KOMISJONI OTSUS (EL) 2020/1412,

2. märts 2020,

meetmete SA.32014, SA.32015, SA.32016 (11/C) (ex 11/NN) kohta, mida Itaalia rakendas äriühingu Tirrenia di Navigazione ja selle omandaja Compagnia Italiana di Navigazione suhtes

(teatavaks tehtud numbri C(2020) 1110 all)

(Ainult itaaliakeelne tekst on autentne)

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA KOMISJON,

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

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

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

ning arvestades järgmist:

1. MENETLUS

(1) 5. oktoobril 2011 algatas komisjon ametliku uurimismenetluse mitme meetme suhtes, mida Itaalia oli võtnud endise Tirrenia kontserni ([2]) äriühingute kasuks (edaspidi „2011. aasta otsus“). Uurimine puudutas muu hulgas alates 1. jaanuarist 2009 äriühingule Tirrenia di Navigazione (edaspidi „Tirrenia”) mitme laevaliini teenindamise eest makstud hüvitisi ja erastamisprotsessi (vt punkt 2.3.3), mille tulemusena omandas Tirrenia äriüksuse (vt ka põhjendus 27) äriühing Compagnia Italiana di Navigazione (edaspidi „CIN“).

(2) 2011. aasta otsus avaldati *Euroopa Liidu Teatajas* ([3]). Komisjon palus huvitatud isikutel esitada oma märkused uuritavate abimeetmete kohta.

(3) Käesoleva otsuse kohaldamisalasse kuuluvate meetmete kohta saatsid komisjonile oma märkused järgmised isikud: erakorralisse haldusmenetlusse kaasatud Tirrenia, Pan Med Lines (edaspidi „Pan Med“), CIN ja Grandi Navi Veloci (edaspidi ka „GNV“) (vt punkt 5). Ta edastas need Itaaliale, kellel oli võimalus neid kommenteerida. Itaalia ühtki märkust ei esitanud.

(4) Itaalia ametiasutused teatasid 10. jaanuaril 2012 ametlikult (väidetavalt õiguskindluse huvides) avaliku teenindamise lepingute projektist (edaspidi „lepingud“), mis tuleks sõlmida Tirrenia ja Siremari äriüksuse tulevaste omandajatega ja mille alusel makstaks viimastele hüvitist. 24. jaanuaril 2012, 4. veebruaril 2012 ja 3. juulil 2012 palus komisjon Itaalia ametiasutustelt teatatud meetmete kohta lisateavet. Itaalia ametiasutused edastasid kõnealuse teabe 9. veebruari 2012. aasta, 11. mai 2012. aasta ja 19. juuli 2012. aasta kirjas. Itaalia ametiasutused teatasid 19. juuli 2012. aasta kirjas komisjonile ka sellest, et eelmisel päeval sõlmiti Itaalia riigi ja CINi vaheline uus leping.

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

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

([3]) Riigiabi – Itaalia Vabariik – Riigiabi SA.32014 (11/C) (ex 11/NN), SA.32015 (11/C) (ex 11/NN), SA.32016 (11/C) (ex 11/NN) – Riigiabi endise Tirrenia kontserni äriühingutele (võimalik riigiabi, mida antakse avalike teenuste eest makstava hüvitisena ja erastamisega seotud võimalik riigiabi) (SA.28172 (CP 103/2009), SA.29989 (CP 393/2009), SA.30107 (CP 414/2009), SA.30206 (CP 3/2010), SA.31645 (CP 234/2010), SA.31715 (CP 248/2010)) – Kutse märkuste esitamiseks vastavalt Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 108 lõikele 2 (ELT C 28, 1.2.2012, lk 18).

(5) 7. novembril 2012 laiendas komisjon uurimismenetlust muu hulgas (vt punkt 2.2) seoses i) Tirreniale antud päästmisabi ebaseadusliku pikendamisega ja ii) avaliku teenuse hüvitisega, mis maksti CINile Itaalia riigiga sõlmitud uue lepingu alusel. Komisjon võttis selle otsuse muudetud versiooni ([4]) vastu 19. detsembril 2012 (edaspidi „2012. aasta otsus“).

(6) 2012. aasta otsus avaldati *Euroopa Liidu Teatajas* ([5]). Komisjon palus huvitatud isikutel esitada oma märkused uuritavate abimeetmete kohta.

(7) Käesoleva otsuse kohaldamisalasse kuuluvate meetmete kohta saatsid komisjonile märkusi järgmised isikud: CIN, erakorralisse haldusmenetlusse kaasatud Tirrenia ja Pan Med (vt punkt 5). Komisjon edastas need Itaaliale, kellel oli võimalus neid kommenteerida. Itaalia ühtki märkust ei esitanud.

(8) 5. oktoobril 2012 sõlmis komisjon lepingu äriühinguga Ecorys Netherlands BV, et viimane koostaks talle kahe alternatiivse stsenaariumi alusel hinnangu Tirrenia asjaomaste müüki pandud varade turuväärtuse kohta (vt punkt 2.3.3.5). Ecorys esitas oma lõpliku aruande 4. septembril 2013 (edaspidi „Ecorysi aruanne“). Komisjon edastas selle aruande Itaaliale 27. septembril 2013. Itaalia esitas oma märkused Ecorysi aruande kohta, sealhulgas oma sõltumatu eksperdi Banca Profilo koostatud vastuhinnangu 17. detsembri 2013. aasta kirjaga.

(9) Oma 22. jaanuari 2014. aasta otsusega (edaspidi „2014. aasta otsus“) ([6]) lõpetas komisjon ametliku uurimismenetluse mitmesuguste meetmete suhtes, mida Sardiinia maakond oli võtnud äriühingu Saremar kasuks. 2017. aastal jättis Üldkohus rahuldamata kaebuse, mille Saremar ja maakond selle otsuse peale esitasid ([7]).

(10) 12. veebruaril 2016, 29. mail 2018, 18. septembril 2018, 10. oktoobril 2018 ja 22. novembril 2018 esitas Grimaldi Euromed S.p.A. (edaspidi „Grimaldi“) komisjonile punktis 6 kirjeldatud teabe. Grimaldi taotlusel kohtusid komisjoni talitused 17. juulil 2018 ka äriühingu esindajaga.

(11) 25. jaanuaril 2018, 29. märtsil 2018 ja 31. augustil 2018 palus komisjon Itaalia ametiasutustelt lisateavet. Itaalia ametiasutused esitasid selle teabe 26. aprillil 2018, 31. mail 2018, 2. novembril 2018 ja 11. detsembril 2018. 23. ja 24. jaanuaril 2019 kohtusid komisjoni talitused Roomas Itaalia ametiasutustega. Järgnevatel kuudel esitasid Itaalia ametiasutused komisjoni poolt sellel kohtumisel palutud lisateabe.

(12) Käesolev otsus puudutab üksnes Tirrenia ja CINi suhtes võetud võimalikke abimeetmeid, nagu on täpsustatud põhjenduses 31. Kõiki ülejäänud meetmeid, mida käsitletakse 2011. ja 2012. aasta otsustes, uuritakse juhtumite SA.32014, SA.32015 ja SA.32016 raames eraldi ning seetõttu ei kuulu need käesoleva otsuse kohaldamisalasse. Eelkõige puudutavad need ülejäänud meetmed endise Tirrenia kontserni teisi äriühinguid.

2. TAUST JA UURITAVATE MEETMETE KIRJELDUS

2.1. Üldine raamistik

2.1.1. *Esialgsed lepingud*

(13) Tirrenia kontserni omanik oli pikka aega Itaalia riik äriühingu Fintecna ([8]) kaudu ning alguses kuulus kontserni kuus äriühingut, nimelt Tirrenia, Adriatica, Caremar, Saremar, Siremar ja Toremar. Need äriühingud osutasid mereveoteenuseid Itaalia riigiga 1991. aastal sõlmitud eraldi avaliku teenindamise lepingute alusel, mis kehtisid kakskümmend aastat ajavahemikus 1989. aasta jaanuarist 2008. aasta detsembrini (edaspidi „esialgsed lepingud“). Äriühingule Fintecna kuulus kogu äriühingu Tirrenia aktsiakapital, Tirrenial omakorda kuulusid piirkondlikud äriühingud Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar ja Toremar. 2004. aastal ühendati Tirreniaga Adriatica, kes teenindas mitut mereveoliini Itaalia ja Albaania/Horvaatia/Kreeka/Montenegro vahel.

([4]) Kõik muudatused puudutasid äriühingu Saremar kasuks võetud meetmeid.

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

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

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

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

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

(15) Tirrenia on osutanud mereveoteenuseid mitmel segaveoliinil (sõitjad, sõidu- ja veoautod) ning ka mõnel kaubaveoliinil, peamiselt Mandri-Itaalia ja vastavalt Sardiinia, Sitsiilia ja Tremiti saarte vahel, samuti Sardiinia ja Sitsiilia vahel. Täpsed liinid on nimetatud allpool.

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

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

(18) Komisjon nõustus Itaalia ametiasutuste taotlusega ja lõpetas komisjoni otsusega 2001/851/EÜ ([9]) Tirreniale antud abi suhtes algatatud menetluse (edaspidi „2001. aasta otsus“). Abi tunnistati siseturuga kokkusobivaks tingimusel, et Itaalia ametiasutused võtavad teatavad kohustused.

(19) Komisjon tunnistas oma 16. märtsil 2004. aastal vastu võetud otsusega 2005/163/EÜ ([10]) (edaspidi „2004. aasta otsus“) Itaalia poolt Tirrenia kontserni muudele äriühingutele kui Tirrenia ([11]) makstud hüvitise osaliselt siseturuga kokkusobivaks, tingimusel et Itaalia ametiasutused täidavad mitu kohustust, ja osaliselt siseturuga kokkusobimatuks. Otsus põhines 1992.–2001. aasta raamatupidamisandmetel ja sisaldas teatavaid tingimusi, mille eesmärk oli tagada hüvitise kokkusobivus siseturuga kogu esialgsete lepingute kehtivuse ajal.

(20) 4, märtsi 2009. aasta otsusega liidetud kohtuasjades T-265/04, T-292/04 ja T-504/04 ([12]) (edaspidi „2009. aasta kohtuotsus“) tühistas Üldkohus 2004. aasta otsuse. Käesolev otsus ei piira pärast 2009. aasta kohtuotsust algatatud ja praegu käimasolevat menetlust.

2.1.2. *Esialgsete lepingute pikendamine*

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

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

1) Caremar antakse üle Campania maakonnale. Seejärel annab Campania maakond Lazio maakonnale üle tegutseva kontserni, ([13]) mis korraldab alates sellest hetkest Laziomari nime all eraldiseisva äriüksusena ühenduse pidamist Ponziane saartega;

2) Saremar antakse üle Sardiinia maakonnale;

3) Toremar antakse üle Toscana maakonnale.

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

([10]) Komisjoni 16. märtsi 2004. aasta otsus riigiabi kohta, mida Itaalia on andnud laevaühingutele Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar ja Toremar (Tirrenia kontsern) (ELT L 053, 26.2.2005, lk 29).

([11]) Eelkõige Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar ja Toremar.

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

([13]) See üleandmine vormistati 1. juunil 2011.

(23) Ühtlasi oli 2009. aasta seaduses sätestatud, et Itaalia riik ning Tirrenia ja Siremar lepivad 31. detsembriks 2009 kokku uued lepingud. Samuti kavatseti piirkondlike liinide teenindamine kinnitada avaliku teenindamise lepingute projektides, mille Saremar, Toremar ja Caremar lepivad piirkondlike omavalitsustega kokku vastavalt 31. detsembriks 2009 (Sardiinia ja Toscanaga) ja 28. veebruariks 2010 (Campania ja Lazioga). Uute lepingute / avaliku teenindamise lepingute projektide suhtes pidi välja kuulutatama hankemenetlus äriühingute endi osalusel ja seejärel, pärast kõigi nende äriühingute erastamise elluviimist, kavatseti need ostjatega allkirjastada ([14]).

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

(25) 2009. aasta seadusega kehtestati ka teenuste osutamise eest makstava iga-aastase hüvitise kindlad ülemmäärad kehtivusega alates 2010. aastast (nii pikendatud esialgsete lepingute alusel kui ka uute lepingute ja avaliku teenindamise lepingute alusel) kogusummas 184 942 251 eurot järgmiselt.

Tabel 1

Alates 2010. aastast kehtivad hüvitise ülemmäärad

Äriühing	Iga-aastane maksimumhüvitis (eurodes)
Tirrenia	72 685 642
Siremar	55 694 895
Saremar	13 686 441
Toremar	13 005 441
Caremar	29 869 832 ([1])

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

(26) Lisaks sätestati 1. oktoobri 2010. aasta seaduse nr 163 (millega muudeti 5. augusti 2010. aasta dekreet-seadust nr 125, edaspidi „2010. aasta seadus“) artiklis 1 esialgsete lepingute (sealhulgas Tirrenia suhtes kohaldatava lepingu) täiendav pikendamine alates 1. oktoobrist 2010 kuni Tirrenia ja Siremari erastamisprotsessi lõpuni.

2.1.3. *Tirrenia erastamine ja uue lepingu sõlmimine*

(27) 2010. aasta septembris kuulutati välja pakkumismenetlus (vt punkt 2.3.3), et leida ostja Tirrenia äriüksusele, mis on seotud uue lepinguga mereveoteenuste osutamiseks kaheksa aasta jooksul avaliku teenuse hüvitise eest. Selles kontekstis viidatakse Tirrenia asemel Tirrenia äriüksusele, kuna pakkumismenetlus puudutas ainult neid varasid ja lepinguid, mis on vajalikud omandajaga sõlmitavas uues lepingus kindlaks määratud avalike teenuste osutamise kohustuste täitmiseks. Tirrenia ülejäänud varad, mida ta kasutas muudel eesmärkidel (näiteks laevad, kinnisvara ja kunstiteosed), tuli müüa eraldi menetluste teel. Peale selle ei puudutanud pakkumismenetlus Tirrenia kohustusi, seega ei antud ostjale üle ühtegi Tirrenia võlga, mis oli kogunenud enne müügi kuupäeva. Praeguseks on erakorralisse haldusmenetlusse kaasatud Tirrenia endiselt eraldi üksus, ehkki peamine eesmärk on see likvideerida, kui võlausaldajatele on raha tagasi makstud.

(28) Pärast pakkumismenetluses edukaks tunnistatud pakkumust allkirjastas CIN Tirrenia 25. juulil 2011 äriüksuse omandamise lepingu. Riigi ja CINi vaheline uus leping sõlmiti 18. juulil 2012. Selle põhjal andis riik 19. juulil 2012 Tirrenia äriüksuse omandiõiguse üle CINile.

([14]) 2009. aasta seaduse artikli 19b lõige 10.

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

(29) 2011. ja 2012. aasta otsusega algatatud ametlikus uurimismenetluses hinnati järgmisi meetmeid (vt ka punkt 3):

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

b) Tirrenia ja Siremari päästmisabi ebaseaduslik pikendamine (*2. meede*);

c) endise Tirrenia kontserni ([15]) äriühingute erastamine (*3. meede*);

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

e) sildumise eesõigus (*5. meede*);

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

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

(30) Oma 2014. aasta otsusega lõpetas komisjon ametliku uurimismenetluse seoses meetmetega, mille Sardiinia maakond võttis Saremari kasuks eespool viidatud 7. meetmena, välja arvatud üks meede ([16]).

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

(31) Käesolevas otsuses käsitletakse ainult põhjenduses 29 loetletud 1.–6. meedet. Neid meetmeid kirjeldatakse üksikasjalikumalt järgmistes punktides.

2.3.1. *Riigi ja Tirrenia vahelise esialgse lepingu pikendamine*

2.3.1.1. Avalike teenuste osutamise kohustused

(32) Tirreniaga sõlmitud esialgse lepingu artiklis 1 nähti ette viie aasta plaanid, milles täpsustatakse teenindatavad sadamad, kasutatavate laevade tüüp ja Tirreniale usaldatud teenuste nõutav sagedus.

(33) Itaalia teatas komisjonile, et viimane ministri 20. septembri 2001. aasta käskkirjaga vastu võetud Tirreniat käsitlev viie aasta plaan hõlmab aastaid 2000–2004. See kava kajastab täielikult Itaalia poolt komisjoni 2001. aasta otsuse kontekstis võetud kohustusi (eriti avalike teenuste osutamise korra ulatuse vähendamist). Koostati plaan aastateks 2005–2008, kuid pädevad ministeeriumid ei ole seda ametlikult heaks kiitnud. Selle asemel on valitsus võtnud vastu juhtumipõhiseid otsuseid, et viia teenused paremini vastavusse kohalike kogukondade vajadustega, tegemata samas avalike teenuste osutamise süsteemis olulisi muudatusi. Itaalia ametiasutused väitsid, et pikemaajaline kavandamine ei olnud vajalike rahaliste vahendite puuduliku eelarvestamise tõttu enam võimalik. Seetõttu puudutasid tehtud väikesed muudatused peamiselt avalike teenuste vähendamist.

(34) Esialgse lepingu kohaselt, mida pikendati ja muudeti (teatavate liinide jaoks), teenindas Tirrenia ajavahemikul 1. jaanuarist 2009 kuni 18. juulini 2012 järgmisi liine:

— Genova – Porto Torres: Tirrenia osutas sellel liinil segaveoteenuseid madalhooajal ([17]) avalike teenuste osutamise korra kohaselt ja kõrghooajal ärilistel alustel. Tirrenia osutas avalike teenuste osutamise korra kohaselt iga päev teenuseid õhtuste väljumistega mõlemast sadamast vastavalt eelnevalt koostatud sõiduplaanidele, et tagada kindlad ühendused Sardiinia raudteevõrguga. Grandi Navi Veloci, ainus konkurent, kes seda liini samuti asjaomasel perioodil aasta ringi teenindas, tagas madalhooajal ainult kolm iganädalast väljumist. Kui kõrghooajal pakkus Grandi Navi Veloci igapäevast teenindust, ei taganud ta õhtuseid väljumisi mõlemast sadamast.

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

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

([17]) Enne 2007. aastat teenindati seda liini ka kõrghooajal avaliku teenuse osutamise korra alusel.

— Civitavecchia–Olbia: Tirrenia osutas sellel liinil segaveoteenuseid madalhooajal ([18]) avalike teenuste osutamise korra kohaselt ja kõrghooajal ärilistel alustel. Tirrenia osutas avalike teenuste osutamise korra kohaselt iga päev teenuseid õhtuste väljumistega mõlemast sadamast vastavalt eelnevalt koostatud sõiduplaanidele. Vähemalt osal hinnataval ajavahemikul teenindas SNAV seda liini nii madal- kui ka kõrghooajal. Samas teenindas SNAV seda liini 2008. aastal madalhooajal kõigest kolm korda nädalas ja kõrghooajal iga päev. Näib, et 2009. ja 2010. aastal suurendas SNAV madalhooajal teenindussagedust ja muutis selle igapäevaseks. Pärast 2011. aasta maid, kui Grandi Navi Veloci selle liini teenindamise üle võttis, lõpetas SNAV sellel tegutsemise. Seejärel otsustas Grandi Navi Veloci seda liini teenindada ainult kõrghooajal. Teiste veoettevõtjate (nt Moby, Sardinia Ferries) tegevus sellel liinil piirdus sel perioodil kõrghooajaga.

— Napoli–Palermo: 2009. aastal osutas Tirrenia sellel liinil segaveoteenuseid avalike teenuste osutamise korra alusel aasta ringi, alates 2010. aastast osutas Tirrenia neid teenuseid madalhooajal avalike teenuste osutamise korra alusel ja kõrghooajal ärilistel alustel. Tirrenia osutas avalike teenuste osutamise korra kohaselt iga päev teenuseid õhtuste väljumistega mõlemast sadamast vastavalt eelnevalt koostatud sõiduplaanile. SNAV, tema ainus konkurent, kes seda liini samuti aasta ringi teenindas ja kes pakkus küll igapäevaseid väljumisi, ei oleks kogu pikenduse jooksul siiski taganud samasugust regulaarsust ja järjepidevust nagu Tirrenia ([19]). Lisaks kasutas SNAV selle liini teenindamiseks palju vanemaid laevu kui Tirrenia ja seega ei pakkunud ta sama kvaliteeti ([20]). Grandi Navi Veloci teatas, et ta teenindas seda liini 2011. aastal maist detsembrini ja 2012. aastal kogu aasta (vt ka põhjendused 266 ja 267). Grandi Navi Veloci pakkus sellel liinil teenuseid koostöös SNAViga.

— Genova–Olbia–Arbatax: Tirrenia pakkus sellel liinil segaveoteenuseid avalike teenuste osutamise korra kohaselt vähemalt kolm korda nädalas aasta ringi. Arbataxi teenindati kaks korda nädalas lisapeatusena, olles kõigepealt peatunud Olbias. Hinnataval ajavahemikul teenindas eraettevõtja Moby Genova ja Olbia vahelist liini vaid osa aastast (enamikul aastatel märtsi keskpaigast oktoobri keskpaigani). Samuti tegutses GNV kõrghooajal ainult Genova ja Olbia vahel. Tirrenia oli ainus veoettevõtja, kes teenindas Olbiasse suunduvat liini aasta ringi. Lisaks oli Tirrenia kogu hinnatava ajavahemiku jooksul ainus veoettevõtja, kes pakkus ühendust Arbataxiga.

— Civitavecchia–Cagliari–Arbatax: Tirrenia osutas sellel liinil segaveoteenuseid avalike teenuste osutamise korra kohaselt iga päev väljumisega mõlemast sadamast aasta ringi. Arbataxi teenindati kaks korda nädalas lisapeatusena. Kogu pikenduse jooksul oli Tirrenia ainus veoettevõtja, kes teenindas seda liini nii madal- kui ka kõrghooajal.

— Napoli–Cagliari: Tirrenia osutas sellel liinil segaveoteenuseid avalike teenuste osutamise korra kohaselt igast sadamast vähemalt kord nädalas aasta ringi. Kogu pikenduse jooksul oli Tirrenia ainus veoettevõtja, kes pakkus sellel liinil segaveoteenuseid nii madal- kui ka kõrghooajal.

— Palermo–Cagliari: Tirrenia osutas sellel liinil segaveoteenuseid avalike teenuste osutamise korra kohaselt igast sadamast kord nädalas aasta ringi. Kogu pikenduse jooksul oli Tirrenia ainus veoettevõtja, kes pakkus sellel liinil segaveoteenuseid nii madal- kui ka kõrghooajal.

— Trapani–Cagliari: Tirrenia osutas sellel liinil segaveoteenuseid avalike teenuste osutamise korra kohaselt igast sadamast kord nädalas aasta ringi. Kogu pikenduse jooksul oli Tirrenia ainus veoettevõtja, kes pakkus sellel liinil segaveoteenuseid nii madal- kui ka kõrghooajal.

— Termoli – Tremiti saared: Tirrenia osutas sellel liinil segaveoteenuseid avalike teenuste osutamise korra kohaselt igast sadamast vähemalt iga päev aasta ringi. Kogu pikenduse jooksul oli Tirrenia ainus veoettevõtja, kes teenindas seda liini nii madal- kui ka kõrghooajal.

([18]) Enne 2008. aastat teenindati seda liini ka kõrghooajal avaliku teenuse osutamise korra alusel.

([19]) Aastatel 2009–2012 tühistas SNAV sellel liinil 76 sõitu, Tirrenia aga ainult 19 (s.o neli korda vähem). Lisaks oli SNAVi kõnealusest 76 tühistamisest 19 puhul põhjuseks riigipüha ja ülejäänud 57 puhul ebasoodsad ilmastikuolud. Hoolimata peaaegu samast väljumisajast tühistas Tirrenia ebasoodsate ilmastikuolude tõttu vaid viis sõitu (ehk kümme korda vähem kui SNAV). Tirrenia ülejäänud tühistamised olid tingitud vääramatust jõust, st seitse töötajate streigi tõttu ja veel seitse tehniliste probleemide tagajärjel.

([20]) Täpsemalt öeldes kasutas Tirrenia kahte laeva, mis on ehitatud aastatel 1999–2000, samal ajal kui SNAV osutas oma teenuseid laevadega, mis olid pärit aastatest 1973, 1974, 1980 ja ainult üks 1989. aastast.

— Livorno–Cagliari ([21]): Tirrenia osutas sellel liinil kaubaveoteenuseid avalike teenuste osutamise korra kohaselt viis korda nädalas aasta ringi. Asjaomasel ajavahemikul pakkusid konkurendid (nt Moby) sellel liinil ainult ühte väljumist nädalas ning katkestasid teenuse osutamise suvisel kõrghooajal ja jõulupühadel.

— Napoli–Cagliari: Tirrenia osutas sellel liinil kaubaveoteenuseid avalike teenuste osutamise korra kohaselt kaks kuni kolm korda nädalas aasta ringi. Kogu pikenduse jooksul oli Tirrenia ainus veoettevõtja, kes pakkus sellel liinil kaubaveoteenuseid nii madal- kui ka kõrghooajal (lisaks oma segaveoteenustele samal liinil).

— Ravenna–Catania: Tirrenia osutas sellel liinil kaubaveoteenuseid avalike teenuste osutamise korra kohaselt igast sadamast kolm korda nädalas aasta ringi. Kogu pikenduse jooksul oli Tirrenia ainus kaubaveoettevõtja sellel liinil nii madal- kui ka kõrghooajal.

2.3.1.2. Eelarve ja kestus

(35) Järgmises tabelis on esitatud Tirreniale 2009. aastast kuni 2012. aasta juulini makstud iga-aastase hüvitise suurus.

Tabel 2

Ajavahemikul 2009. aastast kuni 2012. aasta juulini makstud hüvitis

Aasta	Hüvitis (eurodes)
2009 (jaanuar–detsember)	80 010 000
2010 (jaanuar–detsember)	72 685 642
2011 (jaanuar–detsember)	72 685 642
2012 (jaanuar–juuli)	39 978 409,46 ([1])

([1]) Tirreniale kuni Tirrenia äriüksuse omandiõiguse CINile üleandmiseni makstud summa. Ülejäänud 2012. aasta eest maksti CINile 32 707 232,54 eurot. Seega oli 2012. aasta eest makstud hüvitise kogusumma 72 685 642 eurot kooskõlas 2009. aasta seaduses sätestatud hüvitise ülemmääraga.

(36) Esialgse lepinguga nähakse ette avaliku teenuse eest iga-aastase hüvitise maksmine järgmiselt: esimene ettemakse tehakse iga aasta 30. märtsiks ja see vastab 70 %le eelmisel aastal makstud hüvitisest. Teine makse, mis tehakse 30. juuniks, võrdub 20 %ga hüvitisest. Makstud summade ning jooksva aasta tegevuskulude ja tulude vahe on jääksumma, mis makstakse välja 30. novembriks. Kui selgub, et Tirrenia on saanud osutatud teenuste netokuludest suurema summa (tulu miinus kahjum), tuleb vahe tagasi maksta ([22]).

(37) Nagu eespool kirjeldatud (vt põhjendus 34), teenindab Tirrenia kõrghooajal Genova – Porto Torrese, Civitavecchia–Olbia ja Napoli–Palermo liini (alates 2010. aastast) ärilistel alustel. Kõigil nendel liinidel kõrghooajal teenitud kasum arvatakse Tirreniale avaliku teenuse osutamise eest makstava hüvitise summast maha, samal ajal kui kogu selle perioodi jooksul tekkinud kahju peaks kandma Tirrenia ise. See vähendab hüvitise summat, mis on vajalik nende liinide teenindamiseks madalhooajal kohaldatava avalike teenuste osutamise korra kohaselt.

— 2009. aastal makstud hüvitis

(38) Presidendi 1. juuni 1979. aasta dekreedis nr 501 (edaspidi „dekreet nr 501/79“) on sätestatud mitmesugused elemendid (tulud ja kulud), mida arvestatakse avalike mereveoteenuste osutajatele makstava toetuse arvutamisel. Lisaks nähti 5. detsembri 1986. aasta seadusega nr 856 (edaspidi „seadus nr 856/86“) ette teatavate muudatuste tegemine Itaalia avalike mereveoteenuste osutamise kohustuste süsteemis. Mis puudutab ühendusi suuremate ja

([21]) Esialgse lepinguga võimaldati ka kaubaveoliini teenindamist Genovast Cagliarisse, kuid seda võimalust kasutati ainult 2008. aasta juulini ja mitte pikenduse jooksul.

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

väiksemate saartega, muudeti selle artikliga 11 avaliku teenuse hüvitise arvutamise kriteeriume. Toetus tuli arvutada keskmiste ja objektiivsete parameetrite alusel kindlaksmääratud tulude ja teenuse kulude vahe põhjal ning see pidi sisaldama investeeritud kapitalilt saadavat mõistlikku tulu. Sama artikliga nähakse ka ette, et avaliku teenindamise lepingud peavad sisaldama subsideeritud liinide loetelu, sagedust ja kasutatavate laevade tüüpe. Toetused pidid heaks kiitma vastutavad ministrid. Presidendi dekreedis nr 501/79 ja seaduses nr 856/86 sätestatud põhimõtted kajastusid esialgsetes lepingutes.

(39) 2009. aastaks arvutati üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutamise eest makstav hüvitis alates 1991. aastast kehtinud esialgses lepingus kehtestatud metoodika kohaselt ja lepingu kehtivust pikendati pärast selle esialgse kehtivusaja lõppu 31. detsembril 2008. Eelkõige vastas hüvitis avalike teenuste osutamise korra alusel osutatavate teenuste akumuleeritud puhaskahjumile, millele lisati kapitaliinvesteeringute tulususele vastav muutuv summa.

(40) Riigiasutuste kindlaksmääratud hüvitise arvutamisel võeti arvesse järgmisi kuluelemente: soetamis-, reklaami- ja majutuskulud, peale-, mahalaadimis- ja manööverdamiskulud, kaldapealse halduspersonali kulud, laevade hoolduskulud, halduskulud, kindlustuskulud, rendi- ja liisingukulud, kütus, maksud ja amortisatsioonikulud.

— 2010., 2011. ja 2012. aastal makstud hüvitis

(41) Alates 2010. aastast on üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutamise eest makstavat hüvitist kindlaks määratud uue metoodika abil, mis on sätestatud CIPE ([23]) 9. novembri 2007. aasta direktiivis „Avalike teenuste osutamise kohustuste kindlaksmääramise kriteeriumid ja tariifidünaamika üldist huvi pakkuvas merekabotaaži sektoris“ (edaspidi „CIPE direktiiv“) ([24]). CIPE direktiivi preambuli kohaselt võeti direktiiv vastu avalike teenuste osutamise korra alusel mereveoteenuseid osutavate avalik-õiguslike äriühingute erastamise eesmärgil ([25]). CIPE direktiivi sätteid kohaldati Tirrenia kontserni äriühingute osutatavate teenuste suhtes alates 2010. aastast, veel enne asjaomaste uute lepingute ja avaliku teenindamise lepingute jõustumist pärast asjaomaseid erastamisi.

