KOMISSION PÄÄTÖS (EU) 2025/440,

annettu 8 päivänä heinäkuuta 2024,

toimenpiteistä SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN), jotka Italia ja Campanian alue ovat toteuttaneet Caremarin ja sen ostajan SNAV/Rifimin hyväksi

(tiedoksiannettu numerolla C(2024) 4656)

(Ainoastaan englanninkielinen teksti on todistusvoimainen)

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

EUROOPAN KOMISSIO, joka

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

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

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

sekä katsoo seuraavaa:

1. MENETTELY

(1) Komissio aloitti useiden kanteluiden ([2]) ja Italian viranomaisten kanssa käydyn kirjeenvaihdon ([3]) perusteella 5 päivänä lokakuuta 2011 antamallaan päätöksellä, jäljempänä 'vuonna 2011 tehty aloittamispäätös' ([4]), muodollisen tutkintamenettelyn useista toimenpiteistä, jotka Italia oli toteuttanut entisen Tirrenia-konsernin yritysten hyväksi. Komissio laajensi 7 päivänä marraskuuta 2012 annetulla päätöksellä, sellaisena kuin se on muutettuna 19 päivänä joulukuuta 2012, jäljempänä 'vuonna 2012 tehty laajentamispäätös' ([5]), muodollisen tutkintamenettelyn koskemaan tiettyjä kyseisten yritysten hyväksi toteutettuja julkisia lisätukitoimenpiteitä.

([1]) EUVL C 28, 1.2.2012, s. 18 ja EUVL C 84, 22.3.2013, s. 58.

([2]) Komissio sai 23 päivänä maaliskuuta 2009, 9 päivänä joulukuuta 2009, 21 päivänä joulukuuta 2009, 6 päivänä tammikuuta 2010, 27 päivänä syyskuuta 2010 ja 12 päivänä lokakuuta 2010 kaikkiaan kuusi kantelua eri tukitoimenpiteistä, joita Italian valtio oli toteuttanut entisen Tirrenia-konsernin yritysten hyväksi. Entisen Tirrenia-konsernin muodostivat Tirrenia di Navigazione SpA, jäljempänä 'Tirrenia', Adriatica SpA, jäljempänä 'Adriatica', Caremar – Campania Regionale Maritima S.p.A., jäljempänä 'Caremar', Saremar – Sardegna Regionale Marittima S.p.A., jäljempänä 'Saremar', Siremar – Sicilia Regionale Marittima S.p.A., jäljempänä 'Siremar', sekä Toremar – Toscana Regionale Marittima S.p.A. jäljempänä 'Toremar'.

([3]) Italian viranomaiset olivat 29 päivänä heinäkuuta 2010 ilmoittaneet komissiolle Italian valtion Caremarille vuosina 2009 ja 2010 maksamasta julkisen palvelun korvauksesta. Ilmoitus ja sen jälkeen Italian viranomaisten kanssa käyty tietojenvaihto, jossa muun muassa laajennettiin ilmoitusta kattamaan vuoden 2011 loppuun saakka maksettavat korvaukset, kirjattiin asianumerolla N 338/2010. Toimenpide kirjattiin kuitenkin myöhemmin ilmoittamattomana tukena asianumeroilla SA 32014, SA 32015 ja SA 32016, koska valtiontuki otettiin käyttöön ennen kuin komissio pystyi ottamaan kantaa sen soveltuvuuteen sisämarkkinoille. Italia ilmoitti komissiolle 28 päivänä syyskuuta 2011 päivätyllä kirjeellä aikomuksestaan yksityistää entisen Tirrenia-konsernin alueelliset yritykset, Caremar mukaan lukien.

([4]) Vuonna 2011 tehty aloittamispäätös julkaistiin Euroopan unionin virallisessa lehdessä (EUVL C 28, 1.2.2012, s. 18). Komissio kehotti asianomaisia esittämään huomautuksensa tutkittavista toimenpiteistä.

([5]) Vuonna 2012 tehty laajentamispäätös julkaistiin Euroopan unionin virallisessa lehdessä (EUVL C 84, 22.3.2013, s. 58). Komissio kehotti asianomaisia esittämään huomautuksensa tutkittavista toimenpiteistä.

(2) Komissio on jo päättänyt edellä mainitun muodollisen tutkintamenettelyn Tirrenian, Saremarin, Siremarin, Toremarin ja Laziomarin osalta tekemällä erilliset päätökset kustakin Tirrenia-konsernin yrityksestä ([6]).

(3) Caremarin osalta vuonna 2011 tehty aloittamispäätös koski seuraavia toimenpiteitä:

— useiden merireittien liikennöinnistä 1 päivän tammikuuta 2009 ja 31 päivän joulukuuta 2011 välisenä aikana maksetut korvaukset;

— kiinnityspaikkaa koskeva etuoikeus, josta säädetään 25 päivänä syyskuuta 2009 annetussa asetuksessa nro 135, jäljempänä 'asetus nro 135/2009', joka on muunnettu 20 päivänä marraskuuta 2009 annetuksi laiksi nro 166, jäljempänä 'laki nro 166/2009';

— toimenpiteet, joista säädetään 5 päivänä elokuuta 2010 annetussa asetuksessa nro 125, jäljempänä 'asetus nro 125/2010', joka on muunnettu 1 päivänä lokakuuta 2010 annetuksi laiksi nro 163, jäljempänä 'laki nro 163/2010'; ja

— Caremarin yksityistämisprosessi.

(4) Italia esitti 15 päivänä marraskuuta 2011, 30 päivänä marraskuuta 2011 ja 16 päivänä maaliskuuta 2012 huomautuksia aloittamispäätöksen kattamista toimenpiteistä. Italian viranomaiset toimittivat 19 päivänä heinäkuuta 2012 päivätyllä kirjeellä lisätietoja Caremarin yksityistämisestä. Näitä tietoja, jotka sisälsivät yksityiskohtaisen kuvauksen Caremarin mahdollisille tarjoajille asettamista ehdoista, ei ollut toimitettu silloin, kun komissiolle teki vuonna 2011 tehdyn aloittamispäätöksen. Italian viranomaiset toimittivat lisätietoja 4 päivänä lokakuuta 2012 komission 18 päivänä heinäkuuta 2012 lähettämän tietopyynnön johdosta.

(5) Caremar esitti 19 ja 21 päivänä maaliskuuta 2012 huomautuksia vuonna 2011 tehdystä aloittamispäätöksestä, ja huomautukset toimitettiin Italialle 26 päivänä maaliskuuta 2012. Italia vahvisti 26 päivänä huhtikuuta 2012, että se yhtyi Caremarin huomautuksiin.

(6) Komissio sai myös useilta yrityksiltä huomautuksia sekä kanteluita Caremarille sen Napolinlahdella tarjoamista palveluista myönnetystä korvauksesta. Komissio käsitteli näitä kanteluita asianomaisten osapuolten huomautuksina muodollisen tutkintamenettelyn yhteydessä, koska ne koskivat samaa asiaa, joka kuului vuonna 2011 tehdyn aloittamispäätöksen piiriin.

(7) Alilauro S.p.A. -yritys, jäljempänä 'Alilauro', toimitti 28 päivänä helmikuuta 2012 kantelun, jossa väitettiin, että Caremarille on myönnetty sääntöjenvastaista valtiontukea alkuperäisen sopimuksen jatkamisen seurauksena. Alilauro esitti 7 päivänä maaliskuuta 2012 huomautuksensa vuonna 2011 tehdystä aloittamispäätöksestä.

([6]) Toimenpiteistä SA.32014 (2011/C), SA.32015 (2011/C), SA.32016 (2011/C), jotka Sardinian alue on toteuttanut Saremarin hyväksi, 22 päivänä tammikuuta 2014 annetulla komission päätöksellä (EU) 2018/261 (EUVL L 49, 22.2.2018, s. 22) komissio päätti muodollisen tutkintamenettelyn eräiden Sardinian alueen Saremarin hyväksi toteuttamien toimenpiteiden osalta. Toimenpiteistä SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN), jotka Italia ja Sardinian alue ovat toteuttaneet Saremarin hyväksi, 30 päivänä syyskuuta 2021 annetulla komission päätöksellä (EU) 2022/756 (EUVL L 138, 17.5.2022, s. 19) komissio päätti muodollisen tutkintamenettelyn eräiden muiden Saremarin hyväksi toteutettujen toimenpiteiden osalta. Toimenpiteistä SA.32014, SA.32015, SA.32016 (11/C) (ex 11/NN), jotka Italia on toteuttanut Tirrenia di Navigazionen ja sen ostajan Compagnia Italiana di Navigazionen hyväksi, 2 päivänä maaliskuuta 2020 annetulla komission päätöksellä (EU) 2020/1412 (EUVL L 332, 12.10.2020, s. 45), komissio päätti muodollisen tutkintamenettelyn Tirrenian ja sen ostajan Compagnia Italiana di Navigazionen hyväksi vuosina 2009–2020 toteutettujen toimenpiteiden osalta. Toimenpiteistä SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN), jotka Italia ja Toscanan alue ovat toteuttaneet Toremarin ja sen ostajan Mobyn hyväksi, 17 päivänä kesäkuuta 2021 annetulla komission päätöksellä (EU) 2022/348 (EUVL L 64, 2.3.2022, s. 6) komissio päätti muodollisen tutkintamenettelyn Toremarin ja sen ostajan Moby S.p.A:n hyväksi vuosina 2009–2023 toteutettujen toimenpiteiden osalta. Toimenpiteistä SA.32014, SA.32015 ja SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN), jotka Italia on toteuttanut Siremarin ja sen ostajan Società Navigazione Sicilianan hyväksi, 17 päivänä kesäkuuta 2021 annetulla komission päätöksellä (EU) 2022/448 (EUVL L 97, 24.3.2022, s. 1), komissio päätti muodollisen tutkintamenettelyn Siremarin ja sen ostajan Società Navigazione Sicilianan hyväksi vuosina 2009–2028 toteutettavien toimenpiteiden osalta. Toimenpiteistä SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN), jotka Italia ja Lazion alue ovat toteuttaneet Laziomarin hyväksi, 30 päivänä syyskuuta 2021 annetulla komission päätöksellä (EU) 2022/1328 (EUVL L 200, 29.7.2022, s. 154), komissio päätti muodollisen tutkintamenettelyn Laziomarin ja sen ostajan Compagnia Laziale di Navigazione S.r.l:n hyväksi vuosina 2011–2024 toteutettavien toimenpiteiden osalta.

(8) Komissio sai huomautuksia 29 päivänä helmikuuta 2012 yrityksiltä Medmar Navi S.p.A., jäljempänä 'Medmar', ja Navigazione Libera del Golfo S.r.l., jäljempänä 'NLG', 1 päivänä maaliskuuta 2012 yritykseltä SNAV S.p.A., jäljempänä 'SNAV', ja Associazione Cabotaggio Armatori Partenopei -yhdistykseltä, jäljempänä 'ACAP', ja 5 päivänä maaliskuuta 2012 Grandi Navi Veloci -yritykseltä, jäljempänä 'GNV'. Komissio toimitti 16 päivänä maaliskuuta 2012 Italialle NLG:n, SNAV:n, ACAP:n ja GNV:n huomautukset, joihin Italia ei vastannut huolimatta Italian viranomaisille 1 päivänä lokakuuta 2012 lähetetystä muistutuksesta. Komissio toimitti 19 päivänä maaliskuuta 2012 Medmarin huomautukset Italialle, ja Italia vastasi niihin 24 päivänä huhtikuuta 2012.

(9) Komissio laajensi 7 päivänä marraskuuta 2012 vuonna 2012 tehdyllä laajentamispäätöksellä tutkintamenettelyä koskemaan kaikille entisen Tirrenia-konsernin yrityksille yksityistämisprosessin loppuun saattamiseen asti maksettua julkisen palvelun korvausta. Caremarin osalta laajentaminen koski seuraavia toimenpiteitä:

— korvaus, jota myönnettiin Caremarille 1 päivästä tammikuuta 2012 samoin edellytyksin kuin vuonna 2011;

— uuden palveluhankintasopimuksen nojalla julkisen palvelun tuottamisesta maksettava korvaus; ja

— Italian viranomaisten Caremarin myyntimenettelyssä mahdollisille tarjoajille asettamat ehdot.

— Italia esitti huomautuksensa vuonna 2012 tehdystä laajentamispäätöksestä 7 ja 13 päivänä joulukuuta 2012 päivätyillä kirjeillä.

(10) Komissio sai huomautuksia myös GNV:ltä 3 päivänä joulukuuta 2012, Medmarilta 29 päivänä helmikuuta 2013 ja 5 päivänä maaliskuuta 2013, NLG:ltä 5 päivänä maaliskuuta 2013 ja Alilaurolta 13 päivänä maaliskuuta 2013.

(11) Italian viranomaiset toimittivat 26 päivänä helmikuuta 2013, 12 päivänä maaliskuuta 2013 ja 12 päivänä huhtikuuta 2013 lisätietoja korvauksesta ja Caremarin yksityistämisestä.

(12) Italian viranomaiset toimittivat 20 päivänä kesäkuuta 2014 komissiolle jäljennöksen Campanian alueellisen hallintotuomioistuimen 28 päivänä toukokuuta 2014 tekemästä päätöksestä, jolla kumottiin Caremarin yksityistämistä koskeva tarjouskilpailumenettely. Italian viranomaiset ilmoittivat komissiolle, että Campanian alueellisen hallintotuomioistuimen päätökseen oli haettu muutosta Italian ylimmästä hallintotuomioistuimesta. Italian ylin hallintotuomioistuin kumosi 10 päivänä helmikuuta 2015 Campanian alueellisen hallintotuomioistuimen 28 päivänä toukokuuta 2014 antaman päätöksen ja vahvisti Caremarin liiketoiminnan lopullisen luovuttamisen SNAV/Rifim S.r.l:lle, jäljempänä 'SNAV/Rifim'.

(13) Marworld Ship Management and Service S.p.A., jäljempänä 'Marworld', toimitti komissiolle 15 päivänä heinäkuuta 2015 kantelun Caremarin yksityistämismenettelystä ([7]). Koska kantelu koski vuonna 2011 tehdyn aloittamispäätöksen ja vuonna 2012 tehdyn laajentamispäätöksen soveltamisalaan kuuluvaa asiaa, komissio käsitteli sitä asianomaisten osapuolten huomautuksina muodollisen tutkintamenettelyn yhteydessä.

([7]) Komissio kirjasi kantelun asianumerolla SA.426858.

(14) Komissio keskittyi vuosina 2014–2019 Tirrenia-konsernin muita yrityksiä koskevaan muodolliseen tutkintamenettelyyn ja asetti Italian viranomaisten pyynnöstä etusijalle Saremar ([8])- ja Tirrenia ([9])-yritykset. Tutkinta johti siihen, että vuosina 2014–2022 hyväksyttiin Saremaria, Tirreniaa, Siremaria, Toremaria ja Laziomaria koskevat lopulliset päätökset (ks. johdanto-osan 2 kappale). Samanaikaisesti komissio päätti 2 päivänä maaliskuuta 2020 Tirrenia-konsernin muita yrityksiä kuin Tirreniaa, myös Caremaria, koskevan tutkinnan, joka kattoi vuodet 1992–2008 ([10]).

(15) Komissio pyysi 25 päivänä tammikuuta 2018, 14 päivänä maaliskuuta 2019, 10 päivänä elokuuta 2021 ja 8 päivänä joulukuuta 2022 Italian viranomaisilta lisätietoja Caremarista. Italian viranomaiset toimittivat pyydetyt tiedot 9 päivänä toukokuuta 2018, 31 päivänä toukokuuta 2019, 14 päivänä kesäkuuta 2019, 1 päivänä lokakuuta a 2022, 27 päivänä joulukuuta 2022 ja 3 päivänä helmikuuta 2023. Lisäksi lokakuun 2022 ja toukokuun 2023 välisenä aikana Italian viranomaisten kanssa vaihdettiin useita kertoja epävirallisesti tietoja sähköpostitse.

(16) Italia suostui 29 päivänä toukokuuta 2024 poikkeuksellisesti luopumaan vetoamasta SEUT-sopimuksen 342 artiklasta, luettuna yhdessä neuvoston asetuksen N:o 1/1958 ([11]) 3 artiklan kanssa, johtuviin oikeuksiinsa ja hyväksymään tämän päätöksen sekä sitä koskevan tiedoksiannon laatimisen englannin kielellä.

(17) Tällä päätöksellä päätetään vuonna 2011 tehdyllä aloittamispäätöksellä aloitettu ja vuonna 2012 tehdyllä laajentamispäätöksellä laajennettu muodollinen tutkintamenettely Caremarin ja sen ostajan eli yritysten tilapäisen yhteenliittymän SNAV/Rifimin hyväksi toteutettujen toimenpiteiden osalta.

2. **TAUSTA**

(18) Caremar on tarjonnut meriliikennepalveluja pääasiassa Manner-Italian (Napoli, Sorrento ja Pozzuoli) ja Napolinlahden saarten (Capri, Ischia ja Procida) välillä sekä 1 päivään kesäkuuta 2011 asti myös Manner-Italian (Formia ja Anzio) sekä Pontinon saaristossa sijaitsevien Ponzan ja Ventotenen saarten välillä.

(19) Caremar on liikennöinyt näitä reittejä julkisen palvelun velvoitteita sisältävien palveluhankintasopimusten nojalla. Tämä päätös koskee Caremarin tarjoamia meriliikennepalveluja, jotka perustuivat i) palveluhankintasopimukseen, jonka oli määrä päättyä vuoden 2008 lopussa, jäljempänä 'alkuperäinen sopimus', sellaisena kuin se on jatkettuna 1 päivän tammikuuta 2009 ja 31 päivän heinäkuuta 2012 väliseksi ajaksi; ja ii) uuteen palveluhankintasopimukseen, joka kattoi 16 päivän heinäkuuta 2015 ja 15 päivän heinäkuuta 2024 välisen ajan.

([8]) Sardinian alue pyysi 14 päivänä toukokuuta 2013 päivätyllä kirjeellä komissiota erottamaan vuonna 2011 tehdyllä aloittamispäätöksellä aloitetusta ja vuonna 2012 tehdyllä laajentamispäätöksellä laajennetusta muodollisesta tutkintamenettelystä Saremaria koskevat toimenpiteet ja antamaan näille toimenpiteille etusijan yrityksen lähestyvän yksityistämisen vuoksi.

([9]) Italian viranomaiset pyysivät 2 päivänä elokuuta 2017 päivätyllä muistiolla komissiota asettamaan etusijalle Tirreniaa ja sen ostajaa CIN:ää koskevan tutkinnan saattamisen päätökseen tiettyjen CIN:n kanssa tehdyn myyntisopimuksen lausekkeiden vuoksi. Lisäksi kaikista entisen Tirrenia-konsernin yritysten ostajien kanssa tehdyistä uusista palveluhankintasopimuksista CIN:n kanssa tehty sopimus päättyi ensimmäisenä.

([10]) Komission päätös (EU) 2020/1411, annettu 2 päivänä maaliskuuta 2020, valtiontuesta C 64/99 (ex NN 68/99), jonka Italia on toteuttanut merenkulkuyritysten Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar ja Toremar (Tirrenia-konserni) hyväksi (EUVL L 332, 12.10.2020, s. 1).

([11]) Asetus N:o 1 Euroopan talousyhteisössä käytettäviä kieliä koskevista järjestelyistä (EYVL 17, 6.10.1958, s. 385).

(20) Caremar tarjosi 1 päivän elokuuta 2012 ja 15 päivän heinäkuuta 2015 välisenä aikana meriliikennepalveluja Campanian alueen ja Caremarin välillä 19 päivänä joulukuuta 2012 allekirjoitetun julkisen palvelun sopimuksen, jäljempänä 'väliaikainen jatkosopimus', perusteella ([12]). Sopimuksessa määrättiin Caremarin Napolinlahdella tarjoamien palvelujen jatkamisesta alkuperäisen sopimuksen jatkamisen ajan 1 päivästä elokuuta 2012 (eli siitä päivästä, jona laissa nro 163/2010 säädetty alkuperäisen sopimuksen jatkaminen päättyi). Väliaikaisen jatkosopimuksen oli alun perin määrä päättyä 31 päivänä joulukuuta 2012, mutta sen voimassaoloa jatkettiin ensin 31 päivään joulukuuta 2013 saakka ja sen jälkeen useilla Campanian alueen aluehallituksen päätöksillä ([13]) 15 päivään heinäkuuta 2015 eli siihen päivään, jona Caremarin yksityistämisprosessi saatiin päätökseen ja Caremarin ostajan kanssa tehty uusi palveluhankintasopimus tuli voimaan. Väliaikainen jatkosopimus ei kuulu vuonna 2011 tehdyn aloittamispäätöksen ja vuonna 2012 tehdyn laajentamispäätöksen soveltamisalaan ([14]), ja siitä syystä komissio ei arvioi sitä tässä päätöksessä.

(21) Caremarin toiminta rajoittuu julkisiin meriliikennepalveluihin, jotka Italian viranomaiset ovat antaneet sen hoidettaviksi, eli ensin jatketun alkuperäisen sopimuksen ja väliaikaisen jatkosopimuksen ja myöhemmin uuden palveluhankintasopimuksen soveltamisalaan kuuluviin palveluihin.

(22) Tirrenia-konserni oli Italian valtion omistuksessa Fintecna-yhtiön ([15]) kautta, ja siihen kuului alun perin kuusi yritystä: Tirrenia, Adriatica S.p.A., jäljempänä 'Adriatica', Caremar, Saremar, Siremar ja Toremar. Kyseiset yritykset tarjosivat meriliikennepalveluja sellaisten Italian kanssa vuonna 1991 tehtyjen erillisten palveluhankintasopimusten mukaisesti, jotka olivat voimassa 20 vuotta tammikuusta 1989 joulukuuhun 2008. Tirrenian osakepääoma oli kokonaisuudessaan Fintecnan omistuksessa, ja Tirrenia puolestaan omisti kokonaan alueelliset yritykset Adriatican, Caremarin, Siremarin, Saremarin ja Toremarin. Useita reittejä Italiasta Albaniaan, Kroatiaan, Kreikkaan ja Montenegroon liikennöinyt Adriatica sulautettiin Tirreniaan vuonna 2004.

(23) Näiden palveluhankintasopimusten tarkoituksena oli taata meriliikennepalvelujen säännöllisyys ja luotettavuus kyseisten sopimusten piiriin kuuluvilla reiteillä. Tätä varten Italia myönsi Tirrenia-konsernin yrityksille julkista korvausta näiden palveluhankintasopimusten nojalla tarjotuista palveluista.

(24) Alkuperäisen sopimuksen 1 artiklassa määrättiin, että palveltavat satamat, käytettävät alustyypit ja Caremarin hoidettavaksi annetulta palvelulta edellytetty vuorotiheys oli yksilöitävä viisivuotissuunnitelmissa. Caremarin viimeisin muodollisesti hyväksytty viisivuotissuunnitelma koskee ajanjaksoa 2000–2004, ja vuosia 2005–2008 koskeva suunnitelma oli laadittu, mutta toimivaltaiset ministeriöt eivät koskaan hyväksyneet sitä muodollisesti. Italian viranomaiset selittivät, että pidemmän aikavälin suunnittelu ei ollut enää mahdollista tarvittavia varoja koskevan talousarvion puuttumisen takia, vaan hallitus teki päätökset tapauskohtaisesti.

([12]) Campanian alue antoi 21 päivänä syyskuuta 2012 annetulla päätöksellä nro 502 luvan tehdä väliaikaisen jatkosopimuksen Caremarin kanssa ja hyväksyi kyseisen sopimuksen 19 päivänä joulukuuta 2012 annetulla aluehallituksen asetuksella nro 314.

([13]) Väliaikaista jatkosopimusta jatkettiin useita kertoja Caremarin yksityistämisprosessin loppuun saattamiseen asti (18 päivänä kesäkuuta 2013 annetulla aluehallituksen päätöksellä nro 191 joulukuun 31 päivään 2013; 27 päivänä joulukuuta 2013 annetulla aluehallituksen päätöksellä nro 632 helmikuun 28 päivään 2014; 28 päivänä helmikuuta 2014 annetulla aluehallituksen päätöksellä nro 60 huhtikuun 30 päivään 2014; 29 päivänä huhtikuuta 2013 annetulla aluehallituksen päätöksellä nro 123 kesäkuun 30 päivään 2014; 27 päivänä kesäkuuta 2014 annetulla aluehallituksen päätöksellä nro 243 joulukuun 31 päivään 2014; 23 päivänä joulukuuta 2014 annetulla aluehallituksen päätöksellä nro 697 maaliskuun 31 päivään 2015 ja 28 päivänä maaliskuuta 2015 annetulla aluehallituksen päätöksellä nro 161 enintään heinäkuun 31 päivään 2015). Italia antoi 24 päivänä joulukuuta 2012 annetulla lailla nro 228 luvan maksaa Campanian alueelle tarvittavat varat meriliikennepalvelujen alueellisen jatkuvuuden takaamiseksi alueella, kunnes Caremarin yksityistämisprosessi oli saatettu päätökseen.

([14]) Ks. vuonna tehdyn 2012 laajentamispäätöksen johdanto-osan 54 ja 55 kappale.

([15]) Fintecna (*Finanziaria per i Settori Industriale e dei Servizi S.p.A.*) on Italian valtiovarainministeriön kokonaan omistama yritys, joka on erikoistunut osakkeenomistus- ja yksityistämisprosessien hallintaan sekä tehostamis- ja rakenneuudistushankkeisiin yrityksissä, joilla on teollisia, rahoituksellisia tai organisatorisia vaikeuksia.

(25) Komissio on jo arvioinut Italian ja Caremarin välisen alkuperäisen sopimuksen päätöksessään (EU) 2020/1411 ([16]), jolla päätettiin muita Tirrenia-konsernin yrityksiä kuin Tirreniaa vuosina 1992–2008 koskeva valtiontuki-tutkinta ([17]). Kyseisessä päätöksessä komissio totesi, että Caremarille meriliikenteen kabotaasipalvelujen tuottamiseen myönnetty tuki oli voimassa olevaa tukea.

(26) Tarjotuilla meriliikenteen kabotaasipalveluilla vastattiin pääasiassa paikallisväestön liikennetarpeisiin, ja erityisesti Napolinlahden osalta niitä voitiin vuorotiheyden ja aikataulujen suhteen verrata paikallisliikenteen palveluihin.

3. MUODOLLISEN TUTKINTAMENETTELYN KOHTEENA OLEVAT TOIMENPITEET

(27) Vuonna 2011 tehdyn aloittamispäätöksen ja vuonna 2012 tehdyn laajentamispäätöksen kattama muodollinen tutkintamenettely koskee seuraavia toimenpiteitä:

a) korvaus, joka myönnettiin Caremarille meriliikennepalvelujen tarjoamisesta jatketun alkuperäisen sopimuksen nojalla (eli 1 päivän tammikuuta 2009 ja 31 päivän heinäkuuta 2012 välisenä aikana);

b) laissa nro 166/2009 säädetty kiinnityspaikkaa koskeva etuoikeus;

c) laissa nro 163/2010 säädetyt toimenpiteet;

d) Caremarin yksityistäminen, mukaan lukien Italian viranomaisten Caremarin myyntimenettelyssä mahdollisille tarjoajille asettamat ehdot;

e) korvaus, joka myönnettiin meriliikennepalvelujen tarjoamisesta uuden palveluhankintasopimuksen nojalla.

3.1 Caremarin meriliikennepalvelujen järjestäminen 1 päivän tammikuuta 2009 ja 31 päivän heinäkuuta 2012 välisenä aikana

3.1.1 *Julkisen palvelun velvoite*

(28) Helmikuun 27 päivänä 2009 annetuksi laiksi nro 14, jäljempänä ’laki nro 14/2009’, muunnetun joulukuun 30 päivänä 2008 annetun asetuksen nro 207, jäljempänä ’asetus nro 207/2008’, 26 §:ssä säädettiin alkuperäisen sopimuksen (sekä Tirrenia-konsernin muiden yritysten kanssa tehtyjen palveluhankintasopimusten) voimassaolon, jonka alun perin oli määrä päättyä 31 päivänä joulukuuta 2008, jatkamisesta yhdellä vuodella eli 31 päivään joulukuuta 2009.

([16]) Komission päätös (EU) 2020/1411, annettu 2 päivänä maaliskuuta 2020, valtiontuesta C 64/99 (ex NN 68/99), jonka Italia on toteuttanut merenkulkuyritysten Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar ja Toremar (Tirrenia-konserni) hyväksi (EUVL L 332, 12.10.2020, s. 1).

([17]) Komissio aloitti 6 päivänä elokuuta 1999 SEUT-sopimuksen 108 artiklan 2 kohdassa määrätyn menettelyn, jonka kohteena olivat Tirrenia-konsernin tuolloin muodostaneille kuudelle yritykselle, muun muassa Caremarille, maksetut korvaukset. Italian viranomaiset pyysivät tutkinnan aikana, että Tirrenia-konsernin tapaus käsiteltäisiin osissa siten, että Tirreniaa koskevan lopullisen päätöksen tekeminen asetettaisiin etusijalle. Pyynnön taustalla oli Italian viranomaisten suunnitelma yksityistää konserni aloittaen Tirreniasta sekä aikomus nopeuttaa tätä prosessia kyseisen yrityksen osalta. Komissio hyväksyi Italian pyynnön, ja menettely päätettiin Tirrenialle myönnetyn tuen osalta 21 päivänä kesäkuuta 2001 tehdyllä komission päätöksellä 2001/851/EY valtiontuista, jotka Italia on maksanut Tirrenia di Navigazione -meriliikenneyhtiölle (EYVL L 318, 4.12.2001, s. 9). Tuki katsottiin sisämarkkinoille soveltuvaksi edellyttäen, että Italian viranomaiset toteuttavat tietyt sitoumukset. Komissio totesi 16 päivänä maaliskuuta 2004 tehdyssä päätöksessään 2005/163/EY valtiontuesta, jonka Italia on myöntänyt merenkulkuyrityksille Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar ja Toremar (Tirrenia-konserni) (EUVL L 53, 26.2.2005, s. 29), että Italian Caremarille ja Tirrenia-konsernin muille yrityksille (lukuun ottamatta Tirreniaa, joka kuului komission päätöksen 2001/851/EY soveltamisalaan) maksama korvaus oli osittain sisämarkkinoille soveltuva ja osittain sisämarkkinoille soveltuva sillä edellytyksellä, että Italian viranomaiset toteuttavat tietyt sitoumukset, sekä osittain sisämarkkinoille soveltumaton. Unionin yleinen tuomioistuin kumosi päätöksen 2005/163/EY yhdistetyissä asioissa Tirrenia di Navigazione SpA (T-265/04), Caremar SpA ym. (T-292/04) ja Navigazione Libera del Golfo SpA (T-504/04) vastaan Euroopan yhteisöjen komissio 4 päivänä maaliskuuta 2009 antamallaan tuomiolla (ECLI:EU:T:2009:48). Tuomion noudattamiseksi komissio aloitti uudelleen muodollisen tutkintamenettelyn, joka päätettiin lopulta komission päätöksellä (EU) 2020/1411.

(29) Laiksi nro 166/2009 muunnetun asetuksen nro 135 19 b §:ssä säädettiin, että Tirrenia-konsernin yritysten yksityistämiseksi alueellisten yritysten osakkeenomistus luovutettaisiin vastikkeetta emoyritys Tirrenialta Campanian alueelle. Campanian alue luovuttaisi tämän jälkeen Lazion alueelle Caremarin liiketoiminnan sen osan, joka liikennöi itsenäisesti Pontinon saariston yhteyksiä nimellä Laziomar ([18]).

(30) Laiksi nro 166/2009 muunnetun asetuksen nro 135 19 b §:ssä täsmennettiin myös, että Italian valtio tekisi Tirrenian ja Siremarin kanssa uudet palvelunhankintasopimukset 31 päivään joulukuuta 2009 mennessä. Samoin alueelliset palvelut sisällytettäisiin luonnoksiin palveluhankintasopimuksista, jotka Sardinian alueviranomaisten ja Saremarin sekä Toscanan alueviranomaisten ja Toremarin oli määrä tehdä viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2009 ja Campanian alueen ja Caremarin oli määrä tehdä viimeistään 28 päivänä helmikuuta 2010. Uusien palveluhankinta-sopimusten luonnokset oli tarkoitus kilpailuttaa yhdessä yritysten kanssa ja allekirjoittaa ostajien kanssa sen jälkeen, kun kunkin yrityksen yksityistäminen olisi saatettu päätökseen ([19]).

(31) Tätä varten laiksi nro 166/2009 muunnetun asetuksen nro 135/2009 19 b §:llä jatkettiin Caremarin osalta alkuperäisen sopimuksen voimassaoloa tammikuun 1 päivästä 2010 syyskuun 30 päivään 2010.

(32) Laiksi nro 166/2009 muunnetun asetuksen nro 135 19 b §:ssä vahvistettiin myös julkisten palvelujen tuottamisesta maksettavan vuotuisen korvauksen enimmäismäärät 1 päivästä tammikuuta 2010 lähtien (alkuperäisen sopimuksen voimassaolon jatkamisen ja uusien palveluhankintasopimusten nojalla). Caremarin osalta enimmäismääräksi vahvistettiin yhteensä 29 869 832 euroa ([20]).

(33) Laiksi nro 163/2010 muunnetun asetuksen nro 125/2010 1 §:n 5 a momentissa säädettiin alkuperäisen sopimuksen jatkamisesta vielä 1 päivästä lokakuuta 2010 siihen asti, että Tirrenian ja Siremarin yksityistämiset oli saatettu päätökseen. Tirrenian yksityistäminen saatettiin päätökseen 19 päivänä heinäkuuta 2012 ja Siremarin 31 päivänä heinäkuuta 2012. Näin ollen jatkettua alkuperäistä sopimusta sovellettiin Caremarin osalta 31 päivään heinäkuuta 2012.

(34) Julkisen palvelun reitit, joita Caremar liikennöi alkuperäisen sopimuksen jatkamisen nojalla, olivat seuraavat:

a) tammikuun 1 päivän 2009 ja heinäkuun 31 päivän 2012 välisenä aikana kahdeksan reittiä Napolinlahdella (Capri–Sorrento, Capri–Napoli, Ischia–Procida–Napoli, Ischia–Napoli, Ischia–Procida, Ischia–Procida–Pozzuoli, Procida–Napoli ja Procida–Pozzuoli) – kyseisenä aikana Caremarille asetetut julkisen palvelun velvoitteet muuttuivat vain hyvin vähän vuorotiheyksien ja aikataulujen osalta (kuten johdanto-osan 39 kappaleessa tiivistetysti esitetään); ja

b) tammikuun 1 päivän 2009 ja toukokuun 31 päivän 2011 välisenä aikana ([21]) kolme reittiä Pontinon saaristossa (Ponza–Formia, Ponza–Anzio ja Formia–Ventotene) – kyseisenä aikana Caremarille asetetut näitä reittejä koskevat julkisen palvelun velvoitteet eivät muuttuneet.

([18]) Luovutus tehtiin muodollisesti 1 päivänä kesäkuuta 2011.

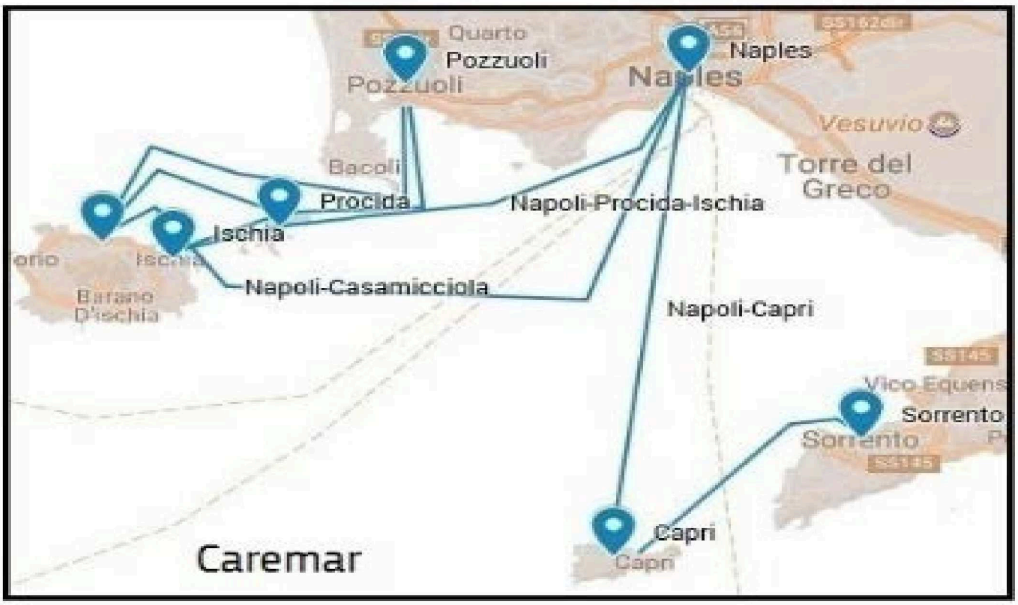
([19]) Lain nro 166/2009 19 b §:n 10 momentti.

([20]) Campanian osuus oli 19 839 226 euroa ja Lazion osuus 10 030 606 euroa.

([21]) Kesäkuun 1 päivästä 2011 lähtien näitä reittejä liikennöi vastaperustettu yritys Laziomar. Komissio on arvioinut Laziomarille näiden reittien liikennöinnistä 1 päivän kesäkuuta 2011 ja 14 päivän tammikuuta 2024 välisenä aikana myönnetyn korvauksen 30 päivänä syyskuuta 2021 tekemässään päätöksessä toimenpiteistä SA.32014, SA.32015, SA.32016 (11/C) (ex 11/NN), jotka Italia ja Lazion alue ovat toteuttaneet Laziomarin hyväksi (EUVL L 200, 29.7.2022, s. 154), ks. alaviite 6.

Kaavio 1

Caremarin Napolinlahdella liikennöimät reitit vuosina 2009–2012



Kaavio 2

Kaavio 2

Caremarin Pontinon saaristossa liikennöimät reitit vuosina 2009–2011



(35) Johdanto-osan 34 kappaleessa mainittuihin reitteihin liittyvät velvoitteet olivat samat kuin Caremarille alkuperäisessä sopimuksessa asetetut velvoitteet, ja ne pysyivät lähes muuttumattomina lukuun ottamatta joitakin vuorotiheyksien ja aikataulujen muutoksia, joita Campanian alue teki vuosien mittaan Campanian alueen hyväksymissä ja julkaisemissa kiinnityspaikkoja koskevissa puitteissa (*quadri accosti*) tarjonnan mukauttamiseksi käyttäjän kysyntään, kuten jäljempänä selitetään.

(36) Tammikuun 1 päivänä 2009, eli kun alkuperäistä sopimusta jatkettiin ensimmäisen kerran ([22]), Caremarille asetettiin alustyyppien, vuorotiheyksien ja aikataulujen osalta samat julkisen palvelun velvoitteet kuin alkuperäisessä sopimuksessa ([23]). Julkisen palvelun velvoitteet olivat seuraavat:

a) Reitillä **Capri–Sorrento** Caremarin oli tarjottava ympärivuotisesti päivittäin kahdeksan yhdistelmäpalvelua (matkustajien, ajoneuvojen ja postilähetysten kuljetus) nopealla lautalla, jäljempänä 'TMV' ([24]) ([25]).

b) Reitillä **Capri–Napoli** Caremarin oli tarjottava ympärivuotisesti päivittäin Napolista/Napoliin (Calata Massa) ([26]) kuusi yhdistelmäpalvelua TMV:llä (matka-aika 50 minuuttia) tai lautalla (matka-aika 1 tunti ja 20 minuuttia) ([27]). Kesäkaudella Caremarin oli tarjottava tämän lisäksi kahdeksan yhdistelmäpalvelua: seitsemän yhdistelmäpalvelua TMV:llä/lautalla koko kesäkauden ajan ([28]) ja vielä yhden yhdistelmäpalvelun vain TMV:llä 1 päivän kesäkuuta ja 30 päivän syyskuuta välisenä aikana ([29]).

c) Reitillä **Ischia–Napoli** Caremarin oli tarjottava ympärivuotisesti päivittäin kolme yhdistelmäpalvelua lautalla Napoliin (Calata Massa) ([30]) ja neljä päivittäistä matkustajaliikennepalvelua kantosiipialuksella Napoliin/Napolista (Beverello) ([31]).

d) Reitillä **Ischia–Procida–Napoli** Caremarin oli tarjottava ympärivuotisesti päivittäin 14 yhdistelmäpalvelua lautalla Napoliin/Napolista (Calata Massa) ([32]) ja kahdeksan päivittäistä matkustajaliikennepalvelua kantosiipialuksella Napoliin/Napolista (Beverello) ([33]).

e) Reitillä **Ischia–Procida–Pozzuoli** Caremarin oli tarjottava ympärivuotisesti päivittäin kuusi yhdistelmäpalvelua lautalla ([34]).

f) Reitillä **Ischia–Procida** Caremarin ei tarvinnut tarjota muita palveluja reitillä Ischia–Procida–Pozzuoli tarjoamiensa palvelujen lisäksi.

g) Reitillä **Procida–Pozzuoli** Caremarin oli reitin Ischia–Procida–Pozzuoli liikennöinnin lisäksi tarjottava ympärivuotisesti kaksi matkustajaliikennepalvelua päivässä kantosiipialuksella ([35]).

([22]) Jatkamisesta säädettiin laiksi nro 14/2009 muunnetulla asetuksella nro 207/2008, ks. johdanto-osan 28 kappale.

([23]) Aluehallituksen päätös nro 548, annettu 1 päivänä huhtikuuta 2007.

([24]) TMV on lyhenne sanoista *Traghetto Motonave Veloce*.

([25]) Caprista Sorrentoon (matka-aika 25 minuuttia) klo **7.00**, **8.40**, **13.40** ja **18.15** ja Sorrentosta Capriin (matka-aika 20 minuuttia) klo **7.45**, **9.25**, **14.30** ja **19.00**.

([26]) Napolin satamassa on useita laitureita, joista tärkeimmät ovat Calata Massan laituri (TMV:ille ja lautoille) ja Beverellon laituri (kantosiipialuksille).

([27]) Napolista Capriin klo **5.40** (TMV), **17.00** (TMV) ja **18.40** (lautta) ja Caprista Napoliin klo **14.50** (lautta), **15.40** (TMV) ja **19.50** (TMV).

([28]) Napolista Capriin klo **7.35** (lautta), **12.15** (TMV) ja **12.55** (lautta) ja Caprista Napoliin klo **5.45** (lautta), **9.30** (lautta), **10.25** (TMV), **20.05** (TMV). Viimeisen vuoron lähtöaika oli 1 päivän kesäkuuta ja 30 päivän syyskuuta välisenä aikana klo 22.20.

([29]) Napolista Capriin klo **21.10**.

([30]) Ischian satamasta Napoliin (matka-aika 1 tunti 25 minuuttia) klo **9.00**, **13.50** ja **20.10**.

([31]) Ischian satamasta Napoliin (matka-aika 45 minuuttia) klo **6.50** ja **8.50** ja Napolista Ischian satamaan (matka-aika 45 minuuttia) klo **7.50** ja **18.15**.

([32]) Napolista Procidaan ja edelleen Ischiaan (matka-aika yhteensä 1 tunti 40 minuuttia) klo **6.25** (lähtö Procidasta klo 7.30), **8.55** (lähtö Procidasta klo 10.00), **10.40** (lähtö Procidasta klo 11.55), **14.30** Napolista Procidaan (lähtö Procidasta klo 15.35), **15.40** (lähtö Procidasta klo 16.45), **17.30** (lähtö Procidasta klo 18.35), **19.20** (lähtö Procidasta klo 20.25) ja **21.55** (lähtö Procidasta klo 23.00) sekä Ischiasta Procidaan ja edelleen Napoliin (matka-aika yhteensä 1 tunti 35 minuuttia) klo **6.45** (lähtö Procidasta klo 7.15), **12.30** (lähtö Procidasta klo 12.55), **15.20** (lähtö Procidasta klo 16.50), **17.15** (lähtö Procidasta klo 17.45) ja **19.30** (lähtö Procidasta klo 20.00).

([33]) Napolista Procidaan ja edelleen Ischiaan (matka-aika yhteensä 1 tunti 10 minuuttia) klo **9.55** (lähtö Procidasta klo 10.35), **13.10** (lähtö Procidasta klo 13.50), **15.10** (lähtö Procidasta klo 15.50) ja **20.20** (lähtö Procidasta klo 20.55).
sekä Ischiasta Procidaan ja edelleen Napoliin (matka-aika yhteensä 1 tunti 10 minuuttia) klo **12.00** (lähtö Procidasta klo 12.10), **14.15** (lähtö Procidasta klo 15.05), **16.15** (lähtö Procidasta klo 16.25) ja **19.10** (lähtö Procidasta klo 19.20).

([34]) Ischiasta Procidaan ja edelleen Pozzuoliin (matka-aika yhteensä 1 tunti) klo **8.30** (lähtö Procidasta klo 8.50), **11.20** (lähtö Procidasta klo 11.40) ja **17.35** (lähtö Procidasta klo 18.00).
Pozzuolista Procidaan ja edelleen Ischiaan (matka-aika yhteensä 1 tunti) klo **9.55** (lähtö Procidasta klo 10.30), **13.50** (lähtö Procidasta klo 14.20) ja **18.55** (lähtö Procidasta klo 19.30).

([35]) Procidasta Pozzuoliin (matka-aika 15 minuuttia) klo **8.25** ja Pozzuolista Procidaan (matka-aika 15 minuuttia) klo **8.50**.

h) Reitillä **Procida–Napoli** Caremarin oli reitillä Ischia–Procida–Napoli liikennöityjen vuorojen lisäksi tarjottava ympärivuotisesti neljä matkustajaliikennepalvelua päivässä kantosiipialuksella ([36]).

i) Reitillä **Ponza–Formia** Caremarin oli tarjottava ympärivuotisesti päivittäin kaksi yhdistelmäpalvelua lautalla (matka-aika 2 tuntia 30 minuuttia) ja yksi päivittäinen matkustajaliikennepalvelu kantosiipialuksella.

j) Reitillä **Ponza–Anzio** Caremarin oli tarjottava sesonkiaikana maanantaista lauantaihin kaksi päivittäistä nopeaa matkustajaliikennepalvelua ja sunnuntaisin ja yleisinä vapaapäivinä neljä päivittäistä yhdistelmäpalvelua.

k) Reitillä **Formia–Ventotene** Caremarin oli tarjottava ympärivuotisesti päivittäin kaksi yhdistelmäpalvelua lautalla (matka-aika 2 tuntia) ja kaksi ([37]) päivittäistä matkustajaliikennepalvelua kantosiipialuksella (matka-aika 60 minuuttia).

(37) Edellä mainitut julkisen palvelun velvoitteet eivät muuttuneet 1 päivänä tammikuuta 2010 eikä 1 päivänä lokakuuta 2010 eli kun alkuperäistä sopimusta jatkettiin toisen ja kolmannen kerran ([38]).

(38) Marras-joulukuussa 2010 järjestetyn julkisen kuulemisen jälkeen Campanian alue hyväksyi 9 päivänä elokuuta 2011 annetulla aluehallituksen päätöksellä nro 443 ja 21 päivänä syyskuuta 2011 annetulla aluehallituksen asetuksella nro 172 kolmivuotisen ohjelman (2011–2013), jossa määrättiin Napolinlahdella tarjottavista vähimmäispalveluista. Caremarin osalta kyseisessä ohjelmassa vahvistettiin Caremarin alkuperäisen sopimuksen nojalla aiemmin liikennöimät reitit ja velvoitteet ja tehtiin palvelujen aikatauluihin joitakin muutoksia, jotka olivat voimassa 1 päivän lokakuuta 2011 ja 31 päivän joulukuuta 2013 välisenä aikana ([39]). Campanian alue muutti kyseistä ohjelmaa vähäisessä määrin 30 päivänä joulukuuta 2011 annetulla aluehallituksen päätöksellä nro 857 (jota sovellettiin ainoastaan Caremariin), jolla muutettiin hieman kolmivuotisessa ohjelmassa esitettyjen palvelujen aikatauluja ja vuorotiheyttä 16 päivästä tammikuuta 2012 alkaen. Campanian alue päätti tehdä nämä muutokset, koska paikallisyhteisöt ja kunnat olivat pyytäneet mukauttamaan joitakin aikatauluja ja vuorotiheyksiä työmatkalaisten tarpeisiin ([40]). Campanian alue jatkoi kauden 2011–2013 kolmivuotista ohjelmaa vuoden 2015 loppuun myöhemmillä säädöksillä ([41]), ja siitä tuli osa uutta palveluhankintasopimusta (ks. johdanto-osan 83 kappale).

(39) Muutokset, jotka Campanian alue teki Caremarin Napolinlahdella hoitamaan julkisen palvelun velvoitteeseen johdanto-osan 38 kappaleessa mainitulla kolmivuotisella ohjelmalla 2011–2013, voidaan tiivistää seuraavasti:

a) Reitillä **Capri–Sorrento** Caremarin oli edelleen tarjottava ympärivuotisesti kahdeksan päivittäistä yhdistelmäpalvelua TMV:llä (mutta johdanto-osan 36 kappaleen a alakohdassa mainitun vuoden 2009 aikataulun aikoja muutettiin hieman kaksi kertaa, ensimmäisen kerran 1 päivästä lokakuuta 2011 lähtien ([42]) ja toisen kerran 16 päivästä tammikuuta 2012 lähtien ([43])).

([36]) Procidasta Napoliin (matka-aika 40 minuuttia) klo **6.35** ja **9.20** ja Napolista Procidaan (matka-aika 40 minuuttia) klo **7.30** ja **17.45**.
([37]) Maanantaisin ajettiin neljä päivittäistä vuoroa.
([38]) Toisesta jatkamisesta säädettiin laiksi nro 166/2009 muunnetulla asetuksella nro 135/2009, ks. johdanto-osan 31 kappale, ja kolmannesta jatkamisesta laiksi nro 163/2010 muunnetulla asetuksella nro 125/2010, ks. johdanto-osan 33 kappale.
([39]) Elokuun 9 päivänä 2011 annetulla aluehallituksen päätöksellä nro 443 hyväksyttyyn kolmivuotiseen ohjelmaan johtaneita keskusteluja selostetaan johdanto-osan 178–181 kappaleessa.
([40]) Erityisesti oli tarpeen varmistaa riittävät liikennepalvelut opiskelijoille, jotka asuvat Ischiassa mutta opiskelevat Procidassa, kuten 30 päivänä joulukuuta 2011 annetun aluehallituksen päätöksen nro 857 johdanto-osan kappaleissa selitetään, ja tämän vuoksi aikatauluja muutettiin jonkin verran ja yhteyksiä Procidan saarelle lisättiin hieman.
([41]) Tarkemmin sanottuna 27 päivänä joulukuuta 2012 annetulla aluehallituksen päätöksellä nro 632 (30 päivään syyskuuta 2014 asti) ja 5 päivänä toukokuuta 2015 annetulla aluehallituksen päätöksellä nro 230 (31 päivään joulukuuta 2015 asti).
([42]) Vuorot Caprista Sorrentoon (matka-aika 25 minuuttia) lähtivät klo **7.00**, **8.40**, **13.35** (klo 13.40:n sijasta) ja **18.30** (klo 18.15:n sijasta); ja Sorrentosta Capriin (matka-aika 20 minuuttia) klo **7.45**, **9.25**, **14.25** (klo 14.30:n sijasta) ja kesäkaudella klo **19.00** (talvikaudella klo 19.15).
([43]) Vuorot Caprista Sorrentoon (matka-aika 25 minuuttia) lähtivät klo **7.00**, **8.40**, **13.35** (klo 13.40:n sijasta) ja **18.45** (klo 18.30:n sijasta); ja Sorrentosta Capriin (matka-aika 20 minuuttia) klo **7.45**, **9.25**, **14.30** (klo 14.25:n sijasta) ja **19.25** (aiemmin kesäkaudella klo 19.00 ja talvikaudella klo 19.15).

b) Reitillä **Capri–Napoli** Caremarin oli edelleen tarjottava ympärivuotisesti Napolista/Napoliin (Calata Massa) päivittäin kuusi yhdistelmäpalvelua, joiden aikatauluja muutettiin hieman 1 päivästä lokakuuta 2011 lähtien ([44]) ja 16 päivästä tammikuuta 2012 lähtien ([45]) verrattuna johdanto-osan 36 kappaleen b alakohdassa esitettyihin aikatauluihin. Kesäkaudella tarjottavat kahdeksan uutta yhdistelmäpalvelua (ks. johdanto-osan 36 kappaleen b alakohta) tulivat voimaan 1 päivänä lokakuuta 2011 (aikatauluihin tehtiin vähäisiä muutoksia 16 päivästä tammikuuta 2012 lähtien): ne olivat kuusi uutta päivittäistä yhdistelmäpalvelua, joita tarjotaan ympäri vuoden (niillä on eri aikataulut kesäkaudella ([46]) ja talvikaudella ([47])) ja kaksi muuta uutta palvelua, joita tarjotaan ainoastaan 1 päivän kesäkuuta ja 30 päivän syyskuuta välisenä aikana ([48]).

c) Reitillä **Ischia–Napoli** Caremarin oli tarjottava ympärivuotisesti kolme päivittäistä yhdistelmäpalvelua lautalla (johdanto-osan 36 kappaleen c alakohdassa mainittuihin aikatauluihin tehtiin vähäisiä muutoksia 1 päivästä lokakuuta 2011 ([49]) ja 16 päivästä tammikuuta 2012 ([50])). Tammikuun 16 päivästä 2012 lähtien velvoitteeseen lisättiin yksi päivittäinen yhdistelmäpalvelu lautalla, jolloin Caremarin oli tarjottava lautalla liikennöitävä lisävuoro Ischiassa sijaitsevaan Casamicciolan satamaan ([51]). Napoliin (Beverello) suuntautuvien ja sieltä lähtevien kantosiipialuksella tarjottavien matkustajaliikennepalvelujen osalta Caremarin liikennöimien vuorojen määrää vähennettiin ajan mittaan. Itse asiassa Caremarin oli 1 päivän tammikuuta 2009 ja 30 päivän syyskuuta 2011 välisenä aikana tarjottava neljä päivittäistä matkustajaliikennevuoroa kantosiipialuksella (ks. johdanto-osan 36 kappaleen c alakohta). Nämä neljä vuoroa eivät enää sisältyneet aikatauluun 1 päivästä lokakuuta 2011 lähtien, ja ne otettiin uudelleen käyttöön vain osittain 16 päivänä tammikuuta 2012, jolloin Caremarille asetettiin velvoite liikennöidä päivittäistä matkustajaliikennevuoroa kantosiipialuksella Napolista Ischian satamaan ([52]).

d) Reitillä **Ischia–Procida–Napoli** Caremarin oli tarjottava ympärivuotisesti useita päivittäisiä yhdistelmäpalveluja lautalla Napoliin/Napolista (Calata Massa) ja päivittäisiä matkustajaliikennepalveluja kantosiipialuksella Napoliin/Napolista (Beverello). Yhdistelmäpalvelujen osalta Caremarin liikennöimien vuorojen määrää vähennettiin hieman ajan mittaan. Caremarin ympärivuotisesti tarjoamat 14 päivittäistä yhdistelmäpalvelua (ks. johdanto-osan 36 kappaleen d alakohta) vähennettiin 13:een yhdistelmäpalveluun 1 päivästä lokakuuta 2011 lähtien ([53]) (yksi vuoro Ischiassa sijaitsevasta Casamicciolan satamasta ([54]) ja kaksitoista vuoroa Ischian satamaan/satamasta ([55])) ja edelleen kymmeneen yhdistelmäpalveluun 16 päivästä tammikuuta 2012 lähtien ([56]) (yksi vuoro Ischiassa sijaitsevasta Casamicciolan satamasta ([57]) ja

([44]) Napolista Capriin TMV:llä klo **5.35** (klo 5.40:n sijasta), **12.00** ja **17.00** ja Caprista Napoliin TMV:llä klo **10.25**, **15.30** (klo 15.40:n sijasta) ja **19.55** (klo 19.50:n sijasta).

([45]) Napolista Capriin TMV:llä klo **5.35** (klo 5.40:n sijasta), **12.00** ja **17.25** (klo 17:00:n sijasta) ja Caprista Napoliin TMV:llä klo **10.20** (klo 10.25:n sijasta, **15.35** (klo 15.30:n sijasta) ja **20.15** (klo 19.55:n sijasta).

([46]) Napolista Capriin lautalla klo **7.35**, **13.00** ja **18.40** ja Caprista Napoliin klo **5.45**, **9.20** ja **14.50**. Tammikuun 16 päivästä 2012 aikataulu oli seuraava: Napolista Capriin lautalla klo **7.25**, **13.00** ja **18.35** ja Caprista Napoliin lautalla klo **5.40**, **9.20** ja **14.50**.

([47]) Napolista Capriin lautalla klo **9.05** ja **14.20**; ja Caprista Napoliin lautalla klo **6.45**, **11.00**, **16.15** ja **20.10**. Tammikuun 16 päivästä 2012 aikataulu oli seuraava: Napolista Capriin lautalla klo **9.00** ja **14.20**; ja Caprista Napoliin lautalla klo **6.45**, **11.00**, **16.15** ja **20.10**.

([48]) Napolista Capriin TMV:llä klo **21.20** ja Caprista Napoliin TMV:llä klo **23.30**. Tammikuun 16 päivästä 2012 aikataulu oli seuraava: Napolista Capriin TMV:llä klo **21.35** ja Caprista Napoliin TMV:llä klo **23.50**.

([49]) Ischiasta Napoliin (matka-aika 1 tunti 25 minuuttia) klo **8.45** ja Napolista Ischiaan (matka-aika 1 tunti 20 minuuttia) klo **16.05** ja **20.25**.

([50]) Ischiasta Napoliin (matka-aika 1 tunti 25 minuuttia) klo **8.45** ja lisävuoro klo **13.50** sekä Napolista Ischiaan (matka-aika 1 tunti 20 minuuttia) klo 20.15 (klo 20.25:n sijasta; klo 16.05 lähtevä vuoro lakkautettiin).

([51]) Napolista Ischiaan (matka-aika 1 tunti 15 minuuttia) klo **15.45**.

([52]) Napolista Ischiaan (matka-aika 1 tunti 5 minuuttia) klo **14.45**.

([53]) Klo 15.40 lähtevä vuoro Napolista Procidaan ja edelleen Ischian satamaan lakkautettiin.

([54]) Ischiasta Procidaan ja edelleen Napoliin (matka-aika yhteensä 1 tunti) klo **12.55** Casamicciolan satamasta (lähtö Procidasta klo 13.35).

([55]) Napolista Procidaan ja edelleen Ischiaan (matka-aika yhteensä 1 tunti 35 minuuttia) klo **6.25** (lähtö Procidasta klo 7.30), **9.10** (klo 8.55:n sijasta, lähtö Procidasta klo 10.20), **10.45** (klo 10.40:n sijasta, lähtö Procidasta klo 11.45), **15.15** (klo 14.30:n sijasta, lähtö Procidasta klo 16.15), **17.45** (klo 17.30:n sijasta, lähtö Procidasta klo 18.45), **19.30** (klo 19.20:n sijasta, lähtö Procidasta klo 20.30) ja **22.15** (klo 21.55:n sijasta, lähtö Procidasta klo 23.15). Ischiasta Procidaan ja edelleen Napoliin (matka-aika yhteensä 1 tunti 35 minuuttia) klo **7.00** (klo 6.45:n sijasta, lähtö Procidasta klo 7.15), **13.55** (klo 12.30:n sijasta, lähtö Procidasta klo 14.35), **15.30** (klo 15.20:n sijasta, lähtö Procidasta klo 16.15), **17.25** (klo 17.15:n sijasta, lähtö Procidasta klo 18.05) ja **19.55** (klo 19.30:n sijasta, lähtö Procidasta klo 20.30).

