivusega alates 1. jaanuarist 2010 (nii pikendatud esialgse lepingu alusel kui ka uute avaliku teenindamise lepingute alusel). Caremari puhul kehtestati ülemmääraks kokku 29 869 832 eurot ([20]).

(33) Dekreet-seaduse 125/2010 (mis muudeti seaduseks 163/2010) artikli 1 lõikes 5a sätestati esialgse lepingu täiendav pikendamine alates 1. oktoobrist 2010 kuni Tirrenia ja Siremari erastamisprotsesside lõpuleviimiseni, mis toimus vastavalt 19. juulil 2012 ja 31. juulil 2012. Seetõttu kehtis Caremari suhtes pikendatud esialgne leping kuni 31. juulini 2012.

(34) Pikendatud esialgse lepingu alusel Caremari teenindatavad avaliku teenindamise kohustusega hõlmatud liinid olid järgmised:

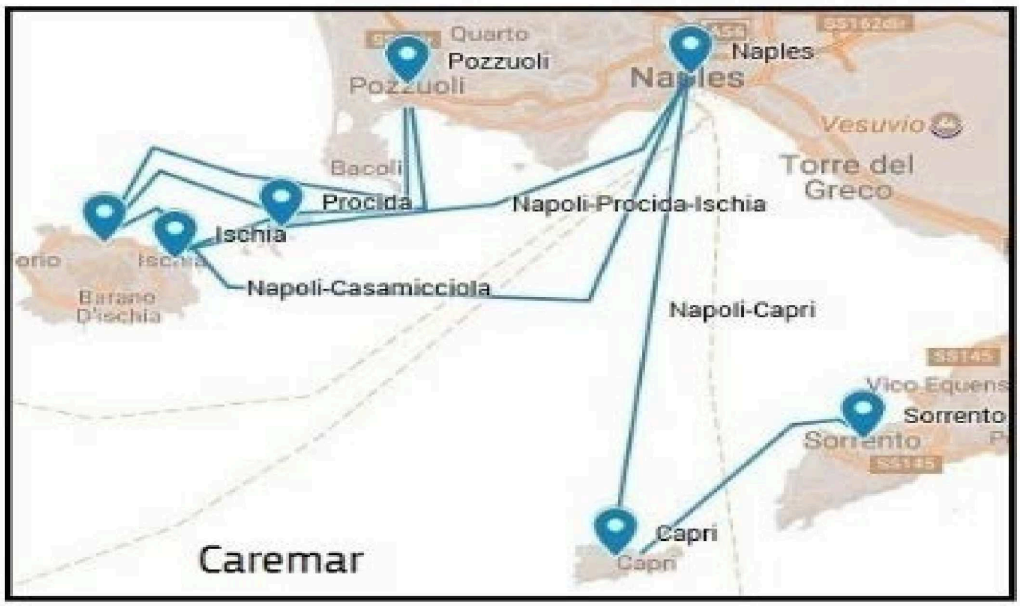
a) ajavahemikus 1. jaanuarist 2009 kuni 31. juulini 2012 Napoli lahel teenindatavad kaheksa liini (Capri-Sorrento, Capri-Napoli, Ischia-Procida-Napoli, Ischia-Napoli, Ischia-Procida, Ischia-Procida-Pozzuoli, Procida-Napoli, Procida-Pozzuoli) – sel perioodil muutus Caremarile kehtestatud avaliku teenindamise kohustus reiside sageduse ja sõidugraafiku poolest väga vähe (nagu on kokku võetud põhjenduses 39); ning

b) ajavahemikul 1. jaanuarist 2009 kuni 31. maini 2011 ([21]) Ponziane saarestikus teenindatavad kolm liini (Ponza-Formia, Ponza-Anzio, Formia-Ventotene) – nende liinide avaliku teenindamise kohustus, mis oli sel perioodil Caremarile kehtestatud, ei muutunud.

([18]) Üleandmine vormistati 1. juunil 2011.
([19]) Seaduse 166/2009 artikli 19b lõige 10.
([20]) Millest 19 839 226 eurot saadi Campania maakonnalt ja 10 030 606 eurot Lazio maakonnalt.
([21]) Alates 1. juunist 2011 teenindas neid liine äsja asutatud Laziomar. Komisjon hindas Laziomarile nende liinide teenindamise eest ajavahemikul 1. juunist 2011 kuni 14. jaanuarini 2024 antud hüvitist oma 30. septembri 2021. aasta otsuses meetmete SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN) kohta, mida Itaalia ja Lazio maakond rakendasid äriühingu Laziomar suhtes (ELT L 200, 29.7.2022, lk 154), vt joonealune märkus 6.

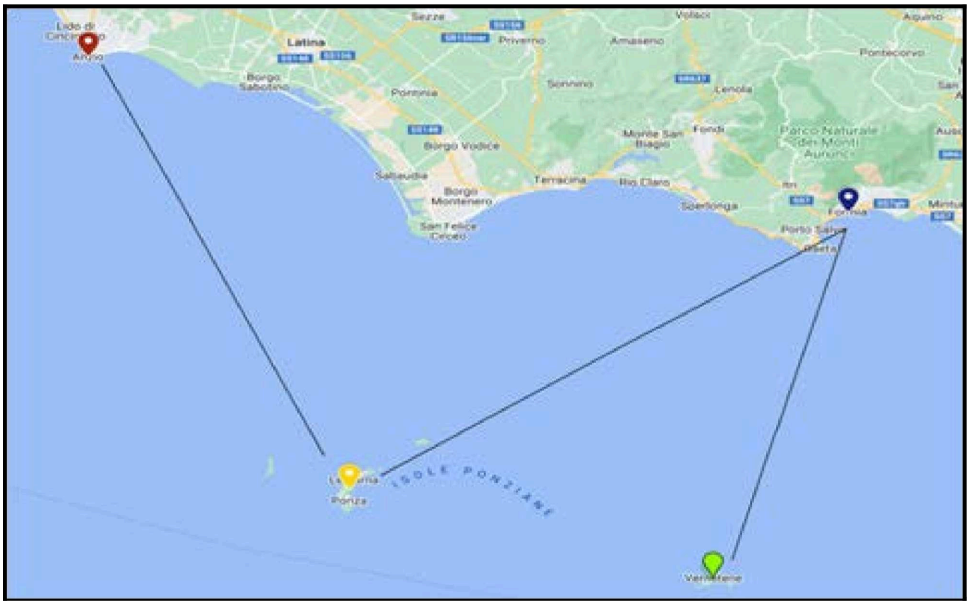
Joonis 1

Ajavahemikul 2009–2012 Napoli lahel Caremari teenindatud liinid



Joonis 2

Ajavahemikul 2009–2011 Ponziane saarestikus Caremari teenindatud liinid



(35) Põhjenduses 34 nimetatud liinidega seotud kohustused olid samad, mis Caremarile esialgse lepingu alusel kehtestatud kohustused, ja need jäid peaaegu muutumatuks, välja arvatud mõned reiside sageduse ja sõidugraafikuga seotud erinevused võrreldes sellega, mida Campania maakond oli aastate jooksul kehtestanud sildumisraamistikes (*quadri accosti*), mille Campania maakond heaks kiitis ja avalikustas, et kohandada pakkumist vastavalt kasutajatepoolsele nõudlusele, nagu on selgitatud allpool.

(36) 1. jaanuaril 2009, st esialgse lepingu esimese pikendamise ajal, ([22]) olid Caremarile kehtestatud avaliku teenindamise kohustused laevade tüübi, reiside sageduse ja sõidugraafiku poolest samad, mis olid kindlaks määratud esialgses lepingus ([23]). Täpsemalt:

a) **Capri-Sorrento** liinil oli Caremar aasta ringi kohustatud osutama kiirparvlaevaga (TMV ([24])) kaheksat segaveoteenust päevas (st reisijate-, sõidukite- ja postivedu) ([25]);

b) **Capri-Napoli** liinil oli Caremar kohustatud osutama aasta ringi kiirparvlaevaga (reisi kestus 50 min) või parvlaevaga (reisi kestus 1 h 20 min) Napolisse või Napolist (Calata Massa) ([26]) kuut segaveoteenust päevas ([27]). Peale selle pidi Caremar suvehooajal täiendavalt osutama kaheksat segaveoteenust: seitse reisi kiirparvlaeva või parvlaevaga kogu suveperioodil ([28]) ja üks lisareis kiirparvlaevaga üksnes ajavahemikul 1. juunist kuni 30. septembrini ([29]);

c) **Ischia-Napoli** liinil oli Caremar kohustatud aasta ringi osutama parvlaevaga kolme segaveoteenust päevas Napolisse (Calata Massa) ([30]) ja tiiburlaevaga nelja reisijateveoteenust päevas Napolisse või Napolist (Beverello) ([31]);

d) **Ischia-Procida-Napoli** liinil oli Caremar kohustatud osutama aasta ringi parvlaevaga 14 segaveoteenust päevas Napolisse või Napolist (Calata Massa) ([32]) ning tiiburlaevaga kaheksat reisijateveoteenust päevas Napolisse või Napolist (Beverello) ([33]);

e) **Ischia-Procida-Pozzuoli** liinil oli Caremar kohustatud aasta ringi osutama parvlaevaga kuut segaveoteenust päevas ([34]);

f) **Ischia-Procida** liinil ei olnud Caremar kohustatud lisaks Ischia-Procida-Pozzuoli liinil juba osutatavatele teenustele osutama ühtegi teenust;

g) **Procida-Pozzuoli** liinil oli Caremar kohustatud lisaks Ischia-Procida-Pozzuoli liinil tehtavatele reisidele aasta ringi tiiburlaevaga osutama kaht reisijateveoteenust päevas ([35]);

([22]) Kehtestatud dekreet-seaduses 207/2008, mis muudeti seaduseks 14/2009, vt põhjendus 28.
([23]) 1. aprilli 2007. aasta piirkondlik täidesaatev otsus nr 548.
([24]) TMV on lühend väljendist „Traghetto Motonave Veloce“.
([25]) St Caprilt Sorrentosse (reisi kestus 25 min) kl **7.00**, **8.40**, **13.40** ja **18.15** ning Sorrentost Caprile (reisi kestus 20 min) kl **7.45**, **9.25**, **14.30** ja **19.00**.
([26]) Napoli sadamas on mitu kaid, millest olulisemad on Calata Massa kai (kiirparvlaevade ja parvlaevade tarbeks) ja Beverello kai (tiiburlaevade tarbeks).
([27]) St Napolist Caprile kl **5.40** (kiirparvlaev), **17.00** (kiirparvlaev) ja **18.40** (parvlaev); ning Caprilt Napolisse kl **14.50** (parvlaev), **15.40** (kiirparvlaev) ja **19.50** (kiirparvlaev).
([28]) St Napolist Caprile kl **7.35** (parvlaev), **12.15** (kiirparvlaev), **12.55** (parvlaev); ning Caprilt Napolisse kl **5.45** (parvlaev), **9.30** (parvlaev), **10.25** (kiirparvlaev), **20.05** (kiirparvlaev), mis viidi ajavahemikul 1. juunist kuni 30. septembrini üle kellaajale 22.20.
([29]) St Napolist Caprile kl **21.10**.
([30]) St Ischia sadamast Napolisse (reisi kestus 1 h 25 min) kl **9.00**, **13.50** ja **20.10**.
([31]) St Ischia sadamast Napolisse (reisi kestus 45 min) kl **6.50** ja **8.50**, Napolist Ischia sadamasse (reisi kestus 45 min) kl **7.50** ja **18.15**.
([32]) St Napolist Procidale ja seejärel Ischiale (reisi kestus kokku 1 h 40 min) kl **6.25** (väljumisega Procidalt kl 7.30), **8.55** (väljumisega Procidalt kl 10.00) **10.40** (väljumisega Procidalt kl 11.55), **14.30** Napolist Procidale (väljumisega Procidalt kl 15.35), **15.40** (väljumisega Procidalt kl 16.45), **17.30** (väljumisega Procidalt kl 18.35), **19.20** (väljumisega Procidalt kl 20.25); ning **21.55** (väljumisega Procidalt kl 23.00). Ischialt Procidale ja seejärel Napolisse (reisi kestus kokku 1 h 35 min) kl **6.45** (väljumisega Procidalt kl 7.15), **12.30** (väljumisega Procidalt kl 12.55), **15.20** (väljumisega Procidalt kl 16.50), **17.15** (väljumisega Procidalt kl 17.45) ja **19.30** (väljumisega Procidalt kl 20.00).
([33]) St Napolist Procidale ja seejärel Ischiale (reisi kestus kokku 1 h 10 min) kl **9.55** (väljumisega Procidalt kl 10.35), **13.10** (väljumisega Procidalt kl 13.50), **15.10** (väljumisega Procidalt kl 15.50) ja **20.20** (väljumisega Procidalt kl 20.55).
Ischialt Procidale ja seejärel Napolisse (reisi kestus kokku 1 h 10 min) kl **12.00** (väljumisega Procidalt kl 12.10), **14.15** (väljumisega Procidalt kl 15.05), **16.15** (väljumisega Procidalt kl 16.25) ja **19.10** (väljumisega Procidalt kl 19.20).
([34]) St Ischialt Procidale ja seejärel Pozzuolisse (reisi kestus kokku 1 h) kl **8.30** (väljumisega Procidalt kl 8.50), **11.20** (väljumisega Procidalt kl 11.40) ja **17.35** (väljumisega Procidalt kl 18.00).
Pozzuolist Procidale ja seejärel Ischiale (reisi kestus kokku 1 h) kl **9.55** (väljumisega Procidalt kl 10.30), **13.50** (väljumisega Procidalt kl 14.20) ja **18.55** (väljumisega Procidalt kl 19.30).
([35]) St Procidalt Pozzuolisse (reisi kestus 15 min) kl **8.25** ja Pozzuolist Procidale (reisi kestus 15 min) kl **8.50**.

h) **Procida-Napoli** liinil oli Caremar kohustatud lisaks Ischia-Procida-Napoli liinil tehtavatele reisidele aasta ringi tiiburlaevaga osutama nelja reisijateveoteenust päevas ([36]);

i) **Ponza-Formia** liinil oli Caremar kohustatud osutama parvlaevaga aasta ringi kahte segaveoteenust päevas (reisi kestus 2 h 30 min) ja tiiburlaevaga üht reisijateveoteenust päevas;

j) **Ponza-Anzio** liinil oli Caremar kohustatud teenindama kõrghooajal esmaspäevast laupäevani kahte reisijateveo kiirliini päevas ning pühapäeviti ja pühade ajal nelja segaveoteenust päevas;

k) **Formia-Ventotene** liinil oli Caremar kohustatud osutama aasta ringi parvlaevaga kahte segaveoteenust päevas (reisi kestus 2 h) ja tiiburlaevaga kahte ([37]) reisijateveoteenust päevas (reisi kestus 60 minutit).

(37) Eespool nimetatud avaliku teenindamise kohustus ei muutunud 1. jaanuaril 2010 ja 1. oktoobril 2010, st esialgse lepingu teise ja kolmanda pikendamise ajal ([38]).

(38) Pärast 2010. aasta novembrist detsembrini toimunud avalikku konsultatsiooni võttis Campania maakond 9. augusti 2011. aasta piirkondliku täidesaatva otsusega nr 443 ja sellega seotud 21. septembri 2011. aasta täidesaatva rakendusdekreediga nr 172 vastu kolme aasta plaani (2011–2013), millega nähti ette Napoli lahel osutatavad miinimumteenused. Mis puudutab Caremari, siis selles plaanis kinnitati liinid ja kohustused, mida Caremar oli varem esialgse lepingu alusel teenindanud, ning kehtestati mõned sõidugraafiku muudatused alates 1. oktoobrist 2011 kuni 31. detsembrini 2013 ([39]). Campania maakond muutis asjaomast plaani vähesel määral 30. detsembri 2011. aasta piirkondliku täidesaatva otsusega nr 857 (mis kehtis ainult Caremari suhtes), millega tehti alates 16. jaanuarist 2012 mõned muudatused kolme aasta plaanis kirjeldatud sõidugraafikus ja reiside sageduses. Need muudatused otsustas Campania maakond teha pärast seda, kui kohalikud kogukonnad ja omavalitsused olid palunud kohandada teatavaid sõidugraafikuid ja reiside sagedust vastavalt pendelrändajate vajadustele ([40]). Seejärel pikendas Campania maakond kolme aasta plaani (2011–2013) täiendavate õigusaktidega kuni 2015. aasta lõpuni ([41]) ning see sai uue avaliku teenindamise lepingu osaks (vt põhjendus 83).

(39) Muudatused, mille Campania maakond tegi põhjenduses 38 nimetatud kolme aasta plaani (2011–2013) raames Napoli lahel Caremari avaliku teenindamise kohustuse täitmiseks, võib kokku võtta järgmiselt:

a) **Capri-Sorrento** liinil oli Caremar endiselt kohustatud osutama kiirparvlaevaga aasta ringi kaheksat segaveoteenust päevas (kuid põhjenduse 36 punktis a nimetatud 2009. aasta sõidugraafikut kohandati vähesel määral kahel korral, esimest korda alates 1. oktoobrist 2011 ([42]) ja teist korda alates 16. jaanuarist 2012 ([43]));

([36]) St Procidalt Napolisse (reisi kestus 40 min) kl **6.35** ja **9.20** ning Napolist Procidale (reisi kestus 40 min) kl **7.30** ja **17.45**.

([37]) Esmaspäeviti neli reisi päevas.

([38]) Sätestatud vastavalt dekreet-seaduses 135/2009 (mis muudeti seaduseks 166/2009), vt põhjendus 31, ja dekreet-seaduses 125/2010 (mis muudeti seaduseks 163/2010), vt põhjendus 33.

([39]) 9. augusti 2011. aasta piirkondliku täidesaatva otsusega nr 443 vastu võetud kolme aasta plaani kindlaksmääramiseni viinud arutelude kirjeldus on esitatud põhjendustes 178–181.

([40]) Eelkõige vajadus tagada piisavad veoteenused Ischial elavatele, kuid Procidal õppivatele õpilastele, nagu on selgitatud 30. detsembri 2011. aasta piirkondliku täidesaatva otsuse nr 857 põhjendustes, millega kaasnesid mõned sõidugraafikute muudatused ja veidi suurem ühenduste arv Procida saarega.

([41]) Nimelt 27. detsembri 2012. aasta piirkondliku täidesaatva otsusega nr 632 (mis hõlmab perioodi kuni 30. septembrini 2014) ja 5. mai 2015. aasta piirkondliku täidesaatva otsusega nr 230 (mis hõlmab perioodi kuni 31. detsembrini 2015).

([42]) St Caprilt Sorrentosse (reisi kestus 25 min) kl **7.00**, **8.40**, **13.35** (kl 13.40 asemel) ja **18.30** (kl 18.15 asemel) ning Sorrentost Caprile (reisi kestus 20 min) kl **7.45**, **9.25**, **14.25** (kl 14.30 asemel) ja suveperioodil kl **19.00** (talveperioodil kl 19.15).

([43]) St Caprilt Sorrentosse (reisi kestus 25 min) kl **7.00**, **8.40**, **13.35** (kl 13.40 asemel) ja **18.45** (kl 18.30 asemel) ning Sorrentost Caprile (reisi kestus 20 min) kl **7.45**, **9.25**, **14.30** (kl 14.25 asemel) ja kl **19.25** (suveperioodil kl 19.00 ja talveperioodil kl 19.15 asemel).

b) **Capri-Napoli** liinil oli Caremar endiselt kohustatud osutama aasta ringi Napolist või Napolisse (Calata Massa) kuut segaveoteenust päevas, kusjuures alates 1. oktoobrist 2011 ([44]) ja 16. jaanuarist 2012 ([45]) olid sõidugraafikud võrreldes põhjenduse 36 punktis b esitatuga mõnevõrra muutunud. Suveperioodil osutatavad kaheksa täiendavat segaveoteenust (vt põhjenduse 36 punkt b) muutusid alates 1. oktoobrist 2011 (alates 16. jaanuarist 2012 muutusid sõidugraafikud vähesel määral): kuus täiendavat segaveoteenust päevas, mida osutatakse aasta ringi (erinevate sõidugraafikute alusel suveperioodil ([46]) ja talveperioodil ([47])) ning veel kaks lisateenust, mida osutatakse üksnes ajavahemikul 1. juunist kuni 30. septembrini ([48]);

c) **Ischia-Napoli** liinil oli Caremar kohustatud osutama aasta ringi parvlaevaga kolme segaveoteenust päevas (põhjenduse 36 punktis c nimetatud sõidugraafikud muutusid alates 1. oktoobrist 2011 ([49]) ja 16. jaanuarist 2012 ([50]) vaid vähesel määral). Alates 16. jaanuarist 2012, mil Caremar oli kohustatud tagama parvlaevaga lisareisi Ischiale Casamicciola sadamasse, lisati üks täiendav parvlaevaga osutatav segaveoteenus päevas ([51]). Mis puudutab Napolisse (Beverello) suunduvaid ja sealt väljuvaid tiiburlaevaga osutatavaid reisijateveoteenuseid, siis vähenes Caremari pakutavate reiside arv aja jooksul. Tegelikult oli Caremar kohustatud alates 1. jaanuarist 2009 kuni 30. septembrini 2011 osutama tiiburlaevaga nelja reisijateveoteenust päevas (vt põhjenduse 36 punkt c). Need neli reisi ei kuulunud alates 1. oktoobrist 2011 enam sõidugraafikusse ning need taastati alates 16. jaanuarist 2012 vaid osaliselt, mil Caremari kohustati tiiburlaevaga osutama igapäevast reisijateveoteenust Napolist Ischia sadamasse ([52]);

d) **Ischia-Procida-Napoli** liinil oli Caremar kohustatud osutama aasta ringi parvlaevaga mitut segaveoteenust päevas Napolisse ja Napolist (Calata Massa) ning kiirparvlaevaga igapäevaseid reisijateveoteenuseid Napolisse ja Napolist (Beverello). Mis puudutab segaveoteenuseid, siis Caremari pakutavate reiside arv on aja jooksul veidi järk-järgult vähenenud. Tegelikult vähendati Caremari aasta ringi osutatavat neljateist segaveoteenust päevas (vt põhjenduse 36 punkt d) alates 1. oktoobrist 2011 ([53]) kolmeteistkümne teenuseni (st üks reis Ischia Casamicciola sadamast ([54]) ning kaksteist reisi Ischia sadamast ja Ischia sadamasse ([55])) ning alates 16. jaanuarist 2012 ([56]) veelgi kümne teenuseni (st üks reis Ischia Casamicciola sadamast ([57]) ning üheksa reisi

([44]) St kiirparvlaev Napolist Caprile: kl **5.35** (kl 5.40 asemel), **12.00**, **17.00** ja kiirparvlaev Caprilt Napolisse: kl **10.25**, **15.30** (kl 15.40 asemel) ja **19.55** (kl 19.50 asemel).

([45]) St kiirparvlaev Napolist Caprile: kl **5.35** (kl 5.40 asemel), **12.00** ja **17.25** (kl 17.00 asemel) ja kiirparvlaev Caprilt Napolisse: kl **10.20** (kl 10.25 asemel), **15.35** (kl 15.30 asemel) ja **20.15** (kl 19.55 asemel).

([46]) St parvlaev Napolist Caprile: kl **7.35**, **13.00**, **18.40** ning Caprilt Napolisse **kl 5.45**, **9.20** ja **14.50**. 16. jaanuari 2012. aasta seisuga oli sõidugraafik järgmine: parvlaev Napolist Caprile: kl **7.25**, **13.00** ja **18.35** ning parvlaev Caprilt Napolisse: kl **5.40**, **9.20** ja **14.50**.

([47]) St parvlaev Napolist Caprile: kl **9.05** ja **14.20** ning parvlaev Caprilt Napolisse: kl **6.45**, **11.00**, **16.15**, **20.10**. 16. jaanuari 2012. aasta seisuga oli sõidugraafik järgmine: parvlaev Napolist Caprile: kl **9.00**, **14.20** ning parvlaev Caprilt Napolisse: kl **6.45**, **11.00**, **16.15** ja **20.10**.

([48]) St kiirparvlaev Napolist Caprile: kl **21.20** ja kiirparvlaev Caprilt Napolisse kl **23.30**. 16. jaanuari 2012. aasta seisuga oli sõidugraafik järgmine: kiirparvlaev Napolist Caprile kl **21.35** ja kiirparvlaev Caprilt Napolisse kl **23.50**.

([49]) St Ischialt Napolisse (reisi kestus 1 h 25 min) kl **8.45** ning Napolist Ischiale (reisi kestus 1 h 20 min) kl **16.05** ja **20.25**.

([50]) St Ischialt Napolisse (reisi kestus 1 h 25 min) kl **8.45** ja lisareis kl **13.50** ning Napolist Ischiale (reisi kestus 1 h 20 min) kl **20.15** (kl 20.25 asemel ja üks reis kl 16.05 jäeti ära).

([51]) St Napolist Ischiale (reisi kestus 1 h 15 min) kl **15.45**.

([52]) St Napolist Ischiale (reisi kestus 1 h 5 min) kl **14.45**.

([53]) kl 15.40 Napolist Procidale väljuv ja seejärel Ischia sadamasse suunduv reis jäeti ära.

([54]) St Ischialt Procidale ja seejärel Napolisse (reisi kestus kokku 1 h) Casamicciola sadamast kl **12.55** (väljumisega Procidalt kl 13.35).

([55]) St Napolist Procidale ja seejärel Ischiale (reisi kestus kokku 1 h 35 min) kl **6.25** (väljumisega Procidalt kl 7.30), **9.10** (kl 8.55 asemel väljumisega Procidalt kl 10.20), **10.45** (kl 10.40 asemel väljumisega Procidalt kl 11.45), **15.15** (kl 14.30 asemel väljumisega Procidalt kl 16.15), **17.45** (kl 17.30 asemel väljumisega Procidalt kl 18.45), **19.30** (kl 19.20 asemel väljumisega Procidalt kl 20.30) ning **22.15** (kl 21.55 asemel väljumisega Procidalt kl 23.15). Ischialt Procidale ja seejärel Napolisse (reisi kestus kokku 1 h 35 min) kl **7.00** (kl 6.45 asemel väljumisega Procidalt kl 7.30), **13.55** (kl 12.30 asemel väljumisega Procidalt kl 14.35), **15.30** (kl 15.20 asemel väljumisega Procidalt kl 16.15), **17.25** (kl 17.15 asemel väljumisega Procidalt kl 18.05), **19.55** (kl 19.30 asemel väljumisega Procidalt kl 20.30).

([56]) Kl 7.00 ja 13.55 Ischialt Procidale väljuvad ja seejärel Ischia sadamasse suunduvad reisid jäeti ära.

([57]) Sõidugraafik jäi samaks (st väljumine Casamicciola sadamast (Ischia) kl **12.55**, vt joonealune märkus 54).

Ischia sadamasse ja Ischia sadamast ([58])), kuid ajavahemikul 15. juunist kuni 15. septembrini lisati kaks segaveoteenust päevas ([59]). Mis puudutab reisijateveoteenuseid, siis Caremari pakutavate reiside arv on aja jooksul veidi suurenenud. Tegelikult suurendati Caremari aasta ringi osutatavat kaheksat reisijateveoteenust päevas (vt põhjenduse 36 punkt d) alates 1. oktoobrist 2011 ([60]) kümne reisini päevas, kusjuures ajavahemikul 1. juunist kuni 30. septembrini lisati veel kaks reisi ([61]). Alates 16. jaanuarist 2012 vähendati Caremari aasta ringi osutatavaid reisijateveoteenuseid üheksa reisini päevas, ([62]) kuid kaks lisareisi ajavahemikul 1. juunist kuni 30. septembrini säilisid väikeste ajaliste kohandustega ([63]);

e) **Ischia-Procida-Pozzuoli** liinil oli Caremar kohustatud aasta ringi osutama parvlaevaga kuut segaveoteenust päevas. Põhjenduse 36 punktis e kirjeldatud kuue segaveoteenuse sõidugraafik oli alates 1. oktoobrist 2011 ja 16. jaanuarist 2012 mõnevõrra muutunud. Tegelikult oli Caremar kohustatud alates 1. oktoobrist 2011 teenindama ühte reisi Casamicciola sadamasse Ischia saarel ([64]) ning viit reisi Ischia sadamasse ja Ischia sadamast; ([65]) kuid alates 16. jaanuarist 2012 oli Caremar kohustatud osutama kahte segaveoteenust päevas Casamicciola sadamast ja Casamicciola sadamasse Ischial ([66]) ning nelja reisi Ischia sadamasse ja Ischia sadamast ([67]). Lisaks oli Caremar alates 16. jaanuarist 2012 kohustatud parvlaevaga osutama kahte täiendavat segaveoteenust ajavahemikul 16. septembrist kuni 14. juunini (kooliperiood) ([68]);

f) 1. jaanuarist 2009 kuni 30. septembrini 2011 **Ischia-Procida** liinil ei olnud Caremar kohustatud osutama ühtegi teenust lisaks neile, mida juba osutati Ischia-Procida-Pozzuoli ja Ischia-Procida-Napoli liinil (vt põhjenduse 36 punkt f). Ajavahemikul 1. oktoobrist 2011 kuni 15. jaanuarini 2012 see ei muutunud. Alates 16. jaanuarist 2012 oli Caremar kohustatud aasta ringi lisaks Ischia-Procida-Pozzuoli ja Ischia-Procida-Napoli liinil juba teenindavatele reisidele osutama tiiburlaevaga ühte reisijateveoteenust päevas Ischia sadamasse ([69]);

([58]) St Napolist Procidale ja seejärel Ischiale (reisi kestus kokku 1 h 35 min) kl **6.25** (väljumisega Procidalt kl 7.30), **10.45** (väljumisega Procidalt kl 11.50), **15.10** (kl 15.15 asemel väljumisega Procidalt kl 16.20), taastatud reis kl **17.30** (kl 17.45 asemel väljumisega Procidalt kl 18.35), **19.30** (kl 19.20 asemel väljumisega Procidalt kl 20.30); ning **21.55** (kl 22.15 asemel väljumisega Procidalt kl 23.00). Ischialt Procidale ja seejärel Napolisse (reisi kestus kokku 1 h 35 min) kl **15.20** (kl 15.30 asemel väljumisega Procidalt kl 15.50), **17.20** (kl 17.25 asemel väljumisega Procidalt kl 17.50) ja **19.25** (väljumisega Procidalt kl 20.30).

([59]) St Ischialt Procidale ja seejärel Napolisse (reisi kestus kokku 1 h 35 min) kl **7.00** (väljumisega Procidalt kl 7.25) ning Napolist Procidale ja seejärel Ischiale (reisi kestus kokku 1 h 35 min) kl **9.25** (väljumisega Procidalt kl 10.30).

([60]) St Napolist Procidale ja seejärel Ischiale (reisi kestus kokku 1 h 10 min) kl **8.50** (kl 9.55 asemel väljumisega Procidalt kl 9.30), **11.45** (väljumisega Procidalt kl 12.25), **13.10** (väljumisega Procidalt kl 13.50), **15.10** (väljumisega Procidalt kl 15.50) ja **18.15** (väljumisega Procidalt kl 18.55).
Ischialt Procidale ja seejärel Napolisse (reisi kestus kokku 1 h 10 min) kl **7.30** (väljumisega Procidalt kl 7.55), **10.10** (väljumisega Procidalt kl 10.35), **13.05** (kl 12.00 asemel väljumisega Procidalt kl 13.30), **14.30** (kl 14.15 asemel väljumisega Procidalt kl 14.55), **16.30** (kl 16.15 asemel väljumisega Procidalt kl 16.55).

([61]) St Ischialt Procidale ja seejärel Napolisse kl **19.35** (väljumisega Procidalt kl 20.00) ning Napolist Procidale ja seejärel Ischiale kl **20.55** (väljumisega Procidalt kl 21.30).

([62]) St Napolist Procidale ja seejärel Ischiale (reisi kestus kokku 1 h 10 min) kl **8.40** (kl 8.50 asemel väljumisega Procidalt kl 9.30), **11.45** (väljumisega Procidalt kl 12.25), **13.10** (väljumisega Procidalt kl 13.50) ja **18.15** (väljumisega Procidalt kl 18.55).
Ischialt Procidale ja seejärel Napolisse (reist kestus kokku 1 h 10 min) kl **6.45** (kl 7.30 asemel väljumisega Procidalt kl 7.05), **10.15** (kl 10.10 asemel väljumisega Procidalt kl 10.35), **13.00** (kl 13.05 asemel väljumisega Procidalt kl 13.15), **14.30** (kl 14.15 asemel väljumisega Procidalt kl 14.55) ja **16.25** (kl 16.30 asemel väljumisega Procidalt kl 16.45).

([63]) St Ischialt Procidale ja seejärel Napolisse kl **19.35** (väljumisega Procidalt kl 20.00) ning Napolist Procidale ja seejärel Ischiale kl **21.05** (kl 20.55 asemel väljumisega Procidalt kl 21.50).

([64]) St Pozzuolist Procidale ja seejärel Ischiale (reisi kestus kokku 1 h 15 min) kl **10.20** (väljumisega Procidalt kl 10.55).

([65]) St Ischialt Procidale ja seejärel Pozzuolisse (reisi kestus kokku 1 h) kl **8.30** (väljumisega Procidalt kl 9.10), **11.30** (kl 11.20 asemel väljumisega Procidalt kl 12.10), **18.00** (kl 17.35 asemel väljumisega Procidalt kl 18.35). Pozzuolist Procidale ja seejärel Ischiale (reisi kestus kokku 1 h 15 min) kl **13.50** (väljumisega Procidalt kl 14.20) ja **19.15** (kl 18.55 asemel väljumisega Procidalt kl 19.45).

([66]) Nimelt Pozzuolist Procidale ja seejärel Ischiale kl **10.15** (väljumisega Procidalt kl 10.55) ning Ischialt Casamicciola sadamast Procidale ja seejärel Pozzuolisse kl **17.30** (väljumisega Procidalt kl 18.00).

([67]) St Ischialt Procidale ja seejärel Pozzuolisse kl **8.35** (väljumisega Procidalt kl 9.00) ja **11.30** (väljumisega Procidalt kl 11.55) ning Pozzuolist Procidale ja seejärel Ischiale kl **14.00** (väljumisega Procidalt kl 14.30) ja **18.55** (väljumisega Procidalt kl 19.35).

([68]) St Ischialt Procidale ja seejärel Pozzuolisse kl **7.20** (väljumisega Procidalt kl 7.50) ning Pozzuolist Procidale ja seejärel Ischiale kl **9.00** (väljumisega Procidalt kl 9.40).

([69]) St Procidalt Ischiale (reisi kestus 20 min) kl **15.30**.

g) **Procida-Pozzuoli** liinil oli Caremar kohustatud lisaks Ischia-Procida-Pozzuoli liinil teenindavatele reisidele osutama tiiburlaevaga aasta ringi kahte reisijateveoteenust (vt põhjenduse 36 punkt g) ning alates 1. oktoobrist 2011 ([70]) ja 16. jaanuarist 2012 ([71]) muudeti vähesel määral nende reiside sõidugraafikut;

h) **Procida-Napoli** liinil oli Caremar kohustatud lisaks Ischia-Procida-Napoli liinil teenindavatele reisidele osutama tiiburlaevaga aasta ringi nelja reisijateveoteenust päevas Napoli (Beverello) suunal ja Napolist (Beverello) ([72]) (vt põhjenduse 36 punkt h), kusjuures sõidugraafik muutus 1. oktoobrist 2011 kuni 16. jaanuarini 2012 vaid vähesel määral ([73]).

(40) Pikendatud esialgse lepingu artikli 1 kohaselt oli Caremar kohustatud järgima eespool nimetatud sõidugraafikut, tagades osutatavate teenuste katkematuse ning reiside sageduse, regulaarsuse ja õigeaegsuse.

(41) Mis puudutab teenindatavate mereveoliinide tarbeks ette nähtud laevade arvu, tüüpi ja veomahtu, on pikendatud esialgse lepingu artiklis 1 viidatud viie aasta plaanidele.

(42) Mis puudutab tariife, siis vastavalt pikendatud esialgse lepingu artiklile 4 oli Caremar igal aastal kohustatud Itaalia pädevatele asutustele esitama tariifimäärad, mida ta kavatses kohaldada, ja neid põhjendama.

(43) Pikendatud esialgses lepingus puudusid osutatava teenuse kvaliteeti puudutavad sätted.

(44) Pikendatud esialgse lepingu artiklis 12 on üksikasjalikult sätestatud karistused, mida kohaldatakse Caremari suhtes avaliku teenindamise kohustuse täitmata jätmise korral, välja arvatud juhul, kui Caremar tõendab, et kohustuste täitmata jätmine oli tingitud vääramatust jõust. Pikendatud esialgse lepingu kohaselt võib karistus ulatuda alates 800 eurost kuni 40 000 euroni sõltuvalt rikkumise raskusastmest.

3.1.2. *Hüvitis*

(45) Ajavahemikul 1. jaanuarist 2009 kuni 31. juulini 2012 osutatud mereveoteenuste eest maksti Caremarile riiklikku hüvitist kogusummas 97 835 927 eurot.

(46) Tabelis 1 on esitatud Caremarile pikendatud esialgse lepingu alusel alates 1. jaanuarist 2009 kuni 31. juulini 2012 makstud iga-aastane hüvitis.

([70]) St Procidalt Pozzuolisse (reisi kestus 15 min) kl **8.10** (kl 8.25 asemel) ja Pozzuolist Procidale (reisi kestus 15 min) kl **8.55** (kl 8.50 asemel).

([71]) St Procidalt Pozzuolisse (reisi kestus 15 min) kl **8.10** (kl 8.25 asemel) ja Pozzuolist Procidale (reisi kestus 15 min) kl **8.50** (kl 8.55 asemel).

([72]) St Procidalt Napolisse (reisi kestus 40 min) kl **6.35** ja **9.20** ning Napolist Procidale (reisi kestus 40 min) kl **7.30** ja **17.45**.

([73]) St Procidalt Napolisse (reisi kestus 40 min) kl **6.35** ja **9.25** (kl 9.20 asemel) ning Napolist Procidale (reisi kestus 40 min) kl **7.30** ja **17.30** (kl 17.45 asemel).

Tabel 1

Alates 1. jaanuarist 2009 kuni 31. juulini 2012 makstud hüvitised

(eurodes)

Aasta	Hüvitis
2009	**32 474 450**
2010	**29 869 832**
2011	**24 018 645**
2012 (jaanuar–juuli)	**11 473 000**

(47) Caremarile mereveolepingute täitmise eest makstava iga-aastase hüvitise suurus määrati kindlaks järgmiselt:

— ajavahemikul 1. jaanuarist 2009 kuni 31. detsembrini 2009 samade õigusnormide alusel, mida kohaldatakse esialgse lepingu alusel (vt põhjendused 48–52), ja

— ajavahemikul 1. jaanuarist 2010 kuni 31. juulini 2012, tuginedes *Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica* 9. novembri 2007. aasta resolutsioonis nr 111 ([74]) „Avalike teenuste osutamise kohustuste kindlaksmääramise kriteeriumid ja tariifidünaamika üldist huvi pakkuvas merekabotaaži sektoris“ (edaspidi „resolutsioon 111/2007“) kindlaks määratud uuele metoodikale (vt põhjendus 53).

3.1.2.1. Ajavahemikul 1. jaanuarist 2009 kuni 31. detsembrini 2009 makstud hüvitis

(48) Presidendi 1. juuni 1979. aasta dekreedis nr 501 (edaspidi „dekreet 501/79“) on täpsustatud mitmesugused elemendid (tulud ja kulud), mida arvestatakse avalike mereveoteenuste osutajatele avaliku teenindamise kohustuse täitmise eest makstava toetuse arvutamisel. Lisaks nähti 5. detsembri 1986. aasta seadusega nr 856 (edaspidi „seadus 856/86“) ette teatavate muudatuste tegemine Itaalia avalike mereveoteenuste osutamise kohustuste süsteemis. Mis puudutab ühendusi suuremate ja väiksemate saartega, 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. Sama artikliga nähti ka ette, et avaliku teenindamise lepingud peavad sisaldama subsideeritud liinide loetelu, sagedust ja kasutatavate laevade tüüpe. Toetused pidid heaks kiitma vastutavad ministrid.

(49) Dekreedis 501/79 ja seaduses 856/86 sätestatud põhimõtted kajastusid esialgses lepingus.

(50) Seetõttu arvutati 2009. aastal hüvitis üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutamise eest vastavalt esialgses lepingus sätestatud metoodikale. Eelkõige vastas hüvitis avalike teenuste osutamise korra alusel osutatavate teenuste akumuleeritud puhaskahjumile, millele lisati investeeritud kapitali tootlusele vastav muutuv summa.

(51) Riigiasutuste poolt kindlaks määratud hüvitise arvutamisel võeti arvesse järgmisi kuluelemente: komisjonikulud, reklaamikulud, pardal viibivatele reisijatele osutatavate teenuste kulud, peale-, mahalaadimis- ja manööverdamiskulud, kaldapealse halduspersonali kulud, laevade hoolduskulud, halduskulud, kindlustuskulud, rendi- ja liisingukulud, kütus, maksud ja amortisatsioonikulud.

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

(52) Iga-aastaste maksete suhtes nähti esialgses lepingus ette iga-aastase avaliku teenuse hüvitise maksmine järgmiselt: esimene ettemakse tehakse iga aasta 30. märtsiks ja see vastab 70 %-le eelmisel aastal makstud hüvitisest; teine makse, mis tehakse 30. juuniks, vastab 20 %-le eelmise aasta hüvitisest. 30. novembriks tasumisele kuuluv jääksumma on eelmiste aastate tulemuste põhjal prognoositud väljamakstud summade ning jooksva aasta tegevuskulude ja tulude puudujäägi vahe. Kui selgub, et Caremar on saanud osutatud teenuste netokuludest suurema summa (tulu miinus kahjum), tuleb vahe tagasi maksta ([75]).

3.1.2.2. Ajavahemikul 1. jaanuarist 2010 kuni 31. juulini 2012 makstud hüvitis

(53) Alates 1. jaanuarist 2010 kuni 31. juulini 2012 määrati mereveoteenuste osutamise kohustuste täitmise eest makstav hüvitis kindlaks resolutsioonis 111/2007 kehtestatud uue metoodika alusel.

(54) Resolutsiooni preambuli kohaselt võeti resolutsioon 111/2007 vastu avalike teenuste osutamise korra alusel mereveoteenuseid osutavate avalik-õiguslike äriühingute erastamise eesmärgil ([76]). Resolutsiooni 111/2007 sätteid kohaldati Tirrenia kontserni äriühingute, sealhulgas Caremari osutatavate teenuste suhtes alates 2010. aastast, veel enne vastavate uute avaliku teenindamise lepingute jõustumist pärast asjaomaseid erastamisi.

(55) Resolutsiooni 111/2007 kohaselt põhines avaliku teenindamise kohustuse täitmise eest makstava hüvitise suurus avaliku teenindamise kohustuse täitmiseks vajalikel netokuludel, millele lisandus asjakohane tulu. Asjaomane tulumäär määrati eelnevalt kindlaks kogu avaliku teenindamise lepinguga hõlmatud reguleerimisperioodi kohta. Makstava hüvitise kogusumma oli igal juhul piiritletud ka seaduse alusel asjaomasele avaliku teenindamise lepingule eraldatavate riiklike vahendite piirmääraga, kui see summa oli väiksem kui netokulude metoodika kohaselt arvutatud hüvitise suurus.

(56) Avaliku teenindamise kohustuse täitmiseks vajalikud netokulud määrati kindlaks äriühingu kinnitatud avaliku mereveoteenuse osutamisega seotud kulude ja tulude vahe alusel. Eelkõige tuleb kulud ja tulud kindlaks määrata iga liini kohta eraldi ning avalike teenuste osutamise ja äritegevuse ühised kulud (kui neid on) jaotatakse läbipaistvalt, lähtudes eeltingimustest, mis on lisatud asjaomasele avaliku teenindamise lepingule ja mida kirjeldatakse spetsiaalses aruandes.

(57) Kapitalitootluse määr arvutatakse kapitali kaalutud keskmise hinna (WACC) alusel. Nõutav omakapitali investeeringute tulusus ([77]) tuleb arvutada kapitalivara hinnamudeli abil. Selle mudeli alusel tuletatakse omakapitali hind järgmisest: i) riskivaba määr, ii) beetakordaja (äriühingu hinnanguline riskiprofiil aktsiaturu suhtes) ja iii) aktsiaturule määratud omavahendite riskipreemia.

(58) Eelkõige arvutati omakapitali hind, 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.

(59) Resolutsiooni 111/2007 kohaselt vastab riskivaba tegevuse tulumäär kümneaastaste võrdlusvõlakirjade keskmisele kogutulule, viidates eelmisele kaheteistkümnele kuule, mille kohta on andmed olemas.

([75]) Esialgse lepingu artikli 3 lõike 10 kohaselt peab äriühing kõik äriühingu kinnitatud raamatupidamisarvestusest tulenevad ülemäärase hüvitise summad tagasi maksma 15 päeva jooksul alates äriühingu asjaomase aasta bilansi kinnitamisest.

([76]) Vastavalt 27. detsembri 2006. aasta seaduse nr 296 artikli 1 punktile 999 ja 5. detsembri 1997. aasta seadusandliku dekreedi nr 430 artikli 1 punktile e.

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

(60) Resolutsioonis 111/2007 on kehtestatud 4 % suurune turu riskipreemia. Lisaks hüvitatakse mitteainuõiguslikul alusel osutatava teenuse korral ettevõtja eeldatavalt suurem risk täiendava 2,5 % lisamisega riskipreemiale.

(61) Praktikas ei tohi Caremarile makstava hüvitise summa siiski ületada seaduses 166/2009 üheks aastaks kehtestatud 29 869 832 euro suurust ülemmäära ([78]) (vt põhjendus 32). Ehkki seadusega 166/2009 piiratakse kõigile Tirrenia äriühingutele avalike teenuste osutamise korraga hõlmatud mereveoteenuste osutamise eest makstavat iga-aastast hüvitist, sisaldab resolutsioon 111/2007 ka teatavaid kaitsemeetmeid, mis võimaldavad asjaomastel ettevõtjatel oma tegevuskulusid piisavalt katta.

(62) Resolutsiooni 111/2007 kohaselt tuleb eelkõige eelnevalt kindlaks määrata teenuste ulatus, avaliku teenindamise lepingus ettenähtud maksimumtariifid ja tegelikult makstav hüvitis, mis võimaldab teenuseosutajal katta kõik üldist majandushuvi pakkuva teenuse osutamisega seotud kulud. Kohaldatakse järgmist valemit:

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

kus

VA(RSP) on avaliku teenindamise 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 tootluse diskonteeritud väärtus.

