II

(Säädökset, joita ei tarvitse julkaista)

KOMISSIO

KOMISSION PÄÄTÖS,
tehty 21 päivänä kesäkuuta 2001,
valtiontuista, jotka Italia on maksanut Tirrenia di Navigazione -meriliikenneyhtiölle

(tiedoksiannettu numerolla K(2001) 1684)

(Ainoastaan italiankielinen teksti on todistusvoimainen)

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

(2001/851/EY)

EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen ja erityisesti sen 88 artiklan 2 kohdan ensimmäisen alakohdan,

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

on antanut asianomaisille osapuolille edellä mainittujen artiklojen mukaisen mahdollisuuden huomautuksien esittämiseen [1],

sekä katsoo seuraavaa:

1 MENETTELY

(1) Saamiensa useiden valitusten johdosta komissio on päättänyt aloittaa Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 88 artiklan 2 kohdan mukaisen menettelyn Tirrenia-konsernin kuudelle yritykselle (Tirrenia di Navigazione, Adriatica, Caremar, Saremar, Siremar ja Toremar) maksettujen tukien osalta. Kyseiset tuet ovat konsernin kullekin yritykselle suoraan maksettuja tukia, joiden tarkoituksena on ylläpitää kyseisten yritysten Italian valtion kanssa vuonna 1991 tehtyjen kuuden sopimuksen mukaisesti tarjoamia meriliikennepalveluja; kyseisten sopimusten tarkoituksena on varmistaa niiden meriliikennepalvelujen tarjoaminen, jotka koostuvat pääasiassa manner-Italian, Sisilian, Sardinian ja Italian pienempien saarten välisistä yhteyksistä.

(2) Komissio ilmoitti Italialle 6 päivänä elokuuta 1999 päivätyllä kirjeellä päätöksestään aloittaa menettely. Italian viranomaiset esittivät kyseistä päätöstä koskevat huomautuksensa 28 päivänä syyskuuta 1999 päivätyllä kirjeellä.

(3) Menettelyn aloittamisesta tehty komission päätös julkaistiin *Euroopan yhteisöjen virallisessa lehdessä* [2]. Sen johdosta useat Tirrenia-konsernin kanssa meriliikenteessä kilpailevat yksityiset toimijat esittivät huomautuksensa komissiolle. Huomautukset annettiin tiedoksi Italian viranomaisille, jotta ne voivat esittää niistä omat huomautuksensa.

(4) Tutkimusvaiheen aikana Italian viranomaiset pyysivät, että Tirrenia-konsernia koskeva tarkastelu toteutettaisiin osissa niin, että lopullinen päätös tehtäisiin ensiksi Tirrenia di Navigazione -yrityksestä. Pyyntöä perusteltiin Italian viranomaisten aikomuksella yksityistää konserni aloittamalla Tirrenia di Navigazionen yksityistämisestä mahdollisimman pian.

(5) Komissio toteaa kyseisen pyynnön johdosta ensiksikin, että Tirrenia di Navigazione on konsernin sisällä johtavassa asemassa taloudellisen ja kaupallisen strategian osalta ja että konsernin kuusi oikeudellisesti itsenäistä yritystä toimivat maantieteellisesti erilaisilla markkinalohkoilla, joilla kilpailu italialaisten yksityisten toimijoiden ja muiden jäsenvaltioiden toimijoiden taholta on vaihtelevaa. Sitä paitsi Italian viranomaisten 1 kohdassa mainittujen sopimusten mukaisesti maksamat tuet on laskettu niin, että ne kattavat jokaisen mainitun yrityksen liikennöimillä linjoilla kirjatun nettotappion, ja ne on myönnetty suoraan kyseisille yrityksille ilman, että niitä olisi kierrätetty Tirrenia di Navigazionen kautta. Aloitetun menettelyn kohteena olevan tuen muodostavat

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

[2] Katso alaviite 1.

muut osatekijät-investointi- ja verotuet-vaativat erillistä tarkastelua konsernin kunkin yrityksen osalta. Komissio katsoo, että Italian viranomaisten pyyntöön voidaan suostua. Tämän vuoksi tämä päätös koskee yksinomaan Tirrenia di Navigazione -yritystä.

2 **TUKITOIMENPITEIDEN YKSITYISKOHTAINEN KUVAUS**

2.1 *ASIANOMAISET MARKKINAT*

(6) Tirrenia di Navigazione liikennöi nykyisin ensisijaisesti Italian suurimpien saarten Sisilian ja Sardinian yhdysliikenteessä ja toissijaisesti kansainvälisellä linjalla Manner-Italia — Sisilia — Tunisia. Palveluihin kuuluu sekä henkilö- että tavaraliikenne.

Palvelujen tarjoamisen vapauden periaatteen soveltamisesta meriliikenteeseen jäsenvaltioissa (meriliikenteen kabotaasi) 7 päivänä joulukuuta 1992 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3577/92 ([3]) 6 artiklan 2 kohdan mukaisesti palvelujen tarjoamisen vapauden periaatetta ei väliaikaisesti sovellettu 1 päivään tammikuuta 1999 asti saarikabotaasiin Välimerellä.

Tirrenian osuus pitkien ja keskipitkien välimatkojen kabotaasimarkkinoista on 67,3 prosenttia matkustajaliikenteen osalta ja 55,3 prosenttia tavaraliikenteen osalta ([4]). Kilpailevien yksityisten toimijoiden äskettäinen tulo markkinoille on merkittävästi vähentänyt Tirrenian markkinaosuutta, jota vuonna 1990 saattoi useimmilla reiteillä verrata lähes monopoliin. Markkinoiden avaamisen palveluiden vapaalle tarjoamiselle pitäisi lisätä kilpailua seuraavina vuosina.

2.2 *JULKISTEN PALVELUIDEN VELVOITTEIDEN PERUSTEELLA MAKSETUT TUET*

2.2.1 SÄÄNTELYKEHYS

(7) Joulukuun 20 päivänä 1974 annetun lain N:o 684 8 artiklan mukaisesti isojen ja pienten saarten meriliikenneyhteyksien on täytettävä asianomaisten alueiden ja erityisesti Etelä-Italian taloudellisen ja sosiaalisen kehittämisen asettamat vaatimukset. Laissa säädetään, että kyseistä tarkoitusta varten edellä mainittuja palveluja tarjoaville toimijoille voidaan maksaa tukia 20 vuotta voimassa olevien julkisista palveluista tehtyjen sopimusten nojalla.

Toukokuun 5 päivänä 1989 annetun lain N:o 160 9 artiklassa säädetään, että julkiset viranomaiset määräävät liikennöitävät linjat ja vuorotiheyden sopimuksen tehneiden yrityksien tekemän teknisen ehdotuksen perusteella. Kyseistä tarkoitusta varten yritysten on esitettävä joka viides vuosi palveluja koskeva ohjelma. Toukokuun 19 päivänä 1975 annetun lain N:o 169 mukaan sopimuksen tehneet yritykset, muun muassa Tirrenia di Navigazione, varmistavat lisäksi postin ja postipakettien kuljetuksen sekä puhtaasti paikalliset kaupalliset liikenneyhteydet.

Kesäkuun 1 päivänä 1979 annetussa tasavallan presidentin asetuksessa N:o 501 määritetään ne tekijät (tulot ja kustannukset), joiden perusteella sopimuksen tehneille yrityksille maksettava tuki lasketaan, ja säädetään, että kunkin edellä mainitun yrityksen liikennöimän linjan lähtö- ja saapumisaikataulut on hyväksyttävä ministeritason asetuksella. Alusten osalta tasavallan presidentin antamassa asetuksessa säädetään, että sopimuksen tehneiden yritysten on käytettävä enintään 18 vuotta sitten rakennettua kalustoa, joka niiden on omistettava, jollei ministeriö ole antanut nimenomaista poikkeuslupaa. Kyseinen velvoite, jonka nojalla sopimuksen tehneiden yritysten on säännöllisesti uusittava aluksensa, merkitsee kyseisille meriliikenneyrityksille asetettua erityistä velvoitetta. Jokainen käytetyistä aluksista on lisäksi erikseen yksilöitävä kullekin julkisen liikenteen linjalle. Tasavallan presidentin antaman asetuksen 40 artiklassa valtuutetaan kaupallisesta merenkulusta vastaava ministeriö määräämään tavanomaisten liikenneyhteyksien lisäksi sellaisten muiden palvelujen järjestämisestä, joiden tarkoituksena on julkisen edun tai liikenteen asettamien erityisten vaatimusten täyttäminen.

Joulukuun 5 päivänä 1986 annetussa laissa N:o 856 säädetään, että palveluista veloitettavat maksut vahvistetaan ministeritason asetuksella sopimuksen tehneiden yritysten ehdotuksesta. Tavanomaisilta matkustajilta veloitetaan korkeampi maksu kuin paikallisilta asukkailta tai työmatkalaisilta.

2.2.2 JULKISESTA PALVELUSTA TEHDYT SOPIMUKSET

(8) Heinäkuussa 1991 Italian valtio ja kukin Tirrenia-konsernin yrityksistä, Tirrenia di Navigazione mukaan luettuna, tekivät kuusi samanlaista 20 vuotta voimassa olevaa (2 artikla) sopimusta, joita alettiin taannehtivasti soveltaa 1 päivästä tammikuuta 1989.

Sopimuksissa määrätään, että ensimmäinen viisivuotiskausi alkoi 1 päivänä tammikuuta 1990.

Kyseisten sopimusten 3 artiklan mukaan vuotuisen tuen määrä vahvistetaan yrityksen kunkin varainhoitovuoden helmikuussa esittämän hakemuksen perusteella. Ministeriöt neuvottelevat keskenään hakemuksesta, joka hyväksytään toukokuussa ministeritason asetuksella. Vuotuisen tuen tarkoituksena on kattaa yritykselle varainhoitovuoden alijäämäisestä tuloksesta aiheutuneet tappiot. Sopimuksen 5 artiklassa luetellaan analyyttisesti ne talouden parametrit, joita käytetään laskettaessa tuen kokonaismäärän määrittämisessä tasavallan presidentin asetuksen N:o 501/79 mukaisesti huomioon otettavia kustannustekijöitä.

([3]) EYVL L 364, 12.12.1992, s. 7.
([4]) *Lähde:* Conto Nazionale del Trasporti 1997.

2.2.3 VIISIVUOTISOHJELMAT

(9) Edellä mainittujen julkisesta palvelusta tehtyjen sopimusten 1 artiklassa määrätään, että viisivuotisohjelmissa määritetään liikennöidyt linjat ja satamat, kyseisiin meriliikenneyhteyksiin käytettävien alusten tyyppi ja kapasiteetti, noudatettavat liikennöintitiheydet ja veloitettavat hinnat, erityisesti saarialueiden asukkaiden alennetut maksut.

Ensimmäinen viisivuotisohjelma (1990—1994) hyväksyttiin 29 päivänä toukokuuta 1990 annetulla ministeriön asetuksella ja sitä alettiin soveltaa 1 päivänä tammikuuta 1990.

Toisella ohjelmalla, joka koski vuosia 1995—1999 ja joka hyväksyttiin 14 päivänä toukokuuta 1996 annetulla asetuksella, ei paljonkaan puututtu linjoihin eikä vuorotiheyksiin, mutta muutettiin jonkin verran linjaliikenteeseen käytettäviä aluksia, erityisesti hankkimalla kaksi pika-alusta matkustaja- ja lauttaliikenteeseen linjalle Civitavecchia—Olbia kesäkuusta 1998 alkaen ja ottamalla käyttöön vanhentuneen kaluston korvaavat kaksi kokonaiskapasiteetiltaan yhtä suurta lauttaa (sekaliikenteessä ja tavaraliikenteessä) linjalla Napoli—Palermo.