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

(43) Nõutav omakapitali investeeringute tulusus ([26]) tuleb arvutada kapitalivara hinnamudeli abil. Selle mudeli alusel tuletatakse omakapitali hind i) riskivabast määrast, ii) beetakordajast (äriühingu hinnanguline riskiprofiil aktsiaturu kohta) ja iii) aktsiaturule määratud omavahendite riskipreemiast.

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

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

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

([23]) Comitato interministeriale per la programmazione economica.
([24]) *Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana* (edaspidi „GURI“) nr 50, 28. veebruar 2008.
([25]) Vastavalt 27. detsembri 2006. aasta seaduse nr 296 artikli 1 punktile 999 ja dekreet-seaduse 430/1997 artikli 1 punktile e.
([26]) Omakapitaliinvestori soovitud tulumäär, arvestades äriühingu riskiprofiili ja sellega seotud rahavoogusid.

(47) Praktikas ei tohi Tirreniale makstava hüvitise summa siiski ületada 2009. aasta seaduses sätestatud 72 685 642 euro suurust ülemmäära (vt põhjendus 25). Ehkki 2009. aasta seadusega piiratakse kõigile Tirrenia äriühingutele avalike teenuste osutamise korraga hõlmatud mereveoteenuste osutamise eest makstavat iga-aastast hüvitist, sisaldab CIPE direktiiv ka teatavaid kaitsemeetmeid, mis võimaldavad asjaomastel ettevõtjatel oma tegevuskulusid piisavalt katta.

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

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

kus

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

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

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

(49) Kui ülaltoodud võrrand ei kehti, võib subsideeritud tegevuse ulatust vähendada (vt ka põhjendus 103) või teise võimalusena võib üle vaadata teenuse korralduse (nt laeva tüüp) või muuta maksimumtariife.

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

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

kus

— ΔT on tariifi ülemmäära aastane muutus protsentides;

— ΔP on vaatlusaasta inflatsioonimäär;

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

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

2.3.2. *Tirrenia päästmisabi ebaseaduslik pikendamine*

(52) 16. novembril 2010 kiitis komisjon heaks päästmisabi andmise Tirreniale ja Siremarile (edaspidi „2010. aasta otsus“) ([27]). Abimeede seisnes erapankade antud krediidiliini tagatises kuni 95 000 000 euro suuruses summas. Itaalia võttis kohustuse edastada komisjonile hiljemalt kuus kuud pärast päästmisabimeetme kohaldamise lubamist restruktureerimiskava või tõend selle kohta, et laen on täielikult tagasi makstud ja/või tagatise kehtivus lõpetatud.

(53) Seejärel teatas Itaalia komisjonile, et valitud finantseerimisasutused Banca Infrastrutture Innovazione e Sviluppo (edaspidi „BIIS“) ja Unicredit on andnud Tirreniale ja Siremarile 40 000 000 euro suuruse krediidiliini (st Tirreniale 25 000 000 eurot ja Siremarile 15 000 000 eurot) tagasimaksetähtpäevaga 30. juuni 2011. Riik andis krediidiliinile garantii 15. veebruaril 2011.

(54) Rahastamisvahendid maksti välja järgmiselt:

a) esimene osamakse 28. veebruaril 2011 (20 000 000 eurot Tirreniale ja 12 000 000 eurot Siremarile);

b) teine osamakse 23. märtsil 2011 (5 000 000 eurot Tirreniale ja 3 000 000 eurot Siremarile);

(55) Itaalia teatas komisjonile, et arvestades asjaolu, et tagatud laenu esimene osamakse tehti Tirreniale ja Siremarile alles 28. veebruaril 2011, lõpeb laenu tagasimaksmise kuuekuuline ajavahemik raskustes olevate äriühingute päästmiseks ja ümberkorraldamiseks antavat riigiabi käsitlevate liidu suuniste (edaspidi „2004. aasta päästmise ja ümberkorraldamise suunised“) ([28]) punkti 25 alapunkti a ning 2010. aasta otsuse põhjenduste 32 ja 47 tähenduses 28. augustil 2011.

([27]) ELTL artiklite 107 ja 108 raames antava riigiabi lubamine – Juhud, mille suhtes komisjonil ei ole vastuväiteid (ELT C 102, 2.4.2011, lk 1).

([28]) ELT C 244, 1.10.2004, lk 2.

(56) Tirrenia ja Siremar aga ei täitnud laenu tagasimaksmise kohustust ja seetõttu nõudis BIIS 11. juulil 2011 riigigarantii sisse. Seega oli Tirrenia võlg riigi ees sellel kuupäeval 25 203 063,89 eurot. See hõlmab nii vastavate laenude põhisummat kui ka pangale võlgnetavat intressi.

(57) Pankrotikohus andis loa lisada Tirrenia eelisõigusega võlausaldajate (*creditori prededucibili*) hulka majandus- ja rahandusministeeriumi. Itaalia ametiasutuste väitel oli erakorraline volinik, kellele usaldati maksejõuetusmenetluses oleva äriühingu juhtimine, tol ajal seisukohal, et Tirrenia võib rahastamisvahendid tagasi maksta 28. augustiks 2011, tehes seda kavandatud erastamisest saadud tuludest (vt punkt 2.3.3).

(58) 25. juulil 2011 sõlmiti leping Tirrenia äriüksuse CINile müümise kohta. Varade üleandmine ja seega ka maksmine aga viibisid peamiselt raskuste tõttu vajalike ühinemislubade saamisel ([29]). 21. juunil 2012 kiitis Itaalia konkurentsiamet *Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato* (edaspidi „Itaalia konkurentsiamet“) Tirrenia ja CINi tehingu lõpuks heaks ja müük vormistati 19. juulil 2012.

(59) 18. septembril 2012 maksis Tirrenia riigile tagasi 25 852 548,93 euro suuruse summa. 24. oktoobril 2012 teatas Itaalia komisjonile, et Tirrenia on oma 11. juuli 2011. aasta seisuga võlguolevad summad, sealhulgas riigile võlgnetavad intressid summas 649 485,04 eurot täielikult tagasi maksnud, ning esitas selle kohta tõendid.

2.3.3. *Tirrenia erastamine ja ostuhinna maksmise edasilükkamine CINi poolt*

(60) Fintecna avaldas 23. detsembril 2009 Tirrenia kogu aktsiakapitali, sealhulgas tütarettevõtja Siremari müümiseks esimese pakkumiskutse. 19. veebruaril 2010 oli 19 üksuselt laekunud 16 avaldust osalemisest huvitatuse kohta. 4. augustil 2010, pärast läbirääkimiste ebaõnnestumist ainsa pakkujaga, kes esitas siduva pakkumuse, kuulutas Fintecna menetluse lõppenuks. Itaalia väitel ebaõnnestusid läbirääkimised pakkumuse rahaliste aspektidega seotud probleemide tõttu.

(61) Pärast esimese erastamiskatse ebaõnnestumist kaasati suurte rahaliste raskuste ees seisnud Tirrenia ja Siremar Itaalia suurettevõtete seaduses ette nähtud kollektiivsesse maksejõuetusmenetlusse, st erakorralisse haldusmenetlusse (*amministrazione straordinaria*), ja kuulutati varsti pärast seda maksejõuetuks. Täpsemalt öeldes kaasati Tirrenia erakorralisse haldusmenetlusse 5. augustil 2010. Rooma kohus tegi 12. augustil 2010 otsuse nr 332/2010, millega kuulutati Tirrenia maksejõuetuks.

2.3.3.1. Erakorraline haldusmenetlus

(62) Erinevalt tavapärasest pankrotimenetlusest, mille peamine eesmärk on likvideerida maksejõuetu äriühing võlausaldajate nõuete rahuldamiseks, kujutab 8. juuli 1999. aasta dekreet-seaduses nr 270 sätestatud erakorraline haldusmenetlus enesest spetsiifilist suurettevõtete maksejõuetusmenetlust, mille eesmärk on kaitsta varasid ja tagada äritegevuse jätkumine.

(63) Selles menetluses antakse maksejõuetu äriühingu juhtimine üle erakorralisele volinikule, kelle nimetab ametisse pädev ministeerium. Erakorraline volinik esitab kava asjaomase äriühingu finantsseisundi taastamiseks kas maksejõuetu äriühingu restruktureerimise või vara müügi teel. See kava eeldab pädeva ministeeriumi eelnevat luba, mille puhul võetakse arvesse järelevalvenõukogu arvamust (koosneb ministeeriumi nimetatud ekspertidest).

(64) 23. detsembri 2003. aasta dekreet-seadus nr 347, millega kehtestatakse maksejõuetute suurettevõtete restruktureerimise kiireloomulised meetmed ning mida on muudetud ja millest on saanud 18. veebruari 2004. aasta seadus nr 39 (edaspidi „Marzano seadus“), reguleerib erakorralist haldusmenetlust, mida kohaldatakse maksejõuetute äriühingute suhtes, kes kavatsevad selle restruktureerimismenetluse läbi teha. Need äriühingud peavad kumulatiivselt vastama ka teatavatele kriteeriumidele, mis käsitlevad eelmise aasta töötajate arvu ja võla suurust.

([29]) Täpsemad andmed on esitatud põhjendustes 79–81.

(65) Menetlus eeldab, et maksejõuetu äriühing esitaks avalduse nii Itaalia majandusarengu ministrile kui ka pädevale pankrotikohtule. Seejärel otsustab ministeerium maksejõuetu äriühingu menetlusse kaasamise ja nimetab erakorralise voliniku, kelle tegevuse järele valvab järelevalvenõukogu, samal ajal kui kohus teeb kindlaks, milline on äriühingu maksejõuetuse seisund.

(66) Erakorraline volinik peab 180 päeva jooksul pärast ametisse nimetamist esitama ministeeriumile restruktureerimiskava. Tavaline pankrotimenetlus algatatakse ainult juhul, kui ministeerium sellist restruktureerimiskava heaks ei kiida ja alternatiivne menetlus varade müügiks ei ole otstarbekas.

(67) Dekreet-seadusega 134/2008 (edaspidi „dekreet 134/2008“) ([30]) tehti Marzano seadusesse mitu muudatust. Neid muudatusi kohaldatakse olulisi avalikke teenuseid osutavate äriühingute suhtes ja need puudutavad muu hulgas erakorralise voliniku võimalust teha kindlaks maksejõuetu äriühingu vara ostja läbirääkimiste teel osalistega, kes tagavad avaliku teenuse katkematuse keskpikas perspektiivis ja kiire sekkumise. Dekreedis 134/2008 on sätestatud, et müügihind ei tohi olla madalam kui ministri käskkirjaga nimetatud sõltumatu eksperdi määratud varade turuväärtus.

(68) Dekreediga 134/2008 kehtestati ka võimalus rakendada varade võõrandamise kava kohe, võrreldes eelmise korraga, mille kohaselt nõuti esmalt ministeeriumile restruktureerimiskava esitamist. Kõigele lisaks nähakse dekreedis 134/2008 ette, et kui ministeerium ei saa vara võõrandamise kava ega restruktureerimiskava ellu viia ega heaks kiita, algatatakse tavaline pankrotimenetlus.

2.3.3.2. Müügimenetlus

(69) 15. septembril 2010 avaldati uue kaheksa-aastase lepinguga seotud Tirrenia äriüksuse ([31]) müümiseks pakkumiskutse. Selle pakkumiskutse eesmärk oli kontrollida, kas eksisteerib Tirrenia äriüksuse omandamisest huvitatud võimalikke riigisiseseid või rahvusvahelisi üksusi, kes suudaksid tagada veoteenuste katkematuse.

(70) Pakkumiskutse avaldati Tirrenia veebisaidil, mitmes ajalehes ([32]) ja ka valitud asjaomasele valdkonnale spetsialiseerunud veebisaitidel ([33]). Selle osalemiskutse tähtajaks määrati esialgu 29. september 2010, kuid seda pikendati 20. oktoobrini 2010 samades eespool nimetatud riiklikes ja rahvusvahelistes ajalehtedes ja veebisaitidel avaldatud teatega, et anda osalemishuvist teatamiseks mõistlik tähtaeg.

(71) Riigisisesed, Euroopast ja väljastpoolt Euroopat pärit üksused esitasid 21 avaldust sooviga selles pakkumismenetluses osaleda. Seejärel kutsus erakorraline volinik 16 üksust, kelle osalemisavaldusest ilmnes, et nad suudavad tagada mereveoteenuse ([34]) katkematuse, üles tegema Tirrenia äriüksuse põhjalikku hoolsuskohustuse täitmise kontrolli. Juurdepääs asjassepuutuvatele dokumentidele anti tingimusel, et huvitatud pooled allkirjastavad konfidentsiaalsuskokkulepped.

(72) Üheteistkümnele isikule, ([35]) kes lõpuks otsustasid selle hoolsuskohustuse täitmise kontrolli teha, anti juurdepääs virtuaalsetele andmeruumidele, mis sisaldasid järgmist:

a) kogu tehniline, juriidiline ja finantsteave, sealhulgas andmed müüki pandud äriüksuse kohta;

b) erakorralise voliniku koostatud Tirrenia äriüksuse äriplaan;

c) müüja hoolsuskohustuse täitmise aruanne ja äriühingu bilanss erakorralisse haldusmenetlusse kaasamise päeval;

([30]) 28. augusti 2008. aasta dekreet-seaduse nr 134 (mis muudeti 27. oktoobri 2008. aasta seaduseks nr 166 ja mis käsitleb maksejõuetute suurettevõtete restruktureerimise kiireloomulisi meetmeid („Disposizioni urgenti in materia di ristrutturazione di grandi imprese in crisi“)) artikli 4 lõige 4c.

([31]) Lisateave mõiste „äriüksus“ kasutamise kohta siinses kontekstis on esitatud põhjenduses 27.

([32]) The Financial Times, Il Corriere della Sera, Il Sole 24 Ore, La Repubblica, Il Giornale, Il Mattino ja Il Giornale di Sicilia.

([33]) Delloyd, Naftemporiki, Fairplay, Lloyd's List ja Tradewinds.

([34]) Viis üksust jäeti välja, kuna nad ei esitanud piisavaid tõendeid avaliku mereveoteenuse katkematuse tagamise suutlikkuse kohta, sest asjaomastel füüsilistel isikutel puudusid ilmselgelt vajalikud rahalised vahendid.

([35]) Itaalia ametiasutuste väitel märkisid ülejäänud viis hoolsuskohustuse täitmise kontrollimise etapis osalema kutsutud üksust, et nad ei ole tehingus osalemisest enam huvitatud.

d) eduka pakkuja ja riigi vahel sõlmitava uue kaheksa-aastase lepingu projekt;

e) kogu muu nõutav teave, et potentsiaalsed ostjad saaksid müügiobjekti õigesti hinnata.

(73) Majandusarengu minister määras 4. veebruari 2011. aasta ministri käskkirjaga sõltumatuks eksperdiks Banca Profilo, kelle ülesandeks oli hinnata Tirrenia äriüksust dekreet-seaduse nr 347/2003 artikli 4 lõike 4c kohaselt. 8. märtsil 2011 hindas Banca Profilo Tirrenia äriüksuse (sealhulgas uue kaheksa-aastase lepingu) väärtuseks 380 000 000 eurot. See teave laaditi enne siduvate pakkumuste esitamise tähtaja lõppu kõigi võimalike pakkujate jaoks andmeruumi.

(74) Pärast siduvate pakkumuste esitamise tähtpäeva möödumist märkis erakorraline volinik 15. märtsil 2011, et 2. veebruari 2011. aasta menetluse märgukirja ([36]) tingimustele vastava siduva pakkumuse esitas ainult CIN – äriühing, kuhu kuuluvad äriühingud Onorato Partecipazioni S.r.l., Grimaldi Compagnia di Navigazione S.p.A. ja Marinvest S.r.l.

(75) Pärast seda, kui erakorraline volinik palus selgitusi, esitas CIN 14. aprillil 2011 lõpliku siduva pakkumuse Tirrenia äriüksuse omandamiseks. Täpsemalt öeldes sisaldas kõnealune pakkumus, millele on lisatud i) äriplaan, mis on kooskõlas lepingus sätestatud avalike teenuste osutamise kohustustega, ja ii) pangatagatisi kogusummas 20 000 000 eurot, järgmist:

i) Tirrenia äriüksuse, sealhulgas uue kaheksa-aastase lepingu ostmiseks pakutav 380 100 000 euro suurune koguhind;

ii) pakkumuse maksumus, makstes pärast äriüksuse üleandmist 200 100 000 eurot ja ülejäänud summa aja jooksul järgmiselt:

a) 55 000 000 eurot äriüksuse üleandmisele järgneva kolmanda aasta 15. detsembriks;

b) 60 000 000 eurot äriüksuse üleandmisele järgneva kuuenda aasta 15. detsembriks;

c) 65 000 000 eurot äriüksuse üleandmisele järgneva kaheksanda aasta 15. detsembriks.

(76) Eeltoodut arvesse võttes sisestas erakorraline volinik CINi esitatud siduva pakkumuse andmeruumi ja saatis 2. mail 2011 kõikidele hoolsuskohustuse täitmise kontrollimise etapis arvesse võetud pakkujatele kirja, milles kutsus neid üles esitama 12. maiks 2011 CINi 14. aprillil 2011 esitatud pakkumusest parema pakkumuse. Pärast ühe võimaliku ostja taotlust pikendas erakorraline volinik paremate pakkumuste esitamise tähtaega 19. maini 2011. Erakorraline volinik ei saanud siiski selleks kuupäevaks ühtegi muud pakkumust.

(77) Erakorralise voliniku ja tema nõustajate koostatud hinnangu alusel loeti CINi 14. aprillil 2011 esitatud ostupakkumus vastavaks Tirrenia äriühingu väärtusele, mille oli määranud kindlaks Banca Profilo. Leiti, et pakkumusele lisatud äriplaan vastab 2. veebruari 2011. aasta menetluse märgukirjas nõutule (vt põhjendus 74) ja seda peeti sobivaks tõendiks pakkuja suutlikkuse kohta tagada mereühendust pakkuva avaliku teenuse osutamise sujuv jätkumine.

(78) 23. mail 2011 volitas majandusarengu ministeerium erakorralist volinikku müüma Tirrenia äriüksus CINile vastavalt 14. aprillil 2011 esitatud pakkumuse tingimustele. Pärast lisakonsultatsioone allkirjastas erakorraline volinik 25. juulil 2011 CINiga lepingu.

(79) 21. novembril 2011 teatati tulenevast tehingust komisjonile tema heakskiidu saamiseks. 18. jaanuaril 2012 algatas komisjon ELi ühinemismääruse alusel põhjaliku uurimise ([37]).

([36]) Selles 2. veebruari 2011. aasta kirjas kutsus erakorraline volinik huvitatud üksusi üles esitama enne 15. märtsi 2011 Tirrenia äriüksuse omandamiseks lõpliku, tingimusteta ja siduva pakkumuse koos pangatagatisega, mis kuulub täitmisele esimesel nõudmisel, summale 20 miljonit eurot, mis hõlmab pakkumuses võetud kohustusi ja äriplaani, mis on kooskõlas uue lepingu projektis 2010. aasta seaduse alusel sätestatud avalike teenuste osutamise kohustustega.

([37]) Nõukogu 20. jaanuari 2004. aasta määrus (EÜ) nr 139/2004 kontrolli kehtestamise kohta ettevõtjate ühinemiste üle (EÜ ühinemismäärus) (ELT L 24, 29.1.2004, lk 1).

(80) Komisjoni esialgses turu-uuringus osutati tõsistele konkurentsiprobleemidele, eelkõige seetõttu, et ühinemise osalistel oli väga suur või lausa monopoolne turuosa paljudel Itaalia mereveoliinidel ja eeskätt teatavatel liinidel Sardiiniasse ja tagasi. Algselt oli CIN Tirrenia järgmiste peamiste konkurentide vaheline ühisettevõte: Grimaldi, Marinvest (kes kontrollib näiteks äriühinguid Grandi Navi Veloci ja SNAV) ja Onorato Partecipazioni (kes kontrollib äriühingut Moby). Võttes arvesse komisjoni muret, taandusid Grimaldi ja Marinvest CINist, müües oma aktsiad äriühingule Onorato Partecipazioni. Viimane meelitas seejärel juurde uusi aktsionäre, nii et lõpuks kuulus CIN 40 % ulatuses äriühingule Moby (keda ennast kontrollib Onorato Partecipazioni), 30 % ulatuses äriühingule Clessidra Società del Risparmio, 20 % ulatuses äriühingule Gruppo Investimenti Portuali ja 10 % ulatuses äriühingule Shipping Investment Srl.

(81) Pärast poolte loobumist teatatud tehingust lõpetas komisjon 27. aprillil 2012 põhjaliku uurimise. 7. mail 2012 teatati Itaalia konkurentsiametile muudetud ühinemistehingust, mis ei vajanud enam Euroopa tasandil heakskiitu. Oma 21. juuni 2012. aasta otsusega nr 23670 lubas Itaalia konkurentsiamet tehingut teha teatavatel tingimustel ([38]). Tirrenia äriüksuse omandiõigus anti CINile lõplikult üle 19. juulil 2012.

(82) Onorato Partecipazioni teatas 6. juulil 2015 kavatsusest omandada täielik kontroll Moby ja CINi üle aktsiate omandamisega mõlema äriühingu teistelt aktsionäridelt. Itaalia konkurentsiamet kiitis selle tehingu – mis tegelikult kujutas endast Moby ja CINi koondumist – heaks oma 10. detsembri 2015. aasta resolutsiooniga nr 25773, mis kehtib ka Civitavecchia–Olbia ja Genova–Olbia liini tingimuste kohta ([39]). Selle tervendamise tulemusel kuulub CIN praegu täielikult Mobyle ja mõlemad äriühingud kuuluvad seega täielikult äriühingule Onorato Partecipazioni.

(83) Moby direktorite nõukogu kiitis 26. aprillil 2018 CINiga ühinemise kava heaks. Eeldusel et saadakse vajalikud kooskõlastused, plaaniti ühinemine teoks teha 2018. aasta lõpuks, kuid see lükkus pärast erakorralisse haldusmenetlusse kaasatud Tirrenia sekkumist edasi.

2.3.3.3. Müügileping

(84) 25. juuli 2011. aasta müügilepingus on üleantud Tirrenia äriüksus määratud Tirrenia filiaalina, mis on spetsialiseerunud veoteenuste osutamisele kehtivate avalike teenuste osutamise kohustuste raames. Lepingu artiklis 4 on sätestatud, et äriüksuse varad on loetletud müügilepingu lisas ja need hõlmavad kogu immateriaalset ([40]) ja materiaalset vara, ([41]) mida äriühing kasutab avalike teenuste osutamise kohustuste täitmisel.

(85) Müügilepingu artikli 11 lõikes 3 on sätestatud, et müügi eeltingimus on uue lepingu sõlmimine CINi ja transpordiministeeriumi vahel teatava etteantud aja jooksul. Teisisõnu, uue lepingu sõlmimine on müügi lõplikuks vormistamiseks vajalik eeltingimus.

(86) Lisaks on müügilepingu artikli 7 lõikes 9 sätestatud, et CIN teeb kõigile haldustöötajatele ja meeskonnaliikmetele, kelle Tirrenia on värvanud avalike teenuste osutamise kohustuste täitmiseks, uued tööpakkumised (uute töölepingute alusel), võttes arvesse omandatud kvalifikatsiooni ja/või ametijuhendite samaväärsust, samuti võimalikke kokkuleppeid ametiühingutega. Nagu on nõutud dekreet-seaduse 270/1999 artikli 63 lõikes 2, peab CIN hoiduma kaheaastase perioodi jooksul töölepingu ülesütlemisest muus kui distsiplinaarkorras. Müügilepingu artikli 7 lõike 11 ja artikli 7 lõike 12 kohaselt on CIN kohustatud müüjat nende kohustuste täitmisest korrapäraselt teavitama ning rikkumiste korral tuleb maksta suuri trahve.

(87) Müügilepingu artikli 7 lõike 6 punktis d on sätestatud, et ostja on kooskõlas Marzano seaduse artikli 4 lõikega 4c suuteline tagama teenuse katkematuse keskpikas perspektiivis ning järgima riiklikke ja rahvusvaheliselt kohaldatavaid õigusakte.

([38]) Muu hulgas tariifide ülemmäärad, teatavate teenuste osutamise lõpetamine ja teatavatel liinidel tehtavate vedude mahtude müük teistele veoettevõtjatele.

([39]) Kuna Moby ja CIN olid ainsad neid liine teenindavad äriühingud, kohustus Onorato Partecipazioni 1) hoidma või suurendama veoteenuste koondatud osutamist Civitavecchia–Olbia ja Genova–Olbia liinil; 2) järgima tariifi ülemmäära, kasutades kõrghooaja hindu, mille Moby kehtestas 2014. aastal; 3) müüma kõrghooajal 10 % vedude mahust sõltumatutele kolmandatele isikutele, tehes tariifidele 20 % suuruse allahindluse.

([40]) Patendi- ja intellektuaalomandi õigused; kontsessioonid, litsentsid, kaubamärgid ja sarnased õigused; muu immateriaalne vara.

([41]) Süsteemid ja masinad; tööstus- ja kaubandusseadmed; muu materiaalne vara.

(88) Müügilepingu artikli 5 kohaselt tuleb 380 100 000 euro suurune müügihind maksta järgmiselt:

a) 200 100 000 eurot (niinimetatud fikseeritud hind) kolme tööpäeva jooksul pärast seda, kui majandusarengu ministeerium on võtnud vastu otsuse, millega eemaldatakse kõik kanded, mis on seotud eelisõigustega ning vara arestimise registreerimisega Tirrenia äriüksusele;

b) ülejäänud 180 000 000 euro maksmine (nn edasilükatud hind) lükatakse edasi järgmiselt: 55 000 000 eurot uue lepingu jõustumisele järgneva neljanda aasta 30. aprillil, 60 000 000 eurot uue lepingu jõustumisele järgneva seitsmenda aasta 30. aprillil, 65 000 000 eurot uue lepingu jõustumise algusele järgneva üheksanda aasta 30. aprillil ([42]).

(89) Müügilepingu artikli 8 lõikes 23 on kirjas, et vastavalt dekreet-seaduse 270/1999 artikli 63 lõikele 5 ei pea uus omanik maksma tagasi Tirrenia võlgu, mis on tekkinud enne äriüksuse üleandmist.

(90) Pooled sõlmisid 16. juulil 2012 müügilepingu lisandi, millega muudeti muu hulgas 200 100 000 euro suuruse fikseeritud hinna makseviisi (vt põhjenduse 88 punkt a). Täpsemalt öeldes tuleb 138 200 000 eurot maksta kolme päeva jooksul pärast põhjenduse 88 punktis a nimetatud otsuse vastuvõtmist ja ülejäänud 61 900 000 eurot makstakse koos intressidega ([43]) kaheksanda aasta 1. märtsil pärast uue lepingu jõustumist (st 2020. aastal). Pooled leppisid kokku, et kaks aastat pärast jõustumist konsulteerivad nad teineteisega, et teha kindlaks, kas ülejäänud 61 900 000 euro maksetingimused on võimalik uuesti läbi rääkida. Selle tulemusel maksti viimane summa kavandatust varem (s.o 2020. aasta märtsi asemel 2016. aasta veebruaris). 180 000 000 euro suuruse edasilükatud hinna maksmises muudatusi ei tehta.

2.3.3.4. Banca Profilo uuring

(91) Nagu on kirjeldatud eespool (vt põhjendus 73), määras majandusarengu minister Banca Profilo sõltumatuks eksperdiks, kelle ülesanne oli hinnata Tirrenia äriüksust dekreet-seaduse nr 347/2003 artikli 4 lõike 4c kohaselt. 8. märtsil 2011 esitas Banca Profilo aruande, milles kirjeldab kasutatud hindamismetoodikaid ja andmeid, mis sisaldusid Tirrenia enda äriplaanis aastateks 2011–2018. See aruanne sisaldas Tirrenia äriüksuse hinnangulist väärtust.

(92) Banca Profilo hinnangud põhinevad mitmel eeldusel, sealhulgas eelkõige sellel, et uut avaliku teenindamise lepingut kohaldatakse selle kehtivusaja lõpuni ning selle tulemusel saab Tirrenia äriüksus avaliku teenuse hüvitist selles lepingus kehtestatud mereveoliinide teenindamise eest. Banca Profilo viitab oma hindamisaruandes diskonteeritud rahavoogudele ja majanduslikule lisaväärtusele kui oma peamistele meetoditele ning turu kordarvudele ja kapitaliosaluse meetodile kui kontrolli teisestele meetoditele.

(93) Diskonteeritud rahavoogude meetodi puhul võtab Banca Profilo arvesse järgmist: i) uue lepingu kehtivusaja lõpuni tekkinud rahavood; ii) Tirrenia äriüksuse likvideerimisväärtus uue lepingu kehtivuse lõppemise hetkel, eeldusel et pärast seda kuupäeva ei saa tegevust jätkata, ning iii) Tirrenia äriüksuse mõne piiratud vähemusosaluse omakapitali väärtus. Majandusliku lisaväärtuse meetodiga hindab Banco Profilo järgmist: i) kohandatud bilansiline väärtus; ii) firmaväärtus; iii) Tirrenia äriüksuse likvideerimisväärtus uue lepingu kehtivuse lõppemise hetkel (samal põhjusel nagu diskonteeritud rahavoogude lähenemisviisi puhul). See hinnang põhineb äriühingu äriplaani andmetel ja Banca Profilo nende andmete põhjal tehtud arvutustel.

(94) Teisesed meetodid seisnesid järgmises. Turu kordarvude analüüs põhineb Banca Profilo arvutustel, milles kasutatakse Bloombergi andmeid üheksa võrreldava mereveoettevõtja kohta. Kapitaliosaluse meetod seisneb vara bilansis kajastatud puhasväärtuse hindamises, kuid vajaduse korral tehakse teatavaid kohandusi (nt laevastiku väärtus, avaliku teenindamise leping jne).

(95) Banca Profilo jõudis eespool esitatud meetodite põhjal järeldusele, et Tirrenia äriüksuse väärtus jääb vahemikku 380–426 miljonit eurot. Seega tuleks selle äriühingu miinimumhinnaks määrata 380 000 000 eurot.

([42]) Päev, millal CIN ja vastutav ministeerium sõlmivad uue lepingu.

([43]) Aastase seadusjärgse intressimäära alusel ilma kapitaliseerimiseta, mis koguneb jõustumisest kuni saldo arveldamiseni.

2.3.3.5. Ecorysi aruanne

(96) Komisjon tegi ametliku uurimismenetluse käigus sõltumatule konsultandile (Ecorys) ülesandeks teha kindlaks müüki pandud Tirrenia äriüksuse turuväärtus (vt põhjendus 8). Konsultandil paluti i) kinnitada Banca Profilo koostatud hinnangu paikapidavust ja ii) määrata äriüksuse tingimusteta turuväärtus.