([56]) Klo 7.00 ja 13.55 lähtevät vuorot Ischiasta Procidaan ja edelleen Ischian satamaan lakkautettiin.

([57]) Aikataulu pysyi samana (eli lähtö klo **12.55** Casamicciolan satamasta, ks. alaviite 54).

yhdeksän vuoroa Ischian satamaan/satamasta) ([58]), mutta niihin lisättiin kaksi 15 päivän kesäkuuta ja 15 päivän syyskuuta välisenä aikana tarjottavaa päivittäistä yhdistelmäpalvelua ([59]). Matkustajaliikennepalvelujen osalta Caremarin liikennöimien vuorojen määrää lisättiin hieman ajan mittaan. Caremarin ympärivuotisesti tarjoamien kahdeksan päivittäisen matkustajaliikennepalvelun (ks. johdanto-osan 36 kappaleen d alakohta) määrä nostettiin kymmeneen matkustajaliikennepalveluun 1 päivästä lokakuuta 2011 lähtien ([60]), ja lisäksi 1 päivän kesäkuuta ja 30 päivän syyskuuta välisenä aikana lisättiin kaksi vuoroa ([61]). Caremarin tarjoamien päivittäisten matkustajaliikennepalvelujen määrää vähennettiin 16 päivästä tammikuuta 2012 yhdeksään ympäri vuoden tarjottavaan vuoroon ([62]), mutta 1 päivän kesäkuuta ja 30 päivän syyskuuta välisenä aikana liikennöitävät kaksi lisävuoroa säilytettiin vähäisin aikataulumuutoksin ([63]).

e) Reitillä **Ischia–Procida–Pozzuoli** Caremarin oli tarjottava ympärivuotisesti päivittäin kuusi yhdistelmäpalvelua lautalla. Johdanto-osan 36 kappaleen e alakohdassa kuvattujen kuuden yhdistelmäpalvelun aikatauluihin tehtiin joitakin muutoksia 1 päivänä lokakuuta 2011 ja 16 päivänä tammikuuta 2012. Caremarin oli 1 päivästä lokakuuta 2011 tarjottava yksi vuoro Ischiassa sijaitsevaan Casamicciolan satamaan ([64]) ja viisi vuoroa Ischian satamaan/satamasta ([65]); 16 päivästä tammikuuta 2012 Caremarin oli tarjottava kaksi päivittäistä Ischiassa sijaitsevaan Casamicciolan satamaan suuntautuvaa tai sieltä lähtevää yhdistelmäpalvelua ([66]) ja viisi yhdistelmäpalvelua Ischian satamaan/satamasta ([67]). Lisäksi Caremarin oli 16 päivästä tammikuuta 2012 tarjottava kaksi ylimääräistä yhdistelmäpalvelua lautalla 16 päivän syyskuuta ja 14 päivän kesäkuuta välisenä aikana (koulujen lukuvuosi) ([68]).

f) Reitillä **Ischia–Procida** Caremarin ei tarvinnut 1 päivän tammikuuta 2009 ja 30 päivän syyskuuta 2011 välisenä aikana tarjota muita palveluja reiteillä Ischia–Procida–Pozzuoli ja Ischia–Procida–Napoli jo tarjoamiensa palvelujen lisäksi (ks. johdanto-osan 36 kappaleen f alakohta). Tämä ei muuttunut 1 päivän lokakuuta 2011 ja 15 päivän tammikuuta 2012 välisenä aikana. Tammikuun 16 päivästä 2012 lähtien Caremarin oli tarjottava ympäri vuoden yksi päivittäinen matkustajaliikennepalvelu kantosiipialuksella Ischian satamaan ([69]) reiteillä Ischia–Procida–Pozzuoli ja Ischia–Procida–Napoli jo tarjoamiensa palvelujen lisäksi.

([58]) Napolista Procidaan ja edelleen Ischiaan (matka-aika yhteensä 1 tunti 35 minuuttia) klo **6.25** (lähtö Procidasta klo 7.30), **10.45** (lähtö Procidasta klo 11.50), **15.10** (klo 15.15:n sijasta, lähtö Procidasta klo 16.20), jälleen klo **17.30** (klo 17.45:n sijasta, lähtö Procidasta klo 18.35), **19.30** (klo 19.20:n sijasta, lähtö Procidasta klo 20.30) ja **21.55** (klo 22.15:n sijasta, lähtö Procidasta klo 23.00). Ischiasta Procidaan ja edelleen Napoliin (matka-aika yhteensä 1 tunti 35 minuuttia) klo **15.20** (klo 15.30:n sijasta, lähtö Procidasta klo 15.50), **17.20** (klo 17.25:n sijasta, lähtö Procidasta klo 17.50) ja **19.25** (lähtö Procidasta klo 20.30).

([59]) Ischiasta Procidaan ja edelleen Napoliin (matka-aika yhteensä 1 tunti 35 minuuttia) klo **7.00** (lähtö Procidasta klo 7.25); ja Napolista Procidaan ja edelleen Ischiaan (matka-aika yhteensä 1 tunti 35 minuuttia) klo **9.25** (lähtö Procidasta klo 10.30).

([60]) Napolista Procidaan ja edelleen Ischiaan (matka-aika yhteensä 1 tunti 10 minuuttia) klo **8.50** (klo 9.55:n sijasta, lähtö Procidasta klo 9.30), **11.45** (lähtö Procidasta klo 12.25), **13.10** (lähtö Procidasta klo 13.50), **15.10** (lähtö Procidasta klo 15.50) ja **18.15** (lähtö Procidasta klo 18.55).
Ischiasta Procidaan ja edelleen Napoliin (matka-aika yhteensä 1 tunti 10 minuuttia) klo **7.30** (lähtö Procidasta klo 7.55), **10.10** (lähtö Procidasta klo 10.35), **13.05** (klo 12.00:n sijasta, lähtö Procidasta klo 13.30), **14.30** (klo 14.15:n sijasta, lähtö Procidasta klo 14.55) ja **16.30** (klo 16.15:n sijasta, lähtö Procidasta klo 16.55).

([61]) Ischiasta Procidaan ja edelleen Napoliin klo **19.35** (lähtö Procidasta klo 20.00) ja Napolista Procidaan ja edelleen Ischiaan klo **20.55** (lähtö Procidasta klo 21.30).

([62]) Napolista Procidaan ja edelleen Ischiaan (matka-aika yhteensä 1 tunti 10 minuuttia) klo **8.40** (klo 8.50:n sijasta, lähtö Procidasta klo 9.30), **11.45** (lähtö Procidasta klo 12.25), **13.10** (lähtö Procidasta klo 13.50) ja **18.15** (lähtö Procidasta klo 18.55).
Ischiasta Procidaan ja edelleen Napoliin (matka-aika yhteensä 1 tunti 10 minuuttia) klo **6.45** (klo 7.30:n sijasta, lähtö Procidasta klo 7.05), **10.15** (klo 10.10:n sijasta, lähtö Procidasta klo 10.35), **13.00** (klo 13.05:n sijasta, lähtö Procidasta klo 13.15), **14.30** (klo 14.15:n sijasta, lähtö Procidasta klo 14.55) ja **16.25** (klo 16.30:n sijasta, lähtö Procidasta klo 16.45).

([63]) Ischiasta Procidaan ja edelleen Napoliin klo **19.35** (lähtö Procidasta klo 20.00) ja Napolista Procidaan ja edelleen Ischiaan klo **21.05** (klo 20.55:n sijasta, lähtö Procidasta klo 21.50).

([64]) Pozzuolista Procidaan ja edelleen Ischiaan (matka-aika yhteensä 1 tunti 15 minuuttia) klo **10.20** (lähtö Procidasta klo 10.55).

([65]) Ischiasta Procidaan ja edelleen Pozzuoliin (matka-aika yhteensä 1 tunti) klo **8.30** (lähtö Procidasta klo 9.10), **11.30** (klo 11.20:n sijasta, lähtö Procidasta klo 12.10) ja **18.00** (klo 17.35:n sijasta, lähtö Procidasta klo 18.35). Pozzuolista Procidaan ja edelleen Ischiaan (matka-aika yhteensä 1 tunti 15 minuuttia) klo **13.50** (lähtö Procidasta klo 14.20); ja **19.15** (klo 18.55:n sijasta, lähtö Procidasta klo 19.45).

([66]) Pozzuolista Procidaan ja edelleen Ischiaan klo **10.15** (lähtö Procidasta klo 10.55) ja Ischiasta Procidaan ja edelleen Pozzuoliin klo **17.30** Casamicciolan satamasta (lähtö Procidasta klo 18.00).

([67]) Ischiasta Procidaan ja edelleen Pozzuoliin klo **8.35** (lähtö Procidasta klo 9.00) ja **11.30** (lähtö Procidasta klo 11.55) ja Pozzuolista Procidaan ja edelleen Ischiaan klo **14.00** (lähtö Procidasta klo 14.30) ja **18.55** (lähtö Procidasta klo 19.35).

([68]) Ischiasta Procidaan ja edelleen Pozzuoliin klo **7.20** (lähtö Procidasta klo 7.50) ja Pozzuolista Procidaan ja edelleen Ischiaan klo **9.00** (lähtö Procidasta klo 9.40).

([69]) Procidasta Ischiaan (matka-aika 20 minuuttia) klo **15.30**.

g) Reitillä **Procida–Pozzuoli** Caremarin oli tarjottava reitillä Ischia–Procida–Pozzuoli tarjottavien vuorojen lisäksi ympäri vuoden kaksi matkustajaliikennepalvelua kantosiipialuksella (ks. johdanto-osan 36 kappaleen g alakohta), ja niiden aikatauluihin tehtiin vähäisiä muutoksia 1 päivästä lokakuuta 2011 ([70]) ja 16 päivästä tammikuuta 2012 ([71]) lähtien.

h) Reitillä **Procida–Napoli** Caremarin oli tarjottava reitillä Ischia–Procida–Napoli tarjottavien vuorojen lisäksi ympäri vuoden neljä päivittäistä matkustajaliikennepalvelua kantosiipialuksella Napolista/Napoliin (Beverello) ([72]) (ks. johdanto-osan 36 kappaleen h alakohta), ja niiden aikatauluihin tehtiin vähäisiä muutoksia 1 päivän lokakuuta 2011 ja 16 päivän tammikuuta 2012 välisenä aikana ([73]).

(40) Jatketun alkuperäisen sopimuksen 1 artiklan mukaan Caremarin oli noudatettava edellä esitettyä aikataulua jatkuvuutta, vuorotiheyttä, säännöllisyyttä ja täsmällisyyttä koskevien velvoitteiden mukaisesti.

(41) Liikennöitävillä meriliikennereiteillä käytettävien alusten lukumäärän, tyypin ja kapasiteetin osalta jatketun alkuperäisen sopimuksen 1 artiklassa viitataan viisivuotissuunnitelmien sisältöön.

(42) Veloitettavien hintojen osalta Caremarin oli jatketun alkuperäisen sopimuksen 4 artiklan mukaan esitettävä (ja perusteltava) Italian toimivaltaisille viranomaisille vuosittain tariffit, joita se aikoi soveltaa.

(43) Jatketussa alkuperäisessä sopimuksessa ei ollut määräyksiä palvelun laadusta.

(44) Jatketun alkuperäisen sopimuksen 12 artiklassa täsmennettiin Caremarille julkisen palvelun velvoitteiden noudattamatta jättämisestä määrättävät seuraamukset, paitsi jos Caremar voi osoittaa, että laiminlyönti ei johdu Caremarista vaan ylivoimaisesta esteestä. Jatketun alkuperäisen sopimuksen mukaan seuraamus voi vaihdella 800 eurosta 40 000 euroon rikkomisen vakavuuden mukaan.

3.1.2 *Korvaus*

(45) Caremarille myönnettiin 1 päivän tammikuuta 2009 ja 31 päivän heinäkuuta 2012 välisenä aikana liikennöidyistä meriliikennepalveluista yhteensä 97 835 927 euron suuruinen julkinen korvaus.

(46) Taulukossa 1 esitetään Caremarille jatketun alkuperäisen sopimuksen nojalla 1 päivän tammikuuta 2009 ja 31 päivän heinäkuuta 2012 välisenä aikana maksetut vuosittaiset korvaukset:

([70]) Procidasta Pozzuoliin (matka-aika 15 minuuttia) klo **8.10** (klo 8.25:n sijasta) ja Pozzuolista Procidaan (matka-aika 15 minuuttia) klo **8.55** (klo 8.50:n sijasta).

([71]) Procidasta Pozzuoliin (matka-aika 15 minuuttia) klo **8.10** (klo 8.25:n sijasta) ja Pozzuolista Procidaan (matka-aika 15 minuuttia) klo **8.50** (klo 8.55:n sijasta).

([72]) Procidasta Napoliin (matka-aika 40 minuuttia) klo **6.35** ja **9.20** ja Napolista Procidaan (matka-aika 40 minuuttia) klo **7.30** ja **17.45**.

([73]) Procidasta Napoliin (matka-aika 40 minuuttia) klo **6.35** ja **9.25** (klo 9.20:n sijasta) ja Napolista Procidaan (matka-aika 40 minuuttia) klo **7.30** ja **17.30** (klo 17.45:n sijasta).

Taulukko 1

1 päivästä tammikuuta 2009 31 päivään heinäkuuta 2012 maksetut korvaukset

(euroa)

Vuosi	Korvaus
2009	**32 474 450**
2010	**29 869 832**
2011	**24 018 645**
2012 (tammi-heinäkuu)	**11 473 000**

(47) Caremarille meriliikenteen palveluhankintasopimusten toteuttamisesta maksetun vuotuisen korvauksen määrä määritettiin seuraavasti:

— tammikuun 1 päivän 2009 ja joulukuun 31 päivän 2009 välisenä aikana samojen alkuperäisen sopimuksen nojalla sovellettavien säännösten perusteella (ks. johdanto-osan 48–52 kappale); ja

— tammikuun 1 päivän 2010 ja heinäkuun 31 päivän 2012 välisenä aikana *Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica* -komitean 9 päivänä marraskuuta 2007 antamassa toimintaohjeessa julkisen palvelun velvoitteiden määrittämisperusteista ja hintadynamiikasta yleisen edun mukaisen meriliikenteen kabotaasin alalla ([74]), jäljempänä 'toimintaohje 111/2007', vahvistetun uuden menetelmän perusteella (ks. johdanto-osan 53 kappale).

3.1.2.1 Tammikuun 1 päivän 2009 ja joulukuun 31 päivän 2009 välisenä aikana myönnetty korvaus

(48) Julkisten meriliikennepalvelujen harjoittajille julkisen palvelun velvoitteiden täyttämisestä maksettavan tuen laskennassa huomioon otettavat tekijät (tulot ja kustannukset) täsmennettiin 1 päivänä kesäkuuta 1979 annetussa presidentin asetuksessa nro 501, jäljempänä 'asetus nro 501/79'. Lisäksi 5 päivänä joulukuuta 1986 annetussa laissa nro 856, jäljempänä 'laki nro 856/86', säädettiin tietyistä muutoksista Italian meriliikenteen julkisen palvelun velvoitteita koskevaan järjestelmään. Kyseisen lain 11 §:ssä muutettiin julkisen palvelun korvauksen laskentaperusteita suurten ja pienten saarten liikenneyhteyksien osalta. Tuki oli laskettava palvelusta aiheutuvien tulojen ja kustannusten välisen erotuksen perusteella keskimääräisten ja objektiivisten parametrien mukaisesti, ja sen oli sisällettävä kohtuullinen sijoitetun pääoman tuotto. Samassa pykälässä säädettiin myös, että palveluhankintasopimuksissa on lueteltava tuetut reitit, vuorotiheys sekä reiteillä käytettävät alustyypit. Asiasta vastaavien ministerien oli hyväksyttävä tuet.

(49) Asetuksessa nro 501/79 ja laissa nro 856/86 vahvistetut periaatteet otettiin huomioon alkuperäisessä sopimuksessa.

(50) Näin ollen yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvän palvelun tuottamisesta maksettavan korvauksen laskennassa sovellettiin vuonna 2009 alkuperäisessä sopimuksessa vahvistettua menetelmää. Korvaus vastasi julkisen palvelun järjestelmän puitteissa toteutettujen palvelujen yhteenlaskettuja nettotappioita, joihin lisättiin sijoitetun pääoman tuoton kulloinenkin määrä.

(51) Korvauksen laskennassa otettiin huomioon seuraavat viranomaisten määrittämät kustannustekijät: provisiot ja mainoskustannukset, matkustajille aluksilla tarjottavista palveluista aiheutuvat kustannukset, lastaus-, purku- ja käsittelykustannukset, maissa työskentelevään hallintohenkilöstöön liittyvät kustannukset, alusten ylläpitokustannukset, hallintokustannukset, vakuutusmaksut, vuokra- ja leasingkustannukset, polttoainekustannukset, verot sekä poistokustannukset.

([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) Vuotuisten maksujen osalta alkuperäisessä sopimuksessa määrättiin, että julkisen palvelun vuotuinen korvaus maksetaan seuraavasti: Ensimmäinen ennakkomaksu suoritetaan kunakin vuonna 30 päivään maaliskuuta mennessä, ja sen määrä on 70 prosenttia edellisenä vuonna maksetusta korvauksesta. Toinen maksu on 20 prosenttia korvauksesta, ja se suoritetaan 30 päivään kesäkuuta mennessä. Maksettujen määrien ja kuluvan vuoden toimintakustannusten ja tulojen välinen vaje, joka arvioidaan edellisten vuosien tulosten perusteella, muodostaa saldon, joka maksetaan 30 päivään marraskuuta mennessä Jos kävi ilmi, että Caremarin saama määrä ylitti suoritettujen palvelujen nettokustannukset (tulo miinus tappiot), Caremarin oli maksettava erotus takaisin ([75]).

3.1.2.2 Tammikuun 1 päivän 2010 ja heinäkuun 31 päivän 2012 välisenä aikana myönnetty korvaus

(53) Tammikuun 1 päivän 2010 ja heinäkuun 31 päivän 2012 välisenä aikana merenkulun julkisen palvelun velvoitteesta maksettava korvaus määritettiin soveltamalla toimintaohjeessa 111/2007 vahvistettua uutta menetelmää.

(54) Toimintaohjeen 111/2007 johdanto-osan mukaan kyseinen ohje annettiin sellaisten julkisten yritysten yksityistämistä varten, jotka tarjosivat meriliikennepalveluja julkisen palvelun järjestelmän puitteissa ([76]). Toimintaohjeen 111/2007 määräyksiä sovellettiin Tirrenia-konsernin yritysten, myös Caremarin, tarjoamiin palveluihin vuodesta 2010 lähtien ja jopa ennen kunkin yrityksen yksityistämisen seurauksena tehtyjen uusien palveluhankintasopimusten voimaantuloa.

(55) Toimintaohjeen 111/2007 mukaan julkisen palvelun velvoitteesta maksettava korvaus perustui julkisen palvelun velvoitteen täyttämiseen tarvittaviin nettokustannuksiin sekä asianmukaiseen tuottoon. Tuoton taso määritettiin etukäteen koko palveluhankintasopimuksen kattamalle sopimuskaudelle. Myönnettyjen korvausten kokonaismäärä rajoitettiin myös joka tapauksessa asianomaista palveluhankintasopimusta varten lailla osoitettujen julkisten varojen määrään, jos se on pienempi kuin nettokustannusmenetelmällä määritetty korvauksen taso.

(56) Julkisen palvelun velvoitteen täyttämiseksi tarvittavat nettokustannukset määritettiin yrityksen julkisen meriliikennepalvelun hoitamisesta kirjaamien kustannusten ja tulojen välisen erotuksen perusteella. Kustannukset ja tulot on yksilöitävä reittikohtaisesti, ja julkisen palvelun toiminnan ja kaupallisen toiminnan (jos sellaista on) yhteiset kustannukset on kohdennettava läpinäkyvästi asiaankuuluvaan julkisia palveluhankintoja koskevaan sopimukseen liitettyjen ennakkokriteerien perusteella ja kuvattava asiaa koskevassa kertomuksessa.

(57) Pääoman tuottoaste lasketaan painotetun keskimääräisen pääomakustannuksen (WACC) perusteella. Vaadittu oman pääoman tuotto ([77]) on laskettava soveltamalla CAPM-tasapainomallia (Capital Asset Pricing Model). Tämän mallin mukaisesti oman pääoman kustannukset johdetaan i) riskittömän koron, ii) beetakertoimen (yrityksen arvioitu riskiprofiili suhteessa osakemarkkinoihin) ja iii) osakemarkkinoille kohdennetun pääoman riskipreemion suhteesta.

(58) Oman pääoman kustannus laskettiin soveltamalla lisäriskipreemiota riskittömän toiminnan tuottoasteeseen. Tämä preemio lasketaan markkinariskipreemiona kerrottuna sen beetakertoimella, joka mittaa tiettyyn toimintaan liittyvää riskiä suhteessa asianomaiseen markkinaan.

(59) Toimintaohjeen 111/2007 mukaan riskittömän toiminnan tuottoaste vastaa kymmenen vuoden viitelainojen keskimääräistä bruttotuottoa siltä edeltävältä 12 kuukauden jaksolta, jolta tiedot ovat saatavilla.

([75]) Alkuperäisen sopimuksen 3 artiklan 10 kohdan mukaan yrityksen on maksettava takaisin kaikki yrityksen varmennettujen tilien osoittamat liialliset korvaukset 15 päivän kuluessa yrityksen kyseisen vuoden taseen hyväksymisestä.

([76]) Joulukuun 27 päivänä 2006 annetun lain nro 296 1 §:n 999 momentin ja 5 päivänä joulukuuta 1997 annetun asetuksen nro 430 1 §:n e momentin mukaisesti.

([77]) Pääomasijoittajan tavoittelema tuottoaste, kun otetaan huomioon asianomaisen yrityksen riskiprofiili ja siihen liittyvät kassavirrat.

(60) Toimintaohjeessa 111/2007 vahvistetaan markkinariskipreemioksi 4 prosenttia. Jos kyseessä on palvelu, jota ei harjoiteta yksinoikeudella, toimijalle oletettavasti aiheutuva suurempi riski korvataan maksamalla tälle markkinariskipreemion lisäksi ylimääräinen 2,5 prosentin korvaus.

(61) Caremarille maksettavan korvauksen määrä ei kuitenkaan voi käytännössä ylittää vuotuista 29 869 832 euron enimmäismäärää ([78]), kuten laissa nro 166/2009 säädetään (ks. johdanto-osan 32 kappale). Vaikka laissa nro 166/2009 rajoitetaan julkisen palvelun järjestelmän puitteissa suoritettavien meriliikennepalvelujen toteuttamisesta maksettavaa vuotuista korvausta kaikkien Tirrenian yritysten osalta, toimintaohje 111/2007 sisältää myös tietyt takeet, joiden ansiosta kyseiset toimijat voivat kattaa toimintakustannuksensa riittävällä tavalla.

(62) Toimintaohjeen 111/2007 mukaan palvelujen laajuus, palveluhankintasopimuksessa vahvistetut lippujen enimmäishinnat ja korvausten tosiasialliset määrät on määritettävä ennakolta siten, että ne kattavat asianomaiselle palveluntarjoajalle yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvien palvelujen tuottamisesta aiheutuvat kustannukset kokonaisuudessaan. Tässä sovelletaan seuraavaa kaavaa:

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

jossa

VA(RSP) on julkisen palvelun velvoitteiden täyttämisestä maksettavan korvauksen diskontattu arvo;

VA(AI(X)) on muiden tulojen (esimerkiksi lipputulojen) diskontattu arvo,

VA(CA) on hyväksyttävien toimintakustannusten, velkojen takaisinmaksuerien ja sijoitetun pääoman tuoton diskontattu arvo.

(63) Jos jälkikäteen julkisen palvelun velvoitteen alaisen palvelun tuottamisen aikana kävisi ilmi, että myönnetty korvaus on pienempi kuin mikä oli tarpeen tukikelpoisten toimintakustannusten kattamiseksi, kun otetaan huomioon muut tulot, yritys ei voisi vedota julkisen palvelun velvoitteesta maksettavan korvauksen määrän takautuvaan automaattiseen tarkistukseen eikä pyytää tällaista tarkistusta sopimuksen kattaman sopimuskauden aikana. Yritys voisi ainoastaan pyytää Italian toimivaltaisia viranomaisia tulevaisuudessa supistamaan tuetun toiminnan laajuutta tai vaihtoehtoisesti muuttamaan palvelun järjestämistapaa (esimerkiksi alustyyppejä) tai enimmäishintoja.

(64) Lisäksi kuhunkin palveluun sovellettavaa enimmäishintaa, josta on vähennetty verot ja satamamaksut, mukautetaan joka vuosi seuraavan, hintakattoa koskevan kaavan mukaisesti:

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

jossa

ΔT on enimmäishinnan vuotuinen prosentuaalinen muutos;

ΔP on viitevuoden inflaatioaste;

X on sopimuksessa vahvistetun enimmäishinnan todellinen vuotuinen mukautusaste, joka pysyy samana koko sopimuksen voimassaoloajan.

(65) Toimintaohjeessa 111/2007 täsmennetään lisäksi, että enimmäishintaa voidaan mukauttaa polttoainekustannusten vaihteluiden huomioon ottamiseksi siten, että viitehintoina pidetään yleisesti saatavilla olevia vakiohintoja.

(66) Vuosittaisiin maksuihin sovellettiin 1 päivän tammikuuta 2009 ja 31 päivän heinäkuuta 2012 välisenä aikana edelleen samoja jatketun alkuperäisen sopimuksen mukaisia periaatteita, jotka on selostettu johdanto-osan 52 kappaleessa.

([78]) Campanian osuus oli 19 839 226 euroa ja Lazion osuus 10 030 606 euroa.

3.2 **Caremarin yksityistäminen**

(67) Campanian alueen aluehallitus vahvisti 9 päivänä elokuuta 2011 annetulla päätöksellä nro 444 täytäntöönpano-ohjeet Caremarin yksityistämistä koskevan rajoitetun menettelyn ([79]) toteuttamiseksi ja palveluhankintasopimusten tekemiseksi Caremarin ostajan kanssa meriliikenteen kabotaasireittien liikennöinnistä yhdeksän vuoden ajan vastineena julkisen palvelun korvauksesta.

(68) Alustavista menettelyistä 12 päivänä heinäkuuta 2012 annetulla aluehallituksen asetuksella nro 202 Campanian alue käynnisti rajoitetun menettelyn, jossa myöntämisperusteeksi valittiin paras hinta.

(69) Menettelyn aloittamista koskeva pyyntö julkaistiin 17 päivänä heinäkuuta 2012 Euroopan unionin virallisen lehden täydennysosassa ja 25 päivänä heinäkuuta 2012 Italian virallisessa lehdessä (*Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana*) N:o 86. Se julkaistiin myös Campanian alueen verkkosivustolla.

(70) Tarjouskilpailuun osallistuminen ei edellyttänyt minkään teknisten vaatimusten täyttämistä. Caremaria koskeva alkuperäinen tarjouspyyntöluonnos sisälsi tiettyjä teknisiä ja taloudellisia vaatimuksia (eli ennalta määritetyt merimailien määrät ja liikevaihto meriliikenteen alalla), jotka olisivat mahdollistaneet ainoastaan laivayhtiöiden osallistumisen tarjouskilpailuun. Italian viranomaiset muuttivatkin lopullista tarjouspyyntöä komission vuonna 2011 tekemän aloittamispäätöksen jälkeen 26 päivänä lokakuuta 2011, 22 päivänä joulukuuta 2011 ja 14 päivänä maaliskuuta 2012 käymien keskustelujen perusteella poistamalla pisteytyksestä tekniset kriteerit ja korvaamalla ne riittäviä taloudellisia ja rahoitusvalmiuksia koskevilla taloudellisilla vaatimuksilla. Niiden täyttyminen oli osoitettava vähintään kahden rahoituslaitoksen antamalla vahvistuksella siitä, että tarjoajalla oli 6 miljoonan euron taloudelliset ja rahoitusvalmiudet tai vähintään 6 miljoonan euron nettovarallisuus.

(71) Kun tarjouskilpailu oli julkaistu, seuraavat kymmenen tahoa ilmaisivat kiinnostustenilmaisujen jättämisen määräaikaan eli 21 päivään syyskuuta 2012 mennessä kiinnostuksensa osallistua tarjouskilpailuun: Alilauro Gruson S.p.A., jäljempänä 'Aligruson', Delcomar S.r.l., Moby, NLG, Palumbo Shipyard, Rifim, SNAV, TTT lines S.p.A, Vetor ja Usticalines S.p.A.

(72) Campanian alue hyväksyi 21 päivänä helmikuuta 2013 annetulla aluehallituksen asetuksella nro 34 esivalinta-vaiheessa suoritetun tutkinnan tulokset ja hyväksyi kaikki paitsi Vetorin seuraavaan vaiheeseen (tarjousvaihe).

(73) Toukokuun 17 päivänä 2013 annetulla aluehallituksen asetuksella nro 78 näitä yhdeksää ehdokasta pyydettiin tekemään tarjous ([80]). Tarjouspyyntö sisälsi tarjouskilpailun voittajan ja Campanian alueen välillä allekirjoitettavan uuden yhdeksänvuotisen sopimuksen luonnoksen sekä tarkempia tietoja tarjouskilpailumenettelystä ([81]). Tarjouspyyntökirjeessä vahvistettiin erityisesti, että myöntämisperusteena olisi

([79]) Italian julkisia hankintoja koskevan lain (asetus nro 163/2006, *il Codice dei Contratti pubblici*) 55 §:n 6 momentissa tarkoitettu rajoitettu tarjouskilpailumenettely oli kaksivaiheinen menettely, jossa ainoastaan tarjousvaiheeseen hyväksytyt toimijat voivat jättää tarjouksia.

([80]) Toukokuun 17 päivänä 2013 annettu aluehallituksen asetus nro 78 julkaistiin 27 päivänä toukokuuta 2013 Campanian alueen virallisessa lehdessä nro 28 sekä Campanian alueen verkkosivustolla. Samanaikaisesti Campanian alue julkaisi verkkosivuillaan myös selvennyksiä tarjouspyyntöön vastaamalla usein esitettyihin kysymyksiin.

([81]) Tarjouskilpailun voittajan ja Campanian alueen välillä allekirjoitettavan uuden yhdeksänvuotisen sopimuksen luonnoksen lisäksi nämä tiedot sisälsivät Caremarin myyntisopimuksen luonnoksen, liiketoimintasuunnitelman mallin, jota osapuolten oli noudatettava esittäessään tarjouksensa, tarjousmallin ja sitoumusvakuutuksen mallin, jota osapuolet voivat noudattaa tehdäkseen tarjouksen, sekä Caremarin tiloihin ja tietokantaan pääsyä koskevat säännöt. Menettelyn osalta osapuolille ilmoitettiin muun muassa seuraavia seikkoja koskevista aikatauluista ja edellytyksistä: i) pääsy tarjouspyyntömenettelyn tietokantaan ja Caremarin toimitiloihin; ii) tarjousten jättäminen; iii) tarjouksen tueksi annettava vakuus; iv) tarjouskilpailun ratkaiseminen (mukaan lukien sopimuksen myöntämisperuste); v) mahdollisuus pyytää tarjousta koskevia selvennyksiä.

”paras hinta, joka vastaa pienintä erotusta, joka saadaan vähentämällä kilpailijan tavoittelemasta korvauksen arvosta alhaisimmassa (x) tarjouksessa osakkeiden ostamisesta tarjottu hinta seuraavan kaavan mukaisesti:

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

jossa

— *a* on 2.1 kohdan b alakohdassa tarkoitetun tarjouskilpailun perusteella vähimmäispalveluista maksettavan vastikkeen määrä;

— *Da * 75 %* on tarjouksen perusteella tarjotun alennuksen määrä kerrottuna korjauskertoimella, jolla otetaan huomioon tämän vähennyksen jakautuminen 9 vuoden ajalle; ja

— *6* on 2.1 kohdan a alakohdassa tarkoitettu tarjottu korkein osakkeen hinta.”

(74) Lisäksi Caremarin myynnin vähimmäishinnaksi mainittiin tarjouspyynnössä vähintään 6 000 000 euroa ([82]), kun taas julkisen palvelun korvauksen enimmäismäärä oli 19 839 226 euroa kunakin sopimuksen yhdeksänä voimassaolovuonna.

(75) Määräajan päättyessä oli saatu kolme tarjousta seuraavilta ehdokkailta: i) yritysten tilapäinen yhteenliittymä SNAV/Rifim S.r.l., jäljempänä ’SNAV/Rifim’; ii) Aligruson; iii) TTT Lines S.p.A. tilapäisessä yhteenliittymässä, jossa sen kumppaneina olivat Marittima S.r.l., Marworld ja Davimar Eolia Navigazione S.r.l. Tarjousten arviointikomitea hylkäsi viimeksi mainitun tarjoajan, koska se ei kyennyt antamaan sopivaa rahoitusvakuutta tarjouksensa tueksi.

(76) Marworld ilmoitti 4 päivänä lokakuuta 2013 Campanian alueelle Campanian alueellisessa hallintotuomioistuimessa nostetusta muutoksenhakukanteesta, jossa riitautettiin muun muassa hylkäyspäätös.

(77) Campanian alue vahvisti 29 päivänä lokakuuta 2013 annetulla aluehallituksen asetuksella nro 178 jäljempänä esitetyn tarjousten arviointikomitean laatiman paremmuusjärjestyksen ([83]), joka määritettiin kussakin tarjouksessa ilmoitettujen numeeristen arvojen perusteella ja jossa sovellettiin tarjouskilpailukirjeessä esitettyä kaavaa (ks. johdanto-osan 73 kappale). SNAV/Rifim tarjosi 111 395 812 euroa (tähän määrään sisältyi 6 000 001 euroa Caremarin ostoa varten), ja Aligruson tarjosi 128 556 568 euroa (tähän määrään sisältyi 6 000 060 euroa Caremarin ostoa varten). Koska SNAV/Rifim oli tehnyt tarjouskilpailumenettelyssä hyväksytyn tarjouksen, sopimus tehtiin sen kanssa.

(78) Campanian alueen alueellinen hallintotuomioistuin kumosi tarjouskilpailun 5 päivänä kesäkuuta 2014 antamallaan tuomiolla, koska se katsoi, että yhtäkään kyseisistä kolmesta ehdokkaasta ei olisi pitänyt kutsua tarjouskilpailuun. Campanian alue valitti tästä tuomiosta. Italian ylin hallintotuomioistuin kumosi 10 päivänä helmikuuta 2015 antamallaan tuomiolla Campanian alueen alueellisen hallintoistuimen tuomion ja pysytti näin tarjousten arviointikomitean päätöksen.

([82]) Italian toimittamien tietojen mukaan Caremarin huutokaupan 6 000 000 euron vähimmäishinta laskettiin lisäämällä sen kirjanpidollisen nettovarallisuuden arvoon 31 päivänä joulukuuta 2010 (tämä arvo oli 4 470 008 euroa) kalustosta saatavat luovutusvoitot ja yleinen liikearvokomponentti, joka liittyi siihen, että Caremar oli yritys, jolla oli omaa taitotietoa ja vakiintunut läsnäolo alueella, ja että se oli tunnettu tuotemerkki markkinoilla, joilla se toimi.

([83]) Tarjousten arviointikomitea oli julkistanut paremmuusjärjestyksen 29 päivänä heinäkuuta 2013 pidetyssä julkisessa istunnossaan. Tuolloin tarjousten arviointikomitea ilmoitti, että voittanut tarjous oli lähetetty tarkistettavaksi hankintaviranomaiselle (eli Campanian alueelle). Campanian alue päätti 2 päivänä elokuuta 2012 annetulla aluehallituksen asetuksella nro 130 aloittaa harkinnanvaraisen tarkistusmenettelyn asetuksen nro 136/2006 86 §:n 3 momentin nojalla ja pyytää tarjousten arviointikomiteaa arvioimaan SNAV/Rifimin tekemän tarjouksen riittävyyttä. Tarjousten arviointikomitea tarkasteli 16 ja 27 päivänä syyskuuta 2013 pitämässään istunnossa yksityiskohtaisesti SNAV/Rifimin tarjouksen taustalla olevia taloudellisia oletuksia ja ilmoitti tarjouksen olevan asianmukainen ja luotettava. Tarjousten arviointikomitea ilmoitti tarkistusmenettelyn tulokset 16 päivänä lokakuuta 2013 pidetyssä julkisessa istunnossaan, jossa se myös vahvisti 29 päivänä heinäkuuta 2013 julkaistun paremmuusjärjestyksen.

(79) Kun Campanian alueen alueellinen hallintotuomioistuin oli päätöksellään pysyttänyt tarjousten arviointikomitean päätöksen sopimuksen tekemisestä SNAV/Rifimin kanssa, SNAV/Rifim asetti tarjouksensa toteuttamisen ehdoksi Campanian alueen antaman vahvistuksen siitä, etteivät Caremarin taloudelliset edellytykset olleet muuttuneet verrattuna niihin edellytyksiin, joita tarjoajat olivat arvioineet vuonna 2013 toteutetun tarjouskilpailumenettelyn aikana. Kun Campanian alue oli todennut, että Caremarin oma pääoma 31 päivänä joulukuuta 2024 oli 2 155 008 euroa pienempi kuin SNAV:n/Rifimin tehdessä voittaneen tarjouksensa, Campanian alue päätti palauttaa Caremarin oman pääoman vuoden 2013 lopussa vallinneelle tasolle. Sen vuoksi Campanian alue myönsi 21 päivänä toukokuuta 2015 annetulla aluehallituksen päätöksellä nro 316 ([84]) Caremarille 2 155 008 euroa sillä edellytyksellä, että tarjouskilpailun voittaja ostaa sen, jotta Caremarin taloudellinen tilanne saataisiin palautettua Caremarin ostamista koskeneen voittaneen tarjouksen tekoajankohtana voimassa olleeseen arvoon.

(80) Campanian alueen ja SNAV/Rifimin välinen myyntisopimus allekirjoitettiin 16 päivänä heinäkuuta 2015, ja kyseisenä päivänä kaikkien Caremarin osakkeiden omistus luovutettiin Campanian alueelta SNAV/Rifimille kiinteään 6 000 001 euron hintaan.

(81) Koska ostaja oli kollektiivinen yksikkö, SNAV ja Rifim myivät ja ostivat Caremarin osakkeet ja ottivat yhdessä ja yhteisvastuullisesti vastattavakseen kaikki sopimusvelvoitteet eli SNAV osti 75 000 osaketta ja Rifim loput 75 000 osaketta, jolloin kummankin ostama osuus oli 50 prosenttia Caremarin kokonaisosakepääomasta.

3.3 **Uusi palveluhankintasopimus**

3.3.1 *Julkisen palvelun velvoite*

(82) Campanian alue ja Caremar allekirjoittivat 16 päivänä heinäkuuta 2015 uuden palveluhankintasopimuksen meriliikennepalvelujen tuottamisesta. Tämä palveluhankintasopimus on ollut voimassa yhdeksän vuotta (15 päivään heinäkuuta 2024 asti).

(83) Caremarille (ja siten sen ostajalle SNAV/Rifimille) asetettu julkisen palvelun velvoite koskee säännöllisten matkustajia ja/tai matkustajia, ajoneuvoja (mukaan lukien pelastusajoneuvot) ja postilähetyksiä kuljettavien meriliikennepalvelujen tuottamista ennalta määritettyyn hintaan lautoilla ja nopeilla aluksilla (joilla tarkoitetaan yhdistelmäpalveluissa TMV:itä ja vain matkustajia kuljettavissa palveluissa kantosiipialuksia) Campanian alueen 9 päivänä elokuuta 2011 antamassa aluehallituksen päätöksessä nro 443 (joka on uuden palveluhankintasopimuksen liitteessä D), sellaisena kuin se on muutettuna Campanian alueen 30 päivänä joulukuuta 2011 antamalla aluehallituksen päätöksellä nro 857 (joka on uuden palveluhankintasopimuksen liitteessä E), vahvistetussa meriliikenneohjelmassa esitettyjen aikataulujen ja niiden mahdollisten myöhempien muutosten mukaisesti.

(84) Mitä tulee liikennöitäviin merireitteihin, Caremarin on tarjottava meriliikennepalveluja seuraavilla kahdeksalla reitillä uuden palveluhankintasopimuksen liitteissä D ja E esitettyjen aikataulujen mukaisesti: Capri–Napoli, Capri–Sorrento, Ischia–Napoli, Ischia–Procida–Napoli, Ischia–Procida–Pozzuoli, Ischia–Procida, Procida–Pozzuoli ja Procida–Napoli.

(85) Julkisen palvelun velvoitteen yksityiskohdat alustyyppien (lautta, TMV, kantosiipialus), aikataulun ja vuorotiheyden (ympärivuotiset/kausiluontoiset vuorot) suhteen kullakin reitillä ovat samat kuin ne, joita sovellettiin jatketun alkuperäisen sopimuksen nojalla 16 päivästä tammikuuta 2012, kuten johdanto-osan 39 kappaleessa kuvataan.

(86) Uuden palveluhankintasopimuksen 8 artiklan 4 kohdan d alakohdan mukaan Caremarin on täytettävä julkisen palvelun velvoite jatkuvuutta, vuorotiheyttä, säännöllisyyttä ja täsmällisyyttä koskevien velvoitteiden mukaisesti. Uuden palveluhankintasopimuksen 8 artiklan 4 kohdan l alakohdassa selvennetään, että kyseisten velvoitteiden noudattaminen on varmistettava aina, myös alusten tavanomaisen ja ylimääräisen kunnossapidon aikana.

([84]) Julkaistu 8 päivänä kesäkuuta 2015 Campanian alueen virallisessa lehdessä nro 35. Tämä päätös vahvistettiin 15 päivänä heinäkuuta 2015 annetulla presidentin asetuksella nro 116, joka julkaistiin 20 päivänä heinäkuuta 2015 Campanian alueen virallisessa lehdessä nro 45.

(87) Uuden palveluhankintasopimuksen 8 artiklan 4 kohdan c alakohdan mukaan Caremarin on asetettava postilähetysten kuljetus etusijalle (12 pituusmetriin asti), jos postin yleispalvelun tarjoaja niin vaatii. Lisäksi uuden palveluhankintasopimuksen 9 artiklan mukaan Caremarin on Campanian alueen pyynnöstä suoritettava ilman lisäkorvausta enintään kymmenen lisämatkaa vuodessa poikkeuksellisten julkisen palvelun tarpeiden tyydyttämiseksi.

(88) Liikennöitävillä merireiteillä käytettävien alusten lukumäärän, tyypin ja kapasiteetin osalta Caremarin on uuden palveluhankintasopimuksen 8 artiklan 1 kohdan, 8 artiklan 4 kohdan m alakohdan ja 8 artiklan 5 kohdan mukaan käytettävä vähintään seitsemää sopimuksen liitteessä H mainittua alusta (tai lukumäärältään, teknisiltä ominaisuuksiltaan, kapasiteetiltaan ja mukavuudeltaan vastaavia aluksia) ja taattava, että saatavilla on aina vara-alus, jolla on kyseisessä liitteessä H mainitut ominaisuudet. Lisäksi Caremar on velvollinen takaamaan liitteessä H mainittujen alusten tehokkuuden kaikkina aikoina ([85]).

(89) Uuden palveluhankintasopimuksen 8 artiklan 4 kohdan e alakohdan ja 13 artiklan mukaan Caremarin on noudatettava 29 päivänä huhtikuuta 2011 annetussa aluehallituksen päätöksessä nro 183 (palveluhankintasopimuksen liite B) ja 7 päivänä maaliskuuta 2013 annetussa aluehallituksen päätöksessä nro 67 (palveluhankintasopimuksen liite C) vahvistettuja lippujen hintoja sekä niiden mahdollisia myöhempiä muutoksia. Caremar voi pyytää vuosittain Campanian aluetta mukauttamaan tariffeja inflaation huomioon ottamiseksi, mutta Campanian alue voi päättää olla suostumatta pyydettyyn mukautukseen tai keskeyttää jo myönnetyn mukautuksen ([86]). Lisäksi 8 artiklan 4 kohdan b alakohdan mukaan Caremarin on kuljetettava maksutta kansallisen terveydenhuoltojärjestelmän ambulansseissa kiireellisesti kuljetettavat potilaat.

(90) Palvelun laadun osalta voidaan todeta, että uuden palveluhankintasopimuksen 8 artiklan 4 kohdan v alakohdan mukaan Caremarin oli noudatettava uuden palveluhankintasopimuksen 11 artiklassa vahvistettuja laatuvaatimuksia täsmällisyyden, matkustusmukavuuden ja käyttäjille tiedottamisen osalta uuden palveluhankintasopimuksen liitteen O mukaisesti. Kyseisessä liitteessä yksilöidään myös sovellettavat seuraamukset, jos näitä vaatimuksia ei noudateta. Lisäksi Caremarin on 8 artiklan 4 kohdan f alakohdan mukaan täytettävä Campanian alueen 16 päivänä maaliskuuta 2012 annetun aluehallituksen päätöksen nro 3 nojalla hyväksymässä palvelua koskevassa asiakirjassa (*Carta di Servizio*) vahvistamat laatutasot.

(91) Uuden palveluhankintasopimuksen 11 artiklassa määriteltyjen vähimmäislaatuvaatimusten noudattamatta jättämisestä liitteessä O vahvistettujen seuraamusten lisäksi uuden palveluhankintasopimuksen 25 artiklassa täsmennetään lisäseuraamuksia Caremarille asetettujen julkisen palvelun velvoitteiden (esimerkiksi jatkuvuutta ja säännöllisyyttä ([87]), täsmällisyyttä ([88]) ja tariffeja ([89]) koskevat velvoitteet) noudattamatta jättämisestä, jollei Caremar kykene osoittamaan, että noudattamatta jättäminen on johtunut ylivoimaisesta esteestä.

([85]) Uuden palveluhankintasopimuksen 8 artiklan 4 kohdan m alakohta.

([86]) Uuden palveluhankintasopimuksen 13 artiklan 4 kohta ja 5 kohta.

([87]) Uuden palveluhankintasopimuksen 25 artiklan 1 kohdan A alakohdassa määrätään esimerkiksi 80 euron suuruinen sakko jokaiselta suorittamatta jääneeltä matkalta ja 5 000 euron suuruinen lisäsakko, jos sama matka jää suorittamatta yli seitsemän kertaa yhden kuukauden aikana. Jos sama matka jää Caremarilta suorittamatta yli seitsemän kertaa yhden kuukauden aikana kahdesti kolmen kuukauden ajanjaksolla, sen kanssa tehty palveluhankintasopimus sanotaan irti.

([88]) Uuden palveluhankintasopimuksen 25 artiklan 1 kohdan B alakohdassa määrätään esimerkiksi 150 euron sakko joka kerralta, kun yli 30 minuutin myöhästymisestä ei toimiteta perustelut sisältävää ilmoitusta 24 tunnin kuluessa. Jokaisesta yli 30 minuutin myöhästymisestä peritään 500 euron sakko, jos myöhästyminen tapahtuu matkalla, jolla oli jo tapahtunut yli 30 minuutin myöhästyminen saman kuukauden aikana.

([89]) Uuden palveluhankintasopimuksen 25 artiklan 1 kohdan I alakohdan mukaan määrätään esimerkiksi 1 500 euron sakko, jos kolmen kuukauden aikana tehdään kaksi kirjallista valitusta tariffien rikkomisesta, ja sakko nousee 5 000 euroon, jos samalla kolmen kuukauden ajanjaksolla tehdään kolmas valitus.

3.3.2 *Korvaus*

(92) Campanian alue vahvisti julkisen palvelun velvoitteiden toteuttamisesta johdanto-osan 84 kappaleessa mainituilla merireiteillä maksettavaksi peruskorvaukseksi yhdeksän vuoden sopimuskaudella 178 553 034 euroa (19 839 226 euroa vuodessa), jota voitiin tarkistaa alaspäin. SNAV/Rifimin tarjoama ja tarjouskilpailun tuloksena vahvistettu määrä oli 97 010 073 euroa (10 778 897 euroa vuodessa ([90])) ja alennus 81 542 961 euroa yhdeksän vuoden sopimuskaudella. Heinäkuun 16 päivän 2015 ja joulukuun 31 päivän 2015 väliseltä ajalta korvaukseksi vahvistettiin 4 940 327,79 euroa ([91]).

(93) Uuden palveluhankintasopimuksen 16 artiklan mukaan julkisen palvelun korvauksen määrä perustuu toimintaohjeessa 111/2007 vahvistettuun menetelmään ([92]), jonka mukaan korvaus ei saa ylittää sitä, mikä on tarpeen julkisen palvelun velvoitteen täyttämisestä aiheutuvien nettokustannusten kattamiseksi (taloudellinen ja rahoituksellinen tasapaino), kohtuullinen voitto mukaan luettuna (ks. johdanto-osan 55–66 kappale).

(94) Uuden palveluhankintasopimuksen 17 artiklassa määrätään, että sopimuspuolten on tarkistettava joka kolmas vuosi sopimuksen taloudellisen tasapainon edellytykset toimintaohjeessa 111/2007 vahvistettujen vakauskriteerien mukaisesti. Jos tästä sopimukseen perustuvasta tasapainosta poiketaan (esimerkiksi jos korvaus alittaa sopimuksen mukaisen korvauksen määrällä, joka on yli 5 prosenttia kokonaiskorvauksesta), uuden palveluhankintasopimuksen 17 artiklassa määrätään tasapainottamismekanismista, jolla arvioidaan kaikki korvauksen maksamiseen liittyvät parametrit. Jos osoittautuu, että korvauksen määrä ei riitä kattamaan palvelun tuottamisesta aiheutuneita toimintakustannuksia, uuden palveluhankintasopimuksen mukaan korvauksen perusteena olevia keskeisiä parametreja voidaan tarkistaa. Nämä keskeiset parametrit ovat hintajärjestelmä, tarjottavien julkisten palvelujen laajuus ja yrityksen aineelliset omaisuuserät palvelujen tuottamiseksi. Jos maksetaan liiallisia korvauksia, Campanian alueen on vähennettävä seuraavalla sopimuskaudella maksettavaa korvausta ja perittävä takaisin kaikki jo maksetut liialliset korvaukset (ks. uuden palveluhankintasopimuksen 17 artiklan 4 ja 18 kohta).

(95) Korvaus maksetaan vuosittain kolmessa erässä: Ensimmäinen ennakkomaksu suoritetaan kunakin vuonna 30 päivään huhtikuuta mennessä, ja sen määrä on 70 prosenttia korvauksesta. Toinen maksu on 20 prosenttia korvauksesta, ja se suoritetaan 30 päivään syyskuuta mennessä. Jäljelle jäävä määrä, josta vähennetään vähennykset ja sakot, maksetaan seuraavan vuoden tammikuun 31 päivään mennessä ([93]).

(96) Uuden palveluhankintasopimuksen 18 artiklan mukaan kaikki liialliset korvaukset on maksettava takaisin Campanian alueelle 30 päivän kuluessa alueen esittämästä pyynnöstä. Tarkastusmenettelyssä havaittiin, että korvauksia oli 16 päivän heinäkuuta 2015 ja 31 päivän joulukuuta 2017 välisenä aikana maksettu 835 057 euroa liikaa, ja tämä määrä palautettiin Campanian alueelle. Tammikuun 1 päivän 2018 ja joulukuun 31 päivän 2021 välisellä ajanjaksolla
10 778 897 euron vuotuinen korvaus alennettiin 31 päivään joulukuuta 2017 päättynyttä ajanjaksoa koskeneen tarkastusmenettelyn seurauksena 9 093 983 euroon. Käytettävissä olevien tilinpäätöstietojen perusteella vuosien 2018–2021 tarkastusmenettelyssä havaittiin, että korvauksia oli maksettu 1 389 811 euroa liikaa, ja tämä määrä palautettiin Campanian alueelle.

(97) Uuden palveluhankintasopimuksen 20 artiklan mukaan Campanian alueella on valtuudet valvoa sopimusta, ja alue valvoo sopimuksen asianmukaista täytäntöönpanoa, toimijan varojen riittävyyttä ja laatua, oikeudellisten velvoitteiden noudattamista ja laatutavoitteiden saavuttamista julkisen palvelun velvoitteen täyttämisen aikana.

([90]) Uuden palveluhankintasopimuksen 16 artiklan 2 kohdassa todetaan seuraavaa: ”Edellä tarkoitettu korvaus ei saa tämän palvelusopimuksen keston aikana ylittää alimman tarjouksen mukaista 10 778 897 euron määrää kalenterivuodelta arvonlisäveron lisäksi.”
([91]) Uuden palveluhankintasopimuksen 16 artiklan 3 kohta.
([92]) Uuden palveluhankintasopimuksen 16 artiklan 1 kohta.
([93]) Uuden palveluhankintasopimuksen 16 artiklan 5 kohta. Uuden palveluhankintasopimuksen 16 artiklan 6 kohdassa täsmennetään, että korvaus 16 päivän heinäkuuta 2015 ja 31 päivän joulukuuta 2015 väliseltä ajalta maksetaan kahdessa erässä: ensimmäinen 70 prosentin erä 15 päivään elokuuta 2015 mennessä ja toinen 30 prosentin erä 31 päivään tammikuuta 2016 mennessä.

(98) Sopimuksen 17 artiklan mukaisesti suoritetun taloudellisen tasapainon säännöllisen tarkistamisen jälkeen Campanian alue alensi tarjouskilpailumenettelyn perusteella etukäteen vahvistettua korvausta (10 778 897 euroa) 9 093 983 euroon vuosina 2018–2021 ja edelleen 9 087 149 euroon vuosina 2022–2024. Taulukossa 2 esitetään etukäteen vahvistetut korvaukset ja Caremarille tosiasiallisesti maksetut korvaukset elokuusta 2015 vuoteen 2021.

Taulukko 2

Caremarille uuden palveluhankintasopimuksen (2015–2021) perusteella vahvistetut ja maksetut korvaukset

(euroa)

Vuosi	Vahvistettu korvaus	Maksettu korvaus
2015 (heinäkuusta 2015 alkaen)	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 Kiinnityspaikkaa koskeva etuoikeus

(99) Laiksi nro 166/2009 muunnetun asetuksen nro 135/2009 19 b §:n 21 momentissa säädettiin, että saarten ja mantereen välisen alueellisen jatkuvuuden takaamiseksi ja entisen Tirrenia-konsernin yritysten julkisen palvelun velvoitteen täyttämiseksi kyseiset yritykset, Caremar mukaan luettuna, säilyttävät niille aiemmin myönnetyn kiinnityspaikkaa koskevan etuoikeuden sekä etuoikeuden jaettaessa uusia lähtö- ja tuloaikoja merenkulkuviranomaisten vahvistamien menettelyjen mukaisesti siten kuin säädetään 28 päivänä tammikuuta 1994 annetussa laissa nro 84 ja Italian merenkulkulaissa.

3.5 Laissa nro 163/2010 säädetyt toimenpiteet

(100) Laissa nro 163/2010 säädettiin, että entisen Tirrenia-konsernin yrityksillä, myös Caremarilla, on mahdollisuus käyttää väliaikaisesti kaluston ajanmukaistamiseen ja nykyaikaistamiseen jo osoitettuja varoja ([94]) pakottavien maksuvalmiustarpeiden kattamiseksi. Tämän mahdollisuuden käyttävien entisen Tirrenia-konsernin yritysten oli kuitenkin täydennettävä kyseisiä korvamerkittyjä varoja, jotta ne voisivat tehdä välttämättömät ajanmukaistukset aluksiinsa myöhemmin. Ajanmukaistukset olivat välttämättömiä, jotta alukset täyttäisivät vuonna 1996 tehdystä Tukholman sopimuksesta ([95]) johtuvat turvallisuusmääräykset.

(101) Kahdesta eri välineestä ([96]) osoitettiin 23 750 000 euroa koko Tirrenia-konsernin alusten ajanmukaistusten maksamiseen. Caremar hyödynsi näitä välineitä alustensa ajanmukaistamiseen.

([94]) Kuten säädetään 3 päivänä elokuuta 2009 annetuksi laiksi nro 102, jäljempänä 'laki nro 102/2009', muunnetun 1 päivänä heinäkuuta 2009 annetun asetuksen nro 78 19 §:n 13 a momentissa ja lain nro 166/2009 19 b §:n 19 momentissa.

([95]) Nämä turvallisuusmääräykset eriteltiin sittemmin 17 päivänä maaliskuuta 1998 matkustaja-alusten turvallisuussäännöistä ja -määräyksistä annetussa neuvoston direktiivissä 98/18/EY (EYVL L 144, 15.5.1998, s. 1), joka on saatettu osaksi Italian kansallista lainsäädäntöä 4 päivänä helmikuuta 2000 annetulla asetuksella nro 45, 14 päivänä huhtikuuta 2003 matkustaja-alusten turvallisuussäännöistä ja -määräyksistä annetun neuvoston direktiivin 98/18/EY muuttamisesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2003/24/EY (EUVL L 123, 17.5.2003, s. 18), joka on saatettu osaksi Italian kansallista lainsäädäntöä 8 päivänä maaliskuuta 2005 annetulla asetuksella nro 52, sekä 14 päivänä huhtikuuta 2003 ro-ro-matkustaja-alusten erityisistä vakavuusvaatimuksista annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2003/25/EY (EUVL L 123, 17.5.2003, s. 22), joka on saatettu osaksi Italian kansallista lainsäädäntöä 14 päivänä maaliskuuta 2005 annetulla asetuksella nro 65.

([96]) Kaikki lain nro 166/2009 19 b §:n 19 momentin nojalla myönnetyt varat (eli 7 000 000 euroa) sekä 16 750 000 euroa lain nro 102/2009 nojalla myönnetyistä varoista.

(102) Lisäksi lain nro 163/2010 1 §:ssä säädettiin seuraavaa:

a) Tietyin muutoksin laiksi nro 166/2009 muunnetun asetuksen nro 135/2009 19 b §:ää muutetaan lisäämällä siihen 24 a momentti. Sen mukaan kaikki lain nro 166/2009 19 b §:n 1–15 momentin säännösten täytäntöön panemiseksi annetut viralliset asiakirjat ja toimet ovat verovapaita. Kyseiset momentit liittyvät meriliikenteen kabotaasimarkkinoiden vapauttamiseen Tirrenia-konsernin yksityistämisen avulla ja kattavat yksityistämistä valmistelevan vaiheen eli alueellisten yritysten luovutuksen kyseisille alueille.

b) Varmistaakseen julkisen palvelun jatkuvuuden ja tukeakseen entisen Tirrenia-konsernin yritysten yksityistämisprosessia asianomaiset alueet saattoivat hyödyntää vajaakäytössä oleville alueille tarkoitetun rahaston (*Fondo Aree Sottoutilizzate*, jäljempänä 'FAS-rahasto') ([97]) varoja 6 päivänä maaliskuuta 2009 annetun *Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica* -komitean toimintaohjeen nro 1 ([98]) nojalla.