Italian viranomaisten syyskuussa 1999 esittelemää kolmatta ohjelmaa (2000—2004) ei ole vielä hyväksytty. Kyseisen ohjelman vahvistamiseen saakka Tirrenia-konsernin yritysten on 8 päivänä maaliskuuta 2000 annetun asetuksen mukaisesti tarjottava lain N:o 160/89 9 artiklassa säädetyt liikenneyhteydet kalustolla, joka konsernilla oli käytössään 31 päivänä joulukuuta 1999.

2.2.4 VUOTUINEN KORVAUSTUKI

(10) Sopimuksessa määrätään, että vuotuinen korvaustuki maksetaan seuraavasti: joka kalenterivuoden maaliskuussa ensimmäinen ennakkoerä, joka on määrältään 70 prosenttia edellisvuoden tuesta; kesäkuussa toinen erä, joka vastaa 20:tä prosenttia tuesta. Vuoden lopussa maksettava mahdollisesti jäljellä oleva määrä vastaa maksettujen määrien ja kuluvan vuoden käyttökustannusten ja liiketulojen alijäämän erotusta. Jos yritykselle maksettu määrä ylittää tarjottujen palvelusten nettokustannukset (voitot — tappiot), sen on palautettava erotus 15 päivän kuluessa taseen hyväksymisestä.

(11) Vuotuinen tuki vastaa viisivuotissopimuksessa tarkoitettujen palvelujen kumulatiivista nettotappiota, johon lisätään vuosittain vaihteleva määrä korvauksena sijoitetusta pääomasta. Vuonna 1991 julkisesta palvelusta tehdyn sopimuksen mukaisesti Tirrenia di Navigazionelle maksetun korvauksen määrä on muodostunut seuraavasti ([5]):

(miljoonaa liiraa)

Vuosi	Käyttökustannukset (a)	Liiketulot (b)	Netto-alijäämä (kumulatiiviset tappiot – kumulatiiviset tulot) (a—b)	Korvaus sijoitetusta pääomasta	Vuotuisen tuen määrä
1992	[...] (*)	[...]	[...]	[...]	[...]
1993	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
1994	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
1995	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
1996	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
1997	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
1998	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
1999	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2000	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

(*) Liikesalaisuus.

([5]) Tiedot, joita Italian viranomaiset ovat täydentäneet vuoden 2000 osalta, ovat Price Waterhouse Coopersin tutkimuksesta "Valutazione dei criteri di predisposizione dei conti economici gestionali per linea e stagionalità relativi agli esercizi 1992—1999". Tutkimuksessa määritetään Tirrenia-yrityksen kustannuslaskenta ja arvioidaan kustannuseräkohtaisesti käyttökustannukset ja liiketulot.

Tirrenia di Navigazionen ponnistelut käyttökustannusten vähentämiseksi ja tulosten maksimoimiseksi odotettaessa kabotaasimarkkinoiden avautumista ja yrityksen yksityistämistä johtivat vuoden 1997 jälkeen vuotuisen tuen kokonaismäärän jatkuvaan vähentämiseen. Vuonna 2000 tapahtunut nousu oli välitön seuraus moottoripolttoaineen hinnannousun negatiivisesta vaikutuksesta yrityksen tileihin lipuista veloitettavien maksujen pysyttyä julkisen viranomaisen päätöksestä muuttumattomina ([6]). Nettotappion määrä on kumulatiivisten tappioiden (yleensä talvikaudella 1.10.—31.5.) ja pääasiassa kesäkaudella (1.6.—30.9.) kirjattujen tuottojen erotus. Italian viranomaisten mukaan saarten asukkailta ja työmatkalaisilta veloitetuista alennetuista maksuista (viranomaisten yrityksille määräämät tariffit) välittömästi johtuva tulojen menetys on suurempi kuin vuotuisen tuen kokonaismäärä.

Italian viranomaisten toimittamista tiedoista käy ilmi, että sijoitetusta pääomasta maksettava korvaus voidaan ilmaista kyseisen pääoman prosenttiosuutena, joka vaihtelee vuosikohtaisesti … [määrästä] vuonna 1992 … [määrään] vuonna 2000 kyseisten vuosien markkinakurssin mukaisesti. Komissio toteaa, että meriliikenteen valtiontukea koskevissa yhteisön suuntaviivoissa määrätään ([7]), että korvauksena julkisen palvelun velvoitteista maksettavan tuen määrässä otetaan huomioon "kohtuullinen korvaus pääoman sitomisesta", kuten tässä tapauksessa on asianlaita.

2.3 *VIISIVUOTISSUUNNITELMIIN KUULUVAT INVESTOINNIT JA YRITYKSEN TOIMINTASUUNNITELMA*

(12) Yhdysliikenteen pakollisten linjojen ja niiden aikataulujen lisäksi viisivuotissuunnitelmissa määrätään investoinneista, joita sopimuksen tehnyt yritys aikoo asianomaisena ajanjaksona tehdä kyseisten linjojen liikennöinnin varmistamiseksi. Komissio on tapauksen tutkintavaiheessa yrittänyt erityisesti selvittää sitä, miten alusten hankinta ja poistot on merkitty kirjanpitoon vuotuisen tuen laskemiseksi.

Lisäksi komission aikomuksena on ollut tarkistaa, sisältävätkö Tirrenian maaliskuussa 1999 vahvistamaan ajanjakson 1999—2002 toimintasuunnitelmaan kuuluvat konsernin yritysten hyväksi tehtävät lisäinvestoinnit jonkinlaista tukea. Suunnitelman päätavoitteet ovat seuraavat:

— sen mahdollistaminen, että konsernin yritykset sopeutuvat Italian kabotaasimarkkinoiden vapauttamisesta (1 päivänä tammikuuta 1999) johtuviin muuttuneisiin olosuhteisiin; valmistautuminen valtion kanssa tehtyjen sopimusjärjestelyjen voimassaolon päättymiseen vuonna 2008,

— edellä mainittujen sopimusten mukaisesti tarjottujen palvelujen kustannusten vähentäminen,

— konsernin kehityksen tukeminen ja käytettävissä olevien varojen hyödyntäminen paremmin,

— edellytysten määrittäminen konsernin yritysten yksityistämiselle.

Toimintasuunnitelmassa määrätään erityisesti julkisesta palvelusta tehtyjen sopimusten mukaisiin liikenneyhteyksiin tarvittavien investointien kehittämisestä, jonka on määrä johtaa vanhentuneen kaluston poistamiseen käytöstä, muiden alusten siirtojärjestelyihin konsernin sisällä ja uusiin 700 miljardin liiran suuruisiin investointeihin.

2.4 *VEROETUUSKOHTELU*

(13) Lokakuun 26 päivänä 1995 annetussa asetuksessa N:o 504 säädetään merenkulussa moottoripolttoaineina käytettävien kivennäisöljyjen veroetuusjärjestelmästä; kyseisen asetuksen 63 artiklan 3 kohdan mukaan alennettua valmisteveroa sovelletaan aluksissa käytettäviin voiteluaineisiin.

Menettelyn aloittamisesta tehdyssä päätöksessä komissio totesi olevan epäselvää, miten kyseistä verohelpotusta yksityiskohtaisesti sovelletaan Italian satamissa huollettavina olevien alusten tapauksessa. Komissio halusi varmistua siitä, että edellä mainitulla toimenpiteellä ei syrjitä muita meriliikenteen toimijoita, joiden alukset ovat samassa tilanteessa.

3 **ASIANOMAISTEN OSAPUOLTEN ESITTÄMÄT HUOMAUTUKSET**

3.1 *TIRRENIA DI NAVIGAZIONEN ESITTÄMÄT HUOMAUTUKSET*

(14) Tirrenia di Navigazione esitti 22 päivänä marraskuuta 1999 päivätyllä kirjeellä huomautuksensa menettelyn aloittamisesta tehdystä päätöksestä. Pääasiassa yritys kiistää valtion kanssa tehtyjen sopimusten mukaisesti maksettujen korvausten luokittelun "uusiksi tuiksi" ja tästä johtuen tutkimusmenettelyn aloittamisesta tehdyn päätöksen perustan. Asianomainen yritys väittää erityisesti, että komissiolle oli ilmoitettu jo kauan sitten julkisen palvelun velvoitteiden korvausjärjestelmän olemassaolosta eikä se ollut koskaan esittänyt asiasta huomautuksia. Lisäksi asianomaisen yrityksen mukaan julkiselle toimijalle maksettujen vuotuisten korvausten

([6]) Moottoripolttoaineesta aiheutuvat kustannukset olivat 74 179 miljoonaa liiraa vuonna 1999, mutta nousivat 113 142 miljoonaan liiraan vuonna 2000.
([7]) EYVL C 205, 5.7.1997.

määrä on täysin tarpeen ja suhteessa tarpeeseen kattaa julkisen palvelun velvoitteista johtuvat nettokustannukset; Tirrenia-konserni toteaa vielä, että kyseinen maksu ei aiheuta kilpailun estettä suhteessa muihin markkinoilla oleviin toimijoihin.

Samaan aikaan Tirrenia di Navigazione nosti Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 230 artiklan 4 kohdan nojalla kanteen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimessa päätöksestä, jolla komissio aloitti menettelyn ([8]).

3.2 *YKSITYISTEN TOIMIJOIDEN ESITTÄMÄT HUOMAUTUKSET*

(15) Sopimuksen tehneiden yritysten kanssa kilpailevat yksityiset toimijat ovat esittäneet komissiolle huomautuksia, joissa painotetaan erityisesti seuraavia näkökohtia:

— Tirrenia harjoittaa niillä linjoilla, joilla esiintyy kilpailua yksityisten toimijoiden kanssa, aggressiivista kauppapolitiikkaa, jolle on ominaista polkumyyntihinnat sekä alennusta ja eriytettyjä maksuja koskevat järjestelmät, jotka voidaan selittää ainoastaan Tirrenian saamilla julkisilla tuilla,

— julkisen palvelun velvoitteet eivät ole avoimia, ja Tirrenialle annettu mahdollisuus muuttaa sille asetettujen velvoitteiden laajuutta, erityisesti liikennöityjä reittejä ja noudatettuja aikatauluja ja vuorotiheyksiä, on julkisen palvelun velvoitteiden luonteen vastainen,

— yksityisten toimijoiden joillakin Tirrenian liikennöimillä linjoilla tarjoamat palvelut huomioon ottaen julkisen palvelun tarve vaikuttaa kyseenalaiselta,

— vuodesta 1995 alkaen toteutettujen ja toimintasuunnitelmaan sisältyvien investointien rahoitusta koskevat yksityiskohtaiset säännöt sisältävät tuelle ominaisia piirteitä, jolloin viitataan erityisesti Viamaren vuonna 1996 hankkimaan kahteen alukseen ja yleisemmin Tirrenialle asetettuihin edullisimpiin pankkiluoton saamisen edellytyksiin,

— kuten konsernin muutkin yritykset Tirrenia hyötyy veroetuuskohtelusta Italian satamissa pysäköityinä olevissa aluksissaan käytettyjen kivennäisöljyjen osalta.

4 ITALIAN VIRANOMAISTEN ESITTÄMÄT HUOMAUTUKSET

4.1 *JULKISEN PALVELUN VELVOITTEISTA MAKSETUT TUET*

(16) Italian viranomaiset esittivät 29 päivänä syyskuuta 1999 päivätyllä kirjeellä huomautuksensa menettelyn aloittamisesta tehdystä päätöksestä. Niiden mielestä asetuksen (EY) N:o 3577/92 (kabotaasi) 4 artiklassa hyväksytään kunkin Tirrenia-konsernin yrityksen kanssa tehdyt sopimukset niiden vaikutukset täysimääräisesti huomioon ottaen niiden voimassaolon päättymiseen eli vuoteen 2008 saakka, jolloin sopimuksiin perustuvaa julkisen palvelun velvoitteiden järjestelmää ei voida menettelyn aloittamisesta tehdyssä päätöksessä asettaa kyseenalaiseksi.