(63) Kui tagantjärele ilmnes avaliku teenindamise kohustuse täitmise ajal, et makstud hüvitis oli väiksem kui see, mis on vajalik abikõlblike tegevuskulude katmiseks, võttes arvesse muid tulusid, ei saanud äriühing tugineda avaliku teenindamise kohustuse täitmise eest makstava hüvitise summa automaatsele tagasiulatuvale läbivaatamisele ega nõuda sellist läbivaatamist lepinguga hõlmatud reguleerimisperioodil, vaid ta võis üksnes paluda Itaalia pädevatel asutustel võtta edaspidi üks järgmistest meetmetest: subsideeritud tegevuse ulatust võib vähendada või teise võimalusena vaadata üle teenuse korraldus (nt laeva tüüp) või muuta maksimumtariife.

(64) 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

ΔT on tariifi ülemmäära aastane muutus protsentides;

ΔP on vaatlusaasta inflatsioonimäär;

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

(65) Resolutsioonis 111/2007 on samuti ette nähtud, et tariifi ülemmäära võib kohandada kütusekulude erinevuste järgi, võttes võrdlusaluseks avalikult kättesaadavad standardhinnad.

(66) Iga-aastaste maksete puhul kohaldati ajavahemikul 1. jaanuarist 2009 kuni 31. juulini 2012 samu põhimõtteid, mida esialgse lepingu pikendamisel, nagu on kirjeldatud põhjenduses 52.

([78]) Millest 19 839 226 eurot saadi Campania maakonnalt ja 10 030 606 eurot Lazio maakonnalt.

3.2. **Caremari erastamine**

(67) Campania maakonna valitsus kehtestas 9. augusti 2011. aasta otsusega nr 444 rakendussuunised Caremari piiratud erastamismenetluse ([79]) teostamiseks ja Caremari omandajaga avaliku merekabotaažiteenuse lepingu sõlmimiseks mereveoteenuste osutamiseks üheksa aasta jooksul avaliku teenuse hüvitise eest.

(68) 12. juuli 2012. aasta täidesaatva dekreediga nr 202, millega kehtestati eelmenetlused, algatas Campania maakond piiratud menetluse, mille kohaselt valiti lepingu sõlmimise kriteeriumiks parim hind.

(69) Menetluse algatamise kutse avaldati 17. juulil 2012 *Euroopa Liidu Teataja* lisas, 25. juulil 2012 Itaalia ametlikus väljaandes *Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana* nr 86 ning Campania maakonna veebisaidil.

(70) Pakkumuse esitamiseks puudusid tehnilised nõuded. Kuigi Caremari hankemenetluse esialgne projekt sisaldas teatavaid tehnilisi ja finantsnõudeid (st etteantud meremiilide hulk ja käive mereveosektoris), mis oleksid võimaldanud hankemenetluses osaleda üksnes laevandusettevõtjatel, siis pärast Itaalia ametiasutuste ja komisjoni 26. oktoobri 2011. aasta, 22. detsembri 2011. aasta ja 14. märtsi 2012. aasta teabevahetust, mis järgnes 2011. aasta menetluse algatamise otsusele, muutsid Itaalia ametiasutused lõplikku hankemenetlust, jättes tehnilised kriteeriumid hindamisest välja, asendades need finantsnõuetega, mis tagaksid piisava majandus- ja finantssuutlikkuse, mida tõendab vähemalt kahelt finantsasutuselt saadud kinnitus 6 miljoni euro suuruse majandus- ja finantssuutlikkuse kohta või vähemalt 6 miljoni euro suuruse netovara olemasolu.

(71) Pärast pakkumiskutse avaldamist osalemishuvist teatamiseks ette nähtud tähtaja möödumisel (21. septembriks 2012) teatas hankemenetluses osalemise soovist kümme isikut, nimelt Alilauro Gruson S.p.A. (edaspidi „Aligruson“), Delcomar S.r.l., Moby, NLG, Palumbo Shipyard, Rifim, SNAV, TTT lines S.p.A, Vetor, Usticalines S.p.A.

(72) 21. veebruari 2013. aasta täidesaatva dekreediga nr 34 kiitis Campania maakond eelkvalifitseerimisetapi uurimistulemused heaks, lubades kõigil peale Vetori osaleda järgmises etapis (pakkumisetapis).

(73) 17. mai 2013. aasta täidesaatva dekreediga nr 78 paluti üheksal kõlblikul kandidaadil esitada oma pakkumus ([80]). Pakkumiskutse sisaldas uue üheksa-aastase kestusega lepingu projekti, mis sõlmitakse eduka pakkuja ja Campania maakonna vahel, ning üksikasjalikumat teavet hankemenetluse kohta ([81]). Eelkõige märgiti kutses, et lepingu sõlmimise kriteerium on:

([79]) Itaalia riigihangete seadustiku – seadusandliku dekreedi nr 163/2006 (*il Codice dei Contratti pubblici*) artikli 55 lõikes 6 ette nähtud piiratud hankemenetlus oli kaheetapiline menetlus, mille raames saavad pakkumusi esitada ainult need ettevõtjad, kes on kutsutud pakkumisetappi.

([80]) 17. mai 2013. aasta täidesaatev dekreet nr 78 avaldati 27. mai 2013. aasta Campania maakonna ametlikus väljaandes nr 28 ning Campania maakonna veebisaidil. Samal ajal avaldas Campania maakond oma veebisaidil ka pakkumiskutsega seotud selgitused, vastates korduma kippuvatele küsimustele.

([81]) Lisaks eduka pakkuja ja Campania maakonna vahel sõlmitavale uuele üheksa-aastase kestusega lepingu projektile puudutas asjakohane teave Caremari müügilepingu projekti, äriplaani kavandit, mida pooled pidid oma pakkumuse esitamisel järgima, pakkumuse kavandit ja kohustuste deklaratsiooni kavandit, mida pooled võiksid oma pakkumuse esitamisel järgida, ning Caremari ruumidele ja andmeruumile juurdepääsu eeskirju. Seoses menetlusega teavitati pooli muu hulgas järgmistest tähtaegadest ja tingimustest: i) juurdepääs hankemenetluse andmeruumile ja Caremari äriruumidele, ii) pakkumuste esitamine, iii) pakkumuste toetuseks tagatise esitamine, iv) pakkumuste sõlmimine (sealhulgas lepingu sõlmimise kriteerium), v) võimalus küsida pakkumuse kohta selgitusi.

„parim hind, mis võrdub väikseima vahega, mis saadakse, kui konkurendi nõutavast hüvitisest lahutatakse aktsiate ostuhind madalaima hinnaga (x) pakkumuse kasuks, mis saadakse järgmise valemi abil:

$$X = (a – Da * 75\ \%) – 6,$$

kus

— *a* on tasu miinimumteenuste eest punkti 2.1 alapunktis b osutatud pakkumuse esitamise ettepaneku alusel;

— *Da * 75 %* on pakkumuse alusel pakutav hinnaalanduse määr korrutatud paranduskoefitsiendiga, et võtta arvesse kõnealuse hinnaalandi jaotumist üheksa aasta jooksul ja

— *6* on punkti 2.1 alapunktis a osutatud aktsiahinna väärtus, mille pakkumist suurendatakse ülespoole.“

(74) Peale selle, mis puudutab Caremari minimaalset müügihinda, siis oli pakkumiskutses märgitud summa vähemalt 6 000 000 eurot, ([82]) samas avaliku teenuse hüvitisena makstava maksimumsumma puhul ei ületa summa 19 839 226 eurot lepingu iga üheksa kehtivusaasta kohta.

(75) Tähtajaks laekus kolm pakkumust järgmistelt kandidaatidelt: i) ajutine ettevõtjate ühendus SNAV-Rifim S.r.l. (edaspidi „SNAV-Rifim“), ii) Aligruson, iii) TTT Lines S.p.A ajutisest ühendusest koos partneritega Marittima S.r.l., Marworld, Davimar Eolia Navigazione S.r.l. Viimase jättis hankekomisjon lõpuks hankemenetlusest kõrvale, kuna ta ei suutnud esitada oma pakkumuse toetuseks sobivat finantstagatist.

(76) Marworld teatas 4. oktoobril 2013 Campania maakonnale kaebusest, mis esitati Campania maakonna halduskohtule, milles vaidlustati muu hulgas hankemenetlusest kõrvalejätmise otsus.

(77) Campania maakond kinnitas 29. oktoobri 2013. aasta täidesaatva dekreediga nr 178 allpool esitatud hankekomisjoni koostatud paremusjärjestuse, ([83]) mis määrati kindlaks igas pakkumuses esitatud arvuliste väärtuste alusel, kasutades pakkumiskutses esitatud valemit (vt põhjendus 73), kusjuures SNAV-Rifimi pakkumus oli 111 395 812 eurot (sealhulgas 6 000 001 eurot Caremari omandamiseks) ning Aligrusoni pakkumus 128 556 568 eurot (sealhulgas 6 000 060 eurot Caremari omandamiseks). Kuna SNAV-Rifimi pakkumus osutus hankemenetluses edukaks, siis ta ka võitis hanke.

(78) Campania maakonna halduskohus tühistas oma 5. juuni 2014. aasta otsusega hankelepingu, leides, et ükski kolmest kandidaadist ei oleks tohtinud hankemenetluses osaleda. Campania maakond esitas selle kohtuotsuse peale apellatsioonkaebuse. Itaalia kõrgeim halduskohus tühistas oma 10. veebruari 2015. aasta otsusega Campania maakonna halduskohtu otsuse, jättes seega hankekomisjoni otsuse jõusse.

([82]) Itaalia esitatud teabe kohaselt arvutati Caremari enampakkumise baashind 6 000 000 eurot, liites tema 31. detsembri 2010. aasta seisuga raamatupidamisliku netovara väärtusele (s.o 4 470 008 eurot) laevade kapitalikasumi ja üldise firmaväärtuse komponendi, mis oli seotud asjaoluga, et Caremar oli äriühing oma oskusteabe ja piirkondliku kohalolekuga, ning et ta oli oma tegevuskohaga seotud turul tunnustatud kaubamärk.

([83]) Hankekomisjon avalikustas paremusjärjestuse 29. juulil 2013. aastal oma avalikul istungil. Sellega seoses teatas hankekomisjon, et edukaks tunnistatud pakkumus tuleks saata kontrollimiseks hankijale (st Campania maakonnale). 2. augusti 2012. aasta täidesaatva dekreediga nr 130 otsustas Campania maakond algatada seadusandliku dekreedi nr 136/2006 artikli 86 lõike 3 alusel kaalutlusõigusel põhineva kontrollimenetluse, paludes hankekomisjonil hinnata SNAV-Rifimi esitatud pakkumuse piisavust. Hankekomisjon analüüsis oma 16. ja 27. septembril 2013. aastal toimunud koosolekutel üksikasjalikult SNAV-Rifimi esitatud pakkumuse aluseks olevaid finantseeldusi ning kinnitas pakkumuse piisavust ja usaldusväärsust. Hankekomisjon edastas kontrollimenetluse tulemused oma 16. oktoobri 2013. aasta avalikul istungil, kus ta kinnitas ka 29. juulil 2013 avaldatud paremusjärjestust.

(79) Pärast Campania maakonna halduskohtu otsust, millega jäeti jõusse hankekomisjoni otsus sõlmida hankeleping SNAV-Rifimiga, seadis SNAV-Rifim oma pakkumuse täitmise tingimuseks Campania maakonna kinnituse, et Caremari finantstingimused ei ole muutunud võrreldes nendega, mida pakkujad olid hinnanud 2013. aastal korraldatud hankemenetluse käigus. Olles kindlaks teinud, et Caremari omakapital oli 31. detsembri 2024. aasta seisuga 2 155 008 eurot väiksem kui SNAV-Rifimi eduka pakkumuse tegemise ajal, otsustas Campania maakond taastada Caremari omakapitali 2013. aasta lõpus kehtinud tasemele. Seega eraldas Campania maakond 21. mai 2015. aasta piirkondliku otsusega nr 316 ([84]) Caremarile 2 155 008 eurot, tingimusel et edukas pakkuja selle omandaks, et taastada Caremari finantsseisund Caremari eduka omandamispakkumuse ajal kehtinud väärtuses.

(80) Campania maakonna ja SNAV-Rifimi vaheline müügileping allkirjastati 16. juulil 2015 ning sel kuupäeval anti Campania maakonnalt SNAV-Rifimile üle kõikide Caremari aktsiate omandiõigus kindlaksmääratud hinnaga 6 000 001 eurot.

(81) Kuna ostja oli kollektiivne üksus, müüdi Caremari aktsiad SNAVile ja Rifimile, kes võtsid solidaarselt üle kõik lepingupõhised kohustused, nimelt ostis SNAV
75 000 aktsiat ja Rifim ülejäänud 75 000 aktsiat, mis moodustas mõlemal juhul seega 50 % Caremari kogu aktsiakapitalist.

3.3. **Uus avaliku teenindamise leping**

3.3.1. *Avaliku teenindamise kohustus*

(82) 16. juulil 2015 sõlmisid Campania maakond ja Caremar uue avaliku teenindamise lepingu mereveoteenuste osutamiseks. See avaliku teenindamise leping kehtis üheksa aastat, st kuni 15. juulini 2024 (kaasa arvatud).

(83) Caremarile (ja seega selle omandajale SNAV-Rifimile) kehtestatud avaliku teenindamise kohustus hõlmab reisijateveo ja/või reisijate-, sõidukite- (sealhulgas päästesõidukid) ja postiveoga seotud regulaarsete mereveoteenuste osutamist eelnevalt kindlaks määratud hinnatasemel parvlaevade ja kiirparvlaevadega (st kiirparvlaevadega segaveoteenuseid ja tiiburlaevadega üksnes reisijatevedu) vastavalt Campania maakonna 9. augusti 2011. aasta piirkondlikus täidesaatvas otsuses nr 443 sätestatud mereveokava sõidugraafikule (mis on esitatud uue avaliku teenindamise lepingu D lisas), mida on muudetud Campania maakonna 30. detsembri 2011. aasta piirkondliku täidesaatva otsusega nr 857 (mis on esitatud uue avaliku teenindamise lepingu E lisas), ja vastavalt nende võimalikele hilisematele muudatustele.

(84) Mis puudutab teenindatavaid mereveoliine, siis Caremar on kohustatud osutama mereveoteenuseid järgmisel kaheksal liinil vastavalt uue avaliku teenindamise lepingu D ja E lisas esitatud sõidugraafikule: Capri-Napoli, Capri-Sorrento, Ischia-Napoli, Ischia-Procida-Napoli, Ischia-Procida-Pozzuoli, Ischia-Procida, Procida-Pozzuoli ja Procida-Napoli.

(85) Avaliku teenindamise kohustuse üksikasjad, mis puudutavad laevade tüüpi (parvlaevad, kiirparvlaevad, tiiburlaevad), sõidugraafikut ja reiside sagedust (aasta ringi või hooajal), on igal liinil samad, mida kohaldati pikendatud esialgse lepingu alusel alates 16. jaanuarist 2012, nagu on kirjeldatud põhjenduses 39.

(86) Uue avaliku teenindamise lepingu artikli 8 lõike 4 punkti d kohaselt peab Caremar täitma avaliku teenindamise kohustust, tagades osutatavate teenuste katkematuse ning reiside sageduse, regulaarsuse ja õigeaegsuse. Artikli 8 lõike 4 punktis l täpsustati, et asjaomaste kohustuste täitmine tuleb alati tagada ka laevade tavapärase ja erakorralise renoveerimise ajal.

([84]) Avaldatud Campania maakonna 8. juuni 2015. aasta ametlikus väljaandes nr 35. See otsus kinnitati presidendi 15. juuli 2015. aasta dekreediga nr 116, mis avaldati 20. juuli 2015. aasta Campania maakonna ametlikus väljaandes nr 45.

(87) Uue avaliku teenindamise lepingu artikli 8 lõike 4 punkti c kohaselt peab Caremar segaveoteenuste puhul eelistama postivedu (12 meetri ulatuses), kui universaalse postiteenuse osutaja seda nõuab. Lisaks on Caremar uue avaliku teenindamise lepingu artikli 9 kohaselt kohustatud tegema Campania maakonna taotlusel ilma lisahüvitiseta kuni kümme lisareisi aastas, et rahuldada erakorralist avaliku teenuse vajadust.

(88) Mis puudutab teenindatavate mereveoliinide tarbeks ette nähtud laevade arvu, tüüpi ja veomahtu, siis uue avaliku teenindamise lepingu artikli 8 lõike 1, artikli 8 lõike 4 punkti m ja artikli 8 lõike 5 kohaselt on Caremar kohustatud kasutama vähemalt seitset lepingu H lisas osutatud laeva (või arvu, tehniliste omaduste, veomahu ja sõidumugavuse poolest samaväärseid laevu) ning tagama igal ajal nimetatud H lisas osutatud omadustega varulaeva olemasolu. Peale selle on Caremar kohustatud alati tagama H lisas märgitud laevade tõhususe ([85]).

(89) Mis puudutab tariife, siis uue avaliku teenindamise lepingu artikli 8 lõike 4 punkti e ja artikli 13 kohaselt peab Caremar järgima tariife, mis on sätestatud 29. aprilli 2011. aasta piirkondlikus täidesaatvas otsuses nr 183 ja 7. märtsi 2013. aasta piirkondlikus täidesaatvas otsuses nr 67, mis on esitatud avaliku teenindamise lepingu B ja C lisas ning nende võimalikes hilisemates muudatustes. Caremar võib igal aastal taotleda Campania maakonnalt tariifide kohandamist inflatsiooniga, kuid Campania maakond võib otsustada taotletud kohandust mitte lubada või juba tehtud kohanduse peatada ([86]). Lisaks peab Caremar artikli 8 lõike 4 punkti b kohaselt tagama kiirabipatsientide tasuta ja kiire transpordi riiklikust tervishoiuteenistusest.

(90) Mis puudutab teenuse kvaliteeti, siis uue avaliku teenindamise lepingu artikli 8 lõike 4 punkti v kohaselt oli Caremar kohustatud järgima uue avaliku teenindamise lepingu artiklis 11 sätestatud kvaliteedistandardeid reiside õigeaegsuse, sõidumugavuse ja kasutajatele antava teabe osas (nagu on osutatud uue avaliku teenindamise lepingu O lisas), milles on samuti sätestatud asjaomaste standardite täitmata jätmise korral rakenduvad karistused. Lisaks peab Caremar artikli 8 lõike 4 punkti f kohaselt vastama Campania maakonna 16. märtsi 2012. aasta piirkondliku täidesaatva otsusega nr 3 vastu võetud teenistuskaardi (*Carta di Servizio*) kvaliteedinõuetele.

(91) Lisaks O lisas sätestatud karistustele uue avaliku teenindamise lepingu artiklis 11 kindlaks määratud minimaalsete kvaliteedistandardite täitmata jätmise eest on uue avaliku teenindamise lepingu artiklis 25 sätestatud lisakaristused Caremarile kehtestatud avaliku teenindamise kohustuse (nt reiside katkematuse ja regulaarsusega seotud kohustused, ([87]) õigeaegsus, ([88]) tariifid ([89])) täitmata jätmise eest, välja arvatud juhul, kui Caremar tõendab, et rikkumine oli tingitud vääramatust jõust.

([85]) Uue avaliku teenindamise lepingu artikli 8 lõike 4 punkt m.

([86]) Uue avaliku teenindamise lepingu artikli 13 lõiked 4 ja 5.

([87]) Näiteks uue avaliku teenindamise lepingu artikli 25 lõike 1 punktis A on sätestatud trahv 80 eurot miili kohta iga toimumata reisi eest ja 5 000 euro suurune lisatrahv juhuks, kui sama reisi ei toimu rohkem kui seitsmel korral ühe kuu jooksul. Kui Caremar jätab kolme kuu jooksul kaks korda sama reisi tegemata rohkem kui seitsmel korral ühe kuu jooksul, tühistatakse sõlmitud avaliku teenindamise leping.

([88]) Näiteks uue avaliku teenindamise lepingu artikli 25 lõike 1 punktis B on sätestatud 150 euro suurune trahv iga põhjendatud teate esitamata jätmise eest 24 tunni jooksul pärast reisi rohkem kui 30minutilist hilinemist. Iga rohkem kui 30minutilise hilinemise eest on ette nähtud trahv 500 eurot, kui hilinemine on seotud reisiga, mis juba sama kuu jooksul oli hilinenud rohkem kui 30 minutit.

([89]) Näiteks uue avaliku teenindamise lepingu artikli 25 lõike 1 punktis I on sätestatud 1 500 euro suurune trahv ühel trimestril kahe kirjaliku kaebuse laekumise korral, mis on esitatud tariifide rikkumise kohta, ning trahvi suurendatakse 5 000 euroni, kui samal trimestril esitatakse kolmas kaebus.

3.3.2. *Hüvitis*

(92) Hankemenetlusele tuginedes määras Campania maakond põhjenduses 84 nimetatud mereveoliinidel avaliku teenindamise kohustuste täitmise eest uue lepingu alusel makstava hüvitise iga-aastaseks põhisummaks 178 553 034 eurot üheksa-aastase lepinguperioodi jooksul (19 839 226 eurot aastas), mida võidakse läbivaatamise tulemusena vähendada. SNAV-Rifimi pakutud ja pakkumuse tulemusena kindlaks määratud summa oli 97 010 073 eurot (10 778 897 eurot aastas ([90])), kusjuures üheksa-aastasel lepinguperioodil moodustas hinnaalandus 81 542 961 eurot. Ajavahemikul 16. juulist 2015 kuni 31. detsembrini 2015 määrati hüvitiseks 4 940 327,79 eurot ([91]).

(93) Uue avaliku teenindamise lepingu artikli 16 kohaselt arvutatakse avaliku teenuse hüvitis vastavalt resolutsioonis 111/2007 ([92]) sätestatud metoodikale, mille kohaselt ei tohi hüvitis olla suurem, kui on vajalik avaliku teenindamise kohustuse täitmisel tekkinud netokulude katmiseks (majanduslik ja finantstasakaal), sealhulgas mõistlik kasum (vt põhjendused 55–66).

(94) Uue avaliku teenindamise lepingu artiklis 17 on sätestatud, et pooled peavad iga kolme aasta järel kontrollima lepingu majandusliku tasakaalu tingimusi vastavalt resolutsioonis 111/2007 sätestatud stabiilsuskriteeriumidele. Sellest lepingulisest tasakaalust kõrvalekaldumise puhuks (nt juhul, kui ebapiisav hüvitamine moodustab rohkem kui 5 % koguhüvitisest) nähakse uue avaliku teenindamise lepingu artikliga 17 ette tasakaalustamismehhanism, mille abil hinnatakse kõiki hüvitise maksmisega seotud näitajaid. Kui hüvitise summa osutub ebapiisavaks, et katta teenuse osutamisel tekkinud tegevuskulud, võib uue avaliku teenindamise lepingu kohaselt läbi vaadata hüvitise peamised näitajad, nimelt tariifisüsteem, osutatavate avalike teenuste ulatuse vähendamine või ettevõtte materiaalsed varad, mis on vajalikud teenuste osutamiseks. Ülemäärase hüvitamise korral peab Campania maakond vähendama järgmisel reguleerimisperioodil makstavat hüvitist ja nõudma tagasi juba makstud ülemäärase hüvitise (vt artikli 17 lõige 4 ja artikkel 18).

(95) Hüvitist makstakse igal aastal kolmes osas: esimene ettemakse tehakse iga aasta 30. aprilliks ja see vastab 70 % hüvitisest; teine makse, mis tehakse 30. septembriks, vastab 20 % hüvitisest; ülejäänud tasumisele kuuluv summa makstakse pärast mahaarvamiste ja trahvide mahaarvestamist järgmise aasta 31. jaanuariks ([93]).

(96) Uue avaliku teenindamise lepingu artikli 18 kohaselt tuleb kõik ülemäärased hüvitised Campania maakonnale tagasi maksta 30 päeva jooksul alates Campania maakonna vastavast taotlusest. Ajavahemikul 16. juulist 2015 kuni 31. detsembrini 2017 tehti kontrollimenetluse käigus kindlaks
835 057 euro suurune ülemäärane hüvitis, mis tagastati Campania maakonnale. Ajavahemikul 1. jaanuarist 2018 kuni 31. detsembrini 2021 vähendati 10 778 897 euro suurust iga-aastast hüvitist 9 093 983 eurole seoses kontrollimenetlusega, mis hõlmas ajavahemikku kuni 31. detsembrini 2017. Kättesaadava raamatupidamisarvestuse põhjal tehti 2018.–2021. aasta kontrollimenetluse käigus kindlaks 1 389 811 euro suurune ülemäärane hüvitis, mis tagastati Campania maakonnale.

(97) Uue avaliku teenindamise lepingu artikli 20 kohaselt on Campania maakonnal lepingu suhtes järelevalvevolitused ning ta kontrollib selle nõuetekohast täitmist, ettevõtja varade piisavust ja kvaliteeti, õiguslike kohustuste täitmist ja kvaliteedieesmärkide saavutamist avaliku teenindamise kohustuse täitmise ajal.

([90]) Uue avaliku teenindamise lepingu artikli 16 lõikes 2 on sätestatud: „Eespool nimetatud hüvitis ei tohi käesoleva teenuslepingu kehtivuse ajal ületada 10 778 897 eurot (mida on pakkumuse raames kohandatud allapoole) kalendriaasta kohta lisaks käibemaksule".

([91]) Uue avaliku teenindamise lepingu artikli 16 lõige 3.

([92]) Uue avaliku teenindamise lepingu artikli 16 lõige 1.

([93]) Uue avaliku teenindamise lepingu artikli 16 lõige 5. Uue avaliku teenindamise lepingu artikli 16 lõikes 6 oli sätestatud, et ajavahemikul 16. juulist 2015 kuni 31. detsembrini 2015 makstakse hüvitist kahes osas: esimene osamakse, mis moodustab 70 % hüvitisest, 15. augustiks 2015, ja teine osamakse, mis moodustab 30 % hüvitisest, 31. jaanuariks 2016.

(98) Pärast lepingu majandusliku tasakaalu korrapärast läbivaatamist vastavalt artiklile 17 vähendas Campania maakond hankemenetluse alusel eelnevalt kindlaks määratud hüvitist (10 778 897 eurot) 9 093 983 euroni ajavahemikul 2018–2021 ja 9 087 149 euroni ajavahemikul 2022–2024. Tabelis 2 on esitatud eelnevalt kindlaks määratud hüvitis ning Caremarile ajavahemikul 2015. aasta august –2021 tegelikult makstud hüvitis.

Tabel 2

Määratud hüvitis ja Caremarile uue avaliku teenindamise lepingu alusel aastatel 2015–2021 makstud hüvitis

(eurodes)

Aasta	Määratud hüvitis	Makstud hüvitis
2015 (alates 2015. aasta juulist)	10 778 897	**4 961 000**
2016	10 778 897	**10 778 000**
2017	10 778 897	**10 778 897**
2018	9 093 983	**10 363 306**
2019	9 093 983	**8 462 289**
2020	9 093 983	**10 365 064**
2021	9 093 983	**8 593 982**

3.4. **Sildumise eesõigus**

(99) Dekreet-seaduse 135/2009 (mis muudeti seaduseks 166/2009) artikli 19b lõikes 21 on sätestatud, et saartega ühenduse tagamiseks ja avaliku teenindamise kohustuse täitmist silmas pidades jätkavad endise Tirrenia kontserni äriühingud, sealhulgas Caremar, juba kindlaks 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.

3.5. **Seaduses 163/2010 kehtestatud meetmed**

(100) Seadusega 163/2010 nähti endise Tirrenia kontserni äriühingutele, sealhulgas Caremarile, ette võimalus kasutada ajutiselt rahalisi vahendeid, mis on juba ette nähtud laevade uuendamiseks ja ajakohastamiseks, selle asemel hoopis uute kiireloomuliste likviidsusvajaduste katmiseks ([94]). Endise Tirrenia kontserni äriühingud, kes seda võimalust kasutasid, olid siiski kohustatud need sihtotstarbelised vahendid taastama, et nad saaksid oma laevadel ikkagi vajalikke uuendusi teha. Asjaomased uuendused olid vajalikud uute rahvusvaheliste ohutusstandardite täitmiseks pärast 1996. aasta Stockholmi lepingut ([95]).

(101) Täpsemalt eraldati, tuginedes kahele vahendite allikale, ([96]) kogu Tirrenia kontserni uuenduste katmiseks 23 750 000 eurot. Caremar kasutas neid rahalisi vahendeid oma laevade uuendamiseks.

([94]) Nagu on sätestatud 1. juuli 2009. aasta dekreet-seaduse nr 78 (mis muudeti 3. augusti 2009. aasta seaduseks nr 102, edaspidi „seadus 102/2009“) artikli 19 lõikes 13a ning seaduse 166/2009 artikli 19b lõikes 19.

([95]) Need ohutusstandardid sätestati seejärel nõukogu 17. märtsi 1998. aasta direktiivis 98/18/EÜ reisilaevade ohutuseeskirjade ja -nõuete kohta (EÜT L 144, 15.5.1998, lk 1), mis võeti üle 4. veebruari 2000. aasta seadusandliku dekreediga nr 45; Euroopa Parlamendi ja nõukogu 14. aprilli 2003. aasta direktiivis 2003/24/EÜ, millega muudetakse nõukogu direktiivi 98/18/EÜ reisilaevade ohutuseeskirjade ja -nõuete kohta (ELT L 123, 17.5.2003, lk 18), mis võeti üle 8. märtsi 2005. aasta seadusandliku dekreediga nr 52; ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu 14. aprilli 2003. aasta direktiivis 2003/25/EÜ ro-ro-reisiparvlaevade täpsemate püstuvusnõuete kohta (ELT L 123, 17.5.2003, lk 22), mis võeti üle 14. märtsi 2005. aasta seadusandliku dekreediga nr 65.

([96]) Kõik seaduse 166/2009 artikli 19b lõikes 19 ette nähtud rahalised vahendid (s.o 7 000 000 eurot) ning seaduses 102/2009 ette nähtud rahalised vahendid (16 750 000 eurot).

(102) Peale selle on seaduse 163/2010 artiklis 1 sätestatud ka järgmine:

a) dekreet-seaduse 135/2009 (mida on muudetud ja millest on saanud seadus 166/2009) artiklit 19b muudetakse lõike 24a lisamisega. Selle lõike kohaselt on maksust vabastatud kõik ametlikud toimingud ja tehingud, mis on seotud seaduse 166/2009 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;

b) avaliku teenuse katkematuse tagamiseks ja endiste Tirrenia kontserni äriühingute erastamisprotsessi toetamiseks võivad kõnealused maakonnad kasutada alakasutatud piirkondade fondi (*Fondo Aree Sottoutilizzate*, edaspidi „FAS“) ([97]) rahalisi vahendeid vastavalt ministeeriumidevahelise majandusplaneerimise komitee (*Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica)* 6. märtsi 2009. aasta resolutsioonile nr 1 ([98]).

4. **RIKKUMISMENETLUS nr 2007/4609**

(103) 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.

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

a) Itaalia merekabotaaži sektori liberaliseerimiseks Tirrenia kontserni erastamise teel oli vaja pikendada esialgset lepingut kuni 31. detsembrini 2009;

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

c) 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 osutatavate teenuste vähendamiseks;

d) eesmärk oli: i) säilitada territoriaalse järjepidevuse tagamiseks vajalikud ühendused saarte ja mandriga ja nende vahel ning õigus tervisele, õppimisele ja liikuvusele; ii) ratsionaliseerida ühendusi, mida teenindavad eraettevõtjad, kes pakuvad samu ühendusi sama aja jooksul, sarnaste kvaliteedi ja katkematuse tagatistega; ning iii) ratsionaliseerida suviseid ja kiirühendusi, mis puudutavad ainult reisijatevedu;

e) 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.

([97]) 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.

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

(105) 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 hankemenetlused viiakse ellu avaliku teenindamise lihtlepingute alusel, selliseid lepinguid omavate laevandusettevõtjate hankemenetluses osalemine vastuvõetav – põhimõtteliselt ja erandina – selleks, et tagada liidu laevaomanike mittediskrimineerimise kriteeriumi täitmine, mis on sätestatud nõukogu määruses (EMÜ) nr 3577/92 ([99]). Komisjon märkis, et määrus (EMÜ) nr 3577/92 ei kohusta liikmesriike oma mereveoettevõtteid erastama, vaid üksnes seda spetsiifilist turgu liberaliseerima.

(106) 29. jaanuaril 2010 ([100]) saatis komisjon ametliku kirja määruse (EMÜ) nr 3577/92 väära rakendamise kohta. Selles kirjas tuletas komisjon meelde, et määruses on sätestatud, et kui liikmesriik sõlmib avaliku teenindamise lepingu või kehtestab avaliku teenindamise kohustuse, 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 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.

(107) Samal päeval vastas komisjoni energeetika ja transpordi eest vastutav peadirektor eraldi Itaalia 22. jaanuari 2010. aasta kirjale. Peadirektor rõhutas, et tema vastus puudutab üksnes määruse (EMÜ) nr 3577/92 järgimist, mitte riigiabi küsimusi. Selle taustal osutas peadirektor, et teatavate liinide kohta esitatud põhjendused olid piisavad mõningate varem väljendatud kahtluste kummutamiseks. Peadirektor tuletas meelde, et avaliku teenindamise lepingud võivad hõlmata ainult neid liine, millel esineb turutõrkeid.

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

(109) 10. septembril 2010. aastal teavitas Itaalia komisjoni, et konkurentsipõhine hankemenetlus, mis hõlmas muu hulgas Ponziane saarestiku liine (mida tol ajal teenindas Caremar), viibib. Seejärel pikendati seadusega 163/2010 esialgset lepingut veelgi kuni Tirrenia ja Siremari erastamisprotsesside lõpuleviimiseni (vt ka põhjendus 33).

(110) 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 hankemenetluseta;

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

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

(111) 21. juunil 2012 võttis komisjon vastu põhjendatud arvamuse endise Tirrenia kontserni kolmele äriühingule (Caremar, Laziomar ja Saremar) antud avaliku teenindamise kohustuse pikendamise kohta. Kuna ülejäänud kolme äriühingu (Tirrenia, Toremar ja Siremar) hankemenetlused viidi lõpule 2011. aasta jooksul, ([101]) siis neid äriühinguid põhjendatud arvamuses ei käsitletud. Komisjon märkis, et rohkem kui kolm aastat pärast asjaomase esialgse lepingu tavapärase kehtivusaja lõppu ei olnud Itaalia kehtestanud konkurentsipõhist hankemenetlust. et sõlmida avaliku teenindamise leping teiste seas Caremari teostatava merekabotaaži kohta . Neid lepinguid pikendati automaatselt ja määramata ajaks, takistades sellega teistel liidu laevaomanikel nende lepingute nimel konkureerida.

([99]) 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.

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

([101]) Ehkki Tirrenia, Toremari ja Siremari omandiõigus anti ametlikult üle alles 2012. aastal.

(112) Itaalia vastas 8. augustil 2012 põhjendatud arvamusele, märkides, et hanketeated lepingu sõlmimiseks uute avaliku teenindamise lepingutega seotud äriühingutega avaldati või avaldatakse *Euroopa Liidu Teatajas*. Täpsemalt avaldati Caremari kohta teade 20. juulil 2012 ja teade Laziomari kohta saadeti avaldamiseks 1. augustil 2012.

(113) 14. jaanuaril 2014 sai Laziomari uueks omanikuks CLN, kellega sõlmiti Ponziane saarestiku ühenduste teenindamiseks kümneaastane avaliku teenindamise leping.

(114) 16. juulil 2015 võttis Caremari omandiõiguse üle SNAV-Rifim ja temaga sõlmiti üheksa-aastane avaliku teenindamise leping.

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

5. MENETLUSE ALGATAMISE JA LAIENDAMISE PÕHJUSED

5.1. Hüvitis mereveoteenuste osutamise eest ajavahemikul 1. jaanuarist 2009 kuni 31. juulini 2012

5.1.1. *Abi olemasolu*

(116) Oma 2011. aasta menetluse algatamise otsuses asus komisjon esialgsele seisukohale, et avaliku teenindamise kohustuse määramine ei olnud piisavalt selge ega ole võimaldanud komisjonil seega teha lõplikku järeldust selle kohta, kas see sisaldab ilmset viga. Eelkõige puudus komisjonil täielik ülevaade Caremarile Napoli lahel ja Ponziane saarestikus liinide teenindamiseks pandud tegelikest kohustustest võrreldes konkurentide pakutavate teenustega mõnel neist liinidest (vt 2011. aasta menetluse algatamise otsuse põhjendused 194, 203, 205 ja 208). Lisaks väljendas komisjon Napoli lahe liinide puhul kahtlust, kas saarte sadamates öösel peatumist on õiguspärane lugeda tegelikuks avalikuks teenuseks ning kutsus Itaalia ametiasutusi üles täpsustama, kas võib esineda teatavaid terviseseisundeid, mis ei võimalda helikopteriga vedu, ning esitama teavet alternatiivsete haigeteveo teenuste kättesaadavuse ja mahu kohta (vt 2011. aasta menetluse algatamise otsuse põhjendus 206).

(117) Komisjon asus esialgsele seisukohale, et Altmarki kohtuotsuse ([102]) teine kriteerium on täidetud, kuna hüvitise arvutamise aluseks olevad näitajad olid eelnevalt kindlaks määratud ja vastasid läbipaistvusnõuetele (vt 2011. aasta menetluse algatamise otsuse põhjendus 239). Eelkõige märkis komisjon 2011. aasta menetluse algatamise otsuse põhjenduses 240, et neid näitajaid kirjeldatakse esialgses lepingus (seoses hüvitisega 2009. aasta eest) ja resolutsioonis 111/2007 (seoses hüvitisega alates 2010. aastast).

(118) Komisjon leidis siiski, et Altmarki kohtuotsuse kolmas kriteerium ei ole nähtavasti täidetud ja et ettevõtjad võisid saada avalike teenuste osutamise ülesannete täitmise eest ülemäärast hüvitist (vt 2011. aasta menetluse algatamise otsuse põhjendus 244). Eelkõige väljendas komisjon kahtlust endise Tirrenia kontserni äriühingutele alates 2009. aastast makstud hüvitiste proportsionaalsuse suhtes, kuna nendele äriühingutele pandud kohustusi ei ole selgelt kindlaks määratud (vt 2011. aasta menetluse algatamise otsuse põhjendus 245). Samuti väljendas komisjon kahtlust, kas alates 2010. aastast kohaldatav 6,5 % suurune riskipreemia kajastas asjakohast riski suurust, kuna esmapilgul näis, et Caremar ei võta enda kanda riske, mis selliste teenuste osutamisega tavaliselt kaasnevad (vt 2011. aasta menetluse algatamise otsuse põhjendus 247).

([102]) 24. juuli 2003. aasta kohtuotsus Altmark Trans GmbH ja Regierungspräsidium Magdeburg *vs.* Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH ja Oberbundesanwalt beim Bundesverwaltungsgericht, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415.

(119) Komisjon asus ühtlasi esialgsele seisukohale, et neljas Altmarki kriteerium ei ole täidetud, kuna esialgse lepingu pikendamiseks ei korraldatud hankemenetlust (vt 2011. aasta menetluse algatamise otsuse põhjendus 249). Komisjon märkis lisaks, et talle ei ole esitatud ühtegi tõendit, mis kinnitaks väidet, et Caremar osutas asjaomaseid teenuseid tõepoolest üldsuse jaoks kõige väiksemate kuludega (vt 2011. aasta menetluse algatamise otsuse põhjendus 251).

(120) Seetõttu jõudis komisjon 2011. aasta menetluse algatamise otsuses esialgsele järeldusele, et ettevõtjatele esialgse lepingu pikendamise raames makstud avaliku teenuse hüvitis kujutas endast riigiabi ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses (vt 2011. aasta menetluse algatamise otsuse põhjendus 255). Lisaks leidis komisjon, et seda abi tuleks käsitada uue abina (vt 2011. aasta menetluse algatamise otsuse põhjendus 257).

(121) 2012. aasta menetluse laiendamise otsuses väljendas komisjon sama kahtlust ka Caremarile alates 2012. aasta jaanuarist kuni selle erastamiseni makstud hüvitise suhtes (vt 2012. aasta menetluse laiendamise otsuse põhjendused 42, 180 ja 181).

5.1.2. *Siseturuga kokkusobivus*

(122) Komisjon asus 2011. aasta menetluse algatamise otsuses esialgsele seisukohale, et aastatel 2009–2011 makstud avaliku teenuse hüvitis ei kuulu komisjoni otsuse 2005/842/EÜ ([103]) ega avalike teenuste eest makstava hüvitisena antava ühenduse riigiabi raamistiku ([104]) (edaspidi „üldist majandushuvi pakkuvate teenuste 2005. aasta raamistik“) kohaldamisalasse. Seetõttu hindas komisjon seda meedet otse ELi toimimise lepingu artikli 106 lõike 2 alusel ning väljendas kahtlusi selles, et kohaldatavad siseturuga kokkusobivuse tingimused on täidetud (vt 2011. aasta menetluse algatamise otsuse põhjendus 315).

(123) Komisjon märkis 2012. aasta menetluse laiendamise otsuses, et 31. jaanuaril 2012 jõustus uus üldist majandushuvi pakkuvate teenuste pakett, mis koosneb komisjoni otsusest 2012/21/EL ([105]) ja üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitlevast 2011. aasta raamistikust. Komisjon asus siiski esialgsele seisukohale, et pikendatud esialgse lepingu alusel makstud avaliku teenuse hüvitist ei saa lugeda siseturuga kokkusobivaks ega vabastada otsuse 2012/21/EL kohasest teatamiskohustusest, sest see lepingu pikendamine ei olnud kooskõlas määruse (EMÜ) nr 3577/92 artikliga 4, milles on sätestatud, et kui liikmesriik sõlmib avaliku teenindamise lepingu või kehtestab avaliku teenindamise kohustuse, peab ta seda tegema kõigi ühenduse laevaomanike suhtes mittediskrimineerival viisil (vt 2012. aasta menetluse laiendamise otsuse põhjendus 256). Komisjon ei välistanud, et pikendatud esialgse lepingu alusel makstud avaliku teenuse hüvitis võib põhimõtteliselt kuuluda üldist majandushuvi pakkuvate teenuste raamistiku alla (vt 2012. aasta menetluse laiendamise otsuse põhjendus 258), kuid komisjonil puudusid piisavad tõendid, et teha selle suhtes lõplikku järeldust (vt 2012. aasta menetluse laiendamise otsuse põhjendus 267).

5.2. **Caremari erastamine**

(124) Komisjon väljendas 2012. aasta menetluse laiendamise otsuses kahtlust, kas Caremari müümiseks korraldatud hankemenetlus on ikka olnud piisavalt läbipaistev ja tingimusteta, et tagada turuhinnaga müük (vt 2012. aasta menetluse laiendamise otsuse põhjendus 242). Eelkõige leidis komisjon, et Caremari äriüksuse müük koos uue avaliku teenindamise lepingu sõlmimisega võis piirata pakkujate arvu või mõjutada müügihinda (vt 2012. aasta menetluse laiendamise otsuse põhjendus 243).

([103]) 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).

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

([105]) 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).

(125) Komisjon leidis 2012. aasta menetluse laiendamise otsuse avaldamise ajal kättesaadava teabe põhjal ka seda, et igasugune abi, mis võis erastamisprotsessi käigus kaasneda, on siseturuga kokkusobimatu (vt 2012. aasta menetluse laiendamise otsuse põhjendus 305).

5.3. **Uus avaliku teenindamise leping**

5.3.1. *Abi olemasolu*

(126) Komisjon asus 2012. aasta menetluse laiendamise otsuses esialgsele seisukohale, et Caremarile makstud hüvitis ei vasta Altmarki kohtuotsuses sätestatud kriteeriumidele ja on seetõttu abi ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses. Komisjon jõudis sellele järeldusele, sest: i) konkurendid, kes paistsid osutavat sarnaseid teenuseid, tegutsesid vähemalt teatavatel Caremari teenindatavatel liinidel ja kättesaadav teave ei olnud piisav, et võimaldada komisjonil teha lõplikku järeldust selle kohta, kas üldist majandushuvi pakkuv teenus kajastas tegelikku avaliku teenuse vajadust, mida turujõud üksi ei suuda rahuldada; ii) näis, et resolutsiooni 111/2007 kohase hüvitise arvutamise tulemusena maksti ettevõtjale avaliku teenuse osutamise eest ülemäärast hüvitist samadel põhjustel, mis on esitatud 2011. aasta menetluse algatamise otsuses; ning iii) Altmarki kohtuotsuse neljas kriteerium ei olnud tõenäoliselt täidetud, kuna avaliku teenuse hankemenetluse tingimus oli, et edukas pakkuja omandab Caremari äriühingu tervenisti. Komisjon leidis, et kui avaliku teenindamise lepingu hankemenetluses ei oleks olnud ostunõuet, oleks see toonud üldsuse jaoks kaasa väiksemad kulud.

5.3.2. *Siseturuga kokkusobivus*

(127) Seoses Caremarile makstava hüvitise siseturuga kokkusobivusega märkis komisjon 2012. aasta menetluse laiendamise otsuses, et Itaalia ametiasutuste esitatud teabe põhjal ei paistnud otsus 2012/21/EL olevat kohaldatav. Igal juhul ei saanud komisjon teha lõplikku järeldust otsuse 2012/21/EL kohaldamise kohta, kuna allkirjastatud lepingut selles etapis ei esitatud (vt 2012. aasta menetluse laiendamise otsuse põhjendus 283). Komisjon ei saanud otsuse 2012/21/EL ülejäänud siseturuga kokkusobivuse tingimuste uurimiseks mingit teavet (nt lepingu sõlmimisele eelnenud kahel aastal veetud reisijate arv). Seejärel hindas komisjon abi üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2011. aasta raamistiku alusel, kuid väljendas kahtlust raamistiku siseturuga kokkusobivuse tingimuste täitmise suhtes, eelkõige seoses tõelise üldist majandushuvi pakkuva teenuse olemasoluga kõikidel liinidel ja Caremari puhul ette nähtud mõistliku kasumi tasemega (vt 2012. aasta menetluse laiendamise otsuse põhjendused 298 ja 300).