4. **RIKKOMUSMENETTELY NRO 2007/4609**

(103) Komission yksiköiden ja Italian välisen aiemman tietojenvaihdon jälkeen komission energiasta ja liikenteestä vastaava pääjohtaja lähetti 19 päivänä joulukuuta 2008 tietopyynnön Italialle. Pyyntö koski muun muassa yleiskatsausta julkisen palvelun reiteistä kyseisenä ajankohtana sekä julkisen palvelun tehtävää, jota Italia suunnitteli ehdotettujen uusien sopimusten kohteeksi. Lisäksi Italiaa pyydettiin toimittamaan lisätietoja Tirrenia-konsernin yksityistämissuunnitelmista.

(104) Italia toimitti 28 päivänä huhtikuuta 2009 päivätyssä kirjeessään yksityiskohtaisen vastauksen komission 19 päivänä joulukuuta 2008 esittämään pyyntöön. Kirjeessä Italia muun muassa totesi seuraavaa:

a) Alkuperäisten sopimusten voimassaolon jatkaminen 31 päivään joulukuuta 2009 asti oli tarpeen, jotta meriliikenteen kabotaasimarkkinat voitiin vapauttaa Italiassa Tirrenia-konsernin yksityistämisen avulla.

b) Tirrenia-konsernille myönnetty julkisen palvelun korvaus oli tarpeen alueellisen jatkuvuuden varmistamiseksi saarten kanssa sellaisilla meriliikenneyhteyksillä, joita yksityiset markkinatoimijat eivät riittävästi tarjonneet.

c) Reittien perusteellinen järkeistäminen oli saatu päätökseen 10 päivänä maaliskuuta 2009. Tässä prosessissa otettiin huomioon merkitykselliset sosiaaliset, työllisyyteen liittyvät ja taloudelliset näkökohdat sekä tarve turvata alueellisen jatkuvuuden kannalta olennaiset yhteydet, ja sen yhteydessä kuultiin kuutta asianomaista aluetta. Italian mukaan järkeistäminen johti siihen, että julkisen palvelun nettokustannukset laskivat noin 66 miljoonalla eurolla ja noin 600 miehistön jäsentä koko Tirrenia-konsernista irtisanottiin. Italia muistutti myös, että vuoden 2009 järkeistämisprosessi täydensi aiempia (vuosina 2004, 2006 ja 2008 toteutettuja) toimia, joilla supistettiin Tirrenia-konsernin tarjoamia palveluja.

d) Tavoitteena oli: i) säilyttää yhteydet, jotka ovat tarpeen saarten ja mantereen välisen alueellisen jatkuvuuden sekä terveyttä, opiskelua ja liikkumista koskevien oikeuksien varmistamiseksi; ii) järkeistää reittejä, joilla yksityiset toimijat tarjosivat samat yhteydet samana ajanjaksona taaten samanlaisen laadun ja jatkuvuuden; iii) järkeistää sellaisia kesäkaudella liikennöitäviä ja suurnopeusyhteyksiä, jotka palvelevat ainoastaan henkilöliikennettä.

e) Kirjeessä annettiin yleiskatsaus Tirrenia-konsernin yritysten liikennöimistä reiteistä vuonna 2008 sekä reiteistä, joita Tirrenia-konsernin yritykset liikennöisivät vuonna 2009 reittien vähentämisen jälkeen. Italian mukaan viimeksi mainitut reitit muodostivat perustan uusille sopimuksille, jotka oli määrä tehdä Tirrenia-konsernin yritysten uusien omistajien kanssa.

([97]) Vajaakäytössä olevien alueiden kehittämiseen tarkoitettu rahasto *Fondo Aree Sottoutilizzate* (FAS) on kansallinen rahasto, jolla tuetaan Italian aluepolitiikan täytäntöönpanoa. Sen varat on varattu pääasiassa alueille, jotka Italian viranomaiset ovat määrittäneet tällaisiksi alueiksi.

([98]) *Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana*, nro 137, 16.6.2009.

(105) Komission energiasta ja liikenteestä vastaava pääjohtaja lähetti Italialle 21 päivänä joulukuuta 2009 kirjeen, jossa todettiin muun muassa, että ottaen huomioon Italian meriliikenteen kabotaasimarkkinoiden radikaalin uudistamisen sekä huomattavat sosiaaliset vaikutukset, joita yksityistäminen olisi aiheuttanut, jos tarjouskilpailu olisi järjestetty yksinkertaisten palveluhankintasopimusten perusteella, kyseisten laivayhtiöiden ulkoistaminen tällaisten toimeksiantosopimusten kanssa oli – periaatteessa ja poikkeuksellisesti – hyväksyttävää neuvoston asetuksessa (ETY) N:o 3577/92 ([99]) säädetyn unionin laivanvarustajien syrjintäkiellon periaatetta koskevan kriteerin täyttymisen varmistamiseksi. Komissio huomautti, ettei asetuksessa (ETY) N:o 3577/92 edellytetä, että jäsenvaltiot yksityistävät meriliikenneyrityksensä, vaan niiden on vain vapautettava kyseiset erityismarkkinat.

(106) Komissio lähetti 29 päivänä tammikuuta 2010 ([100]) virallisen huomautuksen asetuksen (ETY) N:o 3577/92 virheellisestä täytäntöönpanosta. Kirjeessä komissio muistutti, että kyseisen asetuksen mukaan silloin, kun jäsenvaltio tekee sopimuksia julkisesta palvelusta tai asettaa julkisen palvelun velvoitteita, se on tehtävä se syrjimättä ketään unionin laivanvarustajaa. Asetuksen 4 artiklan 3 kohdan mukaan olemassa olevat julkisen palvelun sopimukset voivat olla voimassa kyseisen sopimuksen voimassaolon päättymispäivään asti. Komissio totesi kuitenkin, että Tirrenia-konsernin yritykset jatkoivat meriliikennepalvelujen harjoittamista sen jälkeen, kun niiden kanssa tehdyt palveluhankintasopimukset olivat päättyneet. Näiden sopimusten oli määrä päättyä vuoden 2008 lopussa, mutta Italia oli jatkanut niitä useaan otteeseen. Tämän vuoksi komissio kehotti Italiaa esittämään huomautuksensa.

(107) Komission energiasta ja liikenteestä vastaava pääjohtaja vastasi samana päivänä erikseen Italian 22 päivänä tammikuuta 2010 päivättyyn kirjeeseen. Pääjohtaja korosti, että hänen vastauksensa koski ainoastaan asetuksen (ETY) N:o 3577/92 noudattamista, ei valtiontukikysymyksiä. Tätä taustaa vasten pääjohtaja totesi, että asianomaisia reittejä koskevat perustelut olivat riittäviä poistamaan joitakin aiemmin esitetyistä epäilyistä. Pääjohtaja muistutti, että palveluhankintasopimukset voivat koskea vain reittejä, joilla markkinoiden toiminta on puutteellista.

(108) Italia vastasi 29 päivänä maaliskuuta 2010 komission 29 päivänä tammikuuta 2010 päivättyyn viralliseen huomautukseen.

(109) Italia ilmoitti komissiolle 10 päivänä syyskuuta 2010, että kilpailumenettely, joka koski muun muassa Caremarin tuolloin liikennöimiä Pontinon saariston reittejä, viivästyisi. Tämän jälkeen alkuperäisiä sopimuksia jatkettiin lailla nro 163/2010 siihen asti, että Tirrenian ja Siremarin yksityistämiset olisi saatu päätökseen (ks. myös johdanto-osan 33 kappale).

(110) Näiden tapahtumien perusteella komissio antoi 24 päivänä marraskuuta 2010 täydentävän virallisen huomautuksen. Tässä kirjeessä komissio totesi, että

a) muun muassa Caremarin alkuperäistä sopimusta oli jatkettu automaattisesti ja ilman kilpailumenettelyä;

b) kyseisten palveluhankintasopimusten soveltamista oli jatkettu, vaikka kilpailumenettelyä ei ollut saatettu päätökseen myöskään Caremarin osalta;

c) se varaa oikeuden antaa tarvittaessa perustellun lausunnon (ottaen huomioon Italian mahdollisesti esittämät huomautukset).

(111) Komissio antoi 21 päivänä kesäkuuta 2012 perustellun lausunnon kolmen entisen Tirrenia-konsernin yrityksen (Caremarin, Laziomarin ja Saremarin) hoidettavaksi annettujen julkisen palvelun velvoitteiden jatkamisesta. Perusteltu lausunto ei koskenut kolmea muuta yritystä (Tirrenia, Toremar ja Siremar), joiden osalta tarjouskilpailumenettelyt oli saatettu päätökseen vuoden 2011 aikana ([101]). Komissio huomautti, ettei Italia ollut järjestänyt kilpailumenettelyjä muun muassa Caremarin hoitamia meriliikenteen kabotaasireittejä koskevan palveluhankintasopimuksen tekemiseksi, vaikka niitä koskevien alkuperäisten sopimusten normaalista päättymisajankohdasta oli kulunut jo yli kolme vuotta. Kyseisiä sopimuksia oli jatkettu automaattisesti ja toistaiseksi, mikä esti muita unionin laivanvarustajia kilpailemasta niistä.

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

([100]) Virallinen huomautus hyväksyttiin 28 päivänä tammikuuta 2010 mutta annettiin Italialle tiedoksi vasta seuraavana päivänä.

([101]) Vaikka Tirrenian, Toremarin ja Siremarin omistusoikeus luovutettiin muodollisesti vasta vuonna 2012.

(112) Italia vastasi 8 päivänä elokuuta 2012 perusteltuun lausuntoon toteamalla, että kyseisiä yrityksiä ja niille annettuja uusia palveluhankintasopimuksia koskevat hankintailmoitukset oli julkaistu tai julkaistaisiin Euroopan unionin virallisessa lehdessä. Caremaria koskeva ilmoitus oli julkaistu 20 päivänä heinäkuuta 2012 ja Laziomaria koskeva ilmoitus oli lähetetty julkaistavaksi 1 päivänä elokuuta 2012.

(113) Laziomarin uudeksi omistajaksi tuli 14 päivänä tammikuuta 2014 CLN, joka allekirjoitti kymmenvuotisen palveluhankintasopimuksen yhteyksistä Pontinon saaristoon.

(114) Caremarin omistusoikeus luovutettiin 16 päivänä heinäkuuta 2015 SNAV-Rifimille yhdeksänvuotisen palveluhankintasopimuksen kanssa.

(115) Italia ilmoitti komissiolle 15 päivänä heinäkuuta 2016 päivätyllä kirjeellä, että kaikkien entisen Tirrenia-konsernin yritysten yksityistäminen oli saatettu päätökseen. Komissio päätti 8 päivänä joulukuuta 2016 lopettaa rikkomusmenettelyn.

5. MENETTELYN ALOITTAMISEN JA LAAJENTAMISEN SYYT

5.1 Korvaus meriliikennepalvelujen tuottamisesta 1 päivän tammikuuta 2009 ja 31 päivän heinäkuuta 2012 välisenä aikana

5.1.1 *Tuen olemassaolo*

(116) Komissio katsoi vuonna 2011 tekemässään aloittamispäätöksessä alustavasti, että julkisen palvelun velvoitteiden määritelmä ei ollut riittävän selkeä, minkä takia se ei voinut lopullisesti päätellä, sisälsikö alkuperäinen sopimus ilmeisiä virheitä. Komissiolla ei etenkään ollut kattavaa näkemystä velvoitteista, joita Caremarille oli tosiasiallisesti asetettu Napolinlahden ja Pontinon saariston reittien liikennöinnin osalta verrattuna kilpailijoiden joillakin kyseisistä reiteistä tarjoamiin palveluihin (ks. vuonna 2011 tehdyn aloittamispäätöksen johdanto-osan 194, 203, 205 ja 208 kappale). Lisäksi komissio suhtautui Napolinlahden reittien osalta epäillen siihen, oliko palvelun takaamista öisin saarien satamissa oikeutettua pitää todellisena julkisena palveluna, ja kehotti Italian viranomaisia täsmentämään, eikö tietyistä sairauksista kärsiviä potilaita voida kuljettaa helikopterilla, ja antamaan tietoa vaihtoehtoisten sairaankuljetuspalvelujen saatavuudesta ja kapasiteetista (ks. vuonna 2011 tehdyn aloittamispäätöksen johdanto-osan 206 kappale).

(117) Komissio katsoi alustavasti, että Altmark-tuomiossa ([102]) vahvistettu toinen kriteeri täyttyi, sillä korvauksen laskentaperusteena olevat parametrit oli vahvistettu etukäteen ja ne täyttivät avoimuusvaatimukset (ks. vuonna 2011 tehdyn aloittamispäätöksen johdanto-osan 239 kappale). Komissio totesi vuonna 2011 tehdyn aloittamispäätöksen johdanto-osan 240 kappaleessa erityisesti, että kyseiset parametrit oli kuvattu alkuperäisessä sopimuksessa (vuoden 2009 korvaus) sekä toimintaohjeessa 111/2007 (korvaus vuodesta 2010 eteenpäin).

(118) Komissio katsoi kuitenkin, että kolmas Altmark-tuomion kriteeri ei näyttänyt täyttyvän ja että toimijat olivat mahdollisesti saaneet liiallisia korvauksia julkisen palvelun tehtävien suorittamisesta (ks. vuonna 2011 tehdyn aloittamispäätöksen johdanto-osan 244 kappale). Komissio epäili erityisesti entisen Tirrenia-konsernin yrityksille vuodesta 2009 alkaen maksettujen korvausten oikeasuhteisuutta, koska kyseisille yrityksille asetettuja velvoitteita ei ole määritelty selkeästi (ks. vuonna 2011 tehdyn aloittamispäätöksen johdanto-osan 245 kappale). Komissio epäili myös sitä, kuvastiko vuodesta 2010 lähtien sovellettu 6,5 prosentin riskipreemio asianmukaista riskitasoa, sillä alustavasti näytti siltä, ettei Caremar kantanut tällaisten palvelujen toteuttamisesta tavallisesti aiheutuvia riskejä (ks. vuonna 2011 tehdyn aloittamispäätöksen johdanto-osan 247 kappale).

([102]) Yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 24.7.2003, Altmark Trans GmbH ja Regierungspräsidium Magdeburg v. Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, ja Oberbundesanwalt beim Bundesverwaltungsgericht, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415.

(119) Komissio katsoi myös alustavasti, ettei neljäs Altmark-kriteeri täyttynyt, koska alkuperäisiä sopimuksia oli jatkettu ilman tarjouskilpailua (ks. vuonna 2011 tehdyn aloittamispäätöksen johdanto-osan 249 kappale). Lisäksi komissio huomautti, ettei sille ollut toimitettu minkäänlaista näyttöä tueksi väitteelle, jonka mukaan Caremar oli itse asiassa tuottanut kyseiset palvelut yhteisön kannalta vähäisimmin kustannuksin (ks. vuonna 2011 tehdyn aloittamispäätöksen johdanto-osan 251 kappale).

(120) Vuonna 2011 tehdyssä aloittamispäätöksessä komissio tuli näin ollen alustavasti siihen tulokseen, että toimijoille alkuperäisen sopimuksen jatkoaikana maksetut julkisen palvelun korvaukset olivat SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea (ks. vuonna 2011 tehdyn aloittamispäätöksen johdanto-osan 255 kappale). Komissio katsoi myös, että tätä tukea olisi pidettävä uutena tukena (ks. vuonna 2011 tehdyn aloittamispäätöksen johdanto-osan 257 kappale).

(121) Vuonna 2012 tehdyssä laajentamispäätöksessä komissio esitti samat epäilyt myös Caremarille tammikuusta 2012 Caremarin yksityistämiseen asti maksetusta korvauksesta (ks. vuonna 2012 tehdyn laajentamispäätöksen johdanto-osan 42, 180 ja 181 kappale).

5.1.2 *Soveltuvuus sisämarkkinoille*

(122) Vuonna 2011 tehdyssä aloittamispäätöksessä komissio katsoi alustavasti, että vuosina 2009, 2010 ja 2011 maksettu julkisen palvelun korvaus ei kuulunut sen paremmin komission päätöksen 2005/842/EY ([103]) kuin julkisen palvelun velvoitteesta maksettavana korvauksena myönnettävää valtiontukea koskevien yhteisön puitteiden ([104]), jäljempänä 'yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevat vuoden 2005 puitteet', soveltamisalaan. Näin ollen komissio arvioi tätä toimenpidettä suoraan SEUT-sopimuksen 106 artiklan 2 kohdan nojalla ja totesi, että sillä oli epäilyksiä sisämarkkinoille soveltuvuutta koskevien edellytysten täyttymisen suhteen (ks. vuonna 2011 tehdyn aloittamispäätöksen johdanto-osan 315 kappale).

(123) Komissio totesi vuonna 2012 tehdyssä laajentamispäätöksessä, että uusi yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskeva päätöspaketti, johon kuuluivat komission päätös 2012/21/EU ([105]) sekä yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevat vuoden 2011 puitteet, oli tullut voimaan 31 päivänä tammikuuta 2012. Komissio katsoi alustavasti, ettei alkuperäisen sopimuksen jatkamisen nojalla myönnettyä julkisen palvelun korvausta voitu pitää sisämarkkinoille soveltuvana tai vapauttaa päätöksen 2012/21/EU mukaisesta ilmoitusvelvollisuudesta, koska sopimuksen jatkaminen oli vastoin asetuksen (ETY) N:o 3577/92 4 artiklaa, jossa säädetään, että kun jäsenvaltio tekee sopimuksia julkisesta palvelusta tai asettaa julkisen palvelun velvoitteita, tämä on tehtävä syrjimättä ketään yhteisön laivanvarustajaa (ks. vuonna 2012 tehdyn laajentamispäätöksen johdanto-osan 256 kappale). Komissio ei sulkenut pois sitä mahdollisuutta, että alkuperäisen sopimuksen jatkamisen nojalla myönnetty julkisen palvelun korvaus voisi periaatteessa kuulua yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien puitteiden soveltamisalaan (ks. vuonna 2012 tehdyn laajentamispäätöksen johdanto-osan 258 kappale), mutta komissiolla ei ollut riittävästi tietoja tätä koskevan päätelmän tekemiseen (ks. vuonna 2012 tehdyn laajentamispäätöksen johdanto-osan 267 kappale).

5.2 **Caremarin yksityistäminen**

(124) Vuonna 2012 tehdyssä laajentamispäätöksessä komissio totesi epäilevänsä, ettei Caremarin myyntiä koskeva tarjouskilpailumenettely ollut riittävän avoin ja ehdoton sen varmistamiseksi, että myynti toteutuisi markkinahintaan (ks. vuonna 2012 tehdyn laajentamispäätöksen johdanto-osan 242 kappale). Komissio katsoi etenkin, että Caremarin liiketoiminnan myynti yhdessä uuden palveluhankintasopimuksen toimeksiantamisen kanssa oli saattanut rajoittaa tarjoajien lukumäärää tai vaikuttaa myyntihintaan (ks. vuonna 2012 tehdyn laajentamispäätöksen johdanto-osan 243 kappale).

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

([104]) Julkisen palvelun velvoitteesta maksettavana korvauksena myönnettävää valtiontukea koskevat yhteisön puitteet (EUVL C 297, 29.11.2005, s. 4).

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

(125) Komissio myös katsoi vuonna 2012 tehdyn laajentamispäätöksen tekoajankohtana saatavilla olleiden tietojen perusteella, että kaikki yksityistämisprosessin aikana mahdollisesti ilmennyt tuki oli sisämarkkinoille soveltumatonta (ks. vuonna 2012 tehdyn laajentamispäätöksen johdanto-osan 305 kappale).

5.3 **Uusi palveluhankintasopimus**

5.3.1 *Tuen olemassaolo*

(126) Vuonna 2012 tehdyssä laajentamispäätöksessä komissio katsoi alustavasti, ettei Caremarille maksettu korvaus täyttänyt Altmark-tuomiossa vahvistettuja kriteerejä, joten se oli SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua tukea. Komissio päätyi tähän näkemykseen, koska i) ainakin tietyillä Caremarin liikennöimillä reiteillä oli kilpailijoita, jotka vaikuttivat tarjoavan samanlaisia palveluja, eivätkä saatavilla olleet tiedot olleet riittäviä, jotta komissio olisi voinut todeta, oliko kyseiselle yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvälle palvelulle sellaista julkisen palvelun tarvetta, jota markkinavoimat eivät yksin voineet täyttää, ii) korvauksen laskeminen toimintaohjeen 111/2007 mukaisesti näytti johtaneen siihen, että toimijalle oli maksettu julkisen palvelun tuottamisesta liiallisia korvauksia samoista syistä kuin vuonna 2011 tehdyssä aloittamispäätöksessä todetut syyt, ja iii) Altmark-tuomion neljäs kriteeri ei ilmeisesti täyttynyt, sillä tarjouskilpailussa edellytettiin, että tarjouskilpailun voittaja ottaa palveluhankintasopimuksen lisäksi vastuulleen koko Caremar-yrityksen. Komissio katsoi, että jos palveluhankintasopimus olisi kilpailutettu ilman yrityksen ostoa koskevaa velvollisuutta, se olisi voinut johtaa yhteisön kannalta vähäisempiin kustannuksiin.

5.3.2 *Soveltuvuus sisämarkkinoille*

(127) Caremarille myönnetyn korvauksen soveltuvuudesta sisämarkkinoille komissio totesi vuonna 2012 tehdyssä laajentamispäätöksessä, että Italian viranomaisten toimittamien tietojen perusteella vaikutti siltä, ettei päätöstä 2012/21/EU voitu soveltaa. Ainakaan komissio ei voinut tehdä päätelmää päätöksen 2012/21/EU sovellettavuudesta, koska sille ei ollut vielä toimitettu allekirjoitettua sopimusta (ks. vuonna 2012 tehdyn laajentamispäätöksen johdanto-osan 283 kappale). Komissiolle ei toimitettu tietoja (esimerkiksi toimeksiannon antamista edeltäneiden kahden vuoden aikana kuljetettujen matkustajien määrästä), joiden perusteella se olisi voinut tutkia, täyttyivätkö muut päätöksessä 2012/21/EU vahvistetut soveltuvuusedellytykset. Tämän jälkeen komissio arvioi tukea yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien vuoden 2011 puitteiden perusteella, mutta suhtautui epäillen siihen, täyttyivätkö kyseisissä puitteissa vahvistetut soveltuvuusedellytykset erityisesti sen suhteen, oliko varsinainen yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvä palvelu olemassa kaikilla reiteillä, sekä Caremarille myönnetyn kohtuullisen voittomarginaalin tason osalta (ks. vuonna tehdyn 2012 laajentamispäätöksen johdanto-osan 298 ja 300 kappale).

5.4 **Kiinnityspaikkaa koskeva etuoikeus**

(128) Vuonna 2011 tehdyssä aloittamispäätöksessä komissio katsoi alustavasti, että siltä osin kuin kiinnityspaikkaa koskevasta etuoikeudesta ei maksettu, kyseinen toimenpide on lakisääteinen etu, johon ei liity valtion varojen siirtoa ja jota ei siten voida pitää valtiontukena (ks. vuonna 2011 tehdyn aloittamispäätöksen johdanto-osan 278 kappale). Jos taas kiinnityspaikkaa koskeva etuoikeus oli maksullinen, komissio katsoi, että mikäli Caremarin tarjoama palvelu on varsinaista yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvää palvelua ja kyseinen etuoikeus on annettu vain tällaisen palvelun kattamille reiteille, se ei johda ylimääräiseen taloudelliseen etuun, koska kyse on olennaisesta osatekijästä yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvän palvelun toteuttamisessa (ks. vuonna 2011 tehdyn aloittamispäätöksen johdanto-osan 279 kappale). Komissio pyysi kuitenkin Italiaa ja kolmansia osapuolia toimittamaan lisätietoja tästä toimenpiteestä (ks. vuonna 2011 tehdyn aloittamispäätöksen johdanto-osan 280 kappale).

(129) Koska komissio epäili yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvää palvelua koskevan toimeksiannon oikeutusta, se ei voinut päätellä toimenpiteen soveltuvuutta sisämarkkinoille, jos sitä olisi pidettävä tukena (ks. vuonna 2011 tehdyn aloittamispäätöksen johdanto-osan 319 kappale).

5.5 **Laissa nro 163/2010 säädetyt toimenpiteet**

(130) Vuonna 2011 tehdyn aloittamispäätöksen johdanto-osan 289 kappaleessa komissio katsoi alustavasti, että kaikki laissa nro 163/2010 säädetyt toimenpiteet olivat valtiontukea entisen Tirrenia-konsernin yrityksille, mukaan lukien Tirrenialle. Tällaisia toimenpiteitä olivat i) mahdollisuus käyttää alusten ajanmukaistamiseen tarkoitettuja varoja maksuvalmiustarkoituksiin; ii) yksityistämisprosessiin liittyvät verovapautukset; iii) mahdollisuus käyttää alikäytettyjen alueiden kehittämiseen tarkoitettuja varoja. Komissio pyysi Italiaa selventämään, olivatko nämä toimenpiteet tarpeen julkisen palvelun tuottamiseksi, ja jos olivat, niin millä tavalla.

(131) Komission alustavan näkemyksen mukaan kyseiset toimenpiteet olivat todennäköisesti toimintatukea sellaisten kustannusten alentamiseksi, joista Caremar ja muut entisen Tirrenia-konsernin muut yritykset olisivat muutoin vastanneet itse, joten niitä oli pidettävä soveltumattomina sisämarkkinoille (ks. aloittamispäätöksen johdanto-osan 320 kappale).

6. **CAREMARIN HUOMAUTUKSET**

6.1 **Julkisen palvelun velvoitteet ja kilpailuympäristö**

(132) Caremar väittää, että julkisen palvelun velvoitteet oli määritelty tarkasti Campanian alueen antamissa säädöksissä ja että Campanian alue oli ottanut Caremarille asetetun julkisen palvelun velvoitteen määritelmässä asianmukaisesti huomioon Napolinlahdella tarjottavien meriliikennepalvelujen kilpailuympäristön ja paikallisen väestön meriliikennetarpeet.

(133) Caremarin mukaan sille asetettu julkisen palvelun velvoite määritellään alkuperäisessä sopimuksessa, viisivuotissuunnitelmissa ja Campanian alueen hyväksymissä ja julkaisemissa kiinnityspaikkoja koskevissa puitteissa (*quadri accosti*) tarjonnan mukauttamiseksi käyttäjien kysyntään. Vaaditun palvelutason osalta Caremar huomautti, että julkisen palvelun velvoite ei koskenut pelkästään liikennöitävää reittiä vaan siihen sisältyi useita velvoitteita, jotka liittyivät vuorojen jatkuvuuteen, tiheyteen, säännöllisyyteen ja täsmällisyyteen, lippujen hintoihin sekä muihin käytettävien alusten kapasiteettia ja ominaisuuksia koskeviin vaatimuksiin, mikä oli osoitus todellisesta julkisen palvelun tarpeesta.

(134) Caremar toimitti yksityiskohtaisia tietoja eri merireiteistä osoittaakseen, että se toimi julkisen palvelun velvoitteiden täyttämiseksi suunniteltujen erityisvaatimusten mukaisesti (esimerkiksi velvoite liikennöidä aamun ensimmäinen vuoro mantereelle ja siitä johtuva tarve varmistaa, että alukset jäävät yön yli saarelle, mikä aiheuttaa lisäkustannuksia) ja että sillä on tästä syystä erilainen rooli kuin sen kilpailijoilla. Caremar selitti, että näiden velvoitteiden täyttämiseksi Caremarin kunkin aluksen henkilöstö on palveluksessa yhteensä 16 tuntia vuorokaudessa (asiaa koskevien lakien mukainen enimmäisaika).

(135) Napolinlahden ja Pontinon saariston kilpailuympäristöstä Caremar totesi, että se on aina ollut ainoa toimija, joka pystyy tarjoamaan säännöllisen ja luotettavan meriliikennepalvelun, jonka tavoitteena on varmistaa saarten saumattomat yhteydet mantereeseen. Caremar huomautti, että sillä on keskeinen rooli varmistettaessa alueellisen jatkuvuuden periaatteen noudattaminen, koska markkinavoimat eivät yksin ole koskaan kyenneet vastaamaan saariyhteisöjen odotuksiin ja tarpeisiin, jotka koskevat saarten ja mantereen väliset yhteydet varmistavia säännöllisiä ja suoria palveluja. Caremarin näkemyksen mukaan tämä johtuu siitä, että Napolinlahdella on useita hyvin tiheästi asuttuja saaria, mikä väistämättä vaikuttaa säännöllisten yhteyksien päivittäiseen kysyntään (esimerkiksi liikkuminen työtä tai opiskelua varten).

6.2 **Alkuperäisen sopimuksen jatkaminen ja Altmark-kriteerien täyttyminen**

(136) Caremar väittää, että alkuperäisen sopimuksen jatkamisen aikana saatu korvaus ei ole valtiontukea, koska Altmark-tuomiossa vahvistetut neljä kumulatiivista edellytystä täyttyivät.

(137) Ensimmäisen Altmark-kriteerin osalta Caremar väittää, että sille on annettu tehtäväksi selkeästi määritellyn julkisen palvelun velvoitteen täyttäminen ja että näin ollen ensimmäinen kriteeri täyttyy (ks. 6.1 jaksossa esitetyt huomautukset).

(138) Toisen Altmark-kriteerin osalta Caremar muistuttaa, että korvauksen laskentaperusteet on vahvistettu etukäteen (alkuperäisessä sopimuksessa ja toimintaohjeessa 111/2007) objektiivisesti ja läpinäkyvästi, minkä vuoksi myös toinen Altmark-kriteeri täyttyy.

(139) Kolmannen Altmark-kriteerin osalta Caremar väittää, että sopimuksen jatkokaudella maksettu korvaus ei ylittänyt sitä, mikä oli tarpeen palvelun aiheuttamien lisäkustannusten kattamiseksi, kun otetaan huomioon kyseisestä palvelusta saadut tulot ja kohtuullinen voitto, ja että näin ollen kolmas Altmark-kriteeri täyttyy. Vastauksena komission epäilyihin siitä, että Caremarille on vuodesta 2010 lähtien maksettu liiallista korvausta julkisen palvelun velvoitteen täyttämisestä, Caremar väittää, että maksettu korvaus ei riittänyt kattamaan julkisen palvelun velvoitteen täyttämisestä aiheutuneita kustannuksia eikä sille myöskään myönnetty voittomarginaalia.

(140) Lopuksi Caremar toteaa neljännen Altmark-kriteerin osalta, että koska julkista tarjouskilpailua ei järjestetty, korvaus määritettiin tehokkaan yrityksen kustannusten analyysin perusteella (esimerkiksi kokonaan kirjanpidosta poistetut alusten kustannukset, alushenkilöstön ja sen työpanoksen välisen suhteen optimointi, alhaisimpien lipunhintojen säilyttäminen polttoainekustannusten noususta huolimatta).

6.3 Alkuperäisen sopimuksen jatkamisen yhdenmukaisuus SEUT-sopimuksen 106 artiklan 2 kohdan kanssa

(141) Caremar toteaa, että kuten vuonna 2011 tehdyn aloittamispäätöksen johdanto-osan 308 kappaleessa todetaan, sisämarkkinoille soveltuvuuden arvioimiseksi kolmen kumulatiivisen edellytyksen on täytyttävä:

a) palvelujen on oltava yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja;

b) valtion on annettava palvelut asianmukaisesti tuensaajan hoidettavaksi;

c) korvauksen on oltava oikeassa suhteessa yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvien palvelujen tuottamisesta aiheutuviin kustannuksiin.

(142) Ensimmäisen edellytyksen osalta Caremar selittää, että palvelut toteutetaan erityisten julkisten vaatimusten mukaisesti, millä varmistetaan alueellinen jatkuvuus (ks. 6.1 jaksossa esitetyt huomautukset).

(143) Toisen edellytyksen osalta Caremar väittää, että se suorittaa sen hoidettavaksi alkuperäisessä sopimuksessa annettuja meripalveluja ja että kyseisessä sopimuksessa vahvistetaan yksityiskohtaisesti Caremarille asetettu julkisen palvelun velvoite.

(144) Lopuksi Caremar toistaa oikeasuhteisuutta koskevan edellytyksen osalta, että sille maksettiin liian vähän korvauksia esimerkiksi vuosina 2010 ja 2011, kuten yrityksen tilinpäätöstiedoista käy ilmi.

6.4 Kiinnityspaikkaa koskeva etuoikeus

(145) Caremar väittää, että kiinnityspaikkaa koskevan etuoikeuden myöntämisestä ei aiheudu taloudellista etua, joten tätä toimenpidettä ei voida pitää valtiontukena. Lisäksi Caremar korostaa, että kiinnityspaikkaa koskevaa etuoikeutta käytetään ainoastaan Caremarin palveluhankintasopimuksen mukaisten velvoitteiden täyttämiseen.

6.5 Laissa nro 163/2010 säädetyt toimenpiteet

(146) Caremarille lain nro 163/2010 nojalla myönnettyjen taloudellisten tukitoimenpiteiden osalta Caremar vahvistaa, että sille myönnettiin 2 115 000 euroa yksinomaan sen kaluston nykyaikaistamiseen. Tämän vuoksi Caremar väittää, että laissa nro 163/2010 säädetyt toimenpiteet eivät ole sille myönnettyä valtiontukea, koska ne ovat tarpeen Caremarin hoidettavaksi annetun julkisen palvelun velvoitteen rahoittamiseksi.

7. CAREMARIN KILPAILIJOIDEN HUOMAUTUKSET

7.1 Medmarin huomautukset

7.1.1 *Julkisen palvelun velvoitteet ja kilpailuympäristö*

(147) Medmar huomautti, että vuonna 2011 tehty aloittamispäätös koskee samoja valtiontukitoimenpiteitä ja markkinaehtoja kuin päätös 2005/163/EY. Nämä valtiontukitoimenpiteet koskevat a) Caremarille Napolin ja Caprin välisen reitin liikennöinnistä vuosittain maksettua korvausta, jonka osalta päätöksessä 2005/163/EY määrättiin kaikkien Caremarille myönnettyjen avustusten takaisinperinnästä; ja b) Caremarille Ischian ja Procidan välisen reitin liikennöinnistä vuosittain maksettua korvausta, jonka osalta päätöksessä 2005/163/EY Italia määrättiin rajoittamaan Caremarin liikennöimien yhteyksien määrää ja korvaamaan ainoastaan Caremarille toiminnasta aiheutuneet nettotappiot. Medmarin mukaan päätös 2005/163/EY tehtiin, koska yksityinen sektori pystyi tarjoamaan Caremarin tarjoamia palveluja vastaavia palveluja vastaavilla omaisuuserillä.

(148) Medmar huomautti, että Campanian alue antoi sekä Caremarin että Medmarin hoidettavaksi julkisen palvelun velvoitteen liikennöidä reittejä Ischia–Procida, Procida–Napoli ja Ischia–Procida–Pozzuoli. Toisin kuin Caremar, Medmar ei kuitenkaan saanut korvausta kyseisten palvelujen tuottamisesta. Niiden yritysten määrittämiseksi, jotka kykenevät tarjoamaan julkisen palvelun velvoitteen yhteisön kannalta vähäisimmin kustannuksin, ei järjestetty julkista tarjouskilpailua. Sen sijaan Campanian alue velvoitti yksityiset yritykset allekirjoittamaan ”suostumusasiakirjoja”, joiden mukaan niiden on hoidettava julkisen palvelun velvoitteita Campanian alueen vahvistamien (aikatauluja ja lippujen hintoja koskevien) ehtojen mukaisesti. Medmar väittää, että jos yksityiset yritykset eivät allekirjoita kyseisiä ”suostumusasiakirjoja”, niille ei annettaisi lupaa liikennöidä mitään vuoroja alueella.

(149) Medmar väitti, että Campanian alueen ei olisi tarvinnut antaa Caremarin hoidettavaksi julkisen palvelun velvoitetta, josta maksetaan korvaus, koska Medmar pystyi tarjoamaan saman palvelun ilman korvausta.

(150) Medmar selitti, että se liikennöi vuonna 2011 seuraavia päivittäisiä vuoroja:

— Ischia–Napoli: seitsemän päivittäistä vuoroa (joista viisi Procidan kautta);

— Ischia–Pozzuoli: 13 päivittäistä vuoroa sekä kesäkaudella yksi päivittäinen vuoro Casamicciolaan.

(151) Lisäksi Caremar liikennöi Medmarin mukaan kyseisillä reiteillä vähemmän vuoroja seuraavasti:

— Ischia–Napoli: 11 päivittäistä vuoroa ja kesäkaudella kolme lisävuoroa;

— Ischia–Procida–Pozzuoli: kolme päivittäistä vuoroa.

(152) Medmar korosti myös, että sen palvelujen ja sen käyttämien alusten laatu vastaa Caremarin palvelujen ja alusten laatua. Lisäksi samalla alueella toimii muita yksityisiä yrityksiä.

(153) Näiden seikkojen perusteella Medmar katsoi, että julkisen palvelun velvoitteen antaminen Caremarin hoidettavaksi ei ollut välttämätöntä eikä näin ollen SEUT-sopimuksen mukaista.

(154) Jos komissio katsoo julkisen palvelun velvoitteiden toimeksiannon tarpeelliseksi, Medmar väittää, että toimeksianto rikkoo asetuksen (ETY) N:o 3577/92 4 artiklan 1 ja 2 kohtaa, joissa säädetään, että ”[k]un jäsenvaltio tekee sopimuksia julkisesta palvelusta tai asettaa julkisen palvelun velvoitteita, tämä on tehtävä syrjimättä ketään yhteisön laivanvarustajaa” ja että ”[k]aikille yhteisön laivanvarustajille on tarvittaessa maksettava korvausta julkisen palvelun velvoitteista”.

(155) Lisäksi Medmar väitti, että Italia ei antanut tietoja kunkin Caremarin liikennöimän yhteyden osalta maksetuista määristä.

7.1.2 *Kiinnityspaikkaa koskeva etuoikeus*

(156) Medmar väittää, että Caremarin kiinnityspaikkaa koskeva etuoikeus rikkoo asetuksen (ETY) N:o 3577/92 4 artiklan 1 ja 2 kohtaa sikäli, että sillä annetaan parhaat yhteydet taloudellisesti kannattavimpina aikoina Caremarille, mikä syrjii unionin laivanvarustajia ja estää niitä käyttämästä oikeuttaan tarjota palveluja avoimilla markkinoilla.

(157) Medmar viittaa myös Italian kilpailuviranomaisen (*Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato*), jäljempänä 'AGCM', 13 päivänä heinäkuuta 2009 antamaan suositukseen, joka koskee sen säännöksen ([106]) kumoamista, jonka nojalla Caremarille annettiin kiinnityspaikkaa koskeva etuoikeus sen palveluja varten. AGCM:n mukaan tämä säännös uhkaa poistaa kilpailun, koska se estää yksityisiä yrityksiä liikennöimästä yhteyksiä taloudellisesti kannattavina aikoina.

7.1.3 *Laissa nro 163/2010 säädetyt toimenpiteet*

(158) Medmar huomauttaa, että lailla nro 163/2010 Italia jatkoi alkuperäistä sopimusta yksityistämisprosessin päättymiseen asti. Tämä jatkaminen rikkoo asetusta (ETY) N:o 3577/92 sikäli, että yritystä, jonka hoidettavaksi julkisen palvelun velvoite annettiin, ei valittu tarjouskilpailulla, mikä syrji Medmaria.

(159) Lisäksi lain nro 163/2010 19 §:n nojalla Caremarille myönnettiin 2 115 000 euroa sen kaluston nykyaikaistamiseen, ja tämä on Medmarin mukaan toimintatukea eikä siksi sovellu sisämarkkinoille. Lisäksi lailla nro 163/2010 Caremarille ja muille entisen Tirrenia-konsernin yrityksille myönnettiin 49 000 000 euroa maksuvalmiustarpeiden kattamiseen, mikä myös on Medmarin mukaan sisämarkkinoille soveltumatonta toimintatukea.

(160) Medmar väittää lisäksi, että Caremarin yksityistämiseen liittyvät verovapautukset ovat yhteismarkkinoille soveltumatonta tukea.

7.2 **SNAV:n ja ACAP:n huomautukset**

(161) Mitä tulee julkisen palvelun velvoitteen antamiseen Caremarin hoidettavaksi, SNAV ja ACAP väittivät, että todellisen yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvän palvelun olemassaoloa edellyttävä Altmark-kriteeri ei täyttynyt eikä kyseiselle toimeksiannolle ollut tarvetta, koska Caremarin liikennöimiä reittejä liikennöivät myös yksityiset yritykset. SNAV liikennöi seuraavia reittejä:

— Sorrento–Capri: seitsemän päivittäistä vuoroa arkipäivinä, viisi vuoroa viikonloppuisin;

— Napoli–Ischia: neljä päivittäistä vuoroa, joista kolme Procidan kautta;

— Procida–Ischia: neljä päivittäistä vuoroa;

— Procida–Napoli: neljä päivittäistä vuoroa.

(162) SNAV ja ACAP väittivät, että yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvän palvelun toimeksianto Caremarille ja siihen liittyvä korvaus ovat SEUT-sopimuksen 107 artiklassa tarkoitettua sisämarkkinoille soveltumatonta valtiontukea.

7.3 **GNV:n huomautukset**

(163) GNV:n huomautukset koskivat kiinnityspaikkaa koskevaa etuoikeutta ja laissa nro 163/2010 säädettyjä toimenpiteitä.

(164) Kiinnityspaikkaa koskevan etuoikeuden osalta GNV huomautti, että Caremar ja muut Tirrenia-konsernin yritykset olivat pystyneet hyötymään lähtö- ja tuloaikojen ja kiinnityspaikkojen osalta eniten markkinoiden tarjoamista matkustajaliikennemahdollisuuksista ja valitsemaan sopivammat lähtö- ja tuloajat, mikä paransi niiden asemaa matkustajaliikenteen segmentillä kilpailevien yksityisten yritysten kustannuksella.

([106]) Asetuksen nro 135/2009 19 b §.

(165) Laissa nro 163/2010 säädettyjen toimenpiteiden osalta GNV väitti, että kyseiset toimenpiteet olivat toimintatukea, jonka ansiosta Caremar ja muut Tirrenia-konsernin yritykset pystyivät välttämään kustannuksia, jotka olisi tavallisesti maksettu niiden omista varoista.

7.4 **Alilauron huomautukset**

(166) Alilauro väitti, että Campanian alue käytti ennen Caremarin yksityistämistä väärin määräävää asemaansa, koska se koordinoi kaikkea Napolinlahden liikennettä myöntämällä julkisen palvelun velvoitteita ja määräämällä tariffien tason. Alilauron mukaan kyseessä oli eturistiriita, jonka vuoksi Campanian alue ei järjestänyt Caremarin myyntiä koskevaa tarjouskilpailua.

(167) Lisäksi Alilauro väitti, että myös muut yksityiset toimijat liikennöivät kaikkia Caremarin liikennöimiä reittejä ilman mitään julkista korvausta, ja että väite, jonka mukaan Caremarin kustannuksia lisäsi vaatimus pitää aluksia saarten satamissa, on perusteeton joko siksi, että satamissa on saatavilla yksityisiä aluksia, tai siksi, että kiireellisiä terveyspalveluja voitiin tarjota erityisesti tätä tarkoitusta varten rakennetuilla moottoriveneillä sekä helikoptereilla.

7.5 **NLG:n huomautukset**

(168) NLG:n mukaan Napolin ja Caprin välisellä reitillä ei ollut todellista julkisen palvelun tarvetta, koska NLG liikennöi Caprin saarelle kaksi kertaa enemmän päivittäisiä vuoroja, joiden se katsoi vastaavan laadun, jatkuvuuden ja alusten mukavuuden osalta Caremarin liikennöimiä vuoroja.

(169) Lisäksi NLG kyseenalaisti sen, että alkuperäistä sopimusta jatkettiin järjestämättä etukäteen tarjouskilpailua, mikä syrji NLG:tä.

(170) NLG väitti myös, että laissa nro 163/2010 säädetyt toimenpiteet ovat sääntöjenvastaista ja sisämarkkinoille soveltumatonta tukea, koska ne ovat luonteeltaan toimintatukea, ja että Caremarin kiinnityspaikkaa koskeva etuoikeus oli myös rikkomus, koska sen ansiosta Caremar pystyi hyötymään parhaista reiteistä ja aikatauluista.

7.6 **Marworldin huomautukset**

(171) Marworld väitti, että Campanian alue myönsi Caremarille tukea yksityistämisprosessin aikana. Marworld huomautti erityisesti, että Campanian alue myönsi 21 päivänä toukokuuta 2015 annetulla aluehallituksen päätöksellä nro 316 Caremarille 2 155 008 euroa sillä edellytyksellä, että SNAV/Rifim ostaa Caremarin, palauttaakseen Caremarin taloudellisen tilanteen siihen arvoon, joka vallitsi SNAV/Rifimin tarjotessa 6 000 001 euroa Caremarin ostamiseksi.

8. **ITALIAN HUOMAUTUKSET**

8.1 **Julkisen palvelun velvoitteet ja kilpailuympäristö**

(172) Italia selittää, että Caremar harjoittaa toimintaansa yksinomaan julkisen palvelun velvoitteiden täyttämiseksi ja että Caremarilla on lähes yksinoikeus ajoneuvojen ja rahdin (esimerkiksi postilähetysten) kuljetukseen Napolinlahden saarilta mantereelle, mikä ei ole kaupallisesti kovin kiinnostavaa, kun taas sen kilpailijat keskittyvät pääasiassa matkustajaliikenteeseen (ks. erityisesti johdanto-osan 182–185 kappale).

(173) Italian mukaan Caremarin hoidettavaksi annettu julkisen palvelun velvoite täyttää saarilla vakinaisesti asuvien yhteisöjen todelliset ja nykyiset tarpeet, joita markkinavoimat eivät todennäköisesti yksin täyttäisi erityisesti vuorojen alueellisen jatkuvuuden, tiheyden, säännöllisyyden ja täsmällisyyden sekä alusten ja miehistön kapasiteettia koskevien useiden vaatimusten osalta.

(174) Osoittaakseen, että kyseisille meriliikennepalveluille oli käyttäjien keskuudessa todellista kysyntää, Italia toimitti tietoja Caremarin liikenteestä jatketun alkuperäisen sopimuksen, väliaikaisen jatkosopimuksen ja uuden palveluhankintasopimuksen kattamilla julkisen palvelun reiteillä.

(175) Tiedot Caremarin meriliikennepalveluista Napolinlahden reiteillä vuosina 2009–2021 (ks. jäljempänä taulukot 3–8) osoittavat, että matkustajaliikenteen palvelujen lisäksi käyttäjien keskuudessa oli aina kysyntää myös yhdistelmäliikenteen (eli myös ajoneuvoja ja rahtia kuljettavan liikenteen) palveluille. Lisäksi se, että Caremarin liikenne pysyi vuosien mittaan vakaana, on Italian mukaan selvä osoitus siitä, että Caremarin tarjonta tyydytti paikallisen väestön kysynnän – joka on melko vakaata, koska asukkaat tarvitsevat meriliikennepalveluja päivittäin ympäri vuoden – eikä matkailuliikenteen vaihtelu vaikuttanut siihen.

Matkustajaliikenne

Taulukko 3

Kuljetettujen matkustajien määrä vuosina 2009–2014

Reitit	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–Napoli1 [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] Tämän reitin liikenteeseen sisältyi myös liikenne osuuksilla Ischia–Procida ja Procida–Napoli sekä suoralla reitillä Ischia–Napoli. Italia toimitti myös Caremarin matkustajaliikenteen osuuskohtaisen jaottelun vuosilta 2011–2021, joka osoittaa, että myös osuuskohtaiset liikennemäärät pysyivät vakaina näinä vuosina.

[2] Tämän reitin liikenteeseen sisältyi myös liikenne osuudella Procida–Pozzuoli. Italia toimitti myös Caremarin matkustajaliikenteen osuuskohtaisen jaottelun vuosilta 2011–2021, joka osoittaa, että myös osuuskohtaiset liikennemäärät pysyivät vakaina näinä vuosina.

Taulukko 4

Kuljetettujen ajoneuvojen määrä vuosina 2015–2021

Reitit	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] Tämän reitin liikenteeseen sisältyi myös liikenne osuuksilla Ischia–Procida ja Procida–Napoli sekä suoralla reitillä Ischia–Napoli.

[2] Tämän reitin liikenteeseen sisältyi myös liikenne osuudella Procida–Pozzuoli.

Ajoneuvot

Taulukko 5

Kuljetettujen ajoneuvojen määrä vuosina 2009–2014

Reitit	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]) Tämän reitin liikenteeseen sisältyi myös liikenne osuuksilla Ischia–Procida ja Procida–Napoli sekä suoralla reitillä Ischia–Napoli. Italia toimitti myös Caremarin liikenteen osuuskohtaisen jaottelun vuosilta 2013–2021, joka osoittaa, että Caremarin kullakin osuudella kuljettamien ajoneuvojen määrä pysyi vakaana näinä vuosina.

([2]) Tämän reitin liikenteeseen sisältyi myös liikenne osuudella Procida–Pozzuoli. Italia toimitti myös Caremarin liikenteen osuuskohtaisen jaottelun vuosilta 2013–2021, joka osoittaa, että Caremarin kullakin osuudella kuljettamien ajoneuvojen määrä pysyi vakaana näinä vuosina.

Taulukko 6

Kuljetettujen ajoneuvojen määrä vuosina 2015–2021

Reitit	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]) Tämän reitin liikenteeseen sisältyi myös liikenne osuuksilla Ischia–Procida ja Procida–Napoli sekä suoralla reitillä Ischia–Napoli.

([2]) Tämän reitin liikenteeseen sisältyi myös liikenne osuudella Procida–Pozzuoli.

Rahti (pituusmetriä)

Taulukko 7

Kuljetettu rahti (pituusmetreinä) vuosina 2009–2014

Reitit	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]) Tämän reitin liikenteeseen sisältyi myös liikenne osuuksilla Ischia–Procida ja Procida–Napoli sekä suoralla reitillä Ischia–Napoli. Italia toimitti myös Caremarin liikenteen osuuskohtaisen jaottelun vuosilta 2013–2021, joka osoittaa, että Caremarin kullakin osuudella kuljettaman rahdin määrä pituusmetreinä ilmaistuna pysyi vakaana näinä vuosina.

([2]) Tämän reitin liikenteeseen sisältyi myös liikenne osuudella Procida–Pozzuoli. Italia toimitti myös Caremarin liikenteen osuuskohtaisen jaottelun vuosilta 2013–2021, joka osoittaa, että Caremarin kullakin osuudella kuljettaman rahdin määrä pituusmetreinä ilmaistuna pysyi vakaana näinä vuosina.

Taulukko 8

Kuljetettu rahti (pituusmetreinä) vuosina 2015–2021

Reitit	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]) Tämän reitin liikenteeseen sisältyi myös liikenne osuuksilla Ischia–Procida ja Procida–Napoli sekä suoralla reitillä Ischia–Napoli.
([2]) Tämän reitin liikenteeseen sisältyi myös liikenne osuudella Procida–Pozzuoli.

(176) Pontinon saariston reittien osalta, joita Caremar liikennöi vain 1 päivän tammikuuta 2009 ja 31 päivän toukokuuta 2011 välisenä aikana ([107]), Italia ilmoitti Caremarin kyseisillä reiteillä palvelemien matkustajien määrän vuosina 2009 ja 2010 ja kyseisillä reiteillä kuljetettujen ajoneuvojen määrän vuonna 2009, ks. taulukko 9. Vaikka nämä tiedot ovat vain osittaisia ([108]), niiden perusteella voidaan Italian mukaan katsoa, että käyttäjien keskuudessa oli vakaata kysyntää kyseisille reiteille.

Taulukko 9

Kuljetettujen matkustajien ja ajoneuvojen määrä vuosina 2009 ja 2010

Reitit	2009		2010	
	Matkustajat	Ajoneuvot	Matkustajat	Ajoneuvot
Anzio–Ponza	31 494	2 808	32 202	Ei sovelleta
Formia–Ponza	157 055	13 926	165 370	Ei sovelleta
Formia–Ventotene	99 087	3 063	106 886	Ei sovelleta

(177) Asiassa SNCM annetun tuomion ([109]) kriteerien soveltamisesta meriliikenteen tilanteeseen Napolinlahdella Italia väittää, että kyseiset kriteerit eivät ole asianmukaisia, koska niillä määritellään puhtaasti määrällinen liikenteen tarjonnan ja kysynnän vertailuun perustuva analyysi, jossa ei oteta huomioon paikallisväestön julkisen palvelun tarpeiden erityispiirteitä.

([107]) Kesäkuun 1 päivästä 2011 lähtien Pontinon saariston reittejä liikennöi Laziomar.
([108]) Italian mukaan muita tietoja vuoden 2011 henkilöliikenteestä, vuosina 2010 ja 2011 kuljetetuista ajoneuvoista ja vuosien 2009–2011 rahtiliikenteestä ei enää ollut saatavilla.
([109]) Unionin yleisen tuomioistuimen tuomio 1.3.2017, Société nationale maritime Corse Méditerranée (SNCM) v. komissio, T-454/13, ECLI:EU:T:2017:134, 130 ja 134 kohta.

(178) Käyttäjien kysynnän ja markkinoiden tarjonnan määrittelyn osalta Italia selitti, että Campanian alueen tekemät valinnat Caremarin tarjoamien palvelujen tiheyden ja aikataulun osalta jatketun alkuperäisen sopimuksen piiriin kuuluvilla reiteillä perustuivat paikallisviranomaisten ilmaisemiin tarpeisiin ja ne tehtiin Campanian alueen keskusteltua Napolinlahdella toimivien laivayhtiöiden kanssa niiden kyvystä tarjota palveluja markkinaehdoin tai yksipuolisesti asetettujen julkisen palvelun velvoitteiden mukaisesti.

(179) Italia selitti erityisesti, että menettelyllinen kehys, jolla Campanian alue määrittelee julkisen palvelun velvoitteen meriliikenteen alalla, vahvistetaan 28 päivänä maaliskuuta 2002 annetun alueellisen lain nro 3 17 §:ssä, jonka mukaan Campanian alueen on kuultava palvelun käyttäjiä ja palveluntarjoajia ennen julkisen palvelun velvoitteen soveltamisalan määrittämistä. Saman pykälän mukaan julkisen palvelun velvoitteiden laajuutta on lisäksi tarkasteltava uudelleen ja tarvittaessa tarkistettava kolmen vuoden välein. Jatketun alkuperäisen sopimuksen osalta Caremarin 1 päivän tammikuuta 2009 ja 30 päivän syyskuuta 2011 välisenä aikana hoitama julkisen palvelun velvoite perustui Campanian alueen vuosina 2006–2007 toteuttamaan julkiseen kuulemiseen ([110]). Julkisen palvelun velvoitteen soveltamisalaa tarkistettiin vuonna 2011 vuorotiheyksien ja aikataulujen osalta (julkisen palvelun reitit säilyivät muuttumattomina) 9 päivänä elokuuta 2011 annetulla aluehallituksen päätöksellä nro 443 vuosina 2010–2011 toteutetun julkisen kuulemisen perusteella (kuuleminen käynnistettiin marraskuussa 2010).

(180) Italia toimitti yksityiskohtaiset tiedot työstä, joka johti 9 päivänä elokuuta 2011 annetun aluehallituksen päätöksen nro 443 hyväksymiseen. Tällä päätöksellä Campanian alue hyväksyi Napolinlahden vähimmäispalveluja koskevan kolmivuotisen ohjelman (2011–2013) (ks. johdanto-osan 38 kappale), joka tuli voimaan 1 päivänä lokakuuta 2011. Ohjelma koski kaikkia Napolinlahden meriliikenteen harjoittajia. Caremarin osalta Campanian alue teki 30 päivänä joulukuuta 2011 annetulla aluehallituksen päätöksellä nro 857 joitakin vähäisiä muutoksia aikatauluihin ja vuorotiheyksiin reiteillä, joita Caremarin oli määrä liikennöidä. Muutokset tulivat voimaan 16 päivänä tammikuuta 2012.

(181) Italia selitti, että marras-joulukuussa 2010 toteutetun julkisen kuulemisen perusteella Campanian alue kutsui vuoden 2011 alussa Napolinlahden kuntien edustajan teknisiin kokouksiin keskustelemaan julkisessa kuulemisessa yksilöidyistä julkisista tarpeista Napolinlahden meriliikennepalveluja koskevan ohjelman tarkistamiseksi ([111]). Campanian alue järjesti 22 päivänä heinäkuuta 2011 kokouksen Napolinlahdella liikennöivien laivayhtiöiden (NLG, Alilauro, Aligruson, SNAV ja ACAP) kanssa keskustellakseen alueen määrittämistä julkisen palvelun tarpeista yhdessä paikallisviranomaisten kanssa ja todentaakseen, että oli olemassa markkinat riittävien palvelujen tarjoamiseksi, jotta kyseiset tarpeet voidaan tyydyttää. Keskustelussa vahvistettiin, että markkinat eivät olisi yksinään tuottaneet kaikkia palveluja, jotka Campanian alue oli määritellyt välttämättömiksi, jotta julkisen palvelun tarve voitiin tyydyttää. Campanian alue tapasi 28 päivänä heinäkuuta 2011 uudelleen Napolinlahden saarten edustajia määrittääkseen kolmivuotisen ohjelman (2011–2013) vuorotiheyksiä ja aikatauluja koskevat tekniset näkökohdat ([112]). Kun Napolinlahden vähimmäispalveluja koskeva kolmivuotinen ohjelma (2011–2013) oli

([110]) Kuuleminen toteutettiin 2 päivänä huhtikuuta 2007 annetun aluehallituksen päätöksen nro 548 nojalla.

([111]) Campanian alue esimerkiksi kutsui 25 päivänä helmikuuta 2011 Ischian kuntien edustajat 2 päivänä maaliskuuta 2011 pidettyyn tekniseen kokoukseen, jossa käsiteltiin Napolin sekä Pozzuolin ja Ischian välisiä meriliikennepalveluja koskevan ohjelman määrittelyä. Kokouksessa Ischian kuntien edustajat korostivat tarvetta varmistaa Ischiaan saapuvat ja Ischiasta lähtevät yhteydet a) heti aamulla ja öisin tavarahankintojen mahdollistamiseksi; b) klo 6.30–9.00, jotta opiskelijat ja työntekijät voivat päivittäin matkustaa Napoliin ja Pozzuoliin, ja klo 12.30–15.00, jotta he voivat palata takaisin Ischiaan; c) klo 9.00–12.30 ja klo 15.00–18.00, jotta Ischian asukkaat voivat harjoittaa toimintaa mantereella ja palata takaisin Ischiaan päiväsaikaan; lisäksi näillä aikaväleillä liikennöitävien yhteyksien avulla on mahdollista käyttää rautatie- ja lentoliikennepalveluja mantereella tarvitsematta yöpyä Napolissa tai Pozzuolissa; d) klo 18.00–24.00 alueellisen jatkuvuuden varmistamiseksi myös öisin sekä kulttuuritoimintaan osallistumisen mahdollistamiseksi.