(97) Uue lepinguga seotud Tirrenia äriüksuse väärtuse kindlakstegemiseks kasutas Ecorys neid peamisi meetodeid, mida kasutas ka Banca Profilo. Ecorys kasutas eelkõige diskonteeritud rahavoogude ja majandusliku lisaväärtuse meetodit, kuid muutis asjakohaseid eeldusi, kui ta pidas seda vajalikuks ([44]). Ecorys eeldab, et uue lepingu kehtivusaega ei pikendata ([45]) ja seetõttu ei teenindata pärast seda kuupäeva enam avaliku teenindamise lepingu kohaselt teenindatavaid liine. Selle põhjal tegi Ecorys kindlaks, et Tirrenia müüdud äriüksuse minimaalne turuväärtus oli 409,5 miljonit eurot (st peaaegu 8 % suurem kui Banca Profilo hinnatud väärtus).

(98) Ecorys jõudis ühtlasi järeldusele, et kui Tirrenia äriüksus oleks müüdud tingimusteta ja eelkõige ilma uue avaliku teenindamise lepinguta avalike teenuste osutamise kohta (ja seega ka ilma kohustuseta tagada nimetatud avaliku teenuse katkematus), oleks äriühing müüdud selle likvideerimisväärtusega, ([46]) s.o 303,5 miljoni euro eest. Ecorys põhjendas seda järeldust eeldusega, et Tirrenia äriüksus ei saaks ilma avaliku teenuse hüvitiseta oma tegevust kasumlikult jätkata. Ecorys iseloomustas nii Tirrenia kui ka Siremari poolt avaliku teenindamise lepingu kohaselt teenindatavaid liine kui „väga kahjumlikku tegevust, mida iseloomustab väike sõitjate arv ja mis sõltub täielikult lepingu alusel saadavast rahastusest“. Lisaks leidis Ecorys, et „võimalus muuta teenuste kvaliteeti ja suurem vabadus piletihindade kehtestamisel ei ole piisavad tingimused, et muuta need liinid ärilisest seisukohast majanduslikult tasuvaks“. Ecorys märkis, et see likvideerimisväärtus on väiksem pakkumismenetluse tulemusel saadud väärtusest, ning märkis, et seetõttu ei olnud viivitamatu likvideerimine (sisuliselt laevade müük) turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja jaoks mõistlik alternatiiv.

(99) Peale selle võrdles Ecorys Tirrenia äriüksuse töötajate arvu mitme võrreldava parvlaevaettevõtja omaga ja jõudis järeldusele, et Tirrenia töötajate arv ja personalikulude struktuur ei „erine nende võrreldavate ettevõtjate struktuurist, kui võtta arvesse tööjõukulude osa kogutulust ([47]) ning tööjõukulude ja töötajate arvu suhet“ ([48]). Analüüs ei näidanud olulist erinevust Tirrenia äriüksuse ja võrreldavate ettevõtjate vahel, mis oleks võinud osutada töötajate ülemäärasele arvule või liigsetele tööjõukuludele. Potentsiaalsel ostjal oleks seega olnud vähe tegutsemisruumi osa tööjõu vallandamisel või asendamisel. Selle põhjal järeldas Ecorys, et puuduvad tõendid selle kohta, et tööjõudu käsitleval tingimusel oleks olnud oluline mõju Tirrenia äriüksuse väärtusele.

2.3.4. *Riigi ja CINi vaheline uus leping*

2.3.4.1. Abisaaja

(100) CIN on Tirrenia äriüksuse pakkumismenetluse võitja ja sellel otstarbel asutasid selle algselt Onorato Partecipazioni S. r.l., Grimaldi Compagnia di Navigazione S.p.A. ja Marinvest S.r.l., ehkki kaks viimast asjaosalist tuli ühinemisele heakskiidu saamiseks asendada kolme muu investoriga (vt põhjendus 80). Nagu eespool selgitatud (vt põhjendus 82), kontrollib CIN alates 2015. aasta juulist ainult äriühingut Onorato Partecipazioni S.r.l.

([44]) Kõige olulisem on see, et Banca Profilo eeldas, et kogu Tirrenia äriüksus likvideeritakse uue lepingu kehtivusaja lõppedes. Ecorys eeldab seevastu, et laevad, mida käitatakse nii avalike teenuste osutamise kohustuste raames (st madalhooajal) kui ka kommertsalustel (st kõrghooajal), jätkaksid viimati nimetatud teenuste osutamist ja need müüdaks oma kasutusea lõpul siis maha. Ecorys ei teinud siiski kindlaks, kas oleks otstarbekas jätkata nende teenuste osutamist ainult kõrghooajal (nt töötajate praegused töölepingud hõlmavad nii kõrg- kui ka madalhooaega).

([45]) Ecorys märgib, et kuigi sellist pikendamist ei saa välistada, on tulevase uuendamisega seotud avaliku teenindamise tingimuste suhtes valitseva ebakindluse ja igasuguse seda puudutava usaldusväärse teabe puudumise tõttu Tirrenia äriüksuse väärtuse hindamine mõistlik, olenemata avalike teenuste osutamise korra võimalikust pikendamisest tulevikus.

([46]) Ecorys arvutas selle väärtuse kõigi töötajate koondamisega seotud kulude ja Tirrenia äriüksuse varade korrigeeritud puhasväärtuse vahena.

([47]) Ecorys leiab, et see suhtarv näitab, kas tööjõukulud mõjutavad Tirrenia äriüksuse eelarvet märkimisväärselt või mitte, võrreldes sarnaste äriühingutega.

([48]) Ecorys leiab, et see suhtarv näitab, kas Tirrenia äriüksuse tööjõukulud on sarnaste äriühingutega võrreldes ebaproportsionaalsed.

2.3.4.2. Liinid

(101) Itaalia ja CINi vahelise 18. juuli 2012. aasta uue lepingu kohaselt teenindab viimati nimetatu avalike teenuste osutamise korra alusel järgmisi liine:

Tabel 3

Liinid, mida CIN teenindab uue lepingu kohaselt

Segaveoteenuse liinid	Kaubaveoteenuse liinid
Napoli–Palermo (ainult madalhooajal): igapäevane teenus (ööpäev läbi) sadamast sadamasse	Livorno–Cagliari (aasta ringi): viis väljumist nädalas igast sadamast
Genova – Porto Torres (üksnes madalhooajal): igapäevane teenus (ööpäev läbi) sadamast sadamasse	
Genova–Olbia–Arbatax (aasta ringi): Sardiiniasse: kolm (viis) väljumist nädalas madalhooajal (kõrghooajal) Genovast Olbiasse, kaks pikendatud liini nädalas Olbiast Arbataxini Mandrile: kaks väljumist nädalas Arbataxist Genovasse peatusega Olbias. Üks (kolm) lisaväljumine (lisaväljumist) Olbiast Genovasse madalhooajal (kõrghooajal).	Napoli–Cagliari (aasta ringi): igast sadamast üks kuni kolm väljumist nädalas. Liiklusnõuetest lähtuvalt saab Cagliari–Palermo liinil teha kolmest väljumisest ühe.
Civitavecchia–Olbia (ainult madalhooajal): igapäevane teenus (ööpäev läbi) sadamast sadamasse.	Ravenna–Catania (aasta ringi): igast sadamast kolm väljumist nädalas
Napoli–Cagliari (aasta ringi): üks väljumine (kaks väljumist) nädalas igast sadamast madalhooajal (kõrghooajal)	
Palermo–Cagliari (aasta ringi): üks väljumine nädalas igast sadamast madal- ja kõrghooajal	
Trapani–Cagliari (aasta ringi): üks väljumine nädalas igast sadamast madal- ja kõrghooajal	
Civitavecchia–Cagliari–Arbatax (aasta ringi): Sardiiniasse: igapäevane teenindus (ööpäev läbi) Civitavecchiast Cagliarisse, kaks pikendatud liini nädalas Arbataxini Mandrile: igapäevane teenindus (ööpäev läbi) Cagliarist Civitavecchiasse, kaks pikendatud liini nädalas Arbataxini	
Termoli – Tremiti saared (aasta ringi): igapäevane teenindus mõlemast sadamast pluss kaks lisaühendust nädalas mõlemast sadamast. Üks kord nädalas ühendus ohtlike kaupade veoks. Kõrghooajal üks lisaühendus nädalas.	

(102) CIN teenindab kõrghooajal ärilistel tingimustel Napoli–Palermo, Genova – Porto Torrese, Civitavecchia–Olbia liini. Uue lepingu A lisas kirjeldatakse üksikasjalikult, kuidas tuleb teenindada kõiki tabelis 3 nimetatud liine (nt laeva tüüp, mõne liini väljumise tund jne). Lisaks ei tohi kasutajatele (vastavalt saare elanikele ja muudele sõitjatele) kohaldatavad sõidutariifid ületada uue lepingu artiklis 6 sätestatud ja samas A lisas nimetatud piirmäärasid.

(103) CIN esitas 7. novembri 2013. aasta kirjaga taotluse vaadata läbi uue lepingu artikliga 9 ette nähtud majandusliku ja finantstasakaalu tingimused (vt põhjendus 107). Sellele tuginedes leppisid Itaalia taristu- ja transpordiministeerium ning CIN 7. augustil 2014 kokku mitmes 18. juuli 2012. aasta lepingu muudatuses. Tegevuse majandusliku ja finantstasakaalu taastamiseks nähti muutmiskokkuleppes ette, et:

— Trapani–Cagliari segaveoliin kaotatakse;

— Napoli–Cagliari kaubaveoliin kaotatakse;

— Ravenna–Catania kaubaveoliini muudetakse nii, et see võimaldaks väljumisi Ravennast, Veneetsiast või Monfalconeist Cataniasse ning võimaldaks teha võimaliku peatuse Brindisis ja vastupidi;

— kaubaveoliine (muudetud kujul) ei ole enam vaja teenindada teatavatel perioodidel aastas ([49]) (peamiselt riigipühadel ja puhkusteperioodil);

— mõnel liinil muudetakse teenindussagedust ja minimaalset sagedust. Kõige tähtsamad muudatused on järgmised:

a) Genova–Olbia–Arbataxi segaveoliinil kaotatakse ühendus Arbataxiga madalhooajal (kuid säilitatakse kõrghooajal);

b) Civitavecchia–Cagliari–Arbataxi segaveoliinil vähendati madalhooajal väljumisi igapäevasest väljumisest nädalas kolme väljumiseni nädalas kahe ühendusega nädalas Arbataxiga, kõrghooajal muudatusi ei ole;

c) Napoli–Cagliari segaveoliinil suurendati sagedust madalhooajal ühest väljumisest kahe väljumiseni nädalas, kõrghooajal muudatusi ei ole;

d) Palermo–Cagliari segaveoliinil suurendati sagedust kõrghooajal ühest väljumisest kahe väljumiseni nädalas, madalhooajal muudatusi ei tehtud;

e) Livorno–Cagliari kaubaveoliinil muudeti sagedust viiest iganädalasest väljumisest nelja kuni kuue iganädalase väljumiseni;

— iga-aastase avaliku teenuse hüvitise maksimumsummaks jääb 72 685 642 eurot ja seda ei saa mingil juhul suurendada.

2.3.4.3. Kestus

(104) Itaalia riigi ja CINi vahel 18. juulil 2012 sõlmitud uus leping kehtib kaheksa aastat ja seega kuni 18. juulini 2020.

2.3.4.4. Avalike teenuste osutamise kohustused

(105) CINile pandud avalike teenuste osutamise kohustused puudutavad teenindatavaid mereveoliine (vt põhjendus 101), vastavatele teenindatavatele mereveoliinidele määratud laevade tüüpi ja mahutavust, varulaeva kättesaadavust teenuse katkematuse tagamiseks, sõitude sagedust ja maksimaalseid piletihindu, mida teenuse kasutajad igal asjaomasel liinil maksavad.

2.3.4.5. Hüvitis

(106) Iga-aastane hüvitis, mida CIN saab uue lepingu alusel, on 72 685 642 eurot. Hüvitise suurus tuleb kindlaks määrata CIPE direktiivis sätestatud metoodika alusel (vt põhjendused 41–51).

(107) Uue lepingu artikliga 8 on ette nähtud subsideeritud tegevuse ulatuse korrapärane läbivaatamine iga kolme aasta tagant, et veenduda, et ei esine rahalist tasakaalustamatust. Lisaks on uue lepingu artiklis 9 sätestatud, et tulude või kulude ootamatute ja struktuuriliste muutuste väga spetsiifiliste asjaolude korral ja igal juhul pärast iga kolmeaastase perioodi esimest aastat võivad pooled alustada seda läbivaatamist varem (kaitseklausel).

([49]) Eelkõige: 24. detsembrist 6. jaanuarini, ülestõusmispühadele eelnevast kolmapäevast järgmise teisipäevani, 25. aprilli, 1. mai, 2. juuni, 1. novembri ja 8. detsembri riigipühal ning kahe nädala jooksul augustis pärast kokkulepet järelevalvet tegevate ministeeriumidega.

2.3.5. *Sildumise eesõigus*

(108) 2009. aasta seaduse artikli 19b lõikes 21 on sätestatud, et saartega ühenduse tagamiseks ja nende avalike teenuste osutamise kohustusi silmas pidades jätkavad endise Tirrenia kontserni äriühingud, sealhulgas Tirrenia, juba määratud sildumist ja neil on eesõigus uute teenindusaegade jaotamisel vastavalt meresõiduasutuste poolt 28. jaanuari 1994. aasta seaduse nr 84 ja Itaalia merendusseadustiku kohaselt kehtestatud menetlustele.

2.3.6. *2010. aasta seaduses kehtestatud meetmed*

(109) 2010. aasta seadusega nähti endise Tirrenia kontserni äriühingutele ette võimalus kasutada kiireloomuliste likviidsusvajaduste katmiseks ajutiselt rahalisi vahendeid, ([50]) mis on juba eraldatud laevastiku uuendamiseks ja ajakohastamiseks. Endise Tirrenia kontserni äriühingud, kes seda võimalust kasutasid, pidid neid sihtotstarbelisi vahendeid siiski täiendama, et nad saaksid oma laevadel ikkagi vajalikke uuendusi teha. Need uuendused olid vajalikud uute rahvusvaheliste ohutusstandardite täitmiseks pärast 1996. aasta Stockholmi lepingut ([51]).

(110) Täpsemalt eraldati kahest rajatisest lähtudes ([52]) kogu Tirrenia kontserni uuenduste katmiseks 23 750 000 eurot. 12 051 900 eurot sellest summast hoiustati Banca Carige pangas spetsiaalselt Tirrenia jaoks avatud pangakontole eesmärgiga kasutada neid vahendeid algse plaani järgi, st rahvusvaheliste ohutusstandardite täitmiseks vajalike uuenduste tegemiseks. Banca Carige tegi 12. augustil 2010 siiski tasaarvestuse selle hoiuse ja Tirrenia kahe võlgnevuse vahel summas 4 657 005,35 eurot. Seega kasutas Tirrenia tõepoolest 2010. aasta seaduses sätestatud võimalust kasutada laevastiku uuendamiseks eraldatud rahalisi vahendeid likviidsusnõuete täitmiseks, isegi kui tal oleks endiselt kohustus see abi Itaalia riigile tagasi maksta, täiendades selleks uuendamistööde jaoks eraldatud kontot.

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

a) algseid lepinguid pikendatakse 1. oktoobrist 2010 kuni Tirrenia ja Siremari erastamisprotsessi lõpuni (vt ka põhjendus 26);

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

c) avaliku teenuse katkematuse tagamiseks ja endiste Tirrenia kontserni äriühingute erastamisprotsessi toetamiseks võivad kõnealused maakonnad kasutada alakasutatud piirkondade fondi (*Fondo Aree Sottoutilizzate*, edaspidi „FAS“) ([53]) rahalisi vahendeid vastavalt 6. märtsi 2009. aasta CIPE direktiivile nr 1/2009 ([54]).

2.4. **Rikkumismenetlus nr 2007/4609**

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

([50]) Nagu on sätestatud dekreet-seaduse 78/2009 (mis muudeti seaduseks 102/2009) artikli 19 lõikes 13a ja 2009. aasta seaduse artikli 19b lõikes 19.

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

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

([53]) FAS on riiklik fond, mis toetab Itaalia regionaalpoliitika elluviimist. Selle rahalised vahendid on ette nähtud peamiselt piirkondadele, mille Itaalia ametiasutused on sellena määranud.

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

(113) Oma 28. aprilli 2009. aasta kirjas esitasid Itaalia ametiasutused üksikasjaliku vastuse komisjoni 19. detsembri 2008. aasta kirjale. Selles kirjas Itaalia muu hulgas

— märkis, et Itaalia merekabotaaži sektori liberaliseerimiseks Tirrenia kontserni erastamise teel oli vaja pikendada algseid lepinguid kuni 31. detsembrini 2009;

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

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

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

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

(114) Komisjoni energeetika ja transpordi eest vastutav peadirektor saatis 21. detsembril 2009 Itaalia ametiasutustele kirja, milles märkis muu hulgas järgmist:

— arvestades Itaalia merekabotaaži sektori põhjalikku ümberkorraldamist ja märkimisväärse sotsiaalse mõju tõttu, mis Itaalia ametiasutuste sõnul erastamisega kaasneb, oleks juhul, kui pakkumismenetlused viiakse ellu avaliku teenindamise lihtlepingute alusel, selliseid lepinguid omavate laevandusettevõtete pakkumismenetluses osalemine vastuvõetav – põhimõtteliselt ja erandina – selleks, et tagada nõukogu määruses (EMÜ) nr 3577/92 ([55]) (edaspidi „merekabotaaži määrus“) sätestatud ühenduse laevaomanikevahelise mittediskrimineerimise kriteeriumi täitmine;

— avaliku teenuse hüvitis pidi piirduma nende liinidega, kus teiste veoettevõtjate pidev aastaringne tegutsemine oli piiratud ja seega turu vajaduste täitmiseks mitterahuldav. Sellega seoses küsiti selgitusi turutõrgete kohta Genova – Porto Torrese, Genova–Olbia–Arbataxi ja Civitavecchia–Olbia liinil. Lisaks paluti Itaalial selgitada, kas Tirrenia sai hüvitist nende kolme liini käigushoidmise eest kõrghooajal. Samuti esitati küsimusi liinide kohta, mida teenindas Caremar. Kirjas juhiti tähelepanu ka sellele, et ainult riigisiseste liinide (ja mitte rahvusvaheliste liinide) lisamine avaliku teenindamise lepingusse võib olla põhjendatud merekabotaaži määruse alusel;

— Tirrenia kontserni avaliku teenindamise lepingud lõppesid 31. detsembril 2008 ja Itaalia kavandatud erastamine võis võtta kavandatust kauem aega. Seega osutati selles kirjas võimalusele, et Itaaliale saadetakse merekabotaaži määruse väära rakendamise tõttu ametlik kiri.

(115) Itaalia ametiasutused vastasid komisjoni 21. detsembri 2009. aasta kirjale 22. jaanuaril 2010. Oma kirjas tegid Itaalia ametiasutused järgmist:

— võtsid teadmiseks, et komisjon nõustus põhimõtteliselt ette pandud lähenemisviisiga, et Tirrenia kontsern erastatakse koos uute avaliku teenindamise lepingutega;

([55]) Nõukogu 7. detsembri 1992. aasta määrus (EMÜ) nr 3577/92 teenuste osutamise vabaduse põhimõtte kohaldamise kohta merevedudel liikmesriikides (merekabotaaž) (EÜT L 364, 12.12.1992, lk 7). Komisjon märgib, et merekabotaaži määrus ei kohusta liikmesriike oma mereveoettevõtteid erastama, vaid üksnes seda spetsiifilist turgu liberaliseerima.

— esitasid üksikasjalikke selgitusi Genova – Porto Torrese, Genova–Olbia–Arbataxi ja Civitavecchia–Olbia liini kohta, mille kohta komisjon oli tõstatanud mitu küsimust. Itaalia kinnitas ka, et Genova – Porto Torrese ja Civitavecchia–Olbia liini teenindatakse avaliku teenuse osutamise korra kohaselt ainult madalhooajal;

— mainisid, et kutse osaleda pakkumismenetluses Tirrenia (sealhulgas Siremari) müümiseks avaldati 23. detsembril 2009. Itaalia teatas, et kavatseb kogu Tirrenia kontserni erastada 30. septembriks 2010;

— palusid komisjonil selge sõnaga kinnitada, kas turutõrke kohta esitatud argumendid on piisavad.

(116) 29. jaanuaril 2010 ([56]) saatis komisjon ametliku kirja merekabotaaži määruse väära rakendamise kohta. Selles kirjas tuletas komisjon meelde, et selles määruses on sätestatud, et kui liikmesriik sõlmib avaliku teenindamise lepingu või kehtestab avalike teenuste osutamise kohustused, peab ta seda tegema kõigi ühenduse laevaomanike suhtes mittediskrimineerivalt. Määruse artikli 4 lõike 3 kohaselt võivad olemasolevad avaliku teenindamise lepingud kehtida kuni asjaomase lepingu kehtivusaja lõpuni. Komisjon aga märkis, et Tirrenia kontserni äriühingud jätkasid mereveoteenuste osutamist pärast vastavate avaliku teenindamise lepingute (esialgsed lepingud) kehtivusaja lõppemist. Täpsemalt pidi nende lepingute kehtivus lõppema 2008. aasta lõpus, kuid Itaalia pikendas neid korduvalt. Seepärast kutsus komisjon Itaalia ametiasutusi üles esitama selle kohta oma seisukohad.

(117) Samal päeval, s.o 29. jaanuaril 2010 vastas komisjoni energeetika ja transpordi eest vastutav peadirektor Itaalia ametiasutuste 22. jaanuari 2010. aasta kirjale. Peadirektor rõhutas, et tema vastus puudutab üksnes merekabotaaži määruse järgimist, mitte riigiabi küsimusi. Selle taustal osutas peadirektor, et Genova – Porto Torrese, Genova–Olbia–Arbataxi ja Civitavecchia–Olbia liini kohta esitatud põhjendused olid piisavad varem avaldatud kahtluste kummutamiseks. Lisaks pidas peadirektor positiivseks asjaolu, et järgides tema varasemat palvet, oli Itaalia eemaldanud Tirrenia uue lepingu projektist rahvusvahelise ühenduse. Caremari teenindatavaid liine puudutavate küsimuste kohta esitatud põhjendusi peeti piisavaks ainult mõne liini puhul. Seetõttu paluti Itaalialt lisaselgitusi mõne Caremari liini kohta. Peadirektor tuletas meelde, et avaliku teenindamise lepingud võivad hõlmata ainult neid liine, millel esineb turutõrkeid.

(118) Itaalia ametiasutused vastasid komisjoni 29. jaanuari 2010. aasta ametlikule kirjale 29. märtsil 2010. Oma vastuses tegid Itaalia ametiasutused järgmist:

— tuletasid meelde, et komisjoni talitused nõustusid oma 21. detsembri 2009. aasta kirjas (vt põhjendus 114) põhimõtteliselt Tirrenia kontserni erastamisega, mille käigus seotakse äriühingud uute avaliku teenindamise lepingutega;

— märkisid, et esialgsete lepingute pikendamise ainus ajend oli vajadus tagada avaliku mereveoteenuse katkematus kuni asjaomaste erastamisprotsesside lõpuni;

— kinnitasid oma kavatsust lõpetada erastamisprotsess 30. septembriks 2010, et merekabotaaži sektor selleks kuupäevaks liberaliseerida;

— esitasid ülevaate Tirrenia (sh Siremari) erastamisprotsessist. Itaalia teatas eeskätt, et pärast pakkumismenetluses osalemise kutse avaldamist oli 19. veebruaril 2010 19 üksust esitatud 16 osalemisavaldust. Hoolsuskohustuse täitmise kontrollimise etapi osana avati 22. märtsil 2010 andmeruum, mis jäi avatuks 2010. aasta mai lõpuni. Sel ajal eeldas Itaalia, et müügilepingu saab sõlmida 2010. aasta juuli keskpaigaks ja omandiõigus antakse üle 2010. aasta septembriks;

— selgitasid, et Toremari pakkumismenetluse järgmistes etappides osaleb 11 huvitatud isikut;

— rõhutasid, et rikkumismenetluse jätkamisega kaasnev jätkuv ebakindlus võib seada ohtu erastamisprotsessid ja mõjutada negatiivselt ka pakkumismenetluses osalevate äriühingute väärtust;

— pakkus komisjonile täielikku koostööd, et lahendada kõik järelejäänud kahtlused nii rikkumismenetluse kui ka võimalike riigiabiküsimuste suhtes.

([56]) Ametlik kiri kinnitati 28. jaanuaril 2010, kuid Itaaliale edastati see alles järgmisel päeval.

(119) 10. septembri 2010. aasta erakorralisel kohtumisel teatasid Itaalia ametiasutused komisjonile, et Tirrenia ja Siremari erastamismenetlus tühistati viimases etapis ja seega ei saa 30. septembri tähtajast kinni pidada. Lisaks teatasid Itaalia ametiasutused, et ka Caremari, Saremari, Siremari ja Toremari lepingute sõlmimisega seotud konkurentsipõhised pakkumismenetlused viibivad. Seejärel pikendati 1. oktoobri 2010. aasta seadusega nr 163 esialgseid lepinguid kuni Tirrenia ja Siremari erastamisprotsesside lõpetamiseni (vt ka põhjendus 26).

(120) Neid sündmusi silmas pidades kinnitas komisjon 24. novembril 2010 täiendava ametliku kirja. Selles kirjas tegi komisjon järgmist:

— märkis, et Tirrenia, Siremari, Caremari, Saremari ja Toremari algseid lepinguid pikendati automaatselt ja ilma konkurentsipõhise pakkumismenetluseta;

— juhtis tähelepanu sellele, et kuigi kõnealuste avaliku teenindamise lepingute kohaldamist jätkati, ei olnud Tirrenia ega Siremari, Caremari, Saremari ega Toremari suhtes ühtegi konkurentsipõhist pakkumismenetlust lõpule viidud;

— osutas, et jätab endale õiguse esitada vajaduse korral põhjendatud arvamus (võttes arvesse Itaalia võimalikke märkusi).

(121) 21. juunil 2012 võttis komisjon vastu põhjendatud arvamuse endise Tirrenia kontserni kolme äriühingu (Caremar, Laziomar ja Saremar) erastamises tekkinud viivituse kohta. Kuna ülejäänud kolme äriühingu (Tirrenia, Toremar ja Siremar) pakkumismenetlused lõpetati 2011. aasta jooksul, [57] neid äriühinguid põhjendatud arvamuses ei käsitletud. Komisjon märkis, et Itaalia ei olnud kehtestanud konkurentsipõhist pakkumismenetlust avaliku teenindamise lepingute sõlmimiseks äriühingute Caremar, Laziomar ja Saremar teostatava merekabotaaži kohta üle kolme aasta pärast asjaomaste esialgsete lepingute tavapärase kehtivusaja lõppu. Neid lepinguid pikendati automaatselt ja määramata ajaks, takistades sellega teistel liidu laevaomanikel nendele lepingutele konkureerida.

(122) Itaalia ametiasutused vastasid 8. augustil 2012 põhjendatud arvamusele, väites, et hanketeated lepingu sõlmimiseks uue avaliku teenindamise lepinguga seotud äriühingutega avaldati või avaldatakse *Euroopa Liidu Teatajas*. Täpsemalt avaldati Caremari kohta teade 20. juulil 2012 ja teade Laziomari kohta saadeti avaldamiseks 1. augustil 2012. Saremari kohta võeti 2. augustil 2012 vastu seadus, milles nõuti sellise teate avaldamist 2. oktoobriks 2012.

(123) 13. jaanuaril 2014 sai Laziomari uueks omanikuks Compagnia Laziale di Navigazione, sõlmides Ponziane saarte ühenduste kümneaastase avaliku teenindamise lepingu. 16. juulil 2015 võttis Caremari omandiõiguse üle ATI SNAV-Rifim ja talle usaldati üheksa-aastane avaliku teenindamise leping. Kõigele lisaks algatati pärast 2014. aasta otsust Saremari likvideerimine ja 2016. aasta märtsis sõlmiti Delcomariga Sardiinia ja väikesaarte vaheliste liinide avaliku teenindamise leping.

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

3. MENETLUSE ALGATAMISE JA PIKENDAMISE PÕHJUSED

3.1. Riigi ja Tirrenia vahelise esialgse lepingu pikendamine

3.1.1. *Altmarki kriteeriumi täitmine ja abi olemasolu*

(125) Oma 2011. aasta otsuses asus komisjon esialgsele seisukohale, et avalike teenuste osutamise kohustuste määramine ei olnud piisavalt selge ega võimaldanud komisjonil seega teha lõplikku järeldust selle kohta, kas see sisaldab ilmset viga. Eelkõige puudus komisjonil täielik ülevaade Tirreniale kõnealuste liinide teenindamiseks pandud tegelikest kohustustest võrreldes konkurentide pakutavate teenustega mõnel neist liinidest. Lisaks kahtles komisjon, kas Tirrenia teenindavate kaubaveoliinide eesmärgiks võib pidada üldiste majanduslike huvide rahuldamist liidu õiguse tähenduses.

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

(126) Komisjon asus esialgsele seisukohale, et Altmarki kohtuotsuse ([58]) teine kriteerium on täidetud, kuna hüvitise arvutamise aluseks olevad näitajad olid eelnevalt kindlaks määratud ja vastasid läbipaistvusnõuetele. Komisjon märkis eelkõige, et neid näitajaid kirjeldatakse esialgses lepingus (seoses hüvitisega 2009. aasta eest) ja CIPE direktiivis (seoses hüvitisega alates 2010. aastast).

(127) Komisjon leidis siiski, et kolmas Altmarki kriteerium ei ole nähtavasti täidetud ja et ettevõtjad võisid saada avalike teenuste osutamise ülesannete täitmise eest liiga suurt hüvitist. Eelkõige avaldas komisjon kahtlust, kas alates 2010. aastast kohaldatav 6,5 % suurune riskipreemia kajastab asjakohast riski suurust, kuna esmapilgul näis, et Tirrenia ei võta endale riske, mis selliste teenuste osutamisega tavaliselt kaasnevad.

(128) Komisjon asus ühtlasi esialgsele seisukohale, et neljas Altmarki kriteerium ei ole täidetud, kuna esialgse lepingu pikendamiseks ei korraldatud pakkumismenetlust. Komisjon märkis lisaks, et talle ei ole esitatud ühtegi tõendit, mis kinnitaks väidet, et Tirrenia osutas asjaomaseid teenuseid tõepoolest kogukonna jaoks kõige väiksemate kuludega.

(129) Seetõttu jõudis komisjon 2011. aasta otsuses esialgsele järeldusele, et Tirreniale aastatel 2009–2011 makstud avaliku teenuse osutamise hüvitised kujutavad endast riigiabi ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses. Lisaks leidis komisjon, et seda abi tuleks käsitada uue abina.

(130) 2012. aasta otsuses leidis komisjon, et kuivõrd kõik tingimused jäid 2012. aastal ja kuni uue lepingu jõustumiseni muutumatuks, on Tirreniale alates 1. jaanuarist 2012 täiendavalt pikendatud esialgse lepingu alusel antud hüvitis samuti riigiabi.