5.4. **Sildumise eesõigus**

(128) Komisjon asus 2011. aasta menetluse algatamise otsuses esialgsele seisukohale, et kuna sildumise eesõiguse eest ei makstud hüvitist, on meetme puhul tegemist õigusliku eelisega, millega ei kaasne riigi rahaliste vahendite ülekandmist ning seega ei saa seda käsitada riigiabina (vt 2011. aasta menetluse algatamise otsuse põhjendus 278). Komisjon leidis, et kui sildumise eesõiguse eest makstaks hüvitist, siis niivõrd kui Caremar osutab tõelisi üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid ja vastav eesõigus antakse ainult nende üldist majandushuvi pakkuvate teenustega hõlmatud liinidele, ei annaks see täiendavat majanduslikku eelist, kuna see oleks lahutamatult seotud üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutamisega (vt 2011. aasta menetluse algatamise otsuse põhjendus 279). Sellegipoolest kutsus komisjon Itaaliat ja kolmandaid isikuid üles esitama selle meetme kohta lisateavet (vt 2011. aasta menetluse algatamise otsuse põhjendus 280).

(129) Kuna komisjon oli seadnud kahtluse alla üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutamise õiguspärasuse, ei saanud komisjon meetme siseturuga kokkusobivuse kohta teha lõplikku järeldust, kas seda tuleks abina käsitada (vt 2011. aasta menetluse algatamise otsuse põhjendus 319).

5.5. **Seaduses 163/2010 kehtestatud meetmed**

(130) Komisjon asus 2011. aasta menetluse algatamise otsuse põhjenduses 289 esialgsele seisukohale, et kõik seaduses 163/2010 sätestatud meetmed kujutavad endast riigiabi endise Tirrenia kontserni äriühingutele, sealhulgas Tirreniale. Need meetmed hõlmasid järgmist: i) laevade uuendamiseks eraldatud rahaliste vahendite võimalik kasutamine likviidsuse tagamiseks; ii) erastamisprotsessiga seotud maksuvabastused ning iii) FASi rahaliste vahendite võimalik kasutamine. Komisjon kutsus Itaaliat üles selgitama, kas ja kuidas olid kõik need meetmed vajalikud avaliku teenuse osutamiseks.

(131) Komisjon asus ka esialgsele seisukohale, et need meetmed kujutavad endast tõenäoliselt tegevusabi, mis vähendas Caremari ja teiste endise Tirrenia kontserni äriühingute kulusid, mida nad oleksid pidanud muidu ise kandma, ning seetõttu tuleks neid meetmeid lugeda siseturuga kokkusobimatuks (vt menetluse algatamise otsuse põhjendus 320).

6. **CAREMARI MÄRKUSED**

6.1. **Avaliku teenindamise kohustus ja konkurentsitingimused**

(132) Caremar väidab, et avaliku teenindamise kohustus määrati täpselt kindlaks Campania maakonna õigusaktidega ning et Campania maakond oli Caremarile pandud avaliku teenindamise kohustuse kindlaksmääramisel võtnud nõuetekohaselt arvesse Napoli lahel osutatavate mereveoteenuste konkurentsitingimusi ja kohalike elanike mereveovajadusi.

(133) Caremari sõnul on Caremarile kehtestatud avaliku teenindamise kohustuse määratlus sätestatud esialgses lepingus, viie aasta plaanides ja sildumisraamistikes (*quadri accosti*), mille Campania maakond on heaks kiitnud ja avalikustanud, et kohandada pakkumist vastavalt kasutajatepoolsele nõudlusele. Mis puudutab nõutavate teenuste taset, siis märkis Caremar, et avaliku teenindamise kohustus ei puudutanud üksnes teenindatavat liini, vaid hõlmas mitut kohustust, mis olid seotud reiside katkematuse ja sageduse, regulaarsuse ja õigeaegsuse, tariifide ning kasutatavate laevade veomahu ja omadustega seotud muude nõuetega, kajastades seeläbi tegelikku avaliku teenuse vajadust.

(134) Caremar esitas üksikasjalikku teavet eri mereveoliinide kohta, tõendamaks et ta tegutses vastavalt konkreetsetele nõuetele, mis vastasid avaliku teenindamise nõudlusele (nt kohustus teha hommikul esimene reis mandrile, sellest tulenev vajadus tagada öösel laevade peatumine saarte sadamates koos lisakuludega), eristades seeläbi tema rolli konkurentide omast. Caremar selgitas, et asjaomaste kohustuste täitmise tagamiseks töötab Caremari meeskond kokku 16 tundi päevas (asjakohaste õigusaktidega lubatud maksimummäär) laeva kohta.

(135) Napoli lahe ja Ponziane saarestiku konkurentsitingimuste kohta märkis Caremar, et ta on alati olnud ainus ettevõtja, kes suudab osutada regulaarset ja usaldusväärset mereveoteenust, mille eesmärk on tagada saarte sujuv ühendus mandriga. Caremar märkis, et tal on oluline roll ühenduse katkematuse põhimõtte järgimise tagamisel, sest ainult turujõud ei ole kunagi suutnud rahuldada saarte kogukondade ootusi ja vajadusi regulaar- ja otseteenuste osas, et tagada saarte ja mandri vaheline ühendus. Caremari arvates on see tingitud asjaolust, et Napoli lahes on mitu väga tihedalt asustatud saart, mis tingib vältimatu igapäevase nõudluse regulaarse ühenduse järele (nt seoses tööle ja kooli liikumisega).

6.2. **Esialgse lepingu pikendamise vastavus Altmarki kriteeriumidele**

(136) Caremar väidab, et seoses esialgse lepingu pikendamisega saadud hüvitis ei kujuta endast riigiabi, sest Altmarki kriteeriumidega seotud kohtupraktikas välja kujunenud neli kumulatiivset tingimust on täidetud.

(137) Esimese Altmarki kriteeriumi kohta väidab Caremar, et talle on usaldatud selgelt kindlaks määratud avaliku teenindamise kohustuse täitmine ja seega on esimene kriteerium täidetud (vt punktis 6.1 esitatud märkused).

(138) Seoses teise Altmarki kriteeriumiga tuletab Caremar meelde, et hüvitise arvutamise kriteeriumid on eelnevalt (st esialgses lepingus ja resolutsioonis 111/2007) objektiivselt ja läbipaistvalt kindlaks määratud, seega on täidetud ka teine Altmarki kriteerium.

(139) Seoses kolmanda Altmarki kriteeriumiga väidab Caremar, et lepingu pikendamise perioodil makstud hüvitis ei ületanud seda, mis oli vajalik teenusest tulenevate lisakulude katmiseks, võttes arvesse seonduvat tulu ja mõistlikku kasumit, mistõttu kolmas Altmarki kriteerium on seega täidetud. Vastuseks komisjoni väljendatud kahtlustele, et alates 2010. aastast on Caremarile avaliku teenindamise kohustuse täitmise eest makstud ülemäärast hüvitist, väidab Caremar, et makstud hüvitis ei olnud avaliku teenindamise kohustuse täitmisega seotud kulude katmiseks piisav ning lisaks sellele ei võimaldatud kasumimarginaali.

(140) Viimasena märgib Caremar seoses neljanda Altmarki kriteeriumiga, et avaliku hankemenetluse puudumisel määrati hüvitis kindlaks hästi juhitud ettevõtte kulude analüüsi põhjal (nt laevade täielikud amortisatsioonikulud, meeskonna ja töötulemuste suhte optimeerimine, madalaimate tariifide säilitamine hoolimata kütusekulude suurenemisest).

6.3. **Esialgse lepingu pikendamise vastavus ELi toimimise lepingu artikli 106 lõikele 2**

(141) Caremar märgib, et siseturuga kokkusobivuse hindamiseks, nagu on märgitud 2011. aasta menetluse algatamise otsuse põhjenduses 308, peavad olema täidetud kolm kumulatiivset tingimust:

a) tegemist peab olema üldist majandushuvi pakkuvate teenustega;

b) riik peab teenuste osutamise nõuetekohaselt usaldama abisaajale;

c) hüvitis peab olema proportsionaalne üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutamisega kaasnevate kuludega.

(142) Esimese tingimuse kohta selgitab Caremar, et teenuseid osutatakse kooskõlas konkreetsete avaliku sektori nõuetega, tagades seeläbi ühenduse katkematuse (vt punktis 6.1 esitatud märkused).

(143) Teise tingimuse kohta väidab Caremar, et osutab talle usaldatud mereveoteenuseid esialgse lepingu alusel, milles on üksikasjalikult sätestatud Caremarile pandud avaliku teenindamise kohustus.

(144) Seoses proportsionaalsuse tingimusega kordab Caremar, et talle maksti näiteks 2010. ja 2011. aastal ebapiisavat hüvitist, nagu nähtub ka äriühingu raamatupidamisarvestusest.

6.4. **Sildumise eesõigus**

(145) Caremar väidab, et sildumise eesõiguse andmine ei anna mingit majanduslikku eelist ning seetõttu ei saa seda meedet käsitada riigiabina. Lisaks rõhutab Caremar, et sildumise eesõigust kasutatakse üksnes avaliku teenindamise lepingust tulenevate kohustuste täitmiseks.

6.5. **Seaduses 163/2010 kehtestatud meetmed**

(146) Mis puudutab Caremarile seaduse 163/2010 alusel makstud rahalist toetust, siis kinnitas Caremar, et talle eraldati 2 115 000 eurot üksnes laevade ajakohastamiseks. Seetõttu väidab Caremar, et seaduses 163/2010 sätestatud meetmed ei kujuta endast riigiabi, sest need on vajalikud Caremarile antud avaliku teenindamise kohustuse rahastamiseks.

7. **CAREMARI KONKURENTIDE MÄRKUSED**

7.1. **Medmari märkused**

7.1.1. *Avaliku teenindamise kohustus ja konkurentsitingimused*

(147) Medmar juhtis tähelepanu sellele, et 2011. aasta menetluse algatamise otsusega hõlmatud riigiabimeetmed ja turutingimused on endiselt samad mis otsuses 2005/163/EÜ. Need riigiabimeetmed on seotud järgmisega: a) igal aastal Caremarile Napoli-Capri liini teenindamise eest makstav hüvitis, mille puhul nõuti otsusega 2005/163/EÜ kõik Caremarile antud toetused tagasi; ning b) igal aastal Caremarile Ischia-Procida liini teenindamise eest makstav hüvitis, mille puhul kohustati otsusega 2005/163/EÜ Itaaliat piirama Caremari teenindatavate ühenduste arvu ja üksnes hüvitama Caremarile tekitatud tegevuse puhaskahjumit. Medmari sõnul võeti otsus 2005/163/EÜ vastu seetõttu, et erasektor suutis osutada Caremari osutatavate teenustega võrreldaval tasemel teenuseid.

(148) Medmar märkis, et Campania maakond andis nii Caremarile kui ka Medmarile avaliku teenindamise kohustuse teenindada Ischia-Procida, Procida-Napoli ja Ischia-Procida-Pozzuoli ühendusi. Erinevalt Caremarist ei saanud Medmar aga kõnealuste teenuste osutamise eest mingit hüvitist. Avalikku hankemenetlust ei algatatud, et teha kindlaks ettevõtjad, kes suudavad täita avaliku teenindamise kohustust üldsuse jaoks kõige väiksemate kuludega. Selle asemel kohustas Campania maakond eraettevõtjaid sõlmima nn tegevuskokkuleppeid, mille kohaselt nad peavad täitma avaliku teenindamise kohustusi Campania maakonna kehtestatud tingimustel (st sõidugraafikud ja tariifid). Medmari sõnul keeldutaks juhul, kui eraettevõtjad ei soovi kõnealuseid nn tegevuskokkuleppeid allkirjastada, loa andmisest piirkonnas mis tahes teenuse osutamiseks.

(149) Medmar väitis, et Campania maakonnal puudus vajadus anda Caremarile avaliku teenindamise kohustus ja maksta selle täitmise eest hüvitist, kuna Medmar saab osutada sama teenust ilma hüvitiseta.

(150) Eelkõige selgitas Medmar, et ta teenindas 2011. aastal igapäevaseid reise järgmiselt:

— Ischia-Napoli: seitse reisi päevas (millest viis hõlmasid peatumist Procidal);

— Ischia-Pozzuoli: 13 reisi päevas ja üks ühendus päevas Casamicciolaga suvehooajal.

(151) Teiselt poolt teenindas Caremar Medmari sõnul nendel liinidel väiksemat arvu reise järgmiselt:

— Ischia-Napoli: 11 reisi päevas ja lisaks kolm reisi suvehooajal;

— Ischia-Procida-Pozzuoli: kolm reisi päevas.

(152) Lisaks rõhutas Medmar, et tema teenuste ja kasutatavate laevade kvaliteet vastab Caremari kvaliteedile. Peale selle tegutsevad samas piirkonnas ka teised eraettevõtjad.

(153) Nendele asjaoludele tuginedes järeldas Medmar, et avaliku teenindamise kohustuse andmine Caremarile ei olnud vajalik ja on seetõttu vastuolus ELi toimimise lepinguga.

(154) Kui komisjon peaks vajalikuks avaliku teenindamise kohustuse andmist, väidab Medmar, et see on vastuolus määruse (EMÜ) nr 3577/92 artikli 4 lõigetega 1 ja 2, mille kohaselt: „[k]ui liikmesriik sõlmib avalike teenuste osutamise lepinguid või kehtestab avalike teenuste osutamise kohustusi, peab ta seda tegema ühtki ühenduse laevaomanikku diskrimineerimata“ ja [k]õikidele ühenduse laevaomanikele peab [...] maksma kompensatsiooni avalike teenuste osutamise kohustuste eest“.

(155) Lisaks väitis Medmar, et Itaalia ei esitanud teavet iga Caremari teenindatava ühenduse puhul makstud summade kohta.

7.1.2. *Sildumise eesõigus*

(156) Medmar väidab, et Caremarile antud sildumise eesõigus rikub määruse (EMÜ) nr 3577/92 artikli 4 lõikeid 1 ja 2, kuna see tagab Caremarile parimad ühendused majanduslikult kõige kasumlikumatel tundidel, diskrimineerides seeläbi liidu laevaomanikke ja takistades neil kasutada oma õigust osutada teenuseid avatud turul.

(157) Medmar viitab ka Itaalia konkurentsiameti (*Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato*, edaspidi „AGCM“) 13. juuli 2009. aasta soovitusele tühistada lepingutingimus, ([106]) millega on Caremarile antud teenuste osutamiseks sildumise eesõigus. AGCMi sõnul ähvardab see lepingutingimus kõrvaldada konkurentsi, kuna see takistab eraettevõtjatel teenindada ühendusi majanduslikult kasumlikel tundidel.

7.1.3. *Seaduses 163/2010 kehtestatud meetmed*

(158) Medmar juhib tähelepanu sellele, et seaduse 163/2010 kohaselt pikendas Itaalia esialgset lepingut erastamisprotsessi lõpuni. See lepingu pikendamine on vastuolus määrusega (EMÜ) nr 3577/92, kuna avaliku teenindamise kohustust täitvat ettevõtjat ei valitud avaliku hankemenetluse käigus, diskrimineerides seeläbi Medmari.

(159) Peale selle maksti Caremarile seaduse 163/2010 artikli 19 kohaselt 2 115 000 eurot laevade ajakohastamiseks, summas, mis kujutab endast Medmari arvates tegevusabi, mis on seega siseturuga kokkusobimatu. Lisaks tehti seaduse 163/2010 kohaselt Caremarile ja teistele endise Tirrenia kontserni äriühingutele kättesaadavaks 49 000 000 eurot likviidsusvajaduste katmiseks, summas, mis kujutab endast Medmari arvates ka tegevusabi, mis on seega siseturuga kokkusobimatu.

(160) Viimasena väidab Medmar, et Caremari erastamisprotsessiga seotud maksuvabastused kujutavad endast siseturuga kokkusobimatut abi.

7.2. **SNAVi ja ACAPi märkused**

(161) Seoses avaliku teenindamise kohustuse andmisega Caremarile väitsid SNAV ja ACAP, et Altmarki kriteerium, mis nõuab tõelise üldist majandushuvi pakkuva teenuse olemasolu, ei ole täidetud ja kõnealuse ülesande andmiseks puudus vajadus, sest Caremari teenindatavaid liine teenindasid ka eraettevõtjad. SNAV teenindas eelkõige järgmisi liine:

— Sorrento-Capri: seitse reisi päevas tööpäevadel, viis reisi nädalavahetustel;

— Napoli-Ischia: neli reisi päevas, millest kolm Procida kaudu;

— Procida-Ischia: neli reisi päevas;

— Procida-Napoli: neli reisi päevas.

(162) SNAV ja ACAP väidavad, et üldist majandushuvi pakkuva teenuse andmine Caremarile ja sellega seotud hüvitis kujutavad endast siseturuga kokkusobimatut riigiabi ELi toimimise lepingu artikli 107 tähenduses.

7.3. **GNV märkused**

(163) GNV märkused puudutasid sildumise eesõigust ja seaduses 163/2010 sätestatud meetmeid.

(164) Sildumise eesõiguse kohta märkis GNV, et Caremar ja teised Tirrenia kontserni äriühingud said teenindusaja ja sildumise poolest kõige rohkem kasu turu pakutavatest reisijateveo võimalustest, valides sildumiseks kõige paremad ajad, parandades seeläbi oma turupositsiooni reisijateveo segmendis konkureerivate eraettevõtjate kahjuks.

([106]) Dekreet-seaduse 135/2009 artikkel 19b.

(165) Mis puudutab seaduses 163/2010 sätestatud meetmeid, siis väitis GNV, et need meetmed kujutasid endast tegevusabi, mille tõttu Caremar ja teised Tirrenia kontserni äriühingud said vältida kulusid, mis tuleb enamasti kanda enda rahalistest vahenditest.

7.4. **Alilauro märkused**

(166) Alilauro väitis, et enne Caremari erastamist kuritarvitas Campania maakond oma turgu valitsevat seisundit, koordineerides kogu laevaliiklust Napoli lahel avaliku teenindamise kohustuse andmise ja tariifimäärade kindlaksmääramise kaudu. Alilauro sõnul esines huvide konflikt, mille tõttu Campania maakond ei algatanud Caremari müümiseks avalikku hankemenetlust.

(167) Lisaks väitis Alilauro, et kõiki Caremari teenindatavaid liine teenindasid ka teised eraettevõtjad, ilma et nad oleksid saanud riiklikku hüvitist, samas kui väide Caremari kulude suurenemise kohta, mis on tingitud laevade kohustuslikust peatumisest saarte sadamates, ei ole põhjendatud kas seetõttu, et sadamates peatusid ka eralaevad või seetõttu, et erakorraliste tervishoiuteenuste puhul võivad neid osutada spetsiaalselt selleks otstarbeks ehitatud mootorpaadid ja ka helikopterid.

7.5. **NLG märkused**

(168) NLG sõnul puudus Napoli-Capri liinil tegelik avalik vajadus, sest NLG tegi Capri saarele päevas kaks korda rohkem reise, mida ta pidas teenuse kvaliteedi, ühenduse katkematuse ja laevade sõidumugavuse poolest samaväärseks Caremari omadega.

(169) Lisaks pidas NLG küsitavaks asjaolu, et esialgse lepingu pikendamine toimus ilma eelneva avaliku hankemenetluseta, diskrimineerides seeläbi NLGd.

(170) Peale selle väitis NLG, et seaduses 163/2010 sätestatud meetmed kujutavad endast ebaseaduslikku ja siseturuga kokkusobimatut abi, kuna need on oma olemuse tõttu käsitatavad tegevusabina, ning et Caremari sildumise eesõigus kujutas endast täiendavat rikkumist, kuna see võimaldas Caremaril saada kasu parimatest liinidest ja parimast sõidugraafikust.

7.6. **Marworldi märkused**

(171) Marworld väitis, et Campania maakond andis Caremarile erastamisprotsessi käigus abi. Eelkõige märkis Marworld, et 21. mai 2015. aasta piirkondliku otsusega nr 316 eraldas Campania maakond Caremarile 2 155 008 eurot, tingimusel et SNAV-Rifim selle omandab, et taastada Caremari finantsseisund tasemel, mis kehtis ajal, mil SNAV-Rifim pakkus Caremari omandamiseks 6 000 001 eurot.

8. **ITAALIA MÄRKUSED**

8.1. **Avaliku teenindamise kohustus ja konkurentsitingimused**

(172) Itaalia selgitab, et Caremar tegutseb üksnes avaliku teenindamise kohustuse täitmiseks ning et Caremaril on peaaegu ainupädevus sõidukite- ja kaubaveo valdkonnas (nt postivedu) Napoli lahe saartelt mandrile, mis pakub vähest kommertshuvi, samas aga konkurendid keskenduvad peamiselt reisijateveole (vt eelkõige põhjendused 182–185).

(173) Itaalia andmetel vastab Caremarile antud avaliku teenindamise kohustus saartel asuvate kogukondade tegelikele ja praegustele vajadustele, mida turujõud üksi tõenäoliselt ei suuda rahuldada, eelkõige seoses ühenduse katkematuse ning reiside sageduse, regulaarsuse ja õigeaegsusega ning mitme nõudega, mis käsitlevad laeva veomahtu ja meeskonna suutlikkust.

(174) Et näidata tegelikku kasutajatepoolset nõudlust asjaomaste mereveoteenuste järele, esitas Itaalia andmed Caremari laevaliikluse kohta avaliku teenindamise kohustusega liinidel, mis on hõlmatud pikendatud esialgse lepingu, sildlepingu ja uue avaliku teenindamise lepinguga.

(175) Napoli lahe liinide puhul näitavad Caremari mereveoteenuste andmed nendel liinidel aastatel 2009–2021 (vt tabelid 3–8 allpool), et kasutajatepoolne nõudlus mitte ainult reisijateveo-, vaid ka segaveoteenuse (sh sõidukid ja kaup) järele oli alati olemas. Lisaks on Itaalia sõnul asjaolu, et Caremari laevaliiklus püsis aastate jooksul stabiilsena, selge märk sellest, et Caremari pakkumine rahuldas kohalike elanike nõudlust – mis on üsna stabiilne, kuna elanikud vajavad mereveoteenust aasta ringi iga päev – ning seda ei mõjutanud turismiga seotud laevaliikluse kõikumised.

Reisijatevedu

Tabel 3

Aastatel 2009–2014 veetud reisijad

Liinid	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Capri-Sorrento	314 180	330 513	279 657	261 687	272 779	263 354
Capri-Napoli	458 399	480 394	416 602	420 772	417 729	463 006
Ischia-Procida-Napoli [1]	1 699 501	1 710 889	1 242 689	1 228 687	1 662 685	1 662 737
Ischia-Procida-Pozzuoli [2]	316 538	333 832	419 320	415 943	398 620	389 428

[1] Sellel liinil hõlmas laevaliiklus ka liiklust Ischia-Procida ja Procida-Napoli segmentides ning Ischia-Napoli otseliinil. Itaalia esitas ka Caremari reisijateveo jaotuse segmentide kaupa aastatel 2011–2021, mis näitab, et reisijatevedu püsis ka segmentide lõikes aastate jooksul stabiilsena.

[2] Selle liini liiklus hõlmas ka Procida-Pozzuoli segmendi liiklust. Itaalia esitas ka Caremari reisijateveo jaotuse segmentide kaupa aastatel 2011–2021, mis näitab, et reisijatevedu püsis ka segmentide lõikes aastate jooksul stabiilsena.

Tabel 4

Aastatel 2015–2021 veetud reisijad

Liinid	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Capri-Sorrento	249 908	266 393	259 228	259 228	244 645	[100 000–200 000]	[100 000–200 000]
Capri-Napoli	461 000	522 662	577 263	601 251	632 857	[300 000–400 000]	[400 000–500 000]
Ischia-Procida-Napoli [1]	1 653 493	1 835 132	1 990 603	1 981 824	2 093 347	[1 000 000–2 000 000]	[1 000 000–2 000 000]
Ischia-Procida-Pozzuoli [2]	383 164	412 319	400 977	399 792	398 994	[200 000–300 000]	[300 000–400 000]

[1] Sellel liinil hõlmas laevaliiklus ka liiklust Ischia-Procida ja Procida-Napoli segmentides ning Ischia-Napoli otseliinil.

[2] Selle liini liiklus hõlmas ka Procida-Pozzuoli segmendi liiklust.

Sõidukitevedu

Tabel 5

Aastatel 2009–2014 veetud sõidukid

Liinid	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Capri-Sorrento	8 473	10 617	11 246	11 041	16 555	16 532
Capri-Napoli	20 513	20 659	20 541	19 435	23 601	24 417
Ischia-Procida-Napoli ([1])	74 733	68 959	71 065	64 208	76 738	77 773
Ischia-Procida-Pozzuoli ([2])	48 110	46 674	49 568	59 461	71 879	69 451

([1]) Sellel liinil hõlmas laevaliiklus ka liiklust Ischia-Procida ja Procida-Napoli segmentides ning Ischia-Napoli otseliinil. Itaalia esitas ka Caremari sõidukiteveo jaotuse segmentide kaupa aastatel 2013–2021, mis näitab, et Caremari veetud sõidukite arv püsis segmentide lõikes aastate jooksul stabiilsena.

([2]) Selle liini liiklus hõlmas ka Procida-Pozzuoli segmendi liiklust. Itaalia esitas ka Caremari sõidukiteveo jaotuse segmentide kaupa aastatel 2013–2021, mis näitab, et Caremari veetud sõidukite arv püsis segmentide lõikes aastate jooksul stabiilsena.

Tabel 6

Aastatel 2015–2021 veetud sõidukid

Liinid	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Capri-Sorrento	16 650	18 587	17 578	18 110	18 679	[10 000–20 000]	[10 000–20 000]
Capri-Napoli	24 397	24 503	25 920	26 348	27 528	[20 000–30 000]	[20 000–30 000]
Ischia-Procida-Napoli ([1])	93 769	90 080	83 052	74 932	79 265	[70 000–80 000]	[90 000–100 000]
Ischia-Procida-Pozzuoli ([2])	65 930	70 001	65 724	64 840	64 554	[40 000–50 000]	[60 000–70 000]

([1]) Sellel liinil hõlmas laevaliiklus ka liiklust Ischia-Procida ja Procida-Napoli segmentides ning Ischia-Napoli otseliinil.

([2]) Selle liini liiklus hõlmas ka Procida-Pozzuoli segmendi liiklust.

Kaubavedu (meetrites)

Tabel 7

Aastatel 2009–2014 veetud kaup (meetrites)

Liinid	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Capri-Sorrento	82 930	91 218	95 889	99 318	122 742	109 932
Capri-Napoli	228 310	222 050	221 238	216 563	238 656	238 602
Ischia-Procida-Napoli ([1])	268 111	243 034	218 932	189 496	323 259	306 694
Ischia-Procida-Pozzuoli ([2])	86 664	80 566	76 346	118 274	124 758	120 259

([1]) Sellel liinil hõlmas laevaliiklus ka liiklust Ischia-Procida ja Procida-Napoli segmentides ning Ischia-Napoli otseliinil. Itaalia esitas ka Caremari kaubaveo jaotuse segmentide kaupa aastatel 2013–2021, mis näitab, et Caremari veetud veosed (meetrites) püsisid ka segmentide lõikes aastate jooksul stabiilsena.

([2]) Selle liini liiklus hõlmas ka Procida-Pozzuoli segmendi liiklust. Itaalia esitas ka Caremari kaubaveo jaotuse segmentide kaupa aastatel 2013–2021, mis näitab, et Caremari veetud veosed (meetrites) püsisid ka segmentide lõikes aastate jooksul stabiilsena.

Tabel 8

Aastatel 2015–2021 veetud kaup (meetrites)

Liinid	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Capri-Sorrento	107 316	112 092	110 778	110 454	112 212	[80 000–90 000]	[100 000–200 000]
Capri-Napoli	229 044	252 138	254 826	253 680	261 906	[200 000–300 000]	[200 000–300 000]
Ischia-Procida-Napoli (1)	306 439	293 423	292 172	295 761	283 142	[200 000–300 000]	[300 000–400 000]
Ischia-Procida-Pozzuoli (2)	209 392	196 346	185 996	189 423	126 693	[80 000–90 000]	[90 000–100 000]

(1) Sellel liinil hõlmas laevaliiklus ka liiklust Ischia-Procida ja Procida-Napoli segmentides ning Ischia-Napoli otseliinil.
(2) Selle liini liiklus hõlmas ka Procida-Pozzuoli segmendi liiklust.

(176) Mis puudutab Ponziane saarestiku liine, mida Caremar teenindas üksnes 1. jaanuarist 2009 kuni 31. maini 2011, ([107]) siis esitas Itaalia andmed 2009. ja 2010. aastal nendel liinidel Caremari teenindatud reisijate arvu kohta ning 2009. aastal nendel liinidel veetud sõidukite arvu kohta (vt tabel 9). Itaalia sõnul võimaldavad need andmed, kuigi need on osalised, ([108]) järeldada, et kasutajatepoolne nõudlus nendel liinidel oli olemas ja stabiilne.

Tabel 9

2009. ja 2010. aastal veetud reisijad ja sõidukid

Liinid	2009		2010	
	Reisijad	Sõidukid	Reisijad	Sõidukid
Anzio-Ponza	31 494	2 808	32 202	–
Formia-Ponza	157 055	13 926	165 370	–
Formia-Ventotene	99 087	3 063	106 886	–

(177) Seoses SNCMiga tehtud kohtuotsuse kriteeriumide ([109]) kohaldamisega mereveo olukorra suhtes Napoli lahel väidab Itaalia, et need kriteeriumid ei ole asjakohased, kuna need võimaldavad üksnes kvantitatiivset analüüsi, mis põhineb transpordi pakkumise ja nõudluse võrdlusel, milles ei võeta arvesse kohalike elanike avaliku teenuse vajaduse eripära.

([107]) Alates 1. juunist 2011 teenindas Ponziane saarestiku liine Laziomar.
([108]) Itaalia sõnul ei olnud enam võimalik leida ülejäänud andmeid reisijateveo kohta 2011. aastal, sõidukiteveo kohta 2010. ja 2011. aastal ning 2009.–2011. aastal toimunud kaubaveo kohta.
([109]) 1. märtsi 2017. aasta kohtuotsus Société nationale maritime Corse Méditerranée (SNCM) *vs.* komisjon, T-454/13, ECLI:EU:T:2017:134, punktid 130 ja 134.

(178) Kasutajatepoolse nõudluse ja turupakkumise kindlaksmääramise kohta selgitas Itaalia, et Campania maakonna valikud seoses reiside sageduse ja sõidugraafikuga, mida Caremar teenindas pikendatud esialgse lepinguga hõlmatud liinidel, põhinesid kohalike omavalitsuste väljendatud vajadustel ning järgnesid Napoli lahel tegutsevate laevandusettevõtjatega peetud aruteludele nende suutlikkuse üle osutada teenuseid turutingimustel või ühepoolselt kehtestatud avaliku teenindamise kohustuse alusel.

(179) Eelkõige selgitas Itaalia, et menetlusraamistik avaliku teenindamise kohustuse kindlaksmääramiseks Campania maakonna poolt mereveosektoris on sätestatud 28. märtsi 2002. aasta piirkondliku seaduse nr 3 artiklis 17, mille kohaselt peab Campania maakond enne avaliku teenindamise kohustuse ulatuse kindlaksmääramist konsulteerima teenusekasutajate ja -osutajatega. Sama artikli kohaselt tuleb avaliku teenindamise kohustuse ulatust kontrollida ning vajaduse korral iga kolme aasta järel läbi vaadata. Mis puudutab asjaomast pikendatud esialgset lepingut, siis Caremari 1. jaanuarist 2009 kuni 30. septembrini 2011 võetud avaliku teenindamise kohustus põhines avalikul konsultatsioonil, mille Campania maakond korraldas aastatel 2006–2007 ([110]). Avaliku teenindamise kohustuse ulatus, mis puudutas reiside sagedust ja sõidugraafikut (avaliku teenindamise kohustusega hõlmatud liinid jäid samaks), vaadati 2011. aastal läbi 9. augusti 2011. aasta piirkondliku täidesaatva otsuse nr 443 raames, tuginedes 2010.–2011. aastal korraldatud avalikule konsultatsioonile (mis käivitati 2010. aasta novembris).

(180) Itaalia esitas tegevuse üksikasjad, mille tulemusel võeti vastu 9. augusti 2011. aasta piirkondlik täidesaatev otsus nr 443, millega Campania maakond võttis vastu kolme aasta plaani (2011–2013) Napoli lahel osutatavate miinimumteenuste kohta (vt põhjendus 38), mis jõustus 1. oktoobril 2011. See plaan puudutas kõiki Napoli lahel tegutsevaid mereveoettevõtjaid. Caremari osas tegi Campania maakond oma 30. detsembri 2011. aasta piirkondliku täidesaatva otsusega nr 857 alates 16. jaanuarist 2012 Caremari teenindatavates sõidugraafikutes ja reiside sageduses mõned väikesed muudatused.

(181) Itaalia selgitas, et pärast 2010. aasta novembris-detsembris toimunud avalikku konsultatsiooni kutsus Campania maakond 2011. aasta alguses Napoli lahe omavalitsuste esindaja tehnilistele koosolekutele, et arutada avaliku konsultatsiooni käigus kindlaks tehtud avalikku vajadust, pidades silmas Napoli lahe mereveoteenuste kava läbivaatamist ([111]). Campania maakond kohtus 22. juulil 2011 Napoli lahel tegutsevate laevandusettevõtjatega (NLG, Alilauro, Aligruson, SNAV, ACAP), et arutada koos kohalike omavalitsustega piirkonna kindlaks tehtud avaliku teenuse vajadust ning kontrollida kättesaadavust turul, et osutada selle vajaduse rahuldamiseks piisavaid teenuseid. Arutelu andis kinnitust, et turg üksi ei oleks suutnud osutada kõiki teenuseid, mida Campania maakond peab avaliku vajaduse rahuldamiseks vajalikuks. 28. juulil 2011 kohtus Campania maakond taas Napoli lahe saarte esindajatega, et määrata koos nendega kindlaks kolme aasta plaani (2011–2013) tehnilised üksikasjad reiside sageduse ja sõidugraafiku kohta ([112]). Pärast kolme aasta plaani (2011–2013) vastuvõtmist Napoli lahel osutatavate miinimumteenuste kohta (vt põhjendus 38) kaebas Procida omavalitsus, et teda ei teenindata uue kolme aasta plaani

([110]) 2. aprilli 2007. aasta piirkondlik täidesaatev otsus nr 548.

([111]) Näiteks 25. veebruaril 2011 kutsus Campania maakond Ischia omavalitsuste esindajad 2. märtsil 2011 toimuvale tehnilisele koosolekule, mille käigus käsitleti Napoli, Pozzuoli ja Ischia vaheliste mereveoteenuste kava tingimusi. Sellel koosolekul rõhutasid Ischia omavalitsuste esindajad vajadust tagada laevaühendus Ischia suunal ja Ischialt väljapoole: a) päeva alguses ja öisel ajal, et võimaldada kaupade tarnet; b) kl 6.30–9.00, et õpilased ja töötajad saaksid iga päev pendelrännata Napoli ja Pozzuoli suunal ning kl 12.30–15.00, et nad saaksid Ischiale naasta; c) kl 9.00–12.30 ja 15.00–18.00, et Ischia elanikel oleks päeva jooksul võimalik mandril oma asju ajada ja pöörduda samal päeval tagasi Ischiale. Lisaks tagab see sõidugraafik juurdepääsu raudtee- ja lennuveoteenustele mandril, ilma et oleks vaja leida ööbimiskohta Napolis või Pozzuolis; d) kl 18.00–24.00, et tagada ühenduse katkematus ka öösel ja võimaldada kultuuritegevuses osalemist.

([112]) Sellega seoses palus Ischia esindaja näiteks lükata edasi hommikune esimene väljumine Casamicciolalt kl 7.00 kellaajale 7.10. Capri omavalitsus soovis kahte lisareisi Napoli suunal ja Napolist väljapoole, nimelt Napolist Caprile kl 18.10 ja Caprilt Napolisse kl 19.10. Procida omavalitsus soovis kl 6.30 Procidalt väljuvat tiiburlaeva reisi edasi lükata kellaajale 6.40 ning Ischialt kl 10.35 Napolisse väljuvatel laevadel teha Procidal vahepeatus. Campania maakond võttis need taotlused teadmiseks ja palus aega nende teostatavuse kontrollimiseks.

raames piisaval määral ([113]). Seetõttu kutsus Campania maakond 7. oktoobril 2011 Napoli lahe omavalitsuste esindajad tehnilisele koosolekule, et arutada vastuvõetud kolme aasta plaani võimalikke kohandusi.

(182) Konkurentsitingimuste suhtes leidis Itaalia, et Caremari konkurentide osutatavad teenused ei olnud saarte elanike vajaduste rahuldamiseks piisavad. Itaalia selgitas, et äärmiselt suur rahvastikutihedus Capri, ([114]) Ischia ([115]) ja Procida ([116]) saarel, kus on kokku üle 96 000 elaniku (st umbes 3 % rohkem kui 3 miljonist Napoli provintsi elanikust, kuhu need saared kuuluvad), ([117]) tingib vajaduse osutada mereveoteenust peaaegu sama sagedusega kui kohalikku maismaaveoteenust, et rahuldada õpilaste ja töötajate igapäevaseid pendelrände vajadusi mandri suunal ja tagasi.

(183) Kuni 2017. aastani olid Napoli lahe mereveoteenuste kavaga hõlmatud mereveoteenused rühmitatud järgmisse kolme kategooriasse:

a) turuteenused – Napoli lahel on mereveoettevõtjatel lubatud tegutseda eelnevalt saadud loa alusel ([118]). Liini teenindamise loa taotlemise ajal valib mereveoettevõtja teenuse osutamiseks sõidugraafiku ja reiside sageduse. Turuosaline ei ole kohustatud teenust osutama, kuid kui teenust või selle osa – näiteks teatud tundidel või teatud päevadel – ei osutata teatava ajavahemiku jooksul, tühistatakse tegevusluba nende teenuste puhul, mida ei ole osutatud ([119]);

([113]) Eelkõige täheldasid Procida esindajad, et 41 Ischialt kavandatud reisist tehti ainult 18 reisi Procida kaudu, ning nad soovisid, et Procidal tehtaks rohkem vahepeatusi.

([114]) Capri saar hõlmab 10,4 ruutkilomeetrit ning koosneb kahest omavalitsusest (Capri ja Anacapri), kus elab kokku ligikaudu 13 900 inimest. Capri omavalitsuse territooriumil elab ligikaudu 7 300 elanikku (st rahvastikutihedus on ligikaudu 1 800 elanikku ruutkilomeetri kohta) ja Anacapri omavalitsuse territooriumil ligikaudu 6 600 elanikku (st rahvastikutihedus on ligikaudu 1 000 elanikku ruutkilomeetri kohta). Allikas: https://www.italiapedia.it (viimati külastatud 31.5.2024).

([115]) Ischia saar hõlmab 46,3 ruutkilomeetrit ja koosneb kuuest omavalitsusest (Barano d'Ischia, Casamicciola Terme, Forio, Ischia, Lacco Ameno, Serrara Fontana), kus elab kokku ligikaudu 61 500 inimest, ning see on kolmas kõige enam asustatud saar Itaalias (Sitsiilia ja Sardiinia järel), kuigi see on suuruse poolest vaid kaheksas saar Itaalias. Ischia omavalitsuse territooriumil elab ligikaudu 18 600 elanikku (st rahvastikutihedus on umbes 2 300 elanikku ruutkilomeetri kohta), Barano d'Ischia omavalitsuse territooriumil ligikaudu 9 800 elanikku (st rahvastikutihedus on ligikaudu 900 elanikku ruutkilomeetri kohta), Casamicciola Terme omavalitsuse territooriumil ligikaudu 8 300 elanikku (st rahvastikutihedus on ligikaudu 1 500 elanikku ruutkilomeetri kohta), Forio omavalitsuse territooriumil ligikaudu 17 000 elanikku (st rahvastikutihedus on umbes 1 300 elanikku ruutkilomeetri kohta), Lacco Ameno omavalitsuse territooriumil ligikaudu 4 600 elanikku (st rahvastikutihedus on umbes 2 300 elanikku ruutkilomeetri kohta), Serrara Fontana omavalitsuse territooriumil ligikaudu 3 200 elanikku (st rahvastikutihedus on umbes 480 elanikku ruutkilomeetri kohta). Allikas: https://www.italiapedia.it (viimati külastatud 31.5.2024).

([116]) Procida saar hõlmab 4,1 ruutkilomeetrit ja koosneb ühest omavalitsusest (Procida omavalitsusüksus), mille territooriumil elab ligikaudu 10 600 elanikku (st rahvastikutihedus on umbes 2 500 elanikku ruutkilomeetri kohta). Allikas: https://www.italiapedia.it (viimati külastatud 31.5.2024).

([117]) Allikas: https://www.italiapedia.it (viimati külastatud 31.5.2024).

([118]) Itaalia selgitas, et kuni 9. jaanuarini 2017 põhines see lubade andmise süsteem 21. veebruari 2003. aasta piirkondlikul täidesaatval dekreedil nr 80. Selle dekreedi artikli 4 kohaselt anti tegevusluba laevandusettevõtjatele, kes vastasid mereveoteenuste seaduses sätestatud nõuetele. Alates 10. jaanuarist 2017 põhineb lubade andmise süsteem 2. augusti 2016. aasta piirkondlikul täidesaatval otsusel nr 442.

([119]) Näiteks tühistas Campania maakond 2012. aasta täidesaatva dekreediga nr 269 Medmarile 21. septembril 2011 antud loa järgmiste teenuste osutamiseks Ischia (Casamicciola) ja Pozzuoli vahelisel liinil: Ischialt Pozzuolisse kl 6.00, 14.00, 17.45 ning Pozzuolist Ischiale kl 11.00, 15.40 ja 19.30. Luba tühistati, sest Medmar ei olnud neid teenuseid kunagi osutanud. Mis puudutab reisi Ischialt Pozzuolisse kl 20.30, mida Medmar osutas ainult reedel, laupäeval ja pühapäeval 15. juunist kuni 15. septembrini, jäi luba kehtima ainult tegelikult osutatud teenuste osas.

b) avaliku teenindamise kohustusest tulenevad teenused, mille eest hüvitist ei maksta – mereveoettevõtjate suhtes, kellel on lubatud liini teenindada, võidakse kohaldada avaliku teenindamise kohustust (mis puudutab reiside sagedust, regulaarsust, kasutatavate laevade tüüpi ja maksimumtariife) ilma hüvitist ette nägemata ([120]). Need avaliku teenindamise kohustused puudutasid mereveoteenuseid, mida Campania maakond pidas oluliseks mandri ja saarte vahelise katkematu ühenduse tagamiseks. Kuid nagu Itaalia on selgitanud, puudus Campania maakonnal tegelik kontroll nende teenuste reaalse osutamise üle, sest mereveoettevõtjad võisid lõpetada asjaomaste teenuste osutamise neile sobival ajal, ilma et järgneks karistust, teatades sellest 45 päeva ette. Kui teenust või selle osa – näiteks teatud tundidel või teatud päevadel – ei osutata teatava ajavahemiku jooksul, tühistatakse tegevusluba nende teenuste puhul, mida ei ole osutatud. Lisaks selgitas Itaalia, et Caremari konkurendid võivad alati paluda Campania maakonnal ajutiselt peatada neile kehtestatud avaliku teenindamise kohustusest tulenevad teenused täielikult või osaliselt. See juhtus näiteks 2009. aastal, kui mõned Caremari konkurendid palusid Campania maakonnal vähendada nende avaliku teenindamise kohustusest tulenevate teenuste arvu, mida nad olid kohustatud Napoli lahel osutama, ning tõsta maksimumtariife, mida nad saaksid ülejäänud avaliku teenindamise kohustusest tulenevate teenuste eest nõuda, kuna mereveoettevõtjad seisid majanduskriisi tõttu silmitsi rahaliste raskustega ([121]). Sellega seoses otsustas Campania maakond pärast kohalikke vajadusi käsitleva avaliku konsultatsiooni korraldamist avaliku teenindamise kohustusega hõlmatud liinidel maksimumtariife mitte tõsta ning lubada ajutiselt ([122]) peatada mõned Caremari konkurentide osutatavad avaliku teenindamise kohustusest tulenevad teenused teatud liinidel ([123]). Lisaks juhtis Itaalia tähelepanu sellele, et 2010. aasta detsembri lõpust kuni 1. oktoobrini 2011 olid Caremar, Gestour ja Procida Lines ainsad ettevõtjad, kes osutasid Napoli lahel mereveoteenuseid avaliku teenindamise kohustuse alusel, arvestades, et kõik teised laevandusettevõtjad olid ootamatult keeldunud jätkamast teenuste osutamist avaliku teenindamise kohustuse alusel ([124]). Sisuliselt juhtis Itaalia tähelepanu sellele, et avaliku teenindamise kohustuse süsteem ei toiminud, sest laevandusettevõtjad nõustusid teenindama Campania maakonna poolt kindlaks määratud avaliku teenindamise kohustusega hõlmatud liine üksnes selleks, et saada Campania maakonna heakskiidetava ja avalikustatava sildumisraamistiku raames vastav teenindusaeg. Tegelikult neid teenuseid sageli ei osutatud ([125]) või osutati mittevastavuses avaliku teenindamise kohustusega (mis puudutab sõidugraafikut ja maksimumtariife ([126])) eelkõige madalhooajal. Sel põhjusel rõhutas Itaalia, et teenused, mida Caremari konkurendid avaliku teenindamise kohustusest tulenevalt osutasid, ei olnud võrreldavad Caremari osutatavate teenustega mitte ainult reiside sageduse, vaid ka usaldusväärsuse seisukohast (nt õigeaegsus, kvaliteet ja üldisem teenusekindlus);

([120]) See hüvitiseta avaliku teenindamise kohustuse süsteem kehtis kuni 9. jaanuarini 2017. Alates 10. jaanuarist 2017 on Caremar olnud ainus mereveoettevõtja, kelle suhtes Napoli lahel kohaldatakse avaliku teenindamise kohustust, ning kõigi teiste ettevõtjate suhtes kohaldatakse endiselt üksnes lubade andmise süsteemi.

([121]) Seda aspekti on nimetatud ka 2009. aasta piirkondliku täidesaatva dekreedi nr 374 põhjendustes, milles tuletatakse meelde Caremari konkurentide poolt Campania maakonnale saadetud 25. märtsi 2009. aasta ja 22. juuni 2009. aasta kirju, milles käsitletakse vastavalt avaliku teenindamise kohustusest tulenevate teenuste arvu vähendamist ja maksimumtariifide tõstmist, mida kasutajatelt võidakse nõuda ülejäänud avaliku teenindamise kohustusega hõlmatud liinidel.

([122]) Alates 15. juulist 2009 kuni 15. septembrini 2009.

([123]) Asjassepuutuvad liinid olid Capri-Sorrento, Capri-Napoli, Ischia-Procida-Napoli ja Ischia-Napoli liinid. Napoli lahe konkurentsitingimuste hindamisel ei võetud arvesse avaliku teenindamise kohustusest tulenevaid teenuseid, mida Caremari konkurendid nendel liinidel ei osutanud.