Italian viranomaiset kiistävät lisäksi sen, että komission päätöksessä tarkoitetut tuet olisivat Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 88 artiklan 3 kohdan mukaisia ”uusia” tukia ja että ne olisivat voineet ennen Italian kabotaasimarkkinoiden avaamista (1 päivänä tammikuuta 1999) vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan.

Kyseisten yleisluontoisten huomioiden lisäksi Italian viranomaiset painottavat, että yksityisten toimijoiden läsnäolo Tirrenia di Navigazionen liikennöimillä linjoilla on uusi ja osittainen ilmiö, koska se rajoittuu vain joihinkin reitteihin ja keskittyy kesäkauteen. Vuotuisen korvauksen laskentamenetelmällä, jossa talvella tehdystä tappiosta vähennetään kesällä saatu voitto, rajoitetaan korvauksen määrä välttämättömään minimiin. Tämän johdosta Italian viranomaisten mukaan korvaus on tarpeen ja täysin suhteessa julkisen palvelun velvoitteisiin, joiden ominaispiirteet jäsenvaltion on määriteltävä.

4.2 *TOIMINTASUUNNITELMASSA ESITETYT INVESTOINNIT*

(17) Italian viranomaiset painottavat, että toimintasuunnitelmaan sisältyvien investointien tarkoituksena on palvelun kustannusten vähentäminen säilyttäen kuitenkin laadun taso korkeana. Lisäksi kyseisten viranomaisten mukaan suunniteltujen investointien rahoittamista koskeviin yksityiskohtaisiin sääntöihin ei sisälly tuelle ominaisia piirteitä, koska rahoitus toteutetaan osin yrityksen omista varoista ja osin tavanomaisissa markkinaolosuhteissa myönnetyillä pankkilainoilla.

4.3 *VEROETUUSKOHTELUT*

(18) Italian viranomaiset ovat täsmentäneet merenkulussa moottoripolttoaineina käytettävien kivennäisöljyjen verokohtelun sääntelykehyksen. Komissiolle esitetyistä tiedoista käy ilmi, että asetuksen N:o 504/1995 nojalla 2 päivänä maaliskuuta 1996 tehdyllä yleisesti sovellettavalla päätöksellä veroetuuskohtelu laajennettiin koskemaan moottoripolttoaineita ja voiteluaineita, joita käytetään satamassa huollettavina olevissa aluksissa.

([8]) Vireillä oleva asia T 246/99.

(19) Samaan aikaan Italia nosti kanteen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimessa päätöksestä, jolla komissio aloitti menettelyn, siltä osin kuin se sisältää säännöksen keskeyttää laittomien tukien myöntäminen ([9]).

5 TUKIEN ARVIOINTI

5.1 *JULKISEN PALVELUN VELVOITTEISTA MAKSETUT TUET*

5.1.1 UUDEN TUEN OLEMASSAOLO

(20) Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 87 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 yhteismarkkinoille, siltä osin kuin se vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan.

Komissio toteaa, että vuonna 1991 tehdyn sopimuksen mukaisesti valtion suoraan Tirrenia di Navigazionelle myöntämä vuotuinen tasapainottava tuki tuottaa mainitulle yritykselle sellaisen etuuden, josta ne kilpailevat yritykset eivät pääse hyötymään, jotka tarjoavat tai voisivat tarjota vastaavia palveluita kyseisillä markkinoilla. Sen perusteella, että 1 päivään tammikuuta 1999 asti kyseisiin markkinoihin ei väliaikaisesti sovellettu palvelujen tarjoamisen vapauden periaatteen soveltamisesta meriliikenteessä jäsenvaltioissa (meriliikenteen kabotaasi) annettua asetusta (ETY) N:o 3577/92, ei voida sulkea pois mahdollisuutta, että Tirrenialle sopimuksen mukaisesti maksetut tuet eivät olisi vaikuttaneet jäsenvaltioiden väliseen kauppaan eivätkä vääristäneet kilpailua. Komissio toteaa tältä osin ensinnäkin, että Tirrenian liikennöimillä linjoilla oli läsnä muiden jäsenvaltioiden toimijoita ennen kabotaasimarkkinoiden avaamistakin, ja toiseksi, se panee merkille, että jotkut kilpailevat yritykset toimivat jo ennen kyseistä ajankohtaa vapautetuilla markkinoilla, kuten jäsenvaltioiden välisillä sekä jäsenvaltioiden ja kolmansien maiden välisillä meriliikennepalveluiden markkinoilla, joilla Tirrenia di Navigazione oli läsnä ennen 1 päivää tammikuuta 1999 ja joilla se edelleen toimii. Lisäksi komissio toteaa, että on olemassa vaara tukien päällekkäisyydestä Tirrenia di Navigazionen kabotaasimarkkinoilla tarjoamien palvelujen ja kansainvälisillä markkinoilla tarjoamien palvelujen välillä erityisesti sen vuoksi, että yrityksellä ei ollut eri palveluluokille erillistä kirjanpitoa. Komissio toteaa vielä, että vuonna 1991 tehdyllä sopimuksella perustettu vuotuisen tasapainottavan tuen järjestelmä on voimassa 20 vuoden ajan ja että sen vaikutukset ovat edelleen samat, vaikka kabotaasipalvelujen markkinat on avattu kilpailulle.

(21) Komissio ei ole Tirrenia di Navigazionen kanssa samaa mieltä siitä, että kyseiset tuet olisivat jo olemassa olleita tukia. Ensiksikin se toteaa, että kyseisiä tukia ei ollut ennen sopimuksen voimaantuloa. Vuotuisen tasapainottavan tuen järjestelmästä on säädetty vasta laissa N:o 684/74 ja N:o 169/75, sellaisina kuin ne ovat nykyisessä muodossaan. Sitä paitsi asetuksessa N:o 501/79 ja laissa N:o 856/86 on vahvistettu yksityiskohtaisesti julkisen palvelun velvoitteet sekä kustannustekijät, jotka otetaan huomioon laskettaessa tasapainottavaa tukea, jota Tirreniadi Navigazione saa vuonna 1991 tehdyn sopimuksen nojalla. Toiseksi komissio toteaa, ettei se ole koskaan antanut lupaa kyseisiin tukiin. Erityisesti todettakoon, ettei sen perusteella, että komissio olisi voinut tietää niistä lainsäädäntötoimista, joista vuotuisen tuen järjestelmä koostuu, kuten vuoden 1991 sopimuksesta, ei voida tehdä sitä päätelmää — Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 88 artiklan 3 kohdan mukaisen ennakkoilmoituksen puuttuessa — että vuotuisen tuen järjestelmään olisi implisiittisesti saatu lupa (ks. asiassa Lorenz annettu tuomio ([10])). Tämän johdosta komissio toteaa, että Tirrenia di Navigazionelle maksetut tuet ovat Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 93 artiklan soveltamista koskevista yksityiskohtaisista säännöistä 22 päivänä maaliskuuta 1999 annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 659/1999 ([11]) 1 kohdassa tarkoitettuja uusia tukia.

5.1.2 TUEN SOVELTAVUUS YHTEISMARKKINOILLE

(22) Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 87 artiklan 1 kohdassa määrätty tukia koskeva kielto ei ole ehdoton: poikkeuksista määrätään 87 artiklan 2 ja 3 kohdassa sekä 86 artiklan 2 kohdassa.

Yhtäkään 87 artiklan 2 kohdassa määrätyistä poikkeuksista ei voida soveltaa Tirrenialle myönnettyihin vuotuisiin tukiin, koska ne eivät ole yksittäisille kuluttajille myönnettävää sosiaalista tukea, luonnonmullistusten tai muiden poikkeuksellisten tapahtumien aiheuttaman vahingon korvaamiseksi annettua tukea eivätkä tietyille Saksan liittotasavallan alueille annettavaa taloudellista tukea. Sosiaalisen tuen osalta 87 artiklan 2 artiklaa sovellettaessa edellytetään, että yksittäisten kuluttajien hyväksi toteutetuilla toimenpiteillä ei suosita suorasti eikä epäsuorasti jotakin yritystä tai tuotannonalaa. Komissio toteaa, että saarten asukkaille ja työmatkalaisille tarkoitettujen alennettujen maksujen soveltamisesta Tirrenia di Navigazionelle aiheutunut vähäinen tulonmenetys on otettu huomioon vuotuista tukea laskettaessa. Italian viranomaiset antavat tariffialennuksia yksityisille kuluttajille ainoastaan silloin, kun nämä matkustavat julkisen toimijan liikennöimillä linjoilla, mikä merkitsee julkisen toimijan suosimista yksityisiin kilpailijoihin nähden.

([9]) Vireillä oleva asia C 400/99.

([10]) Euroopan yhteisöjen tuomioistuin, asia 120/73, Lorenz, Oikeustapauskokoelma 1973, s. 1471.

([11]) EYVL L 83, 27.3.1999, s. 1.

Kyseisiin tukiin ei voida soveltaa myöskään 87 artiklan 3 kohdassa määrättyjä poikkeuksia. Kyseessä ei ole tuki Euroopan yhteistä etua koskevan tärkeän hankkeen edistämiseen tai jäsenvaltion taloudessa olevan vakavan häiriön poistamiseen (b alakohta) eikä tuki kulttuurin ja kulttuuriperinnön edistämiseen (d alakohta). Niitä ei voida myöskään pitää alueellisena tukena (a ja c alakohta), koska ne eivät kuulu monialaiseen tukijärjestelmään, joka olisi avoin tietyn alueen kaikille asianomaisten alojen yrityksille ([12]). Kyseisiä tukia ei voi pitää myöskään tukena tietyn toiminnan kehityksen edistämiseen (c alakohta), koska ne on tarkoitettu kattamaan tietyn merenkulkutoimijan ammatinharjoittamisesta aiheutuvat kustannukset ja koska ne eivät ole osa laajempaa suunnitelmaa, jolla mahdollistettaisiin edunsaajayrityksen taloudellinen elpyminen ilman muita tukia.

(23) Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 86 artiklan 2 kohdan mukaan yrityksiin, jotka tuottavat yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluita, sovelletaan kyseisen sopimuksen määräyksiä ja varsinkin kilpailusääntöjä siltä osin kuin ne eivät oikeudellisesti tai tosiasiallisesti estä yrityksiä hoitamasta niille uskottuja erityistehtäviä. Kaupan kehitykseen ei saa vaikuttaa tavalla, joka olisi ristiriidassa yhteisön etujen kanssa.

(24) Yhteisön oikeuskäytännön mukaan poikkeusmääräyksiä tulkitaan rajoittavasti ([13]). Näin ollen ei riitä, että julkiset viranomaiset ovat uskoneet kyseisen yrityksen hoidettavaksi yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvän palvelun, vaan sen lisäksi ehtona on, että Euroopan yhteisön perustamissopimuksen ja erityisesti sen 87 artiklan määräysten soveltaminen estää yritykselle uskotun erityisen tehtävän täyttämisen ja että yhteisön etua ei vaaranneta ([14]).

(25) Ennen kuin päätetään, voidaanko Tirrenia di Navigazionelle vuonna 1991 tehdyn sopimuksen nojalla maksettuihin tukiin soveltaa Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 86 artiklan 2 kohdassa määrättyä poikkeusta, komission on tarkistettava yrityksen tarjoaman julkisen palvelun mahdolliset velvoitteet ja niiden laajuus arvioidakseen, ovatko julkinen palvelu ja sen kustannusten korvaamiseksi tarkoitettu tuki tarpeen.

Julkisten palvelujen olemassaolo

(26) Edellä mainittujen meriliikenteelle annettavia valtiontukia koskevien yhteisön suuntaviivojen mukaan ”jos markkinavoimat eivät takaa riittävää palvelutasoa, julkisen palvelun velvoite voidaan asettaa yhteisön syrjäisten alueiden satamien vuoroliikenteelle tai harvakseltaan liikennöidyille reiteille, joita pidetään elintärkeinä kyseisen alueen talouskehitykselle”.