3.1.2. *Kokkusobivus*

(131) Komisjon asus 2011. aasta otsuses esialgsele seisukohale, et aastatel 2009–2011 avaliku teenuse osutamise eest makstud hüvitis ei kuulu üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva komisjoni otuse 2005/842/EÜ ([59]) (2005. aasta otsus) ega ka üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2005. aasta raamistiku ([60]) kohaldamisalasse. Seetõttu hindas komisjon seda meedet otse ELi toimimise lepingu artikli 106 lõike 2 alusel ja leidis, et tal on kahtlusi, kas kohaldatavad kokkusobivuse tingimused on täidetud.

(132) Komisjon märkis 2012. aasta otsuses, et 31. jaanuaril 2012 jõustus uus üldist majandushuvi pakkuvate teenuste pakett, mis koosneb üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitlevast komisjoni otsusest 2012/21/EL ([61]) (2011. aasta otsus) ja üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitlevast 2011. aasta raamistikust ([62]). Komisjon asus siiski esialgsele seisukohale, et pikendatud esialgse lepingu alusel makstud avaliku teenuse hüvitist ei saa pidada siseturuga kokkusobivaks ega vabastada üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2011. aasta otsuse kohasest teatamise nõudest.

(133) 2010. aasta seadusega nähti ette esialgse lepingu pikendamine 30. septembrist 2010 kuni erastamisprotsessi lõpuni. Tirrenia oli 2010. aasta seaduse vastuvõtmise ajal raskustes (vt põhjendus 61). Seetõttu ei saanud äriühingu alates 1. oktoobrist 2010 kuni selle erastamiseni saadud hüvitist hinnata üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2011. aasta raamistiku alusel. Selle asemel asus komisjon üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2011. aasta raamistiku punktile 9 ([63]) tuginedes esialgsele seisukohale, et seda abi tuleks hinnata 2004. aasta päästmise ja ümberkorraldamise suuniste alusel.

([58]) Vt 24. juuli 2003. aasta otsus kohtuasjas C-280/00: Altmark Trans, 2005ECLI:EU:C:2003:415.

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

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

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

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

([63]) See punkt on sõnastatud järgmiselt: „Abi andmist raskustes olevatele üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutajatele hinnatakse vastavalt ühenduse suunistele raskustes olevate äriühingute päästmiseks ja ümberkorraldamiseks antava riigiabi kohta“.

(134) Komisjon märkis, et 2004. aasta päästmise ja ümberkorraldamise suunistes sätestatud siseturuga kokkusobivuse kriteeriumid ei ole käesoleval juhul täidetud, ning asus seetõttu 2012. aasta otsuses esialgsele seisukohale, et raskustes olevale Tirreniale makstud hüvitis on siseturuga kokkusobimatu restruktureerimisabi.

3.2. **Tirrenia päästmisabi ebaseaduslik pikendamine**

(135) Komisjon asus 2012. aasta otsuses esialgsele seisukohale, et päästmisabi pikendati 28. augustist 2011 kuni 18. septembrini 2012 ebaseaduslikult ning et päästmisabi pikendamine sel perioodil kujutas endast siseturuga kokkusobimatut abi, mida anti Tirreniale ja Siremarile ning võimalik, et ka nende vastavatele ostjatele. Komisjon märkis eelkõige, et Itaalia ei olnud kuue kuu jooksul pärast nendele äriühingutele päästmisabi esimese osa väljamaksmist esitanud 2004. aasta päästmise ja ümberkorraldamise suunistes ette nähtud restruktureerimis- või likvideerimiskava. Komisjon leidis, et ka 2004. aasta päästmise ja ümberkorraldamise suunistes sätestatud päästmisabi pikendamise tingimused ei olnud täidetud.

3.3. **Tirrenia erastamine ja ostuhinna maksmise edasilükkamine CINi poolt**

(136) Komisjon avaldas 2011. aasta otsuses kahtlust, et Tirrenia äriüksuse müümiseks korraldatud pakkumismenetlus ei olnud piisavalt läbipaistev ja tingimusteta, et tagada turuhinnaga müük.

(137) Esiteks märkis komisjon, et kuigi osalemiskutse avaldati mitmes ajalehes ja paljudel veebisaitidel, ei tundu, et kutses oleks müügi ulatust üksikasjalikult kirjeldatud ja antud pakkujatele selgeid juhiseid menetluse järgmiste etappide kohta. Pakkumiskutse ei näinud ka sisaldavat mingeid eelneva kvalifitseerumise või valikukriteeriume ega ka muid tingimusi, mida pakkujad peavad täitma, välja arvatud kohustust jätkata avaliku teenuse osutamist. Lisaks tehti kogu asjakohane teave müügimenetlusega hõlmatud varade kohta pakkujatele kättesaadavaks alles hoolsuskohustuse täitmise kontrollimise etapis.

(138) Teiseks leidis komisjon ka seda, et teatavad erastamisega seotud nõuded võisid piirata pakkujate arvu ja/või mõjutada müügihinda. Komisjon kordas oma riigi omanduses olevate või riigile omistatavate äriühingute müügiga seotud väljakujunenud tava: riigiabi olemasolule viitavad mittemajanduslikud tegurid, mida erasektori müüja ei arvestaks, näiteks avaliku poliitika, tööhõive või regionaalarenguga seotud probleemid viitavad riigiabi olemasolule, kui need panevad potentsiaalsele ostjale koormavaid kohustusi ja võivad seetõttu põhjustada müügihinna alanemist.

(139) Tirrenia äriüksuse müügimenetlus ja Siremari äriüksuse müügimenetlus põhinesid Marzano seaduses sätestatud korral (vt põhjendus 64). Seetõttu hindas komisjon neid kahte menetlust koos. Komisjon leidis, et uued lepingud saanud äriüksuste müük pani ostjatele kohustuse osutada avalikke teenuseid eelnevalt kindlaksmääratud kvaliteedi, sageduse ja sõidutariifidega seotud kohustuste alusel, mis on sätestatud uutes lepingutes. Komisjonile näis, et selliste kohustuste kehtestamisega ei püüdnud riik saada kõrgeimat hinda, vaid pigem täita avaliku huvi eesmärke. Komisjoni arvates on väga ebatõenäoline, et erasektori müüja oleks pidanud avalike teenuste katkematut toimimist sama tähtsaks.

(140) Komisjon leidis ka, et tavapärastes turutingimustes tegutsev erasektori müüja ei oleks pannud ettevõtjale kohustust säilitada kahe aasta vältel sama arv töökohti.

(141) Eespool toodud põhjustel ei olnud Tirrenia äriüksuse erastamismenetlus komisjoni esialgse järelduse kohaselt piisavalt läbipaistev ja tingimusteta, et iseenesest tagada turuhinnaga müük. Seetõttu ei saanud komisjon välistada, et majanduslik eelis anti kas müüdavale majandustegevusele või ostjale.

(142) Komisjon leidis olemasoleva teabe põhjal ka seda, et igasugune abi, mis võis erastamisprotsessi käigus tekkida, oleks siseturuga kokkusobimatu.

(143) Komisjon asus 2012. aasta otsuses esialgsele seisukohale, et Tirrenia äriüksuse ostuhinna maksmise edasilükkamine CINi poolt võib kujutada endast riigiabi CINile. Komisjon märkis eelkõige, et ostuhinna tegelik väärtus, mis saadi edasilükatud maksete diskonteerimisel nende müügihetke väärtusele, on väiksem kui Itaalia poolt nimetatud sõltumatu eksperdi määratud turuväärtus. Komisjon leidis seetõttu, et CIN võis saada eelise, mis seisnes vähemalt erinevuses sõltumatu eksperdi määratud hinna ja nende nüüdisväärtusele diskonteeritud tulevaste maksete vahel. Komisjon leidis kättesaadavale teabele tuginedes, et see meede võis kujutada endast tegevusabi, mis on põhimõtteliselt siseturuga kokkusobimatu.

3.4. **Riigi ja CINi vaheline uus leping**

(144) Komisjon asus 2012. aasta otsuses esialgsele seisukohale, et Tirrenia äriüksuse (st CIN) poolt ostjale makstud hüvitis ei vasta Altmarki kohtuotsuses sätestatud kriteeriumidele ja on seetõttu abi ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

(145) Komisjon jõudis sellele järeldusele, võttes arvesse järgmist:

— konkurendid, kes paistsid pakkuvat sarnaseid teenuseid, tegutsesid ilmselt vähemalt CINi teenindatavatel liinidel;

— näis, et hüvitise CIPE direktiivi kohase arvutamise tulemusena maksti ettevõtjale avaliku teenuse osutamise eest liiga suurt hüvitist samadel põhjustel, mis on esitatud 2011. aasta otsuses, ning

— Altmarki kohtuotsuse neljandat kriteeriumi ([64]) tõenäoliselt ei järgitud, arvestades, et pakkumismenetlus korraldati Tirrenia äriüksuse kohta, kellele oli usaldatud uus leping, mitte avaliku teenindamise lepingu sõlmimisele endale ning ei ole tõendatud, et see võimaldas valida pakkuja, kes on võimeline osutama teenuseid kogukonnale võimalikult väikeste kuludega.

(146) CINile makstud hüvitise siseturuga kokkusobivuse kohta märkis komisjon, et Itaalia ametiasutuste esitatud teabe põhjal selgus, et CINi avalike teenuste osutamise korra alusel teenindatavatel liinidel ei ületanud transporditud sõitjate arv kahel volituste andmise aastale eelnenud aastal üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitlevas 2011. aasta otsuses sätestatud künnist, st 300 000 sõitjat. Arvestades aga komisjoni kahtlusi üldist majandushuvi pakkuvate teenuste tegeliku olemuse ja CINile võimaliku ülemäärase hüvitise maksmise suhtes, asus komisjon esialgsele seisukohale, et üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2011. aasta otsuse alusel ei saa hüvitisi siseturuga kokkusobivaks pidada. Seejärel hindas komisjon abi üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2011. aasta raamistiku alusel, kuid leidis, et tal on kahtlusi, kas selles raamistikus sätestatud siseturuga kokkusobivuse tingimused on täidetud, ja palus Itaalial seda tõendada.

3.5. **Sildumise eesõigus**

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

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

([64]) Kriteeriumi üksikasjalik kirjeldus on esitatud põhjenduse 301 punktis 4.

3.6. **2010. aasta seaduses kehtestatud meetmed**

(149) Komisjon asus 2011. aasta otsuses esialgsele seisukohale, et kõik 2010. aasta seaduses sätestatud meetmed kujutavad endast riigiabi endise Tirrenia kontserni äriühingutele, sealhulgas Tirreniale. Selle hulka kuulus 1) laevade uuendamiseks eraldatud rahaliste vahendite võimalik kasutamine likviidsuse tagamiseks; 2) erastamisprotsessiga seotud maksuvabastused; 3) FASi rahaliste vahendite võimalik kasutamine. Komisjon kutsus Itaalia ametiasutusi üles selgitama, kas ja kuidas on kõik need meetmed vajalikud avaliku teenuse osutamiseks.

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

4. **ITAALIA MÄRKUSED**

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

(151) Itaalia esitas loetelu Tirrenia teenindatavatest liinidest, mille suhtes on kehtestatud avalike teenuste osutamise kohustused, sealhulgas hooajaline sagedus ja sõiduplaanid, konkurentsitingimused ning avalike teenuste osutamise kohustuse kehtestamise põhjused.

(152) Tõeliste üldist majandushuvi pakkuvate teenuste olemasolu kohta märkis Itaalia, et Tirreniale ja hiljem CINile seatud avalike teenuste osutamise kohustused tagavad regulaarsuse, järjepidevuse ja kvaliteedi poolest rahuldava teenuse, mis ühendab mandriosa saarte sadamatega. See teenus aitab kaasa saarte majandusarengule ja tagab samal ajal saarekogukondade oluliste liikumisvajaduste rahuldamise ning selle, et järgitakse põhiseadusega garanteeritud õigust eri piirkondi ühendavale liiklusele. Sellega seoses märkis Itaalia, et avalike teenuste osutamise kohustused on täielikult kooskõlas ELi toimimise lepingu artikliga 174 ja sellele järgnevate artiklitega ja deklaratsiooniga nr 30 saarepiirkondade kohta (lisatud Amsterdami lepingu lõppaktile). Itaalia viitas ka Euroopa Liidu Kohtu (edaspidi „Euroopa Kohus“) praktikale, mis kinnitab, et eesmärk tagada piisav ja regulaarne laevaliiklus saartele, saartelt ja saarte vahel on hõlmatud õigustatud avaliku huvi eesmärgiga ([65]).

(153) Itaalia väitis, et teenused, mida osutavad ettevõtjad, kellele on pandud avalike teenuste osutamise kohustused, ja teenused, mida haldavad vabalt ettevõtlusega tegelevad ettevõtjad, ei ole täielikult võrreldavad. Eelkõige oleks esimeste poolt osutatavate teenuste regulaarsus, järjepidevus ja kvaliteet täielikult tagatud tänu lepingutes sätestatud selgetele kohustustele, samal ajal kui viimati nimetatud sõltuvad ainult ettevõtja tehtud investeeringutasuvuse arvutusest. Sellega seoses tõi Itaalia näiteks La Maddalena – Palau liini, mille puhul otsustas seda liini kommertsalustel teenindav äriühing Enermar teenuse osutamise ette teatamata katkestada. Seevastu Saremar, kes osutas seda teenust avaliku teenindamise lepingu alusel, pidi oma teenust jätkama ja tagas seega tõhusalt eri piirkondi ühendava liikluse. Itaalia viitas ka eraettevõtjale Go In Sardinia, kes rahaliste raskuste tõttu peatas 2014. aasta augustis ootamatult oma teenused. See tekitas meelehärmi tuhandetele sõitjatele, kes olid juba piletite eest maksnud ja kes ei oleks ilma Tirrenia sekkumiseta sihtkohta jõudnud.

4.2. **Tirrenia päästmisabi võimaliku ebaseadusliku pikendamise kohta**

(154) Itaalia ametiasutused tuletasid meelde, et nad teavitasid komisjoni 16. mai 2011. aasta kirjaga sellest, et erakorralisse haldusmenetlusse kaasatud Tirrenia maksab pärast Tirrenia ja Siremari äriüksuse müügi lõpetamist riigigarantiiga tagatud laenud tagasi, kasutades nendest müügitehingutest saadud rahalisi vahendeid ([66]). Arvestades, et CIN sõlmis 25. juulil 2011 Tirrenia äriüksuse müügilepingu, uskusid nii Itaalia ametiasutused kui ka erakorralisse haldusmenetlusse kaasatud Tirrenia õigustatult, et abi saab tagasi maksta määratud tähtajaks 28. augustiks 2011.

([65]) Vt kohtuasi C-205/99: Analir jt, ECLI:EU:C:2001:107, punktid 27–28.

([66]) Mõlemat äriühingut juhtis üks erakorraline juhtkond ja üks erakorraline volinik.

(155) Itaalia rõhutas, et järgnenud sündmused põhjustasid Tirrenia ja Siremari äriüksuse müügi lõpuleviimise ootamatu edasilükkumise. Selle tagajärjel pidi erakorralisse haldusmenetlusse kaasatud Tirrenia jätkama oma teenuste osutamist kavandatust tunduvalt kauem ja kandma sellega seotud kulud. Itaalia sõnul oli Tirrenia likvideerimiskava kättesaadav erakorralisse haldusmenetlusse kaasatud Tirrenia veebisaidil pikka aega enne 2004. aasta päästmise ja ümberkorraldamise suunistes kehtestatud kuuekuulise tähtaja möödumist. Itaalia lisas, et komisjon hoiti erastamisprotsessi käiguga kogu aeg kursis. Nii Tirrenia kui ka Siremari võlgnetav kogusumma koos intressidega maksti riigile tagasi alles 48 päeva pärast seda, kui CIN oli tasunud Tirrenia äriüksuse ostuhinna esimese osamakse.

4.3. **Tirrenia äriüksuse erastamise kohta**

4.3.1. *Menetluse läbipaistva ja mittediskrimineeriva laadi kohta*

(156) Itaalia rõhutas, et menetlused vastasid täielikult Marzano seadusele. Kuigi kõnealuses seaduses viidatakse võimalusele leida ostja eraviisiliste läbirääkimiste teel, ei välistaks see avatuse, läbipaistvuse ja mittediskrimineerimise põhimõtte järgimist. Lisaks välistaksid sellisel juhul eraviisiliste läbirääkimiste pidamise võimaluse muud õigusnormid, milles nõutakse sõnaselgelt läbipaistvate ja mittediskrimineerivate konkurentsimenetluste korraldamist. Eelkõige kohustatakse 2010. aasta seaduse artikli 1 lõike 5a punktis b erakorralist volinikku piirama menetlust „minimaalse ajaga, mis on erakorralises haldusmenetluses võimalik, järgides samal ajal müügi puhul nõutavat konkurentsipõhist, läbipaistvat ja mittediskrimineerivat menetlust“.

(157) Itaalia sõnul pakkus dekreet-seaduse 347/2003 artikli 4 lõikes 4c ette nähtud menetlus läbipaistvuse ja mittediskrimineerimise seisukohast lisatagatisi, arvestades eelkõige müüki pandud äriüksuse turuhinnale sõltumatu eksperdi antud hinnangut ja hinna poolest kõige soodsama pakkumuse valimist.

(158) Itaalia väitis, et kõigil pooltel oli võrdne juurdepääs kogu teabele, mis oli vajalik müüki pandud varast selge ülevaate saamiseks ja pakkumuse koostamiseks. Müük piirdus avaliku teenuse osutamisega seotud varade ja lepinguliste suhetega järgmiselt:

a) laevad ja lisaseadmed, mis on vajalikud avalike teenuste osutamise kohustuste täitmiseks;

b) strateegiliste tarnijatega sõlmitud äriühingu tavajuhtimiseks vajalike teenuste lepingud;

c) õiguslik kohustus teha avalike teenuste osutamise kohustuste täitmiseks vajalike töötajate uuesti töölevõtmise ettepanek laevapere liikmete tabelite alusel (täpsemad üksikasjad põhjenduses 160).

(159) Itaalia selgitas ka, et Tirrenia kuut laeva, mis ei olnud avaliku teenuse osutamiseks vajalikud, müüdi eraldi müügimenetluse käigus. Eraldi müügimenetlused algatati ka Tirreniale kuuluvate kinnisvaraobjektide ja kunstiteoste võõrandamiseks. Seega ei hõlmanud Tirrenia äriüksuse pakkumismenetlus neid varasid (vt ka punkt 4.3.2).

(160) Mis puudutab töötajate arvu säilitamise kohustust, siis rõhutas Itaalia, et Tirrenia ja Siremari äriüksuse müük ei kuulu tsiviilseadustiku artikli 2112 kohaldamisalasse ja seega ei toimu töötajate automaatset üleviimist (koos olemasolevate lepingutega) edukatest pakkujatest äriühingutesse. Edukate pakkujate ainus juriidiline kohustus oli võtta müüja töötajad uuesti tööle (uute lepingute alusel) ja säilitada töötajate arvu kaks aastat, nagu nõutakse dekreet-seaduse 270/1999 artikli 63 lõikes 2, mida kohaldatakse kõigi erakorralises haldusmenetluses olevate suurettevõtete suhtes. See aga ei tähendanud, et Tirrenia töötajad lähevad automaatselt ostja ettevõttesse üle. Lisaks sellele piirdus kohustus personaliga, keda peeti äriüksuse äriplaani ja laevapere liikmete tabelitele kohaselt avaliku teenuse jätkuva osutamise jaoks oluliseks.

(161) Itaalia väitis, et sellise üldise siseriikliku õigusega pandud kohustuse, mille eesmärk on tagada ettevõtluse järjepidevus ja avaliku teenuse osutamine, oleks samadel alustel kehtestanud ka eraõiguslik müüja.

(162) Pärast itaalia- ja ingliskeelse osalemiskutse avaldamist Tirrenia veebisaidil ning paljudes riiklikes ja rahvusvahelistes ajalehtedes ja asjaomasele valdkonnale spetsialiseerunud veebisaitidel esitasid Itaalia, Euroopa ja kolmandate riikide üksused 21 osalemisavaldust. Itaalia arvates näitab see seda, et osalemiskutse sisu võimaldas saada selge ettekujutuse müüdavast varast ja järgitava menetluse olemusest, kaitstes samal ajal tundlikku äriteavet (peamiselt võimalike ostjate huvide kaitsmiseks). Hoolsuskohustuse täitmise kontrollimise etapis edastati üksustele üksikasjalik teave muu hulgas konkreetse müüdava vara, äriplaani ja uue lepingu projekti kohta (vt põhjendus 72).

(163) Seetõttu väitis Itaalia, et kõigile Tirrenia äriüksuse omandamisest huvitatud isikutele anti läbipaistval ja mittediskrimineerival viisil teavet, mida oli vaja, et teha ostupakkumus kõikidest asjaoludest teadlik olles.

4.3.2. *Nende varade müügi kohta, mis ei kuulu Tirrenia äriüksuse juurde*

(164) Itaalia selgitas, et erakorraline volinik kuulutas välja sõltumatud, läbipaistvad ja mittediskrimineerivad pakkumismenetlused, et müüa kuus laeva, ([67]) mida Tirrenia avaliku teenuse osutamiseks ei vajanud. 10. detsembril 2010 avaldati osalemiskutse üleriigilistes ja rahvusvahelistes ajalehtedes ning ka mõnes asjaomasele valdkonnale spetsialiseerunud väljaandes. Kaks korda pikendatud tähtaja möödudes saadi viie nn kiirparvlaeva kohta ainult lammutamispakkumisi. Mootorlaeva Domiziana käsitleva menetluse tähtaja lõpuks saadi aga kaks pakkumust selle laeva ostmiseks kommertseesmärkidel (st laevanduse eesmärgil). Prooviti saada kõrgema hinnaga pakkumusi (nii kahelt algselt pakkujalt kui ka võimalikelt lisapakkujatelt), kuid selliseid pakkumusi ei laekunud. Seetõttu võitis pakkumuse kõrgeima hinnaga pakkumuse teinud pakkuja.

(165) Itaalia märkis ka, et mitut Tirreniale kuuluvat kinnisvaraobjekti kavatseti müüa sõltumatu eraldi pakkumismenetluse teel, kuna need ei olnud avaliku teenuse osutamiseks vajalikud ja seetõttu ei kuulunud need Tirrenia äriüksuse juurde. Selleks et tuua näidet kaitsemeetmete kohta, mis võeti, et tagada võimalus saada kõige kõrgem võimalik müügihind (nt lastes sõltumatul eksperdil hinnata kinnisvara väärtust, et kutsuda pakkujaid üles oma pakkumusi parandama), viitas Itaalia Veneetsias asuva Palazzo Molini müügile. Kõigele lisaks selgitas Itaalia, et ka Tirrenia kunstikogu müüakse suure oksjonimaja kaudu eraldi avalikul enampakkumisel.

4.3.3. *Tirrenia äriüksuse varade uue lepinguga sidumise kohta*

(166) Esiteks väitis Itaalia, et otsus erastada varad koos avalike teenuste osutamise kohustuse panemisega tehti eesmärgiga tagada merekabotaaži sektori sujuv liberaliseerimine. Itaalia märgib, et seda strateegiat arutati eelnevalt komisjoniga (vt punkt 2.4) ja leiti, et põhimõtteliselt on see merekabotaaži määrusega kooskõlas.

(167) Lisaks leidis Itaalia, et arvestades sel ajal valitsenud turutingimusi, on asjakohane siduda Tirrenia äriüksuse varad uue lepinguga. Majanduslanguse ja nõudluse olulise vähenemise ajal mereveosektoris kujutaks võimalus kasutada Tirrenia äriüksuse laevu uues lepingus sätestatud avaliku teenindamise lepingu kohaselt teenindatavate liinide teenindamiseks pigem elujõulist ärivõimalust kui tegurit, mis vähendaks Tirrenia äriüksuse turuväärtust. Seepärast leiab Itaalia, et see ei saanud pakkumismenetlust ja sellest tulenevat hinda negatiivselt mõjutada.

(168) Sellega seoses tuletas Itaalia meelde, et kuuest laevast, mis ei kuulunud Tirrenia äriüksuse juurde (vt põhjendus 164), tuli viis laeva müüa lammutamiseks. Itaalia leiab, et mereveo turu tolleaegsest keerukust ja majanduslangust silmas pidades oleks olnud võimatu saavutada äriühingu varadele paremat hinda isegi siis, kui pakkumismenetlust oleks korratud või kui varasid ei oleks seotud uue lepinguga. Kõigele lisaks viitab Itaalia ühe võimaliku pakkuja märkusele Tirrenia äriüksuse kohta seoses Euroopa ühinemise heakskiitmise korraga. Nimelt märkis see pakkuja, et Itaalia nimetatud sõltumatu eksperdi määratud miinimumhind oli tegelikult liiga kõrge.

([67]) Täpsemalt öeldes korraldati kaks pakkumismenetlust. Üks menetlus Tirrenia kiirparvlaevade Aries, Taurus, Capricorn, Scorpio ja Scatto müümiseks ning eraldi menetlus Tirrenia mootorlaeva Domiziana jaoks. Esimesena nimetatud pakkumismenetlus hõlmas ka Siremari kiirlaeva Guizzo.

4.3.4. *Sõltumatu eksperdi määramise kohta*

(169) Itaalia väitis, et 16. detsembril 2010 kutsuti viit juhtivat finantseerimisasutust, kellel ei olnud Tirrenia kontserni suhtes riskipositsiooni, esitama pakkumusi Tirrenia äriüksuse hindamiseks. Ükski kutsutud asutustest ei esitanud määratud tähtajaks pakkumust.

(170) Seejärel avaldas Banca Profilo huvi võtta enda peale sõltumatu nõustaja ülesande täitmine samadel tingimustel, mis olid ette nähtud valikumenetluses. Minister nimetas 4. veebruari 2011. aasta käskkirjaga Banca Profilo Tirrenia ja Siremari äriüksuse turuväärtuse hindamise sõltumatuks eksperdiks.

4.3.5. *Lepingu sõlmimise tingimuste kohta*

(171) Itaalia rõhutas, et 2. veebruaril 2011 saatis erakorraline volinik huvitatud üksustele menetluse kohta kirja, milles esitati selgelt lepingu sõlmimise tingimused. Selles kirjas nimetati müügiprotsessi suhtes kohaldatavad õigusaktid ja selgitati, et müügihind ei tohi olla madalam kui sõltumatu eksperdi määratud väärtus ning kavandatud äriplaan peab olema kooskõlas uues lepingus sätestatud avalike teenuste osutamise kohustustega.

(172) Itaalia kinnitas ka, et mitme pakkumuse puhul oli lepingu sõlmimise tingimuseks kõrgeim hind, nagu on sätestatud menetluse suhtes kohaldatavates erieeskirjades.

4.3.6. *Ecorysi aruande kohta*

(173) Uurimise käigus paluti Itaalial kommenteerida (vt põhjendus 8) komisjoni valitud sõltumatu konsultandi (Ecorys) järeldusi. Itaalia nõustus Ecorysi järeldustega, et Tirrenia äriüksuse turuväärtust ei oleks kahandanud ei erastamise sidumine uue lepingu sõlmimisega ega ka tööjõuga seotud tingimus.

(174) Seoses eespool nimetatud sidumisega viitas Itaalia mitmele Ecorysi väitele, sealhulgas arvamusele, et müügi ajal oli varade avalike teenuste osutamise korra kohase müümise (st varade erastamine uue lepinguga sidumise kaudu) ainus otstarbekas alternatiiv Tirrenia äriüksuse likvideerimine. Itaalia kordas ka seda, et parvlaevasektori kriisi ajal, mida iseloomustas nõudluse märkimisväärne langus, kujutas võimalus kasutada Tirrenia laevu lepingus kindlaks määratud avaliku teenindamise lepingu kohaselt teenindatavatel liinidel pigem paikapidavat ärivõimalust kui tegurit, mis tõenäoliselt vähendaks vara väärtust. Lisaks tuletas Itaalia meelde, et kuuest Tirrenia äriüksuse juurde mittekuuluvast laevast viit sai müüa ainult lammutamise eesmärgil (vt põhjendus 168). Lõpuks väitis Itaalia, et arvestades pakkumismenetlusest tulenevat tegelikku hinda, kütusehindu ja kehva majanduslikku olukorda, ei oleks olnud võimalik saada varade väärusele paremat hinnangut isegi siis, kui pakkumismenetlust oleks korratud või müüdava vara suurust muudetud.

(175) Mis puudutab tööjõuga seotud tingimust, rõhutas Itaalia Ecorysi järeldust, et puuduvad tõendid selle kohta, et tööjõuga seotud tingimusel oleks olnud oluline mõju Tirrenia äriüksuse väärtusele. Lisaks tuletas Itaalia meelde, et see tingimus tulenes dekreet-seaduse 270/1999 artikli 63 lõikest 2 ja puudutas ainult neid töötajaid, keda on vaja, et tagada asjaomase äriühingu tegevus kooskõlas laevaperede liikmete tabelitega. Laevaperede liikmete tabelid: i) neis määratakse kindlaks laeva meresõiduohutuse seaduste kohaseks juhtimiseks vajaliku meeskonna kvalitatiivne ja kvantitatiivne koosseis; ii) need kehtestatakse ministri käskkirjaga ja iii) need koostab komisjon, kuhu kuuluvad nõuandvas rollis töötajaid ja laevaomanikke esindavad organisatsioonid. Laev võib olla sõidus 365 päeva aastas ja laeva meeskond peab vaheldumisi viibima pardal ja kaldal. Järelikult peab Tirrenia äriüksuse toimimiseks vajalike töötajate arvu määramisel arvestama, et minimaalne töötajate arv hõlmab laevapere liikmete tabelites märgitud arvu meeskonnaliikmeid, lisaks reservmeeskond. Tirrenia äriüksuse uus omanik oleks pidanud järgima seda töötajate miinimumarvu, olenemata tööjõuga seotud tingimusest. Itaalia lisas, et kuigi Tirrenia äriüksuse ostja pidi pakkuma tööd kõigile töötajatele, keda on vaja avaliku teenuse osutamiseks, põhines see varem kehtinud töölepingutest erinevatel töölepingutel ([68]).

([68]) Selgitamaks asjaolu, et ostja ei pidanud üle võtma kõiki Tirrenia töötajaid, mainib Itaalia, et ajal, millal toimus hoolsuskohustuse täitmise kontroll, oli Tirrenia töötajate arv 1 414, samal ajal kui pärast omandiõiguse üleandmist CINile oli see arv 12 % väiksem ehk 1 239 (neist 313 tähtajalised lepingud). Lisaks võttis CIN tööle vaid neli 18 Tirrenia palgatud juhti.

(176) Ecorysi aruandes jõuti järeldusele, et Tirrenia äriüksuse hinnanguline väärtus võis olla umbes 7,8 % suurem kui Itaalia ametiasutuste nimetatud eksperdi Banca Profilo esitatud väärtus. Itaalia leidis, et seda erinevust saab selgitada, sest mõlemad eksperdid pidid tuginema mitme tehnilise parameetri prognoosidele ja et sellised prognoosid on juba oma olemuselt erinevad. Itaalia ametiasutused esitasid Banca Profilo koostatud vastuhinnangu, milles selgitatakse üksikasjalikult erinevusi ([69]) Ecorysi aruandega. Itaalia leidis, et see vastuhinnang pakub kahe hinnangu erinevustele kindlaid ja objektiivseid põhjendusi. Banca Profilo väitis, et tema eeldused olid konservatiivsemad ([70]) kui Ecorysi omad ja kajastavad uuritavat olukorda paremini.