([112]) Tässä yhteydessä Ischian edustaja esimerkiksi pyysi siirtämään aamun ensimmäisen Casamicciolasta lähtevän vuoron lähtöajan klo 7.00:stä klo 7.10:een. Caprin kunta pyysi kahta lisävuoroa Napolista/Napoliin, eli vuoroa Napolista Capriin klo 18.10 ja vuoroa Caprista Napoliin klo 19.10. Procidan kunta pyysi siirtämään Procidasta lähtevän kantosiipialuksella ajettavan vuoron lähtöajan klo 6.30:stä klo 6.40:een ja muuttamaan Ischiasta klo 10.35 Napoliin lähtevän vuoron siten, että se kulkee Procidan kautta. Campanian alue merkitsi pyynnöt tiedoksi ja pyysi aikaa voidakseen tarkistaa niiden toteutettavuuden.

hyväksytty (ks. johdanto-osan 38 kappale), Procidan kunta valitti, etteivät sen uuden kolmivuotisen ohjelman mukaiset palvelut olleet riittävät ([113]). Sen vuoksi Campanian alue kutsui 7 päivänä lokakuuta 2011 Napolinlahden kuntien edustajat tekniseen kokoukseen keskustelemaan hyväksytyn kolmivuotisen ohjelman mahdollisista mukautuksista.

(182) Kilpailuympäristön osalta Italia katsoi, että Caremarin kilpailijoiden tarjoamat palvelut eivät vastanneet riittävästi saarten asukkaiden tarpeita. Italia selitti, että Caprin ([114]), Ischian ([115]) ja Procidan ([116]) äärimmäisen suuri asukastiheys (saarilla on yhteensä yli 96 000 asukasta, mikä on noin 3 prosenttia yli kolmesta miljoonasta asukkaasta Napolin maakunnassa, joihin nämä saaret kuuluvat) ([117]), edellyttää, että meriliikenteen vuorotiheys on lähes yhtä suuri kuin paikallisen maaliikenteen, jotta voidaan tyydyttää opiskelijoiden ja työntekijöiden tarve kulkea päivittäin mantereelle ja takaisin.

(183) Vuoteen 2017 asti meriliikennepalvelut ryhmiteltiin Napolinlahden meriliikennepalveluja koskevassa ohjelmassa seuraaviin kolmeen luokkaan:

a) Markkinapalvelut – Meriliikenneyhtiöt voivat harjoittaa toimintaa Napolinlahdella etukäteen annetun luvan nojalla ([118]). Laivayhtiö valitsee palvelun aikataulun ja vuorotiheyden reitin liikennöintilupaa hakiessaan. Markkinatoimijalla ei ole velvollisuutta tuottaa palvelua, mutta jos palvelua tai sen osaa – esimerkiksi tiettyinä aikoina tai tiettyinä päivinä liikennöitävää vuoroa – ei tuoteta tietyn ajanjakson ajan, liikennöintilupa peruutetaan niiden palvelujen osalta, joita ei ole tuotettu ([119]).

([113]) Procidan edustajat huomauttivat erityisesti, että ohjelman mukaisista 41:stä Ischiasta lähtevästä vuorosta vain 18 vuoroa kulki Procidan kautta, ja pyysivät useampia Procidassa tehtäviä välipysähdyksiä.

([114]) Caprin saaren pinta-ala on 10,4 neliökilometriä, ja saari koostuu kahdesta kunnasta (Capri ja Anacapri), joissa on yhteensä noin 13 900 asukasta. Caprin kunnassa on noin 7 300 asukasta (eli asukastiheys on noin 1 800 asukasta neliökilometrillä) ja Anacaprin kunnassa noin 6 600 asukasta (eli asukastiheys on noin 1 000 asukasta neliökilometrillä). Lähde: https://www.italiapedia.it (sivustolla käyty 31.5.2024).

([115]) Ischian saaren pinta-ala on 46,3 neliökilometriä, ja saarella on kuusi kuntaa (Barano d'Ischia, Casamicciola Terme, Forio, Ischia, Lacco Ameno ja Serrara Fontana), joissa on yhteensä noin 61 500 asukasta. Se on Italian kolmanneksi väkirikkain saari (Sisilian ja Sardinian jälkeen), vaikka pinta-alaltaan se on vasta Italian kahdeksanneksi suurin saari. Ischian kunnassa on noin 18 600 asukasta (eli asukastiheys on noin 2 300 asukasta neliökilometrillä), Barano d'Ischian kunnassa on noin 9 800 asukasta (noin 900 asukasta neliökilometrillä), Casamicciola Termen kunnassa on noin 8 300 asukasta (noin 1 500 asukasta neliökilometrillä), Forion kunnassa on noin 17 000 asukasta (noin 1 300 asukasta neliökilometrillä), Lacco Amenon kunnassa on noin 4 600 asukasta (noin 2 300 asukasta neliökilometrillä) ja Serrara Fontanan kunnassa on noin 3 200 asukasta (noin 480 asukasta neliökilometrillä). Lähde: https://www.italiapedia.it (sivustolla käyty 31.5.2024).

([116]) Procidan saaren pinta-ala on 4,1 neliökilometriä ja se koostuu yhdestä kunnasta (Procidan kunta), jossa on noin 10 600 asukasta (eli asukastiheys on noin 2 500 asukasta neliökilometrillä). Lähde: https://www.italiapedia.it (sivustolla käyty 31.5.2024).

([117]) Lähde: https://www.italiapedia.it (sivustolla käyty 31.5.2024).

([118]) Italia selitti, että 9 päivään tammikuuta 2017 asti tämä lupajärjestelmä perustui 21 päivänä helmikuuta 2003 annettuun aluehallituksen asetukseen nro 80. Kyseisen asetuksen 4 §:n mukaan liikennöintilupa annettiin laivayhtiöille, jotka täyttivät laissa säädetyt meriliikennepalvelujen harjoittamista koskevat vaatimukset. Tammikuun 10 päivästä 2017 lähtien lupajärjestelmä on perustunut 2 päivänä elokuuta 2016 annettuun aluehallituksen päätökseen nro 442.

([119]) Campanian alue esimerkiksi peruutti vuonna 2012 annetulla aluehallituksen asetuksella nro 269 Medmarille 21 päivänä syyskuuta 2011 myönnetyn luvan liikennöidä seuraavia vuoroja reitillä Ischia (Casamicciola)–Pozzuoli: Ischiasta Pozzuoliin klo 6.00, 14.00 ja 17.45 ja Pozzuolista Ischiaan klo 11.00, 15.40 ja 19.30. Lupa peruutettiin, koska Medmar ei ollut koskaan liikennöinyt kyseisiä vuoroja. Medmar liikennöi Ischiasta Pozzuoliin klo 20.30 lähtevää vuoroa vain perjantaisin, lauantaisin ja sunnuntaisin 15 päivästä kesäkuuta 15 päivään syyskuuta, ja tämän vuoron osalta lupa säilyi voimassa ainoastaan tosiasiallisesti tuotettujen palvelujen osalta.

b) Julkisen palvelun velvoitteiden mukaiset palvelut ilman korvausta – Laivayhtiöille, joille on annettu lupa liikennöidä jotain reittiä, voidaan asettaa julkisen palvelun velvoitteita (vuorotiheyden, säännöllisyyden, käytettävien alustyyppien ja lippujen enimmäishintojen osalta) ilman korvausta ([120]). Nämä julkisen palvelun velvoitteet koskivat meriliikennepalveluja, joita Campanian alue piti tärkeinä jatkuvuuden varmistamiseksi mantereen ja saarien välillä. Kuten Italia on selittänyt, Campanian alueella ei kuitenkaan ollut todellista määräysvaltaa kyseisten palvelujen tosiasialliseen tarjoamiseen, koska meriliikenteen harjoittajat saattoivat lopettaa palvelujen tarjoamisen ilman seuraamuksia ilmoittamalla asiasta 45 päivää etukäteen. Jos palvelua tai sen osaa – esimerkiksi tiettyinä aikoina tai tiettyinä päivinä liikennöitävä vuoroa – ei tuoteta tietyn ajanjakson ajan, liikennöintilupa peruutetaan niiden palvelujen osalta, joita ei ole tuotettu. Lisäksi Italia selitti, että Caremarin kilpailijat voivat aina pyytää Campanian aluetta keskeyttämään väliaikaisesti kaikki niille asetetut julkisen palvelun velvoitteen mukaiset palvelut tai osan niistä. Näin tapahtui esimerkiksi vuonna 2009, kun eräät Caremarin kilpailijat pyysivät Campanian aluetta vähentämään Napolinlahdella tarjottavien julkisen palvelun velvoitteiden mukaisten palvelujen määrää ja nostamaan enimmäishintoja, joita ne voivat periä jäljelle jäävistä julkisen palvelun velvoitteiden mukaisista palveluista, koska meriliikenteen harjoittajat olivat joutuneet talouskriisin vuoksi taloudellisiin vaikeuksiin ([121]). Tässä tapauksessa Campanian alue päätti paikallisista tarpeista järjestetyn julkisen kuulemisen jälkeen olla korottamatta enimmäishintoja julkisen palvelun reiteillä ja sallia joidenkin Caremarin kilpailijoiden tarjoamien julkisen palvelun velvoitteiden mukaisten palvelujen keskeyttämisen tilapäisesti ([122]) tietyillä reiteillä ([123]). Lisäksi Italia huomautti, että joulukuun 2010 lopun ja lokakuun 1 päivän 2011 välisenä aikana Caremar, Gestour ja Procida Lines sattuivat olemaan ainoat yritykset, jotka tarjosivat meripalveluja Napolinlahdella julkisen palvelun velvoitteiden mukaisesti, koska kaikki muut laivayhtiöt olivat yhtäkkiä kieltäytyneet jatkamasta palvelujen tarjoamista julkisen palvelun velvoitteiden mukaisesti ([124]). Italia huomautti, että julkisen palvelun järjestelmä ei toiminut, koska laivayhtiöt suostuivat liikennöimään reittiä Campanian alueen määrittelemien julkisen palvelun velvoitteiden mukaisesti ainoastaan saadakseen kyseisen lähtö- ja tuloajan Campanian alueen hyväksymissä ja julkaisemissa kiinnityspaikkoja koskevissa puitteissa. Todellisuudessa näitä palveluja ei useinkaan tarjottu lainkaan ([125]) tai niitä ei tarjottu julkisen palvelun velvoitteiden mukaisesti (aikataulujen ja enimmäishintojen osalta ([126])) varsinkaan sesongin ulkopuolella. Tästä syystä Italia korosti, että Caremarin kilpailijoiden julkisen palvelun velvoitteiden mukaisesti tarjoamat palvelut eivät ole verrattavissa Caremarin tarjoamiin palveluihin sen paremmin vuorotiheyksien kuin luotettavuuden (esimerkiksi täsmällisyyden, laadun ja yleisemmin toiminnan takaamisen) osalta.

([120]) Tämä korvaukseton julkisen palvelun velvoitteen järjestelmä oli voimassa 9 päivään tammikuuta 2017 asti. Tammikuun 10 päivästä 2017 Caremar on ollut Napolinlahdella ainoa julkisen palvelun velvoitteen alainen meriliikenteen harjoittaja, ja kaikkiin muihin toimijoihin sovelletaan ainoastaan lupajärjestelmää.

([121]) Tämä seikka mainitaan myös vuonna 2009 annetun aluehallituksen asetuksen nro 374 johdanto-osan kappaleissa, joissa muistutetaan Caremarin kilpailijoiden Campanian alueelle 25 päivänä maaliskuuta 2009 ja 22 päivänä kesäkuuta 2009 lähettämistä kirjeistä. Kirjeet koskevat julkisen palvelun velvoitteiden mukaisten palvelujen määrän vähentämistä ja käyttäjiltä muilla julkisen palvelun reiteillä perittävien enimmäishintojen korottamista.

([122]) Heinäkuun 15 päivästä 2009 syyskuun 15 päivään 2009.

([123]) Kyseiset reitit olivat Capri–Sorrento, Capri–Napoli, Ischia–Procida–Napoli ja Ischia–Napoli. Napolinlahden kilpailuympäristön arvioinnissa ei ole otettu huomioon niitä julkisen palvelun velvoitteiden mukaisia palveluja, joita Caremarin kilpailijat eivät tarjonneet kyseisillä reiteillä.

([124]) Vuonna 2010 annetussa aluehallituksen asetuksessa nro 402 Campanian alue pani tilanteen merkille, keskeytti tuolloin käytössä olleiden kiinnityspaikkoja koskevien puitteiden soveltamisen ja hyväksyi kiinnityspaikkoja koskevat hätätilannepuitteet, jotka olivat voimassa 30 päivään syyskuuta 2011. Näiden kiinnityspaikkoja koskevien hätätilannepuitteiden perusteella Caremar oli ainoa meriliikenteen harjoittaja, joka liikennöi julkisen palvelun velvoitteiden mukaisesti reittejä Capri–Sorrento, Capri–Napoli, Ischia–Napoli, Ischia–Procida–Napoli, Ischia–Procida–Pozzuoli, Ischia–Procida ja Procida–Napoli, kun taas Gestour ja Procida Lines liikennöivät julkisen palvelun velvoitteiden mukaisesti reittiä Procida–Pozzuoli.

([125]) Myös Italian kilpailuviranomainen huomautti Caremarin kilpailijoiden Napolinlahdella tarjoamien palvelujen usein tapahtuvasta peruuttamisesta tai keskeyttämisestä asiassa I689C 28 päivänä tammikuuta 2015 antamassaan päätöksessä nro 25295, jolla Italian kilpailuviranomainen määräsi yrityksille 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 seuraamuksia siitä, että ne olivat toteuttaneet horisontaalista yhteistyösopimusta, jolla oli rajoitettu kilpailua Napolinlahden meriliikenteen matkustajapalvelujen markkinoilla vuodesta 1998 (ks. erityisesti Italian kilpailuviranomaisen 28 päivänä tammikuuta 2015 antaman päätöksen nro 25295 255 kohta).

([126]) Italian kilpailuviranomainen määräsi vuonna 2012 Medmarille ja Alilaurolle seuraamuksia kaupallisista menettelyistä, jotka estivät lippujen ostamisen asukkaille tarkoitetuin alennetuin hinnoin (Italian kilpailuviranomaisen 31 päivänä tammikuuta 2012 antama päätös nro 23258 asiassa PS5983, Medmar, ja Italian kilpailuviranomaisen 31 päivänä tammikuuta 2012 antama päätös nro 23264 asiassa PS7667, Alilauro).

c) Julkisen palvelun velvoitteiden mukaiset palvelut, joista maksettiin korvaus – Caremarin kanssa tehdyn palveluhankintasopimuksen kattamiin palveluihin sovelletaan korvausta vastaan julkisen palvelun velvoitteita, jotka koskevat jatkuvuutta ja vuorotiheyttä, säännöllisyyttä, täsmällisyyttä, laatua, alustyyppejä ja alusten kapasiteettia sekä lippujen hintoja. Italia selitti, että näitä palveluja tarjotaan vuorokaudenaikoina, jolloin työmatkalaiset tarvitsevat meriliikennettä eniten (varhainen aamu, alkuiltapäivä ja ilta) ([127]). Sopimusjärjestelyn ja sen seuraamusjärjestelmän tarkoituksena oli varmistaa näiden palvelujen tarjoaminen.

(184) Italia selitti, että Caremarin kilpailijat eivät tosiasiallisesti tarjonneet kaikkia Campanian alueen hyväksymissä ja julkaisemissa kiinnityspaikkoja koskevissa puitteissa (*quadri accosti*) mainittuja vuoroja. Tämä johtui toisaalta siitä, että markkinaehdoin toimivilla laivayhtiöillä oli lupa – mutta ei velvollisuutta – liikennöidä kyseisissä kiinnityspaikkoja koskevissa puitteissa yksilöityjä lähtö- ja saapumisaikoja, ja toisaalta julkisen palvelun velvoitteiden alaisina toimiville laivayhtiöille ei määrätty tehokkaita seuraamuksia, jos julkisen palvelun velvoitteen mukaista palvelua ei tuotettu ([128]).

(185) Kun otetaan huomioon Campanian alueen kyseisinä vuosina hyväksymät ja julkaisemat kiinnityspaikkoja koskevat puitteet ja Caremarin kilpailijoiden 1 päivän tammikuuta 2009 ja 31 päivän heinäkuuta 2012 välisenä aikana tosiasiallisesti tarjoamat palvelut, Italia selitti, että Napolinlahden kilpailutilanne oli seuraava:

a) Reitillä **Capri–Sorrento** liikennöintilupa oli Caremarin lisäksi neljällä muulla laivayhtiöllä. Ne olivat Aligruson, NLG, SNAV ja vuosina 2009–2010 Ali Maritime Agency S.r.l., jäljempänä 'Alimar'. Italian mukaan näiden yritysten tarjoamat palvelut eivät kuitenkaan tyydyttäneet Campanian alueen yksilöimää julkisen palvelun tarvetta eli tarvetta varmistaa ympäri vuoden riittävät yhteydet (yhdistelmäpalvelut), joiden avulla Caprin asukkaat voivat matkustaa päivittäin mantereelle töihin tai opiskelemaan (ja ottaa tarvittaessa autonsa mukaan), sekä tavaratoimitukset saarille (mukaan lukien postilähetykset). Kuten johdanto-osan 36 kappaleen a alakohdassa ja 39 kappaleen a alakohdassa mainitaan, Caremarin oli taattava ympäri vuoden kaksi TMV:llä ajettavaa edestakaista matkaa aamulla, yksi edestakainen matka alkuiltapäivällä ja yksi edestakainen matka illalla. Caremarin kilpailijat sitä vastoin joko tarjosivat ainoastaan meriliikenteen matkustajapalveluja (näin oli NLG:n ([129]) ja Alimarian ([130]) kohdalla) tai myös yhdistelmäpalveluja, mutta vain kesäkaudella (näin oli SNAV:n ([131]) ja Aligrusonin ([132]) kohdalla).

([127]) Italia korosti, että tällainen aikataulu edellytti Caremarin pitävän aluksen saarella öisin (mikä aiheuttaa lisäkustannuksia, joita Caremarin kilpailijat eivät joudu maksamaan).

([128]) Kun toimivaltaiset viranomaiset ovat todenneet, että palvelua ei ollut tuotettu pitkään aikaan, pääasiallinen seuraus oli ainoastaan kyseisen lähtö- ja tuloajan liikennöintiluvan peruuttaminen (tämä koski sekä markkinaehtoisesti että julkisen palvelun velvoitteiden mukaisesti liikennöityjä palveluja).

([129]) NLG tarjosi sesongin ulkopuolella kaksi päivittäistä vuoroa ja sesonkiaikana seitsemän päivittäistä vuoroa (joista kolme oli julkisen palvelun velvoitteen mukaisia: Sorrentosta klo 9.40 ja 13.10 lähtevät vuorot ja – vuodesta 2010 lähtien – Caprista klo 8.55 lähtevä vuoro). Italia huomautti, että NLG:n palvelut reitillä Capri–Sorrento eivät tosiasiallisesti kilpailleet Caremarin palvelujen kanssa, minkä vahvistaa se, että NLG:n huomautukset eivät koskeneet reittiä Capri–Sorrento, vaan ainoastaan reittiä Napoli–Capri (ks. johdanto-osan 168 kappale).

([130]) Italian mukaan Alimarille annettiin lupa liikennöidä kahta päivittäistä matkustajavuoroa, joista toinen lähti Caprista Sorrentoon klo 6.00 ja toinen Sorrentosta Capriin klo 22.55, mutta ainoastaan 1 päivän heinäkuuta ja 31 päivän elokuuta välisenä aikana.

([131]) Yhdistelmäpalvelujen osalta sekä vuoden 2007 että vuoden 2011 meriliikenneohjelmissa (eli vuodesta 2009 alkaen) SNAV sai luvan liikennöidä TMV:llä kymmenen päivittäistä vuoroa (kuusi vuoroa Caprista Sorrentoon klo 7.35, 9.15, 12.10, 15.55, 17.40 ja 18.05 ja neljä vuoroa Sorrentosta Capriin klo 8.10, 11.25, 13.50 ja 16.35), mutta vain kesäkaudella (erityisesti 1 päivän huhtikuuta ja 3 päivän marraskuuta välisenä aikana).

([132]) Yhdistelmäpalvelujen osalta sekä vuoden 2007 että vuoden 2011 meriliikenneohjelmissa (eli vuodesta 2009 alkaen) Aligruson sai luvan liikennöidä neljä päivittäistä vuoroa (Sorrentosta Capriin klo 11.30 ja 14.00 ja Caprista Sorrentoon klo 12.30 ja 18.05), mutta vain kesäkaudella.

b) Reitillä **Capri–Napoli** liikennöintilupa oli Caremarin lisäksi neljällä muulla laivayhtiöllä. Ne olivat SNAV ([133]), NLG ([134]), Consorzio Linee Marittime Neapolis, jäljempänä 'Neapolis' ([135]), ja Metrò del Mare S.c.a.r.l., jäljempänä 'Metrò del Mare' ([136]). Kaikki nämä toimijat tarjosivat kuitenkin ainoastaan meriliikenteen matkustajapalveluja, kun taas Caremarin oli tarjottava yhdistelmäpalveluja (ks. johdanto-osan 36 kappaleen b alakohta ja 39 kappaleen b alakohta). Italian mukaan Caremarin kilpailijoiden tarjoamat palvelut eivät tyydyttäneet Campanian alueen yksilöimää julkisen palvelun tarvetta eli tarvetta varmistaa ympäri vuoden riittävät yhteydet (yhdistelmäpalvelut), joiden avulla Caprin asukkaat voivat matkustaa päivittäin mantereelle töihin tai opiskelemaan (ja ottaa tarvittaessa autonsa mukaan), sekä tavaratoimitukset saarille (mukaan lukien postilähetykset).

c) Reitillä **Ischia–Napoli** liikennöintilupa oli Caremarin lisäksi kahdella muulla laivayhtiöllä. Ne olivat Alilauro (joka tarjosi vain matkustajaliikennepalveluja) ja Medmar (joka tarjosi vain yhdistelmäpalveluja). Italian mukaan Caremarin kilpailijoiden tarjoamat palvelut eivät riittäneet tyydyttämään paikallisväestön julkisen palvelun tarpeita. Alilauro liikennöi matkustajaliikennepalveluja pääasiassa kesäkaudella, ja ympäri vuoden tarjottuja (rajoitettuja) palveluja tarjottiin julkisen palvelun velvoitteiden mukaisesti eri aikoina kuin Caremarin tarjoamia palveluja (ks. johdanto-osan 36 kappaleen c alakohta ja 39 kappaleen c alakohta). Alilauro liikennöi 1 päivän tammikuuta 2009 ja 30 päivän syyskuuta 2011 välisenä aikana 20:tä vuoroa kantosiipialuksella (19 vuoroa julkisen palvelun velvoitteiden mukaisesti ja yksi vuoro markkinaehtoisesti). Kaikkia näitä vuoroja liikennöitiin kesäkaudella lukuun ottamatta yhtä julkisen palvelun velvoitteen mukaista palvelua ([137]). Lokakuun 1 päivästä 2011 alkaen Alilauro liikennöi 14:ää kantosiipialuksella ajettavaa vuoroa (viisi julkisen palvelun velvoitteen mukaista vuoroa ympäri vuoden ([138]) ja yhdeksän markkinaehtoista vuoroa vain kesäkaudella). Medmar liikennöi yhdistelmäpalveluja pääasiassa kesäkaudella, ja ympäri vuoden tai vain talvikaudella tarjottuja (rajoitettuja) palveluja tarjottiin julkisen palvelun velvoitteiden mukaisesti eri aikoina kuin Caremarin tarjoamia palveluja (ks. johdanto-osan 36 kappaleen c alakohta ja 39 kappaleen c alakohta). Medmar liikennöi 1 päivän tammikuuta 2009 ja 30 päivän syyskuuta 2011 välisenä aikana 19:ää vuoroa lautalla/TMV:llä (12 vuoroa julkisen palvelun velvoitteiden mukaisesti ja seitsemän vuoroa markkinaehtoisesti) vain kesäkaudella eikä aina päivittäin. Lokakuun 1 päivästä 2011 alkaen Medmar liikennöi 23:a vuoroa lautalla/TMV:llä. (Vuoroista 17:ää liikennöitiin markkinaehtoisesti ja kesäkaudella ja kuutta vuoroa liikennöitiin julkisen palvelun velvoitteiden mukaisesti. Kuudesta julkisen palvelun velvoitteen mukaisesta palvelusta vain kaksi vuoroa oli ympärivuotisia ([139]), kahta liikennöitiin vain talvella ([140]) ja kahta vain kesällä ([141]).

([133]) Vuosina 2009 ja 2010 ja osan vuotta 2011 SNAV tarjosi 12 päivittäistä matkustajaliikennevuoroa, joista 11 vuoroa liikennöitiin kesällä kantosiipialuksella (osittain julkisen palvelun velvoitteen ja osittain lupajärjestelmän mukaisesti) ja yksi vuoro liikennöitiin kantosiipialuksella ympäri vuoden (Caprista Napoliin klo 8.10 julkisen palvelun velvoitteiden mukaisesti). Lokakuun 1 päivästä 2011 SNAV liikennöi reitillä päivittäin kantosiipialuksella 25 matkustajaliikennevuoroa, joista 13 päivittäistä vuoroa liikennöitiin ympäri vuoden, kaikki julkisen palvelun velvoitteiden mukaisesti (11 vuoroa tarjottiin yhdessä NLG:n kanssa).

([134]) Vuosina 2009 ja 2010 ja osan vuotta 2011 NLG tarjosi päivittäisiä meriliikenteen matkustajapalveluja reitillä vain kesällä (21 vuoroa kantosiipialuksella) osittain julkisen palvelun velvoitteiden mukaisesti ja osittain lupajärjestelmän mukaisesti. Lokakuun 1 päivästä lähtien 2011 NLG liikennöi reitillä päivittäin kantosiipialuksella 34 päivittäistä matkustajaliikennevuoroa, joista 15 päivittäistä vuoroa liikennöitiin ympäri vuoden. Näistä 15 päivittäisestä vuorosta kaksi (eli Caprista Napoliin klo 9.35 ja 11.35) tarjottiin markkinaehdoin ja loput 13 julkisen palvelun velvoitteiden mukaisesti (11 näistä julkisen palvelun velvoitteen mukaisista palveluista tarjottiin yhdessä SNAV:n kanssa).

([135]) Neapolis oli NLG:n (omistusosuus 50 %) ja SNAV:n (omistusosuus 50 %) 31 päivänä elokuuta 2004 perustama yhteisyritys. Se liikennöi reitillä vuosina 2009, 2010 ja 2011. Vuosina 2009–2010 Neapoliksen oli tarjottava reitillä kahdeksan päivittäistä kantosiipialuksella ajettavaa julkisen palvelun velvoitteiden mukaista vuoroa: Caprista Napoliin klo 6.50 (ympäri vuoden), 8.50 (vain kesällä), 14.10 (ympäri vuoden) ja 17.25 (vain kesällä) ja Napolista Capriin klo 7.55 (vain kesällä), 10.00 (vain kesällä), 16.05 (vain kesällä) ja 20.05 (vain kesällä). Vuonna 2011 palvelut vähennettiin viiteen vuoroon ja niitä tarjottiin ympäri vuoden markkinaehdoin (lupajärjestelmän mukaisesti). Vuorot lähtivät Caprista Napoliin klo 8.50, 14.10 ja 17.30 ja Napolista Capriin klo 10.00 ja 16.05.

([136]) Metrò del Mare oli NLG:n (omistusosuus 20 %), SNAV:n (omistusosuus 40 %), Alilauron (omistusosuus 20 %) ja Aligrusonin (omistusosuus 20 %) 20 päivänä toukokuuta 2002 perustama yhteisyritys. Se liikennöi reitillä vuosina 2009 ja 2010. Vuosina 2009–2010 Metrò del Maren oli tarjottava reitillä kesäisin (lähes joka päivä) neljä julkisen palvelun velvoitteen mukaista kantosiipialuksella ajettavaa vuoroa: Caprista Napoliin klo 10.30 ja 10.50. ja Napolista Capriin klo 16.30 ja 17.05.

([137]) Napolista Ischiaan klo **9.35** lähtevä vuoro.

([138]) Vuorot Ischiasta Napoliin klo **6.30**, **9.25** ja **19.55** ja Napolista Ischiaan klo **7.35** ja **20.10**. Kuten johdanto-osan 39 kappaleen c alakohdassa mainitaan, Caremarin ei tarvinnut tarjota matkustajaliikenteen palveluja tällä reitillä 1 päivän lokakuuta 2011 ja 15 päivän tammikuuta 2012 välisenä aikana, ja 16 päivästä tammikuuta 2012 alkaen sen oli tarjottava vain yksi päivittäinen kantosiipialuksella ajettava matkustajaliikennevuoro Napolista Ischiaan klo **14.45**.

([139]) Napolista Ischiaan klo **8.35** ja **14.10**.

([140]) Ischiasta Napoliin klo **16.35** ja Napolista Ischiaan klo **18.30**.

([141]) Ischiasta Napoliin klo **17.00** ja Napolista Ischiaan klo **18.30**.

d) Reitillä **Ischia–Procida–Napoli** liikennöi Caremarin lisäksi kaksi muuta laivayhtiötä: Medmar, jolla oli lupa liikennöidä yhdistelmäpalveluja reitillä ([142]) mutta joka Italian mukaan ei lähes koskaan liikennöinyt niitä; ja SNAV, joka liikennöi kantosiipialuksella kahdeksaa päivittäistä matkustajaliikennevuoroa julkisen palvelun velvoitteiden mukaisesti. Italian viranomaisten mukaan SNAV:n palvelut eivät olleet verrattavissa Caremarin tarjoamiin matkustajaliikennepalveluihin. Ensinnäkin 1 päivän tammikuuta 2009 ja 30 päivän syyskuuta 2011 välisenä aikana SNAV:n kaikki palvelut (yhtä lukuun ottamatta ([143])) keskittyivät kesäkaudelle, kun taas Caremarin oli tarjottava kaikkia palvelujaan ympäri vuoden (ks. johdanto-osan 36 kappaleen d alakohta). Toiseksi, vaikka SNAV:n ympäri vuoden tarjoamien vuorojen määrä lisääntyi 1 päivästä lokakuuta 2011 seitsemään ([144]) (kahdeksasta vuorosta ([145])) ja Caremar lisäsi kaksi vuoroa 1 päivän kesäkuuta ja 30 päivän syyskuuta välisenä aikana (ks. johdanto-osan 39 kappaleen d alakohta), SNAV liikennöi vuorojaan eri vuorokaudenaikoina kuin Caremar.

e) Reitillä **Ischia–Procida–Pozzuoli** liikennöintilupa oli Caremarin lisäksi vain yhdellä muulla laivayhtiöllä, Medmarilla. Se kuitenkin liikennöi yhdistelmäpalveluja, joihin ei useimmiten sisältynyt välipysähdystä Procidassa. Itse asiassa Medmar liikennöi 1 päivän tammikuuta 2009 ja 30 päivän syyskuuta 2011 välisenä aikana Ischian ja Pozzuolin välillä yhteensä 39:ää lautalla ajettavaa yhdistelmäpalveluvuoroa (useimpia liikennöitiin vain kesäkaudella ([146])), joista vain kolmeen sisältyi välipysähdys Procidassa ([147]). Medmar liikennöi 1 päivästä lokakuuta 2011 lähtien Ischian ja Pozzuolin välillä yhteensä 40:ää lautalla ajettavaa yhdistelmäpalveluvuoroa, joista vain neljään sisältyi välipysähdys Procidassa ([148]). Italian viranomaisten mukaan Medmarin palvelut, joihin sisältyi välipysähdys Procidassa, eivät olleet vuorotiheyksien ja aikataulujen osalta verrattavissa Caremarin tarjoamiin palveluihin (ks. johdanto-osan 36 kappaleen e ja johdanto-osan 39 kappaleen e alakohta). Erityisesti ympäri vuoden tarjottujen palvelujen osalta Caremar tarjosi kuusi päivittäistä yhdistelmäpalvelua – kolme Ischiasta (klo 8.35, 11.30 ja 17.30) ja kolme Pozzuolista (klo 10.15, 14.00 ja 18.55) – ja Medmar kaksi päivittäistä yhdistelmäpalvelua Ischiasta (klo 2.30 ja 18.55) ja kaksi Pozzuolista (klo 4.10 ja 20.30). Caremarin 16 päivästä tammikuuta 2012 lähtien koulujen lukuvuoden aikana tarjoamien lisäpalvelujen osalta Caremarin oli taattava vuorot Ischiasta klo 7.20 ja Pozzuolista klo 9.00, kun taas Medmar ei kyseisellä ajanjaksolla liikennöinyt reitillä yhtään Procidan kautta kulkevaa vuoroa ([149]).

([142]) Kiinnityspaikkoja koskevien puitteiden mukaan Medmarin oli 1 päivän tammikuuta 2009 ja 30 päivän syyskuuta 2011 välisenä aikana liikennöitävä ympäri vuoden julkisen palvelun velvoitteiden mukaisesti lautalla kaksi päivittäistä yhdistelmäpalvelua. Nämä vuorot lähtivät Ischiasta klo **22.00** (lähtö Procidasta klo 22.40) ja Napolista klo **24.00** (lähtö Procidasta klo 1.00). Lokakuun 1 päivästä 2011 alkaen Medmarin oli liikennöitävä julkisen palvelun velvoitteiden mukaisesti ympäri vuoden kaksi päivittäistä yhdistelmäpalvelua, Ischiasta klo **6.25** (lähtö Procidasta klo 7.25) ja **10.35** (lähtö Procidasta klo 11.15), ja kesäkaudella (mutta ei aina päivittäin) yksi yhdistelmäpalvelu Ischiasta klo **22.20** (lähtö Procidasta klo 23.00).

([143]) Vuoro Ischiasta Procidaan ja edelleen Napoliin, joka lähti Casamicciolasta klo **9.45** (ja Procidasta klo **10.05**).

([144]) Ischiasta Procidaan ja edelleen Napoliin, lähtö Casamicciolasta klo **7.10** (ja Procidasta klo **7.30**), **9.45** (ja Procidasta klo **10.10**), **13.50** (ja Procidasta klo **14.15**), **17.40** (ja Procidasta klo **18.05**), ja Napolista Procidaan ja edelleen Ischiaan klo **8.25** (lähtö Procidasta klo **9.05**), **16.20** (lähtö Procidasta klo **17.00**) ja **19.00** (lähtö Procidasta klo **19.40**). Kaikkia näitä vuoroja liikennöitiin julkisen palvelun velvoitteiden mukaisesti.

([145]) Ainoa vain kesäkaudella liikennöity vuoro oli myös ainoa markkinaehtoisesti liikennöity vuoro. SNAV:lla oli lupa harjoittaa kesäkaudella matkustajaliikennettä kantosiipialuksella Ischiasta Procidaan ja edelleen Napoliin vuorolla, joka lähti Casamicciolasta klo **11.25** (ja Procidasta klo 11.45).

([146]) Vain kolmea vuoroa 39:stä liikennöitiin ympäri vuoden (julkisen palvelun velvoitteiden mukaisesti) – kahta reitillä Ischia–Procida–Pozzuoli ja yhtä suoralla reitillä Ischia (Casamicciola)–Pozzuoli – ja yhtä vuoroa liikennöitiin tarjottiin vain koulujen lukuvuoden aikana (16 päivästä syyskuuta 14 päivään kesäkuuta). Muita 35 vuoroa liikennöitiin vain kesäkaudella.

([147]) Kaksi julkisen palvelun velvoitteen mukaista ympäri vuoden tarjottavaa palvelua, Ischiasta (Casamicciola) Procidaan ja edelleen Pozzuoliin klo **2.30** ja Pozzuolista Procidaan ja edelleen Ischiaan (Casamicciola) klo **4.10**, ja yksi markkinaehtoinen palvelu, Ischiasta Procidaan ja edelleen Pozzuoliin klo **7.30**, jota tarjottiin kuitenkin vain koulujen lukuvuoden aikana (16 päivästä syyskuuta 14 päivään kesäkuuta).

([148]) Kaikki nämä neljä palvelua olivat julkisen palvelun velvoitteiden mukaisesti ympäri vuoden tarjottavia palveluja. Vuorot lähtivät Ischiasta (Casamicciola) Procidaan ja edelleen Pozzuoliin klo **2.30** ja **18.55** ja Pozzuolista Procidaan ja edelleen Ischiaan (Casamicciola) klo **4.10** ja **20.30**.

([149]) Medmar oli lopettanut koulujen lukuvuoden aikana Ischiasta klo 7.30 lähtevän markkinaehtoisen vuoron liikennöinnin.

f) Reitillä **Ischia–Procida** oli Caremarin lisäksi seitsemän muuta laivayhtiötä, joilla oli lupa liikennöidä reittiä pääasiassa osana laajempaa reittiä (esimerkiksi Ischia–Procida–Napoli tai Ischia–Procida–Pozzuoli). Ne olivat Medmar (yhdistelmäpalvelujen osalta) ([150]) ja SNAV (matkustajaliikennepalvelujen osalta) ([151]), jotka toimivat osittain julkisen palvelun velvoitteiden mukaisesti ja osittain markkinaehdoin, sekä Alilauro ([152]), Ippocampo S.r.l, jäljempänä 'Ippocampo' ([153]), Rumore S.r.l., jäljempänä 'Rumore' ([154]), Marine Club S.r.l., jäljempänä 'Marine Club' ([155]), ja Capitan Morgan S.r.l., jäljempänä 'Capitan Morgan' ([156]), jotka toimivat vain markkinaehdoin. Italian mukaan markkinoiden tarjoamat palvelut olivat liian pirstoutuneita, marginaalisia ja epävakaita ([157]), jotta niitä olisi edes yhdessä tarkasteltuina voitu pitää Caremarin tarjoamiin julkisen palvelun velvoitteiden mukaisiin palveluihin verrattavina. Tämän vahvisti se, että vuonna 2011 järjestetyn julkisen kuulemisen perusteella Campanian alue katsoi tarpeelliseksi lisätä 16 päivästä tammikuuta 2012 Caremarin reitillä jo hoitamaan julkisen palvelun velvoitteeseen Procidasta Ischiaan klo 15.30 lähtevä ylimääräinen päivittäinen matkustajaliikennevuoro saarten asukkaiden työmatkatarpeiden tyydyttämiseksi (ks. johdanto-osan 39 kappaleen f alakohta).

g) Reitillä **Procida–Pozzuoli** liikennöintilupa oli Caremarin lisäksi kolmella muulla laivayhtiöllä. Ne olivat Procida Lines S.r.l., jäljempänä 'Procida Lines', Gestour S.r.l., jäljempänä 'Gestour' ja Ippocampo. Italian mukaan Caremarin kilpailijoiden palvelun tuottamiseen käyttämien alusten kapasiteetti oli kuitenkin rajallinen eivätkä ne pystyneet kuljettamaan liikuntarajoitteisia tai pyörätuolia käyttäviä matkustajia. Lisäksi

([150]) Medmarilla oli 1 päivän tammikuuta 2009 ja 30 päivän syyskuuta 2011 välisenä aikana lupa liikennöidä neljää päivittäistä yhdistelmäpalveluvuoroa Ischiaan/Ischiasta: kolmea ympäri vuoden julkisen palvelun velvoitteiden mukaisesti (Procidasta klo **1.10** ja Ischiasta klo **2.30** ja **22.00**) ja yhtä vain koulujen lukuvuoden aikana markkinaehtoisesti (Ischiasta klo **7.30**). Lokakuun 1 päivästä 2011 Medmarilla oli lupa liikennöidä kahdeksaa päivittäistä yhdistelmäpalveluvuoroa Ischiaan/Ischiasta, kuutta vuoroa ympäri vuoden (Procidasta klo **5.00** ja **21.20** ja Ischiasta klo **2.30**, **6.25**, **10.35**, **18.55**) ja kahta vain kesäkaudella (Procidasta klo **1.30** ja Ischiasta klo **22.20**). Ne kaikki olivat julkisen palvelun velvoitteiden mukaisia palveluja. Italia selitti kuitenkin, että Medmar ei liikennöinyt osaa tämän reitin palveluista lähes koskaan (erityisesti palveluja, jotka koskivat osuutta Ischia–Procida).

([151]) SNAV liikennöi 1 päivän tammikuuta 2009 ja 30 päivän syyskuuta 2011 välisenä aikana kantosiipialuksella 14:ää päivittäistä matkustajaliikennevuoroa Ischiaan/Ischiasta. Neljä vuoroista oli ympärivuotisia – kolme julkisen palvelun velvoitteen mukaista vuoroa (Ischiasta klo **7.10** ja **9.45** ja Procidasta klo **13.10**) ja yksi markkinaehtoinen vuoro (Ischiasta klo **8.30**) – ja kymmentä vuoroa liikennöitiin vain kesäkaudella – kuusi julkisen palvelun velvoitteen mukaista vuoroa (Procidasta klo **9.00, 17.00**, **19.05** ja **19.20** ja Ischiasta klo **13.35** ja **17.40**) ja neljä markkinaehtoista vuoroa (Procidasta klo **7.50** ja **17.50** ja Ischiasta klo **18.30** ja **19.45**). Lokakuun 1 päivästä 2011 lähtien SNAV liikennöi kantosiipialuksella Ischiaan/Ischiasta 16 päivittäistä matkustajaliikennevuoroa, joista yhdeksää liikennöitiin ympäri vuoden: kahdeksan julkisen palvelun velvoitteen mukaista vuoroa (Ischiasta klo **7.10**, **9.45**, **13.50** ja **17.40** ja Procidasta klo **9.05**, **13.15**, **17.00** ja **19.40**) ja yksi markkinaehtoinen vuoro (Ischiasta klo **8.30**). Seitsemää vuoroa liikennöitiin vain kesäkaudella markkinaehdoin (Procidasta klo **7.50**, **11.00**, **17.50** ja **19.20** ja Ischiasta klo **11.25**, **18.30** ja **19.45**).

([152]) Alilaurolla oli 1 päivän tammikuuta 2009 ja 30 päivän syyskuuta 2011 välisenä aikana lupa liikennöidä kesäkaudella markkinaehtoisesti kolmea päivittäistä kantosiipialuksella ajettavaa matkustajaliikennevuoroa, jotka lähtivät Procidasta klo **8.35**, **12.35** ja **18.35**. Lokakuun 1 päivästä 2011 alkaen Alilaurolla ei enää ollut lupaa liikennöidä reitillä.

([153]) Ippocampolla oli 1 päivän tammikuuta 2009 ja 30 päivän syyskuuta 2011 välisenä aikana lupa tarjota kahta yhdistelmäpalvelua markkinaehdoin, mutta vain kesällä eikä aina päivittäin (useimmiten viikonloppuisin). Nämä vuorot lähtivät Ischiasta klo **9.25** ja Procidasta klo **17.00**. Lokakuun 1 päivästä 2011 Ippocampolla oli lupa tarjota kuusi yhdistelmäpalvelua markkinaehdoin, mutta vain kesäkaudella eikä aina päivittäin. Nämä vuorot lähtivät Ischiasta klo **9.25**, **11.40** ja **14.30** ja Procidasta klo **11.00**, **13.00** ja **17.00**).

([154]) Rumorella oli 1 päivän tammikuuta 2009 ja 30 päivän syyskuuta 2011 välisenä aikana lupa tarjota neljää yhdistelmäpalvelua markkinaehdoin, mutta kolmea niistä vain kesäkaudella eikä aina päivittäin (nämä vuorot lähtivät Procidasta klo **12.20** ja **18.30** ja Ischiasta klo **15.10**), sekä yhtä päivittäistä palvelua ympäri vuoden (Ischiasta klo **10.40**). Rumoren palvelut ja aikataulu eivät muuttuneet 1 päivänä lokakuuta 2011.

([155]) Marine Clubilla oli 1 päivän tammikuuta 2009 ja 30 päivän syyskuuta 2011 välisenä aikana lupa tarjota yhtä yhdistelmäpalvelua markkinaehtoisesti kesäkaudella torstaisin (Procidasta klo **12.15**). Lokakuun 1 päivästä 2011 Marine Clubilla ei enää ollut lupaa liikennöidä reitillä.

([156]) Capitan Morganilla oli 1 päivän tammikuuta 2009 ja 30 päivän syyskuuta 2011 välisenä aikana lupa tarjota markkinaehtoisesti kesäkaudella kaksi päivittäistä yhdistelmäpalvelua (Ischiasta klo **15.10** ja Procidasta klo **18.00**). Lokakuun 1 päivästä 2011 Capitan Morganilla oli lupa tarjota markkinaehtoisesti kesäkaudella kolme päivittäistä yhdistelmäpalvelua (Ischiasta klo **15.10** ja **18.35** ja Procidasta klo **18.00**).

([157]) Pienemmät laivayhtiöt, kuten Ippocampo, Rumore, Marine Club ja Capitan Morgan, esimerkiksi käyttivät Caremarin käyttämiä aluksia pienempiä ja vähemmän tehokkaita aluksia, jotka pystyivät toimimaan vain hyvissä sääolosuhteissa, toisin kuin Caremarin käyttämät alukset.

Caremarin kilpailijoiden tarjoamia palveluja tarjottiin joko vain kesäkaudella eikä edes päivittäin (tämä koski Ippocampoa) ([158]) tai ne joka tapauksessa keskeytettiin tai peruutettiin usein, eikä niillä siten pystytty tarjoamaan samantasoista säännöllisyyttä kuin Caremarin palveluilla (esimerkiksi Procida Linesin tapauksessa ([159])). Italian mukaan reitillä liikennöi ympärivuotisesti vuosina 2012–2015 Caremarin lisäksi itse asiassa ainoastaan Gestour ([160]). Italia huomautti kuitenkin, että Gestourin palvelut eivät olleet verrattavissa Caremarin palveluihin merimatkan keston suhteen (Caremarin oli tarjottava palvelu kantosiipialuksella, jolloin matka-aika oli 15 minuuttia, kun taas Gestour liikennöi reittiä lautalla, jolloin matka-aika oli 50 minuuttia).

h) Reitillä **Procida–Napoli** liikennöintilupa oli Caremarin lisäksi kahdella muulla laivayhtiöllä. Ne olivat SNAV ([161]) (joka tarjosi matkustajaliikennepalveluja kantosiipialuksella) ja Medmar ([162]) (joka tarjosi yhdistelmäpalveluja lautalla). Italian mukaan SNAV:n ympäri vuoden tarjoamat matkustajaliikennepalvelut eivät olleet verrattavissa Caremarin tarjoamiin palveluihin, koska niitä tarjottiin eri vuorokaudenaikoina.

(186) Caremarin Pontinon saaristossa vuosina 2009–2011 liikennöimien merireittien kilpailutilanteesta Italia selitti seuraavaa:

a) Reitillä **Ponza–Formia** toimi Caremarin lisäksi vain yksi laivayhtiö, Vetor S.r.l., jäljempänä 'Vetor', joka liikennöi kahta päivittäistä matkustajaliikennevuoroa kantosiipialuksella ympäri vuoden julkisen palvelun velvoitteiden mukaisesti (vuorot lähtivät Ponzasta klo 8.30 ja Formiasta klo 16.00). Italian mukaan Vetorin palvelut eivät olleet luotettavia, koska Vetor peruutti usein vuoron erityisesti sään ollessa huono, eivätkä ne missään tapauksessa olleet verrattavissa Caremarin tarjoamiin yhdistelmäpalveluihin, joilla taattiin asukkaille päivittäinen yhteys ympäri vuoden myös ajoneuvojen ja rahdin kuljetusta varten. Matkustajaliikenteen osalta

([158]) Ippocampolla oli 1 päivän tammikuuta 2009 ja 30 päivän syyskuuta 2011 välisenä aikana lupa tarjota kesäkaudella neljä yhdistelmäpalvelua (lähinnä vain sunnuntaisin) Procidasta klo **18.45** ja **20.00** ja Pozzuolista klo **19.20** ja **20.50**. Nämä palvelut pysyivät muuttumattomina myös aikataulujen osalta 1 päivän lokakuuta 2011 jälkeen.

([159]) Procida Linesilla oli 1 päivän tammikuuta 2009 ja 30 päivän syyskuuta 2011 välisenä aikana lupa tarjota 16 yhdistelmäpalvelua ympäri vuoden, mutta ei aina päivittäin. Palveluista 11 oli markkinaehtoisia (Procidasta klo **5.50**, **10.45**, **15.25**, **17.30** ja **19.15** ja Pozzuolista klo **5.05**, **9.25**, **13.35**, **16.25**, **18.25** ja **20.00**) ja viisi julkisen palvelun velvoitteen mukaisia (Procidasta klo **4.00** [vain perjantaisin], **7.50** ja **12.40** ja Pozzuolista klo **7.05** ja **11.50**). Lokakuun 1. päivästä 2011 Procida Linesilla oli lupa tarjota 15 yhdistelmäpalvelua ympäri vuoden, mutta ei aina päivittäin. Palveluista 14 oli markkinaehtoisia (Procidasta klo **4.00** [vain perjantaisin], **7.50**, **10.45**, **12.40**, **15.25**, **17.30** ja **19.15** ja Pozzuolista klo **5.05**, **7.05**, **11.50**, **13.35**, **16.25**, **18.25** ja **20.00**) ja yksi julkisen palvelun velvoitteiden mukainen (Procidasta klo **5.50**). Italia selitti kuitenkin, että kyseisiä palveluja ei tarjottu lähes koskaan vuosina 2012–2015. Esimerkiksi julkisen palvelun velvoitteen mukaisen palvelun osalta Campanian alue peruutti 29 päivänä helmikuuta 2012 annetulla aluehallituksen asetuksella nro 18 Procida Linesin julkisen palvelun velvoitteiden mukaisen palvelun todettuaan, ettei Procida Lines noudattanut julkisen palvelun velvoitteita, ja antoi sen Gestourin tehtäväksi 31 päivään joulukuuta 2012 asti.

([160]) Gestour tarjosi 1 päivän tammikuuta 2009 ja 30 päivän syyskuuta 2011 välisenä aikana ympärivuotisesti 13 päivittäistä yhdistelmäpalvelua lautalla (matka-aika 50 minuuttia). Vuoroista kahdeksan oli markkinaehtoisia (Pozzuolista klo **6.00**, **8.30**, **10.35** ja **12.55** ja Procidasta klo **6.50**, **9.30**, **11.20** ja **17.05**) ja viisi julkisen palvelun velvoitteiden mukaisia (Pozzuolista klo **15.05**, **17.55** ja **19.50** ja Procidasta klo **14.05** ja **18.55**). Gestour tarjosi 1 päivästä lokakuuta 2011 ympärivuotisesti yhdeksän päivittäistä yhdistelmäpalvelua lautalla (matka-aika 50 minuuttia) markkinaehtoisesti (Pozzuolista klo **6.00**, **8.30**, **10.35**, **12.55** ja **19.50** ja Procidasta klo **6.50**, **9.30**, **11.20** ja **18.55**).

([161]) Tammikuun 1 päivän 2009 ja syyskuun 30 päivän 2011 välisenä aikana SNAV liikennöi kantosiipialuksella yhdeksää päivittäistä matkustajaliikennevuoroa julkisen palvelun velvoitteiden mukaisesti. Kahta vuoroa liikennöitiin ympäri vuoden (Procidasta klo **7.35** ja **10.05**) ja seitsemää kesäkaudella (Napolista (Beverellosta) klo **8.20**, **12.30**, **16.20**, **18.40** ja **18.45** ja Procidasta klo **13.50** ja **18.00**). Lokakuun 1 päivästä 2011 lähtien SNAV liikennöi kantosiipialuksella (matka-aika 20 minuuttia) kymmentä päivittäistä matkustajaliikennevuoroa, joista kahdeksaa liikennöitiin ympäri vuoden julkisen palvelun velvoitteiden mukaisesti (Procidasta klo **7.30**, **10.10**, **14.15** ja **18.05** ja Napolista (Beverello) klo **8.25**, **12.30**, **16.20** ja **19.00**) ja kahta markkinaehtoisesti vain kesällä (Procidasta klo **11.45** ja Napolista (Beverello) klo **18.45**).

([162]) Tammikuun 1 päivän 2009 ja syyskuun 30 päivän 2011 välisenä aikana Medmar liikennöi ympäri vuoden päivittäin kahta yhdistelmäpalvelua lautalla (matka-aika 60 minuuttia) julkisen palvelun velvoitteiden mukaisesti: Napolista (Calata Massa) klo **24.00** ja Procidasta klo **22.40**. Medmar liikennöi 1 päivästä lokakuuta 2011 ympäri vuoden kahta julkisen palvelun velvoitteiden mukaista yhdistelmäpalvelua, Napolista (Calata Massa) klo **00.20** ja Procidasta klo **11.15**, ja kesällä (ei aina päivittäin) yhtä julkisen palvelun velvoitteiden mukaista yhdistelmäpalvelua Procidasta klo **23.00**.

Italia selitti, että Caremarin oli pidettävä aluksia saarella yön yli varmistaakseen päivän ensimmäisen vuoron (lähtö Ponzasta klo 5.30) ja taatakseen päivittäisen yhteyden mantereelle opiskelua ja työtä varten (paluu Ponzaan klo 17.30). Sillä, että saarella oli aluksia öisin, oli myös tarkoitus varmistaa merikuljetus mantereelle lääketieteellisessä hätätilanteessa, jossa ei voitu käyttää kiireellisiä lääkintälentoja (esimerkiksi helikoptereita).

b) Reitillä **Ponza–Anzio** toimi Caremarin lisäksi vain yksi laivayhtiö, Vetor, joka liikennöi kahta päivittäistä matkustajaliikennevuoroa sesongin aikana markkinaehtoisesti, mutta sesongin ulkopuolella Vetor liikennöi vain kahta vuoroa lauantaisin julkisen palvelun velvoitteiden mukaisesti. Italian mukaan Caremarin yhdistelmäpalvelut olivat perusteltuja sosiaaliseen ja taloudelliseen kehitykseen liittyvistä syistä ja niiden tarkoituksena oli varmistaa, että ajoneuvoineen matkustavilla matkustajilla oli mahdollisuus matkustaa ympäri vuoden edestakaisin Ponzasta ja Ponzaan. Matkustajaliikenteen palvelujen osalta Italia selitti, että Vetorin palvelut eivät olleet luotettavia, koska Vetor perui usein vuoroja erityisesti sään ollessa huono.

c) Reittiä **Formia–Ventotene** liikennöi Caremarin lisäksi kaksi muuta laivayhtiötä: Vetor ja *Societá Navigazione Arcipelago Ponziano S.r.l.*, jäljempänä 'SNAP'. Vetor tarjosi yhden päivittäisen kantosiipialuksella ajettavan matkustajaliikennevuoron sesongin aikana ja kantosiipialuksella ajettavan matkustajaliikennevuoron joka maanantai sesongin aikana. Molemmat vuorot liikennöitiin julkisen palvelun velvoitteiden mukaisesti. SNAP tarjosi sesongin aikana yhden päivittäisen kantosiipialuksella ajettavan matkustajaliikennevuoron markkinaehtoisesti. Italian mukaan Caremarin palvelut olivat välttämättömiä, jotta Ventotenen asukkaat voivat matkustaa mantereelle työtä tai opiskelua varten, sillä Caremar varmisti päivän ensimmäisen vuoron Ventotenesta lautalla klo 5.30 ja päivittäisen kantosiipialuksella ajettavan matkustajaliikennevuoron Ventotenesta klo 6.45. Koska Caremarin alukset jäivät saarelle yöksi, ne mahdollistivat merikuljetuksen mantereelle lääketieteellisen hätätilanteen sattuessa.

(187) Medmarin huomautusten osalta (ks. 7.1 jakso) Italia katsoi, että Medmarin päätelmät sen ja Caremarin palvelujen vastaavuudesta olivat osittaisia ja puutteellisia. Italian mukaan Medmar vertaa palvelujaan ainoastaan Caremarin tietyillä reiteillä tarjoamiin palveluihin ja käyttää lähtökohtana ainoastaan päivittäistä vuorotiheyttä, mutta ei arvioi aikataulua, kausiluonteisuutta, kuljetustyyppejä ja lippujen hintoja. Erityisesti reitin Ischia–Procida–Pozzuoli osalta Italia korosti, että Caremar oli ainoa yritys, joka tarjosi riittävän luotettavia meriliikennepalveluja julkisen palvelun velvoitteiden määrittelyn ajankohtana, ja että reitti on aina ollut välttämätön, jotta voidaan täyttää molemmilla saarilla asuvien opiskelijoiden liikkuvuustarpeet sekä terveydenhuollon asettamat vaatimukset, jotka liittyvät Procidan asukkaiden mahdollisuuteen päästä Pozzuolin ja Ischian sairaaloihin.

(188) Vastauksena Medmarin väitteeseen, jonka mukaan Caremar ei tarvinnut korvausta tarjoamistaan palveluista, koska myös Medmar tarjosi joitakin julkisen palvelun velvoitteen mukaisia palveluja ilman korvausta samoilla reiteillä, Italia selitti, että se antoi julkisen palvelun velvoitteen toimeksi asetuksen (ETY) N:o 3577/92 nojalla, jonka mukaan julkisen palvelun velvoite voidaan myöntää horisontaalisesti kaikille kiinnostuneille laivanvarustajille. Julkisen palvelun velvoitteen toimeksianto toteutettiin kahdessa vaiheessa. Ensinnäkin Italia asetti julkisen palvelun velvoitteen tietyillä reiteillä toimiville kiinnostuneille liikenteenharjoittajille ilman korvausta. Toiseksi, jos yritykset eivät olisi halunneet liikennöidä reittejä ilman korvausta, Campanian alue olisi käynnistänyt julkisen tarjouskilpailumenettelyn määrittääkseen yrityksen, jonka kanssa palveluhankintasopimus olisi tehty ja jolle olisi myönnetty siihen liittyvä korvaus. Näin ollen Medmar suostui Campanian alueen näkemyksen mukaan hoitamaan julkisen palvelun velvoitetta korvauksetta, kuten yrityksen allekirjoittamassa suostumusasiakirjassa todetaan.

(189) Kun otetaan huomioon Caremarille ja sen kilpailijoille asetetut julkisen palvelun velvoitteet (ks. johdanto-osan 182–186 kappale), Italia väittää, että julkisen palvelun velvoitteiden piiriin kuuluvat kilpailijoiden palvelut ovat pääasiassa palveluja, joita Caremarin kilpailijat suostuivat tuottamaan harjoittamansa meriliikennetoiminnan yhteydessä. Nämä julkisen palvelun velvoitteet eivät olleet verrattavissa Caremarin tuottamiin palveluihin, koska toimijat voivat vapautua velvoitteistaan toimittamalla Campanian alueelle ilmoitus lyhyellä varoitusajalla eikä julkisen palvelun velvoitteiden täyttämättä jättämisestä myöskään määrätty seuraamuksia. Lisäksi Caremarin kilpailijoille asetetut julkisen palvelun velvoitteet eivät ole poistaneet Caremarin kanssa tehtyä palvelua koskevaa sopimusta, jonka tarkoituksena on täyttää edelleen paikallisviranomaisten alueellista jatkuvuutta koskevat tarpeet, sillä Campanian alue on tarkistanut säännöllisesti meriliikenneohjelmia, joissa on otettu huomioon sekä julkisen palvelun velvoitteiden mukaiset palvelut että Caremarin kanssa tehty palveluhankintasopimus.

8.2 **Caremarin yksityistäminen**

(190) Italia toteaa, että komission 26 päivänä lokakuuta 2011 esittämän tietopyynnön ja 22 päivänä joulukuuta 2011 ja 14 päivänä maaliskuuta 2012 esittämien huomautusten perusteella Italia muutti Caremarin yksityistämistä koskevaa tarjouskilpailua vastaamaan komission vaatimuksia, joilla pyrittiin varmistamaan menettelyn avoimuus ja syrjimättömyys.