Edellä kuvatuista säännöksistä ja sopimusmääräyksistä johtuu, että Tirrenia di Navigazionelle on asetettu kaikilla sen liikennöimillä linjoilla velvoitteita, jotka koskevat liikennöitäviä satamia, vuorotiheyksiä, lähtö- ja saapumisaikatauluja, alustyyppejä sekä veloitettavia maksuja; kaikki edellä mainitut ovat velvoitteita, joita kyseinen yritys ei asettaisi itselleen (tai ei asettaisi samassa määrin eikä samoin edellytyksin), jos se voisi toimia yksin ainoastaan oman taloudellisen etunsa perusteella.

Kyseisten velvoitteiden asettamisella pyritään takaamaan alueellisen jatkuvuuden periaatteen noudattaminen sekä matkustaja- ja tavarameriliikenteen säännöllisten yhteyksien riittävä taso Italian saarialueilta ja saarialueille niiden taloudellisen ja sosiaalisen kehittämisen asettamien vaatimusten täyttämiseksi. Komissio toteaa, että kyseistä julkista etua koskevaa tavoitetta ei voitu saavuttaa sääntelemättömillä markkinavoimilla. Vuonna 1991 Tirrenia di Navigazione oli tosiasiallisessa monopolitilanteessa lähes kaikilla asianomaisilla linjoilla, vaikka lainsäädännössä sille ei yksinoikeuksia annettukaan.

Valtion kanssa tehdyn sopimuksen tavoitteena oli nimenomaan taata kyseisten velvoitteiden noudattaminen ja mahdollistaa vastasuoritteena, että kyseisten velvoitteiden täyttämisestä yritykselle aiheutuneeseen tappioon suoraan liittyvät kustannukset korvataan.

(27) Mutta jotta kyseisistä velvoitteista voitaisiin maksaa korvaus ja komissio pystyisi tarkistamaan, että korvauksen määrä pysyy välttämättömän rajoissa, toimivaltaisten julkisten viranomaisten on ennakkoon täsmennettävä ne. Myös Euroopan yhteisöjen tuomioistuin on todennut, että julkisen palvelun velvoitteet on vahvistettava yksityiskohtaisesti ennakkoon ([15]).

Komissio toteaa, että Italian viranomaisten julkisen palvelun velvoitteiden laajuuden määrittämiseksi käyttämässä järjestelmässä jätetään sopimuksen tehneelle

([12]) Katso alueellisia valtiontukia koskevat suuntaviivat (EYVL C 74, 10.3.1998).

([13]) Yhteisöjen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen tuomio, annettu 27 päivänä helmikuuta 1997, asia T-106/95, Fédération française des sociétés d'assurances (FFSA ym.) v. komissio, Oikeustapauskokoelma, s. II-229, tuomion perustelujen 173 kohta.

([14]) Katso edellisessä alaviitteessä mainittu tuomio sekä yhteisöjen tuomioistuimen tuomio, annettu 10 päivänä joulukuuta 1991, asia C-179/90, Merci convenzionali Porto di Genova, Oikeustapauskokoelma, s. I-5889, 26 kohta.

([15]) Yhteisöjen tuomioistuimen tuomio, annettu 20 päivänä helmikuuta 2001, asia C-205/99, Espanjan meriliikenteen kabotaasi, ei vielä julkaistu.

yritykselle niillä reiteillä, joille yksityisten toimijoiden harjoittama kilpailu on keskittynyt, erityisesti huippusesongin aikana joustomarginaali, jonka ansiosta yritys voi sopeuttaa omaa palvelutarjontaansa liikenteen vaatimusten mukaisesti. Kyseiseen joustoon, joka ilmenee nykyisin pelkän matkojen enimmäismäärän vahvistamisena — aikataulun vuorotiheyttä ei siis määrätä —, on lisättävä Italian julkisten viranomaisten mahdollisuus muuttaa reittejä, liikennöityjä satamia ja vuorotiheyksiä, jotta sääntelykehys voidaan mukauttaa markkinoiden kehittymiseen kunakin viisivuotiskautena.

Komissio katsoo, että Tirrenia di Navigazionelle sen velvoitteiden laajuuden osalta jätetyn joustomarginaalin perusteella ei voida katsoa, että kyseiset palvelut täyttäisivät yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvää palvelua harjoittavalle yritykselle annetusta erityisestä tehtävästä johtuvat julkisen palvelun vaatimukset ja että näin ollen niiden perusteella olisi oikeus korvauksiin. Edellä mainitun Euroopan yhteisöjen tuomioistuimen oikeuskäytännön mukaan ([16]) oikeus korvaukseen edellyttää, että julkisten viranomaisten on vahvistettava yksityiskohtaisesti ennakkoon julkisen palvelun velvoitteet. Näin ei tapahdu silloin kun yritys voi itse määrätä liikennöintitiheytensä määrän tai päättää itsenäisesti markkinoiden perusteella, tarjoaako se kyseisen palvelun vai ei. Tämän vuoksi niitä lisäpalveluja, joita Tirrenia tarjoaa kilpailua omaavilla linjoilla ja kannattavammilla huippusesongin ajanjaksoilla ([17]), ei voida ottaa huomioon vuotuista korvausta laskettaessa.

(28) Tarkistaessaan Tirrenia di Navigazionelle nykyisin asetettujen julkisen palvelun velvoitteiden olemassaoloa ja laajuutta sekä tarvetta korvata niiden kustannukset komission on varmistettava, onko olemassa kilpailevia toimijoita, jotka tarjoaisivat samanlaisia tai vastaavia palveluita kuin julkinen toimija ja jotka täyttäisivät Italian viranomaisten asettamat vaatimukset; kyseinen tarkistus toteutetaan linjakohtaisesti palvelujen yhteenlasketun tarjonnan ja kokonaiskysynnän vertailevalla tarkastelulla.

Tirrenia di Navigazionen liikennöimät linjat voidaan ryhmitellä kahteen luokkaan:

a) niihin, joilla kilpailua ei esiinny; ja

b) niihin, joilla on kilpailijoina yksityisiä toimijoita sekä huippusesonkina että ympäri vuoden.

([16]) Ibidem.
([17]) Katso johdanto-osan 30 kappale.

(29) Ne linjat, joilla on kilpailijoina yksityisiä toimijoita, muodostavat huomattavan osuuden Tirrenian liikenteestä (matkustajat: 80 prosenttia; sekaliikenteen lautoilla kuljetetut juoksumetrit: 77 prosenttia; kauppalaivojen tavaraliikenne: 56 prosenttia) ([18]). Kilpailu kyseisillä linjoilla on uusi ilmiö, jota alkoi esiintyä pääasiassa viimeisten viiden vuoden aikana, jolloin kysyntä lisääntyi markkinoilla rajusti.

(30) Niiden linjojen osalta, joilla on kilpailijoina yksityisiä toimijoita, komissio toteaa seuraavaa:

a) **Napoli—Palermo**

Tirrenialla ei ole yhtäkään kilpailijaa, joka täyttäisi sopimuksessa asetetut palvelun ympärivuotista säännöllisyyttä ja vuorotiheyttä koskevat vaatimukset matkustaja- tai tavaraliikenteen osalta. Kyseisellä linjalla on huippusesonkina (huhtikuusta lokakuuhun) vuodesta 1997 alkaen toiminut eräs yksityinen yritys, mutta sen palvelutarjonta, joka on kapasiteetiltaan vähäistä, on yksinomaan matkustajapikaliikennettä, eikä sillä tämän vuoksi voida täyttää Italian viranomaisten sanelemia palveluvaatimuksia eikä etenkään ympärivuotista ja -vuorokautista molemminpuolista yhteyttä asianomaisten kahden sataman välillä.

b) **Civitavecchia—Olbia**

Asianomaisella linjalla Tirrenialla on ollut vuodesta 1996 alkaen huippusesonkina ja vuodesta 1998 alkaen myös sen ulkopuolella kilpailijanaan yksityinen toimija, joka liikennöi linjalla Civitavecchia—Golfo Aranci ([19]). Kilpailu kiihtyi kesäkuussa 2000 toisen toimijan ([20]) markkinoille tulon myötä. Komissio katsoo kuitenkin, että Tirrenia di Navigazione -yritys on ainoa, joka täyttää kaikki velvoitteet sekä sopimuksessa määrättyjen vuorotiheyksien (jokaisena viikonpäivänä ympäri vuoden) että satamien ja lähtöaikataulujen osalta ja jolla on erityisesti yövuoroja molemmista satamista lähtien huippusesongin aikana. Komissio toteaa erityisesti, että kumpikaan kyseisistä kahdesta kilpailevasta toimijasta ei tarjoa päivittäistä yhteyttä ympäri vuoden ja että huippusesongin ulkopuolella asianomaisten toimijoiden yhteenlasketulla tarjonnalla ei taata sopimuksessa määrättyä päivittäistä vuorotiheyttä.

Komissio toteaa lisäksi, että Tirrenia di Navigazione tarjoaa kyseisellä linjalla lisäyhteyksiä, joiden vuorotiheydet voivat vaihdella kysynnän kehityksen mukaan. Maaliskuun 13 päivänä 1998 annetun ministeriön

([18]) Tiedot koskevat vuotta 1997, ja ne ovat peräisin "Azzurra"-tutkimuksesta.
([19]) Golfo Arancin satamaa ja Olbian satamaa voidaan pitää keskenään korvattavissa olevina (välimatka 15 kilometriä).
([20]) Kyseisen toimijan huippusesongin ulkopuolella harjoittamat palvelut keskeytettiin syksyllä 2000.

asetuksen mukaan kyseisiä palveluita voidaan tarjota kesäkuusta syyskuuhun vaihtoehtoisina lähtösatamina Fiumicino ja Golfo Aranci ([21]), jolloin Tirrenialle jää enemmän toiminnallista joustoa. Komissio vahvistaa myös tässä tapauksessa, että koska palvelujen tasoa ei ole määritetty yksityiskohtaisesti ennakkoon, niitä ei voida pitää julkisen palvelun vaatimuksia vastaavina palveluina.

c) **Genova—Porto Torres**

Asianomaisella linjalla Tirrenia di Navigazionella on ollut matkustajaliikenteessä kilpailijoinaan yksityisiä toimijoita vuodesta 1994 alkaen huippusesongin aikana ja vuodesta 1999 alkaen huippusesongin ulkopuolella. Komissio toteaa kuitenkin, että sekä huippusesonkina että sen ulkopuolella yksikään kilpaileva toimija ei vastaa täysin sopimuksessa säännöllisyydelle, vuorotiheydelle ja aikataululle asetettuihin vaatimuksiin; sopimuksessa määrätään erityisesti ympärivuotisesta päivittäisestä yöyhteydestä kummastakin asianomaisesta satamasta. Komissio panee lisäksi merkille, että niiden yksityisten toimijoiden, joilla ei ole vara-aluksia, on keskeytettävä palvelunsa aluksen huollon ajaksi ja että joskus ne käyttävät alustaan tuottavampiin palveluihin kuten risteilyihin.