([124]) Campania maakond võttis 2010. aasta piirkondliku täidesaatva dekreediga nr 402 olukorra teadmiseks, peatas sel ajal kehtinud sildumisraamistiku rakendamise ning võttis vastu erakorralise sildumisraamistiku, mis kehtis kuni 30. septembrini 2011. Erakorralise sildumisraamistiku alusel oli Caremar ainus mereveoettevõtja, kes teenindas avaliku teenindamise kohustuse alusel Capri-Sorrento, Capri-Napoli, Ischia-Napoli, Ischia-Procida-Napoli, Ischia-Procida-Pozzuoli, Ischia-Procida ja Procida-Napoli liine, samas aga Gestour ja Procida Lines teenindasid avaliku teenindamise kohustuse alusel Procida-Pozzuoli liini.

([125]) Asjaolule, et Napoli lahel tegutsevad Caremari konkurendid tühistasid või peatasid sageli oma teenuse osutamise, on juhtinud tähelepanu ka Itaalia konkurentsiamet oma 28. jaanuari 2015. aasta otsuses nr 25295, mis võeti vastu seoses juhtumiga I689C, millega Itaalia konkurentsiamet nägi ette sanktsiooni äriühingutele NLG, Alilauro, Alicost S.p.A., Alilauro Gruson S.p.A., Medmar, SNAV, Servizi Liberi Marittimi Giuffrè & Lauro S.r.l., Consorzio Linee Marittime Partenopee in liquidazione, Gescab S.r.l. ja Associazione Cabotaggio Armatori Partenopei selle eest, et nad rakendasid horisontaalset kokkulepet, mis piiras konkurentsi Napoli lahe reisijateveo turul alates 1998. aastast (vt eelkõige Itaalia konkurentsiameti 28. jaanuari 2015. aasta otsuse nr 25295 punkt 255).

([126]) Itaalia konkurentsiamet karistas Medmari ja Alilaurot 2012. aastal kaubandustavade rakendamise eest, mis takistasid kohalikel elanikel piletite ostmist madalama tariifiga (Itaalia konkurentsiameti 31. jaanuari 2012. aasta otsus nr 23258 Medmari kohta (juhtum PS5983) ja Itaalia konkurentsiameti 31. jaanuari 2012. aasta otsus nr 23264 Alilauro kohta (juhtum PS7667)).

c) avaliku teenindamise kohustusest tulenevad teenused, mille eest makstakse hüvitist – Caremariga sõlmitud avaliku teenindamise lepinguga hõlmatud teenuste suhtes kohaldatakse avaliku teenindamise kohustust, mis hõlmab ühenduse katkematust ja reiside sagedust, regulaarsust, õigeaegsust, kvaliteeti, kasutatavate laevade tüüpi ja veomahtu ning tariife, mille tagamise eest makstakse hüvitist. Itaalia selgitas, et need teenused puudutavad kellaaegu, mil pendelrändajatel on kõige rohkem vaja kasutada mereveoteenuseid (varahommik, varane pärastlõuna ja õhtu) ([127]). Asjakohaste teenuste osutamise tagamiseks oli ette nähtud lepinguline raamistik ja karistuste süsteem.

(184) Itaalia selgitas, et Caremari konkurendid faktiliselt ei teinud kõiki Campania maakonna heakskiidetavates ja avalikustatavates sildumisraamistikes (*quadri accosti*) nimetatud reise. Seda seetõttu, et ühelt poolt väljastati turutingimustel tegutsevatele laevandusettevõtjatele tegevusluba, kuid nad ei olnud kohustatud kasutama asjaomases sildumisraamistikus kindlaks määratud teenindusaegu, ning teiselt poolt ei olnud avaliku teenindamise kohustuse alusel tegutsevatele laevandusettevõtjatele avaliku teenindamise kohustuse täitmata jätmise korral ette nähtud tõhusaid karistusi ([128]).

(185) Võttes arvesse sildumisraamistikke, mille Campania maakond oli vastavateks aastateks heaks kiitnud ja avalikustanud, ning teenuseid, mida Caremari konkurendid tegelikult osutasid ajavahemikul 1. jaanuarist 2009 kuni 31. juulini 2012, selgitas Itaalia, et Napoli lahe konkurentsiolukord oli järgmine:

a) **Capri-Sorrento** liinil tegutses lisaks Caremarile veel neli sellel liinil tegutsemise luba omavat laevandusettevõtjat: Aligruson, NLG, SNAV ja aastatel 2009–2010 Ali Maritime Agency S.r.l. (edaspidi „Alimar“). Kuid Itaalia väitel ei rahuldanud nende äriühingute osutatavad teenused Campania maakonna väljendatud avaliku teenuse vajadust, nimelt tagada kogu aasta jooksul piisav laevaühendus (segaveoteenused), mis võimaldaks Capri elanikel töötamise või õppimise eesmärgil igapäevaselt mandrile sõita (st koos võimalusega minna oma autoga) ning kaupade (sealhulgas postisaadetiste) kohaletoimetamist saartele. Nagu on märgitud põhjenduse 36 punktis a ja põhjenduse 39 punktis a, oli Caremar tegelikult kohustatud kogu aasta jooksul Caprilt väljapoole ja Capri suunal kiirparvlaevaga tagama kaks edasi-tagasireisi hommikul, ühe edasi-tagasireisi varasel pärastlõunal ja ühe edasi-tagasireisi õhtul. Seevastu Caremari konkurendid osutasid kas ainult reisijate mereveoteenuseid (nagu NLG ([129]) ja Alimar ([130])) või ka segaveoteenuseid, kuid üksnes suveperioodil (nagu SNAV ([131]) ja Aligruson ([132]));

([127]) Itaalia rõhutas, et sellise sõidugraafiku puhul on vajalik, et Caremari laevad peatuksid öösel saare juures (millega kaasnevad lisakulud, mida Caremari konkurendid ei kanna).

([128]) Kui teenust ei osutatud pikema ajavahemiku jooksul ja kui pädevad asutused on selle kindlaks teinud, tühistati üksnes asjaomase teenindusajaga seotud tegevusluba (nii turutingimustel osutatavate teenuste kui ka avaliku teenindamise kohustuse alusel osutatavate teenuste puhul).

([129]) NLG tegi madalhooajal kaks reisi päevas ja kõrghooajal seitse reisi päevas (millest avaliku teenindamise kohustuse alusel kolm reisi, st kaks väljumisega Sorrentost kl 9.40 ja 13.10 ning (alates 2010. aastast) üks Caprilt kl 8.55). Itaalia märkis, et NLG teenused Capri-Sorrento liinil ei konkureerinud tegelikult Caremari teenustega, mida kinnitas asjaolu, et NLG märkused ei puudutanud Capri-Sorrento liini, vaid üksnes Napoli-Capri liini (vt põhjendus 168).

([130]) Itaalia andmetel lubati Alimaril teha kaks reisijatevedu päevas: üks Caprilt Sorrentosse kl 6.00 ja teine Sorrentost Caprile kl 22.55, kuid ainult 1. juulist kuni 31. augustini.

([131]) Segaveoteenuste puhul lubati SNAVil nii 2007. aasta kui ka 2011. aasta mereveokavade raames (st alates 2009. aastast) teha kiirparvlaega kümme reisi päevas (kuus reisi Caprilt Sorrentosse kl 7.35, 9.15, 12.10, 15.55, 17.40 ja 18.05 ning neli reisi Sorrentost Caprile kl 8.10, 11.25, 13.50 ja 16.35), kuid üksnes suveperioodil (eelkõige 1. aprillist 3. novembrini).

([132]) Segaveoteenuste puhul lubati Aligrusonil nii 2007. aasta kui ka 2011. aasta mereveokavade raames (st alates 2009. aastast) teha neli reisi päevas (kaks reisi Sorrentost Caprile kl 11.30 ja kl 14.00 ning kaks reisi Caprilt Sorrentosse kl 12.30 ja 18.05), kuid üksnes suveperioodil.

b) **Capri-Napoli** liinil tegutses lisaks Caremarile veel neli laevandusettevõtjat, kellel oli luba sellel liinil tegutseda: SNAV, ([133]) NLG, ([134]) Consorzio Linee Marittime Neapolis (edaspidi „Neapolis“) ([135]) ja Metrò del Mare S.c.a.r.l. (edaspidi „Metrò del Mare“) ([136]). Kõik need ettevõtjad osutasid siiski ainult reisijate mereveoteenuseid, kuid Caremar oli kohustatud osutama segaveoteenuseid (vt põhjenduse 36 punkt b ja põhjenduse 39 punkt b). Itaalia sõnul ei rahuldanud Caremari konkurentide osutatavad teenused Campania maakonna kindlaksmääratud avaliku teenuse vajadust, mille eesmärk oli tagada kogu aasta jooksul piisav laevaühendus (segaveoteenused), mis võimaldaks Capri elanikel töötamise või õppimise eesmärgil igapäevaselt mandrile sõita (st koos võimalusega minna oma autoga) ning kaupade (sealhulgas postisaadetiste) kohaletoimetamist saartele;

c) **Ischia-Napoli** liinil tegutses lisaks Caremarile veel kaks laevandusettevõtjat, kellel oli luba sellel liinil tegutseda: Alilauro (kes osutas ainult reisijateveoteenuseid) ja Medmar (kes osutas ainult segaveoteenuseid). Itaalia sõnul ei olnud Caremari konkurentide osutatavad teenused piisavad, et rahuldada kohalike elanike avalikku vajadust. Mis puudutab reisijateveoteenuseid, siis Alilauro teenindas liini peamiselt suveperioodil ning aasta ringi osutati (piiratud arvul) teenuseid avaliku teenindamise kohustuse alusel Caremarist erineva sõidugraafiku kohaselt (vt põhjenduse 36 punkt c ja põhjenduse 39 punkt c). Tegelikult teostas Alilauro 1. jaanuarist 2009 kuni 30. septembrini 2011 tiiburalaevaga 20 reisi (19 reisi avaliku teenindamise kohustuse alusel ja üks reis turutingimustel), kõik suveperioodil, välja arvatud üks avaliku teenindamise kohustusest tulenev teenus ([137]). Alates 1. oktoobrist 2011 teenindas Alilauro tiiburlaevaga 14 reisi (viis reisi avaliku teenindamise kohustuse alusel aasta ringi ([138]) ja üheksa reisi turutingimustel üksnes suveperioodil). Segaveoteenuseid osutas Medmar peamiselt suveperioodil ning (piiratud arvul) teenuseid osutati aasta ringi või ainult talvel avaliku teenindamise kohustuse alusel Caremarist erineva sõidugraafiku alusel (vt põhjenduse 36 punkt c ja põhjenduse 39 punkt c). Tegelikult teostas Medmar 1. jaanuarist 2009 kuni 30. septembrini 2011 parvlaeva või kiirparvlaevaga 19 reisi (12 avaliku teenindamise kohustuse alusel ja seitse turutingimustel) ainult suveperioodil, mitte alati iga päev. Alates 1. oktoobrist 2011 teostas Medmar 23 reisi parvlaeva või kiirparvlaevaga (17 reisi turutingimustel üksnes suveperioodil ja kuus reisi avaliku teenindamise kohustuse alusel). Kuuest avaliku teenindamise kohustuse alusel osutatavast teenusest teostati aasta ringi ainult kahte reisi, ([139]) kaks reisi toimusid üksnes talvel ([140]) ja kaks reisi üksnes suvel ([141]);

([133]) 2009. aastal, 2010. aastal ja osaliselt 2011. aastal osutas SNAV liinil 12 reisijateveoteenust päevas, millest 11 reisi tehti tiiburlaevaga suvel (osaliselt avaliku teenindamise kohustuse ja osaliselt lubade andmise korra alusel) ning üks reis tiiburlaevaga kogu aasta jooksul (Caprilt Napolisse kl 8.10, avaliku teenindamise kohustuse alusel). Alates 1. oktoobrist 2011 osutas SNAV liinil tiiburlaevaga 25 reisijateveoteenust päevas, millest 13 reisi päevas aasta ringi, kõik avaliku teenindamise kohustuse alusel (millest 11 reisi osutati ühiselt NLGga).

([134]) 2009. aastal, 2010. aastal ja osaliselt 2011. aastal osutas NLG igapäevaseid reisijate mereveoteenuseid liinil üksnes suvel (21 reisi tiiburlaevaga), osaliselt avaliku teenindamise kohustuse ja osaliselt lubade andmise korra alusel. Alates 1. oktoobrist 2011 osutas NLG liinil tiiburlaevaga 34 reisijateveoteenust päevas, millest 15 reisi päevas tehti aasta ringi. Kahte neist 15 igapäevasest reisist (nimelt Caprilt Napolisse kl 9.35 ja 11.35) osutati turutingimustel, kuid ülejäänud 13 reisi avaliku teenindamise kohustuse alusel (millest 11 avaliku teenindamise kohustusest tulenevat teenust osutati ühiselt koos SNAViga).

([135]) Neapolis oli 31. augustil 2004 loodud ühisettevõte, mille asutasid NLG (50 % osalus) ja SNAV (50 % osalus). See ettevõte teenindas liini 2009., 2010. ja 2011. aastal. Aastatel 2009–2010 oli Neapolis kohustatud avaliku teenindamise kohustuse alusel tegema liinil tiiburlaevaga kaheksa reisi päevas, st Caprilt Napolisse kl 6.50 (aasta ringi), 8.50 (ainult suvel), 14.10 (aasta ringi), 17.25 (ainult suvel) ning Napolist Caprile kl 7.55 (ainult suvel), kl 10.00 (ainult suvel), 16.05 (ainult suvel) ja 20.05 (ainult suvel). 2011. aastal vähendati teenuseid viiele reisile ning neid osutati aasta ringi turutingimustel (lubade andmise korra alusel), st Caprilt Napolisse kl 8.50, 14.10 ja 17.30 ning Napolist Caprile kl 10.00 ja 16.05.

([136]) Metrò del Mare oli 20. mail 2002 loodud ühisettevõte, mille asutasid NLG (20 % osalus), SNAV (40 % osalus), Alilauro (20 % osalus) ja Aligruson (20 % osalus). See ettevõte teenindas liini 2009. ja 2010. aastal. Aastatel 2009–2010 oli Metrò del Mare kohustatud avaliku teenindamise kohustuse alusel suvel tegema liinil tiiburlaevaga neli reisi (peaaegu iga päev), st Caprilt Napolisse kl 10.30 ja 10.50 ning Napolist Caprile kl 16.30 ja 17.05.

([137]) St üks reis Napolist Ischiale kl **9.35**.

([138]) St kl **6.30**, **9.25** ja **19.55** Ischialt Napolisse ning Napolist Ischiale kl **7.35** ja **20.10**. Nagu on märgitud põhjenduse 39 punktis c, ei olnud Caremar kohustatud osutama sellel liinil reisijateveoteenuseid 1. oktoobrist 2011 kuni 15. jaanuarini 2012 ning alates 16. jaanuarist 2012 oli Caremar kohustatud tiiburlaevaga osutama ainult üht reisijateveoteenust päevas Napolist Ischiale kl **14.45**.

([139]) St Napolist Ischiale kl **8.35** ja **14.10**.

([140]) St Ischialt Napolisse kl **16.35** ja Napolist Ischiale kl **18.30**.

([141]) St Ischialt Napolisse kl **17.00** ja Napolist Ischiale kl **18.30**.

d) **Ischia-Procida-Napoli** liinil tegutses lisaks Caremarile veel kaks laevandusettevõtjat: Medmar, kellel oli luba osutada liinil segaveoteenuseid, ([142]) kuid Itaalia sõnul ei osutanud ta teenust peaaegu kunagi, ja SNAV, kes osutas avaliku teenindamise kohustuse alusel tiiburlaevaga kaheksat reisijateveoteenust päevas. Itaalia ametiasutuste sõnul ei olnud SNAVi teenused võrreldavad Caremari osutatavate reisijateveoteenustega. Esiteks olid ajavahemikul 1. jaanuarist 2009 kuni 30. septembrini 2011 kõik SNAVi teenused (v.a üks ([143])) koondunud suvehooajale, samas kui Caremar oli aasta ringi kohustatud osutama kõiki oma teenuseid (vt põhjenduse 36 punkt d). Teiseks, kuigi 1. oktoobri 2011. aasta seisuga suurenes SNAVi aasta ringi osutatavate reiside arv seitsmeni ([144]) (kaheksast reisist ([145])) ning Caremar lisas ajavahemikul 1. juunist kuni 30. septembrini kaks reisi (vt põhjenduse 39 punkt d), osutas SNAV teenust Caremarist erinevatel kellaaegadel;

e) **Ischia-Procida-Pozzuoli** liinil tegutses lisaks Caremarile veel ainult üks laevandusettevõtja, Medmar, kellel oli luba sellel liinil tegutseda ja kes osutas segaveoteenuseid enamasti siiski ilma Procidal vahepeatust tegemata. Mis puudutab ajavahemikku 1. jaanuarist 2009 kuni 30. septembrini 2011, siis osutas Medmar tegelikult Ischia ja Pozzuoli vahel parvlaevaga kokku 39 segaveoteenust (millest enamik toimus vaid suveperioodil ([146])), millest üksnes kolm segaveoteenust olid koos vahepeatusega Procidal ([147]). 1. oktoobri 2011. aasta seisuga teenindas Medmar parvlaevaga Ischia ja Pozzuoli vahel kokku 40 segaveoteenust, millest ainult neli segaveoteenust olid koos vahepeatusega Procidal ([148]). Itaalia ametiasutuste sõnul ei olnud Medmari teenused koos vahepeatusega Procidal võrreldavad Caremari osutatavate teenustega reiside sageduse ja sõidugraafiku poolest (vt põhjenduse 36 punkt e ja põhjenduse 39 punkt e). Mis puudutab eelkõige aasta ringi osutatavaid teenuseid, siis osutas Caremar kuut segaveoteenust päevas – kolm reisi Ischialt (kl 8.35, 11.30 ja 17.30) ja kolm reisi Pozzuolist (kl 10.15, 14.00 ja 18.55) –, samas kui Medmar osutas kahte segaveoteenust päevas Ischialt (kl 2.30 ja 18.55) ja kahte Pozzuolist (kl 4.10. ja 20.30). Mis puudutab kooliperioodil, st alates 16. jaanuarist 2012, Caremari osutatud lisateenuseid, siis oli Caremar kohustatud tagama teenused Ischialt kl 7.20 ja Pozzuolist kl 9.00, kuid Medmar ei pakkunud sel perioodil liinil ühtegi reisi vahepeatusega Procidal ([149]);

([142]) Sildumisraamistike kohaselt oli Medmar ajavahemikul 1. jaanuarist 2009 kuni 30. septembrini 2011 avaliku teenindamise kohustuse alusel aasta ringi kohustatud parvlaevaga osutama kahte segaveoteenust päevas, nimelt Ischialt kl **22.00** (väljumisega Procidalt kl 22.40) ja Napolist kl **24.00** (väljumisega Procidalt kl 1.00). Alates 1. oktoobrist 2011 oli Medmar avaliku teenindamise kohustuse alusel aasta ringi kohustatud osutama kahte segaveoteenust päevas, nimelt Ischialt kl **6.25** (väljumisega Procidalt kl 7.25) ja kl **10.35** (väljumisega Procidalt kl 11.15) ning suveperioodil ühte segaveoteenust (kuid mitte alati iga päev) Ischialt kl **22.20** (väljumisega Procidalt kl 23.00).

([143]) St üks reis Ischialt Procidale ja seejärel Napolisse väljus Casamicciolast kl **9.45** (ja Procidalt kl **10.05**).

([144]) St Ischialt Procidale ja seejärel Napolisse väljumisega Casamicciolast kl **7.10** (ja Procidalt kl **7.30**), **9.45** (ja Procidalt kl **10.10**), **13.50** (ja Procidalt kl **14.15**), **17.40** (ja Procidalt kl **18.05**) ning Napolist Procidale ja seejärel Ischiale kl **8.25** (ja Procidalt kl **9.05**), **16.20** (ja Procidalt kl **17.00**), **19.00** (ja Procidalt kl **19.40**). Kõiki neid reise tehti avaliku teenindamise kohustuse alusel.

([145]) Ainus reis, mis toimus üksnes suveperioodil, oli ka ainus, mida pakuti turutingimustel. Suveperioodiks anti SNAVile luba osutada tiiburlaevaga reisijateveoteenuseid Ischialt Procidale ja seejärel Napolisse väljumisega Casamicciolast kl **11.25** (ja Procidalt kl **11.45**).

([146]) Aasta ringi (avaliku teenindamise kohustuse alusel) osutati 39 reisist ainult kolme reisi – kaks Ischia-Procida-Pozzuoli liinil ja üks Ischia (Casamicciola)-Pozzuoli otseliinil – ning üks reis toimus üksnes kooliperioodil (16. septembrist 14. juunini). Ülejäänud 35 reisi toimusid vaid suveperioodil.

([147]) Kaks avaliku teenindamise kohustusest tulenevat teenust, mida osutati aasta ringi, nimelt Ischialt (Casamicciola) Procidale ja seejärel Pozzuolisse kl **2.30** ning Pozzuolist Procidale ja seejärel Ischiale (Casamicciola) kl **4.10** ja üks turutingimustel osutatav teenus, nimelt Ischialt Procidale ja seejärel Pozzuolisse kl **7.30**, mida osutati siiski üksnes kooliperioodil (16. septembrist 14. juunini).

([148]) Kõiki neid nelja teenust tuli osutada avaliku teenindamise kohustuse alusel aasta ringi, nimelt Ischialt (Casamicciola) Procidale ja seejärel Pozzuolisse kl **2.30** ja **18.55** ning Pozzuolist Procidale ja seejärel Ischiale (Casamicciola) kl **4.10** ja **20.30**.

([149]) Medmar lõpetas Ischialt kl 7.30 väljuva kooliperioodil turutingimustel osutatava teenuse pakkumise.

f) **Ischia-Procida** liinil tegutses lisaks Caremarile veel seitse laevandusettevõtjat, kellel oli luba sellel liinil tegutseda, peamiselt osana pikemast liinist (nt Ischia-Procida-Napoli või Ischia-Procida-Pozzuoli liin): ühelt poolt Medmar (segaveoteenused) ([150]) ja SNAV (reisijateveoteenused), ([151]) kes tegutsesid osaliselt avaliku teenindamise kohustuse alusel ja osaliselt turutingimustel, ning teiselt poolt Alilauro, ([152]) Ippocampo S.r.l (edaspidi „Ippocampo"), ([153]) Rumore S.r.l. (edaspidi „Rumore"), ([154]) Marine Club S.r.l. (edaspidi „Marine Club") ([155]) ja Capitan Morgan S.r.l. (edaspidi „Capitan Morgan"), ([156]) kes tegutsesid üksnes turutingimustel. Itaalia sõnul olid turul osutatavad teenused liiga killustunud, piisamatud ja ebaregulaarsed, ([157]) et neid saaks isegi koosvõetuna lugeda võrreldavaks Caremari osutatavate avaliku teenindamise kohustusest tulenevate teenustega. Seda kinnitas asjaolu, et pärast 2011. aastal toimunud avalikku konsultatsiooni pidas Campania maakond alates 16. jaanuarist 2012 vajalikuks lisada liinile lisaks Caremari juba osutatavale avaliku teenindamise kohustusele veel ühe aasta ringi tiiburlaevaga osutatava reisijateveoteenuse päevas Procidalt Ischiale kl 15.30, et rahuldada saarte elanike pendelrändevajadusi (vt põhjenduse 39 punkt f);

g) **Procida-Pozzuoli** liinil tegutses lisaks Caremarile veel kolm laevandusettevõtjat, kellel oli luba sellel liinil tegutseda: Procida Lines S.r.l. (edaspidi „Procida Lines"), Gestour S.r.l. (edaspidi „Gestour") ja Ippocampo. Itaalia sõnul olid Caremari konkurentide teenuse osutamiseks kasutatavad laevad siiski piiratud veomahuga ega võimaldanud vedada piiratud liikumisvõime või ratastooliga reisijaid. Lisaks osutasid Caremari

([150]) Perioodil 1. jaanuarist 2009 kuni 30. septembrini 2011 anti Medmarile luba osutada iga päev nelja segaveoteenust Ischia suunal ja Ischialt väljapoole: kolm aastaringset reisi avaliku teenindamise kohustuse alusel (Procidalt kl **1.10** ning Ischialt kl **2.30** ja **22.00**) ning üks turutingimustel üksnes kooliperioodil (Ischialt kl **7.30**). Alates 1. oktoobrist 2011 anti Medmarile luba osutada kaheksat segaveoteenust päevas Ischia suunal ja Ischialt väljapoole, millest kuut aasta ringi (Procidalt kl **5.00** ja **21.20**) ja Ischialt kl **2.30**, **6.25**, **10.35** ja **18.55**) ning kahte üksnes suveperioodil (Procidalt kl **1.30** ja Ischialt kl **22.20**), kõiki avaliku teenindamise kohustuse alusel. Itaalia selgitas siiski, et mõnda liinil osutatavat teenust ei osutanud peaaegu mitte kunagi Medmar (eelkõige Ischia-Procida segmenti hõlmavad teenused).

([151]) Perioodil 1. jaanuarist 2009 kuni 30. septembrini 2011 osutas SNAV Ischia suunal ja Ischialt väljapoole tiiburlaevaga 14 reisijateveoteenust päevas – nimelt aasta ringi kolme avaliku teenindamise kohustuse alusel (Ischialt kl **7.10**, **9.45** ja Procidalt kl **13.10**) ning üht turutingimustel (Ischialt kl **8.30**), ja kümmet üksnes suveperioodil – täpsemalt, kuut avaliku teenindamise kohustuse alusel (Procidalt kl **9.00**, **17.00**, **19.05** ja **19.20** ning Ischialt kl **13.35** ja **17.40**) ja nelja turutingimustel (Procidalt kl **7.50** ja **17.50** ning Ischialt kl **18.30** ja **19.45**). 1. oktoobri 2011. aasta seisuga osutas SNAV tiiburlaevaga Ischia suunal ja Ischialt väljapoole 16 reisijateveoteenust päevas, neist üheksat aasta ringi: nimelt kaheksat avaliku teenindamise kohustuse alusel (Ischialt kl **7.10**, **9.45**, **13.50** ja **17.40** ning Procidalt kl **9.05**, **13.15**, **17.00** ja **19.40**) ja ühte turutingimustel (Ischialt kl **8.30**) ning seitset turutingimustel üksnes suveperioodil (Procidalt kl **7.50**, **11.00**, **17.50** ja **19.20** ning Ischialt kl **11.25**, **18.30** ja **19.45**).

([152]) Perioodil 1. jaanuarist 2009 kuni 30. septembrini 2011 lubati Alilaurol tiiburlaevaga osutada Ischiale kolme reisijateveoteenust päevas (turutingimustel suveperioodil), nimelt Procidalt kl **8.35**, **12.35** ja **18.35**. Alates 1. oktoobrist 2011 ei antud Alilaurole enam luba asjaomast liini teenindada.

([153]) Perioodil 1. jaanuarist 2009 kuni 30. septembrini 2011 lubati Ippocampol osutada kahte segaveoteenust turutingimustel, kuid üksnes suvel ja mitte alati iga päev (peamiselt nädalavahetustel), nimelt Ischialt kl **9.25** ja Procidalt kl **17.00**. Alates 1. oktoobrist 2011 oli Ippocampol lubatud osutada kuut segaveoteenust turutingimustel, kuid ainult suveperioodil ja mitte alati iga päev, nimelt Ischialt kl **9.25**, **11.40** ja **14.30** ning Procidalt kl **11.00**, **13.00** ja **17.00**.

([154]) Perioodil 1. jaanuarist 2009 kuni 30. septembrini 2011 lubati Rumorel osutada nelja segaveoteenust turutingimustel, millest kolme üksnes suveperioodil ja mitte alati iga päev (Procidalt kl **12.20** ja **18.30** ning Ischialt kl **15.10**) ja ühte aasta ringi iga päev (Ischialt kl **10.40**). Rumore teenused ja sõidugraafik jäid 1. oktoobri 2011. aasta seisuga muutumatuks.

([155]) Perioodil 1. jaanuarist 2009 kuni 30. septembrini 2011 anti Marine Clubile luba turutingimustel osutada suveperioodil neljapäeviti ühte segaveoteenust (Procidalt kl **12.15**). Alates 1. oktoobrist 2011 ei antud Marine Clubile enam asjaomase liini teenindamise luba.

([156]) Perioodil 1. jaanuarist 2009 kuni 30. septembrini 2011 anti Capitan Morganile luba turutingimustel osutada suveperioodil kahte segaveoteenust päevas (Ischialt kl **15.10** ja Procidalt kl **18.00**). Alates 1. oktoobrist 2011 anti Capitan Morganile luba turutingimustel osutada suveperioodil kolme segaveoteenust päevas (Ischialt kl **15.10** ja **18.35** ning Procidalt kl **18.00**).

([157]) Näiteks väiksemad laevandusettevõtjad, nagu Ippocampo, Rumore, Marine Club ja Capitan Morgan, kasutasid väiksemaid ja vähem võimsaid laevu kui Caremar, mida erinevalt Caremari kasutatavatest laevadest sai käigus hoida üksnes heade ilmastikutingimuste korral.

konkurendid teenuseid kas ainult suveperioodil ja mitte isegi iga päev (nagu Ippocampo puhul) ([158]) või nende teenuste osutamine ühel või teisel juhul sageli peatati või tühistati ning seega ei olnud võimalik tagada Caremariga samaväärsel tasemel reiside regulaarsust (nagu Procida Lines'i puhul) ([159]). Itaalia sõnul tegutses liinil perioodil 2012–2015 lisaks Caremarile aasta ringi tegelikult ainult Gestour ([160]). Itaalia juhtis siiski tähelepanu sellele, et Gestouri osutatavad teenused ei olnud merereisi kestuse poolest võrreldavad Caremari teenustega (Caremar oli kohustatud tiiburlaevaga teenust osutama ja seejuures reisi kestus oli 15 minutit, samas kui Gestour osutas teenust parvlaevaga ja reisi kestus oli 50 minutit);

h) **Procida-Napoli** liinil oli sellel liinil tegutsemise luba lisaks Caremarile veel kahel laevandusettevõtjal: SNAV ([161]) (kes osutas tiiburlaevaga reisijateveoteenuseid) ja Medmar ([162]) (kes osutas parvlaevaga segaveoteenuseid). Itaalia sõnul ei olnud SNAV aasta ringi osutatavad reisijateveoteenused võrreldavad Caremari osutatavate teenustega, sest neid osutati erinevatel kellaaegadel.

(186) Caremari poolt Ponziane saarestikus perioodil 2009–2011 teenindatud mereveoliinide konkurentsiolukorra kohta selgitas Itaalia järgmist:

a) **Ponza-Formia** liinil tegutses lisaks Caremarile veel ainult üks laevandusettevõtja, Vetor S.r.l. (edaspidi „Vetor"), kes osutas tiiburlaevaga aasta ringi avaliku teenindamise kohustuse alusel kahte reisijateveoteenust päevas (väljumisega Ponzalt kl 8.30 ja Formiast kl 16.00). Itaalia sõnul ei olnud Vetori teenused usaldusväärsed, sest Vetor tühistas sageli reise, eriti halbade ilmastikutingimuste korral, ning need teenused ei olnud mitte mingil juhul võrreldavad Caremari osutatavate segaveoteenustega, millega tagati elanikele aasta ringi igapäevane laevaühendus ka sõidukite- ja kaubaveoks. Reisijateveoteenuste kohta selgitas Itaalia, et

([158]) Perioodil 1. jaanuarist 2009 kuni 30. septembrini 2011 lubati Ippocampol osutada suveperioodil (enamasti ainult pühapäeviti) nelja segaveoteenust, nimelt Procidalt kl **18.45** ja **20.00** ning Pozzuolist kl **19.20** ja **20.50**. Alates 1. oktoobrist 2011 jäid need teenused samaks ka sõidugraafiku osas.

([159]) Perioodil 1. jaanuarist 2009 kuni 30. septembrini 2011 oli Procida Lines'il lubatud osutada aasta ringi 16 segaveoteenust, kuid mitte alati iga päev, nimelt 11 teenust turutingimustel (Procidalt kl **5.50**, **10.45**, **15.25**, **17.30** ja **19.15** ning Pozzuolist kl **5.05**, **9.25**, **13.35**, **16.25**, **18.25** ja **20.00**) ja viit teenust avaliku teenindamise kohustuse alusel (Procidalt kl **4.00** (ainult reedeti), **7.50** ja **12.40** ning Pozzuolist kl **7.05** ja **11.50**). Alates 1. oktoobrist 2011 oli Procida Lines'il lubatud osutada aasta ringi 15 segaveoteenust, kuid mitte alati iga päev, neist 14 teenust turutingimustel (Procidalt kl **4.00** (ainult reedeti), **7.50**, **10.45**, **12.40**, **15.25**, **17.30** ja **19.15** ning Pozzuolist kl **5.05**, **7.05**, **11.50**, **13.35**, **16.25**, **18.25** ja **20.00**) ja üht teenust avaliku teenindamise kohustuse alusel (Procidalt kl **5.50**). Itaalia selgitas siiski, et neid teenuseid perioodil 2012–2015 ei osutatud peaaegu kunagi. Näiteks, mis puudutab avaliku teenindamise kohustuse alusel osutatavat teenust, siis pärast seda, kui Campania maakond oli kindlaks teinud, et Procida Lines ei täitnud avaliku teenindamise kohustust, tühistas Campania maakond 29. veebruari 2012. aasta täidesaatva dekreediga nr 18 Procida Lines'ile ette nähtud avaliku teenindamise kohustusest tuleneva teenuse, usaldades selle osutamise Gestourile kuni 31. detsembrini 2012.

([160]) Perioodil 1. jaanuarist 2009 kuni 30. septembrini 2011 osutas Gestour aasta ringi parvlaevaga (reisi kestus 50 minutit) 13 segaveoteenust päevas, millest kaheksa reisi turutingimustel (Pozzuolist kl **6.00**, **8.30**, **10.35** ja **12.55** ning Procidalt kl **6.50**, **9.30**, **11.20** ja **17.05**) ja viis reisi avaliku teenindamise kohustuse alusel (Pozzuolist kl **15.05**, **17.55** ja **19.50** ning Procidalt kl **14.05** ja **18.55**). Alates 1. oktoobrist 2011 osutas Gestour turutingimustel aasta ringi parvlaevaga (millega teekonna kestus oli 50 min) üheksat segaveoteenust päevas (Pozzuolist kl **6.00**, **8.30**, **10.35**, **12.55** ja **19.50** ning Procidalt kl **6.50**, **9.30**, **11.20** ja **18.55**).

([161]) Perioodil 1. jaanuarist 2009 kuni 30. septembrini 2011 osutas SNAV tiiburlaevaga avaliku teenindamise kohustuse alusel üheksat reisijateveoteenust päevas, millest kahte aasta ringi (nimelt Procidalt kl **7.35** ja **10.05**) ja seitset suveperioodil (nimelt Napolist (Beverello) kl **8.20**, **12.30**, **16.20**, **18.40** ja **18.45** ning Procidalt kl **13.50** ja **18.00**). Alates 1. oktoobrist 2011 osutas SNAV tiiburlaevaga (reisi kestus 20 min) kümmet reisijateveoteenust päevas, millest kaheksat aasta ringi avaliku teenindamise kohustuse alusel (nimelt Procidalt kl **7.30**, **10.10**, **14.15** ja **18.05** ning Napolist (Beverello) kl **8.25**, **12.30**, **16.20** ja **19.00**) ning kaht turutingimustel üksnes suvel (Procidalt kl **11.45** ja Napolist (Beverello) kl **18.45**).

([162]) Perioodil 1. jaanuarist 2009 kuni 30. septembrini 2011 osutas Medmar aasta ringi parvlaevaga (reisi kestus 60 min) avaliku teenindamise kohustuse alusel kahte segaveoteenust päevas, nimelt Napolist (Calata Massa) kl **24.00** ja Procidalt kl **22.40**. Alates 1. oktoobrist 2011 osutas Medmar aasta ringi avaliku teenindamise kohustuse alusel kahte segaveoteenust (nimelt Napolist (Calata Massa) kl **00.20** ja Procidalt kl **11.15**) ning suveperioodil (mitte alati iga päev) avaliku teenindamise kohustuse alusel üht segaveoteenust Procidalt kl **23.00**.

Caremar oli kohustatud tagama, et laevad öösel saare juures peatuksid, et võimaldada päeva esimese reisi pakkumist (Ponzalt kl 5.30), ning kindlustama ka igapäevase laevaühenduse mandriga õppimise ja töötamisega seotud pendelrändest tulenevalt (tagasireis Ponzale kl 17.30). Laevade kättesaadavus saarel öisel ajal oli ette nähtud ka selleks, et tagada merevedu mandrile meditsiinilise hädaolukorra puhul, mida ei olnud võimalik rahuldada erakorralise lennuveoteenuse abil (nt helikopterid);

b) **Ponza-Anzio** liinil tegutses lisaks Caremarile veel ainult üks laevandusettevõtja, Vetor, kes osutas kõrghooajal tiiburlaevaga turutingimustel kahte reisijateveoteenust päevas, kuid madalhooajal tagas Vetor avaliku teenindamise kohustuse alusel laupäeviti ainult kaks reisi. Itaalia sõnul oli Caremari segaveoteenuste osutamine põhjendatud sotsiaalse ja majandusliku arenguga ning nende eesmärk oli tagada, et sõidukitega reisijad saaksid aasta ringi Ponza suunal ja Ponzalt väljapoole edasi-tagasireise teha. Reisijateveoteenuste kohta selgitas Itaalia, et Vetori teenused ei olnud usaldusväärsed, sest Vetor tühistas sageli reise, eriti halbade ilmastikutingimuste korral;

c) **Formia-Ventotene** liinil tegutses lisaks Caremarile veel kaks laevandusettevõtjat: Vetor ja *Societá Navigazione Arcipelago Ponziano S.r.l.* (edaspidi „SNAP“). Vetor osutas tiiburlaevaga madalhooajal üht reisijateveoteenust päevas ja kõrghooajal üht reisijateveoteenust igal esmaspäeval, mõlemaid avaliku teenindamise kohustuse alusel. SNAP osutas turutingimustel tiiburlaevaga kõrghooajal üht reisijateveoteenust päevas. Itaalia sõnul olid Caremari teenused vajalikud selleks, et võimaldada Ventotene elanikel töötamise või õppimise eesmärgil mandrile sõita, kuna Caremar tagas parvlaevaga päeva esimese reisi Ventotenelt kl 5.30 ja igapäevase reisijateveo Ventotenelt tiiburlaevaga kl 6.45. Lisaks, kuna Caremari laevad peatusid öösel saare juures, võimaldasid need meditsiinilise hädaolukorra korral osutada mereveoteenust mandrile.

(187) Seoses Medmari märkustega (vt punkt 7.1) leidis Itaalia, et Medmari tehtud järeldused tema teenuste samaväärsuse kohta Caremari osutatavate teenustega olid erapoolikud ja mittetäielikud. Itaalia sõnul piirdus Medmar oma teenuste võrdlemisel teatavatel liinidel Caremari osutatud teenustega, võttes aluseks üksnes igapäevase reiside sageduse, samas aga sõidugraafiku, hooajalisuse, veoliikide ja tariifide alusel hindamist ei tehtud. Eelkõige seoses Ischia-Procida-Pozzuoli liiniga rõhutas Itaalia, et Caremar oli ainus ettevõtja, kes osutas avaliku teenindamise kohustuse kindlaksmääramise ajal piisavalt usaldusväärseid mereveoteenuseid, ning et asjaomane liin on alati olnud oluline, et rahuldada õpilaste liikuvusvajadusi mõlemal saarel ning täita tervishoiuteenuste kättesaadavuse nõudeid, mis on seotud Procida elanike võimalusega jõuda Pozzuoli ja Ischia haiglatesse.

(188) Vastuseks Medmari väitele, et Caremar ei vajanud osutatavate teenuste eest hüvitist, kuna Medmar osutas ka avaliku teenindamise kohustuse alusel samadel liinidel teatavaid teenuseid ilma hüvitist saamata, selgitas Itaalia, et avaliku teenindamise kohustuse kindlaksmääramisel tegi ta seda vastavalt määrusele (EMÜ) nr 3577/92, mis võimaldab horisontaalselt panna avaliku teenindamise kohustuse kõikidele huvitatud laevaomanikele. Avaliku teenindamise kohustuse andmine toimus kahes etapis. Esiteks kehtestas Itaalia huvitatud ettevõtjatele avaliku teenindamise kohustuse teatavatel liinidel ilma hüvitist maksmata. Teiseks, juhul kui äriühingud ei soovinud teenindada liine ilma hüvitiseta, oleks Campania maakond algatanud avaliku hankemenetluse, et teha kindlaks ettevõtja, kellega sõlmitakse avaliku teenindamise leping ja tagatakse vastav hüvitis. Seetõttu nõustus Medmar Campania maakonna arvates täitma avaliku teenindamise kohustust ilma hüvitist saamata, nagu on märgitud äriühingu allkirjastatud taotlusdokumendis.

(189) Võttes arvesse Caremarile kehtestatud avaliku teenindamise kohustust ja tema konkurentidele kehtestatud avaliku teenindamise kohustusi (vt põhjendused 182–186), väidab Itaalia üldiselt, et konkurentide teenused, mille suhtes kohaldati avaliku teenindamise kohustust, kujutavad endast peamiselt teenuseid, mida Caremari konkurendid nõustusid osutama oma vastava merendustegevuse raames. Need avaliku teenindamise kohustused ei olnud võrreldavad Caremari kohustustega, sest ettevõtjad võisid teenuse osutamisest loobuda, teatades sellest Campania maakonnale lühiajaliselt ette ning lisaks ei olnud avaliku teenindamise kohustuse täitmata jätmise korral ette nähtud karistust. Caremari konkurentidele kehtestatud olemasolevad avaliku teenindamise kohustused ei ole välistanud Caremariga sõlmitud avaliku teenindamise lepingut, et jätkata kohalike omavalitsuste katkematu ühendusega seotud vajaduste rahuldamist, nagu Campania maakond on merenduskavade läbivaatamise käigus korrapäraselt kontrollinud, võttes arvesse nii avaliku teenindamise kohustuse alusel osutatavaid teenuseid kui ka Caremariga sõlmitud avaliku teenindamise lepingut.

8.2. **Caremari erastamine**

(190) Itaalia väidab, et pärast komisjoni 26. oktoobri 2011. aasta teabenõuet ning komisjoni 22. detsembri 2011. aasta ja 14. märtsi 2012. aasta märkusi muutis ta Caremari erastamisega seotud pakkumuse esitamise ettepanekut vastavalt komisjoni nõuetele, mille eesmärk oli tagada menetluse läbipaistvus ja mittediskrimineerimine.

(191) Näiteks kõrvaldati igasugune diskrimineerimine pakkumust esitava ettevõtja kodakondsuse alusel. Igal juhul rõhutab Itaalia, et hankedokumentides ei olnud ühtegi tingimust, mis eeldaks Caremari töötajate säilitamist, ega ühtegi tingimust, mis oleks seotud olemasolevate töösuhetega äriühingus.

(192) Lisaks muutis Itaalia majandus- ja finantssuutlikkusega seotud nõudeid, kaotades klauslid, mis lubasid hankemenetluses osaleda üksnes laevandusettevõtjatel, võimaldades seeläbi maksimaalset osavõttu ja menetlusega taotletava majandusliku väärtuse parimal moel arvessevõtmist. Lepingu sõlmimise tingimuse kohta kinnitas Itaalia, et valikukriteerium oli kõrgeim netohind.

(193) Seetõttu leiab Itaalia, et ehkki Caremari erastamisprotsess ei toimunud aktsiate müügi teel börsil, saab seda lugeda läbipaistvaks, tingimatuks ja mittediskrimineerivaks, mis seeläbi tagab maksimaalse osalemise.

8.3. **Uue avaliku teenindamise lepingu vastavus Altmarki kriteeriumidele**

(194) Itaalia väidab, et uus avaliku teenindamise leping vastab neljale *Altmarki* kriteeriumile järgmistel põhjustel:

a) esimese Altmarki kriteeriumi kohta väidab Itaalia, et lepinguga kindlaks määratud avalik teenus puudutab saarte merekabotaaži liine, mis ühendavad Itaalia mandriosa väikesaarte sadamatega. Nende liinide eesmärk on tagada reiside regulaarsuse ja sageduse poolest saarte majandusarenguks hädavajalik teenus, mis samal ajal rahuldab saarte kogukondade olulisi liikuvusvajadusi, tagades, et tõhusalt järgitakse põhiseaduslikku õigust eri piirkondi ühendavale liiklusele. Lisaks on uues lepingus selgelt kindlaks määratud osutatavad teenused, kasutatavate laevade tüübid, ettenähtud teenindusajad, sealhulgas õhtul ja öösel tehtavad reisid, ning järgitavad tariifipiirangud;

b) komisjon ei vaidlustanud oma 2011. aasta menetluse algatamise otsuses teise Altmarki kriteeriumi täitmist;

c) osutades kolmandale Altmarki kriteeriumile, välistab Itaalia Caremari puhul igasuguse võimaluse saada hüvitist, mis ületab avaliku teenindamise kohustuse täitmisega seotud kulude katmiseks vajalikku summat, võttes arvesse asjaomaseid laekumisi ja kohustuste täitmisega seotud mõistlikku kasumit. Eelkõige väidab Itaalia, et uus avaliku teenindamise leping sisaldab piisavaid tagastamisklausleid, sest nagu on sätestatud näiteks lepingu artiklis 18 „Ülemäärase hüvitise tagasinõudmine“, oli äriühing kohustatud ülemäärase hüvitise tagastama 30 päeva jooksul alates vastava taotluse saamisest. Nii oli see 2015., 2016. ja 2017. majandusaasta ning 2018. ja 2019. majandusaasta puhul, kui lepingus ette nähtud kontrollimenetluse käigus tehti nende perioodidega seoses kindlaks ülemäärane hüvitis ning see nõuti tagasi (vt põhjendus 96);

d) Itaalia leiab, et ka neljas Altmarki kriteerium on täidetud, kuna avaliku teenindamise lepingu sõlmimine toimus läbipaistva ja konkurentsipõhise hankemenetluse teel, milles osales mitu ettevõtjat, mis võimaldas valida pakkuja, kes suudab teenuseid osutada võimalikult väikeste kuludega. Seoses komisjoni väljendatud kahtlusega uue avaliku teenindamise lepingu sidumise kohta Caremari erastamisega selgitab Itaalia, et komisjoni nõuetele tuginedes tehti kõik vajalikud kohandused hankedokumentide kavanditesse, et viia need kooskõlla asjakohase õigusraamistikuga.