(191) Esimerkiksi tarjouksen tekevän talouden toimijan kansallisuuteen perustuva syrjintä poistettiin. Italia korostaa joka tapauksessa, että tarjouseritelmissä ei ollut ehtoja, jotka olisivat edellyttäneet Caremarin palveluksessa olevan henkilöstön säilyttämistä, eikä olemassa oleviin työsuhteisiin Caremarin kanssa liittyviä ehtoja.

(192) Lisäksi Italia muutti taloudellisiin ja rahoitusvalmiuksiin liittyvää kelpoisuusvaatimusta poistamalla lausekkeet, joiden nojalla ainoastaan laivayhtiöt voivat osallistua tarjouskilpailuun, mikä mahdollisti mahdollisimman laajan osallistumisen tarjouskilpailuun ja parhaan mahdollisen painotuksen menettelyn taloudellisten arvojen perusteella. Myöntämisperusteen osalta Italia vahvistaa, että valintaperusteena oli korkein nettohinta.

(193) Italia katsoo näin ollen, että vaikka Caremarin yksityistämisprosessia ei toteutettu osakkeiden myyntinä pörssissä, sen olisi katsottava olleen avoin, ehdoton ja syrjimätön, millä taattiin mahdollisimman laaja osallistuminen.

8.3 **Altmark-kriteerien täyttyminen uuden palveluhankintasopimuksen yhteydessä**

(194) Italia väittää, että uusi palveluhankintasopimus täyttää kaikki neljä Altmark-kriteeriä seuraavista syistä:

a) Ensimmäisen Altmark-kriteerin osalta Italia väittää, että sopimuksessa määritelty julkinen toimeksianto koskee saarikabotaasireittejä, jotka yhdistävät Manner-Italian pienten saarten satamiin. Näillä reiteillä pyritään varmistamaan saarten taloudellisen kehityksen kannalta välttämätön säännöllinen ja vuorotiheydeltään riittävä palvelu ja samalla täyttämään saaristoyhteisöjen välttämättömät liikkuvuustarpeet ja varmistamaan näin perustuslaissa taatun alueellista jatkuvuutta koskevan oikeuden toteutuminen. Lisäksi uudessa sopimuksessa määritellään selkeästi suoritettavat palvelut, käytettävät alustyypit, noudatettavat lähtö- ja saapumisajat, mukaan lukien iltaisin ja öisin ajettavat vuorot, sekä noudatettavat hintarajoitukset.

b) Komissio ei kiistänyt toista Altmark-kriteeriä vuonna 2011 tekemässään aloittamispäätöksessä.

c) Kolmannen Altmark-kriteerin osalta Italia sulkee pois mahdollisuuden, että Caremarin saama korvaus olisi ylittänyt sen, mikä on tarpeen julkisen palvelun velvoitteen hoitamisesta aiheutuneiden kustannusten kattamiseksi, kun otetaan huomioon kyseisestä toiminnasta saadut tulot ja kyseisten velvoitteiden täyttämisestä saatava kohtuullinen voitto. Italia väittää erityisesti, että uusi palveluhankintasopimus sisältää riittävät takaisinperintälausekkeet, koska yrityksen oli palautettava liialliset korvaukset 30 päivän kuluessa asiaa koskevan pyynnön esittämisestä, kuten sopimuksen 18 artiklassa, jonka otsikko on ”Liiallisten korvausten takaisinperintä”, säädetään. Näin tapahtui varainhoitovuosina 2015, 2016 ja 2017 sekä 2018 ja 2019, jolloin sopimuksen mukaisessa tarkistusmenettelyssä kyseisillä ajanjaksoilla havaittiin maksetun liiallisia korvauksia ja ne perittiin takaisin (ks. johdanto-osan 96 kappale).

d) Italia katsoo, että myös neljäs Altmark-kriteeri täyttyy, koska palveluhankintasopimuksesta on järjestetty avoin tarjouskilpailumenettely, johon osallistui useita toimijoita ja jonka avulla voitiin valita tarjoaja, joka kykeni tarjoamaan palvelut mahdollisimman vähäisin kustannuksin. Mitä tulee komission epäilyksiin uuden palveluhankintasopimuksen liittämisestä Caremarin yksityistämiseen, Italia selventää, että tarjouspyyntöasiakirjojen luonnoksiin tehtiin komission pyynnön perusteella kaikki tarvittavat mukautukset, jotta asiakirjat olisivat asiaa koskevan lainsäädäntökehyksen mukaisia.

8.4 Toimintaohjeessa 111/2007 vahvistettu 6,5 prosentin riskipreemio vuodesta 2010 alkaen ja uuteen palveluhankintasopimukseen sovellettu 10,55 prosentin riskipreemio

(195) Vuonna 2011 tehdyssä aloittamispäätöksessä komissio katsoi alustavasti, että 6,5 prosentin riskipreemio ei näytä kuvastavan asianmukaista riskitasoa, koska vaikutti siltä, että toimijat eivät kantaneet meriliikennepalvelujen tuottamisesti tavallisesti aiheutuvia riskejä (ks. vuonna 2011 tehdyn aloittamispäätöksen johdanto-osan 247 kappale).

(196) Italian mukaan komission alustavat päätelmät näyttävät perustuvan riskipreemion parametrin virheelliseen tulkintaan. Riskipreemio ei ole korvaus, jolla katettaisiin kustannukset, joista toiminnanharjoittajan olisi joka tapauksessa vastattava toimintaansa harjoittaessaan, koska muutoin toiminta olisi tappiollista. Italia väittää, että yksikään yrittäjä ei koskaan päättäisi harjoittaa jotain toimintaa yksinomaan kustannustensa kattamiseksi. Kolmannessa Altmark-kriteerissä määrätään kohtuullisesta pääoman tuotosta (voitosta), jota keskivertoyritys edellyttäisi harkitessaan yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvän palvelun tuottamista koko toimeksiannon keston ajan. Kyseinen riskipreemio on siis julkisen palvelun velvoitteen täyttämiseksi tarvittava korvaus yrittäjälle, joka kantaa liiketoimintariskin ja hallitsee sitä.

(197) Italia korostaa, että riskipreemio määritetään makrotaloudellisilla analyyseillä, joissa kyseisen alan vertailumaalle tai -alueelle osoitetaan keskimääräinen riskipreemio. IESE Business Schoolin mukaan 6,4 prosenttia olisi sopiva maariskipreemio Italialle. Tämä preemio vastaa täysin toimintaohjeessa 111/2007 määriteltyä 4 prosentin riskipreemiota korotettuna 2,5 prosentilla muiden kuin yksinoikeudella harjoitettavien palvelujen osalta (tällöin riskipreemio on 6,5 %). Italia selventää, että 6,5 prosentin riskipreemio vastasi myös Caremarin sijoitetun pääoman tuottoastetta vuonna 2009 eli jatketun alkuperäisen sopimuksen ensimmäisenä voimassaolovuotena. Lisäksi Italia viittaa Messinan ja Reggio Calabrian välisen meriliikenteen henkilökuljetuksen nopean yhteyden liikennöintiä Italiassa koskevaan, 13 päivänä kesäkuuta 2017 annettuun komission päätökseen, jossa käytettyä laskentamenetelmää (jossa sovellettiin kiinteää 8 %:n odotettua korvausta) ei kiistetty. Kyseisessä tapauksessa komissio hyväksyi erityisesti sen, että 8 prosentin korvaus koostui toimintaohjeessa 111/2007 tarkoitetusta 6,5 prosentin riskipreemiosta, kun otetaan huomioon, että sopimukseen ei liittynyt yksinoikeuksien myöntämistä, ja lisäksi 1,5 prosentin korotuksesta sopimuksen lyhyen keston huomioimiseksi.

(198) Vuoteen 2015 asti käytettiin 6,5 prosentin (brutto)tasoa, kun taas sen jälkeen uudessa palveluhankintasopimuksessa korvausta varten huomioon otettavan sijoitetun pääoman tuottoasteeksi vahvistettiin 10,55 prosenttia, jota pidettiin kohtuullisena voittona, kun otetaan huomioon riski, joka Caremarille aiheutuu julkisen palvelun velvoitteen mukaisten palvelujen tuottamisesta. Italian mukaan riskipreemion taso on korkeampi kuin aiemmissa sopimuksissa, joissa tasoksi vahvistettiin 6,5 prosenttia, koska Caremariin kohdistuu suuri liiketoimintariski sen vuoksi, että uuden palveluhankintasopimuksen koko yhdeksänvuotisen voimassaolon aikana korvaus saattaa todennäköisesti jäädä liian pieneksi (esimerkiksi polttoaineiden hintojen vaihtelun takia). Italia huomauttaa, että uuden palveluhankintasopimuksen mukaan Caremar kantaa kokonaisuudessaan riskin liian vähäisestä korvauksesta, jossa alikorvauksen määrä on enintään 5 prosenttia kokonaiskorvauksesta, mutta se on alttiina myös riskille, että alikorvauksen määrä on yli 5 prosenttia kokonaiskorvauksesta. Itse asiassa uuden palveluhankintasopimuksen 17 artiklassa määrätty tasapainottamismekanismi ei ole pakollinen (korvauksen keskeisten muuttujien tarkistaminen ainoastaan ”sallitaan”, mikä tarkoittaa, että Campanian alueen ei välttämättä tarvitse hyväksyä sitä), minkä lisäksi se vaikuttaa

ominaisuuksiensa vuoksi (mekanismi ei ole takautuva ja korvausta on mahdollista muuttaa ainoastaan muuttamalla palvelun tuottamista koskevia parametrejä) vain rajallisesti sopimuksen taloudelliseen tasapainoon. Italian mukaan Caremar (i) kantaa riskin mahdollisista liian vähäisistä korvauksista (myös silloin, kun alikorvaus on yli 5 prosenttia kokonaiskorvauksesta) sopimuksen kolmen ensimmäisen ja kolmen viimeisen voimassaolovuoden aikana, koska tasapainottamismekanismilla puututaan ainoastaan palvelun tuottamiseen liittyviin korvausparametreihin ja ainoastaan tulevaisuuden osalta; ii) kantaa riskin sopimuksen muina kuutena voimassaolovuonna mahdollisesti maksettavista liian vähäisistä korvauksista, joissa alikorvaus on enintään 5 prosenttia; ja iii) saattaa kantaa riskin liian vähäisistä korvauksista, joissa alikorvaus on yli 5 prosenttia, kaikkina muina sopimuksen kuutena voimassaolovuonna tai joinakin niistä, jos tasapainottamismekanismia ei aktivoida tai se aktivoidaan vain kolmena kyseisistä kuudesta vuodesta.

8.5 Uusi palveluhankintasopimus ja yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien vuoden 2011 puitteiden noudattaminen

(199) Italia selventää, että palvelu annettiin toimeksi avoimella, läpinäkyvällä ja syrjimättömällä julkisella hankintamenettelyllä. Napolinlahden saarten välisiä meriyhteyksiä koskevalla palvelulla varmistetaan alueellinen jatkuvuus ja tarjotaan liikkumismahdollisuuksia asukkaille, jotka käyttävät palvelua päivittäin työtä ja opiskelua varten. Tällaisissa tapauksissa tarjottu palvelu ei ole vertailukelpoinen yhteyksien säännöllisyyden ja tiheyden eikä alustyypin suhteen. Korvaus ei myöskään ylitä sitä, mikä on tarpeen julkisen palvelun velvoitteen täyttämisestä aiheutuvien kustannusten kattamiseksi, kun otetaan huomioon kohtuullinen voitto. Korvauksen määrä määritettiin tarjouskilpailumenettelyn yhteydessä toimintaohjeessa 111/2007 vahvistettujen perusteiden mukaisesti.

(200) Tässä yhteydessä Italia väittää, että on otettu käyttöön mekanismeja (esimerkiksi taloudellisen tasapainon tarkistamista koskeva palveluhankintasopimuksen 17 artikla ja liiallisten korvausten takaisinperintää koskeva 18 artikla), joilla estetään Caremaria saamasta liiallista korvausta yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien vuoden 2011 puitteiden 49 kohdan mukaisesti.

(201) Siitä seikasta, järjestettiinkö ennen uuden palveluhankintasopimuksen tekemistä julkinen kuuleminen yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien vuoden 2011 puitteiden 14 kohdan mukaisesti, Italia korostaa lisäksi, että Campanian alueen yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvien alueellisten palvelujen meriyhteyksiä koskevat strategiset suunnitelmat määritellään monitahoisella päätöksentekoprosessilla, johon osallistuvat muun muassa asianomaiset paikallisviranomaiset ja toimialajärjestöt. Campanian alue on tarkistanut säännöllisesti markkinatilanteen ja julkisten palvelujen riittävyyden paikallisviranomaisten ja käyttäjien ilmaisemien tarpeiden täyttämiseksi perusteellisilla ja säännöllisesti päivitettävillä markkinatutkimuksilla.

8.6 Kiinnityspaikkaa koskeva etuoikeus ja laissa nro 163/2010 säädetyt toimenpiteet

(202) Italia selvensi, että kaikki lauttaliikenteen toimijat maksavat asianomaisille satamaviranomaisille vakiomaksuja kiinnityspaikasta. Italia myöntää kuitenkin, että Caremar ei maksanut lisämaksua kiinnityspaikkaa koskevasta etuoikeudesta. Italian mukaan säännöstä kiinnityspaikkaa koskevasta etuoikeudesta ei ole koskaan sovellettu. Kiinnityspaikkaa koskevasta etuoikeudesta ei makseta korvausta; näin ollen kyseinen toimenpide on lakisääteinen etu, johon ei liity valtion varojen siirtoa ja joka koskee ainoastaan julkisen palvelun velvoitteen piiriin kuuluvia reittejä. Sen vuoksi tämä toimenpide ei Italian mukaan ole valtiontukea.

(203) Laissa nro 163/2010 säädettyjen toimenpiteiden osalta Italia huomauttaa, että Caremar sai 2 115 000 euroa, joka summa käytettiin yksinomaan sen alusten ajanmukaistamiseen kansainvälisten turvallisuusmääräysten noudattamiseksi ([163]). Näitä varoja ei koskaan käytetty maksuvalmiustarkoituksiin. Lisäksi Italia selventää, että Caremar ei hyötynyt veroetuuksista eikä FAS-rahaston varoja ei ole maksettu Caremarille. Italia selvensi erityisesti, että lain nro 163/2010 1 §:n 5 b momentin nojalla alueilla oli oikeus käyttää FAS-rahaston varoja rahoittaakseen osittain normaalit julkisen palvelun korvaukset ja varmistaakseen siten meriliikennepalvelujen jatkuvuuden, jos talousarviomäärärahat osoittautuivat riittämättömiksi, eikä kyseisen rahaston varoja ollut tarkoitettu ylimääräiseksi korvaukseksi Caremarille tai SNAV/Rifimille (tai muillekaan entisen Tirrenia-konsernin yrityksille tai niiden ostajille).

9. **ARVIOINTI**

9.1 **SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitetun tuen olemassaolo**

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

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

a) oltava jäsenvaltion myöntämä tai valtion varoista myönnetty,

b) suosittava jotakin yritystä tai tuotannonalaa

c) vääristettävä tai uhattava vääristää kilpailua

d) vaikutettava jäsenvaltioiden väliseen kauppaan.

(206) Komissio toteaa, että kiinnityspaikkaa koskeva etuoikeus liittyy erottamattomasti Caremarin ja sen ostajan SNAV/Rifimin toteuttamiin yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviin palveluihin. Näin ollen tätä toimenpidettä arvioidaan yhdessä kyseisille yrityksille myönnetyn julkisen palvelun korvauksen kanssa (ks. 9.1.1 ja 9.1.2 jakso).

(207) Lisäksi komissio toteaa, että Italian ja Caremarin välillä tehtyä uutta palveluhankintasopimusta olisi arvioitava yhdessä Caremarin yksityistämisen kanssa. Yhteinen arviointi on tarkoituksenmukainen, sillä Italia järjesti uutta palveluhankintasopimusta koskevan tarjousmenettelyn niin, että tarjouskilpailun voittajan oli myös ostettava Caremarin koko osakepääoma mainitussa palveluhankintasopimuksessa vahvistettujen julkisen palvelun velvoitteiden hoitamiseksi. Tarjouskilpailussa ei ollut mahdollista tehdä erillisiä tarjouksia toisaalta Caremarin yksityistämisestä ja toisaalta uudesta palvelusopimuksesta.

9.1.1 *Caremarille 1 päivän tammikuuta 2009 ja 31 päivän heinäkuuta 2012 välisenä aikana jatketun alkuperäisen sopimuksen nojalla myönnetty julkisen palvelun korvaus ja kiinnityspaikkaa koskeva etuoikeus*

9.1.1.1 Valtion varat

(208) Italia antoi Caremarin tehtäväksi meriliikennepalvelujen tuottamisen tietyillä alkuperäisessä sopimuksessa (jota jatkettiin myöhemmin) määritetyillä reiteillä. Alkuperäinen sopimus tehtiin valtion kanssa, ja Caremarille sen nojalla myönnetyn julkisen palvelun korvauksen maksoivat valtio ja Campanian alue omasta budjetistaan. Näin ollen Caremarille maksettu julkisen palvelun korvaus katsotaan valtion toteuttamaksi toimenpiteeksi ja valtion varoista peräisin olevaksi.

([163]) Caremar käytti 1 410 000 euroa kyseisestä määrästä kahden Laziomarille myöhemmin maksutta luovutetun aluksen (Quirino ja Tetide) ajanmukaistamiseen. Loput 705 000 euroa käytettiin Caremarin edelleen omistaman aluksen ajanmukaistamiseen.

(209) Komissio panee merkille, että Italian mukaan kaikki lauttaliikenteen harjoittajat maksavat asianomaisille satamaviranomaisille vakiomaksuja kiinnityspaikasta ja että Caremar ei maksanut lisämaksua kiinnityspaikkaa koskevasta etuoikeudesta. Komissio katsoo kuitenkin, että Italia olisi periaatteessa voinut periä lisämaksua kiinnityspaikkaa koskevasta etuoikeudesta, joten valtio on menettänyt varoja, koska se ei tehnyt niin. Koska kiinnityspaikkaa koskeva etuoikeus myönnetään lailla (ks. johdanto-osan 99 kappale), se voidaan katsoa valtion toteuttamaksi toimenpiteeksi.

9.1.1.2 Valikoivuus

(210) Jotta toimenpide voidaan katsoa valtiontueksi, sen on oltava valikoiva. Toimenpide on valikoiva, jos se myönnetään vain tietyille yrityksille, kun taas muut samalla alalla tai muilla aloilla toimivat ja tosiasiallisesti ja oikeudellisesti rinnastettavassa tilanteessa olevat yritykset (kun otetaan huomioon, että kaikkien talouden toimijoiden olisi periaatteessa katettava omat kustannuksensa) eivät saa samaa etua. Julkisen palvelun korvaus kyseisten meriliikennepalvelujen tuottamisesta on myönnetty vain Caremarille, joten se on valikoiva ([164]). Koska kiinnityspaikkaa koskeva etuoikeus myönnettiin vain entisen Tirrenia-konsernin yrityksille, kuten Caremarille, sekin on valikoiva toimenpide.

9.1.1.3 Taloudellinen etu

(211) Komissio muistuttaa, että yritykselle myönnetyt julkisen palvelun korvaukset eivät saa muodostaa taloudellista etua tiettyjen, tarkoin määriteltyjen ehtojen valossa.

(212) Altmark-tuomiossa unionin tuomioistuin katsoi erityisesti, että siltä osin kuin valtion toimenpidettä on pidettävä korvauksena, joka on vastike edunsaajayritysten suorittamista sellaisista palveluista, jotka johtuvat julkisen palvelun velvoitteiden täyttämisestä, siten, että kyseiset yritykset eivät todellisuudessa saa taloudellista etua ja että kyseinen toimenpide ei näin ollen aseta kyseisiä yrityksiä edullisempaan kilpailutilanteeseen suhteessa niiden kilpailijayrityksiin, tällaiseen toimenpiteeseen ei sovelleta SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohtaa.

(213) Unionin tuomioistuin teki kuitenkin myös selväksi, että jotta tällaista julkisen palvelun korvausta ei katsottaisi tietyssä tapauksessa valtiontueksi, sen on täytettävä kumulatiivisesti seuraavat neljä kriteeriä (niin kutsutut Altmark-kriteerit):

— Edunsaajayrityksen tehtäväksi on tosiasiassa annettava julkisen palvelun velvoitteiden täyttäminen, ja nämä velvoitteet on määriteltävä selvästi (ensimmäinen Altmark-kriteeri).

— Ne parametrit, joiden perusteella korvaus lasketaan, on etukäteen vahvistettava objektiivisesti ja läpinäkyvästi (toinen Altmark-kriteeri).

— Korvaus ei saa ylittää sitä, mikä on tarpeen, jotta voidaan kattaa kaikki ne kustannukset tai osa niistä kustannuksista, joita julkisen palvelun velvoitteiden täyttämisestä aiheutuu, kun otetaan huomioon kyseisestä toiminnasta saadut tulot ja kyseisten velvoitteiden täyttämisestä saatava kohtuullinen voitto (kolmas Altmark-kriteeri).

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

(214) Komissio täsmensi Altmark-kriteerien osalta soveltamaansa lähestymistapaa Euroopan unionin valtiontukisääntöjen soveltamisesta yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvien palvelujen tuottamisesta myönnettävään korvaukseen annetussa tiedonannossa ([165]), jäljempänä 'yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskeva tiedonanto'.

([164]) Unionin yleisen tuomioistuimen tuomio 13.12.2017, Kreikka v. komissio, T-314/15, ECLI:EU:T:2017:903, 79 kohta.

([165]) Komission tiedonanto Euroopan unionin valtiontukisääntöjen soveltamisesta yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvien palvelujen tuottamisesta myönnettävään korvaukseen (EUVL C 8, 11.1.2012, s. 4).

(215) Koska Altmark-kriteerit on täytettävä kumulatiivisesti, minkä tahansa kriteerin jääminen täyttymättä johtaa siihen, että komissio toteaa tutkinnan kohteena olevan toimenpiteen antavan tuensaajalle taloudellista etua. Tässä tapauksessa komissio arvioi ensin neljännen Altmark-kriteerin täyttymistä.

(216) Neljännen Altmark-kriteerin mukaan korvauksen on vastattava suuruudeltaan välttämätöntä vähimmäismäärää, jotta sitä ei katsottaisi valtiontueksi. Kriteerin katsotaan täyttyvän, jos julkisen palvelun korvauksen saaja on valittu julkisella tarjouskilpailulla, jossa on mahdollista valita tarjoaja, joka kykenee tuottamaan palvelut yhteisön kannalta vähäisimmin kustannuksin, tai vaihtoehtoisesti jos korvauksen laskemisessa on käytetty perusteena tehokkaan yrityksen kustannuksia.

(217) Caremaria ei valittu millekään alkuperäisen sopimuksen jatkokaudelle 1 päivän tammikuuta 2009 ja 31 päivän heinäkuuta 2012 välisenä aikana julkisella tarjouskilpailulla, joka olisi mahdollistanut palvelun toimeksiannon yhteisön kannalta vähäisimmin kustannuksin. Italia vain jatkoi jo voimassa olleen järjestelmän soveltamista pidentämällä alkuperäisen sopimuksen voimassaoloa, minkä johdosta vakiintuneella toimijalla oli mahdollisuus saada edelleen korvausta julkisen palvelun velvoitteiden täyttämisestä.

(218) Italia ei myöskään ole millään tavalla todistanut komissiolle, että korvauksen määrä olisi määritetty tarkastelemalla kustannuksia, joita velvoitteiden täyttämisestä aiheutuisi keskivertoyritykselle, joka on hyvin johdettu ja jolla on riittävät kuljetusvälineet julkiselle palvelulle asetettujen velvoitteiden täyttämiseen, kun otetaan huomioon toiminnasta saatavat tulot ja velvoitteiden täyttämisestä saatava kohtuullinen voitto.

(219) Caremar toimitti jatketun alkuperäisen sopimuksen nojalla maksetusta korvauksesta Altmark-kriteerien soveltamista koskevia tietoja. Mitä tulee Caremarin väitteeseen, jonka mukaan neljäs Altmark-kriteeri täyttyy, koska korvaus on laskettu tehokkaan yrityksen kustannusten perusteella (ks. johdanto-osan 140 kappale), komissio katsoo johdanto-osan 220–222 kappaleessa esitetyistä syistä, että toimitetut tiedot eivät riitä täyttämään kyseisen edellytyksen oikeudellisia vaatimuksia, jotka esitetään yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevassa tiedonannossa (ks. erityisesti 69–76 kohta).

(220) Ensinnäkin se, että Caremarilla oli kilpailijoihinsa verrattuna alhaisemmat kustannukset, ei riitä perusteeksi pitää Caremaria hyvin johdettuna yrityksenä. Alhaisemmat kustannukset voivat johtua myös omaisuuserien (esimerkiksi alusten) poistoista. Poistot ovat kirjanpitomenetelmä, jolla lasketaan yrityksen omaisuuden arvo pidemmällä ajalla, eikä niitä sen vuoksi voida käyttää yrityksen tehokkuuden mittaamiseen.

(221) Toiseksi väitettä, jonka mukaan Caremar käytti työvoimaansa työsopimuksessa sallittujen enimmäistuntien verran ja optimoi siten henkilöstökustannusten ja henkilöstön työpanoksen välisen suhteen, ei ole vahvistettu millään tuottavuutta edustavilla analyyttisillä suhdeluvuilla, eikä Caremarin työvoiman hyödyntämistä koskevaa käytäntöä ole verrattu alan muiden yritysten kustannusrakenteisiin.

(222) Kolmanneksi Caremar väittää, että huolimatta polttoaineen hinnan huomattavasta noususta alkuperäisen sopimuksen jatkokaudella se jatkoi julkisen palvelun velvoitteiden täyttämistä markkinoiden alhaisimmilla lippujen hinnoilla pyytämättä korvauksen mukauttamista. Komissio katsoo, että tämä väite ei ole riittävä peruste Caremarin pitämiseksi tehokkaana yrityksenä. Caremar ei toimittanut mitään lisätietoja, jotka olisivat osoittaneet esimerkiksi tämän käytännön vaikutuksen yrityksen tilinpäätökseen, eikä se ole verrannut kustannusrakennettaan alan muiden yritysten kustannusrakenteisiin. Näin ollen Caremar ei ole määritellyt vertailuarvoa, jonka perusteella sen palvelun väitettyä tehokasta johtamista voitaisiin arvioida.

(223) Komissio päättelee tästä, ettei neljäs Altmark-kriteeri täyty nyt käsiteltävänä olevassa tapauksessa alkuperäisen sopimuksen jatkamisen osalta.

(224) Koska kaikkia neljää Altmark-kriteeriä ei ole täytetty kumulatiivisesti nyt käsiteltävässä tapauksessa, komissio katsoo, että alkuperäisen sopimuksen jatkamisen perusteella maksettu korvaus merireittien liikennöinnistä antoi Caremarille taloudellista etua.

(225) Kiinnityspaikkaa koskevan etuoikeuden osalta komissio muistuttaa ensinnäkin, että AGCM on ainakin kahteen otteeseen katsonut, että kyseisellä toimenpiteellä on taloudellista arvoa ([166]). Caremar ei kuitenkaan maksa mitään kiinnityspaikkaa koskevasta etuoikeudesta. Komissio toteaa kuitenkin, että kiinnityspaikkaa koskeva etuoikeus voi ainakin teoriassa alentaa toimijalle aiheutuvia kustannuksia (koska taattu kiinnityspaikka voi vähentää odottelua satamassa ja laskea siten polttoainekustannuksia) tai lisätä sen tuloja (koska tietyt lähtö- ja tuloajat saattavat olla kysytympiä matkustajien keskuudessa). Meriliikennepalvelun käyttäjät saattavat nimittäin suosia toimijaa, jolla on kiinnityspaikkaa koskeva etuoikeus, koska tällainen etuoikeus mahdollistaa nopeamman kiinnittymisen laituriin. Vaikka tällaiset vaikutukset toteutuisivat vain rajatuissa olosuhteissa tai olisivat melko vähäisiä, kiinnityspaikkaa koskeva etuoikeus antoi Caremarille taloudellista etua.

9.1.1.4 Vaikutus kilpailuun ja kauppaan

(226) Kun jäsenvaltion myöntämä tuki vahvistaa yrityksen asemaa unionin sisäisessä kaupassa muihin kilpaileviin yrityksiin verrattuna, tuen on katsottava vaikuttavan jäsenvaltioiden väliseen kauppaan ([167]). Riittää, että tuensaaja kilpailee muiden yritysten kanssa kilpailulle avoimilla markkinoilla ([168]).

(227) Tutkittavassa asiassa tuensaaja kilpailee muiden meriliikennepalveluja unionissa tarjoavien yritysten kanssa, etenkin kansainvälisen meriliikenteen markkinat vapauttaneen neuvoston asetuksen neuvoston asetuksen (ETY) N:o 4055/86 ([169]) ja meriliikenteen kabotaasimarkkinat vapauttaneen asetuksen (ETY) N:o 3577/92 voimaantulon jälkeen. Näin ollen alkuperäisen sopimuksen jatkamisen perusteella merireittien liikennöinnistä maksettu korvaus saattoi vaikuttaa unionin kauppaan ja vääristää kilpailua sisämarkkinoilla. Samoista syistä tämä päätelmä pätee myös kiinnityspaikkaa koskevaan etuoikeuteen.

9.1.1.5 Päätelmät

(228) Komissio katsoo, että koska kaikki SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa määrätyt kriteerit täyttyvät, sekä alkuperäisen sopimuksen peräkkäisten jatkokausien perusteella 1 päivän tammikuuta 2009 ja 31 päivän heinäkuuta 2012 välisenä aikana Caremarille maksettu julkisen palvelun korvaus että julkisen palvelun reiteillä myönnetty kiinnityspaikkaa koskeva etuoikeus ovat Caremarille myönnettyä valtiontukea.

9.1.1.6 Uusi vai voimassa oleva tuki

(229) Komissio toteaa aluksi, ettei (tuolloin) Caremarille meriliikenteen julkisen palvelun velvoitteiden hoitamisesta vuoden 2008 loppuun asti maksettua korvausta arvioida tässä päätöksessä (ks. johdanto-osan 17 kappale). Kyseistä korvausta sekä sitä, voidaanko se luokitella voimassa olevaksi tueksi asetuksen (EY) N:o 3577/92 4 artiklan 3 kohdan perusteella, arvioidaan päätöksessä (EU) 2020/1411 (ks. johdanto-osan 25 kappale).

([166]) Päätös (EU) 2020/1412, johdanto-osan 265 kappale.

([167]) Yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 17.9.1980, Philip Morris v. komissio, 730/79, ECLI:EU:C:1980:209, 11 kohta; yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 22.11.2001, Ferring, C-53/00, ECLI:EU:C:2001:627, 21 kohta; yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 29.4.2004, Italia v. komissio, C-372/97, ECLI:EU:C:2004:234, 44 kohta.

([168]) Yhteisöjen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen tuomio 30.4.1998, Het Vlaamse Gewest v. komissio, T-214/95, ECLI:EU:T:1998:77.

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

(230) Neuvoston asetuksen (EU) 2015/1589 ([170]) 1 artiklan ensimmäisen kohdan c alakohdan mukaan uudella tuella tarkoitetaan ”kaikkia tukia, eli tukiohjelmia ja yksittäisiä tukia, jotka eivät ole voimassa olevaa tukea, mukaan lukien voimassa olevan tuen muutokset”. Lisäksi SEUT-sopimuksen 108 artiklan 3 kohdassa määrätään, että komissiolle on annettava ajoissa tieto uusien tukien myöntämistä tai voimassa olevien tukien muuttamista koskevista suunnitelmista ja että niitä ei saa toteuttaa ennen kuin menettelyssä on annettu lopullinen päätös ([171]). Komissio yhtyy unionin tuomioistuinten näkemykseen ([172]), jonka mukaan sellaisen tukitoimenpiteen voimassaoloajan muuttaminen (eli jatkaminen), jolle on asetettu selkeä päättymisaika (eli 31 päivä joulukuuta 2008), riittää tekemään siitä uutta tukea riippumatta siitä, ovatko tuen muut ominaispiirteet muuttuneet. Tätä päättelyä sovelletaan jatkettuun alkuperäiseen sopimukseen, joka oli tarkoitettu Caremarille alkuperäisen sopimuksen nojalla toimeksiannetun korvattavan julkisen palvelun velvoitteen väliaikaisten jatkamisten oikeusperustaksi (eli Caremarin vuonna 2009 ilmoitettuun yksityistämiseen asti, ks. johdanto-osan 29 kappale).

(231) Edellä esitetyistä syistä komissio katsoo, että riippumatta siitä, että Caremarille vuoden 2008 loppuun asti maksettu korvaus luokiteltiin (EU) päätöksellä 2020/1411 voimassa olevaksi tueksi, alkuperäisen sopimuksen peräkkäisten jatkokausien perusteella Caremarille 1 päivän tammikuuta 2009 ja 31 päivän heinäkuuta 2012 välisenä aikana maksettu julkisen palvelun korvaus olisi katsottava uudeksi tueksi. Tämä päätelmä koskee myös kyseisenä ajanjaksona sovellettua kiinnityspaikkaa koskevaa etuoikeutta.

9.1.2 *Uuden palveluhankintasopimuksen myöntäminen ja siihen liitetty Caremarin yksityistäminen*

(232) Komission on arvioitava Altmark-kriteerien (ks. johdanto-osan 213 kappale) täyttymistä määrittääkseen, antoiko Caremarin yksityistämiseen liitetyn uuden palveluhankintasopimuksen myöntäminen SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua etua Caremarille ja sen ostajalle.

9.1.2.1 Ensimmäinen Altmark-kriteeri

(233) Komissio muistuttaa, ettei missään määritellä yhtenäisesti ja täsmällisesti palvelua, jota voidaan pitää unionin lainsäädännön nojalla ensimmäisen Altmark-kriteerin mukaisena tai SEUT-sopimuksen 106 artiklan 2 kohdassa tarkoitettuna yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvänä palveluna ([173]). Yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevan tiedonannon 46 kohdassa todetaan seuraavaa:

”Koska erityisiä yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvän palvelun olemassaolon määrittämistä koskevia unionin sääntöjä ei ole olemassa, jäsenvaltioilla on paljon harkinnanvaraa niiden määritellessä tietyn palvelun yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyväksi palveluksi ja myöntäessä korvausta palvelun tuottajalle. Komission toimivalta rajoittuu sen tarkistamiseen, onko jäsenvaltio tehnyt ilmeisen virheen määritellessään palvelun yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyväksi palveluksi, ja korvaukseen mahdollisesti sisältyvän valtiontuen arviointiin. Jos unioni on antanut erityissääntöjä, ne rajoittavat jäsenvaltioiden harkintavaltaa. Tästä huolimatta komissiolla on velvollisuus arvioida, onko yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvät palvelut määritelty valtiontuen valvonnan kannalta oikein.”

(234) Kansallisilla viranomaisilla on siten oikeus katsoa, että tietyt palvelut ovat yleishyödyllisiä ja että niitä varten on määrättävä julkisen palvelun velvoitteita, jotta varmistetaan yleisen edun suojelu silloin, kun markkinavoimien avulla ei voida taata palvelun toteutumista riittävällä tasolla tai vaadituin ehdoin.

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

([171]) Unionin tuomioistuimen tuomio 26.10.2016, DEI ja komissio v. Alouminion tis Ellados, C-590/14 P, ECLI:EU:C:2016:797, 45 kohta.

([172]) Yhteisöjen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen tuomio 6.3.2002 (yhdistetyt asiat), Territorio Histórico de Álava – Diputación Foral de Álava (T-127/99), Comunidad Autónoma del País Vasco ja Gasteizko Industria Lurra, SA (T-129/99) ja Daewoo Electronics Manufacturing España, SA (T-148/99) v. Euroopan yhteisöjen komissio, ECLI:EU:T:2002:59, 175 kohta.

([173]) Yhteisöjen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen tuomio 12.2.2008, BUPA ym. v. komissio, T-289/03, Kok. 2008, s. II-81, ECLI:EU:T:2008:29, 96 kohta. Ks. myös julkisasiamies Tizzanon ratkaisuehdotus asiassa C-53/00, Ferring, 8.5.2001, Kok., s. I-9069, ja julkisasiamies Jacobsin ratkaisuehdotus asiassa C-126/01, GEMO, 30.4.2002, Kok. 2003, s. I-13769.

(235) Kabotaasin alalla asetuksessa (ETY) N:o 3577/92 on vahvistettu tarkat unionin säännöt julkisen palvelun velvoitteita varten, ja yhteisön suuntaviivoissa meriliikenteen valtiontuelle, jäljempänä 'meriliikenteen suuntaviivat' ([174]), on puolestaan määritetty säännöt meriliikenteeseen osallistuville yrityksille mahdollisesti myönnetyn valtiontuen tutkimista varten.

(236) Asetuksen (EY) N:o 3577/92 4 artiklan 1 kohdassa säädetään seuraavaa:

"Jäsenvaltio voi tehdä sopimuksia julkisesta palvelusta niiden laivanvarustamojen kanssa, jotka harjoittavat säännöllistä liikennettä [saarille, saarilta] ja saarien välillä, tai asettaa näille julkisen palvelun velvoitteita kabotaasipalvelujen tarjoamisen edellytykseksi. Kun jäsenvaltio tekee sopimuksia julkisesta palvelusta tai asettaa julkisen palvelun velvoitteita, tämä on tehtävä syrjimättä ketään yhteisön laivanvarustajaa."

(237) Asetuksen (EY) N:o 3577/92 2 artiklan 3 kohdassa säädetään, että palveluhankintasopimus voi kattaa liikennepalvelut, jotka vastaavat jatkuvuutta, säännöllisyyttä, kapasiteettia ja laatua koskevia sovittuja standardeja, lisäkuljetuspalvelut, liikennepalvelut määrätyin hinnoin ja ehdoin, erityisesti tietyille matkustajaryhmille tai tietyille reiteille tarkoitetut palvelut, sekä palvelujen mukauttamisen todellisten tarpeiden mukaan.

(238) Meriliikenteen suuntaviivojen 9 jakson mukaan "julkisen palvelun velvoitteita voidaan asettaa tai julkisia palveluhankintoja koskevia sopimuksia voidaan tehdä asetuksen (ETY) N:o 3577/92 4 artiklassa mainituista palveluista", jotka siis koskevat säännöllistä liikennettä saariin, saarilta ja saarten välillä.

(239) Vakiintuneesta oikeuskäytännöstä seuraa, että julkisen palvelun velvoitteita voidaan määrätä vain, jos ne perustellaan tarpeella taata säännöllisen laivaliikenteen riittävyys, jota ei voida varmistaa pelkästään markkinavoimin ([175]). Asetuksen (ETY) N:o 3577/92 tulkintaa koskevassa tiedonannossa ([176]) vahvistetaan, että "jäsenvaltioiden (mukaan luettuina soveltuvin osin alueelliset ja paikalliset viranomaiset) tehtävänä on määritellä, mille reiteille on asetettava julkisen palvelun velvoitteita. Tämä ei ole laivanvarustajien tehtävä. Erityisesti julkisen palvelun velvoitteita voidaan asettaa vain säännöllisille saarikabotaasipalveluille (reittiliikenteelle) silloin, kun markkinoiden toiminnassa on puutteita riittävien palvelujen tarjoamisen kannalta." Lisäksi julkisen palvelun velvoitteet ovat asetuksen (ETY) N:o 3577/92 2 artiklan 4 kohdan mukaan "velvoitteita, joita kyseinen yhteisön laivanvarustaja ei omien taloudellisten etujensa kannalta katsoen ottaisi hoitaakseen tai ei ottaisi hoitaakseen samassa määrin tai samoilla ehdoilla".

(240) Oikeuskäytännön ([177]) mukaisesti komissio arvioi seuraavia seikkoja tarkistaakseen, oliko julkisen palvelun tarve todellinen ja oliko palvelu tarpeellinen ja oikeassa suhteessa tähän tarpeeseen nähden, eli täyttyykö ensimmäinen Altmark-kriteeri:

a) Oliko **käyttäjien taholta kysyntää**?

b) Oliko markkinoiden toimijoiden mahdollista vastata käyttäjien kysyntään ilman julkisen vallan asettamaa velvoitetta (**markkinoiden puutteellinen toiminta**)?

c) Olisiko pelkkiin julkisen palvelun velvoitteisiin turvautuminen ollut riittämätön keino tämän puutteen paikkaamiseksi (**vähiten haitallinen lähestymistapa**)?

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

([175]) Yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 20.2.2001, Asociación Profesional de Empresas Navieras de Líneas Regulares (Analir) ym. v. Administración General del Estado, C-205/99, ECLI:EU:C:2001:107.

([176]) Komission tiedonanto Euroopan parlamentille, neuvostolle, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle ja alueiden komitealle – Komission tulkinta palvelujen tarjoamisen vapauden periaatteen soveltamisesta meriliikenteeseen jäsenvaltioissa (meriliikenteen kabotaasi) annetusta neuvoston asetuksesta (ETY) N:o 3577/92 (COM(2014) 232 final, 22.4.2014).

([177]) Unionin yleisen tuomioistuimen tuomio 1.3.2017, Société nationale maritime Corse Méditerranée (SNCM) v. komissio, T-454/13, ECLI:EU:T:2017:134, 130 ja 134 kohta.

Käyttäjien kysyntä

(241) Uudessa palveluhankintasopimuksessa Caremarille annettiin tehtäväksi tuottaa ennalta määritetyin hinnoin matkustajia, ajoneuvoja (myös pelastusajoneuvoja) ja postilähetyksiä kuljettavia säännöllisiä meriliikennepalveluja lautoilla ja nopeilla aluksilla (joilla tarkoitetaan yhdistelmäpalvelujen osalta TMV:itä ja vain matkustajia kuljettavien palvelujen osalta kantosiipialuksia) Campanian alueen laatimassa meriliikenneohjelmassa esitettyjen aikataulujen mukaisesti, kuten 3.3.1 jaksossa selostetaan. Caremarille asetetut julkisen palvelun velvoitteet koskivat liikennöitäviä satamia, julkisen palvelun järjestelmän puitteissa liikennöidyillä meriliikennereiteillä käytettävien alusten tyyppiä, vuorotiheyttä, aikataulua ja palvelun jatkuvuutta, palvelun laatua sekä käyttäjiltä veloitettavia enimmäishintoja (ks. johdanto-osan 83–91 kappale).

(242) Komissio huomauttaa, että Caremarille uuden palveluhankintasopimuksen nojalla asetettujen julkisen palvelun velvoitteiden tarkoituksena on varmistaa alueellinen jatkuvuus mantereen ja saarten välillä tyydyttämällä paikallisen väestön liikennetarpeet (pääasiassa työtä ja opiskelua varten) säännöllisten ja luotettavien meriliikennepalvelujen avulla (ks. johdanto-osan 199 kappale). Komissio katsoo, että kyseiset tavoitteet todella ovat oikeutettuja yleisen edun mukaisia tavoitteita.

(243) Paikallisväestön tarpeiden osalta Italia selitti, että nämä tarpeet pysyivät vuosien aikana olennaisilta osin muuttumattomina, kuten Campanian alueen vuosina 2006–2007 ja 2010–2011 järjestämät julkiset kuulemiset osoittivat (ks. johdanto-osan 179 kappale). Niissä vahvistettiin, että Napolinlahden saarten asukkaat olivat riippuvaisia meriliikenteestä kulkiessaan päivittäin mantereelle. Tältä osin komissio huomauttaa, että Napolinlahden meriliikenteen tilanne on hyvin erikoislaatuinen, koska Caprin, Ischian ja Procidan saarten asukastiheys on erittäin korkea, kuten Italia selitti (ks. johdanto-osan 182 kappale).

(244) Edellä esitetyn vahvistavat Italian toimittamat Caremarin vuosina 2009–2021 kuljettamia matkustajia, ajoneuvoja ja rahtia koskevat yksityiskohtaiset reittikohtaiset tilastot, jotka osoittavat, että Caremarin liikennöimille reiteille oli ominaista merkittävä kysyntä, joka pysyi vakaana ajan mittaan (ks. johdanto-osan 174 kappale).

(245) Kun otetaan huomioon, että käyttäjien kysyntä oli vakaata ajan mittaan, myös julkisen palvelun velvoitteen toimeksiantamista Caremarille uuden palveluhankintasopimuksen nojalla edeltäneinä kahtena vuonna, Italia ja erityisesti asianomaiset alueviranomaiset katsoivat oikeutetusti, että Napolinlahden reiteillä, jotka yhdistävät Caprin, Ischian ja Procidan saaret mantereeseen (Napoliin, Sorrentoon ja Pozzuoliin), oli todellista kysyntää meriliikenteen matkustaja- ja yhdistelmäpalveluille.

Markkinoiden puutteellinen toiminta

(246) Yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevan tiedonannon 48 kohdassa katsotaan, ”ettei olisi asianmukaista asettaa erityisiä julkisen palvelun velvoitteita sellaiselle toiminnalle, jota tavanomaisesti markkinoilla sovellettavien ehtojen mukaisesti toimivat yritykset jo harjoittavat tai voivat harjoittaa tyydyttävästi ja yleisen edun mukaisilla ehdoilla, jotka valtio määrittää. Tällaisia ehtoja ovat esimerkiksi hinta, objektiiviset laatuominaisuudet, jatkuvuus ja palvelun saatavuus.” ([178]) Näin ollen komission on tutkittava, olisiko palvelu ollut riittämätön, jos sen tarjoaminen olisi jätetty pelkästään markkinavoimien varaan. Yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevan tiedonannon 48 kohdassa todetaan tässä yhteydessä, että ”komissio voi arvioinnissaan ainoastaan tarkistaa, onko jäsenvaltio tehnyt ilmeisen virheen”.

(247) Koska myös muut laivayhtiöt liikennöivät uuden palveluhankintasopimuksen kattamia reittejä (ks. johdanto-osan 184 kappale), komissio arvioi kunkin reitin kilpailutilannetta ennen uuden palveluhankintasopimuksen tekemistä tarkistaakseen, että näiden toimijoiden tarjoamat palvelut vastasivat niitä palveluja, joita Caremarin on tarjottava uuden palveluhankintasopimuksen nojalla, ja että ne olisivat riittäneet varmistamaan alueellisen jatkuvuuden saarten (Caprin, Ischian ja Procidan) ja mantereen välillä.

([178]) Yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 20.2.2001, Asociación Profesional de Empresas Navieras de Líneas Regulares (Analir) ym. v. Administración General del Estado, C-205/99, ECLI:EU:C:2001:107.

(248) Tältä osin komissio huomauttaa ensinnäkin, että Napolinlahden saarten asukkaat käyttävät näille saarille suuntautuvaa ja niiltä lähtevää meriliikennettä paikallisliikenteenä, joka tarjoaa heille hyvin tiheät yhteydet mantereelle. Kuten Italia selitti (johdanto-osan 182 kappale), Caprin, Ischian ja Procidan saaret muistuttavat erittäin korkean väestötiheytensä vuoksi mantereella sijaitsevaa aluetta. Tämän tilanteen vuoksi meriliikenteen on oltava lähes yhtä tiheää kuin maalla harjoitettavan paikallisliikenteen, jotta voidaan tyydyttää mantereelle tai mantereelta päivittäin matkustavien opiskelijoiden ja työntekijöiden tarpeet. Arvioitaessa markkinoiden toimintapuutteen olemassaoloa tämä erityispiirre on otettava asianmukaisesti huomioon.

(249) Taulukossa 10 esitetään Caremarin liikennöimien kahdeksan reitin kilpailutilanne vuosina 2012–2015 eli ennen uuden palveluhankintasopimuksen toimeksiantoa niiden tietojen perusteella, jotka Caremarin kilpailijat (ks. johdanto-osan 150, 151, 161 ja 168 kappale) ja Italia (ks. johdanto-osan 184 kappale) ovat toimittaneet huomautuksissaan. Komissio esittää johdanto-osan 250–259 kappaleessa arviointinsa taulukossa 10 esitetystä kilpailutilanteesta.

Taulukko 10

Kilpailutilanne Caremarin liikennöimillä reiteillä vuosina 2012–2015

Reitti	Caremar	Kilpailijat
Capri–Sorrento	TMV:llä ajettavat ympärivuotiset yhdistelmäpalvelut: kahdeksan päivittäistä vuoroa (Caprista klo 7.00, 8.40, 13.35 ja 18.45 ja Sorrentosta klo 7.45, 9.25, 14.30 ja 19.25).	**NLG:** vain matkustajaliikennepalveluja. **Aligruson:** yhdistelmäpalveluja, mutta vain kesäkaudella (Sorrentosta klo 11.30 ja 14.00 ja Caprista klo 12.30 ja 18.05) markkinaehdoin. **SNAV:** yhdistelmäpalveluja, mutta vain kesäkaudella (Caprista klo 7.35, 9.15, 12.10, 15.55, 17.40 ja 18.05 ja Sorrentosta klo 8.10, 11.25, 13.50 ja 16.35) markkinaehdoin.
Capri–Napoli	TMV:llä ajettavat ympärivuotiset yhdistelmäpalvelut: kuusi päivittäistä vuoroa (Napolista klo 5.35, 12.00 ja 17.25 ja Caprista klo 10.20, 15.35 ja 20.15). Lautalla ajettavat yhdistelmäpalvelut kesäkaudella: kuusi päivittäistä vuoroa (Napolista klo 7.25, 13.00 ja 18.35 ja Caprista klo 5.40, 9.20, 14.50). Lautalla ajettavat yhdistelmäpalvelut talvikaudella: kuusi päivittäistä vuoroa (Napolista klo 9.00 ja 14.20 ja Caprista klo 6.45, 11.00, 16.15 ja 20.10). Yhdistelmäpalvelut TMV:llä 1.6.–30.9.: kaksi päivittäistä vuoroa (Napolista klo 21.35 ja Caprista klo 23.50).	**SNAV:** vain matkustajaliikennepalveluja. **NLG:** vain matkustajaliikennepalveluja. **Neapolis:** vain matkustajaliikennepalveluja.
Ischia–Napoli	Lautalla ajettavat ympärivuotiset yhdistelmäpalvelut: neljä päivittäistä vuoroa (**Ischiasta** klo **8.45** ja **13.50** ja **Napolista** klo **15.45** ja **20.15**). Kantosiipialuksella ajettavat ympärivuotiset matkustajaliikennepalvelut: yksi päivittäinen vuoro (**Napolista** klo **14.45**).	**Medmar:** vain yhdistelmäpalveluja, lähinnä kesäkaudella. Neljä päivittäistä vuoroa ympäri vuoden (**Napolista** klo **8.35**, **14.10** ja **18.30** ja **Ischiasta** klo **17.00** (kesällä) tai 16.35 (talvella)), kaikki julkisen palvelun velvoitteiden mukaisesti. **Alilauro:** vain matkustajaliikennepalveluja, lähinnä kesäkaudella. Vain viisi päivittäistä vuoroa ympäri vuoden (**Ischiasta** klo **6.30**, **9.25** ja **19.55** ja **Napolista** klo **7.35** ja 20.10), kaikki viisi julkisen palvelun velvoitteiden mukaisesti.

Reitti	Caremar	Kilpailijat
Ischia–Procida–Napoli	Lautalla ajettavat ympärivuotiset yhdistelmäpalvelut: kymmenen päivittäistä vuoroa (Napolista klo 6.25 (lähtö Procidasta klo 7.30), 10.45 (lähtö Procidasta klo 11.50), 15.10 (lähtö Procidasta klo 16.20), 17.30 (lähtö Procidasta klo 18.35), 19.30 (lähtö Procidasta klo 20.30) ja 21.55 (lähtö Procidasta klo 23.00) ja Ischiasta 12.55 (lähtö Procidasta klo 13.35). 15.20 (lähtö Procidasta klo 15.50), 17.20 (lähtö Procidasta klo 17.50) ja 19.25 (lähtö Procidasta klo 20.30)). Lautalla ajettavat yhdistelmäpalvelut 15.6.–15.9.: kaksi päivittäistä vuoroa (Ischiasta klo 7.00 (lähtö Procidasta klo 7.25) ja Napolista klo 9.25 (lähtö Procidasta klo 10.30). Kantosiipialuksella ajettavat ympärivuotiset matkustajaliikennepalvelut: yhdeksän päivittäistä vuoroa (**Napolista** klo **8.40** (lähtö Procidasta klo 9.30), **11.45** (lähtö Procidasta klo 12.25), **13.10** (lähtö Procidasta klo 13.50) ja **18.15** (lähtö Procidasta klo 18.55) ja **Ischiasta** klo **6.45** (lähtö Procidasta klo 7.05), **10.15** (lähtö Procidasta klo 10.35), **13.00** (lähtö Procidasta klo 13.15), **14.30** (lähtö Procidasta klo 14.55) ja **16.25** (lähtö Procidasta klo 16.45)). Kantosiipialuksella ajettavat matkustajaliikennepalvelut 1.6.–30.9.: kaksi päivittäistä vuoroa (**Ischiasta** klo **19.35** (lähtö Procidasta klo 20.00) ja **Napolista** klo **21.05** (lähtö Procidasta klo 21.50)).	**Medmar:** lautalla ajettavat yhdistelmäpalvelut: — kaksi päivittävistä vuoroa ympäri vuoden julkisen palvelun velvoitteiden mukaisesti (Ischiasta klo 6.25 (lähtö Procidasta klo 7.25) ja 10.35 (lähtö Procidasta klo 11.15)) ja — yksi vuoro (ei aina päivittäin) kesäkaudella julkisen palvelun velvoitteiden mukaisesti (Ischiasta klo 22.20 (lähtö Procidasta klo 23.00)). Italian mukaan Medmar ei kuitenkaan tarjonnut juuri koskaan palveluja reitillä Ischia–Procida–Napoli vuosina 2012–2015. **SNAV:** kantosiipialuksella ajettavat matkustajaliikennepalvelut: — seitsemän päivittäistä vuoroa julkisen palvelun velvoitteiden mukaisesti ympäri vuoden (**Napolista** klo **8.25** (lähtö Procidasta klo 9.05), **16.20** (lähtö Procidasta klo 17.00) ja **19.00** (lähtö Procidasta klo 19.40) ja **Ischiasta** klo **7.10** (lähtö Procidasta klo 7.30), **9.45** (lähtö Procidasta klo 10.10), **13.50** (lähtö Procidasta klo 14.15) ja **17.40** (lähtö Procidasta klo 18.05)); ja — yksi päivittäinen vuoro markkinaehtoisesti kesäkaudella (**Ischiasta** klo **11.25** (lähtö Procidasta klo 11.45)).

Reitti	Caremar	Kilpailijat
Ischia–Procida–Pozzuoli	Lautalla ajettavat ympärivuotiset yhdistelmäpalvelut: kuusi päivittäistä vuoroa (**Pozzuolista** klo **10.15** (lähtö Procidasta klo 10.55), **14.00** (lähtö Procidasta klo 14.30) ja **18.55** (lähtö Procidasta klo 19.35) ja **Ischiasta** klo **8.35** (lähtö Procidasta klo 9.00), **11.30** (lähtö Procidasta klo 11.55) ja **17.30** (lähtö Procidasta klo 18.00)). Lautalla ajettavat yhdistelmäpalvelut 16.9.–14.6.: kaksi päivittäistä vuoroa (**Ischiasta** klo **7.20** (lähtö Procidasta klo 7.50) ja **Pozzuolista** klo **9.00** (lähtö Procidasta klo 9.40).	**Medmar:** lautalla ajettavat yhdistelmäpalvelut pääasiassa ilman välipysähdystä Procidassa. Vain neljä päivittäistä vuoroa Procidan kautta (**Ischiasta** klo **2.30** ja **18.55** ja **Pozzuolista** klo **4.10** ja **20.30**), kaikki julkisen palvelun velvoitteiden mukaisesti ja ympäri vuoden.
Ischia–Procida	Reiteillä Ischia–Procida–Pozzuoli ja Ischia–Procida–Napoli tarjottujen palvelujen lisäksi yksi päivittäinen matkustajaliikennepalvelu kantosiipialuksella ympäri vuoden (**Procidasta** klo **15.30**).	**SNAV:** reitillä Ischia–Procida–Napoli tarjottujen kahdeksan vuoron (matkustajaliikennepalvelut) lisäksi SNAV tarjosi reitillä Ischia–Procida — yhden päivittäisen kantosiipialuksella ajettavan matkustajavuoron ympäri vuoden julkisen palvelun velvoitteiden mukaisesti (**Procidasta** klo **13.15**) — yhden päivittäisen kantosiipialuksella ajettavan matkustajavuoron ympäri vuoden julkisen palvelun velvoitteiden mukaisesti (**Ischiasta** klo **8.30**) — kuusi päivittäistä kantosiipialuksella ajettavaa matkustajavuoroa kesäkaudella markkinaehtoisesti (**Procidasta** klo **7.50**, **11.00**, **17.50** ja **19.20** ja **Ischiasta** klo **18.30** ja **19.45**). **Medmar:** vuoroja liikennöitiin osana reiteillä Ischia–Procida–Pozzuoli ja Ischia–Procida–Napoli liikennöityjä vuoroja. **Ippocampo/Rumore/Capitan Morgan**: markkinaehtoisesti tarjottavia yhdistelmäpalveluja, mutta pääasiassa kesäkaudella eikä aina päivittäin. Palvelu oli hyvin epävakaa, koska nämä toimijat käyttivät alustyyppiä, joka pystyi liikennöimään vain hyvissä sääolosuhteissa.
Procida–Pozzuoli	Reitillä Ischia–Procida–Pozzuoli tarjottujen palvelujen lisäksi kaksi päivittäistä kantosiipialuksella ajettavaa matkustajavuoroa (matka-aika 15 minuuttia) ympäri vuoden (**Procidasta** klo **8.10** ja **Pozzuolista** klo **8.50**).	**Gestour:** yhdeksän päivittäistä yhdistelmäpalvelua lautalla (matka-aika 50 minuuttia) ympäri vuoden markkinaehtoisesti (**Pozzuolista** klo **6.00**, **8.30**, **10.35**, **12.55** ja **19.50** ja **Procidasta** klo **6.50**, **9.30**, **11.20** ja **18.55**). **Ippocampo:** neljä yhdistelmäpalvelua markkinaehtoisesti kesäkaudella, pääasiassa vain sunnuntaisin (Procidasta klo 18.45 ja 20.00 ja Pozzuolista klo 19.20 ja 20.50). **Procida Lines:** Italian mukaan Procida Lines ei liikennöinyt reitillä vuosina 2012–2015.

Reitti	Caremar	Kilpailijat
Procida–Napoli	Reitillä Ischia–Procida–Pozzuoli tarjottujen palvelujen lisäksi kaksi päivittäistä kantosiipialuksella ajettavaa matkustajavuoroa (matka-aika 40 minuuttia) ympäri vuoden (**Procidasta** klo **6.35** ja **9.20** ja **Napolista** klo **7.30** ja **17.45**).	**SNAV:** kantosiipialuksella ajettavia matkustajaliikennepalveluja reitillä Ischia–Procida–Napoli tarjottujen palvelujen lisäksi: — yksi päivittäinen vuoro ympäri vuoden julkisen palvelun velvoitteiden mukaisesti (**Napolista** klo **12.30** ja — kaksi päivittäistä vuoroa kesäkaudella markkinaehtoisesti (Napolista klo 18.45). **Medmar:** lautalla ajettavia yhdistelmäpalveluja reitillä Ischia–Procida–Napoli tarjottujen palvelujen lisäksi: — yksi päivittäinen vuoro ympäri vuoden julkisen palvelun velvoitteiden mukaisesti (Napolista klo 00.20).