(177) Lisaks juhtis Itaalia tähelepanu asjaolule, et Tirrenia äriüksuse omandiõiguse üleminek toimus rohkem kui kaks aastat pärast võrdluskuupäeva, mida kasutasid oma hinnangute koostamisel nii Banca Profilo kui ka Ecorys. Itaalia sõnul oleks Tirrenia äriüksuse varade väärtus sel perioodil vähenenud ja majanduslik olukord oleks märkimisväärselt halvenenud. Seepärast jõudis Itaalia järeldusele, et poolte kokkulepitud hinnatingimused kajastasid Tirrenia äriühingu müügi lõpuleviimise kuupäeval ilma igasuguse kahtluseta täielikult äriühingu varade turuväärtust.

4.4. **Uue lepingu vastavus Altmarki kriteeriumidele**

(178) Itaalia rõhutas, et teatas uue lepingu alusel makstavast avaliku teenuse hüvitisest üksnes õiguskindluse huvides, kuna ta leidis, et see meede ei kujuta endast riigiabi (vt põhjendus 4). Itaalia ametiasutused väitsid eelkõige, et neli Altmarki kriteeriumi on täidetud, ja seda järgmistel põhjustel:

— Itaalia ametiasutuste poolt uues lepingus kindlaks määratud mereveoteenused on saarte majandusarengu jaoks olulised ja rahuldavad samal ajal ka saarekogukondade olulisi transpordivajadusi, tagades, et järgitakse Itaalia põhiseaduses sätestatud õigust eri piirkondi ühendavale liiklusele. Uues lepingus sätestatakse selgelt teenused, laevad, ajakava ja tariifipiirangud. Seetõttu väitis Itaalia, et avalike teenuste osutamise kohustused on selgelt kindlaks määratud ja et esimene Altmarki kriteerium on täidetud;

— parameetreid, mille alusel hüvitis arvutati, selgitatakse üksikasjalikult CIPE direktiivis ja neid on kohaldatud uues lepingus (ja selle lisades), samal ajal kui hüvitise ülemmäärad on sätestatud 2009. aasta seaduses. Seepärast väitis Itaalia, et need parameetrid kehtestati eelnevalt objektiivselt ja läbipaistvalt ning teine Altmarki kriteerium on täidetud.

— Avaliku teenuse osutaja kannab kõik tegevusega seotud riskid (vt ka punkt 4.5) kindla toetussumma vastu, mis ei anna mingit kindlust, et kõik nende kulud kaetakse täielikult. Sel põhjusel väitis Itaalia, et 6,5 % suurune tasuvusmäär on tegevusega kooskõlas ega põhjusta avaliku teenuse osutamise ülemäärast hüvitamist. Seetõttu arvatakse ka kolmas Altmarki kriteerium täidetuks.

— Tirrenia äriüksus erastati avaliku pakkumismenetluse teel, mis hõlmas avaliku teenuse osutamiseks vajalikke varasid, mis seoti selle teenuse osutamiseks sõlmitava uue kaheksa-aastase lepinguga. Itaalia väitis, et kuna pakkumismenetluses järgiti konkurentsi, läbipaistvuse ja mittediskrimineerimise põhimõtet ning lepingu sõlmimise tingimuseks oli kõrgeim hind, on täidetud ka neljas Altmarki kriteerium.

4.5. **CIPE direktiivis alates 2010. aastast kehtestatud 6,5 % suuruse riskipreemia kohta**

(179) Itaalia juhtis tähelepanu sellele, et 2009. aastal maksti Tirreniale hüvitist 80 010 000 eurot. Alates 2010. aastast on hüvitise ülemmääraks kehtestatud 72 685 642 eurot. Itaalia märkis, et see summa on oluliselt väiksem kui äriühingu varasem puudujääk. Arvatavasti sunniks see Tirrenia äriüksuse ostjat tegevust tõhustama, et viia puudujääk kindlaksmääratud toetussumma piiresse kogu uue lepingu kehtivusaja vältel ja võtta arvesse raha väärtuse langemist edaspidi pika aja jooksul.

([69]) See hõlmab erinevaid riskivabu määrasid, beetakordajaid, võla maksumust ja mõningaid erinevusi likvideerimisväärtuse arvutamises (eelkõige töötajate lahkumiskulud).

([70]) Banca Profilo kasutas näiteks riskivaba intressimäärana Itaalia valitsuse kümneaastaste võlakirjade intressimäärasid, sest Tirrenia äriüksus tegutseb ainult Itaalias. Ecorys kasutas aga Saksamaa riigivõlakirjade madalamaid intressimäärasid, kuid millega Banca Profilo väitel alahinnatakse äriüksuse kapitalikulu.

(180) CIPE direktiiviga on ette nähtud, et kapitalitootluse määramiseks kapitali kaalutud keskmise hinna (WACC) valemi (vt põhjendus 42) alusel kasutatakse 6,5 % suurust riskipreemiat. Samas selgitas Itaalia, et kuna hüvitise ülemmäär on sätestatud 2009. aasta seaduses, otsustati arvutamist lihtsustada ja kohaldada 6,5 % kindlamääralise kapitalitootlusena. Seda lihtsustatud lähenemisviisi kohaldati esialgse lepingu pikenduse jooksul ja see kehtib endiselt ka uue lepingu kohaselt. Itaalia ametiasutused näitasid ka, et CIPE direktiivis sätestatud täieliku metoodika kohaldamine oleks võinud anda tulemuseks kapitalitootluse, mis oleks vähemalt mõnel aastal ületanud 6,5 %. Sel põhjusel on Itaalia seisukohal, et tema lihtsustatud lähenemisviis on konservatiivne ega võimalda Tirreniale või CINile maksta suuremat hüvitist kui see, mis kehtestati CIPE direktiiviga.

(181) Itaalia väitis ka seda, et 6,5 % suurune kapitalitootlus kajastab Tirreniale ja vastavalt CINile usaldatud tegevusega seotud riski, ilma et see põhjustaks avaliku teenuse osutamise eest liiga suure hüvitise maksmist järgmistes põhjendustes esitatud põhjustel.

(182) Esiteks tuletas Itaalia meelde, et esialgse lepingu pikenduse jooksul ja äriühingu raske majandusliku olukorra tõttu tuli 5. augustil 2010 hakata Tirrenia suhtes kohaldama erakorralist haldusmenetlust. Itaalia väitel oli tegelikult võimatu täielikult katta avaliku teenuse osutamise netokulusid (st kulud miinus tulud) 2009. aasta seadusega kehtestatud hüvitise maksimumsummast. Seetõttu ei oleks Tirrenia tegelikult ajavahemikul 1. jaanuarist 2010 kuni 18. juulini 2012 mingit kapitalitulu saanud. Itaalia esitas selle väite kinnituseks iga Tirrenia teenindatud liini kohta 2010. ja 2011. aasta aruanded ning 2012. aasta kvartaliaruanded.

(183) Tirrenia äriüksuse ostja jaoks mõeldud uues lepingus nähakse ette, et hüvitise suurus arvutatakse tulude ja kulude prognoositava arengu põhjal. Itaalia väitel ei nähta uues lepingus erinevalt esialgsetest lepingutest ette tegevuskulude (nt tööjõud, kütus, prahtimine jne) suurenemise täielikku ja automaatset hüvitamist. Seega kannaks ettevõtja täielikult kulude suurenemisega seotud riskid ja liiklusmahuga seotud riskid. Seepärast väitis Itaalia, et ettevõtja kannab kõik teenusega seotud riskid ja miski ei garanteeri, et talle makstakse hüvitist, millest piisab kõigi kulude katmiseks. Itaalia sõnul on see nii isegi siis, kui võtta arvesse uue lepingu artikleid 8 ja 9, kuna ettevõtjat ähvardab endiselt oht, et sellise tasakaalustamatuse ilmnemise ja kohanduste tegemise vahelisel ajal tekib viivitusi. Lisaks on kõik sellised kohandused läbirääkimiste tulemus ja neid ei kohaldata tagasiulatuvalt, vaid ainult tulevikus. Itaalia esitas iga CINi teenindatava liini kohta ajavahemikku 18. juuli 2012 kuni 2018. aasta lõpp hõlmavad iga-aastased raamatupidamisaruanded, tõendamaks, et uue lepingu raames ei ole ülemääraseid hüvitisi makstud.

4.6. **Uue lepingu üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2011. aasta otsusega vastavuse kohta**

(184) Isegi kui Itaalia leidis, et uue lepingu kohaselt CINile makstud avaliku teenuse hüvitis ei ole riigiabi, on ta ka argumenteerinud, miks see meede oleks üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2011. aasta otsusega kooskõlas, kui see oleks abi.

(185) Itaalia tuletas meelde, et komisjonipoolne üldist majandushuvi pakkuvate teenuste tegeliku olemuse hindamine piirdub selle kontrollimisega, kas liikmesriik on teinud teenuse määramisel üldist majandushuvi pakkuva teenusena ilmse vea. Selle taustal kirjeldas Itaalia uues lepingus sätestatud liine ja osutas, et CIN on neist mitme ainus teenindaja. Lisaks saab CIN veel kolme liini puhul avaliku teenuse hüvitist ainult madalhooajal, samal ajal kui kõrghooajal kehtivad talle piirangud (nt piletihinnad).

(186) Itaalia esitas iga-aastased sõitjateveo andmed kahe majandusaasta kohta, mis eelnesid üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutamise aastale (st 2010 ja 2011), väites, et Tirrenia teenindatavatel liinidel ei rikutud üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2011. aasta otsuse artikli 2 lõike 1 punktis d sätestatud 300 000 sõitja künnist. Lisaks sellele märkis Itaalia, et kuna uue lepingu kehtivusaeg on kaheksa aastat, on täidetud ka üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2011. aasta otsuse artikli 2 lõike 2 nõuded. Lõpuks väitis Itaalia, et üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2011. aasta otsuse artikli 2 lõige 4 on täidetud, sest Tirrenia äriüksuse müügiga konkureeriva, läbipaistva ja mittediskrimineeriva pakkumismenetluse kaudu järgiti täielikult merekabotaaži määruse nõudeid.

(187) Itaalia väitis, et uus leping vastab kõigile tingimustele, mida kohaldatakse ülesande andmist käsitlevate sätete suhtes, nagu on sätestatud üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2011. aasta otsuse artiklites 4–6. Eelkõige sätestatakse lepingus üksikasjalikult avalike teenuste osutamise kohustused, nende kestus, hüvitamismehhanism (põhineb CIPE direktiivil ja 2009. aasta seadusel) ning ülemäärase hüvitise maksmise vältimise ja selle tagasinõudmise mehhanismid. Lõpuks juhtis Itaalia tähelepanu meetmetele (sealhulgas kaitsemeetmete ja sanktsioonide süsteem), mis on kehtestatud uue lepingu tingimuste range järgimise tagamiseks.

4.7. **Ostuhinna osa maksmise edasilükkamise kohta CINi poolt**

(188) Selle kohta, et CIN maksis osa müügihinnast osade kaupa lepingu kehtivuse ajal, märkis Itaalia järgmist. CINi 14. aprillil 2011 esitatud siduv pakkumus, milles nähti ette osa hinna hilisem maksmine, pandi üles andmeruumi. 2. mail 2011 saatis erakorraline volinik kõikidele hoolsuskohustuse täitmise kontrollimise etapis osalema kutsutud isikutele teatise, milles kutsuti neid üles esitama CINi pakkumusest paremaid pakkumusi. Asjaolu, et ei saadud ühtegi CINi esitatud pakkumusest paremat lõplikku pakkumust, tuleneb pakkumismenetluse konkurentsidünaamikast. Seetõttu ei saanud ostuhinna edasilükkamist käsitada valikulise sekkumisena CINi kasuks, vaid see kajastab pigem turuhinda. Täpsemalt öeldes oleksid ka teised võimalikud pakkujad võinud teha pakkumuse, mis hõlmaks makse edasilükkamist, kuid nad otsustasid selliseid pakkumusi mitte teha.

(189) Selles kontekstis viitas Itaalia Euroopa kohtute praktikale, ([71]) mille kohaselt kujutavad teatava äriühingu erastamiseks korraldatud nõuetekohase pakkumismenetluse raames nõuetele vastavalt esitatud siduvad pakkumused endast selle üksuse turuhinna paremat näitajat kui näiteks ekspertide hinnangud. Itaalia rõhutas ka, et Euroopa kohtud on leidnud, et seda lähenemisviisi tuleks kasutada ka juhul, kui asjaomasele pakkumismenetlusele on iseloomulikud ebaseaduslikud tingimused, olgugi et Itaalia ametiasutused leiavad, et Tirrenia äriüksuse erastamiseks korraldatud pakkumismenetluses selliseid tingimusi ei esinenud. Itaalia ametiasutused osutasid ka komisjoni poolt Sandretto juhtumis tehtud otsusele ([72]). Selles otsuses nõustus komisjon Itaalia väitega, et kuigi Sandretto varade müügihind oli madalam kui neile antud hinnang, oli see siiski turu pakutud suurim väärtus ning seetõttu ei saanud välistada, et ostja pakutud hind oli turuhind.

4.8. **Sildumise eesõiguse kohta**

(190) Itaalia ametiasutused on väitnud, et sildumise eesõiguse eraldamisega ei kaotatud riigi rahalisi vahendeid. Itaalia ametiasutuste sõnul maksavad kõik parvlaevaettevõtjad sildumise eest asjaomastele sadamavaldajatele korrapäraseid tasusid. Itaalia ametiasutused väidavad ka, et kõnealust sildumise eesõigust on kohaldatud ainult avaliku teenindamise lepingu kohaselt teenindatavate liinide suhtes ning et Tirrenia ja hiljem CIN ei maksnud ega maksa sildumise eesõiguse eest mingit lisatasu, kuna sadamad annaksid neile esimese valiku sildumisaegu isegi sildumise ametliku eesõiguse puudumise korral, kuna nad täidavad avaliku teenuse osutamise ülesannet.

(191) Itaalia ametiasutused leiavad, et sildumise eesõigus ei anna endise Tirrenia kontserni äriühingutele, sealhulgas Tirreniale ja selle omandajale CINile olulist eelist. Täpsemalt öeldes väidavad nad, et praktikas rakendatakse sildumise eesõigust ainult väga piiratud tingimustel. Enamiku sadamate suurus ning saabumiste ja väljumiste eelnevalt paika pandud ajakava tagab, et tavaolukorras – välja arvatud mis tahes viivitused või äärmuslikud ilmastikuolud – eri ettevõtjate kasutatavad kaikohad ei kattu. Lisaks sellele, kuna Tirrenia ja CIN osutavad oma teenuseid aasta ringi (vastupidi näiteks ettevõtjatele, kes tegutsevad ainult kõrghooajal), oleks loomulik, et sadamad annavad neile esimese valiku sildumisaegu isegi sildumise ametliku eesõiguse puudumise korral. Seetõttu leiab Itaalia, et sildumise eesõigus ei saanud Tirreniale ja CINile olulist eelist anda.

([71]) Itaalia viitab eelkõige Euroopa Kohtu 24. oktoobri 2013. aasta otsusele liidetud kohtuasjades C-214/12 P, C-215/12 P ja C-223/12 P: Land Burgenland, ECLI:EU:C:2013:682, punktid 93–96.

([72]) ELT L 92, 13.4.2010, lk 19.

4.9. **2010. aasta seaduses kehtestatud meetmete kohta**

(192) Itaalia ei vaielnud vastu, et Tirrenia sai umbes 12 051 900 eurot laevade uuendamiseks, mida oli vaja teha rahvusvaheliste ohutusstandardite järgimiseks. Lisaks kinnitasid Itaalia ametiasutused, et Tirrenia kasutas nendest vahenditest tegelikult ainult 630 600 eurot, et maksta laeva Clodia uuendamise eest. Ülejäänud vahendeid (s.o 11 421 300 eurot) ei kasutatud ei uuendamise eest maksmiseks ega makstud ka riigile tagasi. Itaalia väitel pidi Tirrenia äriüksuse uus omanik (st CIN) maksma ülejäänud uuendustööde eest omavahenditest (ja seda 11 421 300 euro suurust kohustust arvestati seetõttu ka Banca Profilo koostatud hinnangus).

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

(194) Itaalia ametiasutused selgitasid, et Tirreniale lisahüvitise maksmiseks ei kasutatud FASi rahalisi vahendeid. Selle asemel eraldati need vahendid nende eelarveassigneeringute täiendamiseks, mis loodi endise Tirrenia kontserni äriühingutele avaliku teenuse osutamise hüvitiste maksmiseks, juhul kui hüvitised osutuvad ebapiisavaks. Itaalia märgib, et 2010. aasta seaduse artikli 1 lõige 5b võimaldas maakondadel kasutada FASi rahalisi vahendeid regulaarse avaliku teenuse hüvitise (osa) rahastamiseks ja seega avalike mereveoteenuste katkematuse tagamiseks. Seetõttu puudutaks see meede üksnes rahaliste vahendite eraldamist Itaalia riigieelarvest avaliku teenuse hüvitiste maksmiseks.

4.10. **Majandusliku järjepidevuse (puudumise) kohta erakorralisse haldusmenetlusse kaasatud Tirrenia ja CINi vahel**

(195) Itaalia väitis, et erakorralisse haldusmenetlusse kaasatud Tirrenia ja CINi vahel puudub majanduslik järjepidevus järgmistel põhjustel:

a) *müügi ulatus*: Itaalia osutas, et pärast ebaõnnestunud katset erastada Tirrenia tervikuna, sealhulgas selle tütarettevõtja Siremar, enne äriühingu suhtes erakorralise haldusmenetluse kohaldamise alustamist korraldati osa äriühingu asjaomase vara (st vastavalt Tirrenia ja Siremari äriüksuste) jaoks eraldi pakkumismenetlused. Lisaks puudutas müük piiratud arvu erakorralisse haldusmenetlusse kaasatud Tirrenia varasid, millel varem puudus tegevuslik autonoomia; varad, mis ei ole avaliku teenuse osutamiseks olulised, sealhulgas kuus laeva, kinnisvara ja kunstikogu, müüdi eraldi. Lisaks ei võtnud CIN üle erakorralisse haldusmenetlusse kaasatud Tirreniale enne ülekandmist tekkinud võlgu;

b) *majandustegevus*: CINi uues lepingus sätestatud avalike teenuste osutamise kohustuse täitmise tingimused erinevad oluliselt Tirrenia esialgses lepingus sätestatud tingimustest. Eelkõige nähakse uues lepingus ette täiesti erinevad kriteeriumid avaliku teenuse osutamise eest makstava hüvitise arvutamiseks (mis on kehtestatud maksimumsummas, selle asemel et katta täielikult avaliku teenuse osutamisest tulenevad kahjud) ja võimaldatakse suuremat paindlikkust sõitjatele pakutavate sõidutariifide kehtestamisel (kasutades fikseeritud hindade asemel piirhindu). Itaalia leidis, et hüvitamismeetodi oluline muudatus kohustas ostjat suurendama Tirrenia äriüksuse korralduslikku tõhusust. Lisaks väitis Itaalia, et juba ainuüksi üleminek avalik-õiguslikult omanikult eraõiguslikule omanikule toob kaasa järsud muudatused tegevuse korraldamises ja juhtimises ning et Itaalia konkurentsiameti 21. juuni 2012. aasta otsusega nr 23670 kehtestatud tingimused tagavad lisaks CINi majandustegevuse järjepidevuse katkemise erakorralisse haldusmenetlusse kaasatud Tirreniaga seoses;

c) *tööjõu järjepidevuse katkemine*: Itaalia juhtis tähelepanu sellele, et töötajate automaatset üleandmist ostjale ei toimunud. Erakorralisse haldusmenetlusse kaasatud Tirrenia lõpetas oma töötajate töölepingud ja vastutas täielikult vanade lepingutega seotud kulude eest. Seejärel tegi ostja uue tööpakkumise nii mitmele töötajale, kui ta pidas vajalikuks üleantud äritegevuse (s.o avaliku teenuse) toimimiseks. Kui endised töötajad pakkumise vastu võtsid, palgati nad uue erineva lepingu alusel;

d) *müüja ja ostja erinev osalus*: Itaalia märkis, et ostja tehti kindlaks avaliku pakkumismenetluse teel, mis oli avatud võimalikult suurele hulgale potentsiaalsetele pakkujatele. Pakkumismenetlus põhines konkurentsi, läbipaistvuse ja mittediskrimineerimise põhimõttel ning leping sõlmiti kõrgeima hinna kriteeriumist lähtudes. Müüja isik on ostja omast täiesti erinev ja neil kahel ei ole osanikusuhteid;

e) *tehingu majanduslik loogika*: tehingu eesmärk oli liberaliseerida Tirrenia käitatud meretransporditegevus vastavalt merekabotaaži määrusele. Lisaks avaldati esimene osalemiskutse 2010. aasta septembris ja müügileping CINiga sõlmiti 25. juulil 2011, samal ajal kui komisjoni ametlik uurimismenetlus algatati tema 5. oktoobri 2011. aasta otsusega. Nendel põhjustel väitis Itaalia, et tehingu eesmärk ei olnud hoida kõrvale riigiabieeskirjade järgimisest, vaid see kavandati ja sai teoks eesmärgiga viia ellu oluline äriprojekt.

5. **HUVITATUD ISIKUTE MÄRKUSED**

(196) Komisjon sai märkused neljalt huvitatud isikult (st erakorralisse haldusmenetlusse kaasatud Tirrenia, CIN, Pan Med ja Grandi Navi Veloci), nagu on kokkuvõtlikult kirjeldatud allpool.

5.1. **Erakorralisse haldusmenetlusse kaasatud Tirrenia märkused**

(197) Erakorralisse haldusmenetlusse kaasatud Tirrenia poolt 2011. aasta otsuse ja 2012. aasta otsuse kohta esitatud vastused on kokkuvõtlikult esitatud allpool.

5.1.1. *Rikkumismenetluse nr 2007/4609 kohta*

(198) Erakorralisse haldusmenetlusse kaasatud Tirrenia osutas oma vastuses 2012. aasta otsuse kohta esmalt komisjoni rikkumismenetlusele nr 2007/4609, mis käsitleb merekabotaaži määruse väärat kohaldamist (vt ka punkt 2.4). Sellega seoses viitas erakorralisse haldusmenetlusse kaasatud Tirrenia 21. detsembri 2009. aasta kirjale (vt põhjendus 114), mis puudutas Itaalia kavatsust algatada pakkumismenetlus mitte avaliku teenindamise lepingute sõlmimiseks, vaid selliseid lepinguid omavate laevandusettevõtete müümiseks. Selles kirjas märkis komisjoni energeetika ja transpordi eest vastutav peadirektor, et pidades silmas Itaalia ametiasutuste kavandatud sektori põhjalikku ümberkorraldamist ja arvestades sotsiaalset mõju, mis samade ametiasutuste väitel kaasneks, kui pakkumismenetlused ei hõlmaks äriühingute ostmist, oli valitud menetlus põhimõtteliselt ja erandina vastuvõetav, et tagada liidu laevaomanike vahelise mittediskrimineerimise põhimõtte järgimine.

(199) 21. juunil 2012 (vt põhjendus 121) saatis komisjon Itaaliale põhjendatud arvamuse viivituse kohta Caremari, Laziomari ja Saremari osutatavate avalike merekabotaaži teenuste lepingute sõlmimiseks konkureerivate pakkumismenetluste rakendamisel rohkem kui kolm aastat pärast asjaomaste lepingute kehtivusaja tavapärast lõppemist. Kuna Itaalia ametiasutused olid lõpetanud Tirrenia, Siremari ja Toremari osutatavate avalike merekabotaaži teenuste lepingu sõlmimiseks korraldatud konkureerivad pakkumismenetlused, ei puudutanud põhjendatud arvamus neid äriühinguid. Sellele tuginedes ja pidades silmas varasemaid teabevahetusi Itaalia ametiasutuste ja komisjoni talituste vahel, väitis erakorralisse haldusmenetlusse kaasatud Tirrenia, et komisjon oli leidnud, et Tirrenia äriüksuse erastamine oli kooskõlas merekabotaaži määruse artikliga 4.

(200) Erakorralisse haldusmenetlusse kaasatud Tirrenia väitis Euroopa kohtute praktikale ([73]) tuginedes, et kui avalike teenuste osutamise kohustused on kehtestatud kooskõlas merekabotaaži määrusega, tuleb neid pidada liidu õigusele vastavaks, ilma et oleks vaja teha ELi toimimise lepingu artikli 106 lõike 2 kohast lisakontrolli. Erakorralisse

([73]) Erakorralisse haldusmenetlusse kaasatud Tirrenia viitab eelkõige Üldkohtu 15. juuni 2005. aasta otsusele kohtuasjas T-17/02: Fred Olsen, SA, ECLI:EU:T:2005:218, punkt 215.

haldusmenetlusse kaasatud Tirrenia väitis, et kuna rikkumismenetluses jõuti järeldusele, et enne erastamist Tirrenia äriüksuse teenindatud liinidele kehtestatud avalike teenuste osutamise kohustused olid merekabotaaži määrust arvestades põhjendatud, ei saa sellist järeldust komisjoni ELi toimimise lepingu artikli 108 lõikes 2 sätestatud ametliku uurimismenetluse kontekstis kahtluse alla seada ([74]). Seetõttu peaksid kõik ELi toimimise lepingu artikli 108 lõike 2 kohased lisameetmed piirduma muude meetmetega, mis erinevad nende lisakulude hüvitamisest, mis tulenevad merekabotaaži määruse alusel seaduslikult pandud ja täidetavatest avalike teenuste osutamise kohustustest.

(201) Kõigele lisaks viitas erakorralisse haldusmenetlusse kaasatud Tirrenia 2009. aasta kohtuotsusele, millega tühistati 2004. aasta otsus ja võimalus liigitada otsuses nimetatud avaliku teenuse hüvitis olemasolevaks abiks. Erakorralisse haldusmenetlusse kaasatud Tirrenia väitis, et kui endisele Tirrenia kontsernile antud abi liigitataks tõepoolest olemasolevaks abiks, kohaldataks seda liigitust tõenäoliselt ka hüvitise suhtes, mis maksti Tirrenia äriüksuse täidetavate avalike teenuste osutamise kohustuste eest 2011. ja 2012. aasta otsusega hõlmatud perioodil kuni erastamiseni. Erakorralisse haldusmenetlusse kaasatud Tirrenia väitis, et esialgse lepingu pikendamine oli tingimata vajalik avaliku teenuse osutamise tagamiseks kuni uue lepingu sõlmimiseni Tirrenia äriüksuse erastamist silmas pidades. Seetõttu peeti seda komisjoni rikkumismenetluse tulemusi arvesse võttes õigustatuks. Lisaks sellele vähendasid ainsad olulised muudatused, mis tehti alates 1. jaanuarist 2009, avaliku teenuse osutamise eest makstud hüvitise kogusummat. Sel põhjusel väidab erakorralisse haldusmenetlusse kaasatud Tirrenia, et meede ei saanud olla uus abi.

5.1.2. *Esialgse lepingu pikendamise kohta*

(202) Tõeliste üldist majandushuvi pakkuvate teenuste olemasolu kohta Tirrenia äriüksuse poolt esialgse lepingu alusel teenindatavatel liinidel märkis erakorralisse haldusmenetlusse kaasatud Tirrenia järgmist. Esiteks oleks Tirrenia Palermo–Cagliari, Civitavecchia–Cagliari, Napoli–Cagliari, Cagliari–Trapani liini ja Tremiti saartega ühenduse ainus teenindaja. Napoli–Palermo, Civitavecchia–Olbia ja Genova – Porto Torrese liinil makstakse avalike teenuste osutamise eest hüvitist ainult madalhooajal. Kõrghooajal on nende kolme liini liiklusmaht suurem, mis võimaldab äriühingul tegutseda konkurentsipõhiselt. Erakorralisse haldusmenetlusse kaasatud Tirrenia osutab, et esialgse lepingu kohaselt arvati kõigil nendel liinidel kõrghooajal teenitud kasum Tirreniale makstava avaliku teenuse hüvitise summast maha, samal ajal kui kogu selle perioodi jooksul tekkinud kahju pidi kandma äriühing ise ([75]).

(203) Teiseks lisas erakorralisse haldusmenetlusse kaasatud Tirrenia ka sõitjate andmed liinide kohta, mida Tirrenia teenindas 2010. ja 2011. aastal avaliku teenindamise lepingu alusel. Selle põhjal väidab erakorralisse haldusmenetlusse kaasatud Tirrenia, et üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2011. aasta otsuse artikli 2 lõike 1 punktis d ja üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2005. aasta otsuse artikli 2 lõike 1 punktis c sätestatud tingimused on täidetud. Kuna pikendatud esialgsete lepingute alusel makstud hüvitis väidetavalt kliiriti rikkumismenetluse raames, on täidetud ka asjaomane üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2011. aasta otsuse artikli 2 lõikes 4 ja artikli 2 lõikes 2 ning üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitlevas 2005. aasta otsuses sätestatud tingimus.

(204) Lisaks väitis erakorralisse haldusmenetlusse kaasatud Tirrenia, et riik ei olnud talle ülemäärast hüvitist maksnud. Äriühing juhtis eelkõige tähelepanu asjaolule, et erakorralise juhtimise ajal (2010. aasta septembrist 2012. aasta juulini) oli subsiidiumi summa absoluutarvudes umbes 20 miljonit eurot väiksem ja suhtelises väärtuses umbes 25 % väiksem kui äriühingu viimase kahe aasta jooksul (2008–2009) saadud toetuste keskmine summa. Erakorralisse haldusmenetlusse kaasatud Tirrenia märkis, et kuni 2009. aasta lõpuni makstud avaliku teenuse hüvitis võimaldas Tirrenial tasakaalustada oma tulusid ja kulusid ning jätkata tegevust hoolimata majanduslike ja rahanduslike väljavaadete järkjärgulisest halvenemisest. Aja jooksul muutus Tirrenia toetustest sõltuvamaks, kuna tema muud tulud ei suutnud avaliku teenuse osutamisega seotud kulude suurenemisega sammu pidada. Alates 2010. aastast piirdus hüvitise summa siiski 2009. aasta seaduses sätestatud ülemmääraga ja oli seetõttu märkimisväärselt väiksem kui varasematel aastatel. Erakorralisse haldusmenetlusse kaasatud Tirrenia väitis, et selle tõttu poleks riigi toetus katnud Tirrenia tegevuskulusid kõnealustel liinidel. Seepärast järeldab erakorralisse haldusmenetlusse kaasatud Tirrenia, et esialgse lepingu pikenduse aastatel mingit ülemäärast hüvitamist ei saanud olla.