8.4. **Alates 2010. aastast resolutsiooniga 111/2007 kehtestatud 6,5 % suurune riskipreemia ning uue avaliku teenindamise lepingu puhul kohaldatav 10,55 % suurune riskipreemia**

(195) 2011. aasta menetluse algatamise otsuses asus komisjon esialgsele seisukohale, et 6,5 % suurune riskipreemia ei näi kajastavat asjakohast riski suurust, kuna sellest ei nähtu, et ettevõtjad võtavad enda kanda riske, mis mereveoteenuste osutamisega tavaliselt kaasnevad (vt 2011. aasta menetluse algatamise otsuse põhjendus 247).

(196) Itaalia sõnul näivad komisjoni esialgsed järeldused põhinevat riskipreemia kriteeriumide vääral tõlgendamisel. Riskipreemia ei kujuta endast hüvitist kulude katmiseks, mida ettevõtja peaks oma tegevuse puhul igal juhul kandma, sest muul juhul oleks tegevus kahjumlik. Itaalia väidab, et ükski ettevõtja ei otsustaks kunagi tegeleda sellise majandustegevusega, mille ainus eesmärk oleks katta vaid oma kulud. Tegelikult näeb kolmas Altmarki kriteerium ette mõistliku kapitalitulu (kasumi), mida vajab keskmine ettevõtja, et hinnata, kas osutada üldist majandushuvi pakkuvat teenust kogu kohustuse andmise perioodi jooksul või mitte. Asjaomane riskipreemia on seega tasu, mis on vajalik avaliku teenindamise kohustuse täitmiseks, mis laekub ettevõtjale, kes kannab ja juhib äririski.

(197) Itaalia rõhutab, et riskipreemia kindlaks määramiseks kasutatakse makromajanduslikke analüüse, millega tehakse asjaomase sektori puhul kindlaks keskmine riskipreemia vastavas võrdlusriigis või -piirkonnas. IESE Business Schooli andmetel oleks Itaalia jaoks sobiv riigipõhine riskipreemia 6,4 %. Seega on see riskipreemia täielikult kooskõlas 4 % suuruse preemiaga, mis on kindlaks määratud resolutsioonis 111/2007, kusjuures mitteainuõiguslike teenuste puhul on kasv 2,5 % (riskipreemia 6,5 %). Itaalia selgitab, et 6,5 % suurune riskipreemia vastas ka investeeritud kapitali tootlusele, mida Caremar sai 2009. aastal, st esialgse lepingu pikendamise esimesel aastal. Lisaks viitab Itaalia komisjoni 13. juuni 2017. aasta otsusele, mis käsitleb reisijate mereveo kiirühendust Messina ja Reggio Calabria vahel Itaalias, mille puhul ei vaidlustatud arvutusmetoodikat, milles oli eeldatava tasu suuruseks määratud 8 %. Täpsemalt väljendudes nõustus komisjon viimati nimetatud juhul 8 % tasumääraga, mis koosneb resolutsioonis 111/2007 osutatud 6,5 % suurusest riskipreemiast, võttes arvesse asjaolu, et lepinguga ei antud ainuõigusi, millele lisandub veel 1,5 % suurune kasv, arvestades lühikest lepingu kehtivusaega.

(198) Kuni 2015. aastani kasutati 6,5 % suurust (bruto)määra, kuid pärast seda määrati uue avaliku teenindamise lepingu puhul hüvitise maksmisel arvesse võetava investeeritud kapitali tootluseks 10,55 %, mida loeti mõistlikuks kasumiks, võttes arvesse Caremari kantavat riski avaliku teenindamise kohustusest tulenevate teenuste osutamisel. Itaalia väidab, et see tasumäär on kõrgem kui varasemate lepingute puhul, millega kehtestati 6,5 % määr, sest Caremarile kaasneb suur ettevõtlusrisk, mis tuleneb tõenäolisest ebapiisavast hüvitamisest, mis võib tekkida uue avaliku teenindamise lepingu üheksa-aastase kehtivusaja jooksul (nt kütusehindade kõikumine). Itaalia juhib tähelepanu sellele, et uue avaliku teenindamise lepingu kohaselt jääb täielikult Caremari kanda ebapiisav hüvitamine, mis on 5 % või väiksem koguhüvitisest, kuid Caremari puhul kaasneb ka risk, et ebapiisav hüvitamine võib olla suurem kui 5 % koguhüvitisest. Tegelikult ei ole uue avaliku teenindamise lepingu artiklis 17 ette nähtud tasakaalustamismehhanism kohustuslik (hüvitise maksmise põhitingimuste läbivaatamine on üksnes „lubatud“, mis tähendab, et Campania maakond ei pea sellega tingimata nõustuma) ning arvestades selle omadusi (st tagasiulatuvuse puudumine, võimalus kohandada hüvitist üksnes teenuse osutamise tingimuste muutmise korral), on sel lepingu majanduslikule tasakaalule vaid piiratud mõju. Itaalia sõnul i) jääb Caremari kanda lepingu esimese

kolme kehtivusaasta jooksul ja lepingu viimase kolme kehtivusaasta jooksul tekkinud ebapiisav hüvitamine (mis moodustab isegi rohkem kui 5 % koguhüvitisest), arvestades, et tasakaalustamismehhanism hõlmab ainult teenuse osutamisega seotud hüvitise maksmise tingimusi ja seda vaid tulevikus; ii) jääb Caremari kanda lepingu ülejäänud kuue kehtivusaasta jooksul tekkinud ebapiisav hüvitamine 5 % ulatuses või vähem ning iii) Caremari kanda võib jääda ebapiisav hüvitamine, mis ületab 5 % lepingu kõigi või mõne ülejäänud kuue kehtivusaasta jooksul, kui tasakaalustamismehhanismi ei aktiveerita või see aktiveeritakse lepingu kuuest kehtivusaastast ainult kolme kehtivusaasta jooksul.

8.5. Uue avaliku teenindamise lepingu vastavus üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitlevale 2011. aasta raamistikule

(199) Itaalia selgitab, et teenuseleping sõlmiti avatud, läbipaistva ja mittediskrimineeriva riigihankemenetluse alusel. Napoli lahe saarte vaheline mereveoteenus tagab ühenduse katkematuse, kindlustades liikuvusvõimalused elanikele, kes kasutavad teenust iga päev seoses oma töötamis- ja õppimisvajadustega. Sellistel juhtudel ei ole osutatav teenus võrreldav ei ühenduste regulaarsuse ja sageduse ega ka laevade tüübi poolest. Lisaks ei ületa hüvitis seda, mis on vajalik avaliku teenindamise kohustuse täitmisel tekkinud kulude katmiseks, võttes seejuures arvesse mõistlikku kasumit. Lõppkokkuvõttes määrati hüvitise suurus kindlaks hankemenetluse käigus, lähtudes resolutsioonis 111/2007 kehtestatud tingimustest.

(200) Sellega seoses väidab Itaalia, et kehtestatud on mehhanismid (nt avaliku teenindamise lepingu artikliga 17 – majandusliku finantstasakaalu kontrollimine – ja avaliku teenindamise lepingu artikliga 18 – ülemäärase hüvitise tagasinõudmine), et vältida Caremarile ülemäärase hüvitise maksmist üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2011. aasta raamistiku punkti 49 alusel.

(201) Lisaks rõhutab Itaalia seoses küsimusega, kas enne üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2011. aasta raamistiku punkti 14 kohase uue avaliku teenindamise lepingu sõlmimist korraldati avalik konsultatsioon, et Campania maakonna piirkondlike üldist majandushuvi pakkuvate teenustega seotud mereühenduste strateegiliste kavade kindlaksmääramine on keeruka otsustusprotsessi tulemus, millesse olid muu hulgas kaasatud asjaomased kohalikud omavalitsused ja kutseorganisatsioonid. Campania maakond on põhjalike ja korrapäraselt ajakohastatavate turu-uuringute abil regulaarselt kontrollinud turuolukorda ja avalike teenuste vastavust kohalike omavalitsuste ja kasutajate väljendatud vajadustele.

8.6. Sildumise eesõigus ja seaduses 163/2010 kehtestatud meetmed

(202) Itaalia selgituste kohaselt maksavad kõik parvlaevaettevõtjad, sealhulgas Caremar, sildumise eest asjaomastele sadamavaldajatele korrapäraseid tasusid. Itaalia aga tunnistab, et Caremar ei maksnud sildumise eesõiguse eest mingit lisatasu. Itaalia väidab, et sildumise eesõiguse tasu ei ole kunagi kohaldatud. Sildumise eesõiguse eest ei maksta tasu; meetme puhul on seega tegemist õigusliku eelisega, millega ei kaasne riigi rahaliste vahendite ülekandmist ning mis hõlmab üksnes avaliku teenindamise kohustusega hõlmatud liine. Seetõttu ei saa meedet Itaalia sõnul käsitada riigiabina.

(203) Seoses seaduses 163/2010 sätestatud meetmetega juhib Itaalia tähelepanu sellele, et Caremar sai 2 115 000 eurot, mida kasutati üksnes laevade ajakohastamiseks, et tagada vastavus rahvusvahelistele ohutuseeskirjadele, ([163]) ning seda ei kasutatud kunagi likviidsuse tagamise eesmärgil. Lisaks selgitab Itaalia maksusoodustuste kohta, et Caremar neid soodustusi ei saanud, mis aga puudutab FASi rahalisi vahendeid, siis ei ole neid Caremarile välja makstud. Eelkõige selgitas Itaalia, et seaduse 163/2010 artikli 1 lõige 5b võimaldab piirkondadel kasutada FASi rahalisi vahendeid, et rahastada teatud osa regulaarse avaliku teenuse hüvitisest ja tagada seeläbi avalike mereveoteenuste katkematus, juhul kui eelarveassigneeringud osutuvad ebapiisavaks, ning et FASi rahalised vahendid ei olnud ette nähtud lisahüvitisena Caremarile ega SNAV-Rifimile (või mõnele teisele endise Tirrenia kontserni äriühingule või nende vastavatele omandajatele).

9. **HINDAMINE**

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

(204) 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“.

(205) 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 rahalistest vahenditest,

b) soodustama teatud ettevõtjaid või teatud kaupade tootmist,

c) kahjustama või ähvardama kahjustada konkurentsi,

d) kahjustama liikmesriikidevahelist kaubandust.

(206) Komisjon märgib, et sildumise eesõigus on lahutamatult seotud Caremari ja selle omandaja SNAV-Rifimi üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutamisega. Seetõttu hinnatakse seda meedet koos neile äriühingutele makstava vastava avaliku teenuse hüvitisega (vt punktid 9.1.1 ja 9.1.2).

(207) Lisaks märgib komisjon, et Itaalia ja Caremari vahelist uut avaliku teenindamise lepingut tuleks hinnata koos Caremari erastamisega. Selline ühine hindamine on asjakohane, sest põhimõtteliselt korraldas Itaalia uue avaliku teenindamise lepingu hankemenetluse nii, et võitnud pakkuja pidi selleks, et täita kõnealuses lepingus sätestatud avaliku teenindamise kohustust, omandama kogu Caremari aktsiakapitali. Hankemenetluses puudus võimalus esitada eraldi pakkumisi Caremari erastamiseks ja uue avaliku teenindamise lepingu sõlmimiseks.

9.1.1. *Pikendatud esialgse lepingu alusel Caremarile 1. jaanuarist 2009 kuni 31. juulini 2012 makstud avaliku teenuse hüvitis ja antud sildumise eesõigus*

9.1.1.1. Riigi rahalised vahendid

(208) Itaalia tegi Caremarile ülesandeks osutada meretransporditeenuseid konkreetsetel, esialgses (hiljem pikendatud) lepingus määratletud liinidel. Esialgne leping sõlmiti riigiga ning sellest tuleneva Caremarile ette nähtud avaliku teenuse hüvitise maksid riik ja Campania maakond oma eelarvest. Seepärast saab Caremarile makstud avaliku teenuse hüvitist seostada riigiga ja seda makstakse riigi rahalistest vahenditest.

([163]) Caremar eraldas nimetatud summast 1 410 000 eurot, et ajakohastada kaht laeva, mis anti hiljem tasuta üle Laziomarile (Quirino ja Tetide). Ülejäänud 705 000 eurot kasutati endiselt Caremarile kuuluva laeva ajakohastamiseks.

(209) Komisjon võtab teadmiseks, et Itaalia sõnul maksavad kõik parvlaevaettevõtjad sildumise eest asjaomastele sadamavaldajatele korrapäraseid tasusid, kuid Caremar 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 riigituludest. Kuna sildumise eesõigus on antud seadusega (vt põhjendus 99), saab seda seostada riigiga.

9.1.1.2. Valikulisus

(210) Selleks et meedet saaks liigitada riigiabiks, peab see olema valikuline. Valikulise meetmega on tegemist siis, kui see nähakse ette üksnes teatavatele ettevõtjatele, samal ajal sama sektori või muude sektorite teised ettevõtjad, kes on võrreldavas õiguslikus ja faktilises olukorras (arvestades, et põhimõtteliselt peaksid kõik ettevõtjad ise oma kulud katma), ei saa sama eelist. Avaliku teenuse hüvitist kõnealuste mereveoteenuste osutamise eest makstakse ainult Caremarile, seega on see valikuline ([164]). Kuna sildumise eesõigus anti ainult endise Tirrenia kontserni äriühingutele, sealhulgas Caremarile, on ka see meede valikuline.

9.1.1.3. Majanduslik eelis

(211) Komisjon tuletab meelde, et äriühingule makstud avaliku teenuse hüvitised ei pruugi teatavatel rangelt määratletud tingimustel kujutada endast majanduslikku eelist.

(212) Sealjuures märkis Euroopa Kohus Altmarki kohtuotsuses, 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 avaliku teenindamise kohustuse täitmisel osutatud teenuse eest, mistõttu ei saa need ettevõtjad tegelikult rahalist soodustust ja see sekkumine ei anna nendele ettevõtjatele paremat konkurentsipositsiooni võrreldes konkureerivate ettevõtjatega.

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

— abi saav ettevõtja peab olema reaalselt vastutav avaliku teenindamise 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 avaliku teenindamise kohustuse täitmisest tulenevate kulude täielikuks või osaliseks katmiseks, võttes arvesse asjaomaste kohustuste täitmisega seonduvat tulu ja mõistlikku kasumit (kolmas Altmarki kriteerium);

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

(214) 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“) ([165]).

([164]) 13. detsembri 2017. aasta kohtuotsus Kreeka *vs.* komisjon, T-314/15, ECLI:EU:T:2017:903, punkt 79.

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

(215) Kuna Altmarki kriteeriumid peavad olema täidetud kumulatiivselt, võimaldaks mis tahes nimetatud kriteeriumi mittejärgimine komisjonil järeldada, et hinnatav meede annab abisaajale majandusliku eelise. Praegusel juhul hindab komisjon kõigepealt neljanda Altmarki kriteeriumi täitmist.

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

(217) Ühegi esialgse lepingu pikendamise puhul ajavahemikul 1. jaanuarist 2009 kuni 31. juulini 2012 ei valitud Caremari välja avaliku hankemenetluse teel, mis oleks üldsusele taganud kõige väiksemate kuludega teenuse. Itaalia pikendas üksnes juba kehtivat süsteemi esialgse lepingu pikendamise teel, andes sellega eelnevalt kindlaks määratud ettevõtjale õiguse endiselt saada hüvitist avaliku teenindamise kohustuse täitmise eest.

(218) 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 selle kohustuse täitmiseks kandnud, arvestades selle kohustuse täitmisega seotud tulu ning mõistlikku kasumit.

(219) Pikendatud esialgse lepingu alusel makstud hüvitise puhul esitas Caremar Altmarki kriteeriumide kohaldamisega seotud teavet. Seoses Caremari väitega, et neljas Altmarki kriteerium on täidetud, sest hüvitis on arvutatud hästi juhitud ettevõtte kulude alusel (vt põhjendus 140), leiab komisjon põhjendustes 220–222 selgitatud põhjustel, et esitatud teave ei ole piisav, et vastata kõnealuse tingimuse õiguslikule standardile, nagu on täpsustatud üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitlevas teatises (vt eelkõige punktid 69–76).

(220) Esiteks ei saa Caremari lugeda hästi juhitud ettevõtteks pelgalt seetõttu, et Caremari kulud olid konkurentidega võrreldes väiksemad. Väiksemad kulud võivad tuleneda ka varade (nt laevade) amortiseerimisest, mis on arvestusmeetod äriühingu varade väärtuse arvutamiseks ajas ja mida ei saa seetõttu kasutada äriühingu hea juhtimise mõõtmiseks.

(221) Teiseks, väidet, et Caremar rakendas oma tööjõudu töölepinguga lubatud maksimumtöötundide jooksul, optimeerides seeläbi personalikulude ja töötajate tulemuslikkuse suhet, ei ole kinnitanud ükski teave tootlikkust esindavate analüütiliste suhtarvude kohta, samuti ei ole sellist Caremari tööjõu rakendamise tava võrreldud teiste sektori ettevõtjate kulustruktuuriga.

(222) Kolmandaks väidab Caremar, et vaatamata märkimisväärsele kütusehinna tõusule esialgse lepingu pikendamisperioodi ajal, jätkas ta avaliku teenindamise kohustuse pakkumist turul madalaimate tariifidega, taotlemata hüvitise kohandamist. Komisjon leiab, et sellest väitest ei piisa, et Caremari saaks lugeda hästi juhitud ettevõtteks. Caremar ei esitanud lisateavet, mis näitaks näiteks selle tava mõju äriühingu raamatupidamisarvestusele, ega võrrelnud oma kulustruktuuri teiste sektori ettevõtjate kulustruktuuriga. Kokkuvõttes ei esitanud Caremar konkreetset võrdlusalust, mille alusel saaks hinnata, kas tema teenuse juhtimine toimus tegelikkuses nii tõhusalt, kui seda väideti.

(223) Komisjon järeldab seetõttu, et käesoleval juhul ei ole esialgse lepingu pikendamisel neljandat Altmarki kriteeriumi järgitud.

(224) Kuna kõnealusel juhul ei järgita nelja Altmarki kriteeriumi kumulatiivselt, järeldab komisjon, et pikendatud esialgse lepingu alusel mereveoliinide teenindamise eest makstud hüvitis andis Caremarile majandusliku eelise.

(225) Sildumise eesõigusega seoses tuletab komisjon kõigepealt meelde, et AGCM on vähemalt kahel korral leidnud, et sellel meetmel on majanduslik väärtus ([166]). Sellegipoolest ei maksa Caremar sildumise eesõiguse eest mingit tasu. Komisjon märgib siiski, 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 reisijatepoolne nõudlus). On tõsi, et kui sildumise eesõigus võimaldab kiiremat sildumist, võivad mereveoteenuse kasutajad eelistada ettevõtjat, kes sellest meetmest kasu saab. Isegi kui see mõju realiseerub vaid piiratud tingimustel või on suhteliselt väike, annab sildumise eesõigus Caremarile siiski majandusliku eelise.

9.1.1.4. Konkurentsile ja kaubandusele avaldatav mõju

(226) Kui liikmesriigi antud abiga tugevdatakse ettevõtja positsiooni võrreldes teiste Euroopa Liidu siseturul konkureerivate ettevõtjatega, siis tuleb viimati nimetatud ettevõtjaid käsitada sellest abist mõjutatuna ([167]). Piisab sellest, kui abisaaja konkureerib teiste ettevõtjatega konkurentsile avatud turul ([168]).

(227) Käesoleval juhul konkureerib abisaaja teiste liidus mereveoteenuseid osutavate ettevõtjatega, eelkõige alates sellest ajast, millal jõustusid nõukogu määrus (EMÜ) nr 4055/86 ([169]) ja määrus (EMÜ) nr 3577/92, millega liberaliseeritakse vastavalt mereveo ja merekabotaaži rahvusvaheline turg. Seetõttu võib pikendatud esialgse lepingu alusel mereveoliinide teenindamise eest makstav hüvitis mõjutada liidu kaubandust ja moonutada konkurentsi siseturul. Samadel põhjustel kehtib see järeldus ka sildumise eesõiguse kohta.

9.1.1.5. Järeldus

(228) Kuna kõik ELi toimimise lepingu artikli 107 lõikes 1 sätestatud kriteeriumid on täidetud, järeldab komisjon, et Caremarile ajavahemikul 1. jaanuarist 2009 kuni 31. juulini 2012 makstud avaliku teenuse hüvitise puhul, mis põhineb esialgse lepingu järjestikustel pikendamistel ja sildumise eesõigusel avaliku teenindamise lepingu alusel teenindatavatel liinidel, on tegemist riigiabiga Caremarile.

9.1.1.6. Uus või olemasolev abi

(229) Komisjon märgib kõigepealt, et (sel ajal) Caremarile mereveoteenuste osutamise kohustuste täitmise eest 2008. aasta lõpuni makstud hüvitist käesolevas otsuses ei hinnata (vt põhjendus 17). Hüvitise hindamist ja selle liigitumist olemasolevaks abiks määruse (EMÜ) nr 3577/92 artikli 4 lõike 3 alusel käsitletakse otsuses (EL) 2020/1411 (vt põhjendus 25).

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

([167]) 17. septembri 1980. aasta kohtuotsus Philip Morris *vs.* komisjon, 730/79, ECLI:EU:C:1980:209, punkt 11; 22. novembri 2001. aasta kohtuotsus Ferring, C-53/00, ECLI:EU:C:2001:627, punkt 21; 29. aprilli 2004. aasta kohtuotsus Itaalia *vs.* komisjon, C-372/97, ECLI:EU:C:2004:234, punkt 44.

([168]) 30. aprilli 1998. aasta kohtuasi Het Vlaamse Gewest *vs.* komisjon, T-214/95, ECLI:EU:T:1998:77.

([169]) 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).

(230) Vastavalt nõukogu määruse (EL) 2015/1589 ([170]) 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 ([171]). Kooskõlas Euroopa Liidu kohtute ([172]) seisukohaga leiab komisjon, et sellise abimeetme 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. See põhjendus kehtib pikendatud esialgse lepingu kohta, mis oli esialgse lepingu alusel Caremarile antud hüvitatava avaliku teenindamise kohustuse ajutise pikendamise õiguslik alus (st kuni Caremari erastamiseni, millest anti teada 2009. aastal, vt põhjendus 29).

(231) Eespool esitatud põhjustel leiab komisjon, et olenemata asjaolust, et (sel ajal) Caremarile kuni 2008. aasta lõpuni makstud hüvitis liigitub otsuse (EL) 2020/1411 kohaselt olemasolevaks abiks, tuleks 1. jaanuarist 2009 kuni 31. juulini 2012 korduvalt pikendatud esialgse lepingu alusel Caremarile makstud avaliku teenuse hüvitist käsitada uue abina. See järeldus kehtib ka sel ajavahemikul kohaldatud sildumise eesõiguse kohta.

9.1.2. *Caremari erastamisega seotud uue avaliku teenindamise lepingu sõlmimine*

(232) Selleks et otsustada, kas Caremari erastamisega seotud uue avaliku teenindamise lepingu sõlmimine kujutab endast Caremarile ja selle omandajale antud eelist ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses, peab komisjon hindama, kas Altmarki kriteeriumid on täidetud (vt põhjendus 213).

9.1.2.1. Esimene Altmarki kriteerium

(233) Komisjon tuletab meelde, et üldist huvi pakkuva teenuse kohta ei ole liidu õiguses ühest ja täpset määratlust ei esimese Altmarki kriteeriumi ega ELi toimimise lepingu artikli 106 lõike 2 tähenduses ([173]). 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“.

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

([170]) 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).

([171]) 26. oktoobri 2016. aasta kohtuasi DEI ja komisjon *vs.* Alouminion tis Ellados, C-590/14 P, ECLI:EU:C:2016:797, punkt 45.

([172]) 6. märtsi 2002. aasta kohtuotsus (liidetud kohtuasjad) Territorio Histórico de Álava – Diputación Foral de Álava (T-127/99), Comunidad Autónoma del País Vasco ja Gasteizko Industria Lurra, SA (T-129/99) ning Daewoo Electronics Manufacturing España, SA (T-148/99) *vs.* Euroopa Ühenduste Komisjon, ECLI:EU:T:2002:59, punkt 175.

([173]) 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.

(235) Kabotaaži valdkonnas kehtivad avaliku teenindamise kohustust reguleerivad üksikasjalikud liidu eeskirjad on sätestatud määruses (EMÜ) nr 3577/92, mereveoga tegelevatele ettevõtjatele antava võimaliku riigiabi uurimise puhul aga ühenduse suunistes meretranspordile antava riigiabi kohta (edaspidi „mereveo riigiabi suunised“) ([174]).

(236) Määruse (EMÜ) nr 3577/92 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 kabotaaži-teenuste osutamise tingimusena. Kui liikmesriik sõlmib avalike teenuste osutamise lepinguid või kehtestab avalike teenuste osutamise kohustusi, peab ta seda tegema ühtki ühenduse laevaomanikku diskrimineerimata“.

(237) Määruse (EMÜ) nr 3577/92 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.

(238) Mereveo riigiabi suuniste punkti 9 kohaselt võib kehtestada avaliku teenindamise 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.

(239) Väljakujunenud kohtupraktika kohaselt võib avaliku teenindamise kohustuse kehtestada vaid siis, kui see on põhjendatud vajadusega tagada piisavad regulaarsed mereveoteenused, mida ei ole võimalik tagada ainult turujõudude abil ([175]). Määruse (EMÜ) nr 3577/92 tõlgendamist käsitlevas teatises ([176]) 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 kohustust võib eelkõige ette näha saarekabotaaži regulaarteenusena, juhul kui turuhäirete tõttu ei ole võimalik tagada piisavat teenust“. Lisaks määratletakse määruse (EMÜ) nr 3577/92 artikli 2 punktis 4 avaliku teenindamise kohustus kui kohustused, „mida kõnesolev ühenduse laevaomanik kommertshuvidest lähtudes endale ei võtaks või ei võtaks samas ulatuses või samadel tingimustel“.

(240) Eesmärgiga hinnata, kas on olemas tegelik avaliku teenuse vajadus ning kas see oli vajalik ja proportsionaalne, ning seega ka seda, kas esimene Altmarki kriteerium on täidetud, kontrollib komisjon kohtupraktikale ([177]) tuginedes järgmist:

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

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

c) kas selle puuduse kõrvaldamiseks ei piisanud lihtsalt avaliku teenindamise kohustuse rakendamisest (**kõige vähem kahjulik lähenemisviis**).

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

([175]) 20. veebruari 2001. aasta kohtuotsus Asociación Profesional de Empresas Navieras de Líneas Regulares (Analir) jt ning Administración General del Estado, C-205/99, ECLI:EU:C:2001:107.

([176]) 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 (COM(2014) 232 final, 22.4.2014).

([177]) 1. märtsi 2017. aasta kohtuotsus Société nationale maritime Corse Méditerranée (SNCM) *vs.* komisjon, T-454/13, ECLI:EU:T:2017:134, punktid 130 ja 134.

Kasutajatepoolne nõudlus

(241) Uue avaliku teenindamise lepinguga pandi Caremarile kohustus reisijate-, sõidukite- (sealhulgas päästesõidukid) ja postiveoga seotud regulaarsete mereveoteenuste osutamiseks eelnevalt kindlaks määratud hinnatasemel parv- ja kiirlaevadega (mis hõlmas kiirparvlaevu segaveoteenuste puhul ja tiiburlaevu üksnes reisijateveo puhul) vastavalt Campania maakonna kehtestatud mereveokavas esitatud sõidugraafikule, nagu on näidatud punktis 3.3.1. Caremarile pandud avaliku teenindamise kohustus puudutas teenindatavaid sadamaid, avalike teenuste osutamise korra alusel teenindatavate mereveoühenduste puhul ette nähtud laevade tüüpi, teenuse sagedust, sõidugraafikut ja katkematust, teenuse kvaliteeti ning maksimumtariife (vt põhjendused 83–91).

(242) Komisjon märgib, et uue avaliku teenindamise lepinguga Caremarile kehtestatud avaliku teenindamise kohustuse eesmärk on tagada mandri ja saarte vaheline katkematu ühendus, rahuldades kohalike elanike veovajadusi (peamiselt seoses töötamise ja õppimisega) regulaarsete ja usaldusväärsete mereveoteenuste osutamisega (vt põhjendus 199). Komisjoni arvates on need tõepoolest õigustatud avaliku huvi eesmärgid.

(243) Kohalike elanike vajaduste kohta selgitas Itaalia, et need vajadused jäid aastate lõikes peamiselt muutumatuks, nagu näitasid Campania maakonna 2006.–2007. aastal ja 2010.–2011. aastal korraldatud avalikud konsultatsioonid (vt põhjendus 179), mis andsid kinnitust, et Napoli lahe saarte elanikud sõltusid oma igapäevasel pendelrändel mereveost mandrile. Sellega seoses märgib komisjon, et mereliikluse olukord Napoli lahel on väga spetsiifiline, kuna Capri, Ischia ja Procida saarte asustustihedus on äärmiselt suur, nagu ka Itaalia on selgitanud (vt põhjendus 182).

(244) Eespool öeldut kinnitab üksikasjalik liinistatistika, mille Itaalia esitas Caremari aastatel 2009–2021 veetud reisijate, sõidukite ja kauba kohta, mis näitab, et Caremari teenindatavaid liine iseloomustas märkimisväärne nõudlus, mis püsis ajas stabiilsena (vt põhjendus 174).

(245) Võttes arvesse, et kasutajatepoolne nõudlus oli ajas stabiilne, sealhulgas kahe aasta jooksul enne seda, kui Caremarile anti avaliku teenindamise kohustus uue avaliku teenindamise lepingu alusel, leidsid Itaalia ja eelkõige asjaomased piirkondlikud ametiasutused õigesti, et Napoli lahe liinidel, mis ühendasid Capri, Ischia ja Procida saari mandriga (Napoli, Sorrento ja Pozzuoli), oli tegelik nõudlus reisijate mereveoteenuste ja segaveoteenuste järele.

Turutõrke olemasolu

(246) Üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva teatise punkti 48 kohaselt ei oleks asjakohane hõlmata konkreetse avaliku teenindamise kohustusega selliseid teenuseid, mida tavapärastes turutingimustes tegutsevad ettevõtjad juba osutavad või mida nad saavad osutada rahuldavalt ja üldsuse huvidega kooskõlas olevatel tingimustel (näiteks teenuse hind, objektiivsed kvaliteeditunnused, jätkuvus ja kättesaadavus), nagu need on määratlenud riik ([178]). Seetõttu peab komisjon välja selgitama, kas teenus oleks ebapiisav, kui selle osutamine oleks jäetud üksnes turujõudude hooleks. Üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva teatise punktis 48 märgitakse selle kohta, et „komisjon [piirdub] kontrollimisega, kas liikmesriik ei ole teinud ilmset viga“.

(247) Kuna uue avaliku teenindamise lepinguga hõlmatud liinidel tegutses ka teisi laevandusettevõtjaid (vt põhjendus 184), hindab komisjon enne uue avaliku teenindamise lepingu sõlmimist iga sellise liini konkurentsiolukorda, et kindlaks teha, kas nende ettevõtjate osutatavad teenused on samaväärsed teenustega, mida Caremar peab osutama uue avaliku teenindamise lepingu alusel, ning kas need oleksid olnud piisavad, et tagada saarte (Capri, Ischia ja Procida) ning mandri vaheline katkematu ühendus.

([178]) 20. veebruari 2001. aasta kohtuotsus Asociación Profesional de Empresas Navieras de Líneas Regulares (Analir) jt ning Administración General del Estado, C-205/99, ECLI:EU:C:2001:107.

(248) Sellega seoses märgib komisjon kõigepealt, et Napoli lahe saarte suunal ja sealt tagasisuunal toimuvat merevedu kasutavad vastavate saarte elanikud kohaliku transpordina, mis tagab neile väga tiheda ühenduse mandriga. Nagu Itaalia selgitas (põhjendus 182), muudab Capri, Ischia ja Procida saarte äärmiselt suur asustustihedus need sarnaseks mandripiirkonnale. Selline olukord eeldab, et merevedu peaks toimuma peaaegu sama sagedasti kui kohalik maismaavedu, et rahuldada iga päev mandrile suunduvate ja sealt naasvate õpilaste ja töötajate vajadusi. Turutõrke olemasolu hindamisel tuleb seda eripära nõuetekohaselt arvesse võtta.

(249) Tabelis 10 on esitatud Caremari teenindatud kaheksa liini konkurentsiolukord perioodil 2012–2015, st enne uue avaliku teenindamise lepingu sõlmimist, tuginedes teabele, mille Caremari konkurendid olid esitanud oma märkustes (vt põhjendused 150, 151, 161 ja 168) ning mille esitas Itaalia (vt põhjendus 184). Põhjendustes 250–259 esitab komisjon oma hinnangu tabelis 10 kajastatud konkurentsiolukorra kohta.

Tabel 10

Konkurentsiolukord Caremari teenindatavatel liinidel perioodil 2012–2015

Liin	Caremar	Konkurendid
Capri-Sorrento	Kiirparvlaevaga aasta ringi osutatavad segaveoteenused: kaheksa reisi päevas (Caprilt kl 7.00, 8.40, 13.35 ja 18.45 ning Sorrentost kl 7.45, 9.25, 14.30 ja 19.25).	**NLG:** ainult reisijateveoteenused. **Aligruson:** segaveoteenused, kuid ainult suveperioodil (Sorrentost kl 11.30 ja 14.00 ning Caprilt kl 12.30 ja 18.05) ja turutingimustel. **SNAV:** segaveoteenused, kuid ainult suveperioodil (Caprilt kl 7.35, 9.15, 12.10, 15.55, 17.40 ja 18.05 ning Sorrentost kl 8.10, 11.25, 13.50 ja 16.35) ja turutingimustel.
Capri-Napoli	Kiirparvlaevaga aasta ringi osutatavad segaveoteenused: kuus reisi päevas (Napolist kl 5.35, 12.00 ja 17.25 ning Caprilt kl 10.20, 15.35 ja 20.15). Parvlaevaga suveperioodil osutatavad segaveoteenused: kuus reisi päevas (Napolist kl 7.25, 13.00 ja 18.35 ning Caprilt kl 5.40, 9.20 ja 14.50). Parvlaevaga talveperioodil osutatavad segaveoteenused: kuus reisi päevas (Napolist kl 9.00 ja 14.20 ning Caprilt kl 6.45, 11.00, 16.15 ja 20.10). Kiirparvlaevaga 1. juunist 30. septembrini osutatavad segaveoteenused: kaks reisi päevas (Napolist kl 21.35 ja Caprilt kl 23.50).	**SNAV:** ainult reisijateveoteenused. **NLG:** ainult reisijateveoteenused. **Neapolis:** ainult reisijateveoteenused.
Ischia-Napoli	Parvlaevaga aasta ringi osutatavad segaveoteenused: neli reisi päevas (**Ischialt** kl **8.45** ja **13.50** ning **Napolist** kl **15.45** ja **20.15**). Tiiburlaevaga aasta ringi osutatavad reisijateveoteenused: üks reis päevas (**Napolist** kl **14.45**).	**Medmar:** ainult segaveoteenused, peamiselt suvehooajal. Aasta ringi neli reisi päevas (**Napolist** kl **8.35**, **14.10** ja **18.30** ja **Ischialt** kl **17.00** (suvel) või kl 16.35 (talvel)) ning kõik avaliku teenindamise kohustuse alusel. **Alilauro:** ainult reisijateveoteenused, peamiselt suvehooajal. aasta ringi ainult viis reisi päevas (**Ischialt** kl **6.30**, **9.25** ja **19.55** ja **Napolist** kl **7.35** ja **20.10**) ning kõik viis avaliku teenindamise kohustuse alusel.

Liin	Caremar	Konkurendid
Ischia-Procida-Napoli	Parvlaevaga aasta ringi osutatavad segaveoteenused: kümme reisi päevas (Napolist kl 6.25 (väljumisega Procidalt kl 7.30), 10.45 (väljumisega Procidalt kl 11.50), 15.10 (väljumisega Procidalt kl 16.20), 17.30 (väljumisega Procidalt kl 18.35), 19.30 (väljumisega Procidalt kl 20.30), 21.55 (väljumisega Procidalt kl 23.00); Ischialt kl 12.55 (väljumisega Procidalt kl 13.35), 15.20 (väljumisega Procidalt kl 15.50), 17.20 (väljumisega Procidalt kl 17.50), 19.25 (väljumisega Procidalt kl 20.30)). Parvlaevaga 15. juunist 15. septembrini osutatavad segaveoteenused: kaks reisi päevas (Ischialt kl 7.00 (väljumisega Procidalt kl 7.25) ning Napolist kl 9.25 (väljumisega Procidalt kl 10.30)). Tiiburlaevaga aasta ringi osutatavad reisijateveoteenused: üheksa reisi päevas (**Napolist** kl **8.40** (väljumisega Procidalt kl 9.30), **11.45** (väljumisega Procidalt kl 12.25), **13.10** (väljumisega Procidalt kl 13.50), **18.15** (väljumisega Procidalt kl 18.55); **Ischialt** kl **6.45** (väljumisega Procidalt kl 7.05), **10.15** (väljumisega Procidalt kl 10.35), **13.00** (väljumisega Procidalt kl 13.15), **14.30** (väljumisega Procidalt kl 14.55), **16.25** (väljumisega Procidalt kl 16.45)). Tiiburlaevaga 1. juunist 30. septembrini osutatavad reisijateveoteenused: kaks reisi päevas (**Ischialt** kl **19.35** (väljumisega Procidalt kl 20.00) ja **Napolist** kl **21.05** (väljumisega Procidalt kl 21.50)).	**Medmar:** parvlaevaga osutatavad segaveoteenused: — kaks reisi päevas aasta ringi avaliku teenindamise kohustuse alusel (Ischialt kl 6.25 (väljumisega Procidalt kl 7.25) ja 10.35 (väljumisega Procidalt kl 11.15)) ning — üks reis (mitte alati iga päev) suveperioodil avaliku teenindamise kohustuse alusel (Ischialt kl 22.20 (väljumisega Procidalt kl 23.00)). Itaalia sõnul aga ei osutanud Medmar aastatel 2012–2015 Ischia-Procida-Napoli liinil teenuseid peaaegu mitte kunagi. **SNAV:** tiiburlaevaga osutatavad reisijateveoteenused: — seitse reisi päevas aasta ringi avaliku teenindamise kohustuse alusel (**Napolist** kl **8.25** (väljumisega Procidalt kl 9.05), **16.20** (väljumisega Procidalt kl 17.00), **19.00** (väljumisega Procidalt kl 19.40) ning **Ischialt** kl **7.10** (väljumisega Procidalt kl 7.30), **9.45** (väljumisega Procidalt kl 10.10), **13.50** (väljumisega Procidalt kl 14.15), **17.40** (väljumisega Procidalt kl 18.05)) ja — üks reis päevas suveperioodil turutingimustel (**Ischialt** kl **11.25** (väljumisega Procidalt kl 11.45)).

Liin	Caremar	Konkurendid
Ischia-Procida-Pozzuoli	Parvlaevaga aasta ringi osutatavad segaveoteenused: kuus reisi päevas (**Pozzuolist** kl **10.15** (väljumisega Procidalt kl 10.55), **14.00** (väljumisega Procidalt kl 14.30) ja **18.55** (väljumisega Procidalt kl 19.35) ning **Ischialt** kl **8.35** (väljumisega Procidalt kl 9.00), **11.30** (väljumisega Procidalt kl 11.55) ja **17.30** (väljumisega Procidalt kl 18.00)). Parvlaevaga 16. septembrist 14. juunini osutatavad segaveoteenused: kaks reisi päevas (**Ischialt** kl **7.20** (väljumisega Procidalt kl 7.50) ja **Pozzuolist** kl **9.00** (väljumisega Procidalt kl 9.40).	**Medmar:** parvlaevaga osutatavad segaveoteenused, enamasti ilma vahepeatuseta Procidal. Ainult neli reisi päevas koos vahepeatusega Procidal (**Ischialt** kl **2.30** ja **18.55** ning **Pozzuolist** kl **4.10** ja **20.30**), kõik avaliku teenindamise kohustuse alusel ja aasta ringi.
Ischia-Procida	Lisaks Ischia-Procida-Pozzuoli ja Ischia-Procida-Napoli liinidel osutatavatele teenustele aasta ringi üks tiiburlaevaga osutatav reisijateveoteenus päevas (**Procidalt** kl **15.30**).	**SNAV:** lisaks kaheksale reisile (reisijateveoteenused), mida osutati Ischia-Procida-Napoli liinil, osutas SNAV Ischia-Procida liinil: — aasta ringi üht reisijateveoteenust päevas tiiburlaevaga avaliku teenindamise kohustuse alusel (**Procidalt** kl **13.15**); — aasta ringi üht reisijateveoteenust päevas tiiburlaevaga turutingimustel (**Ischialt** kl **8.30**); — suveperioodil kuut reisijateveoteenust päevas tiiburlaevaga turutingimustel (**Procidalt** kl **7.50, 11.00, 17.50** ja **19.20** ning Ischialt kl **18.30** ja **19.45**). **Medmar:** reisid Ischia-Procida-Pozzuoli ja Ischia-Procida-Napoli liinil. **Ippocampo**, **Rumore** ja **Capitan Morgan**: segaveoteenused, mida osutati turutingimustel, kuid peamiselt suveperioodil ja mitte alati iga päev. Teenuse osutamine oli väga ebaühtlane, sest need ettevõtjad kasutasid teatavat tüüpi laevu, mida sai kasutada üksnes heade ilmastikutingimuste korral.
Procida-Pozzuoli	Lisaks Ischia-Procida-Pozzuoli liinil osutatavatele teenustele aasta ringi kaks tiiburlaevaga (reisi kestus 15 min) osutatavat reisijateveoteenust päevas (**Procidalt** kl 8.10 ja **Pozzuolist** kl **8.50**).	**Gestour:** üheksa parvlaevaga (reisi kestus 50 min) aasta ringi osutatavat segaveoteenust päevas turutingimustel (**Pozzuolist** kl **6.00, 8.30, 10.35, 12.55, 19.50**; **Procidalt** kl **6.50**, **9.30**, **11.20**, **18.55**). **Ippocampo:** neli suveperioodil osutatavat segaveoteenust turutingimustel, enamasti ainult pühapäeviti (Procidalt kl 18.45 ja 20.00 ning Pozzuolist kl 19.20 ja 20.50). **Procida Lines:** Itaalia sõnul ei teenindanud Procida Lines perioodil 2012–2015 liini.

Liin	Caremar	Konkurendid
Procida-Napoli	Lisaks Ischia-Procida-Napoli liinil osutatavatele teenustele aasta ringi neli tiiburlaevaga (reisi kestus 40 min) osutatavat reisijateveoteenust päevas (**Procidalt** kl **6.35** ja **9.20** ning **Napolist** kl **7.30** ja **17.45**).	**SNAV:** lisaks Ischia-Procida-Napoli liinil osutatavatele teenustele tiiburlaevaga osutatavad reisijateveoteenused: — aasta ringi üks reis päevas avaliku teenindamise kohustuse alusel (**Napolist** kl **12.30**) ja — kaks reisi päevas suveperioodil turutingimustel (Napolist kl 18.45). **Medmar:** lisaks Ischia-Procida-Napoli liinil osutatavatele teenustele parvlaevaga osutatavad segaveoteenused: — aasta ringi üks reis päevas avaliku teenindamise kohustuse alusel (Napolist kl 00.20).

(250) Tabelis 10 esitatud teabe põhjal leiab komisjon, et teenused, mida konkurendid osutasid alates 1. oktoobrist 2011 Napoli lahel Caremari poolt uue avaliku teenindamise lepingu alusel teenindatavatel liinidel, ei saa asendada Caremari osutatavaid teenuseid, kuna nende teenuste liik, regulaarsus ja maht on väga erinevad, nagu on kirjeldatud allpool (vt põhjendused 251–259).

(251) Seoses **Capri-Sorrento** liiniga märgib komisjon, et Caremar oli ainus ettevõtja, kes osutas liinil aasta ringi segaveoteenuseid. Tegelikult ühelt poolt osutas NLG ainult reisijateveoteenuseid, samas kui teiselt poolt ettevõtjad, kes osutasid ka segaveoteenuseid (Aligruson ja SNAV), tegutsesid ainult suvehooajal. Ükski ettevõtja ei taganud talvel Capri ja Sorrento vahelisi segaveoteenuseid, jättes ajavahemikul novembrist aprillini saare elanikud, poeomanikud ja õpilased ilma koos oma sõidukiga pendelrändamise võimalusest parvlaeval. Aasta ülejäänud kuude puhul oleksid Aligrusoni ja SNAVi osutatavad segaveoteenused jätnud peaaegu katmata kellaajad, mida pendelrändajad kõige rohkem vajasid (ja mis olid turistide jaoks vähem huvitavad), nimelt varahommikud ([179]) ja hilisõhtud ([180]). Lisaks ei oleks konkurentide suveperioodi sõidugraafikud piisaval määral rahuldanud igapäevaste pendelrändajate vajadusi, võttes arvesse erinevusi Caremari sõidugraafikust. Neile põhjustele tuginedes võib järeldada, et Itaalia ei teinud ilmset viga, kui ta leidis, et sellel liinil segamereveoteenuste osutamisel esines turutõrge.

(252) Seoses **Capri-Napoli** liiniga märgib komisjon, et Caremar oli ainus ettevõtja, kes osutas liinil segaveoteenuseid. Perioodil 2012–2015 osutasid ülejäänud kolm mereveoettevõtjat (SNAV, NLG ja Neapolis) tegelikult ainult reisijateveoteenuseid. Need teenused ei suutnud rahuldada sõidukitega kasutajate nõudlust mereveoteenuse järele, jättes saare elanikud, poeomanikud ja õpilased ilma koos oma sõidukiga parvlaeval pendelrände võimalusest. See hõlmab ka kiirabiautode merevedu, et tulla toime meditsiiniliste või muude hädaolukordadega, kui erakorralise lennuveoteenuse osutamine helikopteriga ei ole võimalik. Sellega seoses märgib komisjon, et helikopterid said maanduda ja õhku tõusta ainult seda liiki lennuveoks ette nähtud aladel ning tingimusel, et ilmastikutingimused seda võimaldavad ([181]). Capri saarel on ainult üks kopteriplats, see asub Anacapri omavalitsusüksuse piirkonnas ja teenindab ka eralende. Helikoptereid kasutatakse tavaliselt päästetöödeks piirkondades, kuhu kiirabiauto ei pääse kergelt ligi, või patsientide puhul, kes vajavad kiirvedu mandril asuvatesse haiglatesse. Seevastu vähem

([179]) Tegelikult oleks Caremari puudumise korral (kes oli kohustatud teenindama esimest reisi Caprilt kl 7.00 ja esimest reisi Sorrentost kl 7.45) esimese hommikuse reisi taganud SNAV, kuid üksnes kl 7.35 Caprilt ja kl 8.10 Sorrentost. Lisaks nendele kahele reisile ei oleks kasutajatel olnud muud võimalust oma sihtkohta jõudmiseks varahommikul, võttes arvesse, et järgmised reisid oleksid toimunud üksnes kl 9.15 Caprilt ja kl 11.25 Sorrentost.