(250) Taulukossa 10 esitettyjen tietojen perusteella komissio katsoo, että kilpailijoiden 1 päivästä lokakuuta 2011 tarjoamat palvelut, joita Caremarin on uuden palveluhankintasopimuksen nojalla määrä liikennöidä Napolinlahdella, eivät ole korvattavissa Caremarin tarjoamilla palveluilla, koska tarjotut palvelut eroavat toisistaan merkittävästi tyypin, säännöllisyyden ja kapasiteetin suhteen, kuten jäljempänä esitetään (ks. johdanto-osan 251–259 kappale).

(251) Reitin **Capri–Sorrento** osalta komissio toteaa, että Caremar oli ainoa liikenteenharjoittaja, joka tarjosi tällä reitillä yhdistelmäpalveluja ympäri vuoden. NLG tarjosi ainoastaan matkustajaliikennepalveluja, ja toimijat, jotka tarjosivat myös yhdistelmäpalveluja (Aligruson ja SNAV), liikennöivät vain kesäkaudella. Mikään toimija ei tarjonnut yhdistelmäliikenteen palveluja Caprin ja Sorrenton välillä talvella, joten saaren asukkaat/myymälänomistajat/opiskelijat eivät voineet työmatkoillaan ottaa omaa ajoneuvoaan mukaan lautalle marras-huhtikuussa. Vuoden muina kuukausina Aligrusonin ja SNAV:n tarjoamat yhdistelmäpalvelut olisivat jättäneet työmatkailijoiden eniten tarvitsemat (ja matkailijoiden kannalta vähemmän kiinnostavat) ajat eli varhaiset aamut ([179]) ja myöhäiset illat ([180]) lähes ilman vuoroja. Kesäkaudella kilpailijoiden aikataulut eivät olisi palvelleet tyydyttävästi työmatkalaisten päivittäisiä tarpeita, kun otetaan huomioon niiden erot Caremarin aikatauluihin. Näistä syistä Italia ei tehnyt ilmeistä virhettä katsoessaan, että markkinoiden toiminta meriliikenteen yhdistelmäpalvelujen tarjoamisessa kyseisellä reitillä oli puutteellista.

(252) Reitin **Capri–Napoli** osalta komissio toteaa, että Caremar oli ainoa liikenteenharjoittaja, joka tarjosi tällä reitillä yhdistelmäpalveluja. Kolme muuta reitillä vuosina 2012–2015 toiminutta laivayhtiötä (SNAV, NLG ja Neapolis) tarjosivat ainoastaan matkustajaliikennepalveluja. Nämä palvelut eivät kyenneet tyydyttämään ajoneuvoineen matkustavien käyttäjien merikuljetusten kysyntää, minkä vuoksi saaren asukkaat/myymälänomistajat/opiskelijat eivät työmatkoillaan voineet ottaa omaa ajoneuvoaan mukaan lautalle. Tähän sisältyvät myös ambulanssien merikuljetukset, joiden tarkoituksena on vastata lääketieteellisiin tai muihin hätätilanteihin, jos helikopterilla suoritettava ilmateitse tapahtuva hätäkuljetus ei ole mahdollinen. Tältä osin komissio toteaa, että helikopterit voivat laskeutua ja nousta vain sellaisilla alueilla, jotka on varustettu tällaista lentoliikennettä varten, ja vain sääolosuhteiden salliessa ([181]). Caprin saarella on vain yksi helikopterikenttä, joka sijaitsee Anacaprin kunnassa ja palvelee myös

([179]) Ilman Caremaria (jolla oli velvollisuus liikennöidä ensimmäinen vuoro Caprista klo 7.00 ja ensimmäinen vuoro Sorrentosta klo 7.45) SNAV olisi tarjonnut ensimmäisen vuoron aamulla Caprista vasta klo 7.35 ja Sorrentosta klo 8.10. Näiden kahden vuoron lisäksi käyttäjillä ei olisi ollut muita mahdollisuuksia päästä määränpäähänsä aikaisin aamulla, koska seuraavat vuorot olisivat lähteneet Caprista vasta klo 9.15 ja Sorrentosta 11.25.

([180]) Iltaisin päivän viimeinen vuoro olisi ilman Caremaria lähtenyt Sorrentosta klo 16.35 (SNAV) ja Caprista klo 18.05 (SNAV ja Aligruson), kun taas Caremarin oli taattava myös klo 19.25 Sorrentosta ja klo 18.45 Caprista lähtevät vuorot.

([181]) Ks. esimerkiksi 15.12.2017 julkaistu uutinen verkko-osoitteessa https://www.ilmattino.it/napoli/citta/mareggiata_capri_corsa_straordinaria_traghetto_naiade_caremar_sorrento-3430586.html (sivustolla käyty viimeksi 5.6.2024) ja 12.1.2022 julkaistu uutinen verkko-osoitteessa https://caprinews.it/?p=31904 (sivustolla käyty viimeksi 5.6.2024).

yksityislentoja. Helikoptereita käytetään yleensä pelastustoimiin alueilla, joille ambulanssit eivät pääse helposti, tai sellaisten potilaiden kuljetuksiin, jotka tarvitsevat kiireellistä kuljetusta mantereella oleviin sairaaloihin. Sitä vastoin vähemmän kiireellisissä tapauksissa, joissa potilas voidaan kuljettaa sairaalaan ambulanssilla tai yksityisautolla, tai jos helikopterit eivät voi laskeutua Anacapriin tai lähteä sieltä liian voimakkaan tuulen vuoksi, lautta on tavallisin kuljetusmuoto mantereelle ([182]). Ilman Caremaria ei myöskään olisi ollut toimijaa, joka olisi hoitanut postilähetysten kuljetuksen Capriin/Caprista. Komissio katsoo, että ajoneuvojen ja rahdin kuljetukseen rajoittuva julkisen palvelun velvoite ei olisi ollut asianmukainen, koska kilpailijoiden markkinaehtoisesti tarjoamat matkustajaliikennepalvelut eivät yksin riittäneet takaamaan riittäviä yhteyksiä Caprin ja Napolin välillä. Itse asiassa vuosien aikana tarjottiin markkinaehtoisesti vain seitsemän päivittäistä matkustajavuoroa: Neapolis tarjosi viisi vuoroa (Caprista klo 8.50, 14.10 ja 17.30 ja Napolista klo 10.00 ja 16.05) ja NLG tarjosi kaksi vuoroa (Caprista klo 9.35 ja 11.35). Yksikään markkinatoimija ei siis tarjonnut palveluja aikaisin aamulla, kun taas Caremarin oli varmistettava ensimmäinen vuoro aamulla Caprista Napoliin (kesäkaudella klo 5.40 ja talvikaudella klo 6.45). Komissio toteaa, että suurin osa Caremarin kilpailijoiden vuoden aikana tarjoamista vuoroista perustui julkisen palvelun velvoitteisiin ([183]), mikä viittaa siihen, että markkinat eivät periaatteessa olisi tuottaneet niitä ilman viranomaisten virallista pyyntöä. Kun otetaan huomioon, että Napolinlahdella käytössä ollut julkisen palvelun velvoitejärjestelmä ei taannut palvelun tehokasta tarjoamista, kuten Italia selitti (johdanto-osan 182 kappale), oli järkevää sisällyttää matkustajaliikennepalvelut Caremarille tällä reitillä uuden palveluhankintasopimuksen nojalla asetetun julkisen palvelun velvoitteen piiriin. Näistä syistä Italia ei tehnyt ilmeistä virhettä katsoessaan, että markkinoiden toiminta meriliikenteen yhdistelmäpalvelujen tarjoamisessa kyseisellä reitillä oli puutteellista.

(253) Suoran reitin **Ischia–Napoli** osalta komissio toteaa, että Caremar tarjosi lautalla ajettavia yhdistelmäpalveluja kilpaillen Medmarin kanssa ja kantosiipialuksella ajettavia matkustajaliikennepalveluja kilpaillen Alilauron kanssa, joka sekin tarjosi useita päivittäisiä vuoroja ympäri vuoden. Caremarin kilpailijoiden tällä suoralla reitillä tarjoamat vuorot kuitenkin liikennöitiin eri vuorokaudenaikoina kuin Caremarin liikennöimät vuorot ([184]) ja lisäksi ne kaikki olivat julkisen palvelun velvoitteiden alaisia. Kun otetaan huomioon Caremarin ympäri vuoden tarjoamien palvelujen aikataulut ja vuorotiheys (ks. taulukko 10), on ilmeistä, että Caremarille asetettujen julkisen palvelun velvoitteiden tarkoituksena oli taata vakiona pysyvä vähimmäismäärä päivittäisiä yhteyksiä keskeisinä vuorokaudenaikoina, joina Caremarin kilpailijat eivät tarjonneet palveluja. Tästä syystä Italia ei tehnyt ilmeistä virhettä katsoessaan, että markkinoiden toiminta meriliikenteen yhdistelmä- ja matkustajaliikennepalvelujen tarjoamisessa kyseisellä reitillä oli puutteellista. Tämä päätelmä pitää paikkansa myös siinä tapauksessa, että Ischian ja Napolin suoran yhteyden katsottaisiin olevan korvattavissa Procidassa tehtävällä välipysähdyksellä, vaikka matka on eri pituinen ([185]). Kuten johdanto-osan 254 kappaleessa selitetään, Caremarin kilpailijoiden tarjoamat palvelut reitillä Ischia–Procida–Napoli eivät riittäneet takaamaan riittäviä säännöllisiä yhteyksiä Ischian ja Napolin välillä.

(254) Reitin **Ischia–Procida–Napoli** osalta komissio toteaa, että Caremarin lisäksi myös Medmarilla ja Alilaurolla oli lupa liikennöidä vuoroja tällä reitillä. Yhdistelmäpalvelujen osalta markkinoiden tarjonta oli kuitenkin hyvin rajallista, koska ainoa yhdistelmäpalvelujen tarjoaja Caremarin lisäksi oli Medmar, joka tarjosi yhden päivittäisen yhdistelmäpalvelun ympäri vuoden (Ischiasta klo 10.35) ja kaksi päivittäistä palvelua kesäkaudella (Ischiasta klo 22.20 ja Napolista klo 00.20). Näitä palveluja ei Italian mukaan tarjottu juuri koskaan, vaikka ne kuuluivat julkisen palvelun

([182]) Ks. esimerkiksi 12.8.2019 julkaistu uutinen verkko-osoitteessa https://nursetimes.org/capri-lodissea-di-un-turista-brasiliano-soccorsi-lunghi-sei-ore/72139 (sivustolla käyty viimeksi 5.6.2024).

([183]) Kaikki SNAV:n reitillä ympäri vuoden tarjoamat 13 päivittäistä matkustajavuoroa (joista 11 tarjottiin yhdessä NLG:n kanssa) perustuivat julkisen palvelun velvoitteisiin, NLG:n tällä reitillä ympäri vuoden tarjoamista 15 päivittäisestä vuorosta 13 tarjottiin julkisen palvelun velvoitteiden mukaisesti (11 niistä tarjottiin yhdessä SNAV:n kanssa).

([184]) Ympäri vuoden tarjottujen yhdistelmäpalvelujen osalta Caremar liikennöi Ischiasta klo 8.45 ja 13.50 lähteviä vuoroja, kun taas Medmar liikennöi kesällä klo 17.00 ja talvella klo 16.35 lähtevää vuoroa. Napolista Caremar liikennöi klo 15.45 ja 20.15 lähteviä vuoroja ja Medmar klo 8.35, 14.10 ja 18.30 lähteviä vuoroja. Ympäri vuoden tarjottujen matkustajaliikennepalvelujen osalta Caremar liikennöi Napolista klo 14.45 lähtevää vuoroa ja Alilauro klo 7.35 ja 20.10 lähteviä vuoroja. Caremar ei liikennöinyt Ischiasta lähteviä matkustajaliikennepalveluja.

([185]) Lautalla ajettavien yhdistelmäpalvelujen osalta välipysähdys Procidassa pidentää matka-aikaa noin 15 minuutilla (matka suoralla reitillä Ischia–Napoli kestää 1 tunnin ja 25 minuuttia). Kantosiipialuksella ajettavien matkustajaliikennepalvelujen osalta välipysähdys Procidassa pidentää matka-aikaa lähes 30 minuutilla (matka suoralla reitillä Ischia–Napoli kestää 45 minuuttia).

velvoitteen piiriin. On ilmeistä, että Medmarin tarjonta ei riittänyt tyydyttämään käyttäjien kysyntää, joka koski tiheitä ja säännöllisiä yhteyksiä Ischian, Procidan ja Napolin välillä. Matkustajaliikennepalvelujen osalta yksikään toimija ei tarjonnut reitillä meriliikenteen matkustajapalveluja ympäri vuoden markkinaehdoin. SNAV:n ympäri vuoden tarjoamat seitsemän päivittäistä vuoroa olivat julkisen palvelun velvoitteiden alaisia. Lisäksi SNAV:n palvelut ja Caremarin palvelut oli tarjottava eri vuorokaudenaikoina ([186]). Ainoa SNAV:n tarjoama markkinaehtoinen palvelu tällä reitillä oli päivittäinen vuoro Ischiasta klo 11.25 kesäkaudella. On ilmeistä, että kyseinen palvelu oli suunnattu pääasiassa matkailijoille eikä riittänyt täyttämään käyttäjien kysyntää. Näistä syistä Italia ei tehnyt ilmeistä virhettä katsoessaan, että markkinoiden toiminta meriliikenteen yhdistelmä- ja matkustajapalvelujen tarjoamisessa kyseisellä reitillä oli puutteellista.

(255) Reitin **Ischia–Procida–Pozzuoli** osalta komissio toteaa, että Caremar liikennöi reitillä kilpaillen Medmarin kanssa, joka myös tarjosi päivittäisiä vuoroja tällä reitillä. Ympäri vuoden tarjottavat päivittäiset vuorot olivat kuitenkin julkisen palvelun velvoitteiden alaisia. Lisäksi niitä oli rajoitettu määrä (kaksi päivittäistä vuoroa Ischiasta ja kaksi päivittäistä vuoroa Pozzuolista) ja niitä tarjottiin vuorokaudenaikoina, joina Caremar ei tarjonnut palveluja ([187]). Näin ollen mikään laivayhtiö ei tarjonnut tällä reitillä palveluja ympäri vuoden markkinaehdoin eikä Medmarin julkisen palvelun velvoitteiden mukaisesti tarjoamia palveluja voitu korvata Caremarin palveluilla, jotka kattoivat eri vuorokaudenajat. Näistä syistä Italia ei tehnyt ilmeistä virhettä katsoessaan, että markkinoiden toiminta meriliikenteen yhdistelmäpalvelujen tarjoamisessa kyseisellä reitillä oli puutteellista.

(256) Reitin **Ischia–Procida** osalta komissio toteaa, että Caremarin on uuden palveluhankintasopimuksen nojalla tarjottava ympäri vuoden yksi päivittäinen kantosiipialuksella ajettava matkustajaliikennepalvelu (Procidasta klo 15.30) reiteillä Ischia–Procida–Pozzuoli ja Ischia–Procida–Napoli tarjottujen palvelujen lisäksi. Campanian alue sisällytti tämän julkisen palvelun velvoitteiden alaisen palvelun uuteen palveluhankintasopimukseen vastauksena Procidan kunnan nimenomaiseen pyyntöön lisätä Procidasta lähteviä ympärivuotisia yhteyksiä (ks. johdanto-osan 181 kappale). Pyyntöä perusteltiin sillä, että suurin osa markkinoiden tarjoamista Procidaan suuntautuvista yhteyksistä tarjottiin kesällä ja ne oli suunnattu pääasiassa matkailijoille. Itse asiassa markkinat tarjosivat vain yhden vakaan ([188]) markkinaehtoisen ympärivuotisen yhteyden (SNAV:n liikennöimä vuoro Ischiasta klo 8.30). Kuten edellä mainittiin (johdanto-osan 254 ja 255 kappale), yksikään toimija ei tarjonnut ympäri vuoden päivittäisiä vuoroja (sen paremmin matkustaja- kuin yhdistelmäpalveluja) markkinaehdoin ([189]) reiteillä Ischia–Procida–Pozzuoli ja Ischia–Procida–Napoli eikä Caremarin kilpailijoiden tarjoamilla julkisen palvelun velvoitteiden alaisilla palveluilla varmistettu Procidasta lähteviä matkustajaliikenteen yhteyksiä iltapäivisin (klo 14.30–17.50). Tästä syystä Italia ei tehnyt ilmeistä virhettä katsoessaan, että markkinoiden toiminta meriliikenteen yhdistelmäpalvelujen tarjoamisessa kyseisellä reitillä oli puutteellista.

([186]) Napolista Caremarin oli varmistettava klo 8.40, 11.45, 13.10 ja 18.15 lähtevät vuorot. ja SNAV:n klo 8.25, 16.20 ja 19.00 lähtevät vuorot. Ischiasta Caremarin oli varmistettava klo 6.45, 10.15, 13.00, 14.30 ja 16.25 lähtevät vuorot SNAV:n klo 7.10, 9.45, 13.50 ja 17.40 lähtevät vuorot.

([187]) Medmar liikennöi Ischiasta klo 2.30 ja 18.55 ja Pozzuolista klo 4.10 ja 20.30, kun taas Caremar liikennöi Ischiasta klo 7.20 (vain kesällä), 8.35, 11.30 ja 17.30 ja Pozzuolista klo 9.00 (vain kesällä), 10.15, 14.00 ja 18.55.

([188]) Ippocampo-, Rumore- ja Capitan Morgan -laivayhtiöiden markkinaehtoisia yhdistelmäpalveluja oli liian vähän ja ne olivat liian epävakaita, jotta ne olisivat tyydyttäneet paikallisen väestön yhteyksien tarpeen. Kuten Italia mainitsi (johdanto-osan 185 kappaleen f alakohta), nämä toimijat käyttivät alustyyppiä, joka pystyi liikennöimään vain hyvissä sääolosuhteissa, ja lisäksi niiden tarjonta keskittyi kesäkaudelle eikä vuoroja aina liikennöity päivittäin. Reitin Ischia–Procida osalta komissio toteaa, että Caremarin kilpailijat liikennöivät reittiä pääasiassa kesäkaudella eivätkä aina päivittäin. Vain Rumore tarjosi ympärivuotisesti yhden päivittäisen yhdistelmäpalvelun markkinaehdoin (Ischiasta klo 10.40).

([189]) Kaikkiin Caremarin kilpailijoiden kyseisillä reiteillä tarjoamiin palveluihin sovellettiin julkisen palvelun velvoitteita. Medmar tarjosi reitillä Ischia–Procida–Pozzuoli neljä päivittäistä yhdistelmäpalvelua, kaikki julkisen palvelun velvoitteiden mukaisesti. Reitillä Ischia–Procida–Napoli Medmarin oli tarjottava yksi päivittäinen yhdistelmäpalvelu julkisen palvelun velvoitteiden mukaisesti ja SNAV:n oli tarjottava seitsemän päivittäistä matkustajaliikennepalvelua ympäri vuoden, kaikki julkisen palvelun velvoitteiden mukaisesti.

(257) Reitin **Procida–Pozzuoli** osalta komissio toteaa, että Caremarin oli tarjottava reitillä kaksi päivittäistä kantosiipialuksella ajettavaa matkustajaliikennepalvelua ympäri vuoden reitillä Ischia–Procida–Pozzuoli tarjottujen palvelujen lisäksi, kun taas Caremarin kilpailijat (Gestour, Ippocampo ja Procida Lines) liikennöivät reitillä ainoastaan lautalla ajettavia yhdistelmäpalveluja. Kyseiset palvelut olivat paljon hitaampia kuin Caremarin tarjoamat palvelut (lautalla matka kesti 50 minuuttia, kun se kantosiipialuksella kesti 15 minuuttia), joten ne eivät ole keskenään korvattavissa. Riippumatta siitä, missä määrin matkustaja- ja yhdistelmäpalvelut ovat korvattavissa keskenään, komissio toteaa joka tapauksessa, että Caremarin kilpailijoiden ympäri vuoden tarjoamat palvelut – ainoastaan Gestourilla ja Procida Linesilla ([190]) oli lupa tarjota palveluja ympäri vuoden – tarjottiin eri vuorokauden aikoina kuin Caremarin liikennöimillä reiteillä ([191]), jolloin päivittäisten työmatkalaisten kannalta tärkeä aikaväli (Procidasta klo 7.00–9.00 ja Pozzuolista klo 9.00–10.00) jäi kattamatta. Tästä syystä Italia ei tehnyt ilmeistä virhettä katsoessaan, että markkinoiden toiminta matkustajaliikennepalvelujen tarjoamisessa kyseisellä reitillä oli puutteellista.

(258) Reitin **Procida–Napoli** osalta komissio toteaa, että Caremarin oli tarjottava reitillä ympäri vuoden neljä päivittäistä kantosiipialuksella ajettavaa matkustajaliikennepalvelua reitillä Ischia–Procida–Napoli tarjottujen palvelujen lisäksi, kun taas Medmar ja SNAV tarjosivat kumpikin päivittäin vain yhden vuoron reitillä Ischia–Procida–Napoli tarjottujen vuorojen lisäksi (Medmar Napolista klo 00.20 ja SNAV Napolista klo 12.30). Nämä molemmat vuorot tarjottiin julkisen palvelun velvoitteiden mukaisesti ja eri vuorokaudenaikoina kuin Caremarin liikennöimät vuorot ([192]). Vaikka otetaan huomioon SNAV:n ja Medmarin reitillä Ischia–Procida–Napoli tarjoamat palvelut, mikään laivayhtiö ei tarjonnut tällä reitillä matkustajaliikennepalveluja ympärivuotisesti markkinaehdoin, ja Medmarin ja SNAV:n julkisen palvelun velvoitteiden mukaiset matkustajaliikennepalvelut eivät kattaneet eräitä päivittäisten työmatkalaisten yhteyksien varmistamiseksi tärkeitä aikavälejä (Procidasta klo 6.00–7.00 ja klo 8.00–10.00. ja Napolista klo 7.00–8.00 ja klo 17.00–18.00). Tästä syystä Italia ei tehnyt uuden palveluhankintasopimuksen nojalla ilmeistä virhettä katsoessaan, että markkinoiden toiminta matkustajaliikennepalvelujen tarjoamisessa kyseisellä reitillä oli puutteellista.

(259) Edellä esitetyn perusteella komissio katsoo, että Caremarin kanssa tehdyssä uudessa palveluhankintasopimuksessa vahvistetut edellä mainittujen kahdeksan reitin liikennöintiä koskevat julkisen palvelun velvoitteet ovat perusteltuja, koska on olemassa todellinen julkinen tarve varmistaa alueellinen jatkuvuus. Itse asiassa uuden palveluhankintasopimuksen toimeksiannon ajankohtana pelkästään markkinavoimat (vaikka niille olisi asetettu julkisen palvelun velvoite) eivät riittäneet täyttämään Italian määrittämiä julkisen palvelun tarpeita vuorotiheyden, jatkuvuuden ja säännöllisyyden osalta.

(260) Tämä päätelmä koskee myös kiinnityspaikkaa koskevaa etuoikeutta, joka Caremarille myönnettiin uuden palveluhankintasopimuksen mukaisten palvelujen tuottamista varten. Kuten edellä mainittiin, Italia on vahvistanut, että kiinnityspaikkaa koskeva etuoikeus myönnetään vain julkisen palvelun järjestelmän puitteissa liikennöitäessä ja että se on tällaisten palvelujen tarjoajalle myönnettävä liitännäisetuus ([193]). Lain nro 166/2009 19 b §:n 21 momentin mukaan kiinnityspaikkaa koskeva etuoikeus on välttämätön saarten ja mantereen välisen alueellisen jatkuvuuden takaamiseksi ja julkisen palvelun velvoitteen täyttämiseksi (ks. johdanto-osan 99 kappale). Jos nimittäin kiinnityspaikkaa koskevaa etuoikeutta ei olisi myönnetty, Caremar saattaisi joutua odottamaan laituriinkiinnittymisvuoroaan ja olla tämän takia myöhässä, mikä tekisi tyhjäksi tarkoituksen varmistaa, että kansalaisille on tarjolla luotettavia ja sopivia yhteyksiä. Säännöllinen aikataulu on todella tarpeen, jotta voidaan täyttää saarten väestön liikkumistarpeet ja edistää kyseisten saarten talouskehitystä. Lisäksi uudessa palveluhankintasopimuksessa asetetaan erityisiä aikatauluvelvoitteita julkisen palvelun reittien lähdöille, joten kiinnityspaikkaa koskevalla etuoikeudella varmistetaan, että satamat jakavat laituripaikat sekä lähtö- ja saapumisajat siten, että julkisen palvelun tuottaja kykenee täyttämään julkisen palvelun velvoitteensa. Tätä taustaa vasten komissio katsoo, että kyseisen toimenpiteen tarkoituksena on varmistaa, että Caremar kykenee täyttämään julkisen palvelun velvoitteensa, joissa on kyse varsinaisesta yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvästä palvelusta (ks. johdanto-osan 267 kappale).

([190]) Italian mukaan Procida Lines ei kuitenkaan toimittanut palvelua vuosina 2012–2015.

([191]) Procidasta Caremar liikennöi ympäri vuoden klo 8.10 ja Gestour liikennöi ympäri vuoden klo 6.50, 9.30, 11.20 ja 18.55 (ja Procida Linesin oli tarkoitus liikennöidä klo 5.50, 7.50, 10.45, 12.40, 15.25, 17.30 ja 19.15). Pozzuolista Caremar liikennöi klo 8.50 ja Gestour liikennöi ympäri vuoden klo 6.50, 9.30, 11.20 ja 18.55 (ja Procida Linesin oli tarkoitus liikennöidä klo 5.05, 7.05, 11.50, 13.35, 16.25, 18.25 ja 20.00).

([192]) Caremar liikennöi päivittäisiä matkustajavuoroja Procidasta klo 6.35 ja 9.20 ja Napolista klo 7.30 ja 17.45.

([193]) Kun esimerkiksi Laziomarin tapauksessa Pontinon saariston kolmen reitin meriliikennepalvelut siirrettiin Caremarilta Laziomarille, kyseisillä reiteillä liikennöityihin satamiin liittyvä kiinnityspaikkaa koskeva etuoikeus siirtyi automaattisesti Laziomarille.

Vähiten haitallinen lähestymistapa

(261) Italia on päättänyt tehdä palveluhankintasopimuksen yhden toimijan (Caremarin) kanssa siitä huolimatta, että useat toimijat liikennöivät myös tiettyjä julkisen palvelun velvoitteen piiriin kuuluvia reittejä ilman korvausta, kuten taulukosta 10 käy ilmi.

(262) Komissio katsoo, että korvaukseton julkisen palvelun velvoitteen järjestelmä, joka oli voimassa vain vuoteen 2017 saakka Napolinlahdella ([194]), ei ollut millään tavoin verrattavissa Caremarille uuden palveluhankintasopimuksen nojalla asetettuun julkisen palvelun velvoitteeseen seuraavista syistä.

(263) Ensinnäkin Caremarin kilpailijoille asetetut julkisen palvelun velvoitteet poikkesivat uuden palveluhankintasopimuksen kattamista velvoitteista, koska ne koskivat ainoastaan vuorotiheyttä, säännöllisyyttä, (vain matkustajien tai matkustajien, ajoneuvojen ja rahdin kuljetukseen) käytettäviä alustyyppejä ja lippujen enimmäishintoja, kun taas Caremariin sovellettiin myös täsmällisyyttä, laatua ja käytettävien alusten kapasiteettia koskevia velvoitteita (ks. johdanto-osan 183 kappale).

(264) Toiseksi Caremarin kilpailijoille asetettuihin julkisen palvelun velvoitteisiin ei sovellettu seuraamuksia, joilla olisi varmistettu palvelun tarjoaminen julkisen palvelun velvoitteiden mukaisesti, kun taas uudessa palveluhankintasopimuksessa määritellään yksityiskohtainen seuraamusjärjestelmä, jos julkisen palvelun velvoitteita ei noudateta (ks. johdanto-osan 90 ja 91 kappale). Italian toimittamien tietojen perusteella (ks. johdanto-osan 183 kappale) komissio myöntää, että käyttäjien kysyntään ei olisi voitu vastata asettamalla julkisen palvelun velvoite ilman korvausta, koska Caremarin kilpailijat jättivät useaan otteeseen noudattamatta julkisen palvelun velvoitteita ([195]) tai tarjoamatta julkisen palvelun velvoitteiden mukaisia palveluja, koska niillä oli oikeus sanoa irti julkisen palvelun velvoitetta koskeva sopimus 45 päivän irtisanomisajalla ja ne voivat pyytää palvelun keskeyttämistä tai yksinkertaisesti kieltäytyä jatkamasta julkisen palvelun velvoitteen hoitamista ([196]).

(265) Siinäkään tapauksessa, että nämä korvauksettomat julkisen palvelun velvoitteet olisi täytetty, ne eivät yksin olisi riittäneet tyydyttämään täysin Italian yksilöimää julkisen palvelun tarvetta eli varmistamaan mantereen ja saarten välinen alueellinen jatkuvuus täyttämällä paikallisen väestön liikennetarpeet (pääasiassa työtä ja opiskelua varten) säännöllisten ja luotettavien meriliikennepalvelujen avulla (ks. johdanto-osan 199 ja 242 kappale), koska ne eivät kattaneet eräitä päivittäisten työmatkalaisten kannalta tärkeitä ajanjaksoja vuorokaudesta.

(266) Komissio ottaa lisäksi huomioon Italian väitteen, jonka mukaan palveluhankintasopimuksen tekeminen oli tarpeen myös Caremarin yksityistämiseksi. Tarkemmin sanottuna Italia väittää, että kilpailuttamalla Caremar yhdessä uuden palveluhankintasopimuksen kanssa sen oli mahdollista varmistaa meriliikenteen julkisen palvelun jatkuvuus ja saada valtion kannalta mahdollisimman suuri arvo. Tästä syystä komissio hyväksyi (ks. johdanto-osan 105 kappale) Italian päätöksen kilpailuttaa Caremar yhdessä uuden palveluhankintasopimuksen kanssa. Samalla komissio hyväksyi – ja hyväksyy myös tässä päätöksessä – sen, ettei Italia voinut tukeutua muihin kaikkia toimijoita koskeviin korvauksettomiin julkisen palvelun velvoitteisiin vaan teki mieluummin palveluhankintasopimuksen vain Caremarin kanssa.

Päätelmät

(267) Edellä esitetyn arvioinnin perusteella komissio katsoo, ettei Italia ole tehnyt ilmeistä virhettä määritellessään Caremarin hoidettavaksi annetut palvelut yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviksi palveluiksi taulukossa 10 yksilöidyillä reiteillä. Näin ollen komission vuonna 2011 tehdyssä aloittamispäätöksessä ja vuonna 2012 tehdyssä laajentamispäätöksessä esittämät epäilyt ovat poistuneet.

([194]) Tämä korvaukseton julkisen palvelun velvoitteen järjestelmä oli voimassa 9 päivään tammikuuta 2017 asti. Caremar on ollut 10 päivästä tammikuuta 2017 lähtien ainoa julkisen palvelun velvoitteen alainen meriliikenteen harjoittaja Napolinlahdella.

([195]) Ks. alaviite 126.

([196]) Ks. alaviite 125.

(268) Voidakseen todeta, että ensimmäinen Altmark-kriteeri täyttyy, komission on vielä tarkistettava, oliko Caremarille asetetut julkisen palvelun velvoitteet määritelty selkeästi ja noudatettiinko asetuksen (ETY) N:o 3577/92 vaatimuksia. Ensimmäisen seikan osalta komissio toteaa, että julkisen palvelun velvoitteet määritellään selkeästi uudessa palveluhankintasopimuksessa ja sen liitteissä, jotka sisältävät esimerkiksi aluksia koskevat eritelmät kullekin reitille (ks. johdanto-osan 83–91 kappale). Myös korvausta koskevat yksityiskohtaiset säännöt täsmennetään uudessa palveluhankintasopimuksessa, laissa nro 166/2009 ja toimintaohjeessa 111/2007 (ks. johdanto-osan 92–96 kappale). Lisäksi uuden palveluhankintasopimuksen voimassaoloaika on määritelty selkeästi (yhdeksän vuotta), ja sopimuksessa yksilöidään Caremar julkisen palvelun tuottajaksi sekä täsmennetään järjestelyt mahdollisten liiallisten korvausten välttämiseksi ja perimiseksi takaisin (ks. johdanto-osan 94 kappale). Toisen seikan osalta komissio toteaa, että uusi palveluhankintasopimus kilpailutettiin syrjimättä ketään yhteisön laivanvarustajaa asetuksen (ETY) N:o 3577/92 4 artiklan 1 kohdan mukaisesti (ks. johdanto-osan 69 ja 70 kappale). Näin ollen komissio katsoo, että ensimmäinen Altmark-kriteeri täyttyy.

(269) Koska kiinnityspaikkaa koskeva etuoikeus on uudessa palveluhankintasopimuksen nojalla määriteltyjen julkisen palvelun velvoitteisiin liittyvä toimenpide, myös kiinnityspaikkaa koskeva etuoikeus täyttää ensimmäisen Altmark-kriteerin.

9.1.2.2 Toinen Altmark-kriteeri

(270) Komissio muistuttaa katsoneensa vuonna tehdyssä 2012 laajentamispäätöksessä (ks. vuonna 2012 tehdyn laajentamispäätöksen johdanto-osan 205 kappale) alustavasti, että Altmark-tuomion toinen kriteeri täyttyi.

(271) Tätä taustaa vasten komissio toteaa, että korvauksen laskentaperusteena käytetyt parametrit on vahvistettu etukäteen ja toisen Altmark-kriteerin mukaisia avoimuusvaatimuksia noudattaen. Tarkemmin sanottuna korvauksen laskentaperusteena olleet parametrit selitetään yksityiskohtaisesti toimintaohjeessa 111/2007 ja niitä sovelletaan uudessa palveluhankintasopimuksessa (ks. johdanto-osan 93 kappale). Korvauksen laskentamenetelmä, mukaan lukien esimerkiksi huomioon otettavat kustannustekijät ja pääoman tuottoaste, esitetään yksityiskohtaisesti toimintaohjeessa 111/2007 (ks. johdanto-osan 93 kappale). Koska kiinnityspaikkaa koskeva etuoikeus ei johda Caremarin osalta rahalliseen korvaukseen, komissio katsoo tämän toimenpiteen olevan toisen Altmark-kriteerin mukainen.

(272) Näin ollen komissio katsoo, että Altmark-tuomion toinen kriteeri täyttyy.

9.1.2.3 Kolmas Altmark-kriteeri

(273) Kolmannen Altmark-kriteerin mukaan yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvän palvelun täyttämisestä maksettu korvaus ei saa ylittää sitä, mikä on tarpeen, jotta voidaan kattaa kokonaan tai osittain ne kustannukset, joita julkisen palvelun velvoitteiden täyttäminen aiheuttaa, kun otetaan huomioon näiden velvoitteiden täyttämisestä saadut tulot ja kohtuullinen voitto.

(274) Uuden palveluhankintasopimuksen 16 artiklan mukaan julkisen palvelun korvauksen määrä perustuu toimintaohjeessa 111/2007 vahvistettuun menetelmään ([197]), jonka mukaan korvaus ei saa ylittää sitä, mikä on tarpeen julkisen palvelun velvoitteen täyttämisestä aiheutuvien nettokustannusten kattamiseksi (taloudellinen ja rahoituksellinen tasapaino), kohtuullinen voitto mukaan luettuna. Kuten edellä mainittiin (ks. johdanto-osan 55–66 kappale), toimintaohjeen 111/2007 mukaan palvelujen laajuus, palveluhankintasopimuksessa vahvistetut lippujen enimmäishinnat ja korvausten tosiasialliset määrät on määritettävä siten, että ne kattavat asianomaiselle palveluntarjoajalle yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvien palvelujen tuottamisesta aiheutuvat kustannukset, kun otetaan huomioon muut tulot ja kohtuullinen voitto.

(275) Altmark-tuomiossa ei määritellä tarkasti kohtuullista voittoa. Yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevan tiedonannon mukaan kohtuullisella voitolla olisi katsottava tarkoitettavan sitä pääoman tuottoastetta, jota keskivertoyritys edellyttäisi harkitessaan yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvän palvelun tuottamista koko toimeksiannon keston ajan, ottaen huomioon riskin suuruus. Riskin suuruus riippuu toimialasta, palvelun tyypistä ja korvausjärjestelmän ominaispiirteistä.

([197]) Uuden palveluhankintasopimuksen 16 artiklan 1 kohta.

(276) Komissio esitti vuonna 2012 tehdyssä laajentamispäätöksessä epäilyjä entisen Tirrenia-konsernin yrityksille, muun muassa Caremarille, maksettujen korvausten oikeasuhteisuudesta. Komissio katsoi vuodesta 2010 maksetun korvauksen osalta alustavasti, ettei kiinteä 6,5 prosentin riskipreemio kuvastanut asianmukaista riskitasoa, koska ensinäkemältä vaikutti siltä, ettei Caremar kantanut tällaisten palvelujen tuottamisesta tavallisesti aiheutuvia riskejä. Tarkemmin sanottuna korvauksen laskennassa otettiin kustannustekijöinä huomioon kaikki palvelun tuottamisesta aiheutuneet kustannukset, ja myös muun muassa polttoainehintojen muutokset huomioitiin. Tämän takia komissio katsoi tuolloin, että Caremarille on mahdollisesti maksettu liiallisia korvauksia.

(277) Komissio toteaa, että tietyt uudessa palveluhankintasopimuksessa määrätyn korvausmenetelmän näkökohdat näyttävät tosiaan pienentävän Caremarille aiheutuvaa kaupallista riskiä. Komissio viittaa erityisesti seuraaviin määräyksiin:

— Uuden palveluhankintasopimuksen 13 artiklan mukaan Caremar voi pyytää Campanian alueelta vuosittain käyttäjätariffien mukauttamista inflaatioon, joskin Campanian alue voi päättää olla myöntämättä pyydettyä mukautusta tai keskeyttää jo myönnetyn mukautuksen (ks. johdanto-osan 89 kappale).

— Uuden palveluhankintasopimuksen 17 artiklan tarkoituksena on säilyttää julkisen palvelun taloudellinen ja rahoituksellinen tasapaino. Erityisesti jos julkisen palvelun korvaus ei riitä kattamaan uudella palveluhankintasopimuksella toimeksi annettujen palvelujen aiheuttamia kustannuksia, 17 artiklassa sallitaan tariffijärjestelmän, tarjottujen julkisten palvelujen laajuuden tai Caremarin merikaluston tarkistaminen. Sopimuksen 17 artiklan mukaan osapuolten on joka kolmas vuosi tarkistettava taloudellista ja rahoituksellista tasapainoa koskevat ehdot toimintaohjeessa 111/2007 vahvistettujen kriteerien ja sopimuksessa vahvistettujen sääntöjen mukaisesti. Tätä varten Caremarin on lähetettävä kunkin sopimuskauden kolmannen vuoden kesäkuun 30 päivään mennessä päivitetty raportti kyseisen kauden taloudellisista tuloksista.

(278) Vaikka nämä takeet näyttävät vähentävän Caremarille koituvaa kaupallista riskiä, komissio katsoo, että yritys joutuu edelleen kantamaan riskin siitä, että korvaus ei välttämättä riitä kattamaan palvelun suorittamisesta aiheutuvia kustannuksia. Kuten edellä mainittiin (johdanto-osan 93 kappale), palvelun taloudellinen ja rahoituksellinen tasapaino todennetaan vain kolmen vuoden välein, ja tasapainottamismekanismi voidaan ottaa käyttöön vain, jos liian vähäiset korvaukset alittavat sovitun määrän yli 5 prosentilla kokonaiskorvauksesta. Jos tarkistuksen yhteydessä ilmenee, ettei korvaus riitä kattamaan julkisen palvelun kustannuksia, Caremar ja Italia voivat sopia muutoksista vain seuraavien kolmen vuoden ajaksi. Sopimuksen 17 artiklan mukaan tällaisista muutoksista (jos niitä ehdotetaan) sovitaan neuvottelumenettelyssä ja Caremarin on hoidettava julkista palvelua muuttumattomana siihen asti, että asiassa päästään sopimukseen. Tämän vuoksi Caremar on edelleen osittain alttiina sille riskille, ettei korvaus riitä kattamaan kyseisen palvelun suorittamisesta aiheutuvia kustannuksia. Vaikka uuden palveluhankintasopimuksen 17 artiklaa voidaan käyttää taloudellisen ja rahoituksellisen tasapainon palauttamiseksi, se tehdään vain tulevaisuutta silmällä pitäen, eikä liian vähäisten korvausten korjausta ole mahdollista tehdä taannehtivasti.

(279) Kuten johdanto-osan 60 kappaleessa todetaan uudessa palveluhankintasopimuksessa sallitusta kohtuullisesta voitosta, toimintaohjeen 111/2007 mukaan pääoman tuotto lasketaan painotettua keskimääräistä pääomakustannusta (WACC) koskevan kaavan avulla käyttämällä 6,5 prosentin riskipreemiota.

(280) Italia korostaa, että riskipreemio määritettiin makrotaloudellisilla analyyseillä, joissa kyseisen alan vertailumaalle tai -alueelle osoitetaan keskimääräinen riskipreemio. Näissä analyyseissä Italian keskimääräiseksi riskipreemioksi määritettiin 6,4 prosenttia. Tämä preemio vastaa täysin toimintaohjeessa 111/2007 määriteltyä 4 prosentin riskipreemiota korotettuna 2,5 prosentilla muiden kuin yksinoikeudella harjoitettavien palvelujen osalta (tällöin riskipreemio on 6,5 %). Tätä 6,5 prosentin riskipreemion (brutto)tasoa käytettiin heinäkuuhun 2015 asti, mutta uutta palveluhankintasopimusta varten korvauksen laskennassa huomioon otettavaksi tasoksi vahvistettiin 10,55 prosenttia. Italia väittää, että tämä taso on korkeampi kuin aiemmissa sopimuksissa, joissa tasoksi asetettiin 6,5 prosenttia, koska Caremariin kohdistuu suurempi liiketoimintariski sen vuoksi, että korvauksia saatetaan todennäköisesti maksaa liian vähän (ks. johdanto-osan 198 kappale).

(281) Tältä osin komissio toteaa, että uudessa palveluhankintasopimuksessa ei ole lauseketta, joka mahdollistaisi korvauksen mukauttamisen, mikäli sopimuksesta poiketaan, lukuun ottamatta määräystä, jonka tarkoituksena on muuttaa julkisen palvelun laajuutta tai hintajärjestelmää. Jos polttoaineen hinta nousee tai matkustajaliikenne vähenee merkittävästi, Caremar on näin ollen alttiina kustannusten nousun tai tulojen vähenemisen ja sen myötä liian vähäisen korvauksen riskille. Kuten johdanto-osan 278 kappaleessa todetaan, palveluhankintasopimuksessa määrätään tällaisen liian vähäisen korvauksen varalta korjaavista toimenpiteistä, jotka vaikuttavat ainoastaan julkisen palvelun tulevaan toimintaan, mutta jo aiheutuneita tappioita ei voida kattaa takautuvasti. Lisäksi näitä sopimusperusteisia korjaavia toimenpiteitä sovelletaan vain, jos alikorvaus on yli 5 prosenttia kokonaiskorvauksesta (ks. johdanto-osan 277 kappale), kun taas Caremar kantaa itse riskin siitä, että sille maksetaan enintään 5 prosentin alikorvaus, joka selvästi vastaa vuosittain huomattavaa rahamäärä. Tämän vuoksi palvelun tuottaminen on erityisen riskialtista, koska yritys ei voi kompensoida liian vähäistä korvausta takautuvasti nostamalla hintoja (vain tulevia hintoja voidaan mukauttaa), supistamalla tarjottujen julkisten palvelujen laajuutta tai vähentämällä yrityksen palvelujen tuottamiseen käytettäviä aineellisia omaisuuseriä.

(282) Komissio huomauttaa myös, että edellä mainittu mekanismi altistaa Caremarin liian vähäisen korvauksen riskille, joka on suurempi kuin muiden laivayhtiöiden samana ajanjaksona markkinoilla kantama riski, jonka osalta 6,5 prosentin riskipreemiota pidettiin perusteltuna. Esimerkiksi yritysten Compagnia Italiana di Navigazione, joka oli Tirrenia di Navigazionen ostaja, ja Società Navigazione Siciliana, joka oli Siremarin ostaja, osalta komissio katsoi, että Italian toimivaltaisten viranomaisten vuonna 2012 Compagnia Italiana di Navigazionen ja vuonna 2016 Società Navigazione Sicilianan kanssa tekemien palveluhankintasopimusten mukainen 6,5 prosentin riskipreemio on perusteltu, kun otetaan huomioon, että nämä laivayhtiöt voivat pyytää sopimuksen taloudellisen ja taloudellisen tasapainon tarkistamista jo siinä tapauksessa, että alikorvaus ylitti 3 prosenttia kokonaiskorvauksesta ([198]). On loogista, että mitä suurempi toimijan kannettavaksi tuleva alikorvaus on, sitä suurempi riskipreemio voidaan sallia.

(283) Edellä esitetyn lisäksi komissio on arvioinut, onko Caremarille sijoitetun pääoman 10,55 prosentin tuotto kohtuullinen, laskemalla ([199]) laivanrakennus- ja merenkulkualalla toimivien länsieurooppalaisten yritysten painotetun keskimääräisen pääomakustannuksen ([200]) – Italian maariski huomioon ottaen – vuonna 2014 (eli vuotta ennen kuin Caremar allekirjoitti uuden palveluhankintasopimuksen). Koska sekä riskitön korko (joka on arvioitu Saksan kymmenvuotisen joukkolainan perusteella) että Italian maariskipreemio (joka on arvioitu joko käyttämällä Moody'sin maakohtaista luottoluokitusta tai luottoriskinvaihtosopimusten hintaerojen perusteella) vaihtelevat vuoden aikana, määritettiin vaihteluväli, jossa painotettu keskimääräinen pääomakustannus liikkui vuonna 2014. Kyseisenä vuonna tämän alan yritysten painotettu keskimääräinen pääomakustannus oli 10,39–11,84 prosenttia. Tämä tarkoittaa, että laivanrakennus- ja merenkulkualalla toimivan yrityksen, kuten Caremarin, olisi vuonna 2014 täytynyt saada tälle vaihteluvälille sijoittuva tuotto kattaakseen sekä velkarahoituksen että oman pääoman ehtoisen rahoituksen kustannukset. Tätä taustaa vasten ja ottaen huomioon riskit, joille Caremar altistuu etukäteen tarkasteltuna (ks. edellä johdanto-osan 281 kappale), avoimella ja kilpailuun perustuvalla tarjouskilpailumenettelyllä valitun Caremarin saama sijoitetun pääoman 10,55 prosentin tuotto vastasi riskejä, joita Caremarille aiheutuu sen tuottaessa julkisia palveluja uuden palveluhankintasopimuksen nojalla. Näin ollen komissio katsoo, että Caremarin toimeksiantoa edeltävinä vuosina 10,55 prosentin pääoman tuotto vastasi etukäteen tarkasteltuna riskejä, joita Caremarille aiheutuu sen tuottaessa julkisia palveluja uuden palveluhankintasopimuksen nojalla.

([198]) Compagnia Italiana di Navigazionen osalta ks. komission päätös (EU) 2020/1412, annettu 2 päivänä maaliskuuta 2020, toimenpiteistä SA.32014, SA.32015, SA.32016 (11/C) (ex 11/NN), jotka Italia on toteuttanut Tirrenia di Navigazionen ja sen ostajan Compagnia Italiana di Navigazionen hyväksi (EUVL L 332, 12.10.2020, s. 45), johdanto-osan 244 ja 361 kappale. Società Navigazione Siciliana osalta ks. komission päätös (EU) 2022/448, annettu 17 päivänä kesäkuuta 2021, toimenpiteistä SA.32014, SA.32015 ja SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN), jotka Italia on toteuttanut Siremarin ja sen ostajan Società Navigazione Sicilianan hyväksi (EUVL L 97, 24.3.2022, s. 1), johdanto-osan 362 kappale.

([199]) Laskiessaan painotettua keskimääräistä pääomakustannusta komissio käytti Aswath Damodaranin (New Yorkin yliopiston Stern School of Businessin rahoituksen professori) verkkosivustolla julkaistuja data-aineistoja ja hankki Saksan joukkolainoja koskevat historialliset tiedot verkkosivustolta www.worldgovernmentbonds.com.

([200]) Painotettu keskimääräinen pääomakustannus on laskettu julkisesti noteerattujen yritysten tietojen perusteella. Tässä tapauksessa otos koostuu 62:sta laivanrakennusalalla tai merenkulkualalla toimivasta pörssinoteeratusta eurooppalaisesta yrityksestä. Tämä otos edustaa parhaiten Caremarin (joka ei ole julkisesti noteerattu) toimialaa eli henkilöiden, ajoneuvojen ja rahdin merikuljetuksia. Yksityinen sijoittaja käyttäisi samankaltaista verrokkiryhmää määrittääkseen Caremarilta odottamansa tuoton.

(284) Täydellisyyden vuoksi komissio toteaa jälkikäteisnäkökulmasta, että Caremarille uuden palveluhankintasopimuksen nojalla myönnetyn korvauksen enimmäismäärä on 10 778 897 euroa vuodessa riippumatta siitä, kuinka suuren kohtuullisen voiton Caremar on oikeutettu saamaan (ks. johdanto-osan 92 kappale). Yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien vuoden 2011 puitteiden 47 kohdan mukaisesti komissio arvioi liiallisten korvausten mahdollisuuden koko sopimuksen voimassaoloajalta. Kuten taulukosta 11 käy ilmi, Italian toimittamien tietojen perusteella vuosien 2015–2021 luvut osoittavat, että Caremarin eräinä vuosina tosiasiallisesti saama julkisen palvelun korvaus ylitti kyseisten vuosien korvauksen tukikelpoisen määrän (lukuun ottamatta vuosien 2015, 2020 ja 2021 määriä, jotka eivät riittäneet kattamaan palvelun nettokustannuksia, mikä johti liian vähäisiin korvauksiin kyseisinä vuosina). Kuten johdanto-osan 96 kappaleessa mainitaan, Campanian alue havaitsi kaikki liialliset korvaukset, ja Caremar maksoi ne takaisin uuden palveluhankintasopimuksen 18 artiklan mukaisesti.

Taulukko 11

Camarin toteuttaman julkisen palvelun nettokustannukset vuosina 2015 ja 2021

(euroa)

Caremar	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	Kaikki yhteensä
Tulot yhteensä	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
– Kustannukset yhteensä	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
– Kuoletukset	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
= Julkisen palvelun nettokustannukset	– 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
+ Pääoman tuotto (10,5 %)	– 202 000	– 775 000	– 645 000	– 751 680	– 697 858	–[700 000–800 000]	–[600 000–700 000]	– 4 479 446
= Korvauskelpoinen määrä	– 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
+ Tosiasiallinen korvaus	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
= Liiallinen / liian vähäinen korvaus	– 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) Uuden palveluhankintasopimuksen 17 artiklassa määrätty tarkastusmekanismi, jolla varmistetaan palvelun taloudellinen ja rahoituksellinen tasapaino, koskee sekä liian vähäisiä korvauksia että liiallisia korvauksia (ks. johdanto-osan 94 kappale). Jos korvauksia on maksettu liikaa, Campanian alueen on päivitettävä seuraavalta sopimuskaudelta maksettavaa korvausta. Uuden palveluhankintasopimuksen 18 artiklassa määrätään kyseisellä sopimuskaudella maksettujen liiallisten korvausten perimisestä takaisin 30 päivän kuluessa asiaa koskevasta pyynnöstä.

(286) Italian toimittamien tietojen mukaan taulukossa 11 esitetystä liiallisten korvausten yhteenlasketusta määrästä on jo peritty takaisin 2 224 868 euroa koko ajanjaksolta 2015–2021 (ks. johdanto-osan 96 kappale). Tarkastusmenettelyssä, joka perustui vuosien 2015, 2016 ja 2017 tarkastettuihin lukuihin ja vuoden 2018 alustaviin lukuihin, havaittiin seuraavat määrät:

— vuoden 2015 osalta 2 253 000 euroa (liian vähäinen korvaus);

— vuoden 2016 osalta 586 000 euroa (liiallinen korvaus);

— vuoden 2017 osalta 399 429 euroa (liiallinen korvaus);

— vuoden 2018 osalta 2 103 400 euroa (liian vähäinen korvaus).

(287) Edellä esitetyn tarkastuksen perusteella vuosina 2015–2018 maksettiin yhteensä 835 058 euroa liiallisia korvauksia, jotka Campanian alue on perinyt takaisin (ks. johdanto-osan 96 kappale).

(288) Vuosia 2018–2021 koskevassa tarkastusmenettelyssä, joka perustui vuosien 2018, 2019 ja 2020 tarkastettuihin lukuihin ja vuoden 2021 alustaviin lukuihin, havaittiin lisäksi seuraavat luvut:

— vuoden 2018 osalta 4 462 201 euroa (liiallinen korvaus);

— vuoden 2019 osalta 2 325 420 euroa (liiallinen korvaus);

— vuoden 2020 osalta 1 676 056 euroa (liian vähäinen korvaus);

— vuoden 2021 osalta 1 618 352 euroa (liian vähäinen korvaus).

(289) Edellä esitetyn tarkastuksen perusteella vuosina 2018–2021 maksettiin yhteensä 1 389 811 euroa liiallisia korvauksia, jotka Campanian alue on perinyt takaisin (ks. johdanto-osan 96 kappale) ([201]).

(290) Komissio katsoo, että kyseiset toimenpiteet olivat riittäviä mahdollisen liiallisen korvauksen välttämiseksi ja havaitsemiseksi.

(291) Edellä esitetyistä syistä ja ottaen huomioon, että pääoman tuotto, jota Caremar saattoi etukäteen odottaa, vastasi sille palveluhankintasopimuksen mukaisten julkisten palvelujen hoitamisesta aiheutunutta riskiä ja että uusi palveluhankintasopimus sisältää takaisinperintämekanismin, jolla varmistetaan, ettei korvauksia makseta liikaa, komissio päättelee, että Caremarille myönnetty julkisen palvelun korvaus ei ylitä sitä, mikä on tarpeen sen julkisen palvelun velvoitteiden täyttämisestä aiheutuvien kustannusten kattamiseksi, kun otetaan huomioon kyseisestä toiminnasta saadut tulot ja kohtuullinen voitto.

(292) Kiinnityspaikkaa koskevan etuoikeuden ja siitä mahdollisesti johtuvan liiallisen korvauksen osalta komissio katsoo, että mikäli kyseinen toimenpide vähentäisi julkisen palvelun tuottajan toimintakustannuksia tai lisäisi sen tuloja, tällaiset vaikutukset näkyisivät toimijan sisäisessä laskennassa vastaavina pienempinä toimintakustannuksina tai suurempina tuloina. Komission analyysi vahvisti, että Caremar ei saanut vuosina 2015–2021 liiallisia korvauksia (ks. johdanto-osan 281 kappale) ja että käytössä on asianmukainen takaisinperintämekanismi, jolla varmistetaan, ettei korvauksia makseta liikaa (tai että ne peritään takaisin) myöskään vuosina 2022–2024 (johdanto-osan 290 kappale).

([201]) Caremarin vuoden 2018 tilinpäätöstiedot osoittivat Italian toimittamien tietojen perusteella, että liiallisia korvauksia oli maksettu 4 462 201 euroa. Kun otetaan huomioon, että vuosia 2015–2018 koskeneen ensimmäisen tarkastuksen yhteydessä Campanian alueelle on jo maksettu takaisin 2 103 400 euroa vuodelta 2018 (saldon ollessa 835 058 euroa), eroksi on laskettu 2 358 801 euroa, mikä yhdessä muiden vuosien (2019, 2020 ja 2021) tulosten kanssa johti yhteensä 1 389 911 euron liialliseen korvaukseen, joka sekin maksettiin takaisin Campanian alueelle. Italia on lisäksi ilmoittanut, että vuoden 2021 taloudelliset tiedot ovat edelleen alustavia ja että Campanian alue tarkastaa ne palveluhankintasopimuksen 17 artiklan mukaisesti viimeisen sopimuskauden (2022–2024) yhteydessä.

(293) Näin ollen komission epäilyt siitä, täyttävätkö Caremarille myönnetty julkisen palvelun korvaus ja kiinnityspaikkaa koskeva etuoikeus kolmannen Altmark-kriteerin, ovat poistuneet. Tähän päätelmään ei vaikuta se, että Campanian alue myönsi vuonna 2015 Caremarille 2 155 008 euroa Caremarin taloudellisen aseman palauttamiseksi Caremarin ostamista koskeneen voittaneen tarjouksen tekoajankohtana vallinneelle tasolle (johdanto-osan 77 ja 79 kappale). Tämä varojen siirto edellytti, että tarjouskilpailun voittaja osti Caremarin, ja se rajoitettiin tarjouskilpailun ratkaisua viivyttäneen kansallisen riita-asian vuoksi kattamaan ainoastaan Caremarin vuoden 2013 lopun ja vuoden 2014 lopun välisenä aikana kirjaaman oman pääoman arvon laskun. Jos saatu arvo alenee verrattuna sopimuksen nojalla saatuun arvoon, on yleinen markkinakäytäntö, että suorituksen velkojalla on oikeus hinnan alennukseen ([202]). Kun otetaan huomioon, että Caremarin taloudellisen aseman palauttamisella on sama vaikutus eli se alentaa Caremarin hintaa, komissio katsoo, että toimenpiteestä ei aiheutunut etua Caremarille ja sen ostajalle.

9.1.2.4 Neljäs Altmark-kriteeri

(294) Neljäs Altmark-kriteeri täyttyy, jos yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvän palvelun hoitamisesta maksettavan korvauksen saaja on valittu julkisella tarjouskilpailulla, jossa on mahdollista valita se ehdokas, joka kykenee tuottamaan yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvät palvelut yhteisön kannalta vähäisimmin kustannuksin, tai vaihtoehtoisesti jos korvauksen laskennassa on otettu huomioon tehokkaan yrityksen kustannukset.

(295) Yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevan tiedonannon 63 kohdan mukaan viranomaisille yksinkertaisin tapa täyttää neljäs Altmark-kriteeri on järjestää avoin, läpinäkyvä ja syrjimätön julkinen hankintamenettely Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2004/17/EY ([203]) ja Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2004/18/EY ([204]) mukaisesti.

(296) Komissio huomauttaa, että nyt tarkasteltavassa tapauksessa tarjouskilpailumenettely toteutettiin ennen Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2014/24/EU ([205]) (jota sovelletaan meriliikenteen alalla tehtäviä julkisia hankintoja koskeviin sopimuksiin) ja Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2014/25/EU ([206]) voimaantuloa. Kyseisenä ajankohtana direktiivit 2004/17/EY ja 2004/18/EY olivat edelleen voimassa. Direktiiviä 2004/17/EY ei kuitenkaan sovelleta Caremarin tarjoamien palvelujen kaltaisiin meriliikennepalveluihin. Direktiivin 2004/17/EY 5 artiklassa nimittäin tehdään selväksi, että sen soveltamisalaan kuuluvat ainoastaan rautateitse, automatisoiduin järjestelmin, raitioteitse, johdinautoilla, linja-autoilla tai kaapeliradoilla tarjottavat palvelut.