Komissio panee merkille myös, että Tirrenia di Navigazione tarjoaa lisäksi huippusesongin aikana pikayhteyksiä, joiden vuorotiheyksistä on määrätty yksityiskohtaisesti voimassa olevassa lainsäädännössä. Sama pätee tavaraliikenteen lisäyhteyksiin, jotka toteutetaan ro-ro-aluksella liikenteen vaatimusten mukaan. Kuten on jo täsmennetty, komissio katsoo, että koska palvelujen tasoa ei ole määritetty yksityiskohtaisesti ennakkoon, tavaraliikenteen lisäyhteyksiä ei voida pitää julkisen palvelun vaatimuksia vastaavina palveluina.

d) **Genova—Olbia—Arbatax**

Asianomaisella linjalla Tirrenialla on ollut kilpailijoinaan yksityisiä toimijoita vasta vuodesta 1998 alkaen ja yksinomaan huippusesongin aikana. Komissio toteaa, että Tirrenia di Navigazione on ainoa yritys, joka täyttää täysin sopimuksen määräykset säännöllisyydestä, vuorotiheyksistä ja aikataulusta; sopimuksessa määrätään ympärivuotisesta päivittäisestä yöyhteydestä kummastakin satamasta ja kahdesta viikoittaisesta jatkoyhteydestä Arbataxin satamaan, joita yhteyksiä kukaan kilpaileva toimija ei liikennöi. Komissio toteaa lisäksi, että kilpailevat toimijat eivät tarjoa Tirrenian asianomaisella linjalla kesällä tarjoamia pikayhteyksiä, jotka ovat sopimuksessa määrättyjä palveluja.

Komissio toteaa vielä, että 9 päivänä lokakuuta 1998 annetun ministeriön asetuksen mukaisesti Tirrenia liikennöi lisäksi kesäkuusta syyskuuhun päivittäistä yhteyttä LaSpezian ja Golfo Arancin satamiin ([22]).

e) **Livorno—Cagliari**

Asianomaisella linjalla Tirrenia di Navigazionella on tavaraliikenteessä kilpailijoinaan kaksi yksityistä toimijaa, joiden palveluiden yhteenlaskettu tarjonta näyttää vastaavan säännöllisyyden, vuorotiheyksien ja kapasiteetin osalta edellä mainitun sopimuksen määräyksiä. Toinen kyseisistä toimijoista on liikennöinyt linjalla vuodesta 1995, toinen vuodesta 1998. Kyseisten toimijoiden vakaa läsnäolo kyseenalaistaa tarpeen julkisen toimijan kyseisellä linjalla kirjaaman tappion korvaamiseen. Komissio toteaa kuitenkin, että ainoastaan Tirrenia di Navigazione takaa ympärivuotiset jatkuvat linjayhteydet kuten voimassa oleva lainsäädäntö edellyttää; toisin sanoen Tirrenia huoltaa vara-alusta. Tirrenian velvoitteena on käyttää kyseiseen yhteyteen alle 20 vuotta vanhaa alusta. Komissio toteaa, että kyseisillä määräyksillä aiheutetaan julkiselle toimijalle erityisiä lisäkustannuksia, joita yksityisillä toimijoilla ei ole. Tämän johdosta komissio toteaa, että kyseiset lisäkustannukset — ja ainoastaan ne — voidaan korvata. Italian viranomaisten on kuitenkin määrättävä maksettavan korvauksen määrä, jonka on oltava suorassa suhteessa edellä mainituista julkista palvelua koskevista määräyksistä aiheutuviin lisäkustannuksiin.

f) **Voltri—Termini Imerese**

Asianomaisella linjalla Tirrenian ro-ro-aluksella tarjoamien tavaraliikenteen palveluiden kanssa kilpailevat palvelut, joita eräs yksityinen toimija tarjoaa tavara- ja matkustajaliikenteen aluksilla rinnakkaisella linjalla Genova—Palermo ([23]). Komissio toteaa, että yksityisen toimijan tarjoamat palvelut noudattavat julkisesta palvelusta tehdyn sopimuksen määräyksiä kapasiteetin ja vuorotiheyksien osalta. Tarve korvaukseen osoittautui todelliseksi edellisillä viisivuotiskausilla, joiden aikana yksityinen toimija ei ollut koko aikaa läsnä ja kyseinen läsnäolo ei soveltunut muutenkaan takaamaan kaikkien kyseisten vaatimusten täyttämistä, mutta samaa ei voida sanoa uudesta viisivuotiskaudesta. Komissio panee merkille Italian viranomaisten sitoumuksen keskeyttää Tirrenian asianomaisella linjalla tarjoamat palvelut kyseiseksi ajanjaksoksi, minkä johdosta koko linjaa ei oteta enää huomioon julkisen palvelun tarjoamisesta maksettavaa korvausta laskettaessa.

([21]) Fiumicinon ja Civitavecchian satamia voidaan pitää keskenään korvattavissa olevina samoin kuin Golfo Arancin ja Olbian satamia.

([22]) La Spezian ja Genovan satamia voidaan pitää keskenään korvattavissa olevina samoin kuin Golfo Arancin ja Olbian satamia.

([23]) Voltrin ja Genovan satamia voidaan pitää keskenään korvattavissa olevina samoin kuin Termini Imeresen ja Palermon satamia.

(31) Komissio toteaa Tirrenian niillä linjoilla tarjoamista palveluista, joilla ei ole kilpailua, että ne koskevat sekä tavara- että matkustajaliikennettä. Seuraavasta taulukosta käyvät ilmi Tirrenian liikennöimät linjat ja liikenneyhteydet, joilla ei ollut kilpailua, viimeisimpänä viisivuotiskautena (1995—1999); kyseisistä palveluista suurinta osaa oli tarjottu jo edellisellä viisivuotiskaudella (1990—1994):

(miljoonaa liiraa)

Linja	Liikenneyhteyksien luonne	Liiketulos (menot — tulot 1999) (1)
Napoli—Cagliari	matkustaja/tavara	[...]
Genova—Cagliari	matkustaja/tavara	[...]
Civitavecchia—Cagliari	matkustaja/tavara	[...]
Fiumicino—Arbatax	matkustaja/tavara	[...]
Palermo—Cagliari	matkustaja/tavara	[...]
Cagliari—Trapani (2)	matkustaja/tavara	[...]
Livorno—Catania	tavara	[...]

(1) Tässä sarakkeessa esitetyt määrät on merkattu kirjanpitoon johdanto-osan 38 kappaleessa esitetyssä taulukossa I, josta käyvät ilmi kaikkien Tirrenia di Navigazionen vuonna 1999 liikennöimien linjojen kokonaismenot ja -tulot riippumatta siitä, esiintyykö niillä kilpailua.
(2) Jatkoyhteys Tunisiin.

Kilpailun puuttuminen kyseisiltä linjoilta viimeisen vuosikymmenen aikana osoittaa, että sääntelemättömillä markkinavoimilla ei olisi taattu Tirrenian sopimuksen mukaisesti tarjoamia liikennepalveluita. Tämän johdosta korvaus on tarpeen yritykselle kyseisistä palveluista aiheutuneiden lisäkustannusten korvaamiseksi.

(32) Komissio toteaa lisäksi, että Tirrenia liikennöi vuonna 1991 tehdyllä sopimuksella perustetun järjestelmän mukaisesti kansainvälisillä linjoilla, joiden liiketappiot on merkitty kirjanpitoon vuotuisen tuen laskemista varten. Kyseessä ovat linjat Italia—Malta ja Cagliari—Trapani—Tunis.

Komissio panee merkille, että kyseiset linjat kuuluvat kansainvälisiin meriliikennemarkkinoihin eivätkä Italian sisäisiin liikennemarkkinoihin. Kun kyseessä ovat markkinat, joilla muut yhteisön toimijat jo harjoittavat tai saattavat harjoittaa kilpailua, korvaukset ovat todellisia toimintatukia, joihin voidaan antaa lupa ainoastaan 86 artiklan 2 kohdan mukaisesti.

Italian viranomaisten esittämistä tiedoista käy ilmi, että linjalla Italia—Malta liikennöitiin vuotuisesti vuoteen 1992 saakka. Koska kesäkaudella markkinoille tuli kilpailevia toimijoita, Italian viranomaiset katsoivat aiheelliseksi rajoittaa palveluvelvoitteen ainoastaan talvikauteen 1993—1994 ja lopettaa liikennöinti kyseisellä linjalla kokonaan kesäkuussa 1994. Tämän vuoksi komissio katsoo, että koska muut yhteisön tai yhteisön ulkopuolisten maiden toimijat eivät tarjonneet vastaavia palveluita, kyseiseen ajankohtaan saakka Tirrenialle maksetut korvaukset ovat olleet tarpeen Italian viranomaisten määräämien palveluvelvoitteiden täyttämiseksi. Koska yhteisön kilpailijoiden läsnäolosta ei ole varmistusta, Tirrenialle kyseisen linjan liiketappiosta maksetut korvaukset eivät vaikuttaneet jäsenvaltioiden väliseen kauppaan tavalla, joka olisi ristiriidassa yhteisen edun kanssa.

Linjan Cagliari—Trapani—Tunis osalta komissio panee merkille, että yhteys Tunisiaan on jatkoyhteys kabotaasilinjalta Cagliari—Trapani, jolla Tirrenia liikennöi ilman kilpailijoita. Italian viranomaisten esittämistä tiedoista käy ilmi, että linjan kansainvälisellä osuudella tarjotut palvelut eivät aiheuta ylimääräisiä rahoitusmenoja, jotka voitaisiin ottaa huomioon vuotuista korvausta laskettaessa. Vuosia 1993—1996 koskevat luvut osoittavat osuudella Trapani—Tunis positiivista liiketulosta, jonka ansiosta osuudella Cagliari—Trapani kirjattu tappio ja tämän johdosta myös vuotuisen korvauksen laskemiseksi kirjatut negatiiviset kokonaismäärät ovat vähentyneet.

Korvauksen tarve

(33) Sen todentamiseksi, että Tirrenialle maksettu vuosikorvaus vastaa Italian viranomaisten vahvistamia julkisen palvelun vaatimuksia vastaavien palveluiden tarjoamiseen tarvittavaa vähimmäismäärää, komission on otettava huomioon kaikki parametrit, jotka aiheuttavat julkiselle toimijalle lisäkustannuksia tarjotuista palveluista.

Komissio panee merkille, että korvauksen laskentamenetelmässä huippusesonkina tehdyillä voitoilla vähennetään huippusesongin ulkopuolella syntynyttä tappiota niin, että näin saatu vuotuisen korvauksen määrä pysyy kaiken kaikkiaan alhaisempana kuin mitä saataisiin, jos yksinkertaisesti laskettaisiin yhteen linjakohtaiset tappiot. Komissio toteaa lisäksi, että yrityksen voittoihin kohdistuu kaksinkertainen tariffieste, joka ilmenee yhtäältä joidenkin sosiaalisten luokkien alennettuina maksuina ja toisaalta velvoitteena hankkia julkisten viranomaisten hyväksyntä jokaiselle hinnanmuutokselle. Italian viranomaisten esittämistä tiedoista käy ilmi, että Tirrenia ei ole vapaa mukauttamaan palveluista veloittamiaan maksuja etenkään käyttökustannusten kehityksen osalta. Kyseistä kaksinkertaista estettä, joka vähentää yrityksen tuloja selvästi ja vaikuttaa vuotuisen korvauksen määrään, ei voida pitää kyseisissä olosuhteissa aggressiivisena kauppatapana, jolle on ominaista saalistushinnoittelu.

Komissio toteaa lisäksi, että julkiset viranomaiset määräävät tuen laskemisessa huomioon otettavat kustannustekijät ilman, että yritykselle jätettäisiin lainkaan päätösvaltaa. Kyseiset kustannustekijät kuvastavat kaikkia kiinteitä ja muuttuvia kustannuksia, jotka ovat suorassa yhteydessä julkisten viranomaisten yleishyödyllisiksi palveluiksi luokittelemien palvelujen tarjontaan ja joista sinänsä määrätään edellä useaan kertaan mainitussa sopimuksessa (ks. taulukko I johdanto-osan 38 kappaleessa). Kyseisiin kustannustekijöihin kuuluvat erityisesti alusta koskevat poistot sekä moottoripolttoaine- ja kivennäisöljykustannukset. Komissio katsoo alusta koskevien poistojen osalta, että siinä määrin kuin kyseiset alukset on tarkoitettu yksinomaan sopimuksessa tarkoitettuihin palveluihin, kyseistä kustannustekijää voidaan pitää tarpeellisena itse palveluiden tarjonnassa ja sen vuoksi se voidaan perustellusti ottaa huomioon vuotuista korvausta laskettaessa. Samoissa aluksissa käytettävien moottoripolttoaineiden ja kivennäisöljyjen kustannusten osalta komissio ei ole pannut merkille syrjiviä tekijöitä, jotka olisivat vähentäneet Tirrenia di Navigazionelle koituvia moottoripolttoaineiden ja voiteluaineiden kustannuksia suhteessa muihin meriliikenteen toimijoihin.