([180]) Mis puudutab õhtut, siis Caremari puudumise korral oleks olnud päeva viimane pakutav reis Sorrentost kl 16.35 (SNAV) ja Caprilt kl 18.05 (SNAV ja Aligruson), samas kui Caremar oli kohustatud tagama reisi Sorrentost ka kl 19.25 ja Caprilt kl 18.45.

([181]) Vt näiteks 15. detsembri 2017. aasta uudis, mis on kättesaadav järgmisel veebisaidil: https://www.ilmattino.it/napoli/citta/mareggiata_capri_corsa_straordinaria_traghetto_naiade_caremar_sorrento-3430586.html (viimati vaadatud 5. juunil 2024) ja 12. jaanuari 2022. aasta uudis järgmisel veebisaidil: https://caprinews.it/?p=31904 (viimati vaadatud 5. juunil 2024).

kiireloomulistel juhtudel, kui patsienti on võimalik haiglasse toimetada kiirabi- või eraautoga, või kui on liiga tugev tuul, mis ei võimalda helikopteri maandumist ja õhkutõusmist Anacapri kopteriplatsil, on merevedu parvlaevaga kõige levinum veoliik mandri suunal ([182]). Lisaks ilma Caremarita ei oleks olnud ühtegi ettevõtjat, kes oleks teenindanud postivedu Capri suunal või Caprilt väljapoole. Komisjon leiab, et avaliku teenindamise kohustus, mis piirduks sõidukite- ja kaubaveoga, ei oleks olnud kohane, sest ainuüksi konkurentide turutingimustel osutatavad reisijateveoteenused ei olnud küllaldased Capri ja Napoli vahelise piisava ühenduse tagamiseks. Tegelikult osutati aasta ringi turutingimustel ainult seitset reisijateveoteenust päevas: viis reisi Neapolis (Caprilt kl 8.50, 14.10 ja 17.30 ning Napolist kl 10.00 ja 16.05) ja kaks reisi NLG (Caprilt kl 9.35 ja 11.35). Seega ei osutanud ükski turuosaline teenuseid varahommikul, samas kui Caremar oli kohustatud tagama esimese reisi hommikul Caprilt Napolisse (suveperioodil kl 5.40 ja talveperioodil kl 6.45). Komisjon märgib, et enamiku Caremari konkurentide aasta ringi pakutavate reiside suhtes kehtis avaliku teenindamise kohustus, ([183]) mis viitab sellele, et põhimõtteliselt ei oleks turg neid ilma riigiasutuste ametliku tellimuseta pakkunud. Võttes arvesse seda, et – nagu ka Itaalia oli selgitanud (põhjendus 182) – Napoli lahel kehtiv avaliku teenindamise kohustuse kord ei taganud tõhusat teenuse osutamist, oli reisijateveoteenuste lisamine Caremarile uue avaliku teenindamise lepingu alusel sellel liinil kehtestatud avaliku teenindamise kohustuse alla mõistlik. Neile põhjustele tuginedes võib järeldada, et Itaalia ei teinud ilmset viga, kui ta leidis, et sellel liinil segamereveoteenuste osutamisel esines turutõrge.

(253) Mis puudutab **Ischia-Napoli** otseliini, siis märgib komisjon, et Caremar osutas segaveoteenuseid parvlaevaga, konkureerides Medmariga, ning reisijateveoteenuseid tiiburlaevaga, konkureerides Alilauroga, kes pakkus aasta ringi ka mitmeid igapäevaseid reise. Kuid reisid, mida pakkusid sellel liinil Caremari konkurendid, toimusid esiteks Caremari teenindatavatest reisidest erinevatel kellaaegadel ([184]) ning teiseks kehtis kõikide suhtes avaliku teenindamise kohustus. Võttes arvesse Caremari aasta ringi osutatavate teenuste sõidugraafikut ja reiside sagedust (nagu on kirjeldatud tabelis 10), on ilmne, et Caremarile kehtestatud avaliku teenindamise kohustuse eesmärk oli tagada olulistel kellaaegadel kindel hulk minimaalseid igapäevaseid ühendusi, mida Caremari konkurendid ei teenindanud. Seetõttu ei teinud Itaalia ilmset viga, kui ta leidis, et asjaomasel liinil esines segamereveoteenuste ja reisijateveoteenuste osutamisel turutõrge. See järeldus kehtib isegi siis, kui arvestada, et otseühendus Ischia ja Napoli vahel oleks asendatav reisiga, mille puhul tehakse vahepeatus Procidal, ehkki reisi pikkus on teine ([185]). Nagu on selgitatud põhjenduses 254, ei olnud Caremari konkurentide osutatavad teenused Ischia-Procida-Napoli liinil tegelikult piisavad, et tagada rahuldav regulaarne ühendus Ischia ja Napoli vahel.

(254) Seoses **Ischia-Procida-Napoli** liiniga märgib komisjon, et lisaks Caremarile anti ka Medmarile ja Alilaurole luba osutada teenuseid sellel liinil. Segaveoteenuste puhul oli turupakkumine siiski väga piiratud, kuna ainus segaveoteenuste osutaja peale Caremari oli Medmar, kes osutas aasta ringi ühte segaveoteenust päevas (Ischialt kl 10.35) ja suveperioodil kahte teenust päevas (Ischialt kl 22.20 ja Napolist kl 00.20), mida aga Itaalia sõnul peaaegu mitte kunagi ei osutatud, kuigi nende suhtes kohaldati avaliku teenindamise kohustust. On selge, et Medmari pakkumine ei olnud piisav, et rahuldada kasutajatepoolset nõudlust sagedaste ja regulaarsete ühenduste

([182]) Vt näiteks 12. augusti 2019. aasta uudis, mis on kättesaadav järgmisel veebisaidil: https://nursetimes.org/capri-lodissea-di-un-turista-brasiliano-soccorsi-lunghi-sei-ore/72139 (viimati vaadatud 5. juunil 2024).

([183]) Nimelt kohaldati avaliku teenindamise kohustust kõigi 13 igapäevase reisijateveoteenuse suhtes, mida SNAV osutas liinil aasta ringi (11 ühiselt koos NLGga), ning NLG poolt sellel liinil aasta ringi osutatavast 15 igapäevasest reisist 13 osutati avaliku teenindamise kohustuse alusel (11 ühiselt koos SNAViga).

([184]) Mis puudutab aastaringseid segaveoteenuseid, siis osutas Caremar teenust väljumisega Ischialt kl 8.45 ja 13.50, Medmar aga suvel kl 17.00 ja talvel kl 16.35; väljumisega Napolist osutas Caremar teenust kl 15.45 ja 20.15 ning Medmar kl 8.35, 14.10 ja 18.30. Aastaringsete reisijateveoteenuste puhul osutas Caremar teenust väljumisega Napolist kl 14.45, Alilauro aga kl 7.35 ja 20.10. Caremar ei osutanud reisijateveoteenuseid Ischialt.

([185]) Mis puudutab parvlaevaga osutatavaid segaveoteenuseid, siis lisab vahepeatus Procidal reisile (mille kestus Ischia-Napoli otseliinil on 1 h 25 min) ligikaudu 15 minutit. Tiiburlaevaga osutatavate reisijateveoteenuste puhul lisab vahepeatus Procidal reisile (mille kestus on Ischia-Napoli otseliinil 45 min) ligikaudu 30 minutit.

järele Ischia, Procida ja Napoli vahel. Mis puudutab reisijateveoteenuseid, siis ei osutanud turutingimustel liinil aasta ringi reisijate mereveoteenuseid mitte ükski ettevõtja. Tegelikult kehtis avaliku teenindamise kohustus SNAVi aasta ringi pakutava seitsme igapäevase reisi suhtes. Lisaks olid SNAV ja Caremar kohustatud teenuseid osutama erinevatel kellaaegadel ([186]). Ainus teenus, mida SNAV sellel liinil turutingimustel osutas, oli suveperioodil pakutav üks reis päevas Ischialt kl 11.25. On ilmne, et see teenus oli peamiselt suunatud turisminõudlusele ega olnud piisav, et täielikult rahuldada kasutajatepoolset nõudlust. Neid põhjusi arvesse võttes võib järeldada, et Itaalia ei teinud ilmset viga, kui ta leidis, et sellel liinil segamereveoteenuste ja reisijateveoteenuste osutamisel esines turutõrge.

(255) Seoses **Ischia-Procida-Pozzuoli** liiniga märgib komisjon, et Caremar tegutses liinil, konkureerides Medmariga, kes pakkus liinil ka igapäevaseid reise. Samas olid kõik aastaringsed igapäevased reisid hõlmatud avaliku teenindamise kohustusega; lisaks oli nende arv piiratud (kaks reisi päevas Ischialt ja kaks reisi päevas Pozzuolist) ning neid pakuti kellaaegadel, millal Caremar ei teenindanud ([187]). Lisaks sellele, et puudus laevandusettevõtja, kes osutaks sellel liinil turutingimustel aasta ringi teenuseid, ei olnud Medmari avaliku teenindamise kohustuse alusel osutatavad teenused niisiis asendatavad Caremari teenustega, mida osutati teistel kellaaegadel. Neile põhjustele tuginedes võib järeldada, et Itaalia ei teinud ilmset viga, kui ta leidis, et sellel liinil segamereveoteenuste osutamisel esines turutõrge.

(256) Seoses **Ischia-Procida** liiniga märgib komisjon, et Caremar on uue avaliku teenindamise lepingu alusel aasta ringi kohustatud tiiburlaevaga osutama ühte reisijateveoteenust päevas (Procidalt kl 15.30) lisaks Ischia-Procida-Pozzuoli ja Ischia-Procida-Napoli liinil osutatavatele teenustele. Campania maakond lisas selle avaliku teenindamise kohustusest tuleneva teenuse uude avaliku teenindamise lepingusse vastuseks Procida omavalitsuse selgesõnalisele taotlusele, et aasta ringi oleks vaja rohkem Procidalt väljuvaid ühendusi (vt põhjendus 181). Seda taotlust põhjendati asjaoluga, et enamik turu pakutavatest ühendustest Procidaga toimisid suvel ja olid suunatud peamiselt turisminõudluse rahuldamisele. Tegelikult pakkus turg turutingimustel aasta ringi ainult ühte püsiühendust ([188]) (Ischialt kl 8.30, mida teenindas SNAV). Nagu märgitud (põhjendused 254 ja 255), ei osutanud ükski ettevõtja turutingimustel ([189]) aasta ringi Ischia-Procida-Pozzuoli ja Ischia-Procida-Napoli liinil igapäevaseid reise (reisijateveoteenuseid või segaveoteenuseid) ning Caremari konkurentide osutatavad avaliku teenindamise kohustusest tulenevad teenused ei taganud pärastlõunal (kl 14.30–17.50) reisijateühendust Procidalt. Seetõttu ei teinud Itaalia ilmset viga, kui ta leidis, et sellel liinil segamereveoteenuste osutamisel esines turutõrge.

([186]) Caremar oli Napolist kohustatud tagama väljumised kl 8.40, 11.45, 13.10, 18.15 ning SNAV pidi tagama väljumised kl 8.25, 16.20, 19.00. Caremar oli kohustatud tagama väljumised Ischialt kl 6.45, 10.15, 13.00, 14.30 ja 16.25 ning SNAV pidi tagama väljumised kl 7.10, 9.45, 13.50 ja 17.40.

([187]) Medmar osutas Ischialt veoteenust kl 2.30 ja 18.55 ning Pozzuolist kl 4.10 ja 20.30 ning Caremar osutas Ischialt veoteenust kl 7.20 (ainult suvel), 8.35, 11.30 ja 17.30 ning Pozzuolist kl 9.00 (ainult suvel), 10.15, 14.00 ja 18.55.

([188]) Laevandusettevõtjate Ippocampo, Rumore ja Capitan Morgani turutingimustel osutatavaid segaveoteenuseid oli liiga vähe ja need oli ebaregulaarsed, et rahuldada kohalike elanike laevaühenduse vajadusi. Nagu Itaalia märkis (põhjenduse 185 punkt f), ei kasutanud asjaomased ettevõtjad mitte ainult teatavat tüüpi laevu, mida sai kasutada üksnes heade ilmastikutingimuste korral, vaid ka nende pakkumine keskendus peamiselt suveperioodile ja teenust ei osutatud mitte alati iga päev. Ischia-Procida liini kohta märgib komisjon, et Caremari konkurendid osutasid teenust peamiselt suvehooajal ja mitte alati iga päev. Ainult Rumore osutas aasta ringi turutingimustel ühte segaveoteenust päevas (Ischialt kl 10.40).

([189]) Kõigi teenuste suhtes, mida Caremari konkurendid nendel liinidel aasta ringi osutasid, kohaldati avaliku teenindamise kohustust. Ischia-Procida-Pozzuoli liinil osutas Medmar aasta ringi nelja segaveoteenust päevas, kõik avaliku teenindamise kohustuse alusel. Ischia-Procida-Napoli liinil oli Medmar aasta ringi kohustatud osutama üht segaveoteenust päevas avaliku teenindamise kohustuse alusel ning SNAV aasta ringi seitset reisijateveoteenust päevas, kõiki avaliku teenindamise kohustuse alusel.

(257) Mis puudutab **Procida-Pozzuoli** liini, siis märgib komisjon, et Caremar oli kohustatud liinil aasta ringi osutama lisaks Ischia-Procida-Pozzuoli liinil pakutavatele teenustele kahte reisijateveoteenust päevas, samas kui Caremari konkurendid (Gestour, Ippocampo ja Procida Lines) osutasid liinil üksnes segaveoteenuseid parvlaevaga. Need teenused olid palju aeglasemad kui Caremari osutatavad teenused (parvlaevaga 50 minutit, tiiburlaevaga 15 minutit) ja seega ei sobinud need Caremari teenuseid asendama. Igal juhul, olenemata reisijateveoteenuste ja segaveoteenuste asendatavuse ulatusest, märgib komisjon, et Caremari konkurentide aasta ringi osutatavaid teenuseid – ainult Gestouril ja Procida Lines'il ([190]) oli õigus osutada teenuseid aasta ringi – osutati Caremari teenindatavatest kellaaegadest erinevatel aegadel, ([191]) jättes katmata igapäevaste pendelrändajate jaoks olulise ajavahemiku (Procidalt kl 7.00–9.00 ja Pozzuolist kl 9.00–10.00). Seetõttu ei teinud Itaalia ilmset viga, kui ta leidis, et sellel liinil reisijateveoteenuste osutamisel esines turutõrge.

(258) Seoses **Procida-Napoli** liiniga märgib komisjon, et Caremar oli kohustatud lisaks Ischia-Procida-Napoli liinil osutatavatele teenustele sellel liinil tiiburlaevaga aasta ringi osutama nelja reisijateveoteenust päevas, samas kui Medmar ja SNAV mõlemad teenindasid lisaks Ischia-Procida-Napoli liinile (Medmar Napolist kl 00.20 ja SNAV Napolist kl 12.30) avaliku teenindamise kohustuse alusel ainult ühte reisi päevas Caremari teenindatavatest kellaaegadest erinevatel aegadel ([192]). Isegi kui võtta arvesse teenuseid, mida SNAV ja Medmar osutasid Ischia-Procida-Napoli liinil, puudus laevandusettevõtja, kes aasta ringi osutaks asjaomasel liinil reisijateveoteenuseid turutingimustel, ning Medmari ja SNAVi avaliku teenindamise kohustusest tulenevad reisijateveoteenused jäid katmata mõnel ajavahemikul, mis olid olulised igapäevaste pendelrändajate jaoks laevaühenduse tagamiseks (Procidalt kl 6.00–7.00 ja 8.00–10.00 ning Napolist kl 7.00–8.00 ja 17.00–18.00). Seetõttu ei teinud Itaalia uue avaliku teenindamise lepingu raames ilmset viga, leides, et sellel liinil esines reisijateveoteenuste osutamisel turutõrge.

(259) Eespool esitatut arvesse võttes leiab komisjon, et Caremariga sõlmitud uues avaliku teenindamise lepingus sätestatud avaliku teenindamise kohustus eespool nimetatud kaheksa liini teenindamiseks on põhjendatud tõelise avaliku vajadusega tagada eri piirkondi ühendav laevaliiklus. Tegelikult ei suutnud uue avaliku teenindamise lepingu sõlmimise ajal ükski turujõud (isegi avaliku teenindamise kohustuse kehtestamise teel) rahuldada Itaalia poolt määratletud avaliku teenuse vajadust seoses reiside sageduse, katkematuse ja regulaarsusega.

(260) See järeldus kehtib ka sildumise eesõiguse kohta, mis on Caremaril uue avaliku teenindamise lepingu alusel teenuste osutamiseks. Nagu eespool märgitud, on Itaalia kinnitanud, et sildumise eesõigust kohaldatakse üksnes teenuste suhtes, mida osutatakse avalike teenuste osutamise korra alusel, ning et see on teenuste osutaja suhtes rakendatav tugimeede, mis on vajalik nende teenuste osutamiseks ([193]). Seaduse 166/2009 artikli 19b lõikes 21 on tegelikult selgelt sätestatud, et sildumise eesõigus on vajalik saartega ühenduse tagamiseks ja avaliku teenindamise kohustuse täitmiseks (vt põhjendus 99). Sildumise eesõiguse puudumise korral võib Caremaril tõepoolest tekkida vajadus oodata enne sildumist oma järjekorda ning sellest võivad tekkida viivitused, mis kahjustaksid eesmärki tagada kodanikele usaldusväärne ja mugav laevaühendus. 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 sõidugraafikute koostamise kohustused, tagab sildumise eesõigus, et sadamad eraldavad kaikohti ja sildumisaegu nii, et avaliku teenuse osutajal oleks võimalik täita oma avaliku teenindamise kohustust. Seda arvesse võttes leiab komisjon, et selle meetme eesmärk on võimaldada Caremaril täita oma avaliku teenindamise kohustust, mis kujutab endast tõelist üldist majandushuvi pakkuvat teenust (vt põhjendus 267).

([190]) Itaalia andmete kohaselt ei osutanud Procida Lines siiski teenust perioodil 2012–2015.

([191]) Procidalt osutas Caremar aasta ringi veoteenust kl 8.10, kuid Gestour aasta ringi kl 6.50, 9.30, 11.20 ja 18.55 (ning Procida Lines pidi eeldatavalt osutama teenust kl 5.50, 7.50, 10.45, 12.40, 15.25, 17.30 ja 19.15). Pozzuolist osutas Caremar teenust kl 8.50, kuid Gestour osutas aasta ringi teenust kl 6.50, 9.30, 11.20 ja 18.55 (ning Procida Lines pidi eeldatavalt osutama teenust kl 5.05, 7.05, 11.50, 13.35, 16.25, 18.25 ja 20.00).

([192]) Caremar osutas Procidalt igapäevaseid reisijateveoteenuseid kl 6.35 ja 9.20 ning Napolist igapäevaseid reisijateveoteenuseid kl 7.30 ja 17.45.

([193]) Näiteks Laziomari puhul, kui kolmel Ponziane saarestiku liinil osutatavad mereveoteenused anti Caremarilt üle Laziomarile, anti ka nende liinidega seoses teenindatavate sadamate sildumise eesõigus automaatselt üle Laziomarile.

Kõige vähem kahjulik lähenemisviis

(261) Itaalia oli otsustanud sõlmida avaliku teenindamise lepingu ühe ettevõtjaga (Caremar), hoolimata asjaolust, et mitu ettevõtjat teenindasid ka teatavaid liine avaliku teenindamise kohustuse alusel ilma hüvitist saamata, nagu on näidatud tabelis 10.

(262) Komisjon leiab, et hüvitiseta avaliku teenindamise kohustuse kord, mis kehtis Napoli lahel üksnes 2017. aastani, ([194]) ei olnud mingil juhul võrreldav Caremarile uue avaliku teenindamise lepinguga kehtestatud avaliku teenindamise kohustusega järgmistel põhjustel.

(263) Esiteks erinesid Caremari konkurentidele kehtestatud avaliku teenindamise kohustused uue avaliku teenindamise lepinguga hõlmatud kohustustest, sest need puudutasid ainult reiside sagedust, regulaarsust, kasutatavate laevade tüüpi (st üksnes reisijateveoks või reisijate-, sõidukite- ja kaubaveoks) ja maksimumtariife, kuid Caremari suhtes kehtisid ka reiside õigeaegsust, kvaliteeti ja kasutatavate laevade veomahtu hõlmavad kohustused (vt põhjendus 183).

(264) Teiseks ei kohaldatud Caremari konkurentidele kehtestatud avaliku teenindamise kohustuse mittetäitmise puhul karistusi, mis tagaksid teenuse osutamise kooskõlas avaliku teenindamise kohustusega, kuid uues avaliku teenindamise lepingus on kindlaks määratud selge karistuste süsteem, kui avaliku teenindamise kohustusi ei täideta (vt põhjendused 90 ja 91). Itaalia esitatud teabe põhjal (vt põhjendus 183) nõustub komisjon, et kasutajatepoolset nõudlust ei oleks saanud rahuldada hüvitiseta avaliku teenindamise kohustuse kehtestamise teel, sest Caremari konkurendid ei täitnud mitmel korral avaliku teenindamise kohustust ([195]) või ei osutanud teenuseid avaliku teenindamise kohustuse alusel, kuna neil oli õigus oma avaliku teenindamise kohustusest taganeda 45päevase etteteatamisega, nad võisid taotleda teenuse peatamist või lihtsalt keelduda avaliku teenindamise kohustuse täitmise jätkamisest ([196]).

(265) Isegi üksnes hüvitiseta avaliku teenindamise kohustuse alusel osutatavate teenuste täitmise korral ei oleks need olnud piisavad, et täielikult rahuldada Itaalia kindlaks tehtud avaliku teenuse vajadust, st tagada mandri ja saarte vaheline katkematu ühendus, rahuldades kohalike elanike veovajadusi (peamiselt seoses töötamise ja õppimisega) regulaarsete ja usaldusväärsete mereveoteenuste osutamise teel (vt põhjendused 199 ja 242), sest need ei katnud ajavahemikke, mis olid igapäevaste pendelrändajate jaoks olulised.

(266) Lisaks võtab komisjon arvesse Itaalia väidet, mille kohaselt oli avaliku teenindamise lepingu sõlmimise võimalus vajalik ka Caremari erastamise seisukohast. Täpsemalt kinnitas Itaalia, et Caremari hankemenetlus koos uue avaliku teenindamise lepinguga võimaldas tagada avaliku mereveoteenuse katkematuse ja suurendada väärtust riigi jaoks. Nendel põhjustel nõustus komisjon (vt põhjendus 105), et Itaalia korraldab hankemenetluse Caremari müümiseks koos uue avaliku teenindamise lepinguga. Seejuures oli komisjon nõus ja kordab ka käesolevas otsuses seisukohta, et Itaalia ei saanud tugineda täiendavale hüvitiseta avaliku teenindamise kohustusele, mida kohaldati kõigi ettevõtjate suhtes, vaid pidi pigem sõlmima avaliku teenindamise lepingu üksnes Caremariga.

Järeldus

(267) Eespool esitatud hinnangu põhjal järeldab komisjon, et Itaalia ei ole tabelis 10 esitatud liinide puhul teinud Caremarile usaldatud üldist majandushuvi pakkuvate teenuste kindlaksmääramisel ilmset viga. Seega on komisjoni 2011. aasta menetluse algatamise otsuses ja 2012. aasta menetluse laiendamise otsuses väljendatud kahtlused hajutatud.

([194]) Hüvitiseta avaliku teenindamise kohustuse süsteem kehtis kuni 9. jaanuarini 2017. 10. jaanuari 2017. aasta seisuga on Caremar olnud ainus mereveoettevõtja, kelle suhtes kohaldatakse Napoli lahel avaliku teenindamise kohustust.

([195]) Vt joonealune märkus 126.

([196]) Vt joonealune märkus 125.

(268) Järeldamaks, et Altmarki esimene kriteerium on täidetud, peab komisjon siiski kontrollima, kas Caremarile anti selgelt kindlaks määratud avaliku teenindamise kohustus ja kas määruse (EMÜ) nr 3577/92 nõuded on täidetud. Esimese aspektiga seoses märgib komisjon, et avaliku teenindamise kohustust on uues avaliku teenindamise lepingus ja selle lisades (mis sisaldavad näiteks laevade tehnilisi kirjeldusi iga liini puhul) selgelt kirjeldatud (vt põhjendused 83–91). Hüvitist reguleerivad eeskirjad on samuti üksikasjalikult sätestatud uues avaliku teenindamise lepingus, seaduses 166/2009 ja resolutsioonis 111/2007 (vt põhjendused 92–96). Uuel avaliku teenindamise lepingul on ka selge kehtivusaeg (üheksa aastat), selles nimetatakse Caremari avaliku teenuse osutajana ning leping sisaldab ülemäärase hüvitise vältimise ja tagasinõudmise korda (vt põhjendus 94). Teise aspekti kohta märgib komisjon, et vastavalt määruse (EMÜ) nr 3577/92 artikli 4 lõikele 1 (vt põhjendused 69 ja 70) korraldati uue avaliku teenindamise lepinguga seotud hankemenetlus kõigi liidu laevaomanike suhtes mittediskrimineerival viisil. Seetõttu järeldab komisjon, et esimene Altmarki kriteerium on täidetud.

(269) Kuna sildumise eesõigus on uues avaliku teenindamise lepingus kindlaks määratud avaliku teenindamise kohustusest tulenevate teenuste tugimeede, vastab ka sildumise eesõigus Altmarki kohtuotsuse esimesele kriteeriumile.

9.1.2.2. Teine Altmarki kriteerium

(270) Komisjon tuletab meelde, et 2012. aasta menetluse laiendamise otsuses (vt 2012. aasta menetluse laiendamise otsuse põhjendus 205) jõudis ta esialgsele seisukohale, et Altmarki kohtuotsuse teine kriteerium on täidetud.

(271) Seda arvestades märgib komisjon, et hüvitise arvutamise aluseks olevad parameetrid on eelnevalt kindlaks määratud ja vastavad läbipaistvusnõuetele kooskõlas teise Altmarki kriteeriumiga. Täpsemalt selgitatakse hüvitise arvutamise parameetreid üksikasjalikult resolutsioonis 111/2007 ja neid on kohaldatud uues avaliku teenindamise lepingus (vt põhjendus 93). Hüvitise arvutamise meetodit, sealhulgas näiteks arvessevõetavaid kuluelemente ja kapitalitootluse määra, on üksikasjalikult kirjeldatud resolutsioonis 111/2007 (vt põhjendus 93). Kuna sildumise eesõigusega ei kaasne Caremarile rahalist hüvitist, leiab komisjon, et see meede on teise Altmarki kriteeriumiga kooskõlas.

(272) Seetõttu järeldab komisjon, et Altmarki kohtuotsuse teine kriteerium on täidetud.

9.1.2.3. Kolmas Altmarki kriteerium

(273) Kolmanda Altmarki kriteeriumi kohaselt ei saa üldist majandushuvi pakkuva teenuse osutamise eest saadud hüvitis ületada avaliku teenindamise kohustuse täitmisest tulenevate kulude täielikuks või osaliseks katmiseks vajalikku summat, võttes arvesse asjaomaste kohustuste täitmisega seonduvat tulu ja mõistlikku kasumit.

(274) Uue avaliku teenindamise lepingu artikli 16 kohaselt arvutatakse avaliku teenuse hüvitis vastavalt resolutsioonis 111/2007 ([197]) kehtestatud metoodikale, mille kohaselt ei tohi hüvitis ületada avaliku teenindamise kohustuse täitmisel tekkinud netokulude katmiseks vajalikku summat (majanduslik ja finantstasakaal), sealhulgas mõistlikku kasumit. Nagu eespool märgitud (vt põhjendused 55–66), tuleb vastavalt resolutsioonile 111/2007 kindlaks määrata teenuste ulatus, avaliku teenindamise lepingus ettenähtud maksimumtariifid ja tegelikult makstav hüvitis, mis võimaldab teenuseosutajal katta üldist majandushuvi pakkuva teenuse osutamisega seotud kulud, võttes arvesse muid tulusid ja mõistlikku kasumit.

(275) Altmarki kohtuotsuses ei ole esitatud mõistliku kasumi mõiste täpset määratlust. Üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva teatise kohaselt tuleks mõistliku kasumi all mõista kapitalitootluse määra, mida keskmine ettevõtja nõuaks, kui ta riski suurust arvestades kaalub, kas osutada kogu kohustuse kehtivuse ajal üldist majandushuvi pakkuvat teenust või mitte. Riski suurus oleneb asjaomasest sektorist, teenuse liigist ja hüvitismehhanismi iseloomust.

([197]) Uue avaliku teenindamise lepingu artikli 16 lõige 1.

(276) 2012. aasta menetluse laiendamise otsuses väljendas komisjon kahtlust endise Tirrenia kontserni äriühingutele, sealhulgas Caremarile, makstud hüvitiste proportsionaalsuse suhtes. Nimelt asus komisjon alates 2010. aastast makstud hüvitise osas esialgsele seisukohale, et 6,5 % suurune riskipreemia ei kajastanud asjakohast riski suurust, kuna esmapilgul näis, et Caremar 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. Sellele tuginedes leidis komisjon selles etapis, et Caremar võis saada ülemäärast hüvitist.

(277) Komisjon märgib, et uues avaliku teenindamise lepingus sätestatud hüvitamise meetodi teatavad aspektid näivad tõepoolest vähendavat Caremari äririski. Komisjon viitab eelkõige järgmistele sätetele:

— uue avaliku teenindamise lepingu artikli 13 kohaselt võib Caremar igal aastal taotleda Campania maakonnalt kasutajatariifide kohandamist inflatsiooniga, kuigi Campania maakond võib otsustada taotletud kohandust mitte teha või juba tehtud kohanduse peatada (vt põhjendus 89);

— uue avaliku teenindamise lepingu artikli 17 eesmärk on säilitada avaliku teenuse majanduslik ja finantstasakaal. Eelkõige juhul, kui avaliku teenuse hüvitisest ei piisa uue avaliku teenindamise lepingu alusel osutatavate teenustega seotud kulude katmiseks, lubatakse artikliga 17 läbi vaadata tariifisüsteem, osutatavate avalike teenuste ulatus ja Caremari merendusvara. Lepingu artikli 17 kohaselt kontrollivad pooled iga kolme aasta järel oma majandusliku ja finantstasakaalu tingimusi vastavalt resolutsioonis 111/2007 sätestatud kriteeriumidele ja lepingus kehtestatud korrale. Selleks edastab Caremar reguleerimisperioodil iga kolmanda aasta 30. juuniks ajakohastatud aruande koos asjaomase perioodi finantstulemustega.

(278) Kuigi need kaitsemeetmed paistavad vähendavat Caremari äririski, on komisjon seisukohal, et äriühingul on endiselt risk, et hüvitis ei pruugi olla teenuse osutamise kulude katmiseks piisav. Nagu eespool märgitud (põhjendus 93), kontrollitakse teenuse majanduslikku ja finantstasakaalu ainult iga kolme aasta järel ning tasakaalustamismehhanismi saab aktiveerida ainult juhul, kui ebapiisav hüvitamine on suurem kui 5 % koguhüvitisest. Kui läbivaatamisest nähtub, et hüvitisest ei piisa avaliku teenuse kulude katmiseks, võivad Caremar ja Itaalia leppida kokku muudatuste tegemises üksnes järgnevaks kolmeks aastaks. Artikli 17 kohaselt on sellised muudatused (kui neid on) läbirääkimismenetluse tulemus ja kuni kokkuleppe saavutamiseni peab Caremar jätkama avaliku teenuse osutamist muutmata kujul. Seetõttu jääb Caremarile osaliselt risk, et hüvitis ei ole piisav teenuse osutamise kulude katmiseks. Ehkki uue avaliku teenindamise lepingu artiklit 17 saab kasutada majandusliku ja finantstasakaalu taastamiseks, tehakse seda ainult tulevikku silmas pidades ja ebapiisava hüvitise tagasiulatuv korrigeerimine ei ole võimalik.

(279) Mis puudutab uue avaliku teenindamise lepinguga lubatud mõistlikku kasumit, siis nagu on märgitud põhjenduses 60, on resolutsioonis 111/2007 sätestatud, et kapitalitootluse määramiseks kapitali kaalutud keskmise hinna (WACC) valemi alusel kasutatakse 6,5 % suurust riskipreemiat.

(280) Itaalia rõhutab, et riskipreemia kindlaksmääramisel kasutati makromajanduslikke analüüse, millega tehakse asjaomase sektori puhul kindlaks keskmine riskipreemia vastavas võrdlusriigis või -piirkonnas. Nende analüüside kohaselt oli Itaalia keskmise riskipreemia suurus 6,4 %. Seega on see riskipreemia täielikult kooskõlas 4 % suuruse preemiaga, mis on kindlaks määratud resolutsioonis 111/2007, kusjuures mitteainuõiguslike teenuste puhul on kasv 2,5 % (riskipreemia 6,5 %). 6,5 % suurust (bruto)määra kasutati kuni 2015. aasta juulini, kuid pärast seda võeti uue avaliku teenindamise lepingu puhul hüvitise arvutamisel aluseks 10,55 % suurune riskipreemia. Itaalia väidab, et see riskipreemia on kõrgem kui varasemates lepingutes, millega kehtestati 6,5 % suurune riskipreemia, sest Caremaril lasub suurem ettevõtlusrisk, mis tuleneb tõenäolisest ebapiisavast hüvitamisest (vt põhjendus 198).

(281) Sellega seoses märgib komisjon, et uus avaliku teenindamise leping ei sisalda ühtegi klauslit, mis võimaldaks lepinguliste kõrvalekallete korral hüvitist korrigeerida, välja arvatud üks säte, mis on suunatud avaliku teenuse ulatuse või tariifisüsteemi muutmisele. Seetõttu ähvardab Caremari kütusehinna tõusu või märkimisväärse reisijateveo vähenemise korral kulude suurenemise või tulude vähenemise ning sellest tuleneva ebapiisava hüvitamise oht. Nagu on märgitud põhjenduses 278, näeb avaliku teenindamise leping sellise ebapiisava hüvitamise korral ette õiguskaitsevahendid, mis mõjutavad üksnes edasist avaliku teenuse osutamist, kuid juba tekkinud kahju ei saa tagasiulatuvalt katta. Lisaks kohaldatakse asjaomaseid lepingulisi õiguskaitsevahendeid ainult juhul, kui ebapiisav hüvitamine moodustab rohkem kui 5 % koguhüvitisest (vt põhjendus 277), arvestades, et Caremari kanda jääks ebapiisav hüvitamine, mis on 5 % või väiksem, mis ilmselt igal aastal vastaks märkimisväärsele summale. See muudab teenuse osutamise eriti riskantseks, kuna äriühing ei saa seda ebapiisavat hüvitamist tagasiulatuvalt tasakaalustada tariifide tõstmisega (kohandusi saab teha üksnes tulevikus), osutatavate avalike teenuste ulatuse vähendamisega või äriühingu materiaalse varaga teenuste osutamiseks.

(282) Komisjon märgib ka, et eespool nimetatud mehhanism tekitab Caremarile ebapiisava hüvitamise riski, mis on suurem kui teiste samal perioodil turul tegutsevate laevandusettevõtjate kantav risk, kelle puhul peeti põhjendatuks kasutada 6,5 % suurust riskipreemiat. Näiteks äriühingute Compagnia Italiana di Navigazione, s.o Tirrenia di Navigazione omandaja, ja Società Navigazione Siciliana, s.o Siremari omandaja puhul pidas komisjon põhjendatuks 6,5 % suuruse riskipreemia rakendamist 2012. ja 2016. aastal Itaalia pädevate asutuste ning Compagnia Italiana di Navigazione ja Società Navigazione Sicilianaga sõlmitud avaliku teenindamise lepingutes, võttes arvesse asjaolu, et laevandusettevõtjad võisid taotleda lepingu majandusliku ja finantstasakaalu läbivaatamist juba juhul, kui ebapiisav hüvitamine moodustas rohkem kui 3 % koguhüvitisest ([198]). Mida suurem on ettevõtja kantav ebapiisava hüvitamise summa, seda suurem on riskipreemia, mida võib mõistlikult rakendada.

(283) Et teha kindlaks, kas Caremari puhul on 10,55 % suurune investeeritud kapitali tootlus mõistlik, on komisjon lisaks eespool nimetatule arvutanud välja ([199]) laevaehitus- ja merendussektoris tegutsevate Lääne-Euroopa äriühingute kapitali kaalutud keskmise hinna ([200]) 2014. aasta kohta, võttes arvesse Itaalia riigipõhist riski (st aasta enne seda, kui Caremar allkirjastas uue avaliku teenindamise lepingu). Kuna nii riskivaba määr (mida tasakaalustatakse Saksamaa 10aastase riigivõlakirja alusel) kui ka Itaalia riigipõhine riskipreemia (mida tasakaalustatakse kas Moody'se riigipõhise reitingu või krediidiriski vahetustehingute marginaalide alusel) varieeruvad aasta lõikes, määrati kindlaks kapitali kaalutud keskmise hinna muutumise vahemik 2014. aastal. Sel aastal jäi selle sektori äriühingute kapitali kaalutud keskmine hind vahemikku 10,39–11,84 %. See tähendab, et laevaehitus- ja merendussektoris tegutsev ettevõtja, näiteks Caremar, peaks 2014. aastal teenima selles vahemikus tulu, et katta nii laenupõhise kui ka omakapitali kaudu rahastamise kulud. Seda arvesse võttes ja arvestades riske, mis Caremari puhul eelanalüüsist tulenevalt kehtivad (vt põhjendus 281), oli 10,55 % suurune investeeritud kapitali tootlus Caremari puhul, kes valiti välja avatud ja võistleva hankemenetluse teel, vastavuses riskidega, mida tal tuleb kanda uue avaliku teenindamise lepingu alusel avalike teenuste osutamisel. Seetõttu leiab komisjon, et Caremarile kohustuse andmisele eelnenud aastatel oli eelanalüüsi kohaselt saadud 10,55 % suurune kapitalitootlus kooskõlas riskidega, mis talle tekiksid uue avaliku teenindamise lepingu alusel avalike teenuste osutamisel.

([198]) Compagnia Italiana di Navigazione kohta vt 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), põhjendused 244 ja 361. Società Navigazione Siciliana kohta vt komisjoni 17. juuni 2021. aasta otsus (EL) 2022/448 meetmete SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN) kohta, mida Itaalia rakendas äriühingu Siremar ja selle omandaja Società Navigazione Siciliana suhtes (ELT L 97, 24.3.2022, lk 1), põhjendus 362.

([199]) Kapitali kaalutud keskmise hinna arvutamiseks kasutas komisjon andmekogumeid, mis olid avaldatud Aswath Damodarani (New Yorgi ülikooli Sterni ärikooli rahanduse professor) veebisaidil, ning Saksamaa riigivõlakirjade kohta avaldatud varasemate perioodide andmeid veebiaadressilt www.worldgovernmentbonds.com.

([200]) Kapitali kaalutud keskmine hind arvutatakse börsil noteeritud äriühingute andmete põhjal. Käesoleval juhul koosneb valim 62 Euroopa äriühingust, kes tegutsevad laevaehitus- või merendussektoris ja kes on börsil noteeritud. See valim on kõige lähemal sektorile, kus Caremar (mis ei ole börsil noteeritud) tegutseb, nimelt reisijate, sõidukite ja kauba mereveosektor. Erainvestor kasutaks sarnast võrdlusrühma, et määrata kindlaks tulu, mida ta Caremarilt ootab.

(284) Terviklikkuse huvides, tuginedes tagantjärele tehtavale analüüsile, märgib komisjon, et Caremarile uue avaliku teenindamise lepingu alusel makstava hüvitise ülemmäär on 10 778 897 eurot aastas, olenemata mõistliku kasumi summast, millele Caremaril on õigus (vt põhjendus 92). Kooskõlas üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2011. aasta raamistiku punktiga 47 hindab komisjon, kas kogu lepingu kehtivusajal on makstud ülemääraseid hüvitisi. Nagu on näidatud tabelis 11, näitavad Itaalia esitatud teabe põhjal esitatud perioodi 2015–2021 arvnäitajad, et Caremarile mõnel aastal tegelikult makstud avaliku teenuse hüvitis ületas asjaomaste aastate abikõlbliku hüvitise summat (välja arvatud 2015., 2020. ja 2021. aasta summad, mis ei olnud teenuse netokulude katmiseks piisavad, mis tähendab, et nendel aastatel saadi ebapiisavat hüvist). Nagu on märgitud põhjenduses 96, tegi Campania maakond kindlaks kogu ülemäärase hüvitise ning Caremar maksis selle tagasi uue avaliku teenindamise lepingu artikli 18 alusel.

Tabel 11

Caremari avaliku teenuse osutamise netokulud perioodil 2015–2021

(eurodes)

Caremar	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	Kõik kokku
Kogutulu	12 941 000	28 392 000	29 807 000	31 807 921	32 885 236	[20 000 000 – 30 000 000]	[20 000 000 – 30 000 000]	182 741 669
– kogukulu	18 920 000	35 764 000	37 714 000	35 252 016	36 684 806	[30 000 000 – 40 000 000]	[30 000 000 – 40 000 000]	228 957 910
– amortisatsioon	1 033 000	2 045 000	1 827 000	1 705 330	1 639 441	[1 000 000 –2 000 000]	[1 000 000 –2 000 000]	11 380 741
= avaliku teenuse netokulu	– 7 012 000	– 9 417 000	– 9 734 000	– 5 149 425	– 5 439 011	–[11 000 000 – 12 000 000]	– [9 000 000 – 10 000 000]	– 57 596 982
+ kapitalitootlus (10,5 %)	– 202 000	– 775 000	– 645 000	– 751 680	– 697 858	–[700 000 – 800 000]	–[600 000 – 700 000]	– 4 479 446
= hüvituskõlblik	– 7 214 000	– 10 192 000	– 10 379 000	– 5 901 105	– 6 136 869	–[10 000 000 – 20 000 000]	–[10 000 000 – 20 000 000]	– 62 076 428
+ tegelik hüvitis	4 961 000	10 778 000	10 778 000	10 363 306	8 462 289	[10 000 000 – 20 000 000]	[8 000 000 –9 000 000]	64 301 641
= ülemäärane/ ebapiisav hüvitamine	– 2 253 000	586 000	399 000	4 462 201	2 325 420	–[1 000 000 –2 000 000]	–[1 000 000 –2 000 000]	2 225 213

(285) Uue avaliku teenindamise lepingu artiklis 17 sätestatud kontrollimehhanism, mille eesmärk on tagada teenuse majanduslik ja finantstasakaal, ei puuduta mitte ainult ebapiisava hüvitamise, vaid ka ülemäärase hüvitamise juhtumeid (vt põhjendus 94). Ülemäärase hüvitamise korral ajakohastab Campania maakond järgmisel reguleerimisperioodil makstavat hüvitist. Uue avaliku teenindamise lepingu artiklis 18 on sätestatud ülemäärase hüvitise sissenõudmine asjaomasel reguleerimisperioodil 30 päeva jooksul alates vastava taotluse esitamisest.

(286) Itaalia esitatud teabe kohaselt on tabelis 11 esitatud ülemäärase hüvitise kogusummast kogu perioodil 2015–2021 juba tagasi nõutud 2 224 868 eurot (vt põhjendus 96). 2015., 2016. ja 2017. aasta auditeeritud arvudel ning 2018. aasta esialgsetel andmetel põhineva kontrollimenetluse käigus tehti eelkõige kindlaks järgmine:

— 2015. aastal 2 253 000 eurot (ebapiisav hüvitamine),

— 2016. aastal 586 000 eurot (ülemäärane hüvitamine),

— 2017. aastal 399 429 eurot (ülemäärane hüvitamine),

— 2018. aastal 2 103 400 eurot (ülemäärane hüvitamine).

(287) Eespool nimetatud kontrollimise põhjal tehti kindlaks, et perioodil 2015–2018 maksti ülemäärast hüvitist kogusummas 835 058 eurot, mille Campania maakond on tagasi nõudnud (vt põhjendus 96).

(288) Samuti tehti 2018.–2021. aasta kontrollimenetluse käigus, mis põhines 2018., 2019. ja 2020. aasta auditeeritud arvandmetel ning 2021. aasta esialgsetel andmetel, kindlaks järgmine:

— 2018. aastal 4 462 201 eurot (ülemäärane hüvitamine),

— 2019. aastal 2 325 420 eurot (ülemäärane hüvitamine),

— 2020. aastal 1 676 056 eurot (ebapiisav hüvitamine),

— 2021. aastal 1 618 352 eurot (ebapiisav hüvitamine).

(289) Eespool nimetatud kontrollimise põhjal tehti kindlaks, et perioodil 2018–2021 maksti ülemäärast hüvitist jääksummas 1 389 811 eurot, mis tagastati Campania maakonnale (vt põhjendus 96) ([201]).

(290) Komisjoni arvates on need meetmed võimaliku ülemäärase hüvitamise vältimiseks ja kindlakstegemiseks piisavad.

(291) Eespool nimetatud põhjustel, võttes arvesse, et kapitalitootlus, mida Caremar võis eelanalüüsist tulenevalt eeldada, oli kooskõlas riskidega, mis tal tekkisid avalike teenuste osutamisel uue avaliku teenindamise lepingu alusel, ning et uus avaliku teenindamise leping sisaldab tagastamismehhanismi, mis tagab ülemäärase hüvitamise puudumise, järeldab komisjon, et Caremarile makstud avaliku teenuse hüvitis ei ületa avaliku teenindamise kohustuse täitmisel tekkinud kulude katmiseks vajalikku summat, võttes arvesse seonduvat tulu ja mõistlikku kasumit.

(292) 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 raamatupidamisarvestuses vastavate väiksemate tegevuskulude või suuremate tuludena. Komisjoni analüüs kinnitas, et perioodiga 2015–2021 seoses ei olnud Caremaril enam ülemäärast hüvitist (vt põhjendus 281) ning et on olemas sobiv tagastamismehhanism, et tagada ülemäärase hüvitise puudumine (või tagasinõudmine) ka perioodi 2022–2024 puhul (põhjendus 290).