(297) Sen sijaan hankintaviranomaisten tekemät meri-, rannikko- tai sisävesiliikenteen palvelujen hyödyntämistoimiin liittyvät hankintasopimukset kuuluvat direktiivin 2004/18/EY soveltamisalaan kyseisen direktiivin johdanto-osan 20 kappaleen perusteella. Vesikuljetuspalvelut mainitaan kuitenkin kyseisen direktiivin liitteessä II B, mikä tarkoittaa ([207]), että niihin sovelletaan ainoastaan direktiivin 23 artiklaa ja 35 artiklan 4 kohtaa. Tästä seuraa, että direktiivin 2004/18/EY mukaan meriliikenteen palveluja koskeviin julkisiin hankintasopimuksiin sovelletaan ainoastaan teknisiä eritelmiä koskevia velvoitteita (23 artikla) sekä velvoitetta lähettää ilmoitus hankintamenettelyn tuloksista (sen jälkeen, kun sopimus on tehty, eli hankintamenettelyn lopussa, ei alussa; ks. 35 artiklan 4 kohta. Muita direktiivin 2004/18/EY sääntöjä – kuten säännöksiä lähetettävien ilmoitusten sisällöstä (36 artiklan 1 kohta) tai säännöksiä valintakriteereistä (45–52 artikla) – ei siis sovelleta meriliikenteen palveluja koskeviin julkisiin hankintasopimuksiin.

([202]) Ks. esimerkiksi Principles of European Contract Law (Euroopan sopimusoikeuden periaatteet), 9:401 artikla (Right to reduce price) (ks. Lando, O. ja Beale, H., Principles of European contract law, osat I ja II, Kluwer Law International, Haag, 2000); tai Draft Common Frame of Reference (yhteistä viitekehystä koskeva luonnos), III.–3:601 artikla (Right to reduce the price) (ks. von Bar, C. ym., Principles, Definitions and Model Rules of European Private Law, draft Common Frame of Reference: outline edition, Sellier European Law Publishers, München, 2009).

([203]) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2004/17/EY, annettu 31 päivänä maaliskuuta 2004, vesi- ja energiahuollon sekä liikenteen ja postipalvelujen alalla toimivien yksiköiden hankintamenettelyjen yhteensovittamisesta (EUVL L 134, 30.4.2004, s. 1).

([204]) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2004/18/EY, annettu 31 päivänä maaliskuuta 2004, julkisia rakennusurakoita sekä julkisia tavara- ja palveluhankintoja koskevien sopimusten tekomenettelyjen yhteensovittamisesta (EUVL L 134, 30.4.2004, s. 114).

([205]) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2014/24/EU, annettu 26 päivänä helmikuuta 2014, julkisista hankinnoista ja direktiivin 2004/18/EY kumoamisesta (EUVL L 94, 28.3.2014, s. 65).

([206]) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2014/25/EU, annettu 26 päivänä helmikuuta 2014, vesi- ja energiahuollon sekä liikenteen ja postipalvelujen alalla toimivien yksiköiden hankinnoista ja direktiivin 2004/17/EY kumoamisesta (EUVL L 94, 28.3.2014, s. 243).

([207]) Direktiivin 2004/18/EY 21 artiklan nojalla.

(298) Direktiiviä 2004/18/EY ei myöskään missään tapauksessa sovelleta sen 1 artiklan 4 kohdassa määriteltyihin palveluja koskeviin käyttöoikeussopimuksiin ([208]). Komissio huomauttaa, että tästä huolimatta palveluja koskeviin käyttöoikeussopimuksiin (palveluhankintasopimuksiin), joihin liittyy tiettyjä rajatylittäviä etuja, sovelletaan edelleen avoimuuden, syrjimättömyyden ja yhdenvertaisen kohtelun yleisiä periaatteita. Edellä esitetyn perusteella komissio katsoo, että direktiiviä 2004/18/EY voidaan soveltaa vain julkisiin hankintasopimuksiin, mutta ainoastaan silloin, kun kyseessä ei ole palveluja koskeva käyttöoikeussopimus. Lisäksi tarkasteltavana olevassa tapauksessa voidaan soveltaa vain johdanto-osan 305 kappaleessa tarkoitettuja kyseisen direktiivin tiettyjä vaatimuksia, koska siinä on kyse palveluhankintasopimuksen kohteena olevista vesikuljetuspalveluista. Tätä taustaa vasten komissio katsoo, ettei se voi tarkastella pelkästään julkisia hankintoja koskevien direktiivien noudattamista määrittääkseen, täyttyykö neljäs Altmark-kriteeri.

(299) Siksi komissio arvioi seuraavaksi, perustuiko Italian toteuttama tarjouskilpailumenettely kilpailuun ja oliko se avoin, syrjimätön ja ehdoton. Komissio perustaa tämän arvioinnin asiaan liittyviin ohjeisiin, jotka se antaa valtiontuen käsitettä koskevassa tiedonannossaan ([209]) (erityisesti sen 89 kohdassa ja sitä seuraavissa kohdissa) sekä yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevassa tiedonannossa (erityisesti sen 63 kohdassa ja sitä seuraavissa kohdissa).

Tarjousmenettelyn kilpailuun perustuva ja avoin luonne

(300) Valtiontuen käsitettä koskevan tiedonannon 90 kohdassa täsmennetään, että tarjouskilpailun on perustuttava kilpailuun ([210]), jotta kaikki kiinnostuneet ja pätevät tarjousten tekijät voivat osallistua prosessiin. Kyseisen tiedonannon 91 kohdan mukaan menettelyn on myös oltava avoin, jotta kaikki kiinnostuneet tarjoajat saavat tasapuolisesti ja asianmukaisesti tietoja kussakin tarjouskilpailumenettelyn vaiheessa. Samassa kohdassa korostetaan, että tietojen saatavuus, tarjouksen tekijöiden käytettävissä oleva riittävä aika ja valinta- ja myöntämisperusteiden selkeys ovat kaikki keskeisiä tekijöitä avoimessa valintamenettelyssä, ja todetaan, että tarjouskilpailu täytyy julkistaa riittävästi niin, että kaikki mahdolliset tarjoajat voivat saada siitä tiedon.

(301) Käsiteltävänä olevassa asiassa kiinnostuksenilmaisupyyntö julkaistiin Euroopan unionin virallisen lehden täydennysosassa, Italian virallisessa lehdessä (*Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana*) sekä Campanian alueen verkkosivustolla (ks. johdanto-osan 68 kappale). Pyynnössä kehotettiin kaikkia niitä, jotka kykenevät varmistamaan julkisen meriliikennepalvelun jatkuvuuden ja alueellisen jatkuvuuden Napolinlahden saarten ja mantereen välillä, ilmaisemaan kiinnostuksensa, asettamatta mitään lisäehtoja. Mahdollisille tarjoajille annettiin riittävästi aikaa (heinäkuun 17 päivästä 2012 syyskuun 21 päivään 2012) ilmaista kiinnostuksensa ja saada siten mahdollisuus osallistua jatkoprosessiin. Komissio katsoo näin ollen, että Caremarin myynnistä ja uuden palveluhankintasopimuksen tekemisestä ilmoitettiin laajalti, jotta tieto tavoittaisi kaikki mahdolliset tarjoajat.

(302) Lisäksi tarjoajille on toimitettava kaikki tarjouskilpailuun osallistumista varten tarvittavat asiakirjat ja tiedot, jotta ne voivat asianmukaisesti arvioida myytävää yritystä. Nämä tiedot on asetettava mahdollisten tarjoajien saataville avoimella ja syrjimättömällä tavalla, ja kaikilla kiinnostuneilla osallistujilla on oltava yhtäläinen mahdollisuus tutustua tietoihin. Jäljempänä esitetyistä syistä (johdanto-osan 303–308 kappale) komissio katsoo, että nämä edellytykset täyttyvät käsiteltävänä olevassa asiassa.

(303) Ensinnäkin kiinnostuksenilmaisupyynnössä mainittiin, että tarjoajien olisi kyettävä ”takaamaan meriliikenteen palvelujen jatkuvuus”. Vaikka kiinnostuksenilmaisupyynnössä ei täsmennetty, miten tarjoajat voisivat osoittaa täyttävänsä tämän vaatimuksen lukuun ottamatta tiettyjen taloudellisten vaatimusten täyttämistä (ks. johdanto-osan 308 kappale), lähtökohtaisesti tarkoitettiin kaikkia tarkoituksenmukaisia todisteita. Tämä valintaperuste, joka oli ainoa tarjouskilpailumenettelyyn osallistumista varten edellytetty peruste, oli tavoitellun päämäärän huomioon ottaen perusteltu, ja siitä ilmoitettiin kaikille kiinnostuneille tarjoajille.

([208]) Direktiivin 2004/18/EY 1 artiklan 4 kohdassa säädetään seuraavaa: ”’Palveluja koskevalla käyttöoikeussopimuksella’ tarkoitetaan muutoin samanlaista sopimusta kuin julkista palveluhankintaa koskevaa sopimusta, paitsi että palvelujen suorittamisen vastikkeena on joko yksinomaan palvelun käyttöoikeus tai tällainen oikeus ja maksu yhdessä.”

([209]) Komission tiedonanto Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitetusta valtiontuen käsitteestä (EUVL C 262, 19.7.2016, s. 1).

([210]) Komissio huomauttaa valtiontuen käsitettä koskevassa tiedonannossa, että unionin tuomioistuimet viittaavat usein valtiontuen yhteydessä ”avoimeen” tarjouskilpailuun. Sanan ”avoin” käytöllä ei kuitenkaan tarkoiteta sellaista tiettyä menettelyä, josta on kyse julkisista hankinnoista annetuissa direktiiveissä. Sen vuoksi ”kilpailuun perustuva” näyttää komission mukaan asianmukaisemmalta ilmaisulta. Kyseisessä tiedonannossa komissio myös toteaa, että tämän tarkoituksena ei ole poiketa oikeuskäytännössä vahvistetuista aineellisista edellytyksistä.

(304) Toiseksi laissa nro 166/2009 tehtiin kiinnostuneille tarjoajille selväksi, että tarjouskilpailumenettelyn päätyttyä tehtäisiin uusi palveluhankintasopimus ja että julkisen palvelun korvauksen vuotuiseksi enimmäismääräksi oli vahvistettu 19 839 226 euroa. Lisäksi kiinnostuksenilmaisupyynnössä ilmoitettiin, että tavoitteena oli myydä Caremar yli 6 000 000 euron hintaan. Kuten Italia on vahvistanut, kaikki olennaiset tiedot myynnin kohteesta, mukaan lukien ostajan ja Italian välillä tehtävän palveluhankintasopimuksen luonnos, asetettiin kaikkien niiden yhdeksän toimijan saataville, jotka hyväksyttiin tarjouskilpailumenettelyn seuraavaan vaiheeseen. Näin kyseiset toimijat saattoivat päättää, tekisivätkö ne tarjouksen ja jos tekisivät, millä hinnalla. Tällä perusteella komissio katsoo, että kiinnostuksenilmaisupyynnöstä kävi riittävän selvästi ilmi, että myynti koski sekä Caremarin liiketoimintaa että siihen liitettyä uutta palveluhankintasopimusta. Kiinnostuksensa ilmaisseille osapuolille annettiin oikeus tutustua kaikkiin tarvittaviin tietoihin, jotta ne voivat päättää mahdollisen tarjouksen tekemisestä.

(305) Kolmanneksi komissio katsoo, että kiinnostuksenilmaisupyyntöön vastanneiden mahdollisten tarjoajien lukumäärä – kymmenen – oli huomattavan suuri.

(306) Neljänneksi kaikki yhdeksän tarjouspyyntömenettelyn seuraavaan vaiheeseen hyväksyttyä yritystä saivat seuraavaksi Campanian alueelta yksityiskohtaiset tiedot prosessista (ks. johdanto-osan 73 kappale).

(307) Viidenneksi kiinnostuksenilmaisupyyntö sisälsi tarvittavat vähimmäistiedot (eli maininnan julkisen palvelun jatkamisvaatimuksesta), jotta kiinnostuneet tahot saattoivat ilmaista kiinnostuksensa, eivätkä nämä tiedot olleet sellaisia, että kiinnostuneita meriliikenteen harjoittajia olisi niiden perusteella voitu sulkea pois menettelystä. Suunnitteluviranomaiset päättivät varmistaa julkisen palvelun jatkuvuuden sekä Napolinlahden saarten ja mantereen väliset yhteydet. Tästä ehdosta ilmoitettiin etukäteen kaikille potentiaalisille toimijoille, jotka olivat kiinnostuneita osallistumaan tarjouskilpailuun, kuten edellä selitetään. Komissio toteaa myös, että kaikille yhdeksälle taholle, jotka hyväksyttiin tarjousvaiheeseen, annettiin kaikki merkitykselliset tiedot valintaperusteista ja menettelyn jatkosta niille lähetetyssä tarjouspyyntökirjeessä, jonka Italia toimitti komissiolle.

(308) Kuten vuonna 2012 tehdyssä laajentamispäätöksessä (138–144 kohta) mainittiin, Caremaria koskeva alkuperäinen tarjouspyyntöluonnos sisälsi tiettyjä teknisiä ja taloudellisia vaatimuksia (eli ennalta määritetyt merimailien määrät ja liikevaihto meriliikenteen alalla), jotka olisivat mahdollistaneet ainoastaan laivayhtiöiden osallistumisen tarjouskilpailuun. Kuten johdanto-osan 70 kappaleessa mainitaan, julkaistussa tarjouspyynnössä ei kuitenkaan enää ollut teknisiä kriteereitä, vaan ne oli korvattu riittäviä taloudellisia ja rahoitusvalmiuksia koskevilla taloudellisilla vaatimuksilla. Niiden täyttyminen oli osoitettava vähintään kahden rahoituslaitoksen antamalla vahvistuksella siitä, että tarjoajalla oli 6 miljoonan euron taloudelliset ja rahoitusvalmiudet tai vähintään 6 miljoonan euron nettovarallisuus (ks. johdanto-osan 70 kappale). Komissio katsoo, että mainitut taloudelliset vaatimukset, jotka liittyvät Caremarin myynnille asetettuun vähimmäishintaan (ks. johdanto-osan 74 kappale), ovat tarpeen, jotta voidaan varmistaa Caremarin ostamisesta kiinnostuneiden tarjoajien taloudelliset valmiudet ja taata Napolinlahden meriliikennepalvelujen jatkuminen uuden palveluhankintasopimuksen määräysten mukaisesti. Kuten tarjouskilpailumenettelystä käy ilmi, nämä vaatimukset eivät estäneet sitä, että menettelyyn osallistui riittävä määrä mahdollisia tarjoajia.

(309) Campanian alueen aikomus luopua Caremarin liiketoiminnasta ja tehdä tarjouskilpailun voittajan kanssa uusi palveluhankintasopimus yhdeksäksi vuodeksi julkistettiin, jotta tieto tavoittaisi kaikki mahdolliset tarjoajat olennaisilla alueellisilla tai kansainvälisillä markkinoilla. Lisäksi komissio ottaa huomioon sen, että potentiaalisten tarjoajien oli helppo ilmaista kiinnostuksensa eikä niiden tarvinnut tehdä mitään sitoumuksia vielä tässä vaiheessa. Niille osapuolille, jotka kykenivät osoittamaan täyttävänsä ainoan valintaperusteen eli takaamaan palvelun jatkuvuuden, annettiin kaikki tarvittavat tiedot sekä riittävästi aikaa, jotta niiden oli mahdollista päättää Caremarin liiketoimintaa ja palvelujen tuottamista koskevan tarjouksen hinnasta.

(310) Komissio huomauttaa lisäksi, että kiinnostuneiden tarjoajien kanssa käydyn viestinnän ansiosta ne saivat tasapuolisesti ja asianmukaisesti tietoja kussakin tarjouskilpailumenettelyn vaiheessa johdanto-osan 67–77 kappaleessa kuvatulla tavalla.

(311) Näistä syistä komissio katsoo, että kokonaisuutena arvioituna tarjouskilpailumenettely perustui kilpailuun ja oli avoin ja että komission vuonna 2011 tehdyssä aloittamispäätöksessä ja vuonna 2012 tehdyssä laajentamispäätöksessä esittämät epäilykset siitä, että tarjouskilpailumenettely ei ollut kiinnostuksenilmaisupyynnön mahdollisten puutteiden vuoksi riittävän avoin, ovat poistuneet.

Tarjouskilpailun syrjimättömyys

(312) Valtiontuen käsitettä koskevan tiedonannon 92 kohdassa korostetaan, että kaikkien tarjoajien syrjimätön kohtelu menettelyn kaikissa vaiheissa ja ennen menettelyä määritetyt puolueettomat valinta- ja myöntämisperusteet ovat välttämättömiä edellytyksiä, joilla varmistetaan, että transaktio on markkinaehtojen mukainen. Samassa kohdassa täsmennetään myös, että tasavertaisen kohtelun takaamiseksi tarjouksia olisi voitava sopimuksen myöntämiskriteereiden perusteella vertailla ja arvioida puolueettomasti.

(313) Kuten edellä todetaan (ks. johdanto-osan 303 kappale), kiinnostuksenilmaisupyyntö sisälsi vain yhden valintaperusteen, jonka mukaan tarjoajien oli kyettävä ”takaamaan meriliikenteen palvelujen jatkuvuus”. Kaikki kymmenen osapuolta, jotka vastasivat kiinnostuksenilmaisupyyntöön ja ilmaisivat kiinnostuksensa, olivat tietoisia tästä velvoitteesta. Komissio katsoo, että tämä ehto oli objektiivinen ja että se oli tehty kiinnostuksenilmaisupyynnössä riittävän selväksi kaikille kiinnostuneille osapuolille. Tarjouspyyntökirjeessä täsmennettiin, että myöntämisperusteena oli paras hinta, ja määritettiin sen laskentamenetelmä (ks. johdanto-osan 73 kappale). Tämä peruste oli objektiivinen, ja sen ansiosta tarjouksia voitiin vertailla ja arvioida objektiivisesti, koska se perustui tarjotun alennuksen määrään suhteessa tarjouspyynnössä esitettyyn enimmäiskorvauksen määrään sekä Caremarin hankinnasta tarjottuun hintaan suhteessa tarjouspyynnössä esitettyyn vähimmäishintaan.

(314) Tämän jälkeen niitä yhdeksää tarjoajaa, jotka hyväksyttiin tarjouskilpailumenettelyn seuraavaan vaiheeseen ja jotka olivat kaikki saaneet samat tiedot, pyydettiin jättämään tarjous (ks. johdanto-osan 73 kappale). Kaikilla tarjoajilla oli mahdollisuus pyytää selvennyksiä ennen tarjouksen jättämisen määräaikaa, ja mahdollisimman suuren avoimuuden varmistamiseksi Campanian alue julkaisi myös useimmin esitetyt kysymykset ja vastaukset niihin ennen tarjousten jättämisen määräaikaa (ks. johdanto-osan 73 kappale). Tarjousten arviointikomitea julkisti valintamenettelyn tulokset 29 päivänä heinäkuuta 2013 pidetyssä julkisessa istunnossa, ja kaikille tarjoajille ilmoitettiin Campanian alueen käynnistämästä harkinnanvaraisesta tarkastusmenettelystä parhaan tarjouksen asianmukaisuuden ja luotettavuuden sekä valintamenettelyn tuloksen todentamiseksi (ks. johdanto-osan 73 kappale).

(315) Näin ollen komission vuonna 2011 tehdyssä aloittamispäätöksessä ilmaisemat epäilykset siitä, ettei kiinnostuksenilmaisupyyntö ollut riittävän avoin ja ehdoton, on kumottu. Kaikille osapuolille tiedotettiin asianmukaisesti ja tasavertaisesti tarjouskilpailumenettelyn eri vaiheissa, minkä ansiosta niiden oli mahdollista tehdä tarjous täysin tietoisina menettelystä ja vaatimuksista. Komissio katsoo myös, että sopimuksen myöntämisperusteet mahdollistivat tarjousten objektiivisen vertailun ja arvioinnin.

Sen varmistaminen, että palvelut tuotetaan yhteisön kannalta vähäisimmin kustannuksin

(316) Yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevan tiedonannon 65 kohdassa todetaan, että unionin tuomioistuimen oikeuskäytännön perusteella julkinen hankintamenettely sulkee pois valtiontuen olemassaolon vain silloin, kun on mahdollista valita se tarjoaja, joka kykenee tuottamaan tarvittavat palvelut yhteisön kannalta vähäisimmin kustannuksin.

(317) Tässä tapauksessa uusi palveluhankintasopimus ja siihen liitetty Caremarin liiketoiminta – eikä pelkkä sopimus – kilpailutettiin siten, että valintaperusteena oli alhaisin hinta. Italia päätti, että Caremarin liiketoiminnan myyntihinnan olisi oltava yli 6 000 000 euroa (ks. johdanto-osan 74 kappale), kun taas uuden palveluhankintasopimuksen osalta Italia vahvisti sopimuksen koko voimassaolon ajaksi enimmäismäärän, jota voitiin tarkistaa alaspäin.

(318) Yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevan tiedonannon 67 kohdan mukaan alhaisin hinta täyttää selvästi neljännen Altmark-kriteerin.

(319) Komissio toteaa Italian painottaneen sitä, että valittaisiin palvelun alhaisimpaan hintaan tuottava toimija käyttäen johdanto-osan 73 kappaleessa esitettyä kaavaa. Korkeimman nettohinnan laskentakaavaan sisältyy tietty yhdeksänvuotisten valtion joukkovelkakirjojen tuottoon perustuva mukautusaste sopimuksen keston huomioon ottamiseksi. Kuten johdanto-osan 308 kappaleessa mainitaan, alkuperäisessä tarjouspyyntöluonnoksessa esitetyt tekniset kriteerit oli poistettu ennen tarjouskilpailun julkaisemista ja korvattu taloudellisilla vaatimuksilla, millä varmistettiin, että menettely perustui kilpailuun ja oli avoin. Lisäksi tarjouspyyntökirje sisälsi kaikki tarvittavat

tiedot hintatarjouksen ja teknisen tarjouksen täyttämiseksi, ja siinä annettiin kaikille tarjoajille pääsy tietokantaan, jossa ne voivat mahdollisuuksien mukaan tutustua Caremaria, sen liiketoimintasuunnitelmaa ja palveluluetteloa koskeviin olennaisiin tietoihin ja kopioida ne. Tämän perusteella komissio katsoo, että käyttämällä alhaisinta hintaa kyseisen palvelun toimeksiantamisen ja siihen liitetyn Caremarin liiketoiminnan myynnin perusteena Italia sai aikaan tosiasiallisen kilpailuasetelman ja kykeni saamaan palvelun, jonka arvo oli mahdollisimman suuri yhteisön kannalta vähäisimmin kustannuksin.

(320) Palvelun ja Caremarin liiketoiminnan myynnin toisiinsa liittämisen osalta komissio katsoi vuonna 2012 tehdyssä laajentamispäätöksessä alustavasti, että uuden palveluhankintasopimuksen kilpailuttaminen ilman velvollisuutta ottaa vastuulleen kyseisen julkisen palvelun tuottamisessa tarvittavia Caremarin aluksia olisi johtanut yhteisön kannalta vähäisempiin kustannuksiin.

(321) Komissio on jo edellä todennut, että tarjouskilpailumenettely on ollut riittävän läpinäkyvä ja syrjimätön, jotta mahdollisimman moni mahdollinen tarjoaja saattoi osallistua siihen. Kiinnostuksenilmaisupyyntö julkaistiin laajalti, ja siihen vastasi kymmenen merenkulkualan toimijaa, joista yhdeksän hyväksyttiin tarjousvaiheeseen. Näille yhdeksälle toimijalle lähetettiin tarjouspyyntökirje, jossa niille annettiin kaikki tarjouskilpailumenettelyä koskevat keskeiset tiedot.

(322) Kiinnostuksenilmaisuvaiheen jälkeen saatiin kolme kilpailevaa tarjousta, jotka Campanian alue arvioi.

(323) Julkisen palvelun jatkuvuuden takaamista koskeva pakollinen ehto sekä omaisuuserien kytkeminen yhteen julkisen palvelun velvoitteiden kanssa liittyvät toisiinsa. Koska Caremarin myynti oli liitetty uuteen palveluhankintasopimukseen, julkisen palvelun jatkuvuuden varmistamista koskevaa vaatimusta sovellettiin automaattisesti ostajaan eli SNAV/Rifimiin, joka sai näin kiinnityspaikkaa koskevan etuoikeuden. Komissio katsoo seuraavista syistä, että Caremarin liiketoiminnan, uuden palveluhankintasopimuksen ja kiinnityspaikkaa koskevan etuoikeuden liittäminen toisiinsa eivät johtaneet alhaisempaan hintaan kuin yrityksen omaisuuden ja sopimuksen myyminen erikseen:

(324) Caremarin liiketoiminta on liittynyt ainoastaan julkisen palvelun tarjoamiseen ja alueellisen jatkuvuuden varmistamiseen. Näin ollen kaikkia Caremarin aluksia on käytetty ja käytetään edelleen julkisen palvelun tarjoamiseen. Lisäksi Caremarin alukset täyttävät uudessa palveluhankintasopimuksessa asetetut tekniset vaatimukset. Tämä tarkoittaa sitä, että kyseisten alusten myynnin ja uuden palveluhankintasopimuksen toimeksiannon ansiosta kaikki yritykset (myös ne, joilla ei ole uudessa palveluhankintasopimuksessa asetetut tekniset vaatimukset täyttäviä aluksia) olisivat pystyneet noudattamaan uuden palveluhankintasopimuksen ehtoja yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvän palvelun tuottamiseen käytettävien alustyyppien osalta. Ei voida väittää, että yksityinen myyjä olisi saanut korkeamman hinnan, jos nämä tai jotkin alukset olisi myyty ilman mainittua ehtoa. Caremarin alusten arvo perustui pääasiassa siihen, että ne soveltuivat uuden palveluhankintasopimuksen kattamien julkisen palvelun velvoitteiden täyttämiseen. Ilman mitään yhteyttä uuteen palveluhankintasopimukseen Caremarin alusten kaupallinen kysyntä olisi vähäistä, paitsi jos tarkoituksena olisi hankkia ne lyhytaikaiseksi investoinniksi ja ennallistaa ja nykyaikaistaa ne. Näin ollen vaikuttaa epätodennäköiseltä, että alukset olisi saatu myytyä liikennöintitarkoituksiin, paitsi julkisen palvelun jatkamista koskevan ehdon mukaiseen tarkoitukseen, arvioitua hintaa korkeammalla hinnalla.

(325) Komissio myös pitää epätodennäköisenä, että mahdollisilla tarjoajilla olisi ollut valmiina tarvittavat resurssit (yhdeksän alusta sekä teolliset ja kaupalliset laitteet), jotka se olisi voinut uudelleenkohdentaa uudessa palveluhankintasopimuksessa määrättyjen julkisen palvelun velvoitteiden hoitamiseen, jos palveluhankintasopimuksesta ja Caremarin myynnistä olisi järjestetty erilliset tarjouskilpailut. Näin on etenkin siinä mielessä, että uudessa sopimuksessa asetetaan erityisiä vaatimuksia julkisen palvelun eri reiteillä käytettäville aluksille (ks. johdanto-osan 88 kappale) ja vahvistetaan seuraamuksia tiettyjen vähimmäislaatuvaatimusten noudattamatta jättämisestä (ks. johdanto-osan 83 kappale). Toimijat, joilla oli tarvittavat resurssit valmiina, käyttivät todennäköisesti kyseisiä resursseja jo muilla reiteillä, joten näiden resurssien kohdentaminen uudelleen uuden palveluhankintasopimuksen mukaisesti olisi väistämättä johtanut tulonmenetyksiin niiden aiemman käyttökohteen osalta.

(326) Näin ollen komissio katsoo, että liittämällä kyseiset alukset ja palveluhankintasopimus toisiinsa Caremarin aluksista oli mahdollista saada korkeampi hinta kuin se, jonka Italia olisi saanut myymällä alukset erikseen. Se, että alusten ostaja sai vastineeksi niiden käyttämisestä julkisen palvelun reiteillä julkisen palvelun korvausta yhdeksän vuoden ajan, teki näistä aluksista liiketoiminnan kannalta houkuttelevampia kuin ne olisivat olleet ilman palveluhankintasopimusta. Tällä perusteella komissio katsoo, ettei Italia ole asettanut sellaisia ehtoja, jotka olisivat todennäköisesti laskeneet hintaa tai joita yksityinen myyjä ei olisi asettanut.

(327) Komissio toteaa, ettei se enää epäile, että uuden palveluhankintasopimuksen kilpailuttaminen yhdessä Caremarin liiketoiminnan kanssa ei voinut johtaa yhteisön kannalta vähäisimpiin kustannuksiin.

(328) Edellä esitetyn perusteella komissio katsoo, että alhaisimman hinnan käyttäminen kyseisen palvelun toimeksiantamisen ja siihen liitetyn Caremarin liiketoiminnan myynnin perusteena johti siihen, että useat merenkulkualan toimijat ilmaisivat kiinnostuksensa ostaa Caremarin liiketoiminta ja toteuttaa Napolinlahden saaria palveleva meriliikenteen julkinen palvelu.

(329) Edellä esitetyn perusteella komissio katsoo, että neljäs Altmark-kriteeri täyttyy tämän toimenpiteen osalta.

9.1.2.5 Päätelmät

(330) Koska unionin tuomioistuimen Altmark-tuomiossa vahvistamat neljä edellytystä täyttyvät kumulatiivisesti, Caremarin liiketoimintaan liitetyn uuden palveluhankintasopimuksen ja kiinnityspaikkaa koskevan etuoikeuden myöntäminen Caremarille ei komission mukaan antanut taloudellista etua kyseiselle yritykselle ja sen ostajalle SNAV/Rifimille.

(331) Koska kaikki SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa määrätyt edellytykset eivät täyty, komissio toteaa, että Caremarin yksityistämiseen liitetyn palveluhankintasopimuksen ja kiinnityspaikkaa koskevan etuoikeuden myöntäminen Caremarille ja sen ostajalle SNAV/Rifimille ei ole SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea.

9.1.3 *Laissa nro 163/2010 säädetyt toimenpiteet*

(332) Vuonna 2011 tehdyssä aloittamispäätöksessä komissio katsoi alustavasti, että kaikki asetuksessa nro 125/2010, joka on muunnettu muutoksin laiksi nro 163/2010, säädetyt toimenpiteet ovat valtiontukea entisen Tirrenia-konsernin yritysten, muun muassa Caremarin, hyväksi siltä osin kuin tuensaajien oli mahdollistaa hyödyntää kyseisiä toimenpiteitä maksuvalmiustarpeidensa kattamiseksi ja siten yleisen taloudellisen asemansa parantamiseksi.

(333) Muodollisen tutkinnan aikana saamiensa tietojen perusteella komissio katsoo, että kyseisiä kolmea toimenpidettä on arvioitava erikseen.

9.1.3.1 Alusten ajanmukaistamiseen tarkoitettujen varojen mahdollinen käyttö maksuvalmiustarkoituksiin

(334) Valtion varat: Valtio myönsi kyseiset varat omasta talousarviostaan (ks. johdanto-osan 130 kappale), ja mahdollisuudesta käyttää niitä maksuvalmiustarkoituksiin säädettiin laissa nro 163/2010. Näin ollen toimenpide on valtion toteuttama ja myönnetty valtion varoista.

(335) Valikoivuus: Toimenpide koski ainoastaan entisen Tirrenia-konsernin yrityksiä, kuten Caremaria, joten se oli valikoiva.

(336) Taloudellinen etu: Italian mukaan Caremar käytti kyseisiä varoja kalustonsa nykyaikaistamiseen, jotta se olisi kansainvälisten turvallisuusnormien mukainen. Osa töistä koski kahta Caremarin kaluston yksikköä, jotka siirrettiin maksutta Laziomarille (ks. johdanto-osan 203 kappale). Italian mukaan näitä varoja ei käytetty maksuvalmiustarkoituksiin (ks. johdanto-osan 203 kappale), eikä komissio löytänyt näyttöä, joka olisi osoittanut päinvastaista.

(337) Koska Caremar ei käyttänyt näitä varoja maksuvalmiustarkoituksiin välttääkseen kustannuksia, jotka se tavallisesti joutuisi maksamaan omilla varoillaan, vuonna 2011 tehdyssä aloittamispäätöksessä esitettyihin epäilyihin ei ole enää aihetta, ja näin ollen komissio katsoo, että Caremar ei saanut taloudellista etua näiden varojen käytön kautta.

(338) Päätelmät: koska kaikki SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa määrätyt edellytykset eivät täyty, komissio toteaa, ettei toimenpide ole SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea.

9.1.3.2 Yksityistämiseen liittyvät verovapautukset

(339) Kuten johdanto-osan 102 kappaleen a alakohdassa on kuvattu, lain nro 163/2010 1 §:n nojalla tietyt toimet ja operaatiot, jotka toteutettiin Tirrenia-konsernin yksityistämiseksi ja jotka määritellään muutoksin laiksi nro 166/2009 muunnetun asetuksen nro 135/2009 19 b §:n 1–15 momentissa, on vapautettu tällaisista toimista ja operaatioista tavallisesti perittävistä veroista.

(340) Komissio toteaa ensinnäkin, että tässä on arvioitava kahta erillistä luovutusten sarjaa: i) Tirrenian entisten tytäryhtiöiden Caremarin, Saremarin ja Toremarin luovutusta Tirrenialta Campanian, Sardinian ja Toscanan alueille; ja ii) Caremarin luovutusta Campanian alueelta SNAV/Rifimille. Vapautus koski rekisteröintiveroa, maa- ja kiinteistörekisteriveroja, leimaveroa, arvonlisäveroa ja yhteisöveroa. Tukitoimenpiteen saajina oli myyjä, ostaja tai molemmat. Tämä päätös koskee vain jälkimmäistä luovutusta ([211]).

(341) Komissio toteaa heti alkuun, että lokakuun 26 päivänä vuonna 1972 annetun presidentin asetuksen nro 633 mukaisesti toimivien yritysten tai liiketoimintayksikköjen luovutuksia toiselle yritykselle ei katsota tavaroiden luovuttamiseksi, joten ne on vapautettu arvonlisäverosta. Näin ollen sellaiset liiketoimet kuin Caremarin myynti SNAV/Rifimille eivät ole arvonlisäveron alaisia eikä verovapautus arvonlisäverosta ole voinut antaa Caremarille etua. Lisäksi komissio toteaa, että Caremarin myyntisopimuksessa määrätään selvästi, että ostaja (eli SNAV/Rifim) vastaa kaikista liiketoimeen liittyvistä kuluista (kuten rekisteröintimaksuista, notaarikuluista, maa- ja kiinteistörekisterimaksusta ja leimaverosta), eikä siinä viitata mitenkään SNAV/Rifimin vapauttamiseen kyseisistä kuluista. Yhtiöveroa koskevan vapautuksen osalta voidaan todeta, että tätä veroa sovelletaan ainoastaan verovelvollisen tuottamiin tuloihin. Tässä tapauksessa SNAV/Rifim kuitenkin osti Caremarin Campanian alueelta, mikä tarkoittaa, että kyseinen liiketoimi oli SNAV/Rifin näkökulmasta kuluerä, minkä vuoksi siitä ei voitu periä yhtiöveroa. Näin ollen tämä toimenpide ei koske SNAV/Rifimiä. Edellä esitetyn perusteella komissio katsoo, että näistä verovapautuksista ei ole koitunut hyötyä Caremarille tai SNAV/Rifimille.

(342) Edellä esitetyistä syistä mikään mainituista verovapautuksista ei ole SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea.

9.1.3.3 Mahdollisuus käyttää FAS-rahaston varoja maksuvalmiustarpeiden kattamiseksi

(343) Vuonna 2011 tehdyssä aloittamispäätöksessä ja vuonna 2012 tehdyssä laajentamispäätöksessä komissio toi esiin (entisen) Tirrenia-konsernin yritysten, muun muassa Caremarin, mahdollisuuden käyttää FAS-rahaston varoja ([212]) vallitsevien maksuvalmiustarpeiden kattamiseksi. Muodollisen tutkintamenettelyn aikana Italia kuitenkin selvensi, ettei kyseisen rahaston varoja ollut tarkoitettu ylimääräiseksi korvaukseksi Caremarille tai SNAV/Rifimille (tai muillekaan entisen Tirrenia-konsernin yrityksille tai niiden ostajille). Sen sijaan kyseiset varat otettiin käyttöön entisen Tirrenia-konsernin yrityksille maksettaviin julkisen palvelun korvauksiin varattujen talousarviomäärärahojen täydentämiseksi siltä varalta, että ne osoittautuisivat riittämättömiksi. Lain nro 163/2010 1 §:n 5 b momentin nojalla alueilla oli nimittäin oikeus käyttää FAS-rahaston varoja rahoittaakseen (osittain) normaalit julkisen palvelun korvaukset ja varmistaakseen siten meriliikennepalvelujen jatkuvuuden. Toisin sanoen tämä toimenpide koskee ainoastaan varoja, jotka on kohdennettu Italian valtion talousarviosta julkisen palvelun korvausten maksamiseen.

([211]) Ensimmäistä luovutusten sarjaa arvioidaan päätöksessä (EU) 2020/1412 (ks. kyseisen päätöksen johdanto-osan 417 kappale ja sitä seuraavat kappaleet).

([212]) Vajaakäytössä olevien alueiden kehittämiseen tarkoitetun rahaston (*Fondo Aree Sottoutilizzate*) varat, ks. johdanto-osan 102 kappaleen b alakohta.

(344) Edellä esitetyn perusteella komissio toteaa, että FAS-rahaston varat ovat vain yksi rahoituslähde, jonka turvin valtio voi maksaa julkisen palvelun korvauksia (alkuperäisen sopimuksen jatkamisen nojalla), eikä kyse ole erillisestä toimenpiteestä, josta Caremar voi hyötyä kyseisten julkisen palvelun korvausten lisäksi. Näin ollen FAS-rahaston varat eivät ole SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea.

9.1.4 *Päätelmä tuen olemassaolosta*

(345) Edellä esitetyn arvioinnin perusteella komissio katsoo seuraavaa:

— Caremarille maksettu korvaus meriliikenteen reittien liikennöinnistä 1 päivän tammikuuta 2009 ja 31 päivän heinäkuuta 2012 välisenä aikana (eli alkuperäisen sopimuksen jatkokaudella) sekä näiden palvelujen tuottamiseen liittyvä kiinnittymispaikkaa koskeva etuoikeus ovat SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea;

— Caremarin yksityistämiseen ja palvelujen tuottamiseen liittyvään kiinnityspaikkaa koskevaan etuoikeuteen liitetyn, 16 päivän heinäkuuta 2015 ja 15 päivän heinäkuuta 2024 väliselle ajanjaksolle tehdyn uuden palveluhankintasopimuksen myöntäminen täyttää kaikki neljä Altmark-kriteeriä eikä se näin ollen ole SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea;

— koska Caremar ei käyttänyt aluksiin tehtäviin ajanmukaistuksiin myönnettyjä varoja maksuvalmiustarkoituksiin lain nro 163/2010 nojalla, kyseinen toimenpide ei ole SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea Caremarille;

— Caremarin yksityistämisprosessiin liittyvät verovapautukset eivät ole Caremarille tai SNAV/Rifimille myönnettyä SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea;

— laissa nro 163/2010 säädetty mahdollisuus käyttää FAS-rahaston varoja maksuvalmiustarpeiden täyttämiseksi ei ole SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea.

9.2 **Tuen sääntöjenmukaisuus**

(346) Tässä päätöksessä tarkastellut tukitoimenpiteet on pantu täytäntöön ennen komission virallista hyväksyntää. Näin ollen Italia on kyseiset tukitoimenpiteet myöntäessään rikkonut SEUT-sopimuksen 108 artiklan 3 kohtaa, koska näitä toimenpiteitä ei ollut vapautettu ilmoitusvelvollisuudesta päätöksen 2005/842/EY tai päätöksen 2012/21/EU nojalla ([213]).

9.3 **Tuen soveltuvuus sisämarkkinoille**

(347) Caremarille alkuperäisen sopimuksen voimassaolon jatkamisen perusteella myönnetyn julkisen palvelun korvauksen ja siihen liittyvän kiinnityspaikkaa koskevan etuoikeuden soveltuvuutta sisämarkkinoille on arvioitava SEUT-sopimuksen 106 artiklan 2 kohdan perusteella.

(348) Kuten edellä 3.1.1 jaksossa on todettu, alkuperäisen sopimuksen jatkaminen vuoden 2008 lopun jälkeen toteutettiin peräkkäisten säädösten nojalla seuraavasti:

a) asetuksella nro 207/2008, joka on muunnettu laiksi nro 14/2009, jatkettiin alkuperäistä sopimusta 1 päivästä tammikuuta 2009 joulukuun 31 päivään 2009;

b) asetuksella nro 135/2009, joka on muunnettu laiksi nro 166/2009, muun muassa jatkettiin alkuperäistä sopimusta 1 päivästä tammikuuta 2010 syyskuun 30 päivään 2010;

c) asetuksella nro 125/2010, joka on muunnettu laiksi nro 163/2010, jatkettiin uudelleen alkuperäistä sopimusta 1 päivästä lokakuuta 2010 Tirrenian ja Siremarin yksityistämisprosessien päättymiseen asti.

(349) Tätä taustaa vasten komissio toteaa, että nämä kolme jatkamista toteutettiin ennen päätöksen 2012/21/EU ja yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien vuoden 2011 puitteiden voimaantuloa 31 päivänä tammikuuta 2012. Päätöksen 2012/21/EU 10 artikla ja yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien vuoden 2011 puitteiden 69 kohta sisältävät kuitenkin sääntöjä, joiden mukaan kyseistä päätöstä ja kyseisiä puitteita sovelletaan myös tukeen, joka on myönnetty ennen niiden voimaantuloa.

([213]) Komissio arvioi 5.3.1 jaksossa, pitääkö tämä paikkansa.

(350) Erityisesti päätöksen 2012/21/EU 10 artiklan a kohdassa todetaan seuraavaa: ”[yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvistä palveluista vuonna 2005 tehdyn päätöksen] mukaisesti ennen tämän päätöksen voimaantuloa [eli ennen 31 päivää tammikuuta 2012] käyttöön otettu tukiohjelma, joka soveltui sisämarkkinoille ja oli vapautettu ilmoitusvaatimuksesta, katsotaan edelleen sisämarkkinoille soveltuvaksi ja ilmoitusvaatimuksesta vapautetuksi kahden vuoden ajan”. Tämä merkitsee sitä, että tukea, joka on myönnetty ajanjaksolla, joka alkaa päätöksen 2005/842/EY voimaantulosta 19 päivänä joulukuuta 2005 ja päättyy päätöksen 2012/21/EU voimaantuloon 31 päivänä tammikuuta 2012, pidetään sisämarkkinoille soveltuvana mutta ainoastaan tuen myöntämishetkestä 30 päivään tammikuuta 2014 saakka. Päätöksen 2012/21/EU 10 artiklan b kohdassa todetaan lisäksi seuraavaa: ”kaikki ennen tämän päätöksen voimaantuloa [eli ennen 31 päivää tammikuuta 2012] käyttöön otettu tuki, joka ei ollut päätöksen 2005/842/EY mukaisesti sisämarkkinoille soveltuvaa ja jota ei ollut vapautettu ilmoitusvaatimuksesta, mutta joka täyttää tämän päätöksen edellytykset, soveltuu sisämarkkinoille ja on vapautettu ennakkoilmoitusvaatimuksesta”.

(351) Yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien vuoden 2011 puitteiden 68 ja 69 kohdassa puolestaan täsmennetään, että komissio soveltaa kyseisissä puitteissa vahvistettuja periaatteita kaikkiin ilmoitettuihin tukihankkeisiin riippumatta siitä, onko ilmoitus tehty ennen 31 päivää tammikuuta 2012 vai sen jälkeen, sekä kaikkiin sääntöjenvastaisiin tukiin, joista se päättää 31 päivän tammikuuta 2012 jälkeen, vaikka tuki olisi myönnetty ennen 31 päivää tammikuuta 2012. Jälkimmäisessä tapauksessa ei sovelleta yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien vuoden 2011 puitteiden 14, 19, 20, 24, 39 ja 60 kohdan määräyksiä.

(352) Edellä esitetyn perusteella edellä kuvatut päätöksen 2005/842/EY ja päätöksen 2012/21/EU sekä yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien vuoden 2011 puitteiden soveltamista koskevat säännöt tarkoittavat, että Caremarille 1 päivän tammikuuta 2009 ja 31 päivän heinäkuuta 2012 välisenä aikana alkuperäisen sopimuksen jatkokauden aikana myönnettyä julkisen palvelun korvausta voidaan arvioida päätöksen 2005/842/EY nojalla tai, jos tuki ei kuulu päätöksen 2005/842/EY soveltamisalaan, yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien vuoden 2011 puitteiden nojalla (ottamatta huomioon yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien vuoden 2011 puitteiden 14, 19, 20, 24, 39 ja 60 kohdan määräyksiä, koska kaikki alkuperäisen sopimuksen jatkamiset hyväksyttiin ennen 31 päivää tammikuuta 2012 ([214])).

(353) Komissio huomauttaa, että sekä päätöstä 2005/842/EY että päätöstä 2012/21/EU voidaan soveltaa julkisen palvelun korvauksena myönnettävään valtiontukeen vain sellaisten saaria palvelevien meriliikenneyhteyksien osalta, joiden keskimääräinen vuosittainen matkustajamäärä kahtena yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvän palvelun toimeksiantamista edeltäneenä tilikautena oli enintään 300 000 matkustajaa.

(354) Italian esittämien lukujen (ks. taulukot 3 ja 9 johdanto-osan 175 ja 176 kappaleessa) perusteella ei voida päätellä, että keskimääräinen vuosittainen matkustajaliikenne kutakin alkuperäisen sopimuksen jatkamista edeltäneinä kahtena tilikautena oli enintään
300 000 matkustajaa. Toimitetut tiedot itse asiassa joko ylittävät tämän kynnysarvon ([215]) tai ovat puutteellisia ([216]).

(355) Näin ollen komissio arvioi, täyttääkö Caremarille jatketun alkuperäisen sopimuksen nojalla merireittien (Napolinlahdella 1 päivän tammikuuta 2009 ja 31 päivän heinäkuuta 2012 välisenä aikana liikennöidyt kahdeksan reittiä ja Pontinon saaristossa 1 päivän tammikuuta 2009 ja 31 päivän toukokuuta 2011 välisenä aikana liikennöidyt kolme reittiä) liikennöinnistä myönnetty julkisen palvelun korvaus yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien vuoden 2011 puitteiden edellytykset. Kuten johdanto-osan 351 kappaleessa mainitaan, tuki myönnettiin ennen 31 päivää tammikuuta 2012 (eli ennen yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien vuoden 2011 puitteiden voimaantuloa), ja siksi sovelletaan edelleen yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevia vuoden 2011 puitteita lukuun ottamatta niiden 14, 19, 20, 24, 39 ja 60 kohdan määräyksiä.

([214]) Alkuperäistä sopimusta jatkettiin kolme kertaa: 30 päivänä joulukuuta 2008 (31 päivään joulukuuta 2009), 25 päivänä syyskuuta 2009 (30 päivään syyskuuta 2010) ja 5 päivänä elokuuta 2010 (31 päivään heinäkuuta 2012).

([215]) Näin on asia reitillä Capri–Sorrento vuosina 2009 ja 2010 sekä reitillä Capri–Napoli vuosina 2009, 2010, 2011 ja 2012 liikennöidyn matkustajaliikenteen osalta.

([216]) Italia ei toimittanut tietoja ensimmäistä ja toista jatkamista (30 päivänä joulukuuta 2008 ja 25 päivänä syyskuuta 2009) edeltäneiltä kahdelta vuodelta. Kolmannen jatkamisen (5 päivänä elokuuta 2010) osalta Italia toimitti tiedot vuosilta 2009 ja 2010, mutta ei vuodelta 2008. Joka tapauksessa ainoat merkitykselliset tiedot kyseisiltä vuosilta koskevat reittejä Capri–Sorrento ja Capri–Napoli, kun taas muilta reiteiltä tiedot toimitettiin koostettuina, eli reittiä Ischia–Procida–Napoli koskevissa tiedoissa ei eroteltu osuuksia Ischia–Procida, Procida–Napoli ja Ischia–Napoli ja reittiä Ischia–Procida–Pozzuoli koskevissa tiedoissa ei eroteltu osuutta Procida–Pozzuoli. Vuoden 2010 osalta tiedot toimitettiin koostettuina lukuun ottamatta reittejä Capri–Sorrento ja Capri–Napoli.

9.3.1 *Todellinen yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvä palvelu*

(356) Yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien vuoden 2011 puitteiden 12 kohdan mukaan ”[t]uki on myönnettävä varsinaisiin ja oikein määriteltyihin SEUT-sopimuksen 106 artiklan 2 kohdassa tarkoitettuihin yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviin palveluihin”. Seuraavassa 13 kohdassa täsmennetään, että ”jäsenvaltiot eivät voi liittää erityisiä julkisen palvelun velvoitteita palveluihin, joita tavanomaisissa markkinaolosuhteissa toimivat yritykset jo tarjoavat tai voivat tarjota tyydyttävästi ja valtion määrittämillä yleisen edun mukaisilla ehdoilla, joihin kuuluvat muun muassa hinta, objektiiviset laatuominaisuudet, jatkuvuus ja palvelun saatavuus. Sen kysymyksen osalta, voivatko markkinat tarjota palvelun, komissio voi arvioinnissaan ainoastaan tarkistaa, onko jäsenvaltion käyttämä määritelmä ilmeisen virheellinen, ellei unionin lainsäädännössä säädetä tiukemmasta normista.” Samojen puitteiden 56 kohdassa viitataan lisäksi jäsenvaltion laajaan harkintavaltaan määritellä, minkälaiset palvelut voidaan katsoa yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviksi palveluiksi.

(357) Sitä, onko kyseessä varsinainen yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvä palvelu, on myös arvioitava yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevan tiedonannon (ks. johdanto-osan 170 ja 186 kappale), asetuksen (ETY) N:o 3577/92 (ks. johdanto-osan 173–175 kappale) ja oikeuskäytännön (ks. johdanto-osan 176 ja 177 kappale) valossa. Näin ollen komission on arvioitava sopimuksen jatkokauden osalta seuraavia asioita:

a) Oliko **käyttäjien taholta kysyntää**?

b) Oliko markkinoiden toimijoiden mahdollista vastata käyttäjien kysyntään ilman julkisen vallan asettamaa velvoitetta (**markkinoiden puutteellinen toiminta**)?

c) Oliko pelkkiin julkisen palvelun velvoitteisiin turvautuminen riittämätön keino tämän puutteen paikkaamiseksi (**vähiten haitallinen lähestymistapa**)?

Käyttäjien kysyntä

(358) Jatketussa alkuperäisessä sopimuksessa Caremarille annettiin tehtäväksi tuottaa ennalta määritetyin hinnoin matkustajia ja ajoneuvoja (myös pelastusajoneuvoja) kuljettavia säännöllisiä meriliikennepalveluja lautoilla ja nopeilla aluksilla (joilla tarkoitetaan yhdistelmäpalvelujen osalta TMV:itä ja vain matkustajia kuljettavien palvelujen osalta kantosiipialuksia) Campanian alueen laatimassa meriliikenneohjelmassa esitettyjen aikataulujen mukaisesti, kuten 3.3.1 jaksossa selostetaan. Caremarille asetetut julkisen palvelun velvoitteet koskivat liikennöitäviä satamia, julkisen palvelun järjestelmän puitteissa liikennöidyillä meriliikennereiteillä käytettävien alusten tyyppiä, vuorotiheyttä, aikataulua ja palvelun jatkuvuutta, palvelun laatua sekä käyttäjiltä veloitettavia enimmäishintoja (ks. johdanto-osan 40–44 kappale). Caremarille sopimusta jatkettaessa (eli 1 päivänä tammikuuta 2009, 1 päivänä tammikuuta 2010 ja 1 päivänä lokakuuta 2010) asetetut julkisen palvelun velvoitteet olivat samat kuin sille alkuperäisessä sopimuksessa asetetut velvoitteet (ks. johdanto-osan 37 kappale).

(359) Komissio muistuttaa ensinnäkin, että Italia asetti alkuperäisessä sopimuksessa vahvistetut julkisen palvelun velvoitteet pääasiassa varmistaakseen alueellisen jatkuvuuden mantereen ja saarten välillä sekä edistääkseen taloudellista kehitystä kyseessä olevilla saarilla säännöllisten ja luotettavien meriliikennepalvelujen avulla. Komissio on jo todennut (ks. johdanto-osan 242 kappale), että kyse on todella oikeutetuista yleisen edun mukaisista tavoitteista.

(360) Käyttäjien kysynnän osalta jo johdanto-osan 243 ja 244 kappaleessa esitetyt näkökohdat pätevät myös jatkettuun alkuperäiseen sopimukseen. Italian toimittamat Caremarin vuosina 2009–2012 kuljettamia matkustajia, ajoneuvoja ja rahtia koskevat yksityiskohtaiset reittikohtaiset tilastot osoittavat, että Caremarin liikennöimille reiteille oli ominaista merkittävä kysyntä, joka pysyi vakaana ajan mittaan (ks. johdanto-osan 174 kappale).

Markkinoiden puutteellinen toiminta

(361) Mitä tulee markkinoiden puutteelliseen toimintaan Caremarin Napolinlahdella liikennöimillä reiteillä, komissio katsoo jäljempänä johdanto-osan 362–366 kappaleessa esitetyistä syistä, että komission päätelmä uuden palveluhankintasopimuksen toimeksiantamisen ajankohtana vallinneesta kilpailutilanteesta (ks. johdanto-osan 259 kappale) pätee myös ajanjaksoon 2009–2012 eli alkuperäisen sopimuksen jatkokausiin.

(362) Ensinnäkin Caremarin Napolinlahdella alkuperäisen sopimuksen jatkamisen aikana (eli 1 päivän tammikuuta 2009 ja 31 päivän heinäkuuta 2012 välisenä aikana) liikennöimät julkisen palvelun reitit olivat samat kuin ne, jotka annettiin sen liikennöitäviksi uuden palveluhankintasopimuksen nojalla (ks. johdanto-osan 34 kappaleen a alakohta ja 84 kappale) ja Caremarille kyseisenä ajanjaksona asetetut julkisen palvelun velvoitteet poikkesivat vuorotiheyden ja aikataulujen osalta vain hyvin vähän uuden palveluhankintasopimuksen nojalla asetetuista velvoitteista, kuten johdanto-osan 39 kappaleessa selostetaan. Sekä uuden palveluhankintasopimuksen että jatketun alkuperäisen sopimuksen nojalla Caremariin sovellettiin samoja jatkuvuutta, vuorotiheyttä, säännöllisyyttä, täsmällisyyttä, julkisen palvelun reiteillä käytettävien alusten määrää, tyyppiä ja kapasiteettia sekä tariffeja ja palvelun laatua koskevia velvoitteita.

(363) Vuorotiheyksien ja aikataulujen osalta Campanian alue oli vahvistanut Caremaria kyseisillä reiteillä koskevan meriliikenneohjelman 16 päivän tammikuuta 2012 ja 31 päivän heinäkuuta 2012 väliseksi ajaksi 9 päivänä elokuuta 2011 tehdyssä aluehallituksen päätöksessä nro 443, sellaisena kuin se on muutettuna 30 päivänä joulukuuta 2011 annetulla aluehallituksen päätöksellä nro 857. Tämä ohjelma oli sama kuin se, jonka perusteella asetettiin uudessa palveluhankintasopimuksessa asetetut velvoitteet (ks. johdanto-osan 83–85 kappale). Caremariin sovellettiin 1 päivän tammikuuta 2009 ja 15 päivän tammikuuta 2012 välisenä aikana Campanian alueen 1 päivänä huhtikuuta 2007 annetussa aluehallituksen päätöksessä nro 548 vahvistamaa meriliikenneohjelmaa, joka oli hyväksytty alkuperäisen sopimuksen nojalla (ks. johdanto-osan 36 kappale). Komissio toteaa, että vuoden 2007 ohjelman ja vuoden 2011 ohjelman väliset erot (ks. johdanto-osan 39 kappale) olivat hyvin vähäisiä ja johtuivat tarpeesta saada Caremarin palvelut vastaamaan mahdollisimman hyvin paikallisten asukkaiden meriliikennetarpeita. Kuten Italia selitti (johdanto-osan 178–181 kappale), Campanian alueen määrittelemät julkisen palvelun velvoitteet meriliikenteen alalla vahvistetaan 28 päivänä maaliskuuta 2002 annetun alueellisen lain nro 3 17 §:ssä, jossa säädetään meriliikenteen harjoittajille, myös Caremarille, asetettujen julkisen palvelun velvoitteiden laajuuden säännöllisestä tarkistamisesta ja tarvittaessa päivittämisestä. Campanian alue käynnisti tämän mukaisesti vuonna 2010 julkisen kuulemisen Caremarin jatketun alkuperäisen sopimuksen nojalla hoitamien julkisen palvelun velvoitteiden laajuudesta. Kuuleminen johti paitsi Caremarin myös kaikkien Napolinlahden julkisen palvelun velvoitteen alaisten palveluntarjoajien vuorotiheyksien ja aikataulujen päivittämiseen, joka hyväksyttiin 9 päivänä elokuuta 2011 annetulla aluehallituksen päätöksellä nro 443. Päivitystä mukautettiin vielä hieman 30 päivänä joulukuuta 2011 annetulla aluehallituksen päätöksellä nro 857 Caremarin palvelujen osalta, jotta voitiin ottaa huomioon Procidan kunnan esittämät lisäpyynnöt. Procidan kunta katsoi, etteivät sille 9 päivänä elokuuta 2011 annetulla aluehallituksen päätöksellä nro 443 hyväksytyssä meriliikenneohjelmassa osoitetut palvelut olleet riittävät.

(364) Kuten Italia selitti (ks. johdanto-osan 184 kappale), Caremarin Napolinlahdella liikennöimien kahdeksan reitin kilpailutilanne 1 päivän tammikuuta 2009 ja 15 päivän tammikuuta 2012 välisenä aikana eli alkuperäisen sopimuksen voimassaolon jatkokausina oli hyvin samanlainen kuin vuosina 2012–2015 eli ennen uuden palveluhankintasopimuksen toimeksiantoa vallinnut kilpailutilanne, jota arvioidaan johdanto-osan 249–259 kappaleessa. Kuten Italia mainitsi (johdanto-osan 183 kappale), Caremar oli joulukuun 2010 lopun ja 1 päivän lokakuuta 2011 välisenä aikana poikkeuksellisesti ainoa meriliikenteen harjoittaja, joka liikennöi julkisen palvelun velvoitteiden mukaisesti reittejä Capri–Sorrento, Capri–Napoli, Ischia–Napoli, Ischia–Procida–Napoli, Ischia–Procida–Pozzuoli, Ischia–Procida ja Procida–Napoli. Gestour ja Procida Lines puolestaan liikennöivät julkisen palvelun velvoitteiden mukaisesti reittiä Procida–Pozzuoli, koska kaikki muut laivayhtiöt kieltäytyivät kyseisenä ajanjaksona tuottamasta palveluja julkisen palvelun velvoitteiden mukaisesti. Kyseisenä ajanjaksona Campanian alueen oli laajennettava Caremarille asetettujen julkisen palvelun velvoitteiden soveltamisalaa (vuorotiheyksien ja aikataulujen osalta) selvitäkseen joidenkin Caremarin kilpailijoiden tarjoamien palvelujen äkillisestä keskeytymisestä. Tämä äkillinen keskeytys on selvä osoitus siitä, että paikallinen väestö ei voinut luottaa täysin Caremarin kilpailijoiden tarjoamiin julkisen palvelun velvoitteiden mukaisiin palveluihin.