(34) Sen arvioimiseksi, onko korvaus suhteessa julkista palvelua koskeviin määräyksiin, Italian viranomaiset ovat toimittaneet komissiolle selvityksen kustakin julkisen toimijan viimeisen kymmenen vuoden aikana liikennöimän linjan tuloslaskelmasta. Selvityksestä käy ilmi, että kyseiset linjat ovat vuotuisesti kaiken kaikkiaan kannattavia, vaikka niillä joskus on talvikaudella merkittäviä tappioita, kun taas muut linjat osoittautuvat kokonaistulokseltaan tappiollisiksi. Kaiken kaikkiaan kannattavia ovat pääasiassa ne linjat, joilla yksityisten toimijoiden harjoittama kilpailu keskittyy.

Komissio katsoo, että edellä kuvattu vuotuisen korvauksen laskentamenetelmä merkitsee sitä, että kyseisten kaiken kaikkiaan kannattavien linjojen positiivisella liiketuloksella vähennetään korvauksen määrää ja samalla lujitetaan sen suhteellisuutta.

(35) Yleisesti ottaen komissio katsoo, että vuotuista korvausta laskettaessa voidaan ottaa huomioon ainoastaan ne kustannukset, jotka suoraan liittyvät Italian viranomaisten yksilöimistä julkisen palvelun velvoitteista aiheutuviin menoihin. Tämän johdosta niiden lisäpalvelujen nettokustannuksia,

joita säännöllisyyden, vuorotiheyden ja kapasiteetin osalta ennalta vahvistetut velvoitteet eivät koske, ei voida ottaa huomioon vuotuista tukea laskettaessa. Komissio toteaa kuitenkin, että kun kyseisiä palveluja — jotka pääasiallisesti keskittyvät huippusesonkiin ja linjoille, joilla on jo kilpailua — on tarjottu, ne ovat osoittautuneet kannattaviksi eivätkä ne näin ollen ole lisänneet kokonaisliiketappiota, jota korvauksella on määrä kattaa.

(36) Niiden liikenneyhteyksien osalta, joilla kilpailijat pystyvät tarjoamaan Tirrenian palveluihin verrattavissa olevia palveluita (yhteys Livorno—Cagliari), Italian viranomaisten esittämistä tiedoista käy ilmi, että kyseisellä linjalla liiketulos on negatiivinen, mikä otetaan huomioon vuotuisen tuen määrää laskettaessa. Komissio toteaa, että kilpailevat toimijat tulivat markkinoille ensimmäisen viisivuotissuunnitelman hyväksymisen jälkeen. Toisen viisivuotiskauden osalta komissio katsoo, että Italian viranomaiset voisivat vielä pitää Tirrenian kyseisellä linjalla kirjaaman tappion kattamista tarpeellisena, koska ainoastaan yhden kilpailevan toimijan läsnäoloa markkinoilla ei voitu pitää vielä vakaana. Näin ollen vuoden 1999 loppuun asti vuotuisen korvauksen määrään saattoivat perustellusti kuulua Tirrenian kyseisellä linjalla tarjoamien palvelujen kaikki nettokustannukset ja siis palvelun aiheuttamat kokonaiskustannukset, joista on vähennetty voitto. Sen sijaan uudesta viisivuotiskaudesta tehdään erilaiset päätelmät. Komissio katsoo, että vastedes vuotuista korvausta laskettaessa voidaan ottaa huomioon yksinomaan ne lisäkustannukset, jotka aiheutuvat julkiselle toimijalle velvoitteesta ottaa käyttöön vara-alus palvelun ympärivuotisen säännöllisyyden takaamiseksi, velvoitteesta käyttää alle 20 vuotta vanhoja aluksia ja velvoitteesta noudattaa Italian viranomaisten määräämiä maksuja. Muiden käyttökustannusten huomioon ottaminen merkitsisi ylikorvaamista, joka olisi Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 86 artiklan 2 kohdan vastaista.

(37) Tutkiessaan Tirrenialle maksettujen tukien suhteellisuutta komissio on tutustunut riippumattoman konsultin erään valituksen tekijän pyynnöstä laatimaan tutkimukseen, jäljempänä 'Azzurra-tutkimus' ([24]), joka koskee Tirrenian sopimuksella luodun järjestelmän mukaisesti liikennöimien linjojen kannattavuutta. Kyseinen tutkimus perustuu sellaisen kuvitteellisen yrityksen (Azzurra di Navigazione) liiketuloksen projisointiin, jolla oletetaan olevan Tirrenian liikennöimillä keskipitkän välimatkan kansallisilla yhteyksillä samat velvoitteet säännöllisyyden, vuorotiheyden, kapasiteetin ja alustyyppien osalta kuin Tirrenian aluksilla oli vuonna 1997. Tutkimuksessa ehdotetaan Azzurran liikennöimien linjojen jakamista kolmeen luokkaan: selvästi kannattavat linjat, lähellä kannattavuusrajaa olevat linjat ja tappiota tuottavat linjat. Tutkimus osoittaa myös, että vuonna 1999 Azzurra olisi tehnyt edellä mainituilla linjoilla yhteensä 21 722 miljoonan liiran positiivisen liiketuloksen. Kuitenkin Italian viranomaisten, jotka olivat toimittaneet riippumattoman konsultin laatiman vuotta 1999 koskevan Tirrenian kustannuslaskennan, esittämien tietojen mukaan julkisen toimijan liiketappio olisi 21 252 miljoonaa liiraa. Vaikka joidenkin linjojen osalta Tirrenian liiketulos on hyvin samankaltainen kuin Azzurran, tilanne on aivan toinen, kun otetaan huomioon muut linjat. Komissio kääntyi kyseisten eroavaisuuksien osalta riippumattoman konsultin puoleen ja pyysi tätä yksilöimään ilmiön syyt ja tarkistamaan mahdollisen ylikorvaamisen.

(38) Komission nimeämän konsultin tutkimuksessa ([25]) osoitetaan ne vaikeudet, mitä on yritettäessä tehdä toimintaa koskevia päätelmiä vertaamalla kuvitteellisen yrityksen — Azzurra, joka tarjoaisi vastaavia palveluita kuin Tirrenia — varainhoitovuoden tuloksia julkisen toimijan tosiasiallisesti kirjaamiin tuloksiin.

Jäljempänä olevat taulukot sisältävät sekä Tirrenian että Azzurran vuotuisen korvauksen laskemisessa huomioon otetut kustannustekijät pitäen viitevuotena vuotta 1999 ([26]). Ensimmäisessä taulukossa on julkisen toimijan tosiasiallisesti kirjaamat kustannus- ja tulotekijät kaikkien sopimuksessa määrättyjen linjojen osalta riippumatta siitä, onko niillä kilpailua vai ei; toisessa taulukossa on arvio sellaisen kuvitteellisen toimijan kustannuksista ja tuloista, joka tarjoaa vastaavia palveluita ympäri vuoden kaikilla Tirrenian liikennöimillä linjoilla kilpailu- tai tosiasiallisessa monopolitilanteessa lukuun ottamatta linjan Cagliari—Trapani—Tunis kansainvälistä osuutta.

([24]) Analisi della redditività di alcune linee di cabotaggio italiane, kesäkuu 2000.
([25]) Analisi comparativa dei conti economici gestionali di Tirrenia di navigazione e Azzurra di Navigazione, Price Waterhouse Coopers, joulukuu 2000.
([26]) Vuosi 1999 on viitevuotena sekä Azzurra-tutkimuksessa että komission konsultin vertailevassa tutkimuksessa. Kyseessä on myös vuosi, jolloin Italian kabotaasimarkkinat avattiin palvelujen vapaalle harjoittamiselle ja jolloin markkinoilla oli yksityisiä toimijoita enemmän kuin aiemmin. Vuosi 1999 on myös viimeinen vuosi, jonka osalta komissiolla on käytössään kaikki asiaankuuluvat taloutta koskevat tiedot.

Taulukko I

(miljoonaa liiraa)

Tirrenia Vuoden 1999 tuloslaskelma	Talvikausi (a)	Kesäkausi (b)	Koko vuonna yhteensä (a + b)
Kustannustekijät i) Provisiot / hankintamenot ii) Satamamaksut ja muut menot iii) Käyttökustannukset iv) Poistot v) Nettorahoitusmenot vi) Hallinto vii) Muut kustannukset			
Kustannukset yhteensä	[...]	[...]	[...]
Liiketulot	[...]	[...]	[...]
Tulos (menot — tulot)	[...]	[...]	[...]
Korvaus sijoitetusta pääomasta			[...]
Vuotuinen tuki			[...]

Taulukko II ([1])

(miljoonaa liiraa)

Azzurra Vuoden 1999 tuloslaskelma	Koko vuonna yhteensä
Varainhoitovuoden tulot	468 434
Kustannustekijät:	
— Provisiot	(28 501)
— Alusten käyttökustannukset (*)	(235 398)
— Aluksia koskevat poistot	(70 833)
— Rakennekustannukset	(40 550)
— Taloushallinto	(49 185)
Kustannukset yhteensä	(424 467)
Tulos ennen veroja	43 967
Nettotulos (tulot — kustannukset)	21 722

([1]) Taulukko edellä mainitusta "Analisi della redditività di alcune linee di cabotaggio italiane".
(*) (Moottoripolttoaineet, kivennäisöljyt, henkilöstö, alusten huolto, tarvikkeet ja palvelut, vakuutukset, satamamaksut yms., käytöstäpoistokustannukset)

Koska komission nimeämä konsultti pystyi yksilöimään pääasialliset syyt Azzurran ja Tirrenian tulosten eroavaisuuksiin menoissa ja tuloissa, voidaan todistaa vääräksi selitys, jonka mukaan Tirrenian kustannukset olisi arvioitu liian suuriksi sekä yksittäisillä linjoilla että kaikilla linjoilla yhteensä. Kyseisen tutkimuksen perusteella voi tehdä seuraavat päätelmät:

— Azzurran tarjonta viitevuonna 1999 osoittautuu erityisesti huippusesongin aikana riittämättömäksi tyydyttämään liikenteen kysynnän; kaikki tämä johtaa alusten vuokraa vastaavan määrän arvioimiseen liian alhaiseksi (arvioitu 23 miljardiksi liiraksi),

— Azzurran laivaston tarvitsemasta moottoripolttoaineesta ja kivennäisöljyistä aiheutuneet kustannukset on arvioitu 16 miljardia liiraa liian alhaisiksi,

— henkilöstömenot laskettiin Azzurran osalta lailla N:o 522/1999 ([27]) käyttöön otetuilla verohelpotuksilla vähennettyinä, kun taas Tirrenian tapauksessa kyseiset verohelpotukset merkittiin kirjanpitoon vuonna 2000. Komission konsultin mukaan kyseisten helpotusten määrä olisi noin 30 miljardia liiraa.

Edellä mainitut laskennalliset erot merkitsevät Azzurran käyttökustannusten vähentymistä kaiken kaikkiaan noin 69 miljardilla liiralla viitevuoden 1999 osalta.