([201]) Itaalia esitatud teabe põhjal oli Caremari 2018. aasta raamatupidamisarvestuse kohaselt ülemäärane hüvitis 4 462 201 eurot. Võttes arvesse, et esimese kontrolli käigus, mis hõlmas perioodi 2015–2018, oli Campania maakonnale 2018. aasta eest juba 2 103 400 eurot tagasi makstud (835 058 euro suuruse saldo raames), oli arvestuslik vahe 2 358 801 eurot, mis koos teiste aastate (2019, 2020 ja 2021) tulemustega andis ülemäärase hüvitise kogusummaks 1 389 911 eurot, mis samuti tagastati Campania maakonnale. Lisaks on Itaalia teatanud, et 2021. aasta finantsandmete puhul on endiselt tegemist esialgsete andmetega ning Campania maakond kontrollib neid avaliku teenindamise lepingu artikli 17 kohaselt viimase reguleerimisperioodi (2022–2024) raames.

(293) Komisjoni kahtlused seoses Caremarile makstud avaliku teenuse hüvitise, sealhulgas sildumise eesõiguse vastavusega Altmarki kohtuotsuse kolmandale kriteeriumile, on seega hajutatud. Seda järeldust ei mõjutanud asjaolu, et Campania maakond eraldas 2015. aastal Caremarile 2 155 008 eurot, et taastada Caremari finantsseisund tasemel, mis kehtis Caremari omandamisega seotud eduka pakkumuse esitamise ajal (põhjendused 77 ja 79). Rahaliste vahendite üleandmise tingimuseks oli Caremari omandamine eduka pakkuja poolt ning see piirdus üksnes kindlaks tehtud Caremari omakapitali väärtuse langusega ajavahemikul 2013. aasta lõpust kuni 2014. aasta lõpuni, mis oli tingitud riigisisesest kohtuvaidlusest, mis lükkas edasi pakkumuse edukaks tunnistamise. Kui saadud kauba väärtus väheneb võrreldes selle väärtusega, mis oleks saadud lepingu alusel, on üldise turutava kohaselt toimingu võlausaldajal õigus hinnaalandusele ([202]). Võttes arvesse, et Caremari finantsseisundi taastamisel on Caremari hinnaalandusele sama mõju, leiab komisjon, et meede ei andnud Caremarile ega tema ostjale mingit eelist.

9.1.2.4. Neljas Altmarki kriteerium

(294) Neljas Altmarki kriteerium on täidetud juhul, kui üldist majandushuvi pakkuva teenuse osutamise eest makstava hüvitise saaja on valitud hankemenetluse teel, mis võimaldab välja valida pakkuja, kes on suuteline osutama üldist majandushuvi pakkuvat teenust üldsuse jaoks kõige väiksemate kuludega; või kui hüvitise saaja ei ole valitud hankemenetluse teel, on kriteerium täidetud juhul, kui hüvitis on arvutatud hästi juhitud ettevõtte kulude põhjal.

(295) 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 ([203]) ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 2004/18/EÜ ([204]) avatud, läbipaistev ja mittediskrimineeriv riigihankemenetlus.

(296) Komisjon märgib, et käesoleval juhul alustati hankemenetlust enne Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2014/24/EL ([205]) (mida kohaldatakse mereveoteenuste osutamiseks sõlmitud riigihankelepingute suhtes) ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2014/25/EL jõustumist ([206]). Sel ajal olid endiselt jõus direktiivid 2004/17/EÜ ja 2004/18/EÜ. Direktiivi 2004/17/EÜ ei kohaldata siiski selliste mereveoteenuste suhtes, nagu osutab Caremar. Direktiivi 2004/17/EÜ artiklis 5 on tõepoolest sätestatud, et selle kohaldamisalasse kuuluvad ainult raudtee-, automaatsüsteemide, trammi-, trollibussi-, bussi- või kaabeltranspordi teenused.

(297) Riigihankelepingud, mille avaliku sektori hankijad sõlmivad mere-, ranniku- või jõetransporditeenuste osutamise valdkonnas, kuuluvad direktiivi 2004/18/EÜ põhjenduse 20 alusel hoopis direktiivi 2004/18/EÜ kohaldamisalasse. Veetransporditeenused on loetletud ka nimetatud direktiivi II B lisas, mis tähendab, ([207]) 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 hankemenetluse lõpus, mitte alguses; vt 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.

([202]) Vt näiteks „Principles of European Contract Law“ (Euroopa lepinguõiguse põhimõtted) artikkel 9:401 (Right to reduce price (õigus hinnaalandile)) (vt Lando, O. ja Beale, H., Principles of European contract law, I ja II jagu, Kluwer Law International, Haag, 2000) või ühise tugiraamistiku kavandi artikkel III.–3:601 (Right to reduce the price (õigus hinnaalandile)) (vt von Bar, C. jt, „Principles, Definitions and Model Rules of European Private Law“ (Euroopa eraõiguse põhimõtted, mõisted ja näidiseeskirjad), draft Common Frame of Reference: outline edition, Sellier European Law Publishers, München, 2009).

([203]) 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).

([204]) 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).

([205]) 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).

([206]) 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).

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

(298) Lisaks ei kohaldata direktiivi 2004/18/EÜ selle direktiivi artikli 1 lõikes 4 määratletud teenuste kontsessioonide suhtes ([208]). Komisjon märgib, et teenuste kontsessioonidele (ja riigihankelepingutele), mis pakuvad teatavat piiriülest huvi, kehtivad siiski läbipaistvuse, diskrimineerimiskeelu ja võrdse kohtlemise üldpõhimõtted. Eespool esitatu põhjal järeldab komisjon, et direktiivi 2004/18/EÜ saab kohaldada ainult riigihankelepingu korral, kuid mitte siis, kui see puudutab teenuste kontsessiooni. Kuna ka kõnealune juhtum puudutab veetransporditeenuseid, mille suhtes on sõlmitud avaliku teenindamise leping, oleksid kohaldatavad ainult teatavad selle direktiivi nõuded, millele on osutatud põhjenduses 305. Seda arvestades leiab komisjon, et neljanda Altmarki kriteeriumi täidetuse tõendamisel ei saa ta tugineda üksnes riigihankedirektiivide järgimisele.

(299) Sel põhjusel hindab komisjon allpool, kas Itaalia kasutatud hankemenetlus oli konkureeriv, läbipaistev, mittediskrimineeriv ja tingimusteta. Selle hinnangu andmisel tugineb komisjon asjakohastele juhtnööridele, mis on esitatud tema abi mõistet käsitlevas teatises ([209]) (eriti selle punktides 89 jj) ja üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitlevas teatises (eriti selle punktides 63 jj).

Hankemenetluse konkureeriv ja läbipaistev iseloom

(300) Abi mõistet käsitleva teatise punktis 90 sätestatakse, et hankemenetlus peab olema konkureeriv, ([210]) et võimaldada kõigil 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.

(301) Käesoleval juhul avaldati osalemiskutse *Euroopa Liidu Teataja* lisas, Itaalia Vabariigi ametlikus väljaandes ning Campania maakonna veebisaidil (vt põhjendus 68). Selles kutses kutsuti kõiki, kes suudavad tagada avalike mereveoteenuste katkematuse ja ühenduse Napoli lahe saartega, teatama oma huvist, ega seatud lisatingimusi. Potentsiaalsetele pakkujatele anti oma huvist nõuetekohaselt teatamiseks piisavalt aega (17. juulist 2012 kuni 21. septembrini 2012), mis võimaldas neil siis edasises protsessis osaleda. Seetõttu on komisjon seisukohal, et Caremari müügist ja uue avaliku teenindamise lepingu sõlmimisest anti laialdaselt teada, nii et see jõudis kõigi võimalike pakkujateni.

(302) Lisaks tuleb pakkujatele esitada kõik dokumendid ja kogu teave, mida on vaja hankeprotsessis 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. Allpool esitatud põhjustele tuginedes (põhjendused 303–308) leiab komisjon, et need tingimused on käesoleval juhul täidetud.

(303) Esiteks selgitati osalemiskutses, et pakkujad peavad suutma „tagada mereveoteenuste katkematuse“. Kuigi osalemiskutses ei täpsustatud, kuidas pakkujad saavad tõendada, et nad vastavad sellele nõudele, välja arvatud teatavate finantsnõuete täitmine (vt põhjendus 308), tähendas see vaikimisi, et kasutada võidakse mis tahes sobivaid tõendamisvahendeid. See valikukriteerium, mis oli ainus hankemenetluses osalemise kriteerium, oli taotletavat eesmärki silmas pidades põhjendatud ja tehti teatavaks kõigile huvitatud pakkujatele.

([208]) 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“.

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

([210]) 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.

(304) Teiseks selgitati huvitatud isikutele viitega seadusele 166/2009, et uus avaliku teenindamise leping sõlmitakse pärast hankemenetluse lõppu ning avaliku teenuse hüvitise maksimumsummaks määrati 19 839 226 eurot aastas. Lisaks märgiti osalemiskutses, et eesmärk on müüa Caremar kõrgema hinnaga kui 6 000 000 eurot. Itaalia on kinnitanud, et kogu müügi ulatust käsitlev asjakohane teave, sealhulgas ostja ja Itaalia vahel sõlmitava avaliku teenindamise lepingu projekt, tehti pealegi kättesaadavaks üheksale isikule, kes said kutse osaleda järgmises hankemenetluse etapis. See võimaldas neil isikutel otsustada, kas ja kui suur pakkumus teha. Selle põhjal leiab komisjon, et osalemiskutse andis piisava selguse selle suhtes, et müük puudutab Caremari äriüksust, mis on seotud uue avaliku teenindamise lepinguga. Pärast oma huvist teatamist anti isikutele juurdepääs kogu vajalikule teabele, et otsustada võimaliku pakkumuse tegemise üle.

(305) Kolmandaks leiab komisjon, et osalemiskutse meelitas ligi märkimisväärse hulga potentsiaalseid pakkujaid, keda oli kümme.

(306) Neljandaks, kõik üheksa äriühingut, kes kutsuti hankemenetluse järgmisse etappi, said seejärel Campania maakonnalt üksikasjalikku teavet protsessi kohta (vt põhjendus 73).

(307) Viiendaks sisaldas osalemiskutse 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 Napoli lahe saared mandriga. Nagu eespool selgitatud, tehti see tingimus eelnevalt teatavaks kõigile potentsiaalsetele ettevõtjatele, kes teatasid huvist hankemenetluses osaleda. Komisjon märgib ka seda, et kogu asjakohane teave valikukriteeriumide ja menetluse edasise kulu kohta oli esitatud kutses, mis saadeti kõigile üheksale isikule, kes pääsesid pakkumuse tegemise etappi, mille Itaalia esitas komisjonile.

(308) Lõpuks, nagu on märgitud 2012. aasta menetluse laiendamise otsuses (punktid 138–144), sisaldas Caremari esialgne hankeprojekt teatavaid tehnilisi ja finantsnõudeid (st eelnevalt kindlaks määratud meremiilide maht ja käive mereveosektoris), mis oleksid võimaldanud hankemenetluses osaleda üksnes laevandusettevõtjatel. Kuid nagu on märgitud põhjenduses 70, ei sisaldanud avaldatud pakkumuse esitamise ettepanek enam neid tehnilisi kriteeriume, mis olid asendatud finantsnõuetega piisava majandusliku ja finantssuutlikkuse kohta, mida tõendab kas vähemalt kahe finantseerimisasutuse kinnitus 6 miljoni euro suuruse majandusliku ja finantssuutlikkuse kohta või vähemalt 6 miljoni euro suuruse netovara olemasolu (vt põhjendus 70). Komisjon leiab, et nimetatud finantsnõuded, mis on seotud Caremari müügi miinimumhinnaga (vt põhjendus 74), on vajalikud selleks, et tagada nende pakkujate finantssuutlikkus, kes on huvitatud Caremari ostmisest ja mereveoteenuste osutamise jätkamisest Napoli lahel vastavalt uue avaliku teenindamise lepingu tingimustele. Lisaks, nagu selgub hankemenetlusest, ei takistanud need nõuded piisava arvu võimalike pakkujate osalemist.

(309) Asjaomase piirkondliku või rahvusvahelise turu kõigi võimalike pakkujateni jõudmist võimaldaval viisil avalikustati Campania maakonna kavatsus loobuda Caremari äriüksusest ja sõlmida eduka pakkujaga uus üheksa-aastane 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, kui suure pakkumuse nad tahavad Caremari äriüksuse ja teenuste osutamise kohta teha.

(310) Viimasena märgib komisjon, et huvitatud pakkujatega peetud teabevahetus võimaldas neil saada igas hankemenetluse etapis võrdset ja nõuetekohast teavet, nagu on kirjeldatud põhjendustes 67–77.

(311) Neil põhjustel leiab komisjon, et hankemenetlus tervikuna oli konkureeriv ja läbipaistev ning et tema 2011. aasta menetluse algatamise otsuses ja 2012. aasta menetluse laiendamise otsuses väljendatud kahtlused, et hankemenetlus ei olnud piisavalt läbipaistev võimalike puuduste tõttu osalemiskutses, on hajutatud.

Hankemenetluse mittediskrimineeriv laad

(312) 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.

(313) Nagu eespool märgitud (vt põhjendus 303), sisaldas osalemiskutse ainult üht tingimust: pakkujad peavad suutma „tagada mereveoteenuse katkematuse“. Kõik kümme osalemiskutsele vastanud ja huvist teatanud isikut olid sellest kohustusest teadlikud. Komisjon leiab, et see tingimus oli objektiivne ja kõigile huvitatud isikutele osalemiskutses piisavalt selgeks tehtud. Osalemiskutses oli täpsustatud, et lepingu sõlmimise kriteerium on parim hind, ja selles kirjeldati selle arvutamise metoodikat (vt põhjendus 73). See kriteerium oli objektiivne ning võimaldas pakkumusi objektiivselt võrrelda ja hinnata, kuna see põhines pakutaval hinnaalandusel võrreldes pakkumuse esitamise ettepanekus kindlaks määratud hüvitise maksimumsummaga ning Caremari omandamiseks pakutaval hinnal võrreldes pakkumuse esitamise ettepanekus kindlaks määratud miinimumhinnaga.

(314) Üheksal huvitatud pakkujal, kes lubati hankemenetluse järgmisse etappi ja kes kõik olid saanud sama teabe, paluti seejärel esitada pakkumus (vt põhjendus 73). Kõigil pakkujatel oli võimalus küsida selgitusi enne pakkumuse esitamise tähtaega ning suurima läbipaistvuse tagamiseks avaldas Campania maakond ka kõige sagedamini esitatud küsimused ja nende vastused enne pakkumuste esitamise tähtaega (vt põhjendus 73). Hankekomisjon avalikustas valikumenetluse tulemused 29. juulil 2013 toimunud avalikul istungil ning kõiki pakkujaid teavitati Campania maakonna algatatud kaalutlusõigusel põhinevast kontrollimenetlusest, et kontrollida parima pakkumuse sobivust ja usaldusväärsust ning asjaomase menetluse tulemust (vt põhjendus 73).

(315) Seetõttu on hajutatud komisjoni 2011. aasta menetluse algatamise otsuses väljendatud kahtlused, et osalemiskutse ei pruukinud olla piisavalt läbipaistev ja tingimusteta. Kõiki isikuid teavitati hankemenetluse 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.

Üldsuse jaoks kõige väiksemate kuludega teenuste osutamise tagamine

(316) 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 suudab teenust osutada üldsuse jaoks kõige väiksemate kuludega.

(317) Käesoleval juhul korraldati hankemenetlus uue avaliku teenindamise lepingu kohta, mis on seotud Caremari äriüksusega, mitte ainult avaliku teenindamise lepingu enda kohta madalaima hinna alusel. Itaalia otsustas, et Caremari äriüksuse müügihind peaks olema suurem kui 6 000 000 eurot (vt põhjendus 74) ning uue avaliku teenindamise lepingu puhul kehtestas Itaalia kogu uue lepingu kehtivusajaks hüvitise maksimumsumma, mida võidakse läbivaatamise tulemusena vähendada.

(318) Üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva teatise punktis 67 on märgitud, et madalaim hind vastab ilmselgelt neljandale Altmarki kriteeriumile.

(319) Komisjon märgib, et Itaalia pani rõhku sellise ettevõtja valimisele, kes osutaks teenust madalaima hinnaga, kasutades põhjenduses 73 kirjeldatud valemit. Kõrgeima netohinna arvutamiseks kasutatav valem sisaldab teatavat kohandusmäära, mis põhineb üheksa-aastaste riigivõlakirjade tootlusel, et võtta arvesse lepingu kehtivusaega. Nagu on lisaks märgitud põhjenduses 308, eemaldati esialgses pakkumuse projektis esitatud tehnilised kriteeriumid enne pakkumuse esitamise ettepaneku avaldamist ja need asendati finantsnõuetega, tagades seeläbi, et menetlus toimuks konkureerival ja läbipaistval viisil. Lisaks sisaldas pakkumuse esitamise ettepanek kogu vajalikku teavet pakkumuse

finants- ja tehniliste tingimuste täitmise kohta ning kõigile pakkujatele esitatud teavet andmeruumi kasutamise kohta, kus nad said tutvuda asjakohase teabega Caremari, tema tööstuskava ja teenuse osutamise harta kohta ning võimaluse korral teha sellest koopiaid. Seetõttu leiab komisjon, et madalaima hinna kasutamine asjaomase avaliku teenindamise lepingu sõlmimise kriteeriumina, mis oli seotud Caremari äriüksuse müügiga, võimaldas Itaalial tagada tõhusa konkurentsi ja saada võimalikult suure väärtusega teenus üldsuse jaoks kõige väiksemate kuludega.

(320) Mis puudutab eelkõige teenuse sidumist Caremari äriüksuse müügiga, siis 2012. aasta menetluse laiendamise otsuses asus komisjon esialgsele seisukohale, et uue avaliku teenindamise lepingu hankemenetlus ilma kohustuseta võtta üle avaliku teenuse osutamiseks vajalikud Caremari laevad oleks üldsuse jaoks toonud kaasa väiksemad kulud.

(321) Komisjon on juba eespool järeldanud, et hankemenetlus on olnud piisavalt läbipaistev ja mittediskrimineeriv, et võimaldada osaleda võimalikult paljudel potentsiaalsetel pakkujatel. Pärast osalemiskutse laialdast avaldamist vastas jaatavalt kümme mereveoettevõtjat ja üheksa neist pääses pakkumisvooru. Kõigile neile üheksale ettevõtjale saadetud kutses oli esitatud kogu hankemenetlust puudutav teave.

(322) Pärast huvist teatamise etappi esitati kolm konkureerivat pakkumust, mida Campania maakond hindas.

(323) Avaliku teenuse katkematuse tagamise kohustuslik tingimus ja varade sidumine avaliku teenindamise kohustustega on omavahel seotud. Nimelt hakkab juhul, kui Caremari müük seotakse uue avaliku teenindamise lepinguga, omandaja, st SNAV-Rifimi suhtes, automaatselt kehtima kohustus tagada avaliku teenuse katkematus ja talle antakse sildumise eesõigus. Komisjon leiab, et Caremari 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.

(324) Caremari äriüksus oli seotud üksnes avaliku teenuse osutamise ja eri piirkondi ühendava liikluse tagamisega. Seda arvestades on kõiki Caremari laevu kasutatud ja kasutatakse ka praegu avalikuks teenindamiseks. Lisaks vastavad Caremari laevad uue avaliku teenindamise lepinguga ette nähtud tehnilistele nõuetele. See tähendab, et tänu nende laevade müügile koos uue avaliku teenindamise lepingu sõlmimisega oleks iga ettevõtja (isegi need, kel ei olnud uue avaliku teenindamise lepinguga kehtestatud tehnilistele nõuetele vastavaid laevu) suutnud täita uue avaliku teenindamise lepingu tingimusi, mis puudutab üldist majandushuvi pakkuva teenuse osutamiseks kasutatavate laevade tüüpi. Ei saa väita, et erasektori müüja oleks saanud kõrgema hinna, kui need või mõned laevad oleks müüdud ilma nimetatud tingimuseta. Tegelikult seisnes Caremari laevade väärtus peamiselt nende sobivuses uue avaliku teenindamise lepinguga hõlmatud avaliku teenindamise kohustuse täitmiseks. Kui puuduks seos uue avaliku teenindamise lepinguga, oleks Caremari laevade kaubanduslik nõudlus väike, välja arvatud juhul, kui need kavatsetakse osta lühiajalise investeerimise, taastamise või ajakohastamise eesmärgil. Lisaks sellele tundub ebatõenäoline, et laevu oleks saanud müüa muudel laevandusalastel eesmärkidel kui see, mis hõlmas avaliku teenuse osutamise jätkamise tingimust, kõrgema hinnaga, kui need olid eelarvesse kantud.

(325) Kui aga avaliku teenindamise leping oleks korraldatud Caremari müügist eraldi, peab komisjon ebatõenäoliseks, et potentsiaalsetel pakkujatel oleks olnud uuesti kasutuselevõtuks kohe olemas sellised märkimisväärsed ressursid (st üheksa laeva ning tööstus- ja kaubandusseadmed) uues avaliku teenindamise lepingus sätestatud avaliku teenindamise kohustuse täitmiseks. See on nii eelkõige sellepärast, et uus leping sisaldab erinõudeid laevadele, mida kasutatakse erinevatel avaliku teenindamise lepingu alusel teenindatavatel liinidel (vt põhjendus 88) ning karistusi teatavatele kvaliteedi miinimumnõuetele mittevastavuse korral (vt põhjendus 83). 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.

(326) Seepärast leiab komisjon, et nende laevade sidumine avaliku teenindamise lepinguga võimaldas saada Caremari laevade eest kõrgema hinna kui see, mida Itaalia oleks saanud laevade eraldi müügi korral. Asjaolu, et vastutasuks laevade käitamise eest avaliku teenindamise lepingu alusel teenindatavatel liinidel saab nende omandaja üheksa aasta jooksul avaliku teenuse hüvitist, muutis need laevad ärilisest seisukohast atraktiivsemaks võrreldes olukorraga, kui neid oleks eraldiseisvalt müüdud. Selle põhjal järeldab komisjon, et Itaalia ei ole lisanud tingimusi, mis oleksid võinud hinda alandada või mida eraõiguslik müüja ei oleks nõudnud.

(327) Komisjon teeb järelduse, et hajutatud on tema kahtlus, et uue avaliku teenindamise lepingu pakkumine koos Caremari äriüksusega ei tooks üldsuse jaoks kaasa väiksemaid kulusid.

(328) Eespool öeldut silmas pidades leiab komisjon, et madalaima hinna kasutamine Caremari äriüksusega seotud uue avaliku teenindamise lepingu sõlmimise kriteeriumina tõi kaasa selle, et mitmed mereveoettevõtjad väljendasid huvi osta Caremari äriüksust ja tagada Napoli lahe saarte teenindamine avaliku mereveoteenuse kaudu.

(329) Eelöeldu põhjal järeldab komisjon, et neljas Altmarki kriteerium on kõnealuse meetme puhul täidetud.

9.1.2.5. Järeldus

(330) Kuna Euroopa Kohtu Altmarki kohtuasjas kehtestatud neli tingimust on kumulatiivselt täidetud, järeldab komisjon, et Caremari äriüksusega seotud uue avaliku teenindamise lepingu sõlmimine Caremariga ja talle sildumise eesõiguse andmine ei anna viimasele ega tema omandajale SNAV-Rifimile majanduslikku eelist.

(331) Kuna kõik ELi toimimise lepingu artikli 107 lõikes 1 sätestatud kriteeriumid ei ole täidetud, teeb komisjon järelduse, et Caremari erastamisega seotud uue avaliku teenindamise lepingu sõlmimine Caremariga ja selle omandaja SNAV-Rifimiga ning neile sildumise eesõiguse andmine ei kujuta endast riigiabi ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

9.1.3. *Seaduses 163/2010 kehtestatud meetmed*

(332) Komisjon asus 2011. aasta menetluse algatamise otsuses esialgsele seisukohale, et kõik dekreet-seaduses 125/2010, mida on muudetud ja millest on saanud seadus 163/2010, sätestatud meetmed kujutavad endast riigiabi endise Tirrenia kontserni äriühingutele, sealhulgas Caremarile, niivõrd, kuivõrd asjaomased abisaajad said neid meetmeid kasutada likviidsusvajaduste katmiseks ja seega oma üldise finantsseisundi parandamiseks.

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

9.1.3.1. Rahaliste vahendite võimalik kasutamine laevade uuendamiseks likviidsuse tagamise eesmärgil

(334) Riigi rahalised vahendid: kõnealused rahalised vahendid eraldas riik oma eelarvest (vt põhjendus 130) ja seadusega 163/2010 võimaldati neid kasutada likviidsuse tagamiseks. Seepärast on meede seostatav riigiga ja antud riigi rahaliste vahendite kaudu.

(335) Valikulisus: see meede anti ainult endise Tirrenia kontserni äriühingutele, sealhulgas Caremarile, ja seetõttu on see valikuline.

(336) Majanduslik eelis: Itaalia väitel kasutas Caremar kõnealuseid rahalisi vahendeid laevade renoveerimistöödeks, et viia need vastavusse rahvusvaheliste ohutusstandarditega. Osa töid tehti kahel Caremari laeval, mis anti tasuta üle Laziomarile (vt põhjendus 203). Itaalia sõnul ei kasutatud neid vahendeid kunagi likviidsuse tagamiseks (vt põhjendus 203) ja vastupidise kohta komisjon tõendeid ei leidnud.

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

(338) 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.

9.1.3.2. Erastamisprotsessiga seotud maksuvabastused

(339) Nagu on kirjeldatud põhjenduse 102 punktis a, on vastavalt seaduse 163/2010 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 seadus 166/2009) artikli 19 b lõigetes 1–15, vabastatud kõigist sellistelt toimingutelt ja tehingutelt tavaliselt tasumisele kuuluvatest maksudest.

(340) Komisjon märgib esiteks, et siinjuures tuleb hinnata kahte eraldiseisvat üleandmist: i) Tirrenia endiste tütarettevõtjate Caremari, Saremari ja Toremari üleandmine Tirrenialt Campania, Sardiinia ja Toscana maakonnale; ii) Caremari üleandmine Campania maakonnalt SNAV-Rifimile. Tasumisele mittekuuluvad maksud on eelkõige registreerimismaks, kinnistu ja hüpoteegi registreerimise tasud, tempelmaks, käibemaks ja äriühingu tulumaks. Sellest abimeetmest saavad kasu müüja, ostja või mõlemad. Käesolev otsus käsitleb ainult teist üleandmist ([211]).

(341) Kõigepealt märgib komisjon, et presidendi 26. oktoobri 1972. aasta dekreedi nr 633 kohaselt ei loeta tegutsevate ettevõtjate või äriüksuste üleandmist teisele ettevõtjale kaubatarneks ja seetõttu ei kohaldata selle suhtes käibemaksu. Seega, kuna sellised tehingud, nagu Caremari müük SNAV-Rifimile, ei ole käibemaksuga maksustatud, ei saanud maksuvabastus anda Caremarile käibemaksuga seoses eelist. Lisaks sellele märgib komisjon, et Caremari müügilepingus on selgelt öeldud, et ostja, st SNAV-Rifim, peab tasuma kõik müügiga seotud kulud (st registreerimistasud, notarikulud, kinnistu ja hüpoteegi registreerimise tasud, tempelmaks jms), osutamata SNAV-Rifimi mis tahes vabastusele nende kulude kandmisest. Äriühingu tulumaksust vabastamise puhul kohaldatakse sellist maksu üksnes maksustatava majandusüksuse teenitud tulu suhtes. Käesoleval juhul aga ostis SNAV-Rifim Caremari Campania maakonnalt, mis tähendab, et see tehing oli SNAV-Rifimi jaoks kulu ja seetõttu ei saanud seda maksustada äriühingu tulumaksuga. Seetõttu ei kehti see meede SNAV-Rifimi kohta. Eespool öeldut silmas pidades järeldab komisjon, et nendest maksuvabastustest ei ole kasu saanud ei Caremar ega SNAV-Rifim.

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

9.1.3.3. Võimalus kasutada FASi rahalisi vahendeid likviidsusvajaduste rahuldamiseks

(343) 2011. aasta menetluse algatamise otsuses ja 2012. aasta menetluse laiendamise otsuses tegi komisjon kindlaks (endise) Tirrenia kontserni äriühingute, sealhulgas Caremari, võimaluse kasutada FASi rahalisi vahendeid ([212]) jooksvate likviidsusvajaduste rahuldamiseks. Itaalia selgitas siiski ametliku uurimismenetluse käigus, et FASi rahalised vahendid ei olnud mõeldud Caremari või SNAV-Rifimi (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 hüvitiste maksmiseks, juhul kui hüvitised osutuvad ebapiisavaks. Seaduse 163/2010 artikli 1 lõige 5b võimaldas maakondadel kasutada FASi rahalisi vahendeid korrapärase avaliku teenuse hüvitise osaliseks rahastamiseks ja seeläbi avalike mereveoteenuste katkematuse tagamiseks. Teisisõnu puudutab see meede üksnes Itaalia riigieelarvest vahendite eraldamist avaliku teenuse hüvitiste maksmiseks.

([211]) Esimest üleandmise paketti hinnati otsuses (EL) 2020/1412 (vt selle otsuse põhjendus 417 jj).
([212]) FASi (*Fondo Aree Sottoutilizzate)* rahalised vahendid, vt põhjenduse 102 punkt b.

(344) 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 eraldi meedet, millest Caremar 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.

9.1.4. *Järeldus abi olemasolu kohta*

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

— Caremarile mereveoliinide teenindamise eest ajavahemikul 1. jaanuarist 2009 kuni 31. juulini 2012 makstud hüvitis (st esialgse lepingu pikendamine) ja asjaomaste teenuste osutamisega seotud sildumise eesõigus kujutavad endast riigiabi ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses;

— uue avaliku teenindamise lepingu sõlmimine ajavahemikuks 16. juulist 2015 kuni 15. juulini 2024, mis on seotud Caremari erastamise ja asjaomaste teenuste osutamisega seotud sildumise eesõigusega, vastab neljale Altmarki kriteeriumile ega kujuta endast seega riigiabi ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses;

— kuna Caremar ei kasutanud rahalisi vahendeid laevade uuendamiseks likviidsuse tagamise eesmärgil, mida võimaldas seadus 163/2010, ei kujuta see meede endast riigiabi Caremarile ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses;

— Caremari erastamisprotsessiga seotud maksuvabastused ei kujuta endast riigiabi Caremarile ega SNAV-Rifimile ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses;

— võimalus kasutada FASi rahalisi vahendeid likviidsusvajaduste rahuldamiseks, nagu on sätestatud seaduses 163/2010, ei kujuta endast riigiabi ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

9.2. **Abi seaduslikkus**

(346) Käesoleva otsuse kohaldamisalasse kuuluvad abimeetmed on kehtestatud enne komisjonilt saadud ametlikku heakskiitu. Seega, kuivõrd need abimeetmed ei olnud teavitamisest vabastatud otsuse 2005/842/EÜ ega otsuse 2012/21/EL kohaselt, rikkus Itaalia neid rakendades ELi toimimise lepingu artikli 108 lõiget 3 ([213]).

9.3. **Abi kokkusobivus siseturuga**

(347) Caremarile pikendatud esialgse lepingu alusel makstava avaliku teenuse hüvitise ja sellega seotud sildumise eesõiguse kokkusobivust siseturuga tuleb hinnata ELi toimimise lepingu artikli 106 lõike 2 alusel.

(348) Nagu eespool (punkt 3.1.1) juba märgitud, pikendati esialgse lepingu kehtivusaega pärast 2008. aasta lõppu järgmiste õigusaktidega:

a) dekreet-seaduses 207/2008 (mis muudeti seaduseks 14/2009) nähti ette esialgse lepingu pikendamine 1. jaanuarist 2009 kuni 31. detsembrini 2009;

b) dekreet-seaduses 135/2009 (mis muudeti seaduseks 166/2009) nähti muu hulgas ette esialgse lepingu pikendamine 1. jaanuarist 2010 kuni 30. septembrini 2010;

c) dekreet-seaduses 125/2010 (mis muudeti seaduseks 163/2010) nähti ette esialgse lepingu edasine pikendamine 1. oktoobrist 2010 kuni Tirrenia ja Siremari erastamisprotsessi lõpuni.

(349) Seda arvesse võttes märgib komisjon, et need kolm lepingu pikendamist tehti enne otsuse 2012/21/EL ja üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2011. aasta raamistiku jõustumist 31. jaanuaril 2012. Otsuse 2012/21/EL artikkel 10 ja üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2011. aasta raamistiku punkt 69 sisaldavad siiski korda, mis näeb ette nende kohaldamise antava riigiabi suhtes ka enne nende jõustumist.

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

(350) Eelkõige on otsuse 2012/21/EL artikli 10 punktis a sätestatud, et: „enne käesoleva otsuse jõustumist [s.o enne 31. jaanuari 2012] kehtestatud abikava, mis oli kooskõlas [üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2005. aasta otsusega] siseturuga kokkusobiv ja teavitamiskohustusest vaba, on veel kahe aasta jooksul siseturuga kokkusobiv ja teavitamiskohustusest vaba.“ See näitab, et alates otsuse 2005/842/EÜ jõustumisest 19. detsembril 2005 kuni otsuse 2012/21/EL jõustumiseni 31. jaanuaril 2012 antud abi loetakse siseturuga kokkusobivaks, kuid ainult selle andmise kuupäevast kuni 30. jaanuarini 2014 (kaasa arvatud). Lisaks on artikli 10 punktis b sätestatud, et: „enne käesoleva otsuse jõustumist [s.o enne 31. jaanuari 2012] antud abi, mis ei olnud kooskõlas otsusega 2005/842/EÜ ega olnud siseturuga kokkusobiv ja teavitamiskohustusest vaba, kuid täidab käesolevas otsuses sätestatud tingimusi, on siseturuga kokkusobiv ja eelneva teavitamise kohustusest vaba“.

(351) 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, millest teatati enne või pärast 31. jaanuari 2012, ning kogu ebaseaduslikule abile, mille kohta ta teeb otsuse pärast 31. jaanuari 2012, isegi kui asjaomane 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.

(352) Eespool öeldut silmas pidades tähendavad kirjeldatud eeskirjad, mis käsitlevad otsuse 2005/842/EÜ ja otsuse 2012/21/EL ning üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2011. aasta raamistiku kohaldamist, et Caremarile 1. jaanuarist 2009 kuni 31. juulini 2012 pikendatud esialgse lepingu raames makstud avaliku teenuse hüvitist saab hinnata otsuse 2005/842/EÜ alusel või juhul, kui abi ei ole hõlmatud otsusega 2005/842/EÜ, üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2011. aasta raamistiku alusel (võtmata arvesse üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2011. aasta raamistiku punktide 14, 19, 20, 24, 39 ja 60 sätteid, kuna kõik esialgse lepingu pikendamised võeti vastu enne 31. jaanuari 2012) ([214]).

(353) Komisjon märgib, et nii otsust 2005/842/EÜ kui ka otsust 2012/21/EL kohaldatakse üksnes riigiabi suhtes, mida antakse avaliku teenuse hüvitisena mereühenduste eest saartega, mille keskmine reisijate arv aastas üldist majandushuvi pakkuva teenuse määramisele eelnenud kahel majandusaastal ei ületa 300 000 reisijat.

(354) Itaalia esitatud arvnäitajad (vt põhjendustes 175 ja 176 esitatud tabelid 3 ja 9) ei võimalda järeldada, et esialgse lepingu igale pikendamisele eelnenud kahe majandusaasta keskmine reisijate arv aastas ei ületanud 300 000 reisijat. Tegelikult ületavad esitatud andmed seda künnist ([215]) või on puudulikud ([216]).

(355) Seepärast hindab komisjon, kas pikendatud esialgse lepingu alusel mereveoliinide teenindamise eest (st Napoli lahel ajavahemikus 1. jaanuarist 2009 kuni 31. juulini 2012 teenindatud kaheksa liini ja Ponziane saarestikus ajavahemikus 1. jaanuarist 2009 kuni 31. maini 2011 teenindatud kolm liini) Caremarile makstud avaliku teenuse hüvitis vastab üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2011. aasta raamistiku tingimustele. Nagu on märgitud põhjenduses 351, kuna abi anti enne 31. jaanuari 2012 (st üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2011. aasta raamistiku jõustumine), kohaldatakse siiski üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitlevat 2011. aasta raamistikku, välja arvatud punktide 14, 19, 20, 24, 39 ja 60 sätteid.

([214]) Esialgset lepingut pikendati kolm korda: 30. detsembril 2008 (kuni 31. detsembrini 2009), 25. septembril 2009 (kuni 30. septembrini 2010) ja 5. augustil 2010 (kuni 31. juulini 2012).

([215]) See puudutab reisijate arvu Capri-Sorrento liinil 2009. ja 2010. aastal ning Capri-Napoli liinil 2009., 2010., 2011. ja 2012. aastal.

([216]) Lepingu esimese ja teise pikendamise puhul (30. detsember 2008 ja 25. september 2009) ei esitanud Itaalia asjaomastele pikendamistele eelnenud kahe aasta kohta andmeid. Lepingu kolmanda pikendamise puhul (5. august 2010) esitas Itaalia andmed 2009. ja 2010. aasta kohta, kuid mitte 2008. aasta kohta. Igal juhul on nende aastate ainsad asjakohased andmed Capri-Sorrento ja Capri-Napoli liinide andmed, samas kui muude liinide kohta esitati need koondandmetena, st Ischia-Procida-Napoli liini kohta ilma Ischia-Procida, Procida-Napoli ja Ischia-Napoli liini segmente eraldamata, ning Ischia-Procida-Pozzuoli liini kohta ilma Procida-Pozzuoli liini segmenti eraldamata. 2010. aasta kohta esitati koondandmed, välja arvatud Capri-Sorrento ja Capri-Napoli liinide puhul.

9.3.1. *Tõeline üldist majandushuvi pakkuv teenus*

(356) 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.

(357) Üldist majandushuvi pakkuvate teenuste tõelisuse hindamisel tuleb lähtuda ka üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitlevast teatisest (vt põhjendused 170 ja 186), määrusest (EMÜ) nr 3577/92 (vt põhjendused 173, 174 ja 175) ja kohtupraktikast (vt põhjendused 176 ja 177). Seetõttu peab komisjon lepingu pikendamise puhul hindama,

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

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

c) kas selle puuduse kõrvaldamiseks ei piisanud lihtsalt avaliku teenindamise kohustuse kasutamisest (**kõige vähem kahjulik lähenemisviis**).

Kasutajatepoolne nõudlus

(358) Pikendatud esialgse lepingu alusel anti Caremarile kohustus osutada reisijate ja sõidukite (sealhulgas päästesõidukid) regulaarseid mereveoteenuseid eelnevalt kindlaks määratud hinnatasemel parv- ja kiirlaevadega (mis hõlmas kiirparvlaevu segaveoteenuste puhul ja tiiburlaevu üksnes reisijateveo puhul) vastavalt Campania maakonna kehtestatud mereveokavas esitatud sõidugraafikule, nagu on näha punktis 3.3.1. Caremarile pandud avaliku teenindamise kohustus puudutas teenindatavaid sadamaid, avalike teenuste osutamise korra alusel teenindatavatele mereveoühendustele määratud laevade tüüpi, teenuse sagedust, sõidugraafikut ja katkematust, teenuse kvaliteeti ning maksimumtariife (vt põhjendused 40–44). Lepingu pikendamiste ajal (st 1. jaanuaril 2009, 1. jaanuaril 2010 ja 1. oktoobril 2010) Caremarile kehtestatud avaliku teenindamise kohustus oli sama mis esialgses lepingus (vt põhjendus 37).

(359) Komisjon tuletab kõigepealt meelde, et Itaalia on kehtestanud esialgses lepingus sätestatud avaliku teenindamise kohustuse peamiselt selleks, et tagada mandri ja saarte vaheline katkematu ühendus ja aidata kaasa asjaomaste saarte majandusarengule regulaarsete ja usaldusväärsete mereveoteenuste kaudu. Komisjon jõudis juba järeldusele (vt põhjendus 242), et need on tõepoolest õigustatud avaliku huvi eesmärgid.

(360) Mis puudutab kasutajatepoolset nõudlust, siis juba põhjendustes 243 ja 244 esitatud kaalutlused kehtivad ka pikendatud esialgse lepingu suhtes. Itaalia esitatud üksikasjalik liinistatistika reisijate, sõidukite ja kauba kohta, mida Caremar vedas aastatel 2009–2012, näitab tegelikult, et Caremari teenindatavaid liine iseloomustas märkimisväärne nõudlus, mis püsis ajas stabiilsena (vt põhjendus 174).

Turutõrke olemasolu

(361) Mis puudutab turutõrke olemasolu Caremari teenindatavatel liinidel Napoli lahel, siis leiab komisjon allpool põhjendustes 362–366 esitatud põhjustel, et komisjoni järeldus uue avaliku teenindamise lepingu sõlmimise ajal valitsenud konkurentsiolukorra kohta (vt põhjendus 259) kehtib ka perioodi 2009–2012 puhul, st esialgse lepingu pikendamiste ajal.

(362) Esiteks olid pikendatud esialgse lepingu raames (st ajavahemikul 1. jaanuarist 2009 kuni 31. juulini 2012) Caremari poolt avaliku teenindamise lepingu alusel Napoli lahel teenindatavad liinid samad, mis olid talle uue avaliku teenindamise lepinguga määratud (vt põhjenduse 34 punkt a ja põhjendus 84), ning sellel perioodil Caremarile kehtestatud avaliku teenindamise kohustus erines reiside sageduse ja sõidugraafiku poolest vaid väga vähesel määral uue avaliku teenindamise lepinguga kehtestatud avaliku teenindamise kohustusest, nagu on kirjeldatud põhjenduses 39. Tegelikult kehtisid Caremari suhtes nii uue avaliku teenindamise lepingu kui ka pikendatud esialgse lepingu alusel samad kohustused, mis puudutasid ühenduse katkematust, reiside sagedust, regulaarsust, õigeaegsust, avaliku teenindamise kohustusega hõlmatud liinidele ette nähtud laevade arvu, tüüpi ja veomahtu, tariife ning teenuse kvaliteeti.

(363) Mis puudutab reiside sagedust ja sõidugraafikut, siis Campania maakond kehtestas Caremari tarbeks asjakohase mereveokava nende liinide teenindamiseks ajavahemikul 16. jaanuarist 2012 kuni 31. juulini 2012 oma 9. augusti 2011. aasta piirkondliku täidesaatva otsusega nr 443 (mida on muudetud 30. detsembri 2011. aasta piirkondliku täidesaatva otsusega nr 857). See kava oli sama, mille alusel kehtestati ka uuest avaliku teenindamise lepingust tulenevad kohustused (vt põhjendused 83–85). Ajavahemikul 1. jaanuarist 2009 kuni 15. jaanuarini 2012 kohaldati Caremari suhtes mereveokava, mille Campania maakond kehtestas oma 1. aprilli 2007. aasta piirkondlikus täidesaatvas otsuses nr 548, ja mis oli vastu võetud esialgse lepingu alusel (vt põhjendus 36). Komisjon märgib, et 2007. aasta kava ja 2011. aasta kava (nagu on kirjeldatud põhjenduses 39) vahelised erinevused olid väga väikesed ja tingitud vajadusest tagada Caremari teenuste võimalikult suur vastavus kohalike elanike mereveovajadustele. Nagu Itaalia selgitas (põhjendused 178–181), on menetlusraamistik, mille alusel Campania maakond määrab avaliku teenindamise kohustuse kindlaks mereveosektoris, kehtestatud 28. märtsi 2002. aasta piirkondliku seaduse nr 3 artiklis 17, milles on sätestatud mereveoettevõtjatele, sealhulgas Caremarile, ette nähtud avaliku teenindamise kohustuse ulatuse korrapärane kontrollimine ja vajaduse korral selle kohustuse ajakohastamine. Sellest tulenevalt algatas Campania maakond 2010. aastal avaliku konsultatsiooni pikendatud esialgse lepingu alusel Caremari võetud avaliku teenindamise kohustuse ulatuse üle, mille põhjal ajakohastati reiside sagedust ja sõidugraafikut mitte ainult Caremari, vaid ka kõigi Napoli lahel avaliku teenindamise kohustuse alusel tegutsevate teenuseosutajate puhul, mis kiideti heaks 9. augusti 2011. aasta piirkondliku täidesaatva otsusega nr 443. Seda ajakohastust kohandati Caremari osutatavate teenuste puhul vähesel määral ka 30. detsembri 2011. aasta piirkondliku täidesaatva otsusega nr 857, et võtta arvesse Procida omavalitsuse lisanõudeid, kes leidis, et 9. augusti 2011. aasta piirkondliku täitesaatva otsusega nr 443 heaks kiidetud mereveokava alusel ei olnud need teenused küllaldaselt tagatud.

(364) Nagu Itaalia selgitas (vt põhjendus 184), oli Caremari poolt Napoli lahel ajavahemikul 1. jaanuarist 2009 kuni 15. jaanuarini 2012, st esialgse lepingu pikendamiste ajal, teenindatava kaheksa liini konkurentsiolukord väga sarnane perioodiga 2012–2015, st enne uue avaliku teenindamise lepingu sõlmimist, mida hinnati põhjendustes 249–259. Erandina, nagu märkis Itaalia (põhjendus 183), oli Caremar ajavahemikul 2010. aasta detsembri lõpust kuni 1. oktoobrini 2011 ainus mereveoettevõtja, kes teenindas avaliku teenindamise kohustuse alusel Capri-Sorrento, Capri-Napoli, Ischia-Napoli, Ischia-Procida-Napoli, Ischia-Procida-Pozzuoli, Ischia-Procida ja Procida-Napoli liine, kusjuures Gestour ja Procida Lines teenindasid avaliku teenindamise kohustuse alusel Procida-Pozzuoli liini, võttes arvesse, et kõik teised laevandusettevõtjad keeldusid sel perioodil avaliku teenindamise kohustuse alusel teenuseid osutamast. Sel ajavahemikul pidi Campania maakond suurendama Caremarile pandud avaliku teenindamise kohustuse ulatust (mis puudutab reiside sagedust ja sõidugraafikut), et tulla toime teatavate Caremari konkurentide osutatavate teenuste ootamatu katkemisega. Teenuste ootamatu katkemine viitas selgelt sellele, et kohalikud elanikud ei saanud täielikult tugineda Caremari konkurentide osutatavatele avaliku teenindamise kohustusest tulenevatele teenustele.