([74]) Erakorralisse haldusmenetlusse kaasatud Tirrenia viitab Euroopa Kohtu 10. mai 2005. aasta otsusele kohtuasjas C-400/99: Itaalia *vs.* komisjon, ECLI:EU:C:2005:275 ja Üldkohtu 4. märtsi 2009. aasta otsusele liidetud kohtuasjades T-265/04, T-292/04 ja T-504/04: Tirrenia di Navigazione *vs.* komisjon, ECLI:EU:T:2009:48.

([75]) Erakorralisse haldusmenetlusse kaasatud Tirrenia lisab, et isegi kõrghooajal pidi Tirrenia täitma lepingus sätestatud nõudeid, mis käsitlevad parvlaevaühenduse sagedust ja parvlaevade arvu, ning kohaldama ka elanikele ja teatud kategooriate sõitjatele väiksemaid piletihindu. Tirrenial oli siiski vabadus kehtestada kõigi teiste sõitjate piletihinnad konkurentsipõhiselt.

5.1.3. *Tirrenia päästmisabi võimaliku ebaseadusliku pikendamise kohta*

(205) Mis puudutab 2010. aasta otsusega heaks kiidetud päästmisabi tagasimaksmist, tuletab erakorralisse haldusmenetlusse kaasatud Tirrenia meelde, et Itaalia ametiasutused teatasid komisjonile 16. mail 2011, et äriühingute Tirrenia ja Siremar erakorralised juhtkonnad maksavad päästmisabi tagasi pärast Tirrenia ja Siremari äriüksuse müüki, kasutades nende äriüksuste müügist saadud tulu. Arvestades, et 23. mail 2011 andis majandusarengu ministeerium loa anda Tirrenia äriüksus üle CINile ja 25. juulil 2011 sõlmiti müügileping, uskusid nii Itaalia ametiasutused kui ka erakorralisse haldusmenetlusse kaasatud Tirrenia sel ajal õigustatult, et abi saab, nagu nõutud, 28. augustiks 2011 tagasi maksta. Erakorralisse haldusmenetlusse kaasatud Tirrenia märkis, et müügi lõpuleviimine viibis ootamatute sündmuste tõttu ja seetõttu pidi erakorralisse haldusmenetlusse kaasatud Tirrenia osutama oma teenuseid kavandatust märkimisväärselt pikema aja jooksul ja kandma sellega seotud kulud. Erakorralisse haldusmenetlusse kaasatud Tirrenia maksis siiski kogu päästmisabi riigile täies mahus tagasi ühekordse maksega 18. septembril 2012, st alles 48 päeva pärast seda, kui CIN tegi esimese osamakse, mis kanti üle 1. augustil 2012.

(206) Päästmise ja ümberkorraldamise suuniste punkti 25 alapunktis c sätestatud nõude kohta märkis erakorralisse haldusmenetlusse kaasatud Tirrenia järgmist. Tirrenia likvideerimiskava avaldati erakorralise juhtkonna ([76]) veebisaidil juba ammu enne nimetatud kuuekuulise tähtaja möödumist. Erakorralisse haldusmenetlusse kaasatud Tirrenia lisas, et kogu asjakohane teave erastamisprotsessi edasise käigu kohta – mis oli tema väitel sisuliselt päästmise ja ümberkorraldamise suunistes määratletud restruktureerimiskava – edastati komisjonile korrapäraselt nii riigiabi kui ka ühinemise heakskiitmise menetluse jaoks. Seetõttu väitis erakorralisse haldusmenetlusse kaasatud Tirrenia, et komisjoni on täielikult teavitatud ning et see kava oli teostatav, ühtne ja kaugeleulatuv, et taastada Tirrenia elujõulisus, nagu on nõutud päästmise ja ümberkorraldamise suunistes.

(207) Erakorralisse haldusmenetlusse kaasatud Tirrenia väitis ka, et Tirrenia lakkas olemast raskustes olev äriühing kohe, kui sai päästmisabi, mis võimaldas tal osutada regulaarselt avalikke teenuseid, juhtides samal ajal nõuetekohaselt likvideerimisprotsessi. Tema arvates tehti neid toiminguid vaatlusalusel perioodil regulaarselt ilma ühegi häireta, mis tavaliselt raskustes olevat äriühingut iseloomustavad. Erakorralisse haldusmenetlusse kaasatud Tirrenia lisas, et erastamise lõpuleviimine langes kokku restruktureerimiskava täieliku rakendamisega. See hõlmas Tirrenia tegevuse korralduse ja juhtimise struktuurilisi muudatusi, millega tagati tema naasmine pikaajalise kasumlikkuse olukorda. Kõigele lisaks juhtis erakorralisse haldusmenetlusse kaasatud Tirrenia tähelepanu sellele, et 2010. aasta otsuses kinnitati, et „ühe ja ainsa korra“ põhimõtet on järgitud ka mineviku puhul, st seoses hüvitisega avalike teenuste osutamise kohustuste eest. Seetõttu väitis erakorralisse haldusmenetlusse kaasatud Tirrenia, et Itaalia ametiasutused võisid õigustatult loota, et see hüvitis ei tähenda riigiabi.

5.1.4. *Uue lepingu kohta*

(208) Järgitud menetluse kohta väitis erakorralisse haldusmenetlusse kaasatud Tirrenia, et Itaalia teatas uuest lepingust komisjonile 10. jaanuaril 2012 üksnes õiguskindluse huvides. Seetõttu ei nõustunud erakorralisse haldusmenetlusse kaasatud Tirrenia komisjoni 2012. aasta otsuses esitatud arvamusega, et see meede võib olla ebaseaduslik abi, mis on antud vastuolus ELi toimimise lepingu artikli 108 lõikes 3 sätestatud rakendamiskeeluga.

(209) Erakorralisse haldusmenetlusse kaasatud Tirrenia käsitles sisuliselt komisjoni kahtlusi seoses meetme vastavusega üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitlevas 2011. aasta otsuses sätestatud tingimustele.

(210) Erakorralisse haldusmenetlusse kaasatud Tirrenia väitis eelkõige, et 2010. ja 2011. aasta sõitjaandmete põhjal ei ole üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2011. aasta otsuse artikli 2 lõike 1 punktis d kehtestatud sõitjate arvu künnise nõuet rikutud. Pealegi, kuna uue lepingu kehtivusaeg on kaheksa aastat, ei ületa see üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2011. aasta otsuse artikli 2 lõikes 2 sätestatud kümmet maksimumaastat. Lisaks väitis erakorralisse haldusmenetlusse kaasatud Tirrenia, et rikkumismenetluse tulemust silmas pidades (vt ka punkt 5.1.1) ja pärast Tirrenia äriüksuse erastamist on ka 2011. aasta otsuse artikli 2 lõikes 4 sätestatud tingimus täidetud.

(211) Erakorralisse haldusmenetlusse kaasatud Tirrenia osutas, et uue lepingu artiklis 3 on osutatavad teenused selgelt sätestatud, samal ajal kui selle A lisas on üksikasjalikult kindlaks määratud kasutatavate laevade tüübid ja hõlmatavad ajavahemikud, ning on täpsustatud õhtuse ja öise teeninduse nõuded ja piletihinna piirangud. Erakorralisse haldusmenetlusse kaasatud Tirrenia lisas ka, et uues lepingus on sätestatud hüvitise arvutamise,

([76]) Vt http://www.tirreniadinavigazioneamministrazionestraordinaria.it/.

kontrollimise ja ülevaatamise parameetrite üksikasjalikud eeskirjad ning ülemäärase hüvitise vältimise ja tagasinõudmise kord ning siduvad nõuded, mis hõlmavad osutatava teenuse olulisi aspekte (hind, kvaliteet ja kogus). Uue lepingu A lisas on iga liini kohta kehtestatud maksimumpiletihinnad inimese ja sõiduki kohta, tehes vahet tavahindade ja saareelanike alandatud piletihindade vahel. Avalike teenuste osutamise kohustuste täitmise iga-aastane hüvitis kehtestatakse lepingu kehtivuse ajaks. Siiski on kehtestatud majanduslike võrdlusnäitajate iga kolme aasta taguse läbivaatamise mehhanism, samuti kaitseklausel mõlema poole kasuks juhuks, kui toimuvad teatavate majandusnäitajate ettenägematud ja struktuurilised muutused, mistõttu ületavad need kindlaksmääratud künnist. Kõigele lisaks juhtis erakorralisse haldusmenetlusse kaasatud Tirrenia tähelepanu sellele, et eespool kirjeldatud nõuete täieliku järgimise tagamiseks on uue lepinguga kehtestatud heidutava mõju põhimõttel põhinev range ja ulatuslik karistuste süsteem teenuse osutaja jaoks. Järelevalvet teostavatel ministeeriumidel on ka inspektsioonide ja kontrollide tegemise ning teabe hankimise volitused, et hinnata lepingus sätestatud kohustuste täitmist.

5.1.5. *Tirrenia erastamise ja ostuhinna maksmise edasilükkamise kohta CINi poolt*

(212) Oma vastuses 2011. aasta otsuse kohta juhtis erakorralisse haldusmenetlusse kaasatud Tirrenia tähelepanu sellele, et Tirrenia äriüksuse erastamine on täielikult kooskõlas riigiabi käsitlevate õigusaktidega. Äriühing viitas eelkõige GRAWE kohtupraktikale, ([77]) mille kohaselt võib riigile kuulunud äriühingu erastamisel eeldada, et turuhind vastab saadud kõrgeima hinnaga pakkumusele, kui selline pakkumus on usaldusväärne ja sellel on majanduslik väärtus.

(213) Erakorralisse haldusmenetlusse kaasatud Tirrenia meenutas oma 2012. aasta otsust käsitlevas vastuses pakkumismenetluse peamisi etappe ja hilisemaid sündmusi. Ta rõhutas, et erakorraline volinik kavandas ja viis pakkumismenetluse ellu viisil, mida peeti kõige asjakohasemaks, et tagada võimalikult kõrge hinnaga pakkumuse saamine, ning et temalt nõuti seadusega, et ta kehtestaks kaitsemeetmed pakkumismenetluse läbipaistvuse, erapooletuse ja õigluse tagamiseks.

(214) Erakorralisse haldusmenetlusse kaasatud Tirrenia väitis ka, et pakkumismenetluse suhtes ei kohaldatud tingimusi, mis iseenesest põhjustaksid müügiks pakutavate varade väärtuse kahanemist või potentsiaalsete ostjate arvu vähenemist. Eelkõige kehtib see 2011. aasta otsuses nimetatud tingimuste kohta, mis käsitlevad i) töötajate arvu säilitamist, ii) laevade liitmist avalike teenuste osutamise kohustustega üheks pakkumismenetluseks. Esimese punktiga seoses osutas erakorralisse haldusmenetlusse kaasatud Tirrenia, et see puudutab kohustuslikku sätet, mis on kehtestatud üldkohaldatava õigusaktiga ja mida kohaldatakse vahet tegemata. Teise punkti kohta märkis erakorralisse haldusmenetlusse kaasatud Tirrenia, et võimalus kasutada äriüksuse laevu lepingus kehtestatud avalike teenuste kohustustega hõlmatud liinide teenindamiseks näib pigem olevat elujõuline ärivõimalus kui negatiivne tegur, mis mõjutab müüki pandud äriüksuse väärtust, eriti mereveosektorit puudutava majanduslanguse ajal.

(215) Eriküsimuse kohta, mis puudutab ostuhinna maksmise edasilükkamist CINi poolt, väitis erakorralisse haldusmenetlusse kaasatud Tirrenia, et seda küsimust ei tohiks hinnata kogu erastamisest eraldi. Erakorralisse haldusmenetlusse kaasatud Tirrenia rõhutas, et pakkumismenetluse eesmärk oli tagada täielikult konkurentsi, läbipaistvuse ja mittediskrimineerimise põhimõtte järgimine. Seetõttu väitis erakorralisse haldusmenetlusse kaasatud Tirrenia, tuginedes Euroopa kohtute praktikale, ([78]) et selle pakkumismenetluse tulemus oli turuhind. Otsus lubada teha maksed mitmes osas oli osa pakkumismenetluse dünaamikast ja see tulenes CINi esitatud pakkumusega konkureerivate muude lõplike pakkumuste puudumisest. Erakorralisse haldusmenetlusse kaasatud Tirrenia väitis, et ostuhinna osa tasumise edasilükkamise võimaldamine ei ole seetõttu valikuline sekkumine CINi kasuks. See on iseäranis nii, sest kõiki potentsiaalseid pakkujaid teavitati CINi pakkumusele lisatud osamaksete osadena maksmise tingimusest ja neid kutsuti esitama konkureerivaid pakkumusi.

(216) Neil põhjustel väitis erakorralisse haldusmenetlusse kaasatud Tirrenia, et komisjoni kahtlused Tirrenia erastamise suhtes, sealhulgas ostuhinna osadena maksmise suhtes ei ole põhjendatud.

([77]) 28. veebruari 2012. aasta otsus kohtuasjas T-282/08: Grazer Wechselseitige Versicherung AG *vs.* Euroopa Komisjon, ECLI:EU:T:2012:91.

([78]) Erakorralisse haldusmenetlusse kaasatud Tirrenia viitab Üldkohtu otsusele liidetud kohtuasjades T-268/08 ja T-281/08: Land Burgenland ja Austria *vs.* komisjon, ECLI:EU:T:2012:90, punktid 70, 72 ja 87.

5.1.6. *Majandusliku järjepidevuse puudumise kohta Tirrenia ja CINi vahel*

(217) Erakorralisse haldusmenetlusse kaasatud Tirrenia tõi esile järgmised Tirrenia äriüksuse erastamise tunnused: üleandmise ulatus (varad ja kohustused); majandustegevus, tööjõud ja poolte isik; müügihind; toimingu loogika ja ajastus. Erakorralisse haldusmenetlusse kaasatud Tirrenia väitis, et käesoleval juhul osutavad kõik need elemendid Tirrenia äriüksust müüva erakorralise juhtkonna ja CINi vahelisele majandusliku järjepidevuse katkemisele.

(218) Erakorralisse haldusmenetlusse kaasatud Tirrenia väitis eelkõige, et üleandmine CINile on algselt kavandatust piiratum, kuna müüki pandi ainult avalikke teenuseid osutav äriüksus, mitte Tirrenia tervikuna (sealhulgas Siremar). Lisaks tühistati pärast müügi lõpetamist kõik Tirrenia äriüksuse varadega seotud täitmata kohustused.

(219) Erakorralisse haldusmenetlusse kaasatud Tirrenia märkis ka, et tehingu olemus – st erastamise saavutamine – tähendas majandustegevuse ilmselget katkemist organisatsiooni struktuuri, otsustusprotsesside, juhtimiskriteeriumide ja äristrateegiate seisukohast. Pärast Itaalia konkurentsiameti poolset tehingu uurimist on uue eraettevõtja tegevuse suhtes rakendatud piiravaid meetmeid, ([79]) mis lisaks nende kavandatud eesmärgile (st konkurentsi edendamisele) oleks suurendanud ka majanduslikku seose puudumist Tirrenia äriüksuse müüja ja ostja vahel.

(220) Lisaks, nagu on sätestatud dekreet-seaduse 270/1999 artikli 56 lõikes 3a, ei kohaldata Itaalia tsiviilseadustiku artiklit 2112 olulisi avalikke teenuseid pakkuvate äriühingute müügi suhtes, tagades, et puudub tööjõu järjepidevus. Lisaks tuletas erakorralisse haldusmenetlusse kaasatud Tirrenia meelde, et minimaalse müügihinna määras sõltumatu ekspert ning müügimenetlus oli läbipaistev ja mittediskrimineeriv ning ainus lepingu sõlmimise tingimus oli kõrgeim hind.

(221) Kõigele lisaks juhtis erakorralisse haldusmenetlusse kaasatud Tirrenia tähelepanu sellele, et Tirrenia äriüksuse pakkumismenetlus algatati 2010. aasta septembris, mille tulemusel sõlmiti 25. juulil 2011 müügileping CINiga, samal ajal kui komisjon algatas ametliku uurimise alles 5. oktoobri 2011. aasta otsusega. Seetõttu ei saanud tehingu eesmärk olla riigiabi eeskirjade järgimisest kõrvalehoidmine. Tehingu eesmärk oli hoopis liberaliseerida mereveosektor erastamise teel, nagu on ette nähtud merekabotaaži määruses.

5.2. **CINi märkused**

(222) CINi vastused 2011. aasta ja 2012. aasta otsusele on kokku võetud järgmistes punktides ja need käsitlevad peamiselt erastamisprotsessi.

5.2.1. *Müügimenetluse läbipaistvuse kohta*

(223) CIN juhib tähelepanu sellele, et maksejõuetuks tunnistamise järel erakorralisse haldusmenetlusse kaasatud Tirrenia müük toimus konkureeriva, läbipaistva ja mittediskrimineeriva menetluse teel dekreet-seaduse 347/2003 artikli 4 lõikes 4c sätestatud viisil. CINi sõnul sõltub dekreet-seadusega 134/2008 pakutud võimalus valida omandaja eraviisiliste läbirääkimiste teel kahtlemata konkurentsi, läbipaistvuse ja mittediskrimineerimise põhimõtte järgimisest.

(224) Sama küsimusega seoses viitab CIN erakorralisse haldusmenetlusse kaasatud Tirrenia poolt 5. oktoobril 2011 avaldatud pressiteatele, milles märgitakse: „need menetlused ([80]) viidi ellu pakkumismenetluste alusel, mis olid täielikult kooskõlas läbipaistvuse ja mittediskrimineerimise põhimõttega, välistades algusest peale igasuguse võimaluse sõlmida müügitehing eraviisiliste läbirääkimiste teel“; ja „tagamaks, et pakkumismenetlused on avatud

([79]) Meetmed hõlmavad järgmist: 1) Mobyle pandud kohustus lõpetada kaubaveoteenus Livorno–Cagliari liinil juhul, kui uus teenuseosutaja avaldab huvi selle teenuse osutamise vastu; 2) Mobyle kehtestatud kohustus lõpetada Genova – Porto Torrese liini teenindamine, et vältida tegevuse kattumist CINiga; 3) nii Mobyle kui ka CINile kehtestatud kohustus müüa 10 % sõitjate- ja kaubaveo suutlikkusest Civitavecchia–Olbia ja Genova–Olbia liinil teistele teenuseosutajatele ning 4) nii Mobyle kui ka CINile kehtestatud kohustus vältida Civitavecchia–Olbia, Genova – Porto Torrese ja Genova–Olbia liinil mis tahes koodijagamise või muud tüüpi piletimüügi lepingute sõlmimist konkurentidega või konkurentidega seotud isikutega või sellised lepingud lõpetada.

([80]) Tirrenia ja Siremari äriüksuste müügi kohta (meie märkus).

võimalikult suurele hulgale turuosalistele, piirdus müügis olevate äriüksuste ulatus avaliku teenuse osutamiseks vajalike varade ja lepinguliste suhetega, samal ajal kui äriühingute valduses oleva muu vara müümiseks viidi ellu eraldi müügimenetlused. […] potentsiaalsetele ostjatele ei pandud muid kohustusi ega koormat peale nende, mis on seadusega ette nähtud".

(225) Pakkumismenetluse väljakuulutamise ja hilisema elluviimise viisi kohta esitas CIN järgmised märkused.

(226) Esiteks ei avaldatud osalemiskutset mitte ainult Tirrenia veebisaidil ja muudel veebisaitidel, vaid ka suuremates riigisisestes ja välismaistes ajalehtedes nii itaalia kui ka inglise keeles. Lisaks pikendati kutsele vastamise esialgset tähtaega peaaegu ühe kuu võrra kuni 20. oktoobrini 2010. Seega anti kõigile potentsiaalsetele pakkujatele, nii riigisisestele kui ka rahvusvahelistele, piisavalt aega, et nad saaksid esitada osalemisavaldused ja saada vajalikku teavet Tirrenia äriüksuse ostupakkumuse koostamiseks.

(227) Osalemisavalduse esitas üle 20 isiku. Seetõttu peab CIN täiesti põhjendamatuks komisjoni seisukohta, et müügimenetlus ei oleks kooskõlas läbipaistvuse nõuetega, kuna see põhineks eraviisilistel läbirääkimistel. Hoolsuskohustuse täitmise kontrollimise etapis anti kõigile pakkujatele piisav juurdepääs Tirrenia äriüksust käsitlevale asjakohasele teabele. Täpsemalt öeldes tehti potentsiaalsetele pakkujatele kättesaadavaks kõik pakkumuse vormistamiseks vajalikud tehnilis-õiguslikud ja majanduslik-rahanduslikud üksikasjad (sealhulgas müüdava äriühingu ulatuse üksikasjalik kirjeldus, äriplaan, müüja hoolsuskohustuse aruanne ja uue avaliku teenindamise lepingu projekt).

(228) CIN järeldab, et näib olevat võimatu kahelda selles, et kõik Tirrenia äriüksuse omandamisest potentsiaalselt huvitatud isikud nii Itaalias kui ka välismaal said võimaluse oma huvi üles näidata ning said seejärel läbipaistva ja mittediskrimineeriva korra kohaselt juurdepääsu dokumentidele, mis on vajalikud üksikasjaliku pakkumuse esitamiseks.

5.2.2. *Erastamise ulatuse kohta*

(229) CIN juhib oma vastuses tähelepanu sellele, et just kõrgeima müügihinna saamiseks piiras erakorraline volinik Tirrenia äriüksuse müügi eesmärgi üksnes nende varade ja lepingutega, mis on vajalikud avalike teenuste osutamise kohustuste täitmiseks.

(230) Eelkõige on kõik müüki kaasatud laevad tingimata vajalikud avalike teenuste osutamise kohustuste täitmiseks, kuna tegemist on samade laevadega, mida Tirrenia kasutab lepingu alusel avalike teenuste osutamise kohustustega hõlmatud liinidel. Civitavecchia–Olbia, Genova – Porto Torrese ja Napoli–Palermo liinil, mille eest makstakse riiklikku hüvitist ainult madalhooajal, kasutatakse samu laevu teenuse osutamiseks kõrghooajal. CIN väidab, et kuna need laevad olid seotud avalike teenuste osutamise kohustustega ja olid nende jaoks olulised kaks kolmandikku aastast, kuulusid need tingimata müüdava äriüksuse juurde.

(231) Kõigele lisaks märgib CIN, et erakorraline volinik algatas eraldi menetlused Tirrenia nende varade müümiseks, mis ei olnud avaliku teenindamise lepingu alusel teenindatavate ühenduste toimimiseks vajalikud. Need menetlused hõlmavad nii Tirrenia kinnisvara kui ka kunstiteoste müügi menetlusi ja – mis kõige tähtsam – menetlusi nende kuue Tirrenia laeva müümiseks, mis ei olnud lepingukohaseks avaliku teenuse osutamiseks vajalikud.

5.2.3. *Pakkujatele kehtestatud tingimuste kohta*

(232) Töötajate arvu säilitamise tingimuse kohta väidab CIN, et ainus sellega seoses pandud kohustus tuleneb kohaldatavatest õigusaktidest, nimelt dekreet-seaduse 270/1999 artikli 63 lõikest 2, ning seetõttu ei ole erakorraline volinik seda Tirrenia puhul kehtestanud.

(233) CIN rõhutab, et Itaalia tsiviilseadustiku artikli 2112 kohaselt tuleb äriühingu ülemineku korral jätkata töösuhet ostjaga ja töötajale jäävad alles kõik sellest tulenevad õigused. Küll aga ei kohaldata dekreet-seaduse 270/1999 artikli 56 lõike 3a kohaselt seda tavapärast korda juhul, kui äriüksus antakse üle erakorralise haldusmenetluse kohaselt. Seetõttu väidab CIN, pidades silmas nii dekreet-seaduse 270/1999 artikli 63 lõikes 2 sätestatud spetsiifilise kohustuse piiratud kestust (ainult kaks aastat) kui ka asjaolu, et see kohustus piirdus avalike teenuste osutamise kohustuse täitmiseks „oluliste töötajatega“, et ei saa järeldada, et see kohustus vähendas Tirrenia äriüksuse turuväärtust.

(234) Mis puudutab komisjoni tõstatatud küsimusi nõude kohta, et edukas pakkuja peab täitma avalike teenuste osutamise kohustusi, märgib CIN järgmist. Puuduvad tõendid selle kohta, et teisiti kavandatud menetlus oleks võinud anda teistsuguse tulemuse, täpsemalt öeldes kõrgema ostuhinna. Vastupidi, avaliku teenindamise lepingute sõlmimisel tehtud valik ja seega nende alusel makstud hüvitis koos nende teenuste osutamiseks tingimata vajalike varadega oleks taganud suurema potentsiaalsete pakkujate vahelise konkurentsi.

(235) Seega oleks erakorraline volinik toiminud selle eesmärgi saavutamiseks õigesti, i) piirates müüdava äriüksuse ulatust varade ja lepingutega, mis olid funktsionaalselt olulised avaliku teenuse osutamiseks, ja ii) kehtestades ostjatele üksnes seadusest tulenevaid kohustusi. CIN leiab, et see eesmärk on kindlasti saavutatud, arvestades, et Tirrenia äriüksuse ostmise vastu ilmutasid huvi vähemalt 21 riigisisest, Euroopa ja kolmandate riikide isikut.

5.2.4. *Ostuhinna kohta*

(236) CIN leiab, et komisjoni kahtlused selles, kas Tirrenia äriüksuse eest saadud hind oli parim võimalik, ei ole põhjendatud. CINi väitel võib ostuhinda pidada turuhinnast isegi kõrgemaks. CIN viitab eelkõige asjaolule, et üks Tirrenia äriüksuse ostmise vastu huvi ilmutanud ettevõtjatest, nimelt […], vaidlustas ministeeriumi nimetatud sõltumatu eksperdi määratud hinna, kuna summa (380 000 000 eurot) oli liiga suur ([81]). CINi sõnul tähendab see kaudselt seda, et erainvestor on pidanud CINi makstud ostuhinda, mis oli eksperdi määratud hinnast tegelikult kõrgem, liiga kõrgeks. CINi arvates ei saa seega seada kahtluse alla asjaolu, et menetluse tulemusena saadi kõrgem hind.

(237) Igal juhul rõhutab CIN, et Tirrenia äriüksuse kohta tehtud mitme pakkumuse puhul oli lepingu sõlmimise tingimuseks kõrgeim pakutav hind. Lisaks ei saanud ostuhind olla dekreet-seaduse 347/2003 kohaselt mingil juhul madalam kui sõltumatu hindamise põhjal määratud turuhind.

(238) Pärast siduvate pakkumuste esitamise tähtaja möödumist 15. märtsil 2011 oli CIN ainus äriühing, kes oli esitanud menetluse märgukirjas loetletud nõuetele vastava kehtiva siduva ostupakkumuse. CIN esitas 14. aprillil 2011 erakorralise voliniku taotlusel lisaselgitusi ja lõpliku siduva pakkumuse, et viia oma pakkumus täielikult vastavusse ministeeriumi nimetatud eksperdi antud hinnanguga. Seda tausta arvestades tegutses erakorralisse haldusmenetlusse kaasatud Tirrenia, selle asemel et CIN viivitamata pakkumismenetluse võitjaks kuulutada, eesmärgiga tagada pakkujate vahel võimalikult suur konkurents. Sellest lähtuvalt pandi CINi siduv pakkumus üles andmeruumi ja kõiki hoolsuskohustuse täitmise kontrollimise etappi pääsuga pakkujaid kutsuti üles esitama parandatud ostupakkumusi. Selle viimase pakkumuste esitamise vooru tähtajaks (mida pikendati 19. maini 2011) ühtegi teist pakkumust aga ei saadud.

(239) CIN märgib, et eelöeldut on kinnitanud erakorralisse haldusmenetlusse kaasatud Tirrenia, kes teatas eespool nimetatud 5. oktoobri 2011. aasta pressiteates ka järgmist: „pakkumuste võrdlemisel ja pakkumismenetluse võitja väljaselgitamisel peaks ainus kriteerium olema kõrgeim hind. Lisaks sellele ei tohi müügihind – kooskõlas õigusnormidega – mingil juhul olla madalam kui vara turuväärtus, mis on kindlaks määratud sõltumatuks eksperdiks nimetatud juhtiva finantsasutuse antud ametlikus hinnangus“; ning „mis puudutab Tirrenia müügimenetlust, tehti pärast seda, kui Compagnia Italiana di Navigazione oli esitanud siduva ostupakkumuse, mis vastas varade majanduslikule väärtusele, eesmärgiga tagada pakkumismenetluse võimalikult suur läbipaistvus, selle pakkumuse tingimused teatavaks kõigile teistele pakkujatele, andes neile piisavalt aega oma vastupakkumuste esitamiseks; ühtki sellist vastupakkumust aga ei saadud“.

([81]) Komisjon on võtnud seda asjaolu arvesse ka CINi ja Tirrenia äriüksuse kavandatud ühinemist käsitlevas menetluses (juhtum M.6362, mis hiljem lõpetati, kuna pooled võtsid teatise tagasi).

5.2.5. *Ostuhinna osa maksmise edasilükkamise kohta*

(240) Selle küsimuse kohta märkis CIN järgmist. Maksmise edasilükkamine ilma intressita puudutab ainult 180 000 000 eurot kogu 380 100 000 euro suurusest ostuhinnast. CIN juhib tähelepanu ka sellele, et edasilükatud makse on seotud müügi eseme laadiga, st ärisegmendiga, mille tegelik väärtus oleneb uues lepingus sätestatud hüvitussummade tegelikust maksmisest kaheksa aasta jooksul. CIN väidab, et seda kaalutlust võetakse arvesse ka sõltumatu eksperdi hindamisaruandes Tirrenia äriüksuse kohta ([82]).

(241) Lisaks märgib CIN, et makse osaline edasilükkamine intressi kohaldamata oli samuti osa pakkumismenetlusest, kuivõrd CINi siduv pakkumus, mis sisaldas seda tingimust, tehti andmeruumis kättesaadavaks. Erakorraline volinik kutsus kõiki teisi pakkujaid üles esitama kõrgema hinnaga pakkumus. CIN väidab, et kuna sellist pakkumust ei saadud, on müüja saavutanud parimad turul tegelikult kättesaadavad maksetingimused. Teisisõnu oli CINi arvates makse osaline edasilükkamine intressi kohaldamata kõnealusel juhul kõige soodsam võimalus ja tegelikult ainus võimalus, kuidas saavutada sellise hinna maksmine, mis vastab Tirrenia äriüksuse väärtusele.

5.2.6. *Uue lepingu alusel CINile makstava avaliku teenuse hüvitise kohta*

(242) CIN märgib, et tema seisukoha esitamise ajal (s.o 2013. aasta märtsis) oli ta ainus tegutsev teenuseosutaja peaaegu kõigil uue lepinguga hõlmatud liinidel. Ainult Napoli ja Palermo vahelisel segaveoliinil (mida lepingu alusel teenindatakse ainult madalhooajal) tegutseb alates 2011. aastast veel üks teenuseosutaja, st Grandi Navi Veloci (koostöös SNAViga, kes tegutses sellel liinil juba enne 2011. aastat). CIN leiab siiski, et see ettevõtja ei paku tema teenustega võrreldavaid teenuseid. CIN leiab, et kui see liin välja arvata, ei saa konkurentide puudumise tõttu uue lepinguga hõlmatud liinidel tekkida mingeid konkurentsimoonutusi ega mõju liidusisesele kaubandusele. Seetõttu ei saa uue lepingu alusel makstud hüvitis tema arvates olla riigiabi (välja arvatud vahest Napoli–Palermo liiniga seoses).