Komissio toteaa lisäksi, että kyseisessä tapauksessa julkisen palvelun kustannuksia ei määritetty tarjouskilpailun perusteella, mikä olisi mahdollistanut julkisesta palvelusta aiheutuvan ylimääräisen kustannuksen arvioimisen. Tämän vuoksi komission on määritettävä korvauksen laskemisessa huomioon otettavat kustannukset, toisin sanoen ne sopimuksen tehneen yrityksen kustannukset, jotka ovat suorassa yhteydessä julkisten palveluiden tarjoamiseen ja välttämättömiä siinä. Komissio toteaa, kuten jäljempänä olevista taulukoista ilmenee, että Tirrenian ja Azzurran osalta huomioon otetut kustannustekijät ovat olennaisesti samat, mutta merkitty kirjanpitoon eri tavalla.

Kyseisten kahden yrityksen kustannusten rakenteet ovat siis toisiinsa verrattavia. Samaa voidaan sanoa kyseisten kustannusten yleisestä tasosta ottaen huomioon yritysten erilaisista tuloksista edellä esitetyt selitykset. Komissio päättelee tämän perusteella, että vuonna 1999 Tirrenia täytti kohtuullista kannattavuutta koskevat markkinakriteerit. Tämän perusteella ja ottaen huomioon, että (pääasiassa kesällä kertyneet) voitoilla kompensoidaan (suurimmaksi osaksi talveen rajoittuvat) tappiot ja että Azzurraan verrattuna Tirrenian kannattavuus vastaa markkinoiden yleistä kannattavuutta, korvattavia ylimääräisiä kustannuksia voidaan pitää Tirrenian nettotappiota vastaavina.

Koska Tirrenian ja Azzurran kustannusten rakenne on toisiinsa verrattavissa samoin kuin kustannustaso tietyllä hetkellä, komissio toteaa aiempiin vuosiin viitaten, että ulkoisten tekijöiden (inflaatio, korkotason vaihtelu, verot, moottoripolttoaineen hinnat jne.) vaihtelujen eri aikoina pitäisi vaikuttaa vastaavasti kyseisten kahden yrityksen kustannustasoon.

Seuraavassa taulukossa kuvataan Tirrenian kustannusten kehittymistä ajallisesti ([28]):

Kustannustekijät (vrt. taulukko I johdanto-osan 38 kappaleessa)	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
i) Provisiot yms.	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
ii) Satamamaksut yms.	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
iii) Käyttökustannukset	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
iv) Poistot	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
v) Nettorahoitusmenot	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
vi) Hallinto	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
vii) Muut kustannukset	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

([27]) Komission 18 päivänä elokuuta 1999 päivätyllä kirjeellä SG/D6875 (nro 396/99) hyväksymät verohelpotukset.
([28]) Tiedot edellä mainitusta Price Waterhouse Coopersin tutkimuksesta.

Italian viranomaisten esittämistä tiedoista käy ilmi, että Tirrenian yksittäisten kustannustekijöiden ajallinen vaihtelu johtuu ennen kaikkea sellaisista ulkoisista tekijöistä kuin inflaatiosta ja korkotason vaihtelusta, kuten seuraavassa taulukossa olevat tiedot osoittavat:

Vuosi	Kustannukset	Vaihtelu (%)	Inflaation vaihtelu ([1])
1992	[...]	0	
1993	[...]	4,3	4,2
1994	[...]	3,5	3,9
1995	[...]	5,9	5,4
1996	[...]	4	3,9
1997	[...]	1,9	1,7
1998	[...]	– 1,7	1,8
1999	[...]	0,6	1,6

([1]) ISTATin virallinen indeksi.

Vuosi	Korot lyhyellä aikavälillä	Korot keskipitkällä ja pitkällä aikavälillä
1992	[...]	[...]
1993	[...]	[...]
1994	[...]	[...]
1995	[...]	[...]
1996	[...]	[...]
1997	[...]	[...]
1998	[...]	[...]
1999	[...]	[...]

Tirrenialle maksetun korvauksen ajallinen vaihtelu on suorassa yhteydessä yrityksen kustannuksissa (vrt. taulukko) ja tuloissa (vrt. taulukko I johdanto-osan 11 kappaleessa) tapahtuneisiin vaihteluihin, jotka puolestaan aiheutuvat yrityksen ulkopuolisista tekijöistä (esim. inflaatio) ja Tirrenian laivaston ajanmukaistamisesta, joka on mahdollistanut sen järkevämmän käytön. Komissio toteaa, että kyseinen ajanmukaistaminen on suorassa yhteydessä sopimuksessa Tirrenialle asetettuun velvoitteeseen käyttää julkisen palvelun linjoilla alle 20 vuotta vanhoja aluksia. Kyseisten kustannusten ja tulojen ajallinen vaihtelu selittää Tirrenia di Navigazionelle maksetun korvauksen kehityksen. Tämän perusteella ja edellä esitetty huomioon ottaen komissio toteaa, että kuten vuonna 1999, Tirrenian nettotappion määrä vastaa aiempien vuosien korvausmäärää. Tämän vuoksi Tirrenialle maksetut korvaukset, jotka vastaavat yrityksen nettotappiota lisättynä kohtuullisella korvauksella sijoitetusta pääomasta, ovat täysin suhteessa sopimuksen tehneelle yritykselle uskotun julkisen palvelun aiheuttamaan lisäkustannukseen.

Tukien vaikutus kauppaan — Italian viranomaisten sitoumukset vuosina 2000—2004

(39) Komissio toteaa, että asetuksen (ETY) N:o 3577/92, jäljempänä 'merikabotaasia koskeva asetus', 3 artiklalla mahdollistetaan julkista palvelua koskevan sopimuksen soveltaminen sen voimassaolon päättymiseen eli 31 päivään joulukuuta 2008 saakka. Komissio toteaa lisäksi, että kyseisellä sopimuksella määrätään tärkeimmistä meriyhteyksistä Sisiliaan ja Sardiniaan ja niistä manner-Italiaan, toisin sanoen suurimmasta osasta Italian Välimeren-saarten kabotaasiliikennettä ja merkittävästä osasta Välimeren länsiosan kaikkien saarialueiden kabotaasiliikennettä. Tämän perusteella ja ottaen huomioon, että Italian kabotaasimarkkinat vapautettiin rajoituksitta 1 päivänä tammikuuta 1999, komissio katsoo, että vuonna 1991 tehdyn sopimuksen mukaisen tasapainottavan korvauksen maksaminen Tirrenia di Navigazionelle saattaisi vaikuttaa kaupan kehittymiseen yhteisön edun vastaisesti, mikäli se vaikuttaisi vahvistavasti yrityksen asemaan kyseisillä markkinoilla nykyistä tai potentiaalista kilpailua poistamalla. Komissio katsoo, että kyseinen vaikutus toteutuisi, mikäli sopimuksen soveltaminen johtaisi vastaisuudessa ja erityisesti nykyisellä viisivuotiskaudella 2000—2004 niillä kannattavilla linjoilla, joille yksityisten toimijoiden kilpailu keskittyy, Tirrenia di Navigazionen tarjontakapasiteetin lisääntymiseen julkisen palvelun sopimuksella käyttöön otetussa järjestelmässä. Italian viranomaisten toimittamista tiedoista ilmenee, että nykyisin markkinoiden kokonaiskapasiteetti — Tirrenian ja yksityisten toimijoiden kapasiteetti yhteenlaskettuna — riittää tyydyttämään yleisen kysynnän myös sesongin huippuina sekä matkustaja- että tavaraliikenteessä.

(40) Vastauksena komission esittämiin epäilyihin Italian viranomaiset toimittivat komissiolle 13 ja 19 päivänä maaliskuuta 2001 päivätyissä kirjeissä säädösluonnoksen Tirrenian linjoista ja palveluksista viisivuotiskaudella 2000—2004. Luonnoksessa säädetään sopimuksen mukaisista julkisen toimijan linjoista, vuorotiheyksistä, alustyypeistä ja kapasiteetista sekä huippusesonkina että sen ulkopuolella. Luonnoksesta käy ilmi, että kyseiset palvelut ovat ainoat, jotka voidaan ottaa huomioon vuotuista tasapainottavaa tukea laskettaessa. Italian viranomaiset ovat sitoutuneet säätämään sitoumuksestaan ministeriön asetuksessa, jolla hyväksytään viisivuotissuunnitelma 2000—2004. Asetusluonnoksesta seuraa, että Tirrenian palvelutarjonta vähenee nykyiseen verrattuna.

Komissio panee merkille, että niillä tärkeimmillä linjoilla, joille yksityisten toimijoiden kilpailu keskittyy, Italian viranomaiset sitoutuvat vähentämään julkisen toimijan palvelutarjontaa kokonaisuudessaan niin, että muille toimijoille jää enemmän mahdollisuuksia. Kyseinen sitoumus on erityisen tuntuva linjoilla Genova—Porto Torres ja Civitavecchia—Olbia, joilla huippusesonkiin keskittynyttä kapasiteettia vähennetään noin 30 prosenttia Tirrenia di Navigazionen nykyisin kyseisillä kahdella linjalla tarjoamasta kokonaiskapasiteetista. Näin ollen Tirrenia di Navigazionen uudessa palvelujärjestelmässä on asianomaisilla kahdella linjalla ensisijaisesti kyse molemminsuuntaisen jokavuorokautisen yöyhteyden säilyttämisestä ympäri vuoden ja toissijaisesti tarkasti ennalta määritellystä lisätoiminnasta kesäkuun alusta syyskuun loppuun, jotta matkailun asettamat ylimääräiset vaatimukset tulevat jatkuvasti ja säännöllisesti täytetyiksi asianomaisilla alueilla.

Lisäksi komissio panee merkille, että Italian viranomaisten ehdottaman kapasiteetin vähentämisen myötä julkisen toimijan kokonaistarjonta vähentyy kaikilla sen liikennöimillä linjoilla kaikilta osin alhaisemmalle tasolle kuin palvelujen tarjonta ensimmäisessä viisivuotissuunnitelmassa, joka muodosti — kun sopimus tehtiin vuonna 1991 — tukikelpoisten palvelujen viitekehyksen.

Erityisesti linjoilla, joilla esiintyy kilpailua, kapasiteetin vähentämisellä vakautetaan kokonaistarjonta samalle tasolle kuin vuonna 1994, jolloin pitkän ja keskipitkän välimatkan kabotaasimarkkinoilla ei ollut vielä yksityisiä toimijoita.

Italian viranomaisten sitoumusta on arvioitava suhteessa markkinoiden kehittymiseen niillä tärkeimmillä linjoilla, joilla esiintyy kilpailua. Italian viranomaisten ilmoittamista tiedoista käy ilmi, että tarjonta kehittyi vuosina 1992—2000 seuraavasti:

Genova—Porto Torres	+ 16 % huippusesonkina	+ 18 % yhteensä
Genova—Olbia—Arbatax	+ 48 %	+ 33 %
Civitavecchia—Olbia	+ 33 %	+ 21 %

Kokonaiskysynnän kasvu on kyseisillä linjoilla tyydytetty pääosin yksityisten toimijoiden tarjonnalla; yksityiset toimijat ovat hyötyneet edellä kuvatusta kehityksestä päästäkseen markkinoille tai kasvattaakseen omaa palvelutarjontaansa erityisesti huippusesongin aikana. Julkisen toimijan tarjonnan vähentäminen vuosina 2000—2004 korostaa kilpailulle otollista suuntausta.