(365) Eespool öeldut arvesse võttes ja tuginedes ka Caremari konkurentide märkustes esitatud teabele (vt põhjendused 150, 151, 161 ja 168), täheldab komisjon järgmist:

a) **Capri-Sorrento** liinil oli perioodil 2009–2011 Caremar ainus ettevõtja, kes osutas liinil aasta ringi segaveoteenuseid. Tõepoolest, Caremari konkurendid osutasid kas ainult reisijate mereveoteenuseid (nagu NLG ja Alimar ([217])) või osutasid ka segaveoteenuseid, kuid üksnes suveperioodil (nagu SNAV ([218]) ja Aligruson ([219])). Võttes arvesse, et SNAVi ja Aligrusoni osutatavad teenused jäid perioodil 2009–2012 samaks (vt põhjenduse 185 punkt a) ning et Caremari osutatavad teenused muutusid perioodil 2009–2012 väga vähesel määral, peamiselt seoses väikeste sõidugraafiku kohandustega (vt põhjenduse 39 punkt a), leiab komisjon, et Itaalia ei teinud ilmset viga, kui leidis, et sellel liinil segamereveoteenuste osutamisel esines turutõrge;

([217]) Alimar osutas teenuseid ainult 2009. ja 2010. aastal.

([218]) Mis puudutab segaveoteenuseid, siis tuli SNAVil kiirparvlaevaga teenindada kümmet reisi päevas (kuus reisi Caprilt Sorrentosse kl 7.35, 9.15, 12.10, 15.55, 17.40 ja 18.05 ning neli reisi Sorrentost Caprile kl 8.10, 11.25, 13.50 ja 16.35), kuid üksnes suveperioodil (eelkõige 1. aprillist 3. novembrini).

([219]) Mis puudutab segaveoteenuseid, siis Aligrusonil tuli teenindada nelja reisi päevas (kaks reisi Sorrentost Caprile kl 11.30 ja 14.00 ning kaks reisi Caprilt Sorrentosse kl 12.30 ja 18.05), kuid üksnes suveperioodil.

b) **Capri-Napoli** liinil oli Caremar perioodil 2009–2011 ainus ettevõtja, kes osutas liinil aasta ringi segaveoteenuseid. Tõepoolest, Caremari konkurendid (SNAV, NLG, Neapolis ja Metrò del Mare) osutasid liinil ainult reisijate mereveoteenuseid, kuid mitte alati kogu aasta jooksul (vt põhjenduse 185 punkt b). Nagu on selgitatud põhjenduses 252, ei saanud reisijateveoteenuseid lugeda segaveoteenuste alternatiiviks, sest need jätsid teenindamata olulise osa kasutajatepoolsest nõudlusest, st sõidukite (sealhulgas kiirabiautode) transportimise ja postiveo nõudlus. Lisaks ei osutatud 2009. ja 2010. aastal reisijateveoteenuseid turutingimustel, aasta ringi ja iga päev (ainult avaliku teenindamise kohustuse alusel). 2011. aastal hakkasid turuosalised aasta ringi osutama mõningaid teenuseid turutingimustel, nimelt viis Neapolise teenindatavat reisi (Caprilt kl 8.50, 14.10 ja 17.30 ning Napolist kl 10.00 ja 16.05) ja kaks NLG teenindatavat reisi (Caprilt kl 9.35 ja 11.35), millest aga üksi ei piisanud, et tagada ühenduse katkematus Capri ja mandri vahel. Esiteks ei osutatud ühtki neist teenustest varahommikul (st kl 5.00–8.30), mis oli ajavahemik, mil pendelrändajatel oli väga suur vajadus teenuste järele. Teiseks vastasid turuteenused peamiselt turisminõudlusele, kuna neid osutati kellaaegadel, mis ei sobinud õpilastele ega töötajatele. Tegelikult kehtis enamiku Caremari konkurentide kogu aasta jooksul teenindavate reiside suhtes avaliku teenindamise kohustus, mis viitab sellele, et põhimõtteliselt ei oleks turg neid ilma riigiasutuste kehtestatud ametliku kohustuseta pakkunud. Nagu Itaalia selgitas, ei taganud isegi avaliku teenindamise kohustuse kehtestamine teenuse osutamist, nagu näitas asjaolu, et 2010. aasta detsembri lõpust kuni 1. oktoobrini 2011 lõpetasid Caremari konkurendid avaliku teenindamise kohustusest tulenevate teenuste osutamise mitmel liinil, sealhulgas Capri-Napoli liinil (vt põhjenduse 183 punkt b). Seda arvesse võttes leiab komisjon, et Itaalia ei teinud ilmset viga, kui ta leidis, et sellel liinil segamereveoteenuste osutamisel esines turutõrge;

c) **Ischia-Napoli** otseliinil osutas Caremar perioodil 2009–2011 parvlaevaga segaveoteenuseid, konkureerides Medmariga, ja tiiburlaevaga reisijateveoteenuseid, konkureerides Alilauroga. Itaalia kirjeldatud konkurentsiolukord (vt põhjenduse 185 punkt c) näitab, et Caremari konkurentide osutatavad teenused ei olnud piisavad kohalike elanike avaliku vajaduse rahuldamiseks. Esiteks ei osutanud Caremari konkurendid sellel otseliinil turutingimustel ühtegi teenust ning avaliku teenindamise kohustuse alusel osutati teenuseid kas suvel (st Medmari 1. jaanuarist 2009 kuni 30. septembrini 2011 osutatud segaveoteenused) või igal juhul Caremari osutatavatest teenustest erinevatel kellaaegadel ([220]). Seetõttu leiab komisjon, et Itaalia ei teinud ilmset viga, kui ta leidis, et sellel liinil segamereveoteenuste ja reisijateveoteenuste osutamisel esines turutõrge. See järeldus kehtib ka siis, kui arvestada, et Ischia-Napoli otseühendus on asendatav reisiga vahepeatusega Procidal, hoolimata erinevast reisi pikkusest ([221]). Nagu on selgitatud põhjenduse 365 punktis d, ei olnud Caremari konkurentide osutatavad teenused Ischia-Procida-Napoli liinil piisavad, et tagada rahuldav regulaarne ühendus Ischia ja Napoli vahel;

d) **Ischia-Procida-Napoli** liinil oli perioodil 2009–2011 Caremar ainus laevandusettevõtja, kes osutas liinil aasta ringi piisaval arvul igapäevaseid veoteenuseid (st segaveoteenuseid ja reisijateveoteenuseid). Segaveoteenuseid ei osutanud liinil aasta ringi turutingimustel ükski laevandusettevõtja; Medmar, kes oli ainus teine liinil segaveoteenuseid osutav äriühing, tegutses küll avaliku teenindamise kohustuse alusel, kuid Itaalia sõnul avaliku teenindamise kohustust, mille kohaselt tuli teenus tagada igal juhul Caremari osutatavatest teenustest erinevatel kellaaegadel, ei järgitud (vt põhjenduse 185 punkt d). Mis puudutab reisijateveoteenuseid, siis ainus teine liinil reisijateveoteenuseid osutav ettevõtja SNAV teenindas aasta ringi

([220]) Mis puudutab aasta ringi osutatavaid segaveoteenuseid, siis Caremar teenindas Ischialt reisi kl 8.45 ning Medmar (alates 1. oktoobrist 2011) suvel kl 17.00 ja talvel kl 16.35; Napolist teenindas Caremar reise kl 16.05 ja 20.25 ning Medmar (alates 1. oktoobrist 2011) kl 8.35, 14.10 ja 18.30. Mis puudutab aasta ringi osutatavaid reisijateveoteenuseid, siis Caremar teenindas Napolist 1. jaanuarist 2009 kuni 30. septembrini 2011 reise kl 7.50 ja 18.15 ning Alilauro 1. jaanuarist 2009 kuni 30. septembrini 2011 kl 9.35 ja alates 1. oktoobrist 2011 kl 7.35 ja 20.10; Caremar teenindas Ischialt 1. jaanuarist 2009 kuni 30. septembrini 2011 reise kl 6.50 ja 8.50 ning Alilauro ei osutanud Ischialt aasta ringi teenuseid 1. jaanuarist 2009 kuni 30. septembrini 2011. Alates 1. oktoobrist 2011, mil Alilauro alustas avaliku teenindamise kohustusest tulenevate teenuste aastaringset osutamist Ischialt Napolisse, ei osutanud Caremar reisijateveoteenuseid Ischialt Napolisse.

([221]) Mis puudutab parvlaevaga osutatavaid segaveoteenuseid, siis lisab vahepeatus Procidal reisile (mille kestus Ischia-Napoli otseliinil on 1 h 25 min) ligikaudu 15 minutit. Tiiburlaevaga osutatavate reisijateveoteenuste puhul lisab vahepeatus Procidal reisile (mille kestus on Ischia-Napoli otseliinil 45 min) ligikaudu 30 minutit.

ainult ühte reisi päevas (kõik teised reisid olid koondatud suveperioodile), st Ischialt (Casamicciola) kl 9.45 ja Procidalt kl 10.05. See teenus oli selgelt ebapiisav kohalike elanike mereveovajaduste rahuldamiseks, arvestades, et seda osutati ajavahemikul, mis ei vastanud Ischialt pärit pendelrändajate (peamiselt töötajate ja õpilaste) vajadustele, ja see oli ette nähtud ainult ühel suunal. Seevastu, nagu on märgitud põhjenduse 39 punktis d, oli Caremar kohustatud tagama ajavahemikul 1. jaanuarist 2009 kuni 31. septembrini 2011 kaheksa reisijateveoteenust päevas kogu aasta jooksul ning alates 1. oktoobrist 2011 kümme reisijateveoteenust päevas kogu aasta jooksul pendelrändajatele sobivatel kellaaegadel, ([222]) kusjuures ajavahemikul 1. juunist kuni 30. septembrini lisati veel kaks reisi ([223]). Seetõttu leiab komisjon, et Itaalia ei teinud ilmset viga, kui ta leidis, et sellel liinil segamereveoteenuste ja reisijateveoteenuste osutamisel esines turutõrge;

e) **Ischia-Procida-Pozzuoli** liinil osutas Caremar perioodil 2009–2011 parvlaevaga segaveoteenuseid, konkureerides Medmariga. Itaalia kirjeldatud konkurentsiolukord (vt põhjenduse 185 punkt e) näitab, et teenused, mida Medmar osutas koos vahepeatusega Procidal, ei olnud piisavad kohalike elanike avaliku vajaduse rahuldamiseks, arvestades nende reiside väga väikest sagedust (aasta ringi üks reis päevas avaliku teenindamise kohustuse alusel, kooliperioodil lisareis Ischialt kl 7.30 turutingimustel), ja nende koondumist varahommikusele ajale, mis jättis ülejäänud päevaajad täielikult katmata ([224]). Seetõttu leiab komisjon, et Itaalia ei teinud ilmset viga, kui ta leidis, et sellel liinil segamereveoteenuste osutamisel esines turutõrge;

f) **Ischia-Procida** liini kohta märgib komisjon, et perioodil 2009–2011 ei olnud Caremar kohustatud osutama ühtegi teenust lisaks neile, mida juba osutati Ischia-Procida-Pozzuoli ja Ischia-Procida-Napoli liinil (vt põhjenduse 39 punkt f). Seetõttu ei ole vaja hinnata selle segmendi konkurentsiolukorda Ischia-Procida-Napoli ja Ischia-Procida-Pozzuoli liini puhul eraldi põhjenduse 365 punktides d ja e juba kirjeldatud konkurentsiolukorrast;

g) **Procida-Pozzuoli** liinil osutas Caremar perioodil 2009–2011 tiiburlaevaga reisijateveoteenuseid, konkureerides Procida Lines'i, Gestouri ja Ippocampoga, kes osutasid sellel liinil parvlaevaga segaveoteenuseid. Caremari teenused ja Caremari konkurentide osutatavad teenused ei olnud aga asendatavad, kuna tiiburlaevareisid on palju kiiremad kui parvlaevareisid (50 minutit parvlaevaga ja 15 minutiga tiiburlaevaga). Igal juhul, olenemata reisijateveo- ja segaveoteenuste asendatavusest, osutasid Caremari konkurendid, eelkõige Gestour ja Procida Lines, kuna Ippocampo tegutses ainult suveperioodil, aasta ringi teenuseid Caremarist erinevatel kellaaegadel ([225]) (vt põhjenduse 185 punkt g). Seetõttu leiab komisjon, et Itaalia ei teinud ilmset viga, kui ta leidis, et sellel liinil reisijateveoteenuste osutamisel esines turutõrge;

([222]) St Napolist kl **8.50** (kl 9.55 kuni 1. oktoobrini 2011), **11.45**, **13.10**, **15.10** ja **18.15**. Ischialt kl **7.30**, **10.10**, **13.05** (kl 12.00 kuni 1. oktoobrini 2011), **14.30** (kl 14.15 kuni 1. oktoobrini 2011), **16.30** (kl 16.15 kuni 1. oktoobrini 2011).

([223]) St Ischialt Procidale ja seejärel Napolisse kl **19.35** (väljumisega Procidalt kl 20.00) ning Napolist Procidale ja seejärel Ischiale kl **20.55** (väljumisega Procidalt kl 21.30).

([224]) Ajavahemikul 1. jaanuarist 2009 kuni 30. septembrini 2011 osutas Medmar ainult ühte teenust turutingimustel, nimelt Ischialt kl **7.30** kooliperioodil (16. septembrist 14. juunini) ja kahte avaliku teenindamise kohustusest tulenevat teenust aasta ringi, nimelt Ischialt (Casamicciola) kl **2.30** ja Pozzuolist kl **4.10**.

([225]) Procidalt osutas Caremar teenust aasta ringi kl 8.25 (kl 8.10 alates 1. oktoobrist 2011), kuid Gestour aasta ringi kl 6.50, 9.30, 11.20, 14.05 (kuni 30. septembrini 2011), 17.05 (kuni 30. septembrini 2011) ja 18.55 ning Procida Lines kl 5.50, 7.50, 10.45, 12.40, 15.25, 17.30 ja 19.15. Pozzuolist osutas Caremar veoteenust kl 8.55 (kl 8.50 alates 1. oktoobrist 2011), kuid Gestour teenust aasta ringi kl 6.00, 8.30, 10.35, 12.55, 15.05 (kuni 30. septembrini 2011), 17.55 (kuni 30. septembrini 2011) ja 19.50 ning Procida Lines kl 5.05, 7.05, 9.25 (kuni 30. septembrini 2011), 11.50, 13.35, 16.25, 18.25 ja 20.00).

h) **Procida-Napoli** liinil osutas Caremar perioodil 2009–2011 tiiburlaevaga reisijateveoteenuseid, konkureerides SNAVi ja Medmariga. Siiski ei teenindanud Medmar kuni 30. septembrini 2011 lisaks Ischia-Procida-Napoli liinil teenindavatele reisidele ühtegi reisi ning SNAV teenindas aasta ringi lisaks Ischia-Procida-Napoli liinil juba teenindavatele reisidele ainult ühte reisi (Procidalt kl 7.35). Alates 1. oktoobrist 2011 teenindas Medmar lisaks Ischia-Procida-Napoli liinil teenindavatele reisidele ühte reisi päevas (Napolist kl 00.20) ning SNAV teenindas aasta ringi lisaks juba Ischia-Procida-Napoli liinil teenindavatele reisidele ainult ühte reisi päevas (seekord Napolist kl 12.30). Kõiki neid reise teenindati avaliku teenindamise kohustuse alusel ja kellaaegadel, mis erinesid Caremari teenindatavatest ajavahemikest ([226]) (vt põhjenduse 185 punkt h). Isegi kui võtta arvesse teenuseid, mida SNAV ja Medmar osutasid Ischia-Procida-Napoli liinil, puudus laevandusettevõtja, kes aasta ringi osutaks asjaomasel liinil reisijateveoteenuseid turutingimustel, ning Medmari ja SNAVi avaliku teenindamise kohustusest tulenevad reisijateveoteenused jäid katmata mõnel ajavahemikul, mis olid olulised igapäevaste pendelrändajate jaoks laevaühenduse tagamiseks (Procidalt kl 6.00–7.00 ja 8.00–10.00 ning Napolist kl 7.00–8.00 ja 17.00–18.00). Neil põhjustel leiab komisjon, et Itaalia ei teinud ilmset viga, kui ta leidis, et sellel liinil reisijateveoteenuste osutamisel esines turutõrge.

(366) Eespool esitatut arvesse võttes leiab komisjon, et pikendatud esialgses lepingus Napoli lahe liinide teenindamiseks sätestatud avaliku teenindamise kohustus on põhjendatud tegeliku avaliku vajadusega tagada eri piirkondi ühendav liiklus. Esialgse lepingu pikendamiste ajal (2009. ja 2010. aastal) ei suutnud ainult turujõud (isegi avaliku teenindamise kohustuse kehtestamisega) rahuldada Itaalia kindlaks tehtud avaliku teenuse vajadust, mis puudutas reiside sagedust, katkematust ja regulaarsust.

(367) Nagu eespool seoses Ponziane saarestiku liinidega märgitud (vt põhjenduse 34 punkt b), osutas Caremar Ponza-Formia, Ponza-Anzio ja Formia-Ventotene liinil reisijateveo- ja segaveoteenuseid kuni 31. maini 2011. Caremarile kehtestatud Ponziane saarestiku liinide avaliku teenindamise kohustus hõlmas teenindatavaid sadamaid, avalike teenuste osutamise korra alusel teenindatavate mereveoühenduste tarbeks ette nähtud laevade tüüpi ja veomahtu, teenuste sagedust ja maksimumtariife (vt põhjenduse 36 punktid d, e, f ja põhjendused 40–44).

(368) Komisjon märgib, et 1. jaanuarist 2009 kuni 31. maini 2011 osutasid Ponza-Formia, Ponza-Anzio ja Formia-Ventotene liinil reisijateveoteenuseid veel kaks ettevõtjat – Vetor ja/või SNAP. Nagu Itaalia selgitas, ei saa aga Vetori ja SNAPi teenuseid lugeda katkematuse ja regulaarsuse poolest Caremari osutatavate teenustega asendatavaks (vt põhjendus 186).

(369) Eelkõige osutas Vetor tiiburlaevaga avaliku teenindamise kohustuse alusel **Ponza-Formia** liinil aasta ringi iga päev reisijateveoteenust, kuid Caremar ei osutanud aasta ringi tiiburlaevaga mitte ainult ühte reisijateveoteenust päevas, vaid ka parvlaevaga kahte segaveoteenust päevas (vt põhjenduse 36 punkt d). Seega ei hõlmanud Vetori osutatavad teenused sõidukite- ja kaubavedu (nt postivedu), mis Itaalia sõnul oli hädavajalik, et tagada oma sõidukiga reisivatele pendelrändajatele igapäevane ühendus mandriga. Reisijateveoteenuste kohta selgitas Itaalia (vt põhjenduse 185 punkt a), et Caremar oli kohustatud laevadega peatuma öösel saare juures, et tagada päeva esimene reis ning kindlustada igapäevase ühenduse mandriga õpilastele ja töötajatele. Laevade kättesaadavus saarel öösel pidi samuti tagama mereveo mandrile sellise meditsiinilise hädaolukorra puhul, milleks helikopterit ei ole võimalik kasutada. Seetõttu järeldab komisjon, et Itaalia ei teinud ilmset viga, kui ta leidis, et sellel liinil esines turutõrge.

([226]) St Procidalt Napolisse (reisi kestus 40 min) kl **6.35** ja **9.20** (kl 9.25 1. oktoobrist 2011 kuni 16. jaanuarini 2012) ning Napolist Procidale (reisi kestus 40 min) kl **7.30** ja **17.45** (kl 17.30 1. oktoobrist 2011 kuni 16. jaanuarini 2012).

(370) **Ponza-Anzio** liinil osutas Vetor tiiburlaevaga kõrghooajal iga päev reisijateveoteenust turutingimustel ja madalhooajal laupäeviti avaliku teenindamise kohustuse alusel, kuid Caremar teenindas kõrghooajal reisijateveo kiirliini esmaspäevast laupäevani ning kahte segaveoteenust aasta ringi pühapäeviti ja riigipühadel (vt põhjenduse 36 punkt e). Itaalia selgitas (vt põhjenduse 185 punkt b), et avaliku teenindamise kohustus oli põhjendatud sotsiaalse ja majandusliku arenguga ning selle eesmärk oli tagada sõidukitega reisijatele edasi-tagasireisimise võimalus Ponzalt või Ponza suunal kogu aasta jooksul vähemalt pühapäeviti ja riigipühadel (nt selleks, et võimaldada pereliikmete külastamist). Komisjon märgib, et Vetori osutatavad teenused ei katnud avaliku teenuse vajadust sõiduki- ja kaubaveo järele (nt postivedu). Peale selle olid Vetori kõrghooajal turutingimustel osutatavad reisijateveoteenused peamiselt suunatud turismisektorile, samas kui Caremari kohaloleku eesmärk oli katta elanike veovajadused, tagades ka taskukohased tariifid. Seetõttu järeldab komisjon, et Itaalia ei teinud ilmset viga, kui ta leidis, et sellel liinil esines turutõrge.

(371) **Formia-Ventotene** liinil osutas Vetor madalhooajal tiiburlaevaga ühte reisijateveoteenust päevas ja teenindas kõrghooajal ühte lisareisi igal esmaspäeval, mõlemaid avaliku teenindamise kohustuse alusel, ning SNAP osutas kõrghooajal tiiburlaevaga ühte reisijateveoteenust päevas turutingimustel. Caremar osutas seevastu aasta ringi kahte segaveo- ja kahte ([227]) reisijateveoteenust päevas (vt põhjenduse 36 punkt f). Vetori ja SNAPi osutatavad teenused ei katnud avaliku teenuse vajadust seoses sõidukite- ja kaubaveoga (nt postivedu) ning reisijateveo puhul ei olnud need piisavad, et tagada ühenduse katkematus mandriga, arvestades nende reiside väikest sagedust ja regulaarsust. Nagu Itaalia selgitas (vt põhjenduse 185 punkt c), võimaldasid Caremari teenused elanikel mandrile reisida töötamise või õppimisega seotud põhjustel. Kuna Caremari laevad peatusid saare juures öösel, tagasid need ka meditsiinilise hädaolukorra puhul mereveo mandrile. Seetõttu järeldab komisjon, et Itaalia ei teinud ilmset viga, kui ta leidis, et sellel liinil esines turutõrge.

Kõige vähem kahjulik lähenemisviis

(372) Komisjon märgib, et võttes arvesse kavandatud Caremari erastamist ja selleks, et tagada esialgse lepingu alusel osutatavate avalike teenuste katkematus, otsustas Itaalia pikendada esialgset lepingut muutmata kujul (välja arvatud alates 2010. aastast kohaldatava hüvitise arvutamise metoodika muudatus).

(373) Komisjon nõustub, et kasutajatepoolset nõudlust ei oleks saanud rahuldada, kui oleks tuginetud üksnes hüvitiseta avaliku teenindamise kohustusele, mis kehtestati Caremari konkurentidele kõnealustel liinidel. Eespool juba nimetatud põhjustel (põhjendused 262–265) ei olnud Napoli lahel kehtiv avaliku teenindamise kohustuse kord sugugi võrreldav Caremari suhtes pikendatud esialgse lepingu alusel kehtestatud avaliku teenindamise kohustusega. Tasub meenutada, et 2010. aasta detsembri lõpust kuni 1. oktoobrini 2011 lõpetasid Caremari konkurendid (välja arvatud Gestour ja Procida Lines) teenuste osutamise hüvitiseta avaliku teenindamise kohustuse alusel. Caremari puudumise korral oleks enamik Napoli lahe liinidest jäänud teenindamata (vt põhjenduse 183 punkt b). Ponziane saarestiku liinide kohta märgib komisjon, et teiste ettevõtjate pakkumine liinidel ei vastanud (kõikidele) nõuetele, mis puudutasid reiside regulaarsust, ühenduse katkematust, veomahtu ja hinda, ning et enamiku (kui mitte kõikide) liinide teenindamine, eriti madalhooajal, oli kahjumlik, mistõttu ilma avaliku teenuse hüvitiseta neid tõenäoliselt üldse ei teenindataks. Lisaks nõustub komisjon, et Caremari erastamisprotsessi silmas pidades oli esialgse lepingu pikendamine ainus viis tagada avalike teenuste katkematus kuni Caremari erastamise lõpuleviimiseni.

Järeldus

(374) Seetõttu järeldab komisjon, et Itaalia ei teinud ilmset viga, määratledes Caremarile usaldatud teenuseid üldist majandushuvi pakkuvate teenustena põhjendustes 365 ja 367–371 nimetatud liinidel. Seega on komisjoni 2011. ja 2012. aasta menetluse laiendamise otsustes väljendatud kahtlused hajutatud.

([227]) Esmaspäeviti neli reisi päevas.

9.3.2. *Vajadus ülesande andmise akti järele, milles määrataks kindlaks avaliku teenindamise kohustus ja hüvitise arvutamise meetodid*

(375) 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.

(376) Nendes õigusaktides tuleb täpsustada eelkõige järgmist: a) avaliku teenindamise kohustuse täpne laad ja kestus, b) asjaomane ettevõtja ja territoorium, c) ainuõiguste laad, d) hüvitise arvutamise, kontrollimise ja läbivaatamise parameetrid ning e) ülemääraste hüvitiste maksmise vältimise ja tagasinõudmise kord.

(377) Komisjon väljendas oma 2011. aasta menetluse algatamise otsuses ja 2012. aasta menetluse laiendamise otsuses kahtlust, kas ülesande andmise aktis esitati lepingu pikendamise perioodil Caremarile kehtestatud avaliku teenindamise kohustuse 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. Lepingu pikendamise perioodil hõlmas Caremarile ülesande andmise akt esialgset lepingut (mida on aja jooksul muudetud ja pikendatud), 1. aprilli 2007. aasta piirkondlikku täidesaatvat otsust nr 548, milles määrati kindlaks Caremarile kuni 30. septembrini 2011 kehtestatud avaliku teenindamise kohustus seoses laevade tüübi, reiside sageduse ja sõidugraafikuga, 9. augusti 2011. aasta piirkondlikku täidesaatvat otsust nr 443, milles määrati kindlaks Caremarile 1. oktoobrist 2011 kuni 15. jaanuarini 2012 kehtestatud avaliku teenindamise kohustus seoses laevade tüübi, reiside sageduse ja sõidugraafikuga, ning 30. detsembri 2011. aasta piirkondlikku täidesaatvat otsust nr 857, milles määrati kindlaks Caremarile 16. jaanuarist 2012 kuni 31. juulini 2012 kehtestatud avaliku teenindamise kohustus seoses laevade tüübi, reiside sageduse ja sõidugraafikuga (vt põhjendused 36 ja 38), Itaalia *ad hoc* otsuseid, resolutsiooni 111/2007 ja seadust 166/2009.

(378) Seda arvesse võttes märgib komisjon kõigepealt, et pikendatud esialgne leping, mis moodustas Caremarile ülesande andmise akti, kehtis täielikult kuni 31. juulini 2012 (vt põhjendus 348).

(379) Pikendatud esialgse lepingu kohaselt määratakse viie aasta plaanides kindlaks teenindatavad liinid ja sadamad, kõnealustele mereühendustele ette nähtud laevade tüüp ja veomaht, reiside sagedus ja tariifid, sealhulgas eelkõige saarepiirkondade elanikele mõeldud soodustariifid. Komisjon märgib, et 2007. aastal, st enne esialgse lepingu esimest pikendamist, võttis Campania maakond 1. aprilli 2007. aasta piirkondliku täidesaatva otsusega nr 548 vastu viie aasta plaani perioodiks 2007–2011, mida kohaldati avaliku teenindamise kohustuse ulatust muutmata kuni 30. septembrini 2011. Seega oli see plaan kohaldatav esialgse lepingu esimese pikendamise ajal (2008. aasta detsembris), esialgse lepingu teise pikendamise ajal (2009. aasta septembris) ja esialgse lepingu kolmanda pikendamise ajal (2010. aasta augustis). Campania maakond võttis viie aasta plaani perioodiks 2011–2015 vastu 9. augusti 2011. aasta piirkondliku täidesaatva otsusega nr 443, mida on muudetud 30. detsembri 2011. aasta piirkondliku täidesaatva otsusega nr 857, hõlmates perioodi 1. oktoobrist 2011 kuni 2015. aasta lõpuni. Perioodi 2011–2015 viie aasta plaani kohaldati pikendatud esialgse lepinguga hõlmatud ajavahemikku muutmata 1. oktoobrist 2011 kuni asjaomase lepingu kehtivuse lõppemiseni 31. juulil 2012. Selle põhjal järeldab komisjon, et avaliku teenindamise kohustus, mida Caremar oli kohustatud lepingu pikendamise perioodil täitma, oli piisavalt selgelt kindlaks määratud.

(380) Komisjon märkis juba 2011. aasta menetluse algatamise otsuse põhjendustes 239 ja 240, et hüvitise suuruse arvutamiseks vajalikud parameetrid on eelnevalt kindlaks määratud ja neid on selgelt kirjeldatud. Eelkõige sisaldab pikendatud esialgne leping 2009. aasta kohta (vt põhjendused 48–52) arvesse võetavate kuluelementide ammendavat ja täpset loetelu, samuti ettevõtja investeeritud kapitali tootluse arvutamise metoodikat. Asjaomane metoodika ajavahemikuks 1. jaanuarist 2010 kuni 31. detsembrini 2012 on sätestatud resolutsioonis 111/2007 (vt põhjendus 53). Täpsemalt kirjeldatakse resolutsioonis 111/2007 arvesse võetavaid kuluelemente ja investeeritud kapitali tootlust. Pikendatud esialgse lepinguga tagati, et hüvitis põhines avaliku teenuse osutamisega seotud tegelikel kuludel ja tuludel. Nii saab kindlaks teha ülemäärase hüvitamise ja seda hõlpsasti vältida. Vajaduse korral saab riik Caremarilt ülemäärase hüvitise tagasi nõuda.

(381) Selle põhjal leiab komisjon, et esialgse lepingu pikendamise perioodiks määrati ülesande andmise aktides kindlaks avaliku teenindamise kohustuse täpne laad ja kestus, asjaomane ettevõtja ja territoorium, hüvitise arvutamise, kontrollimise ja läbivaatamise parameetrid ning ülemääraste hüvitiste maksmise vältimise ja tagasinõudmise kord, nagu on nõutud üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitlevas 2011. aasta raamistikus.

9.3.3. *Antava ülesande kestus*

(382) 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“.

(383) Komisjon märgib, et esialgse lepingu pikendamine oli vajalik, et tagada avaliku teenuse katkematus kuni erastamise lõpuleviimiseni.

(384) Võttes arvesse, et esialgse lepingu pikendamiste kestused olid põhjendatud Caremari erastamisvajadusega ja et nende pikendamiste tõttu ei olnud üldist majandushuvi pakkuva teenuse osutamise kohustuse kestus pikem kui aeg, mis oli vajalik Caremari poolt üldist majandushuvi pakkuva teenuse osutamiseks kasutatavate laevade amortiseerimiseks (mis võib olla pikem kui 25 aastat), järeldab komisjon, et mõlemad esialgse lepingu pikendamised on kooskõlas üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2011. aasta raamistiku punktiga 17.

9.3.4. *Vastavus direktiivile 2006/111/EÜ*

(385) 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“ ([228]).

(386) 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“.

(387) Itaalia on kinnitanud, et Caremari tegevus on seisnenud üksnes pikendatud esialgse lepingu kohaste avalike teenuste osutamises. Seetõttu ei liigitu Caremar direktiivi 2006/111/EÜ ([229]) alusel eraldi raamatupidamisarvestuse kohustusega äriühinguks ning direktiivi 2006/111/EÜ artikli 1 lõikes 2 sätestatud läbipaistvusnõudeid ei kohaldata, sest need puudutavad ainult ettevõtjaid, kes tegelevad ka muu tegevusega kui üldist majandushuvi pakkuvad teenused, mille osutamine on ettevõtjale ülesandeks tehtud.

(388) Seoses direktiivi 2006/111/EÜ artikli 1 lõikes 1 sätestatud läbipaistvusnõuetega märgib komisjon, et pikendatud esialgsest lepingust ilmneb selgelt riigiasutuste poolt Caremarile kättesaadavaks tehtud riiklike vahendite summa ja nende riiklike vahendite tegelik kasutamine.

([228]) 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).

([229]) Direktiivi 2006/111/EÜ artikli 2 lõike 1 punkti d kohaselt on eraldi raamatupidamisarvestuse pidamise kohustusega äriühing – iga äriühing, kes kasutab eri- või ainuõigust, mille talle on asutamislepingu artikli 86 lõike 1 [artikli 106 lõike 1] kohaselt andnud liikmesriik, või kellele on asutamislepingu artikli 86 lõike 2 [artikli 106 lõike 2] alusel tehtud ülesandeks üldist majandushuvi pakkuva teenuse osutamine ja kes saab seoses sellise teenuse osutamisega mis tahes vormis hüvitist ning kellel on teisi tegevusalasid.

(389) Seetõttu leiab komisjon, et üldist majandushuvi pakkuvate teenuste raamistiku punkt 18 on täidetud ja üldist majandushuvi pakkuvate teenuste 2011. aasta raamistiku punkt 44 ei ole kohaldatav.

9.3.5. *Hüvitise summa*

(390) 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 ([230]) koos mõistliku kasumiga“.

(391) Kuna käesoleval juhul, eelkõige seoses esialgse lepingu pikendamisega, kujutab hüvitis endast ebaseaduslikku abi, mida anti enne selle lepingu jõustumist, on üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2011. aasta raamistiku punktis 69 konkreetselt ette nähtud, et riigiabi hindamiseks ei ole vaja kasutada üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2011. aasta raamistiku punkti 24 kohast kulude netokokkuhoiu meetodit. Selle asemel võib avaliku teenindamise kohustuse täitmiseks vajalike netokulude arvutamiseks kasutada alternatiivseid meetodeid, näiteks kulude jaotamisel põhinevat meetodit. Viimati nimetatud meetodi kohaselt arvutatakse netokulud avaliku teenindamise kohustuse täitmiseks ette nähtud 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.

(392) Oma 2011. aasta menetluse algatamise otsuses ja 2012. aasta menetluse laiendamise otsuses väljendas komisjon kahtlust 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 Caremar võtab 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. Sellele tuginedes leidis komisjon selles etapis, et Caremar võis saada ülemäärast hüvitist.

(393) Mõistliku kasumitaseme kohta märgib komisjon, et kapitalitootlus arvutati 6,5 % suuruse riskipreemia alusel, kasutades kapitali kaalutud keskmise hinna valemit ([231]). Nagu juba märgitud (vt põhjendus 280), on see riskipreemia täielikult kooskõlas 6,4 % suuruse riskipreemiaga, mille liikmesriik määras sektori puhul kindlaks makromajanduslike analüüside abil.

(394) Lisaks on komisjon võrrelnud Caremari puhul kohaldatud 6,5 % suurust investeeritud kapitali tootlust võrdlusrühma 2008. ja 2011. aastal (aastad enne Caremarile eraldi kohustuse andmist) saavutatud keskmise kapitalitootlusega. Võrdlusrühm koosnes valitud parvlaevaettevõtjatest, kes pakkusid mereühendust Itaalia piires või Itaalia ja teiste liikmesriikide vahel, ([232]) keda komisjon peab turuolukorda piisavalt esindavaks. Analüüs näitab, et Caremari suhtes kohaldatud kapitalitootlus on sarnane võrdlusrühma kuuluvate ettevõtjate saadud keskmise tuluga. Seetõttu oli eelanalüüsist tulenev 6,5 % suurune kapitalitootlus kooskõlas ka riskidega, mis Caremaril tekkisid avalike teenuste osutamisel pikendatud esialgse lepingu alusel.

([230]) Selles kontekstis tähendab netokulu üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2011. aasta raamistiku punkti 25 kohaselt kindlaks määratud netokulu või kulusid, millest on maha arvatud tulud, mille puhul kulude netokokkuhoiu meetodit ei saa kohaldada.

([231]) Riskivabale määrale lisatud riskipreemia andis riskikapitali maksumuse väärtuse, mis on vajalik kapitali kaalutud keskmise hinna alusel arvutatava kapitalitootluse määra kindlaksmääramiseks.

([232]) Eelkõige puudutab see äriühinguid Minoan Lines Shipping, La Méridionale, Moby, Grandi Navi Veloci, Libertylines, Grimaldi Group, Corsica Ferries ja Caronte & Tourist. Teised endise Tirrenia kontserni äriühingud (nt CIN, Laziomar, Siremar ja Toremar) on võrdlusrühmast välja jäetud.

(395) Seoses küsimusega, kas asjaomane riskipreemia kajastab üldist majandushuvi pakkuva teenuse osutamisel Caremari kantavat riski, märgib komisjon, et kütusehindade kõikumisi saab arvesse võtta üksnes tariifi ülemmäära võimaliku iga-aastase kohandamise teel. Seega ei hõlmanud hüvitise arvutamine tingimata kütusehindade tõusu, kui see tõus ei oleks kajastunud kõrgemates tariifides. Seda kinnitab asjaolu, et nagu on näidatud tabelis 12, maksti Caremarile 2011. ja 2012. aastal ebapiisavat hüvitist kütusekulude märkimisväärse suurenemise ja reisijateveo vähenemise tõttu, mis tulenes majanduskriisist nendel aastatel. Seega olid Caremaril asjaomasel perioodil riskid, mis ei võimaldanud tal tegelikult kasumimarginaalist kasu saada.

(396) Lõpuks märgib komisjon, et esitatud resolutsioonis 111/2007 võetakse arvesse teatavaid merekabotaaži sektoris kohaldatavaid turuväärtusi. Selles on ette nähtud avaliku teenindamise kohustuse täitmisega seotud rahastamiskõlblikud kulud, samuti kapitalitootluse määra arvutamise põhimõtted selle spetsiifilise sektori jaoks olulise teabe, tingimuste ja riskide alusel.

(397) Eespool öeldut arvesse võttes leiab komisjon, et 6,5 % suurune kapitalitootlus on mõistlik.

(398) Sellega seoses tegi komisjon Itaalia esitatud ja tabelis 12 kokku võetud liinipõhise raamatupidamisarvestuse põhjal kindlaks, et 2009. aastast kuni 2012. aasta juulini (esialgne leping) ei ületanud Caremarile tegelikult makstud avaliku teenuse hüvitis abikõlblikku hüvitist, sealhulgas 6,5 % suurust kapitalitootlust. Tegelikult on Caremari tegevustulemused kogu auditeeritud perioodi (2009–2012) kohta negatiivsed.

Tabel 12

Caremari avaliku teenuse osutamise netokulud perioodil 2009–juuli 2012

(eurodes)

Caremar	2009	2010	2011	2012	Kõik kokku
Kogutulu	26 854 000	26 139 000	24 362 000	13 348 000	90 703 000
– kogukulu	54 349 000	52 773 000	47 166 000	24 908 000	179 196 000
– amortisatsioon	2 445 000	2 060 000	1 817 000	827 000	7 149 000
= avaliku teenuse netokulu	– 29 940 000	– 28 694 000	– 24 621 000	– 12 387 000	– 95 642 000
+ kapitalitootlus (6,5 %)	– 924 105	– 547 000	– 425 000	– 314 000	– 2 210 105
= hüvituskõlblik	– 30 864 105	– 29 241 000	– 25 046 000	– 12 701 000	– 97 852 105
+ tegelik hüvitis	32 474 450	29 869 832	24 018 645	11 473 000	97 835 927
= ülemäärane/ ebapiisav hüvitamine	1 610 345	628 832	– 1 027 355	– 1 228 000	– 16 178

(399) 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. Sellega tagatakse, et hüvitise summa ei ületa teenuse netokulusid (millele lisatakse põhimõtteliselt kapitalitootlus).

(400) Itaalia kinnitas komisjoni taotlusel, et Caremarile makstud hüvitise summat kontrolliti vastavalt resolutsioonile 111/2007, millega kehtestatakse kontrollimehhanism iga kolmeaastase reguleerimisperioodi lõpus 2010., 2011. ja 2012. majandusaasta kohta (kuni 1. augustini 2012). Lisaks väitis Itaalia, et läbipaistvuse ja aruandekohustuse huvides kontrolliti ka 2009. majandusaastat, kuigi resolutsioon 111/2007 ei olnud veel kohaldatav. Nende kontrollide põhjal tegi Itaalia kindlaks ebapiisava hüvitamise, nagu on näidatud tabelis 12.

(401) Eelöeldut silmas pidades leiab komisjon, et need meetmed on võimaliku ülemäärase hüvitamise vältimiseks ja kindlakstegemiseks piisavad. Seetõttu ei ole Caremarile esialgse lepingu pikendamise ajal makstud hüvitise summa toonud kaasa üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2011. aasta raamistiku punkti 2.8 kohast ülemäärast hüvitamist.

9.3.6. *Sildumise eesõigus*

(402) Dekreet-seaduse 166/2009 artikli 19b lõikes 21 on selgelt sätestatud, et sildumise eesõigus on vajalik ühenduse tagamiseks saartega ning arvesse võetakse endise Tirrenia kontserni äriühingute, sealhulgas Caremari avaliku teenindamise kohustust. Kui aga avaliku teenindamise kohustusega ettevõtjatel ei oleks sildumise eesõigust, peaksid nad enne sildumist ootama oma järjekorda ja sellest võivad tekkida viivitused, mis kahjustaksid eesmärki tagada tarbijatele usaldusväärne ja mugav laevaühendus. Korrapärane sõidugraafik on saarte elanike liikumisvajaduste rahuldamiseks ja asjaomaste saarte majandusarengule kaasaaitamiseks tõepoolest vajalik. Lisaks on sildumise eesõigus vajalik selleks, et tagada, et sadamad eraldaksid kaikohad ja sildumisajad selliselt, et avaliku teenuse osutajal oleks võimalik täita oma avaliku teenindamise kohustust.

(403) Seda arvesse võttes leiab komisjon, et selle meetme eesmärk oli võimaldada Caremaril täita oma avaliku teenindamise kohustust, mis kujutab endast tõelist üldist majandushuvi pakkuvat teenust (vt punkt 9.3.1). Lisaks sellele on Itaalia kinnitanud, et sildumise eesõigus kehtib ainult avalike teenuste osutamise korra alusel osutatavatele teenustele.

(404) Komisjon on juba üksikasjalikult hinnanud üldist majandushuvi pakkuvate teenuste ja Caremarile nendega seoses makstud hüvitise siseturuga kokkusobivust esialgse lepingu pikendamise ajal (vt punktid 9.3.1–9.3.5). Seetõttu leiab komisjon, et sildumise eesõiguse siseturuga kokkusobivuse hindamine võib piirduda selle kindlakstegemisega, kas selle meetmega võib kaasneda ülemäärane hüvitamine.

(405) Komisjon leiab, et sildumise eesõigusest tulenevad võimalikud rahalised eelised oleksid piiratud (vt põhjendus 225). 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 raamatupidamisarvestuses. Seetõttu sobivad Caremari suhtes punktis 9.3.5 kirjeldatud viisil kohaldatud ülemäärase hüvitamise kontrollid ka sildumise eesõigusest tuleneva võimaliku ülemäärase hüvitamise kindlakstegemiseks.

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

9.3.7. *Järeldus siseturuga kokkusobivuse kohta*

(407) Põhjendustes 347–406 esitatud hinnangu põhjal järeldab komisjon, et Caremarile pikendatud esialgse lepingu alusel ajavahemikul 1. jaanuarist 2009 kuni 31. juulini 2012 Napoli lahel ja ajavahemikul 1. jaanuarist 2009 kuni 31. maini 2011 Ponziane saarestikus mereveoteenuste osutamise eest makstud hüvitis koos sildumise eesõigusega on kooskõlas üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2011. aasta raamistiku kohaldatavate tingimustega ning on seetõttu vastavalt ELi toimimise lepingu artiklile 106 siseturuga kokkusobiv.

10. **JÄRELDUS**

(408) Eespool esitatud hinnangu põhjal on komisjon otsustanud, et Caremarile pikendatud esialgse lepingu alusel makstud avaliku teenuse hüvitis on siseturuga kokkusobiv vastavalt ELi toimimise lepingu artiklile 106. Lisaks, kuna sildumise eesõigus on lahutamatult seotud üldist majandushuvi pakkuva teenuse osutamisega Caremari poolt, on see meede samuti siseturuga kokkusobiv vastavalt ELi toimimise lepingu artiklile 106.

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

— Caremarile uue avaliku teenindamise lepingu alusel mereveoteenuste osutamise eest ajavahemikul 16. juulist 2015 kuni 15. juulini 2024 makstud hüvitis, mis on seotud Caremari äriüksusega ja sildumise eesõiguse andmisega Caremarile, kuna see vastab neljale Altmarki kriteeriumile;

— Caremari poolt rahaliste vahendite võimalik kasutamine laevade uuendamiseks likviidsuse tagamise eesmärgil, kuna Caremar ei kasutanud neid vahendeid sellel eesmärgil;

— Caremari erastamisprotsessiga seotud maksuvabastused ja võimalus kasutada FASi rahalisi vahendeid likviidsusvajaduste rahuldamiseks, nagu on sätestatud seaduses 163/2010,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

Artikkel 1

Caremarile makstav hüvitis ja sildumise eesõigus mereveoteenuste osutamiseks vastavalt esialgsele lepingule, mida pikendati alates 1. jaanuarist 2009 kuni 31. juulini 2012, on riigiabi ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses. Itaalia on rakendanud abi Caremarile, rikkudes ELi toimimise lepingu artikli 108 lõiget 3. See abi on siseturuga kokkusobiv.

Artikkel 2

Uue avaliku teenindamise lepingu sõlmimine ajavahemikuks 16. juulist 2015 kuni 15. juulini 2024, sealhulgas selle alusel makstav avaliku teenuse hüvitis, mis on seotud Caremari äriüksuse müügi ja sildumise eesõigusega, ei kujuta endast riigiabi ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

Artikkel 3

Seaduses 163/2010 sätestatud võimalust kasutada pakiliste likviidsusvajaduste katmiseks ajutiselt rahalisi vahendeid, mis on juba eraldatud laevade uuendamiseks ja ajakohastamiseks, ei ole Caremari puhul kasutatud. Seetõttu ei saa seda lugeda riigiabiks Caremarile ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

Artikkel 4

Caremari erastamisprotsessiga seotud maksuvabastused, mis on sätestatud seaduses 163/2010, ei kujuta endast riigiabi Caremarile ja selle omandajale ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

Artikkel 5

Võimalus kasutada *Fondo Aree Sottoutilizzate* rahalisi vahendeid likviidsusvajaduste rahuldamiseks, nagu on sätestatud seaduses 163/2010, ei ole riigiabi ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

Artikkel 6

Käesolev otsus on adresseeritud Itaalia Vabariigile.

Brüssel, 8. juuli 2024

Komisjoni nimel
juhtiv asepresident
Margrethe VESTAGER