(243) Lisaks väidab CIN, et uue lepingu alusel makstud hüvitis ei anna talle mingit majanduslikku eelist. CIN leiab eelkõige, et neli Altmarki kriteeriumi on täidetud ja et komisjoni kahtlused selles suhtes ei ole põhjendatud. CIN juhib tähelepanu sellele, et asjaomaseid liine ei teeninda konkureerivad ettevõtjad ja et juba see iseenesest põhjendaks vajadust panna CINile nii avalike teenuste osutamise kohustused kui ka kehtestada talle vastav hüvitis. CIN lisab, et igal juhul ei vähendaks CINiga „konkureeriva“ teenuseosutaja ([83]) ajutine tegutsemine liinidel, mille suhtes kohaldatakse uue lepingu kohaselt avaliku teenuse hüvitist, iseenesest CINi avalike teenuste osutamise kohustusi asjaomase liini teenindamisel. Ehkki CIN peab tagama teenuse katkematuse nendel liinidel, on konkureerivatel teenuseosutajatel vabadus oma graafikujärgseid sõite vähendada, need peatada või tühistada. Lisaks saavad need teenuseosutajad erinevalt CINist vabalt otsustada oma teenuste sageduse, mahu, kvaliteedi ja tariifide üle.

(244) Seoses kolmanda Altmarki kriteeriumiga ei nõustu CIN komisjoni hinnanguga, mille kohaselt oleks 6,5 % suurune riskipreemia liiga suur, kuna CIN ei võta väidetavalt enda kanda riske, mis teenuse osutajale tavaliselt tekivad. Selle kohta märgib CIN, et ta peab hoidma muutumatuna sõitude minimaalsed sagedused ja kohaldama uues lepingus kehtestatud tariifi ülemmäärasid, isegi kui turunõudlus neid sagedusi ei õigusta või kui tariifi ülemmäärad osutuvad liiga madalaks ja majanduslikult jätkusuutmatuks. Seetõttu leiab CIN, et võtab endale turunõudluse ebakindlusega

([82]) CIN viitab eelkõige aruande 6. leheküljele, kus ekspert selgitab, et segmendi väärtuse vahemik „on kindlaks tehtud, tuginedes eeldusele, et jätkatakse ärisegmendi ja Itaalia riigi vahel sõlmitud avaliku teenindamise lepingu kohaldamist, ja asjaomaste ärisegmendi kavas vahemiku alusel konkreetselt kajastatud sissemaksete tasumisele vastavalt kohaldatava lepingu projektile”. […] Näiteks võib sissemaksete 10 % suurune vähendamine põhjustada kõigi muude äriühingu juhtkonna koostatud kavas esitatud eelduste muutumatuna püsimise korral vahemiku vähenemise umbes 35,0 miljoni euro võrra“.

([83]) CIN rõhutab, et „konkureerivate“ teenuseosutajate tegelikult pakutavad juhuveod ei ole üldse võrreldavad teenustega, mille CIN tagab uues lepingus sätestatud avalike teenuste osutamise kohustuste alusel, ei sõitude sageduse (mis, kui ühendus on olemas, piirdub peamiselt kõrghooajaga) ega pakutavate ühenduste poolest.

seotud riski, mis ei mõjuta teisi teenuseosutajaid ([84]). CIN peab kandma ka vähemalt kolm aastat majanduslike võrdlusnäitajate (mida kasutati riikliku hüvitise määramisel) võimalikest muudatustest tulenevad kulud, mille tõttu ei piisa riiklikust hüvitisest avalike teenuste osutamise kohustuste katmiseks. Halbade ja ettenägematute asjaolude (näiteks sektoripõhine kriis) korral peab CIN leppima väiksemate tulude või suuremate kuludega (v.a kütusekulud), mille mõju oodatavatele kuludele/tuludele on umbes 3 %, ja igal juhul leppima väiksemate tulude või suuremate kuludega iga kolmeaastase tegevusperioodi esimesel aastal (vt põhjendus 107). CIN juhib tähelepanu ka sellele, et majanduslikud parameetrid, mille alusel hüvitis kehtestati, määrati kindlaks, pidades silmas 2009. aasta turuolukorda. CINi andmetel on veetavate sõitjate arv sellest ajast alates vähenenud, samal ajal kui kulud (nt sadamatasud ja -kulud, kindlustus- ja hoolduskulud) on suurenenud. Neil põhjustel leiab CIN, et riskipreemiaga, mida ta saab, ei saa kaasneda ülemäärast hüvitamist ja seetõttu on kolmas Altmarki kriteerium täidetud.

(245) Seoses komisjoni kahtlustega neljanda Altmarki kriteeriumi suhtes märkis CIN järgmist. Pakkumismenetlus puudutas üksnes äriühingu neid varasid, mis on tingimata vajalikud uues lepingus sätestatud avalike teenuste osutamise kohustuste täitmiseks (mitte äriühingut tervikuna, nagu osutatakse 2012. aasta otsuses). CIN väitis, et see pakkumine korraldati läbipaistva, tingimusteta ja mittediskrimineeriva pakkumismenetluse teel, mis võimaldas saavutada parima võimaliku müügihinna. CIN leiab, et see võimaldas võitnud pakkujal täita uues lepingus sätestatud avalike teenuste osutamise kohustusi võimalikult tõhusalt, kasutades (üksnes) vara, mis on nende teenuste osutamiseks vajalik ja oluline. CIN ei nõustu ka komisjoni arvamusega, et potentsiaalsed pakkujad, kes on juba varustatud oma laevade ja meeskondadega, oleksid saanud teenust osutada madalama hinnaga. Sellega seoses märgib CIN, et sellised teenuseosutajad oleksid tavaolukorras kasutanud neid laevu oma teenuste osutamiseks ja seetõttu ei oleks need olnud kättesaadavad näiteks selliste lisateenuste osutamiseks, mille jaoks pakkumismenetlus korraldati. See oleks veelgi rohkem nii juhul, kui laevade mahutavus ja sõitude sagedus on rangelt piiratud, nagu nõutakse uues lepingus. Kõigil eespool esitatud põhjustel järeldab CIN, et ka neljas Altmarki kriteerium on täidetud.

(246) Olgugi et CIN leiab, et uue lepingu alusel makstud hüvitis ei kujuta endast riigiabi, on ta täielikkuse huvides vastanud ka komisjoni kahtlustele selle hüvitise kokkusobivuse suhtes siseturuga. CIN juhib eelkõige tähelepanu sellele, et see meede, kui see kujutaks endast riigiabi, vastaks üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2011. aasta otsuse tingimustele. Sellega seoses märgib CIN, et uus leping kehtib vähem kui kümme aastat, nagu nõutakse üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2011. aasta otsuse artikli 2 lõikes 2. Lisaks oleks kõigil uue lepingu alusel käitatavatel liinidel (vajaduse korral ainult madalhooajal) olnud aastatel 2010 ja 2011 (kaks aastat enne volituste andmist) vähem kui 300 000 sõitjat ja seega vastaksid need üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2011. aasta otsuse artikli 2 lõike 1 punktile d. Kõigele lisaks viitab CIN oma vastusele esimese ja kolmanda Altmarki kriteeriumi kohta, et hajutada komisjoni kahtlused seoses üldist majandushuvi pakkuvate teenuste tegeliku olemuse ja määratud hüvitise proportsionaalsusega.

5.2.7. *Majandusliku järjepidevuse (puudumise) kohta Tirrenia ja CINi vahel*

(247) CIN märgib, et komisjon töötas kahe äriühingu vahelise majandusliku järjepidevuse mõiste välja peaasjalikult riigiabi jaoks, viidates spetsiifilistele juhtumitele, kus abi saanud äriühingud andsid oma äritegevuse kasumliku(d) osa(d) üle teistele äriühingutele, mida nad omasid või kontrollisid (sh kaudselt). Seda arvesse võttes leiab CIN, et Tirrenia äriüksuse erastamine jääb selle kriteeriumi kohaldamisalast täielikult välja, kuna Tirrenial (ja endisel Tirrenia kontsernil üldiselt) CINiga äri- ega muid suhteid ei ole.

(248) Lisaks juhib CIN tähelepanu asjaolule, et leidub mõningaid juhtumeid, ehkki neid on vähe ja need on vaieldavad, kus komisjon kohaldas majandusliku järjepidevuse kriteeriumi ka varade või äriühingute võõrandamisel sõltumatute üksuste vahel, kellel ei olnud osanikusuhteid. CIN väidab, et isegi kui seda kriteeriumi kõnealusel juhul kohaldataks (mille CIN vaidlustab), ei leitaks majanduslikku järjepidevust järgmistel põhjustel.

([84]) CIN leiab, et see risk on eriti oluline, kuna tal ei ole ainuõigusi ja seetõttu ei ole tal kindlust, et ta saab osutada teenuseid ainuõiguse alusel.

(249) Esiteks puuduvad CINi ning äriühingu Tirrenia ainuomaniku Fintecna (äriühing, mis kuulub täielikult Itaalia majandus- ja rahandusministeeriumile) vahel isikulised ja äriõiguslikud suhted. Teiseks hõlmab müügi ese ainult neid varasid ja lepinguid, mis on avaliku teenuse osutamiseks funktsionaalselt olulised. Kolmandaks oli lepingu sõlmimise tingimuseks kõrgeim hind. Neljandaks väidetakse, et Tirrenia äriüksuse ostmine CINi poolt on osa omapärasest „äriloogikast" ja põhineb äriplaanil, millel on Tirrenia omadest erinevad aluseks olevad eeldused. CIN kavatseb eelkõige järgida ulatuslikku Tirrenia äriüksuse tõhususe taastamise kava. Kõigele lisaks ei viida töötajaid automaatselt CINi üle ega säilitata töötajate omandatud õigusi, vaid CINil on üksnes kohustus säilitada avalike teenuste osutamise kohustuste täitmiseks vajalikul arvul töötajaid kaks aastat.

5.2.8. *CINi esitatud lisateave*

(250) CIN esitas komisjoni taotlusel üksikasjalikud andmed liinide kohta, mida ta teenindas ajavahemikul 20. juulist 2012 kuni 31. detsembrini 2012 nii avalike teenuste osutamise korra alusel kui ka eraettevõtjana. Esitatud teave sisaldas muu hulgas järgmist:

1) aastaaeg, millal liini käigus hoitakse (nt kõrghooaeg või madalhooaeg, aasta ringi);

2) selle liini teenindamiseks kasutatud laeva(de) nimi ja tonnaaž;

3) sõitjate keskmine arv sõidu kohta;

4) keskmine kaubaveomaht (tonnides) sõidu kohta;

5) keskmine kogutulu sõidu kohta (eurodes);

6) keskmine töötajate arv sõidu kohta ([85]).

(251) Lisaks esitas CIN loetelu liinidest, millel tal oli kohustus osutada avalikku teenust, sealhulgas selle ulatus aastaaegade kaupa ning igal liinil kasutatava(te) laeva(de) minimaalne kogumahutavus. Kõigele lisaks kordas CIN mõnda oma 2011. aasta 1. märtsil 2012. aasta otsuse kohta esitatud vastuses kasutatud argumenti, eelkõige erastamismenetluse kohta, väites, et juhtumi asjaolud näitasid, et avalike teenuste osutamise kohustuste nende täitmiseks vajalike varadega sidumise tulemusel ei antud talle mingit eelist ning et müügihinda kahjustavaid tingimusi ei lisatud ([86]).

5.3. **Pan Medi märkused**

(252) Pan Med väitis oma vastuses 2011. aasta otsusele, et konkurendid teenindavad iga päev Genova – Porto Torrese ja Napoli–Palermo liini, hoolimata Itaalia väidetest, et ükski Tirrenia konkurent ei paku sageduse ja järjepidevuse poolest võrreldavaid teenuseid.

(253) Pan Medi sõnul on Grandi Navi Veloci hoidnud oma Genova – Porto Torrese liini käigus vähemalt kümme aastat, samal ajal kui SNAV teenindab Napoli–Palermo liini (alates 2011. aastast koostöös Grandi Navi Velociga). Lisaks hakkab Moby pakkuma ühendusi Livorno ja Cagliari vahel. Seetõttu ei oleks Tirrenia selle ühenduse ainus pakkuja. Lisaks väitis Pan Med, et puhtalt kaubaveoteenused Napolist Cagliarisse, Ravennast Cataniasse ja Livornost Cagliarisse ei saa kujutada endast tõelist üldist majandushuvi pakkuvat teenust, kuna need ei taga eri piirkondi ühendavat liiklust, vaid on lihtsalt kaubaveosõidukite alternatiivne marsruut, mille puudumise korral käiksid need muude olemasolevate kaubaveoliinide kaudu. Pan Med keskendub peamiselt ühendustele Sitsiiliaga ja osutab maanteesõidukite alternatiivsetele võimalustele ületada Messina väina parvlaevaga. Lõpuks väitis Pan Med, et väidetavalt madalad kaubaveotariifid, mida Tirrenia neil liinidel kohaldab, on teistele veoettevõtjatele takistuseks sellele turule tulemisel.

([85]) See hõlmas ainult meeskonnaliikmete arvu (pardal olevad töötajad, sh need, kes on puhkusel või töölt eemal), täpsustamata igale liinile määratud haldustöötajate ja kaldaltöötajate arvu. CIN juhib tähelepanu ka sellele, et kohaldatavates eeskirjades antakse täpsed juhtnöörid töötajate tööaja, turvalisuse ja ohutuse kohta, et tagada iga ühenduse jaoks meeskonna piisav suurus ja kvaliteet.

([86]) Lisateave on esitatud punktides 5.2.1, 5.2.2, 5.2.3 ja 5.2.4.

(254) Pan Med väitis oma vastuses 2012. aasta otsusele, et kavatses alustada uute liinide teenindamist, kuid väitis, et konkurentsi takistab endise Tirrenia kontserni äriühingutele ja nende omandajatele antud kokkusobimatu abi. Järgmistes põhjendustes esitatakse kokkuvõtlikult Pan Medi märkused, mis käsitlevad üksnes Tirreniat või kõiki endise Tirrenia kontserni äriühinguid.

(255) Tirreniale ja Siremarile antud päästmisabi kohta väitis Pan Med, et alates 28. augustist 2011 – s.o kuupäevast, mille saabumiseks oleks tulnud selle abi andmine lõpetada – kuni selle tagasimaksmiseni umbes aasta ja kaks kuud hiljem, said need kaks äriühingut kasu ebaseaduslikust ja eeskirjadevastasest päästmisabist. Eelkõige ei olnud päästmisabi kooskõlas päästmise ja ümberkorraldamise suunistega ega olnud osa terviklikust restruktureerimiskavast. Seetõttu oli see Pan Medi arvates tegevusabi Tirreniale ja Siremarile.

(256) Seoses uute lepingutega esitas Pan Med märkusi CINi ja Compagnia delle Isole (CdI) osutatud üldist majandushuvi pakkuvate teenuste tõelise olemuse kohta. Pan Med väitis, et nendele ettevõtjatele makstavat riiklikku hüvitist ei õigusta enam ei asjaomaste piirkondade vajadused seoses kogukondade liikumisega ega ka majandusarenguga seotud vajadused. Pan Med juhtis tähelepanu sellele, et eri piirkondi ühendava liikluse tagamise eesmärki ei tohiks täita meelevaldselt valitud liinipakettide kaudu, mis kõnealusel juhul ei näi kajastavat üldist huvi.

(257) Kiri sisaldas ka Pan Medi enda kokkuvõtet konkurentsiolukorrast kabotaažiliinidel, mida CIN ja CdI teenindavad avalike teenuste osutamise korra alusel. Pan Med järeldas selle ülevaate põhjal, et paljudel neil liinidel ([87]) tegutseb konkureerivaid ettevõtjaid, kes pakuksid tema arvates võrreldavaid teenuseid. See näitab, et turg on tõepoolest suuteline täitma CINile ja CdI-le pandud avalike teenuste osutamise kohustusi. Lisaks juhtis Pan Med tähelepanu sellele, et CIN saab mõnel liinil hüvitist ainult madalhooajal osutatavate teenuste eest, samal ajal kui tal on õigus kehtestada kõrghooajal oma tariifid. Pan Medi sõnul tekitaks see riiklike rahaliste vahendite abil lubamatut ristsubsideerimist.

(258) Pan Med teatas ka, et Sitsiilia saart teenindavad praegu piisavalt kuus lennujaama ([88]). Eelkõige olevat Sitsiilia maakonna ja Itaalia mandriosa vahelised lennuühendused i) sageduse, järjepidevuse ja regulaarsuse poolest võrreldavad riiklikku hüvitist saavate mereveoteenustega ning ii) piisavad kohalike kogukondade liikuvuse tagamiseks. Seoses majandusarengu argumendiga rõhutas Pan Med, et suurem osa kaubavedudest toimub Itaalias maanteed mööda ja ühendused Sitsiiliaga on Messina väina kaudu hästi sisse töötatud. Lisaks ei viivat paljud subsideeritud mereühendused kaugematesse piirkondadesse ega toovat kaugematest piirkondadest.

(259) Lisaks eeltoodule väidab Pan Med, et avaliku teenuse osutamise eest makstav hüvitis võimaldab ettevõtjatel teenida kasumit, mis on rohkem kui mõistlik ja ei ole seega kooskõlas kolmanda Altmarki kriteeriumiga. Pan Med tõi näite kulude ja tulude arvutamisest 2010. aastal Ravenna–Catania liini teenindamisel, mis oleks väidetavalt toonud 8,3 miljoni euro ([89]) suuruse kasumi ja seega seda liini teenindavale ettevõtjale Tirreniale ülemäärase hüvitise. Ühtlasi on Pan Med seisukohal, et CIPE direktiivis sätestatud 6,5 % suurune riskipreemia ei ole põhjendatud, kuna CIN ei võtaks enda kanda mingeid äririske.

(260) Pan Med kirjeldas seejärel mitut uut liini, mida ta kavatses teenindada, sealhulgas Augusta–Ravenna liin. Pan Med väitis, et sel viisil pakuks ta pidevat teenust Aadria mere koridoris Sitsiilia saarele ja sealt tagasi, pakkudes suuremas mahus kaubavedu ja ulatuslikumaid ühendusi mandriga. Seetõttu väitis ta, et turujõud on CINile usaldatud üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutamiseks Ravenna– Catania liinil piisavad. Pan Med esitas muu hulgas sarnase argumendi oma kavandatava liini Gaeta – Termini Imerese liini kohta, mis hakkaks konkureerima CINi teenindatava Napoli–Palermo liiniga.

([87]) Pan Med mainis eelkõige seda, et Grimaldi osutas kaubaveoteenuseid Ravenna–Catania, Salerno–Cagliari, Palermo–Cagliari ja Trapani–Cagliari liinil. Pan Medi sõnul teenindasid Moby ja Sardiinia parvlaevad Civitavecchia–Olbia liini hooajati, samal ajal kui Moby olevat sõitnud Genova–Olbia liinil aasta ringi. Pan Medi väitel olevat Moby teenindanud ka iganädalast ühendust Civitavecchia ja Arbataxi vahel.

([88]) Palermo, Catania, Ragusa, Trapani, samuti Lampedusa ja Pantelleria lennujaam.

([89]) Komisjon ei hakka seda tõendamata väidet käesolevas otsuses täpsemalt hindama, kuna Itaalia ametiasutuste esitatud analüütiline raamatupidamisarvestus näitab, et Tirrenia teatas 2010. aastal sellel liinil saadud kahjumist.

(261) Tirrenia äriüksuse ostuhinna osa tasumise edasilükkamise kohta märgib Pan Med, et osamaksetena tasumise võimalust ei olnud Tirrenia äriüksuse ostmise vastu huvi avaldamise kutses sätestatud, samuti ei teavitanud sellest erakorraline volinik ega tema nõustaja(d). Pan Med väitis, et kui ta oleks teadnud hinna osade kaupa maksmise võimalusest, oleks ta Tirrenia äriüksuse omandamise võimalust hoolikalt hinnanud. Lisaks märkis Pan Med, et ta teatas erakorralisse haldusmenetlusse kaasatud Tirreniale ka oma huvist osta ainult Tirrenia Adriatica üksus, kuid ei saanud vastust.

(262) Kõigele lisaks väitis Pan Med 2012. aasta otsusele antud vastuse järeldustes, et tema arvates on Tirrenia ja CINi vahel olemas majanduslik järjepidevus. Sel põhjusel leiab Pan Med, et CIN peaks väidetava kokkusobimatu abi tagasi maksma.

5.4. **Grandi Navi Veloci märkused**

(263) Grandi Navi Veloci (edaspidi ka „GNV“) esitas märkused järgmise kohta: i) merekabotaaži määruse artikli 4 väidetav rikkumine; ii) iga-aastane hüvitis avalike teenuste osutamise kohustuse eest; iii) Tirrenia ja Siremari äriüksuse erastamine; iv) Saremarile määratud sildumise eesõigus; v) erastamise käigus antud muu abi; vi) juba antud abi ebaseaduslikkus ning vajadus abi peatada ja väljamakstud abi esialgu tagasi nõuda ([90]). Enamik neist märkustest puudutab ainult Saremari juhtumit, mis ei kuulu käesoleva otsuse kohaldamisalasse. Järgmistes põhjendustes esitatakse kokkuvõtlikult käesoleva otsuse seisukohast kõige olulisemad märkused.

(264) Tirrenia ja Siremari äriüksuse erastamisega seoses nõustus Grandi Navi Veloci komisjoni 2011. aasta otsuses avaldatud esialgse arvamusega, et menetlus ei olnud piisavalt läbipaistev ja tingimusteta, et välistada abi olemasolu. Lisaks väitis ettevõtja, et Itaalia ametiasutused lükkasid Tirrenia kontserni äriühingute erastamise määramata ajaks edasi, hoolimata garantiidest, mida väidetavalt on aastate jooksul komisjonile antud ja mis väidetavasti on vormistatud 2001. aasta otsuses (selle põhjendustes 4 ja 12) ning 2004. aasta otsuses (põhjendustes 5 ja 45). Äriühing väitis, et tulevase erastamise väljavaateid kasutati komisjoniga suhtlemisel kauplemisvahendina, et saada luba maksta Tirrenia kontserni äriühingutele avaliku teenuse hüvitist kuni 2008. aastani.

(265) Mis puudutab sildumise eesõigust, tsiteeris ettevõtja Itaalia konkurentsiameti kahte otsust (*segnalazioni*), märkides, et sellel eesõigusel võib olla negatiivne mõju konkurentsile, eriti kui abisaajal on ainuõigus sildumisaegadele, mis on majanduslikust seisukohast kõige väärtuslikumad. Ettevõtja ei vaidlustanud komisjoni esialgset seisukohta, et meede ei ole riigiabi, kuna sellega ei kaasne riigi rahaliste vahendite kaotust. Samas väitis Grandi Navi Veloci, et sildumise eesõiguse üleminek endise Tirrenia kontserni äriühingute uutele omanikele, nagu on ette nähtud 2009. aasta seaduse artikli 19b lõikega 21, on juba iseenesest merekabotaaži määruse artikli 4 rikkumine.

(266) GNV esitas komisjoni taotlusel ka üksikasjalikud andmed oma tegevuse kohta Tirrenia/CINi avalike teenuste osutamise korra alusel teenindatavatel liinidel. GNV selgitas eelkõige, et ta teenindab järgmisi liine:

— Genova – Porto Torres: 2009. ja 2010. aastal aasta ringi, alates 1. jaanuarist 2011 kuni 5. novembrini 2011 ning 30. märtsist 2012 kuni 16. septembrini 2012;

— Genova–Olbia (ainult kõrghooajal): 22. maist 2009 kuni 5. oktoobrini 2009, 28. maist 2010 kuni 3. oktoobrini 2010, 27. maist 2011 kuni 18. septembrini 2011 ning 1. juunist 2012 kuni 15. septembrini 2012;

— Napoli–Palermo: 2009. ja 2010. aastal ta sellel liinil ei tegutsenud, 2011. aastal maist detsembrini ja 2012. aastal kogu aasta.

(267) Genova – Porto Torrese liini kohta märkis GNV, et ta vähendas oma teenuseid (sealhulgas nende sagedust) 2012. aastal pärast Saremari turuletulekut. Napoli–Palermo liini hakkas GNV 2012. aastal teenindama aasta ringi kaks korda ööpäevas (üks öine ja üks päevane väljumine). GNV väitis, et tema teenused nendel liinidel on võrdväärsed Tirrenia/CINi pakutavate teenustega. GNV vastustest selgus ka see, et Napoli–Palermo liinil kasutas ta järgmisi laevu: SNAV Sardegna (ehitatud 1989. aastal), SNAV Campania (ehitatud 1974. aastal), SNAV Lazio (ehitatud 1989. aastal) ja alles 2011. aastal ka Finn Forest (ehitatud 1978. aastal).

([90]) Vastavalt nõukogu 22. märtsi 1999. aasta määruse (EÜ) nr 659/1999 (millega kehtestatakse üksikasjalikud eeskirjad EÜ asutamislepingu artikli 93 kohaldamiseks) artiklile 11, EÜT L 83, 27.3.1999, lk 1.

6. **GRIMALDI ESITATUD TEAVE**

(268) Grimaldi esitas mitu korda märkusi, iga kord huvitatud kolmandatele isikutele 2011. aasta otsuse ja 2012. aasta otsuse kohta oma seisukohtade avaldamiseks määratud tähtajast hiljem. Ühelgi korral ei esitatud märkusi nõukogu määruse (EL) 2015/1589 artikli 24 lõikes 2 osutatud kohustuslikul kaebuse vormil ([91]). Sellest hoolimata esitab komisjon järgmistes punktides kokkuvõtlikult need väited ja annab neile vastuse punktis 7.4.

6.1. **Esimene esitamine (2016. aasta veebruar)**

(269) Grimaldi esitas 12. veebruaril 2016 komisjonile märkusi uue lepingu alusel CINile antud hüvitise ja turgu valitseva seisundi väidetava kuritarvitamise kohta (ELi toimimise lepingu artikli 102 alusel), lisamata aga tõendavaid dokumente. Kiri saadeti ka Itaalia konkurentsiametile. Käesoleva otsuse seisukohast kõige olulisemad elemendid on kokkuvõtlikult esitatud allpool.

(270) Kirjas käsitletud riigiabi elementide kohta väitis Grimaldi, et CINile makstakse väidetavate avalike teenuste osutamise kohustuste täitmise eest liiga palju hüvitist. Grimaldi esitas järgmised argumendid.

(271) Esiteks arvutati kindlasummaline hüvitis välja kulusid, eelkõige kütusekulusid käsitlevate väidetavalt aegunud ja ekslike eelduste alusel. Grimaldi leidis eelkõige, et kütusekulud, mis moodustavad umbkaudu 30 % veokuludest, vähenesid aastatel 2012–2016 järsult, nii et hüvitist oleks tema arvates tulnud vastavalt kohandada (st vähendada) ([92]).

(272) Teiseks väitis Grimaldi ka seda, et CINi arvukad agressiivsed turustusalgatused ja allahindlused olid võimalikud üksnes uuest lepingust tuleneva ülemäärase hüvitamise tagajärjel. Grimaldi tõstis eelkõige esile asjaolu, et 2016. aasta veebruaris tegid CIN ja Moby kaks identset sooduspakkumist, mis seega osutas, et nii CIN kui ka Moby tegutsesid peaasjalikult integreeritud äristrateegia järgi ning et CIN ristsubsideeris uuest lepingust tuleneva väidetava ülemäärase hüvitisega Moby pakkumisi ja sooduskampaaniaid.

(273) Kolmandaks juhtis Grimaldi tähelepanu sellele, et mõnes uue lepinguga hõlmatud liinil tegutses CIN tegelikult monopolistina, samal ajal kui teistel liinidel oli peamine konkurent Moby ise. Seepärast väidab Grimaldi, et kuna Onorato Partecipazioni sai Itaalia konkurentsiameti resolutsiooniga nr 25773 võimaldatud omandamise tulemusena ainukontrolli nii CINi kui ka Moby üle, kadus tegelikult CINi jaoks konkurents liinidel, kus varem oli Moby tema ainus konkurent. Grimaldi seisukoha järgi tuleks seetõttu vähendada uue lepingu kohase CINi hüvitise arvutusse lisatud riskipreemiat, kuna selle eesmärk oli hüvitada CINi võetud lisarisk nendel liinidel, kus ta ei täida avalike teenuste osutamise kohustust ainuõiguse tingimustel. Lisaks rõhutas Grimaldi, et Itaalia konkurentsiameti otsuse nr 25773 punktides 47 ja 56 peeti asjaolu, et CIN saab oma avalike teenuste osutamise kohustuste tõttu „suuri riiklikke toetusi“, takistuseks, mis seisab potentsiaalsete konkurentide pääsu ees turule, kus CINi/Moby kontsentratsioon lõi tegelikult monopoolsele seisundile vastava turgu valitseva seisundi ([93]).

(274) Grimaldi leidis ka, et vähemalt mõnel liinil, kus konkurendid tegutsesid, puudub tegelik vajadus üldist majandushuvi pakkuvate teenuste järele, eriti Genova–Olbia ja Civitavecchia–Olbia liinil, kus tegutseb ka Moby. Grimaldi sõnul viitab see sellele, et CINi ja Moby ühine tegutsemine mõlemal liinil oli piisavalt stabiilne, et seada kahtluse alla vajadus üldist majandushuvi pakkuvate teenuste järele, vähemalt neil aastatel.

(275) Mis puudutab turgu valitseva seisundi väidetavat kuritarvitamist, toob Grimaldi esile mitu kuritarvituslikku ja survestavat turutava, mida CIN ja Moby on transpordisektoris väidetavalt järginud oma klientide suhtes, kes just hakkasid mitmel liinil kasutama Moby ja CINi konkurentide teenuseid. Grimaldi juhib tähelepanu ka sellele, et uue lepingu kohaselt CINile makstud väidetavalt ülemäärane hüvitis andis talle rahalised võimalused võtta kasutusele piiravaid tavasid võimalike turule sisenejate vastu.

([91]) Nõukogu 13. juuli 2015. aasta määrus (EL) 2015/1589, millega kehtestatakse üksikasjalikud eeskirjad Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 108 kohaldamiseks (ELT L 248, 24.9.2015, lk 9).

([92]) Lisaks vaidlustab Grimaldi asjaolu, et kuna uue lepingu majanduslik ja rahaline tasakaal vaadatakse läbi ainult iga kolme aasta tagant ja väidetavalt vabatahtlikkuse alusel, siis hüvitise määramisel ei ole põhimõtteliselt võimalik kütusekulu muutusi arvesse võtta.

([93]) Itaalia konkurentsiamet arendab seda punkti edasi oma otsuses nr 27 053, punktid 198–207. Üksikasjalikumat teavet leiab punktist 6.2.