(365) Edellä esitetyn ja Caremarin kilpailijoiden huomautuksissaan esittämien tietojen perusteella (ks. johdanto-osan 150, 151, 161 ja 168 kappale) komissio toteaa seuraavaa:

a) Reitillä **Capri–Sorrento** Caremar oli vuosina 2009–2011 ainoa liikenteenharjoittaja, joka tarjosi tällä reitillä yhdistelmäpalveluja ympäri vuoden. Caremarin kilpailijat joko tarjosivat ainoastaan matkustajameriliikennepalveluja (näin oli NLG:n ja Alimarian ([217]) kohdalla) tai myös yhdistelmäpalveluja, mutta vain kesäkaudella (näin oli SNAV:n ([218]) ja Aligrusonin ([219]) kohdalla). Koska SNAV:n ja Aligrusonin tarjoamat palvelut pysyivät muuttumattomina vuosina 2009–2012 (ks. johdanto-osan 185 kappaleen a alakohta) ja Caremarin palvelut muuttuivat vain hyvin vähän vuosien 2009 ja 2012 välillä ja niihin tehtiin pääasiassa aikatauluja koskevia vähäisiä mukautuksia (ks. johdanto-osan 39 kappaleen a alakohta), komissio katsoo, että Italia ei tehnyt ilmeistä virhettä katsoessaan, että markkinoiden toiminta meriliikenteen yhdistelmäpalvelujen tarjoamisessa kyseisellä reitillä oli puutteellista.

([217]) Alimar liikennöi vain vuosina 2009 ja 2010.

([218]) Yhdistelmäpalvelujen osalta SNAV:llä oli lupa liikennöidä kymmentä päivittäistä vuoroa TMV:llä (kuusi vuoroa Caprista Sorrentoon klo 7.35, 9.15, 12.10, 15.55, 17.40 ja 18.05 ja neljä vuoroa Sorrentosta Capriin klo 8.10, 11.25, 13.50 ja 16.35), mutta vain kesäkaudella (erityisesti 1 päivän huhtikuuta ja 3 päivän marraskuuta välisenä aikana).

([219]) Yhdistelmäpalvelujen osalta Aligrusonilla oli lupa liikennöidä neljää päivittäistä vuoroa (Sorrentosta Capriin klo 11.30 ja 14.00 ja Caprista Sorrentoon klo 12.30 ja 18.05), mutta vain kesäkaudella.

b) Reitillä **Capri–Napoli** Caremar oli vuosina 2009–2011 ainoa liikenteenharjoittaja, joka tarjosi yhdistelmäpalveluja ympäri vuoden. Caremarin kilpailijat tällä reitillä (SNAV, NLG, Neapolis ja Metrò del Mare) tarjosivat ainoastaan meriliikenteen matkustajapalveluja, eikä niitä aina tarjottu ympärivuotisesti (ks. johdanto-osan 185 kappaleen b alakohta). Kuten johdanto-osan 252 kappaleessa selitetään, matkustajaliikennepalveluja ei voitu pitää vaihtoehtona yhdistelmäpalveluille, koska niillä ei vastattu ajoneuvojen (mukaan lukien ambulanssit) ja postilähetysten kuljetusten kysyntään, joka muodosti merkittävän osan käyttäjien kysynnästä. Lisäksi vuosina 2009 ja 2010 mitään matkustajaliikenteen palveluja ei tarjottu päivittäin markkinaehdoin (vaan ainoastaan julkisen palvelun velvoitteiden mukaisesti). Vuonna 2011 markkinatoimijat alkoivat liikennöidä joitakin palveluja markkinaehdoin ympäri vuoden. Tällaisia palveluja olivat muun muassa viisi Neapoliksen liikennöimää vuoroa (Caprista klo 8.50, 14.10 ja 17.30 ja Napolista klo 10.00 ja 16.05) ja kaksi NLG:n liikennöimää vuoroa (Caprista klo 9.35 ja 11.35), jotka eivät kuitenkaan yksinään riittäneet takaamaan jatkuvuutta Caprin ja mantereen välillä. Ensinnäkin mitään näistä palveluista ei liikennöity aikaisin aamulla (klo 5.00–8.30), jolloin työmatkalaiset tarvitsivat palveluja kipeästi. Toiseksi markkinoiden palvelut palvelivat pääasiassa matkailukysyntää, koska niitä tarjottiin vuorokaudenaikoina, jotka eivät sopineet opiskelijoille ja työssä käyville. Itse asiassa suurin osa Caremarin kilpailijoiden vuoden aikana tarjoamista vuoroista oli julkisen palvelun velvoitteiden alaisia, mikä viittaa siihen, että markkinat eivät periaatteessa olisi tuottaneet niitä ilman viranomaisten virallista määräystä. Kuten Italia selitti, edes julkisen palvelun velvoitteen määrääminen ei kuitenkaan taannut palvelua, mistä on osoituksena se, että Caremarin kilpailijat olivat joulukuun 2010 lopun ja 1 päivän lokakuuta 2011 välisenä aikana lopettaneet julkisen palvelun velvoitteiden mukaisten palvelujen tarjoamisen useilla reiteillä, myös reitillä Capri–Napoli (ks. johdanto-osan 183 kappaleen b alakohta). Tämän huomioon ottaen komissio katsoo, ettei Italia tehnyt ilmeistä virhettä katsoessaan, että markkinoiden toiminta meriliikenteen yhdistelmäpalvelujen tarjoamisessa kyseisellä reitillä oli puutteellista.

c) **Ischian ja Napolin** välisellä suoralla reitillä Caremar tarjosi vuosina 2009–2011 lautalla ajettavia yhdistelmäpalveluja kilpaillen Medmarin kanssa ja kantosiipialuksella ajettavia matkustajaliikennepalveluja kilpaillen Alilauron kanssa. Italian kuvaama kilpailutilanne (ks. johdanto-osan 185 kappaleen c alakohta) osoittaa, että Caremarin kilpailijoiden tarjoamat palvelut eivät riittäneet tyydyttämään paikallisen väestön julkisia tarpeita. Ensinnäkin Caremarin kilpailijat eivät tarjonneet yhtään markkinaehtoista palvelua tällä suoralla reitillä ja julkisen palvelun velvoitteiden mukaisia palveluja tarjottiin joko vain kesällä (tämä koski Medmarin tarjoamia yhdistelmäpalveluja 1 päivän tammikuuta 2009 ja 30 päivän syyskuuta 2011 välisenä aikana) tai joka tapauksessa eri vuorokaudenaikoina kuin Caremarin tarjoamia palveluja ([220]). Tästä syystä komissio katsoo, ettei Italia tehnyt ilmeistä virhettä katsoessaan, että markkinoiden toiminta meriliikenteen yhdistelmä- ja matkustajapalvelujen tarjoamisessa kyseisellä reitillä oli puutteellista. Tämä päätelmä pitää paikkansa myös siinä tapauksessa, että Ischian ja Napolin suoran yhteyden katsottaisiin olevan korvattavissa Procidassa tehtävällä välipysähdyksellä, vaikka matka on eri pituinen ([221]). Kuten johdanto-osan 365 kappaleen d alakohdassa selitetään, Caremarin kilpailijoiden tarjoamat palvelut reitillä Ischia–Procida–Napoli eivät riittäneet takaamaan riittäviä säännöllisiä yhteyksiä Ischian ja Napolin välillä.

d) Reitillä **Ischia–Procida–Napoli** Caremar oli vuosina 2009–2011 ainoa meriliikenteen harjoittaja, joka tarjosi riittävästi päivittäisiä yhdistelmä- ja matkustajaliikennepalveluja ympäri vuoden. Yksikään laivayhtiö ei tarjonnut reitillä yhdistelmäpalveluja ympäri vuoden markkinaehdoin. Itse asiassa Medmar, joka oli ainoa muu reitillä yhdistelmäpalveluja tarjoava yritys, liikennöi reittiä julkisen palvelun velvoitteiden mukaisesti, ja Italian mukaan näitä julkisen palvelun velvoitteita, joiden mukaiset vuorot liikennöitiin joka tapauksessa eri vuorokaudenaikoina kuin Caremarin liikennöimät vuorot, ei noudatettu (ks. johdanto-osan 185 kappaleen d alakohta). Ainoa muu matkustajaliikennepalveluja reitillä tarjonnut yritys, SNAV, tarjosi vain yhden

([220]) Ympäri vuoden tarjottujen yhdistelmäpalvelujen osalta Caremar liikennöi Ischiasta klo 8.45 lähtevää vuoroa, kun taas Medmar liikennöi (1 päivästä lokakuuta 2011 lähtien) kesällä klo 17.00 ja talvella klo 16.35 lähtevää vuoroa. Napolista Caremar liikennöi klo 16.05 ja 20.25 lähteviä vuoroja ja (1 päivästä lokakuuta 2011 lähtien) Medmar klo 8.35, 14.10 ja 18.30 lähteviä vuoroja. Ympäri vuoden tarjottujen matkustajaliikennepalvelujen osalta Caremarista liikennöi Napolista 1 päivän tammikuuta 2009 ja 30 päivän syyskuuta 2011 välisenä aikana klo 7.50 ja 18.15 lähteviä vuoroja, kun taas Alilauro liikennöi 1 päivän tammikuuta 2009 ja 30 päivän syyskuuta 2011 välisenä aikana klo 9.35 lähtevää vuoroa ja 1 päivästä lokakuuta 2011 lähtien klo 7.35 ja 20.10 lähteviä vuoroja. Ischiasta Caremar liikennöi 1 päivän tammikuuta 2009 ja 30 päivän syyskuuta 2011 välisenä aikana klo 6.50 ja 8.50 lähteviä vuoroja, kun taas Alilauro ei liikennöinyt Ischiasta ympärivuotisesti 1 päivän tammikuuta 2009 ja 30 päivän syyskuuta 2011 välisenä aikana. Kun Alilauro alkoi 1 päivänä lokakuuta 2011 tarjota julkisen palvelun velvoitteiden mukaisia palveluja Ischiasta Napoliin ympäri vuoden, Caremar ei harjoittanut matkustajaliikennettä Ischiasta Napoliin.

([221]) Lautalla ajettavien yhdistelmäpalvelujen osalta välipysähdys Procidassa pidentää matka-aikaa noin 15 minuutilla (matka suoralla reitillä Ischia–Napoli kestää 1 tunnin ja 25 minuuttia). Kantosiipialuksella ajettavien matkustajaliikennepalvelujen osalta välipysähdys Procidassa pidentää matka-aikaa lähes 30 minuutilla (matka suoralla reitillä Ischia–Napoli kestää 45 minuuttia).

päivittäisen vuoron ympäri vuoden (kaikki muut vuorot keskittyivät kesäkaudelle), nimittäin Ischiasta (Casamicciola) klo 9.45 ja Procidasta klo 10.05 lähtevän vuoron. Tämä palvelu ei selvästikään riittänyt vastaamaan paikallisen väestön meriliikennetarpeisiin, koska se ei vastannut Ischiasta lähtevien työmatkalaisten (pääasiassa työssä käyvien ja opiskelijoiden) tarpeita ja oli vain yksisuuntainen. Kuten johdanto-osan 39 kappaleen d alakohdassa mainitaan, Caremarin oli sitä vastoin varmistettava 1 päivän tammikuuta 2009 ja 31 päivän syyskuuta 2011 välisenä aikana kahdeksan päivittäistä matkustajavuoroa ympäri vuoden ja 1 päivästä lokakuuta 2011 lähtien kymmenen päivittäistä matkustajavuoroa ympäri vuoden työmatkalaisille soveltuvina vuorokaudenaikoina ([222]) ja kaksi lisävuoroa 1 päivän kesäkuuta ja 30 päivän syyskuuta välisenä aikana ([223]). Tästä syystä komissio katsoo, ettei Italia tehnyt ilmeistä virhettä katsoessaan, että markkinoiden toiminta meriliikenteen yhdistelmä- ja matkustajapalvelujen tarjoamisessa kyseisellä reitillä oli puutteellista.

e) Reitillä **Ischia–Procida–Pozzuoli** Caremar tarjosi vuosina 2009–2011 lautalla ajettavia yhdistelmäpalveluja kilpaillen Medmarin kanssa. Italian kuvailema kilpailutilanne (ks. johdanto-osan 185 kappaleen e alakohta) osoittaa, että Medmarin tarjoamat palvelut, joihin sisältyi välipysähdys Procidassa, eivät riittäneet tyydyttämään paikallisen väestön julkisia tarpeita, koska niitä liikennöitiin varsin harvoin (yksi vuoro päivässä ympäri vuoden julkisen palvelun velvoitteiden mukaisesti ja yksi lisävuoro Ischiasta kello 7.30 koulujen lukuvuoden aikana markkinaehtoisesti) ja ne keskittyivät aikaiseen aamuun, jolloin ne loppupäivä jäi täysin ilman palveluja ([224]). Tästä syystä komissio katsoo, ettei Italia tehnyt ilmeistä virhettä katsoessaan, että markkinoiden toiminta meriliikenteen yhdistelmäpalvelujen tarjoamisessa kyseisellä reitillä oli puutteellista.

f) Komissio toteaa, että reitillä **Ischia–Procida** Caremarin ei tarvinnut vuosina 2009–2011 tarjota muita palveluja reiteillä Ischia–Procida–Pozzuoli ja Ischia–Procida–Napoli jo tarjoamiensa palvelujen lisäksi (ks. johdanto-osan 39 kappaleen f alakohta). Sen vuoksi tämän osuuden kilpailutilannetta ei ole tarpeen arvioida erikseen reittien Ischia–Procida–Napoli ja Ischia–Procida–Pozzuoli johdanto-osan 365 kappaleen d ja e alakohdassa kuvatun kilpailutilanteen lisäksi.

g) Reitillä **Procida–Pozzuoli** osalta Caremar tarjosi vuosina 2009–2011 matkustajaliikennepalveluja kantosiipialuksella kilpaillen Procida Linesin, Gestourin ja Ippocampon kanssa, jotka liikennöivät kyseistä reittiä lautalla. Caremarin palvelut ja Caremarin kilpailijoiden tarjoamat palvelut eivät kuitenkaan olleet keskenään korvattavissa, koska kantosiipialuksella ajettavat vuorot ovat paljon nopeampia kuin lautalla ajettavat vuorot (matka-aika on 50 minuuttia lautalla ja 15 minuuttia kantosiipialuksella). Riippumatta siitä, missä määrin matkustaja- ja yhdistelmäpalvelut ovat keskenään korvattavissa, Caremarin kilpailijoiden, erityisesti Gestourin ja Procida Linesin, tarjoamat palvelut tarjottiin joka tapauksessa eri vuorokaudenaikoina kuin Caremarin tarjoamat palvelut ([225]) (ks. johdanto-osan 185 kappaleen g alakohta). Tästä syystä komissio katsoo, ettei Italia tehnyt ilmeistä virhettä katsoessaan, että markkinoiden toiminta matkustajaliikenne-palvelujen tarjoamisessa kyseisellä reitillä oli puutteellista.

([222]) Napolista klo **8.50** (1 päivään lokakuuta 2011 asti klo 9.55), **11.45**, **13.10**, **15.10** ja **18.15** ja Ischiasta klo **7.30**, **10.10**, **13.05** (1 päivään lokakuuta 2011 asti klo 12.00), **14.30** (1 päivään lokakuuta 2011 asti klo 14.15) ja **16.30** (1 päivään lokakuuta 2011 asti klo 16.15).

([223]) Ischiasta Procidaan ja edelleen Napoliin klo **19.35** (lähtö Procidasta klo 20.00) ja Napolista Procidaan ja edelleen Ischiaan klo **20.55** (lähtö Procidasta klo 21.30).

([224]) Medmar tarjosi 1 päivän tammikuuta 2009 ja 30 päivän syyskuuta 2011 välisenä aikana markkinaehdoin vain yhtä palvelua eli Ischiasta klo **7.30** koulujen lukuvuoden aikana (16 päivän syyskuuta ja 14 päivän kesäkuuta välisenä aikana) lähtevää vuoroa ja kahta julkisen palvelun velvoitteiden mukaista palvelua ympäri vuoden eli Ischiasta (Casamicciola) klo **2.30** ja Pozzuolista klo **4.10** lähteviä vuoroja.

([225]) Procidasta Caremar liikennöi ympäri vuoden klo 8.25 (1 päivästä lokakuuta 2011 lähtien klo 8.10) lähtevää vuoroa, kun taas Gestour liikennöi ympäri vuoden klo 6.50, 9.30, 11.20, 14.05 (30 päivään syyskuuta 2011 asti), 17.05 (30 päivään syyskuuta 2011 asti) ja 18.55 lähteviä vuoroja ja Procida Lines liikennöi klo 5.50, 7.50, 10.45, 12.40, 15.25, 17.30 ja 19.15 lähteviä vuoroja). Pozzuolista Caremar liikennöi klo 8.55 (1 päivästä lokakuuta 2011 lähtien klo 8.50) lähtevää vuoroa, kun taas Gestour liikennöi ympäri vuoden klo 6.00, 8.30, 10.35, 12.55, 15.05 (30 päivään syyskuuta 2011 asti), 17.55 (30 päivään syyskuuta 2011 asti) ja 19.50 lähteviä vuoroja ja Procida Lines klo 5.05, 7.05, 9.25 (30 päivään syyskuuta 2011 asti), 11.50, 13.35, 16.25, 18.25 ja 20.00 lähteviä vuoroja.

h) Reitillä **Procida–Napoli** Caremar tarjosi vuosina 2009–2011 kantosiipialuksella ajettavia matkustajaliikennepalveluja kilpaillen SNAV:n ja Medmarin kanssa. Syyskuun 30 päivään 2011 asti Medmar ei kuitenkaan tarjonnut reitillä Ischia–Procida–Napoli liikennöityjen vuorojen lisäksi muita vuoroja, ja SNAV tarjosi ympärivuotisesti vain yhden vuoron reitillä Ischia–Procida–Napoli jo liikennöityjen vuorojen lisäksi (Procidasta klo 7.35). Lokakuun 1 päivästä 2011 lähtien Medmar tarjosi reitillä Ischia–Procida–Napoli liikennöityjen vuorojen lisäksi vain yhden päivittäisen vuoron (Napolista klo 00.20), ja SNAV tarjosi edelleen ympärivuotisesti vain yhden päivittäisen vuoron reitillä Ischia–Procida–Napoli jo liikennöityjen vuorojen lisäksi (Napolista klo 12.30). Kaikki nämä vuorot liikennöitiin julkisen palvelun velvoitteiden mukaisesti ja eri vuorokaudenaikoina kuin Caremarin liikennöimät vuorot ([226]) (ks. johdanto-osan 185 kappaleen h alakohta). Vaikka otetaan huomioon SNAV:n ja Medmarin reitillä Ischia–Procida–Napoli tarjoamat palvelut, mikään laivayhtiö ei tarjonnut tällä reitillä matkustajaliikennepalveluja ympärivuotisesti markkinaehdoin, ja Medmarin ja SNAV:n julkisen palvelun velvoitteiden mukaiset matkustajaliikennepalvelut eivät kattaneet eräitä päivittäisten työmatkalaisten yhteyksien varmistamiseksi tärkeitä aikavälejä (Procidasta klo 6.00–7.00 ja klo 8.00–10.00 ja Napolista klo 7.00–8.00 ja klo 17.00–18.00). Näistä syistä komissio katsoo, ettei Italia tehnyt ilmeistä virhettä katsoessaan, että markkinoiden toiminta matkustajaliikennepalvelujen tarjoamisessa kyseisellä reitillä oli puutteellista.

(366) Edellä esitetyn perusteella komissio katsoo, että jatketussa alkuperäisessä sopimuksessa vahvistetut Napolinlahden reittien liikennöintiä koskevat julkisen palvelun velvoitteet ovat perusteltuja, koska on olemassa todellinen julkinen tarve varmistaa alueellinen jatkuvuus. Itse asiassa alkuperäisen sopimuksen jatkamisten ajankohtina (vuosina 2009 ja 2010) pelkästään markkinavoimat (vaikka niille olisi asetettu julkisen palvelun velvoite) eivät riittäneet täyttämään Italian määrittämiä julkisen palvelun tarpeita vuorotiheyden, jatkuvuuden ja säännöllisyyden osalta.

(367) Kuten edellä mainittiin (ks. johdanto-osan 34 kappaleen b alakohta), Pontinon saariston reiteillä Caremar tarjosi matkustaja- ja yhdistelmäpalveluja reiteillä Ponza–Formia, Ponza–Anzio ja Formia–Ventotene 31 päivään toukokuuta 2011 asti. Caremarille Pontinon saariston reiteillä asetetut julkisen palvelun velvoitteet koskivat liikennöitäviä satamia, julkisen palvelun järjestelmän puitteissa liikennöidyillä meriliikennereiteillä käytettävien alusten tyyppiä ja kapasiteettia, vuorotiheyttä sekä käyttäjiltä veloitettavia enimmäishintoja (ks. johdanto-osan 36 kappaleen d, e ja f alakohta ja johdanto-osan 40–44 kappale).

(368) Komissio toteaa, että 1 päivän tammikuuta 2009 ja 31 päivän toukokuuta 2011 välisenä aikana kaksi muuta toimijaa, Vetor ja/tai SNAP, tarjosivat matkustajaliikennepalveluja reiteillä Ponza–Formia, Ponza–Anzio ja Formia–Ventotene. Kuten Italia selitti, Vetorin ja SNAP:n palveluja ei kuitenkaan voitu katsoa olevan jatkuvuuden ja säännöllisyyden suhteen korvattavissa Caremarin tarjoamilla palveluilla (ks. johdanto-osan 186 kappale).

(369) Erityisesti **Ponzan ja Formian** välisellä reitillä Vetor liikennöi ympäri vuoden päivittäistä matkustajavuoroa kantosiipialuksella julkisen palvelun velvoitteiden mukaisesti, kun taas Caremar liikennöi ympäri vuoden kantosiipialuksella yhden päivittäisen matkustajavuoron lisäksi myös kahta päivittäistä yhdistelmäpalveluvuoroa tavallisilla aluksilla (ks. johdanto-osan 36 kappaleen d alakohta). Vetorin tarjoamat palvelut eivät näin ollen kattaneet ajoneuvojen ja rahdin (esimerkiksi postilähetysten) kuljetuksia, jotka Italian mukaan olivat välttämättömiä, jotta voitiin varmista päivittäinen yhteys mantereelle ajoneuvonsa mukaan ottaville työmatkalaisille. Matkustajaliikenteen osalta Italia selitti (ks. johdanto-osan 185 kappaleen a alakohta), että Caremarin oli pidettävä aluksia saarella yön yli varmistaakseen päivän ensimmäisen vuoron ja taatakseen päivittäisen yhteyden mantereelle opiskelua ja työtä varten. Sillä, että saarella oli aluksia öisin, oli myös tarkoitus varmistaa merikuljetus mantereelle lääketieteellisessä hätätilanteessa, jossa ei voitu käyttää helikopteria. Näin ollen komissio katsoo, ettei Italia tehnyt ilmeistä virhettä todetessaan, että markkinat toimivat puutteellisesti tällä reitillä.

([226]) Procidasta Napoliin (matka-aika 40 minuuttia) klo **6.35** ja **9.20** (1 päivän lokakuuta 2011 ja 16 päivän tammikuuta 2012 välisenä aikana klo 9.25) ja Napolista Procidaan (matka-aika 40 minuuttia) klo **7.30** ja **17.45** (1 päivän lokakuuta 2011 ja 16 päivän tammikuuta 2012 välisenä aikana klo 17.30).

(370) **Ponzan ja Anzion** välisellä reitillä Vetor liikennöi matkustajavuoroa kantosiipialuksella markkinaehdoin päivittäin sesongin aikana ja lauantaisin sesongin ulkopuolella julkisen palvelun velvoitteiden mukaisesti, kun taas Caremar liikennöi yhtä nopeaa matkustajavuoroa päivässä sesongin aikana maanantaista lauantaihin ja kahta yhdistelmäpalveluvuoroa päivässä ympäri vuoden sunnuntaisin ja yleisinä vapaapäivinä (ks. johdanto-osan 36 kappaleen e alakohta). Italia selitti (ks. johdanto-osan 185 kappaleen b alakohta), että julkisen palvelun velvoite oli perusteltu sosiaaliseen ja taloudelliseen kehitykseen liittyvistä syistä ja että sen tarkoituksena oli varmistaa, että ajoneuvoineen matkustavilla matkustajilla oli mahdollisuus matkustaa ympäri vuoden edestakaisin Ponzasta ja Ponzaan ainakin sunnuntaisin ja yleisinä vapaapäivinä (esimerkiksi vieraillakseen sukulaisten luona). Komissio huomauttaa, että Vetorin tarjoamat palvelut eivät kattaneet ajoneuvojen ja rahdin (esimerkiksi postilähetysten) kuljetusta koskevaa julkisen palvelun tarvetta. Lisäksi Vetorin sesongin aikana markkinaehdoin tarjoamat matkustajaliikennepalvelut oli suunnattu pääasiassa matkailualalle, kun taas Caremarin läsnäolon tarkoituksena oli huolehtia saarten asukkaiden liikennetarpeista myös varmistamalla hintojen kohtuullisuus. Näin ollen komissio katsoo, ettei Italia tehnyt ilmeistä virhettä todetessaan, että markkinat toimivat puutteellisesti tällä reitillä.

(371) **Formian ja Ventotenen** välisellä reitillä Vetor liikennöi yhtä päivittäistä matkustajavuoroa kantosiipialuksella sesongin ulkopuolella ja sesongin aikana yhtä lisävuoroa maanantaisin, molempia julkisen palvelun velvoitteen mukaisesti, ja SNAP liikennöi sesongin aikana yhtä päivittäistä kantosiipialuksella ajettavaa matkustajaliikennevuoroa markkinaehtoisesti. Sen sijaan Caremar liikennöi kahta päivittäistä yhdistelmäpalveluvuoroa ja kahta ([227]) päivittäistä matkustajaliikennevuoroa ympäri vuoden (ks. johdanto-osan 36 kappaleen f alakohta). Vetorin ja SNAP:n tarjoamat palvelut eivät kattaneet ajoneuvojen ja rahdin (esimerkiksi postilähetysten) kuljetusta koskevaa julkisen palvelun tarvetta, ja matkustajaliikenteen osalta ne eivät riittäneet varmistamaan jatkuvuutta mantereen kanssa palvelujen heikon vuorotiheyden ja säännöllisyyden vuoksi. Kuten Italia selitti (ks. johdanto-osan 185 kappaleen c alakohta), Caremarin palvelujen ansiosta asukkaat pystyivät matkustamaan mantereelle työtä tai opiskelua varten. Lisäksi Caremarin alukset pysyivät saarella yön yli, joten ne varmistivat merikuljetuksen mantereelle lääketieteellisen hätätilanteen sattuessa. Näin ollen komissio katsoo, ettei Italia tehnyt ilmeistä virhettä todetessaan, että markkinat toimivat puutteellisesti tällä reitillä.

Vähiten haitallinen lähestymistapa

(372) Komissio toteaa, että ottaen huomioon yksityistämissuunnitelmat sekä tarpeen varmistaa alkuperäisen sopimuksen perusteella toteutetun julkisen palvelun jatkuvuus Italia päätti jatkaa alkuperäistä sopimusta muuttumattomana (lukuun ottamatta muutosta, joka koski vuodesta 2010 lähtien sovellettavaa korvausmenetelmää).

(373) Komissio hyväksyy väitteen, jonka mukaan käyttäjien kysyntään ei olisi voitu vastata ainoastaan Caremarin kilpailijoille kyseisillä reiteillä asetetun korvauksettoman julkisen palvelun velvoitteen avulla. Edellä mainituista syistä (johdanto-osan 262–265 kappale) Napolinlahdella käytössä ollut julkisen palvelun velvoitteen järjestelmä ei ollut mitenkään verrattavissa Caremarille jatketun alkuperäisen sopimuksen nojalla asetettuihin julkisen palvelun velvoitteisiin. On syytä muistaa, että Caremarin kilpailijat (lukuun ottamatta Gestouria ja Procida Linesiä) lopettivat joulukuun 2010 lopun ja 1 päivän lokakuuta 2011 välisenä aikana palvelujen tarjoamisen korvauksettoman julkisen palvelun velvoitteen mukaisesti. Ilman Caremaria suurin osa Napolinlahden reiteistä olisi jäänyt liikennöimättä (ks. johdanto-osan 183 kappaleen b alakohta). Pontinon saariston reittien osalta komissio toteaa, että muiden toimijoiden tarjonta näillä reiteillä ei täyttänyt (kaikkia) säännöllisyyttä, jatkuvuutta, kapasiteettia ja hintaa koskevia vaatimuksia ja että useimpien (ellei peräti kaikkien) reittien liikennöinti erityisesti sesongin ulkopuolella on tappiollista, joten ilman julkisen palvelun korvausta niitä ei todennäköisesti liikennöitäisi lainkaan. Lisäksi komissio hyväksyy sen, että Caremarin suunnitellun yksityistämisprosessin huomioon ottaen alkuperäisen sopimuksen jatkaminen oli ainoa keino taata julkisen palvelun jatkuvuus siihen asti, että Caremar oli yksityistetty.

Päätelmät

(374) Edellä esitetyt perusteella komissio katsoo, että Italia ei tehnyt ilmeistä virhettä määritellessään Caremarille toimeksiannetut palvelut yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviksi palveluiksi johdanto-osan 365 ja 367–371 kappaleessa yksilöidyillä reiteillä. Näin ollen komission vuonna 2011 tehdyssä aloittamispäätöksessä ja vuonna 2012 tehdyssä laajentamispäätöksessä esittämät epäilyt ovat poistuneet.

([227]) Maanantaisin ajettiin neljä päivittäistä vuoroa.

9.3.2 *Julkisen palvelun velvoitteet ja korvauksen laskentaa koskevat säännöt täsmentävän toimeksiantoasiakirjan tarve*

(375) Yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien vuoden 2011 puitteiden 2.3 jakson mukaan SEUT-sopimuksen 106 artiklassa tarkoitettu yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvä palvelu edellyttää, että palvelun tuottaminen on annettu kyseiselle yritykselle yhdellä tai useammalla virallisella asiakirjalla.

(376) Asiakirjassa tai asiakirjoissa on kuvattava erityisesti a) julkisen palvelun velvoitteen täsmällinen luonne ja kesto; b) asianomainen yritys ja alue; c) yksinoikeuksien luonne; d) korvauksen laskennassa, valvonnassa ja tarkistamisessa käytettävät parametrit; ja e) järjestelyt liiallisten korvausten välttämiseksi ja takaisin maksamiseksi.

(377) Vuonna 2011 tehdyssä aloittamispäätöksessä ja vuonna 2012 tehdyssä laajentamispäätöksessä komissio ilmaisi epäilyksensä sen suhteen, sisälsikö toimeksiantoasiakirja kattavan kuvauksen Caremarin julkisen palvelun velvoitteiden luonteesta sopimuksen jatkokaudella. Komissio kuitenkin muistutti myös, että toimeksiannon eri osa-alueita voidaan kuvata useissa asiakirjoissa velvoitteiden määritelmän asianmukaisuutta kyseenalaistamatta. Caremarin toimeksiantoasiakirjaan sisältyivät sopimuksen jatkokaudella alkuperäinen sopimus (sellaisena kuin se oli muutettuna ja jatkettuna ajan mittaan), 1 päivänä huhtikuuta 2007 annettu aluehallituksen päätös nro 548 Caremarille asetetusta julkisen palvelun velvoitteesta alustyyppien, vuorotiheyksien ja aikataulujen osalta 30 päivään syyskuuta 2011 asti, 9 päivänä elokuuta annettu tehty aluehallituksen päätös nro 443 Caremarille asetetusta julkisen palvelun velvoitteesta alustyyppien, vuorotiheyksien ja aikataulujen osalta 1 päivän lokakuuta 2011 ja 15 päivän tammikuuta 2012 välisenä aikana sekä 30 päivänä joulukuuta 2011 annettu aluehallituksen päätös nro 857 Caremarille asetetusta julkisen palvelun velvoitteesta alustyyppien, vuorotiheyksien ja aikataulujen osalta 16 päivän tammikuuta 2012 ja 31 päivän heinäkuuta 2012 välisenä aikana (ks. johdanto-osan 36 ja 38 kappale), useita Italian tekemiä ad hoc -päätöksiä, toimintaohje 111/2007 ja laki nro 166/2009.

(378) Tätä taustaa vasten komissio toteaa ensinnäkin, että Caremarin toimeksiantoasiakirjan muodostavaa jatkettua alkuperäistä sopimusta sovellettiin täysimääräisesti 31 päivään heinäkuuta 2012 asti (ks. johdanto-osan 348 kappale).

(379) Jatketun alkuperäisen sopimuksen mukaan viisivuotissuunnitelmissa yksilöidään palveluun kuuluvat reitit ja satamat, kyseisillä merireiteillä käytettävien alusten tyyppi ja kapasiteetti, vuorotiheys ja lippujen hinnat, mukaan lukien tuetut hinnat erityisesti saaristoalueiden asukkaille. Komissio huomauttaa, että vuonna 2007 eli ennen alkuperäisen sopimuksen ensimmäistä jatkamista Campanian alue hyväksyi 1 päivänä huhtikuuta 2007 annetulla aluehallituksen päätöksellä nro 548 kautta 2007–2011 koskevan viisivuotissuunnitelman, jota sovellettiin 30 päivään syyskuuta 2011 asti muuttamatta julkisen palvelun velvoitteiden laajuutta. Näin ollen suunnitelmaa sovellettiin, kun alkuperäistä sopimusta jatkettiin ensimmäisen kerran (joulukuussa 2008), toisen kerran (syyskuussa 2009) ja kolmannen kerran (elokuussa 2010). Campanian alue hyväksyi kautta 2011–2015 koskevan viisivuotissuunnitelman 9 päivänä elokuuta 2011 annetulla aluehallituksen päätöksellä nro 443, sellaisena kuin se on muutettuna 30 päivänä joulukuuta 2011 annetulla aluehallituksen päätöksellä nro 857, ja se kattoi 1 päivän lokakuuta 2011 ja vuoden 2015 lopun välisen ajanjakson. Kauden 2011–2015 viisivuotissuunnitelmaa sovellettiin alkuperäisen sopimuksen kattamaa ajanjaksoa muuttamatta 1 päivästä lokakuuta 2011 alkuperäisen sopimuksen voimassaolon päättymiseen 31 päivään heinäkuuta 2012. Tällä perusteella komissio katsoo, että Caremarin hoidettavana sopimuksen jatkokaudella olleet julkisen palvelun velvoitteet oli määritelty riittävän selkeästi.

(380) Komissio totesi jo vuonna 2011 tehdyn aloittamispäätöksen johdanto-osan 239 ja 240 kappaleessa, että korvauksen määrän laskennassa tarvittavat parametrit oli vahvistettu etukäteen ja kuvattu selkeästi. Esimerkiksi vuoden 2009 osalta jatkettu alkuperäinen sopimus (ks. johdanto-osan 48–52 kappale) sisältää tyhjentävän ja tarkan luettelon huomioon otettavista kustannustekijöistä sekä tiedot toimijan saaman pääoman tuoton laskentamenetelmästä. Toimintaohjeessa 111/2007 puolestaan määritetään asiaankuuluva menetelmä 1 päivän tammikuuta 2010 ja 31 päivän joulukuuta 2012 väliselle ajanjaksolle (ks. johdanto-osan 53 kappale). Tarkemmin sanottuna toimintaohjeessa 111/2007 täsmennetään huomioon otettavat kustannustekijät ja sijoitetun pääoman tuotto. Jatketulla alkuperäisellä sopimuksella varmistettiin, että korvauksen määrä perustuu julkisen palvelun tuottamisesta aiheutuneisiin tosiasiallisiin kustannuksiin ja tuloihin. Tällä tavalla liialliset korvaukset olivat havaittavissa ja helposti vältettävissä. Valtio voisi tarvittaessa periä Caremarilta takaisin mahdollisen liiallisen korvauksen.

(381) Tällä perusteella komissio katsoo, että alkuperäisen sopimuksen jatkokaudella toimeksiantoasiakirjoissa määriteltiin selkeästi julkisen palvelun velvoitteet, niiden kesto, asiaankuuluva yritys ja alue, korvauksen laskennassa, valvonnassa ja tarkistamisessa käytettävät parametrit sekä järjestelyt liiallisten korvausten välttämiseksi ja takaisin maksamiseksi, kuten edellytetään yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevissa vuoden 2011 puitteissa.

9.3.3 *Toimeksiannon kesto*

(382) Kuten yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien vuoden 2011 puitteiden 17 kohdassa todetaan, ”toimeksiannon kesto olisi perusteltava objektiivisilla kriteereillä, kuten tarpeella kuolettaa kiinteä käyttöomaisuus, joka ei ole siirrettävissä. Toimeksiannon kesto ei periaatteessa saisi ylittää sitä ajanjaksoa, joka tarvitaan yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvän palvelun tuottamiseksi välttämättömien merkittävimpien omaisuuserien kuolettamiseksi.”

(383) Komissio toteaa, että alkuperäisen sopimuksen jatkamiset olivat tarpeen, jotta voitiin varmistaa julkisen palvelun jatkuvuus yksityistämisen loppuun saattamiseen saakka.

(384) Kun otetaan huomioon, että alkuperäisen sopimuksen jatkokausien kesto oli perusteltu, koska Caremar oli tarpeen yksityistää, ja että yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvän palvelun toimeksiannon kesto ei jatkokausien vuoksi ylittänyt Caremarin yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvän palvelun tarjoamiseen käyttämien alusten kuolettamiseen tarvittavaa aikaa (joka voi olla yli 25 vuotta), komissio päättelee, että molemmat jatketut alkuperäiset sopimukset ovat yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien vuoden 2011 puitteiden 17 kohdan mukaisia.

9.3.4 *Direktiivin 2006/111/EY noudattaminen*

(385) Yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien vuoden 2011 puitteiden 18 kohdan mukaan ”[t]uki katsotaan sisämarkkinoille soveltuvaksi SEUT-sopimuksen 106 artiklan 2 kohdan perusteella ainoastaan silloin, kun yritys noudattaa soveltuvin osin [jäsenvaltioiden ja julkisten yritysten välisten taloudellisten suhteiden avoimuudesta sekä tiettyjen yritysten taloudellisen toiminnan avoimuudesta annettua] direktiiviä 2006/111/EY ([228])”.

(386) Lisäksi yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien vuoden 2011 puitteiden 44 kohdassa edellytetään seuraavaa: ”Jos yritys harjoittaa yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvien palvelujen tuottamisen lisäksi muuta toimintaa, sisäisessä kirjanpidossa on eriteltävä yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvien palvelujen ja muiden palvelujen tuottamisesta syntyneet menot ja tulot 31 kohdassa vahvistettujen periaatteiden mukaisesti.”

(387) Italia on vahvistanut, että Caremarin toiminta on rajoittunut jatketun alkuperäisen sopimuksen perusteella tarjottuihin julkisiin palveluihin. Tästä syystä Caremaria ei voida pitää direktiivin 2006/111/EY ([229]) mukaisena ”yrityksenä, joka on velvollinen pitämään erillistä kirjanpitoa”, eikä direktiivin 2006/111/EY 1 artiklan 2 kohdassa säädettyjä avoimuusvaatimuksia sovelleta, koska ne koskevat ainoastaan yrityksiä, jotka harjoittavat myös muuta toimintaa kuin yritykselle uskottuja yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja.

(388) Direktiivin 2006/111/EY 1 artiklan 1 kohdassa säädettyjen avoimuutta koskevien vaatimusten osalta komissio toteaa, että jatketusta alkuperäisestä sopimuksesta käy selvästi ilmi viranomaisten Caremarille myöntämien julkisten varojen määrä ja kyseisten julkisten varojen todellinen käyttötarkoitus.

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

([229]) Direktiivin 2006/111/EY 2 artiklan 1 kohdan d alakohdan mukaan ”yrityksellä, joka on velvollinen pitämään erillistä kirjanpitoa” tarkoitetaan kaikkia yrityksiä, joille jäsenvaltio on myöntänyt erityisoikeuksia tai yksinoikeuksia perustamissopimuksen 86 artiklan 1 kohdan [106 artiklan 1 kohdan] mukaisesti tai joille on uskottu yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvien palvelujen tuottaminen perustamissopimuksen 86 artiklan 2 kohdan [106 artiklan 2 kohdan] mukaisesti, jotka saavat julkisen palvelun velvoitteesta jossain muodossa korvauksia ja joilla on muita toimintoja.

(389) Näin ollen komissio katsoo, että yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien puitteiden 18 kohta täyttyy ja että yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien vuoden 2011 puitteiden 44 kohtaa ei sovelleta.

9.3.5 *Korvauksen määrä*

(390) Yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien vuoden 2011 puitteiden 21 kohdassa todetaan, että ”[k]orvauksen määrä ei saa ylittää sitä, mikä on tarpeen julkisen palvelun velvoitteiden täyttämisestä aiheutuvien nettokustannusten ([230]) kattamiseksi, kohtuullinen voitto mukaan luettuna”.

(391) Tarkasteltavana olevassa asiassa ei varsinkaan alkuperäisen sopimuksen jatkamisen osalta edellytetä yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien vuoden 2011 puitteiden 24 kohdassa tarkoitetun vältettyjen nettokustannusten menetelmän soveltamista, koska korvaus on ennen kyseisten puitteiden voimaantuloa myönnettyä sääntöjenvastaista tukea ja kyseisten puitteiden 69 kohdassa määrätään nimenomaisesti, ettei valtiontuen arvioinnissa tällöin edellytetä tällaista menettelyä. Sen sijaan julkisen palvelun velvoitteiden täyttämisestä aiheutuvien nettokustannusten laskennassa voidaan käyttää vaihtoehtoisia menetelmiä, kuten kustannusten kohdentamiseen perustuvaa menetelmää. Viimeksi mainitun menetelmän mukaisesti nettokustannukset lasketaan niiden kustannusten ja tulojen erotuksena, joita toimeksiannon saaneelle palveluntarjoajalle aiheutuu julkisen palvelun velvoitteiden täyttämisestä toimeksiantoasiakirjassa esitetyn määrittelyn ja arvioinnin mukaisesti. Yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien vuoden 2011 puitteiden 28–38 kohdassa esitetään yksityiskohtaisemmin, miten tätä menetelmää olisi sovellettava.

(392) Komissio esitti vuonna tehdyssä 2011 aloittamispäätöksessä ja vuonna 2012 tehdyssä laajentamispäätöksessä epäilyksiä vuodesta 2010 lähtien sovelletun 6,5 prosentin riskipreemion suhteen. Komissio kyseenalaisti erityisesti sen, heijastiko kyseinen preemio asianmukaista riskitasoa, sillä Caremar ei ensinäkemältä näyttänyt kantavan riskejä, joita tällaisten palvelun tarjoamiseen tavallisesti liittyy. Tarkemmin sanottuna korvauksen laskennassa otettiin kustannustekijöinä huomioon kaikki palvelun tuottamisesta aiheutuneet kustannukset, ja myös muun muassa polttoainehintojen muutokset huomioitiin. Tämän takia komissio katsoi tuolloin, että Caremarille on mahdollisesti maksettu liiallisia korvauksia.

(393) Kohtuullisen voiton tason osalta komissio toteaa, että pääoman tuotto laskettiin 6,5 prosentin riskipreemion perusteella käyttämällä painotettua keskimääräistä pääomakustannusta (WACC) koskevaa kaavaa ([231]). Kuten edellä todettiin (ks. johdanto-osan 280 kappale), tämä riskipreemio vastaa täysin 6,4 prosentin riskipreemiota, jonka jäsenvaltio määritti kyseessä olevalle toimialalle makrotaloudellisilla analyyseillä.

(394) Komissio on lisäksi verrannut Caremariin sovellettua sijoitetun pääoman tuottoastetta (joka oli 6,5 %) verrokkiryhmän vuosina 2008 ja 2011 (Caremarin erillisten toimeksiantojen alkamista edeltävinä vuosina) saamaan pääoman mediaanituottoon. Verrokkiryhmä koostuu valikoiduista lauttaliikenteen harjoittajista, jotka tarjosivat meriliikenneyhteyksiä Italian sisällä tai Italian ja muiden jäsenvaltioiden välillä ([232]), ja komissio katsoo sen edustavan riittävän hyvin markkinatilannetta. Analyysi osoittaa, että Caremariin sovellettu pääoman tuotto vastaa verrokkiryhmän mediaanituottoa. Näin ollen 6,5 prosentin pääoman tuotto vastasi ennakolta tarkasteltuna myös riskejä, joita Caremarille aiheutui sen tuottaessa julkisia palveluja jatketun alkuperäisen sopimuksen nojalla.

([230]) Tässä yhteydessä nettokustannuksilla tarkoitetaan yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien vuoden 2011 puitteiden 25 kohdan mukaisesti määritettyjä nettokustannuksia tai kustannuksia tulojen vähentämisen jälkeen, jos vältettyjen nettokustannusten menetelmää ei voida soveltaa.

([231]) Riskittömään korkoon lisätyn riskipreemion perusteella saatiin riskipääoman kustannusten arvo, joka on tarpeen painotetun keskimääräisen pääomakustannuksen perusteella lasketun pääoman tuottoasteen määrittämiseksi.

([232]) Kyseessä ovat Minoan Lines Shipping, La Méridionale, Moby, Grandi Navi Veloci, Liberty Lines, Grimaldi Group, Corsica Ferries ja Caronte & Tourist. Muut entisen Tirrenia-konsernin yritykset (kuten CIN, Laziomar ja Siremar) jätettiin verrokkiryhmän ulkopuolelle.

(395) Mitä tulee kysymykseen siitä, heijastiko tämä preemio Caremarille yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvän palvelun tuottamisesta aiheutuvan riskin tasoa, komissio toteaa, että polttoaineen hintojen vaihtelut voitiin ottaa huomioon ainoastaan mukauttamalla mahdollisesti vuosittain lippujen enimmäishintaa. Näin ollen korvauksen laskennassa ei välttämättä otettu huomioon polttoaineen hintojen nousua, ellei tämä nousu johtanut korkeampiin lippujen hintoihin. Tämän vahvistaa se, että Caremarille maksettiin vuosina 2011 ja 2012 liian vähäisiä korvauksia polttoainekustannusten huomattavan nousun ja talouskriisin seurauksena tapahtuneen matkustajaliikenteen vähenemisen vuoksi, kuten taulukosta 12 käy ilmi. Näin ollen Caremar altistui kyseisenä ajanjaksona riskeille, joiden vuoksi sillä ei käytännössä ollut mitään voittomarginaalia.

(396) Komissio toteaa lisäksi, että toimitetussa toimintaohjeessa 111/2007 otetaan huomioon tietyt meriliikenteen kabotaasin alalla sovellettavat markkina-arvot. Siinä määrätään julkisen palvelun velvoitteiden tukikelpoisista kustannuksista sekä pääoman tuottoastetta koskevista laskentaperiaatteista, jotka perustuvat tämän alan kannalta merkityksellisiin tietoihin, ehtoihin ja riskeihin.

(397) Edellä esitetyn perusteella komissio katsoo, että 6,5 prosentin suuruinen pääoman tuottoaste on kohtuullinen.

(398) Italian toimittaman reittikohtaisen kirjanpidon (joka on esitetty koosteena taulukossa 12) perusteella komissio totesi tältä osin, että Caremarille vuodesta 2009 vuoden 2012 heinäkuuhun (alkuperäinen sopimus) tosiasiallisesti maksettu julkisen palvelun korvaus ei ylittänyt tukikelpoista korvausta, johon sisältyy 6,5 prosentin pääoman tuotto. Itse asiassa Caremarin tarkastetut liikevoitot koko kaudelta (2009–2012) osoittavat tuloksen olleen negatiivinen:

Taulukko 12

Caremarin toteuttaman julkisen palvelun nettokustannukset vuodesta 2009 vuoden 2012 heinäkuuhun

(euroa)

Caremar	2009	2010	2011	2012	Kaikki yhteensä
Tulot yhteensä	26 854 000	26 139 000	24 362 000	13 348 000	90 703 000
– Kustannukset yhteensä	54 349 000	52 773 000	47 166 000	24 908 000	179 196 000
– Kuoletukset	2 445 000	2 060 000	1 817 000	827 000	7 149 000
= Julkisen palvelun nettokustannukset	– 29 940 000	– 28 694 000	– 24 621 000	– 12 387 000	– 95 642 000
+ Pääoman tuotto (6,5%)	– 924 105	– 547 000	– 425 000	– 314 000	– 2 210 105
= Korvauskelpoinen määrä	– 30 864 105	– 29 241 000	– 25 046 000	– 12 701 000	– 97 852 105
+ Tosiasiallinen korvaus	32 474 450	29 869 832	24 018 645	11 473 000	97 835 927
= Liiallinen / liian vähäinen korvaus	1 610 345	628 832	– 1 027 355	– 1 228 000	– 16 178

(399) Yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien vuoden 2011 puitteiden 49 kohdan mukaan jäsenvaltioiden on varmistettava, ettei yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvien palvelujen tuottamisesta myönnettävä korvaus johda siihen, että yritykset saavat liiallisia korvauksia (sellaisina kuin ne on määritelty kyseisten puitteiden 47 kohdassa). Jäsenvaltioiden on muun muassa esitettävä tästä todisteet komission pyynnöstä. Lisäksi niiden on tehtävä säännöllisiä tarkastuksia tai huolehdittava siitä, että tarkastuksia tehdään toimeksiannon keston päätyttyä ja joka tapauksessa enintään kolmen vuoden välein. Näin varmistetaan, että korvauksen määrä ei ylitä palvelun nettokustannuksia (joihin periaatteessa lisätään pääoman tuotto).

(400) Italia vahvisti komission pyynnöstä, että Caremarille maksetun korvauksen määrä varainhoitovuosilta 2010, 2011 ja 2012 (1 päivään elokuuta 2012 asti) tarkastettiin toimintaohjeen 111/2007 nojalla, jossa määrätään kunkin kolmevuotisen sopimuskauden lopussa sovellettavasta tarkastusmekanismista. Lisäksi Italia ilmoitti, että myös varainhoitovuosi 2009 tarkastettiin avoimuuden ja vastuuvelvollisuuden vuoksi, vaikka toimintaohjetta 111/2007 ei kyseisenä vuonna vielä sovellettu. Näiden tarkastusten perusteella Italia havaitsi korvauksia maksetun liian vähän, kuten taulukosta 12 käy ilmi.

(401) Edellä esitetyn perusteella komissio katsoo, että kyseiset toimenpiteet olivat riittäviä mahdollisen liiallisen korvauksen välttämiseksi ja havaitsemiseksi. Näin ollen Caremarille alkuperäisen sopimuksen jatkamisen aikana maksetun korvauksen määrä ei ole johtanut yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien vuoden 2011 puitteiden 2.8 jakson mukaisiin liiallisiin korvauksiin.

9.3.6 *Kiinnityspaikkaa koskeva etuoikeus*

(402) Lain nro 166/2009 19 b §:n 21 momentissa säädetään selvästi, että kiinnityspaikkaa koskeva etuoikeus oli tarpeen alueellisen jatkuvuuden takaamiseksi saarten kanssa ja ottaen huomioon entisen Tirrenia-konsernin yrityksille, myös Caremarille, asetetut julkisen palvelun velvoitteet. Jos nimittäin julkisen palvelun velvoitteita hoitaville yrityksille ei olisi myönnetty kiinnityspaikkaa koskevaa etuoikeutta, ne saattaisivat joutua odottamaan laituriinkiinnittymisvuoroaan ja olisivat tämän takia myöhässä, mikä tekisi tyhjäksi tarkoituksen varmistaa, että kuluttajille on tarjolla luotettavia ja sopivia yhteyksiä. Säännöllinen aikataulu on todella tarpeen, jotta voidaan täyttää saarten väestön liikkumistarpeet ja edistää kyseisten saarten talouskehitystä. Lisäksi kiinnityspaikkaa koskeva etuoikeus on välttämätön sen varmistamiseksi, että satamat jakavat kiinnityspaikat sekä lähtö- ja saapumisajat siten, että julkisen palvelun tuottaja kykenee täyttämään julkisen palvelun velvoitteensa.

(403) Tätä taustaa vasten komissio katsoo, että kyseisen toimenpiteen tarkoituksena oli varmistaa, että Caremar kykenee täyttämään julkisen palvelun velvoitteensa, joissa on kyse varsinaisesta yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvästä palvelusta (ks. 9.3.1 jakso). Lisäksi Italia on vahvistanut, että kiinnityspaikkaa koskeva etuoikeus myönnetään vain julkisen palvelun järjestelmän puitteissa liikennöitäessä.

(404) Komissio on jo arvioinut yksityiskohtaisesti yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvien palvelujen ja Caremarille niiden toteuttamisesta maksettavan korvauksen soveltuvuutta sisämarkkinoille alkuperäisen sopimuksen jatkokaudella (ks. 9.3.1–9.3.5 jakso). Näin ollen on komission mukaan riittävää, että se kiinnityspaikkaa koskevan etuoikeuden sisämarkkinoille soveltuvuutta arvioidessaan määrittää, voiko kyseinen toimenpide johtaa liiallisiin korvauksiin.

(405) Komissio katsoo, että kiinnityspaikkaa koskevasta etuoikeudesta mahdollisesti johtuva rahallinen etu olisi vähäinen (ks. johdanto-osan 225 kappale). Näin ollen myös tästä toimenpiteestä johtuvan liiallisen korvauksen riski on pieni. Mikäli kyseinen toimenpide vähentäisi julkisen palvelun tuottajan toimintakustannuksia tai lisäisi sen tuloja, tällaiset vaikutukset näkyisivät lisäksi toimijan sisäisessä laskennassa. Sen vuoksi 9.3.5 jaksossa kuvatut liiallisen korvauksen tarkastukset, joita Caremarin osalta on tehty, soveltuvat myös kiinnityspaikkaa koskevasta etuoikeudesta mahdollisesti johtuvien liiallisten korvausten havaitsemiseen.

(406) Näin ollen komissio toteaa, että myös kiinnityspaikkaa koskeva etuoikeus, joka oli erottamattomasti yhteydessä Caremarin alkuperäisen sopimuksen jatkamisen aikana toteuttamiin julkisiin palveluihin, soveltuu sisämarkkinoille sekä SEUT-sopimuksen 106 artiklan 2 kohdan että yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien vuoden 2011 puitteiden perusteella.

9.3.7 *Päätelmä tuen soveltuvuudesta sisämarkkinoille*

(407) Johdanto-osan 347–406 kappaleessa esitetyn arvioinnin perusteella komissio toteaa, että Caremarille jatketun alkuperäisen sopimuksen nojalla meriliikenteen palvelujen tarjoamisesta Napolinlahdella 1 päivän tammikuuta 2009 ja 31 päivän heinäkuuta 2012 välisellä ajanjaksolla ja Pontinon saaristossa 1 päivän tammikuuta 2009 ja 31 päivän toukokuuta 2011 välisellä ajanjaksolla myönnetty korvaus sekä kiinnityspaikkaa koskeva etuoikeus täyttävät yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien vuoden 2011 puitteiden sovellettavat edellytykset ja soveltuvat siten sisämarkkinoille SEUT-sopimuksen 106 artiklan nojalla.

10. **PÄÄTELMÄT**

(408) Edellä esitetyn arvioinnin perusteella komissio on päättänyt, että Caremarille jatketun alkuperäisen sopimuksen nojalla myönnetty julkisen palvelun korvaus soveltuu sisämarkkinoille SEUT-sopimuksen 106 artiklan nojalla. Myös kiinnityspaikkaa koskeva etuoikeus soveltuu sisämarkkinoille SEUT-sopimuksen 106 artiklan nojalla, koska se liittyy erottamattomasti Caremarin toteuttamiin yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviin palveluihin.

(409) Lisäksi komissio toteaa, että seuraavat toimenpiteet eivät ole SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea:

— korvaus, joka maksettiin Caremarille 16 päivän heinäkuuta 2015 ja 15 päivän heinäkuuta 2024 väliselle ajalle tehdyn, Caremarin liiketoimintaan ja kiinnityspaikkaa koskevaan etuoikeuteen liitetyn uuden palveluhankintasopimuksen mukaisten meriliikennepalvelujen tarjoamisesta; toimenpide ei ole valtiontukea, koska se täyttää kaikki neljä Altmark-kriteeriä;

— Caremarin mahdollinen alusten ajanmukaistamiseen tarkoitettujen varojen käyttö maksuvalmiustarkoituksiin, koska Caremar ei käyttänyt näitä varoja kyseisiin tarkoituksiin;

— Caremarin yksityistämiseen liittyvät verovapautukset ja laissa nro 163/2010 säädetty mahdollisuus käyttää FAS-rahaston varoja maksuvalmiustarpeiden täyttämiseksi,

ON HYVÄKSYNYT TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

1 artikla

Caremarille maksettu korvaus ja kiinnityspaikkaa koskeva etuoikeus meriliikennepalvelujen tarjoamiseksi alkuperäisen sopimuksen jatkamisen perusteella 1 päivän tammikuuta 2009 ja 31 päivän heinäkuuta 2012 välisenä aikana ovat SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea. Italia on rikkonut SEUT-sopimuksen 108 artiklan 3 kohtaa myöntäessään mainitun tuen Caremarille. Tämä tuki soveltuu sisämarkkinoille.

2 artikla

Caremarin liiketoiminnan myyntiin ja kiinnityspaikkaa koskevaan etuoikeuteen liitetyn uuden palveluhankintasopimuksen myöntäminen 16 päivän heinäkuuta 2015 ja 15 päivän heinäkuuta 2024 väliseksi ajaksi, mukaan lukien kyseisen sopimuksen perusteella maksettu julkisen palvelun korvaus, ei ole SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea.

3 artikla

Laissa nro 163/2010 säädettyä mahdollisuutta käyttää väliaikaisesti kaluston ajanmukaistamiseen ja nykyaikaistamiseen jo osoitettuja varoja pakottavien maksuvalmiustarpeiden kattamiseksi ei käytetty Caremarin osalta. Näin ollen se ei ole SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea Caremarille.

4 artikla

Laissa nro 163/2010 säädetyt Caremarin yksityistämiseen liittyvät verovapautukset eivät ole Caremarille ja sen ostajalle annettua SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea.

5 artikla

Laissa nro 163/2010 säädetty mahdollisuus käyttää FAS-rahaston (*Fondo Aree Sottoutilizzate*) varoja maksuvalmiustarpeiden täyttämiseksi ei ole SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea.

6 artikla

Tämä päätös on osoitettu Italian tasavallalle.

Tehty Brysselissä 8 päivänä heinäkuuta 2024.

Komission puolesta
Margrethe VESTAGER
Johtava varapuheenjohtaja