Komissio panee merkille, että Italian viranomaiset aikovat säilyttää Tirrenian tarjonnan linjalla Genova—Olbia—Arbatax ajanjaksolla 2000—2004 suunnilleen nykyisellä tasolla. Samat viranomaiset ovat sittemmin sitoutuneet poistamaan kesäkauden rinnakkaisen yhteyden La Spezia—Golfo Aranci, millä palautetaan Ligurian ja Pohjois-Sardinian välisten yhteyksien tarjonta kaiken kaikkiaan vastaavalle tasolle kuin ensimmäisellä viisivuotiskaudella

Komissio panee lisäksi merkille, että Italian viranomaisten kaudelle 2000—2004 tekemillä sitoumuksilla poistetaan tähän saakka yritykselle jätetty harkinnanvapaus joillakin linjoilla tarjottujen palvelujen tason osalta sekä annetaan kattava ja täsmällinen kuva niiden palveluiden kokonaisuudesta, jotka julkisen toimijan on tarjottava uuden viisivuotiskauden aikana sopimuksen mukaisesti. Tämän johdosta komissio katsoo, että tuettuja palveluja koskevien uusien sääntöjen ansiosta sopimusjärjestelystä tulee kaikille markkinoilla oleville toimijoille avoimempi. On kuitenkin tarpeen taata kyseisen kehityksen jatkuvuus koko jakson aikana. Tätä tarkoitusta varten komissio katsoo, että tuettujen palvelujen mahdollisista tarkistuksista asianomaisen kauden aikana olisi ilmoitettava ennakkoon, jotta voitaisiin tarkastella tarkistamisen tarvetta erityisesti suhteessa muiden toimijoiden palveluiden riittämättömään tarjontaan samaan aikaan, kun kokonaiskysyntä kasvaa.

5.2 *VIISIVUOTISSUUNNITELMIIN SISÄLTYVÄT INVESTOINNIT JA TOIMINTASUUNNITELMA*

(41) Komissio ilmaisi menettelyn aloittamista koskevassa päätöksessään epäilyksensä vuonna 1991 tehdyn sopimuksen mukaisten tuettujen palvelujen tarjoamiseksi tarvittavien ja viisivuotissuunnitelmiin kuuluvien investointien rahoitusta koskevista yksityiskohtaisista säännöistä. Se halusi erityisesti tarkistaa, missä määrin alusten hankinnoista ja poistoista aiheutuneet menot otettaisiin huomioon vuotuista korvausta laskettaessa. Lisäksi se, että vuoteen 2008 saakka Tirrenialle varmistetaan laivaston poistot kattava tuki, on komission mielestä seikka, jota voidaan verrata Italian valtion antamaan epäsuoraan takuuseen, jonka ansiosta julkiselle toimijalle ei aiheudu investointeihin liittyvää taloudellista riskiä.

Ensinnäkin on aiheellista pitää mielessä, että sopimuksella Tirrenia velvoitetaan käyttämään tuetuilla linjoilla alle 20 vuotta vanhoja aluksia, jotka Tirrenian on omistettava, jolleivät julkiset viranomaiset nimenomaisesti muuta määrää. Kyseinen julkisen palvelun velvoite on saanut Tirrenian uusimaansuuren osan laivastostaan viime vuosien aikana, koska ensimmäisen viisivuotiskauden 1990—1994 linjoilla käytetyt alukset olivat liian vanhoja. Lisäksi jokaisella Tirrenian liikennöimällä linjalla käytettävien alusten tyypeistä säädetään ministeritason asetuksessa, jolla hyväksytään kukin viisivuotissuunnitelma tai muutetaan sitä. Jokaisen uuden aluksen hankinta — kuten myös vanhempien alusten siirto tai käytöstäpoisto — on hyväksyttävä ministeritason asetuksella, jossa lisäksi täsmennetään se yhteys, jolla kyseinen alus liikennöi. Lisäksi Tirrenian tekemien investointien on vastattava julkisen toimijan asianomaisella viisivuotiskaudella tarjoamien palvelujen kehittämisstrategiaa, joka kuuluu julkisen viranomaisen hyväksymään viisivuotissuunnitelmaan.

Kyseisten erityisten suuntaviivojen osalta komissio on varmistanut, vastasivatko uusien alusten hankinnasta ja Tirrenia di Navigazionen julkisen palvelun linjoilla käyttämien alusten poistoista viisivuotiskausilla 1990—1994 ja 1995—1999 aiheutuneet menot Italian viranomaisten vahvistamia määräyksiä ja otettiinko ne oikeassa suhteessa huomioon vuosikorvausta laskettaessa.

Komissio toteaa, että samaan aikaan, kun Tirrenia otti käyttöön uusia aluksia, se poisti käytöstä vanhempia aluksia sillä seurauksella, että kokonaiskapasiteetti ei lisääntynyt, koska julkinen toimija uusi laivastoaan.

Italian viranomaisten toimittamista tiedoista käy ilmi, että uusien alusten hankinnat on toteutettu osin yrityksin omin varoin ja osin pankkilainoilla. Lisäksi on käynyt ilmi, että toimintaan osallistuneiden rahoituslaitosten veloittamat korkoprosentit vastaavat korkoja, joita on samaan aikaan veloitettu sellaisilta muilla talouden aloilla toimivilta yrityksiltä, jotka ovat kooltaan ja liikevaihdoltaan vertailukelpoisia ([29]). On käynyt ilmi myös, että Tirrenia di Navigazione ei ole saanut Italian viranomaisilta suoraa takuuta kyseisille lainoille. Komissio myöntää, että pelkkä valtion kanssa tehdyn sopimuksen olemassaolo antaa investoijille varmuuden siitä, että niiden sitoumukset täytettäisiin, ja Tirrenialle mahdollisuuden ajanmukaistaa laivastoaan ilman taloudellisia riskejä, joita kaupalliselle toimijalle olisi aiheutunut. Kyseinen etuus — joka voidaan rinnastaa epäsuoraan takuuseen ([30]) ja joka on siten Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 87 artiklan 1 kohdan mukainen valtiontuki — kuuluu kuitenkin järjestelyihin, jotka otettiin käyttöön 20 vuodeksi tehdyllä sopimuksella ennen asetuksen (ETY) N:o 3577/92 ja meriliikenteen valtiontukea koskevien yhteisön suuntaviivojen (EYVL C 207, 5.7.1997) voimaantuloa. Lisäksi, kuten edellä on jo mainittu, Tirrenian sopimuksen mukaan hankkimia uusia aluksia käytetään yksinomaisesti viisivuotissopimuksissa määrättyihin linjayhteyksiin. Tämän johdosta kyseiseen etuuteen, joka kuuluu oleellisena osana julkisesta palvelusta tehtyyn sopimukseen, voidaan soveltaa Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 86 artiklan 2 kohdan mukaista poikkeusta.

Komissio toteaa, että Tirrenian viisivuotissuunnitelmissa vahvistetuilla linjoilla käyttämien alusten poistokustannukset kuuluvat niihin kustannustekijöihin, jotka sopimuksen 5 artiklan mukaan otetaan huomioon vuotuista tukea laskettaessa. Poisto lasketaan lineaarisesti 20 vuoden ajan lukuun ottamatta huippunopeita aluksia, joiden osalta poistoaika on ainoastaan 15 vuotta. Koska Italian viranomaisten yleishyödyllisiksi tunnustamien yhteyksien turvaamiseen käytettäviä aluksia koskeva poisto lasketaan sopimuksessa vahvistettujen perusteiden mukaisesti ja koska kyseisten linjojen tuloslaskelmien tarkastelussa ei ole ilmennyt kumpanakaan tarkasteltavana viisivuotiskautena tästä syystä johtuvaa ylikorvaamista, komissio katsoo, että sopimuksella käyttöön otettu menetelmä aluksia koskevan poiston huomioon ottamiseksi vuosikorvausta laskettaessa voidaan sallia Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 86 artiklan 2 kohdan nojalla. Yleishyödyllisiksi tunnustettujen palveluiden tarjoaminen edellyttää sellaisten alusten käyttöä, joiden tyypit ja kapasiteetin julkiset viranomaiset ovat ennalta määränneet ja joiden poisto voidaan siis ottaa huomioon vuosikorvausta laskettaessa edellyttäen, että yritys on hankkinut kyseisen aluksen tavanomaisissa markkinaolosuhteissa täyttääkseen sille asetetut velvoitteet ja että alusta käytetään yksinomaan linjaliikenteessä sopimuksessa määrätyillä reiteillä. Tirrenia di Navigazionen tapauksessa komissio toteaa, että kaikkia kyseisiä aluksia käytetään yksinomaan yleishyödyllisissä linjayhteyksissä ja tämän vuoksi niitä koskeva poisto voidaan täysimääräisesti ottaa huomioon vuosikorvausta laskettaessa. Vastaavat huomiot pätevät Italian viranomaisten viisivuotiskaudelle 2000—2004 vahvistamien palvelujen tarjoamiseksi tarvittaviin investointeihin, jotka vastaavat alustyypin ja kapasiteetin osalta samojen viranomaisten tekemiä kyseisten palveluiden tasoa koskevia sitoumuksia.

(42) Vuosia 1999—2002 koskevaan toimintasuunnitelmaan kuuluvien lisäinvestointien osalta on hyvä palauttaa mieleen, että kyseisen suunnitelman toteuttaminen keskeytettiin menettelyn aloittamisen johdosta. Komissio panee merkille, että Italian viranomaisten vuosiksi 2000—2004 tekemät sitoumukset sulkevat pois Tirrenia di Navigazionen osalta kyseiseen suunnitelmaan kuuluvien lisäinvestointien toteuttamisen lukuun ottamatta kahta uutta alusta, jotka korvaavat vanhat alukset sopimusjärjestelyyn kuuluvilla linjoilla. Italian viranomaisten toimittamista tiedoista käy ilmi, että kyseiset alukset on hankittu vastaavin edellytyksin kuin mitä edellisessä johdanto-osan kappaleessa on esitetty viisivuotissuunnitelmiin 1990—1994 ja 1995—1999 kuuluneiden investointien osalta, ja koska ne on tarkoitettu yksinomaan yleishyödyllisiin linjayhteyksiin, niitä koskeva poisto voidaan täysimääräisesti ottaa huomioon vuosikorvausta laskettaessa.

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

([30]) Katso komission tiedonanto EY:n perustamissopimuksen 87 ja 88 artiklan soveltamisesta valtiontukiin takauksina (EYVL C 71, 11.3.2000).

6 **PÄÄTELMÄT**

(43) Edellä esitetyn perusteella komissio toteaa, että enää ei ole olemassa epäilyksiä siitä, soveltuvatko vuonna 1991 tehdyn sopimuksen mukaisesti Tirrenia di Navigazionelle maksetut tuet yhteismarkkinoille,

ON TEHNYT TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

1 artikla

Italian Tirrenia di Navigazionelle 1.1.1990—31.12.2000 korvauksina julkisen palvelun tarjoamisesta maksamat tuet soveltuvat yhteismarkkinoille.

2 artikla

Italian Tirrenia di Navigazionelle 1.1.2001—31.12.2004 maksamien tukien on rajoituttava kattamaan mainittua ajanjaksoa koskevia Italian tekemiä sitoumuksia vastaavien palvelujen tarjonnassa kirjatusta tappiosta aiheutuvat lisäkustannukset.

Italian on ilmoitettava komissiolle ennakkoon kustakin mainitun ajanjakson aikana toteutettavasta kyseisten palvelujen tason muuttamisesta.

3 artikla

Julkisia palveluita viisivuotiskaudella 2005—2008 koskevista Tirrenia di Navigazionen velvoitteista on ilmoitettava etukäteen komissiolle.

4 artikla

Italian Tirrenia di Navigazionelle uskomien palvelujen tarjonnassa kirjatusta tappiosta aiheutuvat lisäkustannukset on 1 päivästä tammikuuta 2001 alkaen merkittävä kirjanpitoon erikseen jokaisen asianomaisen linjan osalta.

5 artikla

Italian on ilmoitettava komissiolle kolmen kuukauden kuluessa tämän päätöksen tiedoksiantamisesta sen noudattamiseksi toteuttamansa toimenpiteet.

6 artikla

Tämä päätös on osoitettu Italian tasavallalle.

Tehty Brysselissä 21 päivänä kesäkuuta 2001.

Komission puolesta

Loyola DE PALACIO

Varapuheenjohtaja