(276) Kõigele lisaks väitis Grimaldi, et CINile antud abi on ebaseaduslik, kuna Itaalia ei järginud ELi toimimise lepingu artikli 108 lõikes 3 sätestatud ooteaja kohustust, ning soovitas komisjonil võtta vastu otsus, millega kohustatakse Itaaliat peatama abi maksmine ja väljamakstud abi esialgu tagasi nõudma (vähemalt väidetava ülemäärase hüvitamise osa) vastavalt määruse (EL) 2015/1589 artiklile 13.

6.2. **Itaalia konkurentsiameti 28. märtsi 2018. aasta resolutsioon nr 27053**

(277) Itaalia konkurentsiamet avaldas 28. märtsil 2018 Grimaldi kirja peale oma resolutsiooni nr 27053 (vt põhjendus 269), kus ta järeldas, et 28. septembri 2015. aasta ja resolutsiooni vastuvõtmise kuupäeva (s.o 28. veebruar 2018) vahelisel ajal on nii CIN kui ka Moby kuritarvitanud oma turgu valitsevat seisundit, nagu on sätestatud ELi toimimise lepingu artikli 102 punktis b, mitmel kaubaveo- ja segaveoliinil Itaalia mandriosa ja Sardiinia vahel, sealhulgas järgmistel liinidel:

1) Genova – Porto Torrese liin,

2) Olbia–Genova liin,

3) Olbia–Civitavecchia liin,

4) Livorno–Cagliari liin,

5) Cagliari–Civitavecchia liin.

(278) Konkurentsivastane käitumine leidis aset viiel eespool nimetatud liinil, mis on hõlmatud uue lepinguga, ajal, millal kehtisid asjaomased avalike teenuste osutamise kohustused. Sellise käitumise hulka kuulus veo, sh kiiresti riknevate kaupade veo teenuste osutajatele laevadele juurdepääsu keelamine. Konkurentsieeskirjade rikkumise eest pidid CIN ja Moby maksma trahvi 29 202 673,73 eurot.

(279) Itaalia konkurentsiameti resolutsioon nr 27 053 kaevati edasi piirkondlikku halduskohtusse (*Tribunale Amministrativo Regionale*, edaspidi „TAR“) ja trahvi sissenõudmine peatati vastavalt. TAR võttis 4. juunil 2019 vastu otsuse nr 7175/2019, millega tühistas osaliselt Itaalia konkurentsiameti otsuse nr 27 053 ja nõudis, et konkurentsiamet alustaks uurimist uuesti ja arvutaks trahvi ümber.

6.3. **Teine esitamine (2018. aasta mai)**

(280) Grimaldi esitas 29. mail 2018 komisjonile uusi märkusi, tuginedes enamjaolt Itaalia konkurentsiameti resolutsioonile nr 27053, ja kordas juba esimesel korral esitatud väiteid ning lisas nende toetuseks mõned täiendavad argumendid, mis on kokkuvõtlikult esitatud allpool.

(281) Esiteks teatas Grimaldi uue lepingu kohase väidetava ülemäärase hüvitamise kohta, et Itaalia transpordiministeerium väidetavalt kritiseeris põhjenduses 272 kirjeldatud tava, kuna see võib seada ohtu uue lepingu rahalise jätkusuutlikkuse ja kujutada endast väidetavalt sobimatut kulude ja tulude segiajamist kahe äriühingu vahel. Grimaldi järeldas selle põhjal ka, et CIN ei ole järginud raamatupidamisarvestuse lahususe nõuet.

(282) Teiseks väitis Grimaldi üldist majandushuvi pakkuvate teenuste tõelisuse kohta, et mõnda avalike teenuste osutamise kohustustega hõlmatud liini teenindab mitu ettevõtjat, ja seadis seega kahtluse alla tõeliste üldist majandushuvi pakkuvate teenuste olemasolu. Grimaldi väitis eelkõige, et Moby, GNV, Forship, Grendi ja Grimaldi ise teenindavad aasta ringi eri aegadel liine, mida võib pidada samaväärseks CINi poolt uue lepingu alusel teenindavate liinidega (ainult selle vahega, et mõnikord suunduvad liinid eri sadamatesse).

(283) Lisaks väitis Grimaldi, et CIN on lepingu tingimusi korduvalt rikkunud. Täpsemalt öeldes nähtub Itaalia konkurentsiameti otsusest nr 27 053, et mitmel Sardiiniasse suunduval ja sealt väljuval liinil, mis on hõlmatud avalike teenuste osutamise kohustustega, keelduti süstemaatiliselt veoettevõtjaid pardale lubamast või nende suhtes kohaldati kahjulikke turutingimusi, et takistada mõnel neist liinidest uute tulijate turule sisenemist, sealhulgas Grimaldit ennast ja Grendit. Olenemata turgu valitseva seisundi kuritarvitamisest leidis Grimaldi, et see näitab, et CIN ei osuta tegelikult tõelist üldist majandushuvi pakkuvat teenust, vähemalt kaubaveo puhul, kuna ta ei taga nendele veoettevõtjatele eri piirkondi ühendavat liiklust. Grimaldi leiab hoopis, et CIN lihtsalt kasutab koos Mobyga avaliku teenuse hüvitist turgu valitseva seisundi kuritarvitamiseks.

(284) Kolmandaks leidis Grimaldi, et Tirrenia äriüksuse eest tasutava hinna esimese osa ehk 55 miljoni euro maksmisega viivitamine annab CINile lisaeelise (vt põhjenduse 88 punkt b).

6.4. **Kolmas esitamine (2018. aasta september)**

(285) Grimaldi esitas 18. septembril 2018 uusi märkusi, mis oli adresseeritud Itaalia transpordiministeeriumile, konkurentsiametile ja komisjonile. Sel korral teavitas Grimaldi transpordiministeeriumit ja konkurentsiametit CINi ja Moby kavandatavast ühinemisest ning palus Itaalia ametiasutustel nende vastavates pädevusvaldkondades sekkuda. Moby kontsern teatas sellest ühinemisest oma 30. juunil 2018 esitatud poolaastaaruandes, kus ta märkis, et asjaomane dokument sõlmitakse 2018. aasta novembriks ja ühinemine jõustub 1. jaanuaril 2018 (vt põhjendus 83).

(286) Grimaldi väitis, et ühinemine on vastuolus Itaalia konkurentsiameti 23. septembri 2013. aasta otsusega, milles väidetakse, et Moby ja CINi ühinemine rikub CINi seaduse nr 287/90 artikli 8 lõike 2a (mis lisati seaduse 57/2001 artikli 11 lõikega 3) ([94]) kohast „äriühingute lahususe“ tagamise kohustust. Selle sätte kohaselt ei saa üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid osutada ja äritegevust teostada üks ja sama äriühing, vaid seda peaksid tegema eraldi ettevõtjad (isegi kui nad kuuluvad samasse kontserni). Sel põhjusel palus Grimaldi Itaalia konkurentsiametil sekkuda, et karistada kahte äriühingut artikli 8 lõike 2f kohaselt, tuginedes ka varasemale sarnastes juhtumites otsuste tegemise tavale.

(287) Lisaks väitis Grimaldi, et ühinemisega rikutakse 18. juuli 2012. aasta lepingut. Grimaldi märkis eelkõige, et ühinemine rikub nõuet pidada eraldi ja analüütilist raamatupidamisarvestust iga avaliku teenindamise lepingu alusel teenindatava liini kulude ja tulude kohta. Grimaldi väitel tuleb uue lepingu artiklist 22 tulenevalt seda nõuet lugeda, võttes arvesse seaduse nr 287/90 artikli 8 lõiget 2a, kus nõutakse äriühingute täielikku lahus hoidmist, mitte lihtsalt nende eraldi raamatupidamisarvestust. Grimaldi väitis, et ühinemine võimaldab CINil ristsubsideerida tema enda või Moby osutatavaid äriteenuseid ja takistab ministeeriumil nõuetekohaselt kontrollida riiklike toetuste kasutamist.

(288) Kõigele lisaks nõudis Grimaldi, et komisjon lõpetaks ametliku uurimismenetluse.

6.5. **Lisateabe esitamine (2018. aasta oktoober ja november)**

(289) Grimaldi esitas 9. oktoobril 2018 Itaalia transpordiministeeriumile ja konkurentsiametile veel märkusi ning saatis komisjonile teavitamise eesmärgil selle kirja koopia. Selles kirjas keskendus Grimaldi Moby ja CINi väljakuulutatud hinnatõusudele, mille väidetav eesmärk oli kompenseerida kütusekulude suurenemist. Grimaldi osutas, et hinnatõusud on järsemad seal, kus Moby/CIN tegutseb väidetavalt monopolistina (Genova–Olbia ja Genova – Porto Torrese liin), ja väiksemad seal, kus Moby/CIN konkureerib Grimaldiga (Napoli–Catania liin, kui Grimaldi teenindab Salerno–Catania liini). Lisaks märkis Grimaldi, et hinnatõusud ei ole liini pikkusega proportsionaalsed, nagu peaks olema, kui nende eesmärk oleks tõepoolest lahendada kütusekulude suurenemist. Neil põhjustel palus Grimaldi, et

a) Itaalia konkurentsiamet kontrolliks Moby ja CINi hinnatõusude väidetavat kuritarvituslikku ja konkurentsivastast olemust (mis väidetavalt tähendab konkurentsiameti 28. veebruari 2018. aasta otsuse nr 27053 tingimuste rikkumist);

b) Itaalia konkurentsiamet peataks ühinemise, kus Moby liidetakse CINiga (nagu ta nõudis juba oma varasemas, 18. septembri 2018. aasta seisukohas);

c) transpordiministeerium kontrolliks CINi hinnatõusude vastavust uue lepingu tingimustele.

(290) 20. novembril 2018 esitas Grimaldi Itaalia konkurentsiametile veel kord märkusi ning saatis selle kirja koopia Itaalia transpordiministeeriumile ja komisjonile. Selles kirjas kordas Grimaldi Itaalia konkurentsiametile esitatud taotlust peatada Moby ja CINi kavandatud ühinemine. Grimaldi möönis, et ühinemiseks ei ole vaja Itaalia konkurentsiameti

([94]) GURI nr 240, 13. oktoober 1990.

eelnevat luba, kuna tegemist on üksnes kontsernisisese restruktureerimisega. Sellegipoolest väitis Grimaldi, et üldist majandushuvi pakkuvate teenuste ja äritegevuse kulude ja tulude omavaheline segiajamine suureneb pärast ühinemist veelgi. Oma väidete kinnitamiseks viitas Grimaldi kahele kirjale, mille transpordiministeerium saatis CINile viimase ja Moby ühiste turustuspakkumiste ning nende võimaliku mõju kohta uue lepingu finantstasakaalule.

7. **HINDAMINE**

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

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

(292) ELi toimimise lepingu artikli 107 lõikes 1 sätestatud tingimused on kumulatiivsed. Seetõttu peavad selleks, et kindlaks teha, kas käesoleva otsuse kohaldamisalasse kuuluv meede kujutab endast riigiabi ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses, olema täidetud kõik eespool nimetatud tingimused. Nimelt peaks meede

a) olema saadud liikmesriigilt või riigi ressurssidest,

b) soodustama teatud ettevõtjaid või teatud kaupade tootmist,

c) kahjustama või ähvardama kahjustada konkurentsi,

d) kahjustama liikmesriikidevahelist kaubandust.

(293) Komisjon märgib, et sildumise eesõigus, mis kehtib ainult avaliku teenindamise lepingu alusel teenindatavatel liinidel, on lahutamatult seotud Tirrenia ja selle omandaja CINi üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutamisega. Seetõttu hinnatakse seda meedet koos neile äriühingutele makstava avaliku teenuse hüvitisega (vt punktid 7.1.1 ja 7.1.3).

(294) Lisaks sellele märgib komisjon, et Itaalia ja CINi vahelist uut lepingut tuleks hinnata koos Tirrenia äriüksuse erastamisega (sealhulgas ostuhinna osa tasumise edasilükkamisega). Selline ühine hindamine on asjakohane, sest põhimõtteliselt korraldas Itaalia avaliku teenindamise lepingu (st uue lepingu) pakkumismenetluse, mille võitnud pakkuja pidi omandama Tirrenialt hulga varasid (peamiselt laevu), mis on vajalikud avaliku teenindamise lepingus sätestatud avalike teenuste osutamise kohustuste täitmiseks.

7.1.1. *Tirrenia ja Itaalia vahelise esialgse lepingu pikendamine*

7.1.1.1. Riiklikud rahalised vahendid

(295) Riigiabiks liigitamiseks peab meede olema riigiga seostatav ja pärinema otseselt või kaudselt riiklikest rahalistest vahenditest.

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

(297) Komisjon võtab arvesse, et Itaalia sõnul maksavad kõik parvlaevaettevõtjad sildumise eest asjaomastele sadamavaldajatele korrapäraseid tasusid, kuid Tirrenia ei maksnud sildumise eesõiguse eest lisatasu. Sellegipoolest on komisjon seisukohal, et põhimõtteliselt oleks Itaalia võinud otsustada kehtestada sildumise eesõiguse eest lisatasu ja seda tegemata jättes on ta loobunud riigieelarvelistest tuludest. Kuna sildumise eesõigus on antud seadusega (vt põhjendus 108), saab seda seostada riigiga.

7.1.1.2. Valikulisus

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

7.1.1.3. Majanduslik eelis

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

(300) Täpsemalt öeldes märkis Euroopa Kohus Altmarki kohtuotsuses, ([95]) et riigi sekkumine ei kuulu ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 kohaldamisalasse, kui see on käsitatav hüvitisena, mis on tasu abi saanud ettevõtjate poolt avalike teenuste osutamise kohustuse täitmisel osutatud teenuse eest, mistõttu ei saa need ettevõtjad tegelikult rahalist soodustust ja see sekkumine ei anna nendele ettevõtjatele paremat konkurentsipositsiooni võrreldes nendega konkureerivate ettevõtjatega.

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

1) abi saav ettevõtja peab olema reaalselt vastutav avaliku teenuse osutamise kohustuste täitmise eest ja need kohustused peavad olema täpselt kindlaks määratud (esimene Altmarki kriteerium);

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

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

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

302) Komisjon täpsustas Altmarki kriteeriumide kohaldamist oma teatises riigiabi eeskirjade kohaldamise kohta üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutamise eest makstava hüvitise suhtes (edaspidi „üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitlev teatis“) ([96]).

(303) Arvestades, et Altmarki kriteeriume tuleb täita kumulatiivselt, võimaldaks ühe nimetatud kriteeriumi mittejärgimine komisjonil järeldada, et hinnatav meede annab abisaajale majandusliku eelise. Selle põhjal hindab komisjon kõigepealt neljanda Altmarki kriteeriumi täitmist.

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

(305) Ühegi esialgse lepingu pikendamise puhul ajavahemikul 1. jaanuarist 2009 kuni 18. juulini 2012 ei valitud Tirreniat avaliku pakkumismenetluse teel. Itaalia riik pikendas üksnes juba kehtivat süsteemi, andes sellega eelnevalt kindlaks määratud ettevõtjale õiguse saada endiselt hüvitist avalike teenuste osutamise kohustuste täitmise eest.

([95]) Vt 24. juuli 2003. aasta otsus kohtuasjas C-280/00: Altmark Trans, ECLI:EU:C:2003:415.
([96]) ELT C 8, 11.1.2012, lk 4.

(306) Lisaks ei ole Itaalia ametiasutused esitanud komisjonile mingeid tõendeid selle kohta, et hüvitise suurus määrati kindlaks nende kulude analüüsi alusel, mida keskmise suurusega, hästi korraldatud juhtimise ja asjassepuutuva avaliku teenindamise nõudluse rahuldamiseks vajalike sobivate transpordivahenditega varustatud ettevõtja oleks nende kohustuste täitmiseks kandnud, arvestades nende kohustuste täitmisega seotud tulusid ning mõistlikku kasumit. Itaalia on väitnud ainult seda, et pärast 2009. aasta seaduses sätestatud hüvitise ülemmäära kehtestamist vähenes alates 2010. aastast Tirreniale avaliku teenuse osutamise eest makstav hüvitis märkimisväärselt (vt põhjendus 25). Itaalia ei ole siiski näidanud, et Tirrenia poolt avalike teenuste osutamise kohustuste täitmisel kantud kulud olid kooskõlas keskmise suurusega, hästi korraldatud juhtimise ja sobivate transpordivahenditega varustatud ettevõtjal tekkivate kuludega.

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

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

(309) Sildumise eesõigusega seoses tuletab komisjon kõigepealt meelde, et Itaalia konkurentsiamet AGCM on vähemalt kahel korral leidnud, et sellel meetmel on majanduslik väärtus (vt põhjendus 265). Sellegipoolest ei maksa Tirrenia sildumise eesõiguse eest mingit tasu (vt põhjendus 190). Lisaks sellele märgib komisjon, et sildumise eesõigusel on vähemalt teoreetiliselt potentsiaal vähendada ettevõtja kulusid (nt kuna garanteeritud sildumine võib lühendada sadamates ooteaegu ja vähendada seega kütusekulusid) või suurendada tema tulusid (nt seetõttu, et mõnel kellaajal väljumiste järele võib tekkida suurem sõitjatepoolne nõudlus). On tõsi, et kui sildumise eesõigus võimaldab kiiremat sildumist, võivad parvlaevateenuse kasutajad eelistada parvlaevaettevõtjat, kes sellest meetmest kasu saab. Isegi kui need mõjud realiseeruvad vaid piiratud tingimustel või on suhteliselt väikesed, võib sildumise eesõigus anda Tirreniale siiski majandusliku eelise.

7.1.1.4. Konkurentsile ja kaubandusele avaldatav mõju

(310) Kui liikmesriigi antud abiga tugevdatakse ettevõtja positsiooni võrreldes teiste Euroopa Liidu siseturul konkureerivate ettevõtjatega, siis tuleb viimati nimetatud ettevõtjaid käsitada sellest abist mõjutatuna ([97]). Piisab sellest, kui abisaaja konkureerib teiste ettevõtjatega konkurentsile avatud turul ([98]).

(311) Käesoleval juhul konkureerib abisaaja teiste liidus mereveoteenuseid pakkuvate ettevõtjatega, eelkõige alates sellest ajast, millal jõustusid nõukogu määrus (EMÜ) nr 4055/86 ([99]) ja merekabotaaži määrus, millega liberaliseeritakse vastavalt mereveo ja merekabotaaži rahvusvaheline turg. Asjaolu, et mõnel liinil oli Tirrenia sel ajal ainus teenuseosutaja, ei tähenda, et teised (rahvusvahelised) teenuseosutajad ei võiks olla huvitatud sarnaste mereveoteenuste pakkumisest. Seetõttu võib pikendatud esialgse lepingu alusel mereveoliide teenindamise eest antav hüvitis mõjutada liidu kaubandust ja moonutada konkurentsi siseturul. Samadel põhjustel kehtib see järeldus ka sildumise eesõiguse kohta.

7.1.1.5. Järeldus

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

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

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

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

7.1.1.6. Uus või olemasolev abi

(313) Nagu eespool selgitatud (vt põhjendus 201), arvab erakorralisse haldusmenetlusse kaasatud Tirrenia, et kui Tirreniale kuni 2008. aasta lõpuni makstud avaliku teenuse hüvitis liigitatakse olemasolevaks abiks merekabotaaži määruse artikli 4 lõike 3 alusel, kehtib see liigitus ka hüvitise suhtes, mida makstakse pikendatud esialgse lepingu alusel.

(314) Komisjon märgib kõigepealt, et Tirreniale avalike teenuste osutamise kohustuste täitmise eest 2008. aasta lõpuni makstud hüvitist käesolevas otsuses ei hinnata. Hüvitise hindamist ja selle liigitumist olemasolevaks abiks käsitletakse komisjoni eraldi otsuses ([100]).

(315) Vastavalt määruse (EL) 2015/1589 artikli 1 punktile c on uus abi „kogu abi (st abikavad ja individuaalne abi), mis ei ole olemasolev abi (sh olemasoleva abi muudatused)". Lisaks nähakse ELi toimimise lepingu artikli 108 lõikes 3 ette, et olemasoleva abi määramise plaanidest või olemasoleva abi muutmise plaanidest tuleb komisjoni piisavalt aegsasti teavitada ja neid ei tohi rakendada enne, kui nimetatud menetluse järgi on tehtud lõplik otsus ([101]). Kooskõlas Euroopa kohtute ([102]) seisukohaga leiab komisjon, et sellise abikava rakendamise või üksiktoetuse andmise kestuse muutmine (st pikendamine), mille lõppkuupäev oli paika pandud (st 31. detsember 2008), on piisav, et muuta see uueks abiks, olenemata sellest, kas meetme muid omadusi muudeti või ei muudetud.

(316) Ülaltoodud põhjustel leiab komisjon, et olenemata sellest, kas Tirreniale kuni 2008. aasta lõpuni makstud hüvitis liigitub olemasolevaks abiks või mitte, tuleks korduvalt pikendatud esialgse lepingu alusel makstud avaliku teenuse hüvitist pidada uueks abiks ja erakorralisse haldusmenetlusse kaasatud Tirrenia argumendid tuleks seega tagasi lükata.

(317) Komisjon märgib, et ei Itaalia ametiasutused ega erakorralisse haldusmenetlusse kaasatud Tirrenia ei ole väitnud, et sildumise eesõigus on olemasolev abi. Seetõttu hindab komisjon seda meedet uue abina.

7.1.2. *Tirrenia päästmisabi ebaseaduslik pikendamine*

(318) Komisjon on juba 2010. aasta otsuse põhjendustes 34–40 märkinud, et teatatud päästmisabimeede oli Tirreniale antud riigiabi ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

(319) 2010. aasta otsuses kuulutas komisjon teatatud päästmisabi Tirreniale siseturuga kokkusobivaks. Kooskõlas 2004. aasta päästmise ja ümberkorraldamise suunistega kohustus Itaalia edastama komisjonile kuue kuu jooksul kas restruktureerimis- või likvideerimiskava või tõendi selle kohta, et laen on täielikult tagasi makstud ja/või garantii kehtivus lõpetatud.

(320) Tagatud laenu esimene osamakse tehti Tirreniale 28. veebruaril 2011 ja seega sai kuuekuuline tähtaeg läbi 28. augustil 2011.

(321) Itaalia ei esitanud selleks kuupäevaks komisjonile restruktureerimiskava (või likvideerimiskava). Selle asemel nõuti tagatis enne ettenähtud kuue kuu möödumist, st 11. juulil 2011, sisse ja alates sellest kuupäevast tekkis Tirrenial võlg riigi ees. Tirrenia võlasumma, mis tekkis tagatise sissenõudmisest, maksti riigile lõpuks tagasi 18. septembril 2012. Kuni selle kuupäevani sai Tirrenia kasu päästmisabimeetmetest.

(322) Itaalia ametiasutused ei ole väitnud ega tõendanud, et päästmisabi pikendamine ei ole enam riigiabi. Nad on esitanud vaid argumendid (vt punkt 4.2) selle kohta, miks oleks meede olnud siseturuga kokkusobiv ka pärast kuuekuulise tähtaja möödumist.

([100]) Täpsemalt öeldes hinnatakse seda meedet juhtumi SA.15631 raames.

([101]) Kohtuasi C-590/14 P: DEI ja komisjon *vs.* Alouminion tis Ellados, ECLI:EU:C:2016:797, punkt 45.

([102]) Liidetud kohtuasjad T-127/99, T-129/99 ja T-148/99: Territorio Histórico de Álava – Diputación Foral de Álava ja teised *vs.* komisjon, ECLI:EU:T:2002:59, punkt 175.

(323) Seetõttu leiab komisjon, et päästmisabi pikendamine pärast kuuekuulist tähtaega, st 28. augustist 2011 kuni 18. septembrini 2012, on samuti Tirreniale antud riigiabi ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

7.1.3. *Tirrenia äriüksusega seotud uue lepingu sõlmimine CINiga, sealhulgas ostuhinna osa maksmise edasilükkamine CINi poolt*

(324) Selleks et otsustada, kas Tirrenia äriüksusega seotud uue lepingu sõlmimine, sealhulgas ostuhinna osa tasumise edasilükkamine, kujutab endast CINile antud eelist ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses, peab komisjon hindama, kas Altmarki kriteeriumid on täidetud (vt põhjendus 299).

7.1.3.1. Esimene Altmarki kriteerium

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

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

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

(327) Merekabotaaži valdkonnas kehtivad avalike teenuste osutamise kohustust reguleerivad üksikasjalikud liidu eeskirjad on sätestatud merekabotaaži määruses, mereveoga tegelevatele ettevõtjatele antava võimaliku riigiabi uurimise puhul aga ühenduse suunistes meretranspordile antava riigiabi kohta (edaspidi „mereveo riigiabi suunised“) ([103]).

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

„Liikmesriik võib sõlmida avalike teenuste osutamise lepinguid laevaühingutega, kes osalevad regulaarsete teenuste osutamisel saartele ja saartelt ning nende vahel, või kehtestada neile avalike teenuste osutamise kohustusi kabotaaži-teenuste osutamise tingimusena.

Kui liikmesriik sõlmib avalike teenuste osutamise lepinguid või kehtestab avalike teenuste osutamise kohustusi, peab ta seda tegema ühtki ühenduse laevaomanikku diskrimineerimata.“

(329) Merekabotaaži määruse artikli 2 lõikes 3 on sätestatud, et avaliku teenindamise leping võib hõlmata:

— veoteenuseid, mis vastavad kinnitatud pidevus-, korrapärasus-, mahu- ja kvaliteedinormidele,

— lisaveoteenuseid,

— kindlaksmääratud tariifiga ja kindlaksmääratud tingimustel, eriti teatavatele sõitjatekategooriatele või teatavatel liinidel osutatavaid veoteenuseid,

— teenuste kohandamist tegelike nõuetega.

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

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

(331) Väljakujunenud kohtupraktika kohaselt võib avalike teenuste osutamise kohustuse kehtestada vaid siis, kui see on põhjendatud vajadusega tagada piisavad regulaarsed mereveoteenused, mida ei ole võimalik tagada ainult turujõudude abil ([104]). Merekabotaaži määruse tõlgendamist käsitlevas teatises ([105]) kinnitatakse, et „[l]iinid, mida võib kohustada teenindama avaliku teenuse korras, määravad kindlaks liikmesriigid (k.a piirkondlikud ja kohalikud ametiasutused), mitte laevaomanikud. Avalike teenuste osutamise kohustust võib eelkõige ette näha saarekabotaaži regulaarteenusena, juhul kui turuhäirete tõttu ei ole võimalik tagada piisavat teenust". Lisaks määratletakse merekabotaaži määruse artikli 2 punktis 4 avalike teenuste osutamise kohustused kui kohustused, „mida kõnesolev ühenduse laevaomanik kommertshuvidest lähtudes endale ei võtaks või ei võtaks samas ulatuses või samadel tingimustel".

(332) Tuginedes kohtupraktikale, ([106]) kontrollib komisjon selleks et hinnata, kas on olemas tegelik vajadus avalike teenuste järele ning kas see oli vajalik ja proportsionaalne, ning seega ka seda, kas esimene Altmarki kriteerium on täidetud, järgmist:

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

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

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

1. **Kasutajatepoolne nõudlus**

(333) Kõnealusel juhul usaldati CINile segaveoteenuste ja kõigi kaubaveoteenuste osutamine tabelis 3 esitatud kaheteistkümnel liinil. CINile pandud avalike teenuste osutamise kohustused puudutavad teenindatavaid mereveoliine, asjaomastele teenindatavatele mereveoliinidele määratud laevade tüüpi ja mahutavust, varulaeva kättesaadavust teenuse katkematuse tagamiseks, sõitude sagedust ja maksimaalseid piletihindu (vastavalt saarelanikele ja muudele sõitjatele), mida teenuse kasutajad igal asjaomasel liinil maksavad.

(334) Nagu on kirjeldatud põhjenduses 152, on Itaalia kehtestanud uues lepingus sätestatud avalike teenuste osutamise kohustused peamiselt selleks, et i) tagada mandri ja saarte vaheline ühendus ning ii) aidata kaasa asjaomaste saarte majandusarengule regulaarsete ja usaldusväärsete mereveoteenuste kaudu. Komisjoni arvates võivad need tõepoolest olla õigustatud avaliku huvi eesmärgid.

(335) Mis puudutab kaubaveoliine, siis tuletab komisjon meelde, et Üldkohus on juba sedastanud, ([107]) et kõnealuse teenuse kvalifitseerumiseks üldist majandushuvi pakkuva teenusena, ei pea see tingimata olema ranges tähenduses universaalteenus. Tegelikult ei tähenda universaalteenuse mõiste seda, et asjaomane teenus peab vastama terve elanikkonna ühisele vajadusele või et seda tuleb osutada tervel territooriumil, ([108]) vaid see peab teenima kogu ühiskonna huve. Lisaks on komisjon seisukohal, et liidu õigusaktid ei takista liikmesriikidel oma kaalutlusõiguse raames kehtivalt liigitada teatavaid äärealadele ja äärealadelt pakutavaid mereveoteenuseid üldist majandushuvi pakkuva teenusena tingimusel, et järgitakse merekabotaaži määruses sätestatud põhimõtteid. Sellegipoolest oli komisjon avaldanud kahtlust, kas üksnes kaubaveoliinide teenindamise eesmärgiks võib pidada üldiste majanduslike huvide rahuldamist liidu õiguse tähenduses.

([104]) Vt kohtuasi C-205/99: Analir jt, ECLI:EU:C:2001:107.

([105]) Komisjoni teatis, milles käsitletakse nõukogu määruse (EMÜ) nr 3577/92 (teenuste osutamise vabaduse põhimõtte kohaldamise kohta merevedudel liikmesriikides (merekabotaaž)) tõlgendamist, Brüssel, COM(2014) 232 final, 22.4.2014.

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

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

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

(336) Itaalia ametiasutused on selgitanud, et hinnatavad mereveoühendused on vajalikud kõikvõimalike kaupade tarnimiseks Sitsiilia ja Sardiinia saarele. Lisaks tagab nende kaubaveoteenuste korrapärane sagedus aasta ringi, et ka madalhooajal, kui turistidepoolne nõudlus on väiksem, on nende saarte elanikud ja ettevõtjad piisavalt varustatud. Peale selle aitavad need teenused kaupade veoga mandrilt ja mandrile kaasa mõlema saare majandusarengule. Sel viisil saavad Sardiinia või Sitsiilia ettevõtjad näiteks müüa oma tooteid mandril. Itaalia leiab, et peale segaveoteenuste, mis moodustavad samuti osa avaliku teenindamise lepingust, on vajalikud ka kaubaveoteenused ([109]). Lisaks väidavad Itaalia ametiasutused, et meritsi kaubaveoteenuseid ei saa asendada lastilendudega. Sellega seoses märgib komisjon, ([110]) et 2012. aastal käitles Catania sadam umbes 2,7 miljonit tonni kaupa, samal ajal kui Catania, Palermo ja Trapani lennujaam käitlesid kokku ainult 10 309 tonni kaupa. Ka Cagliari sadam käitles 2012. aastal üle 12,5 miljoni tonni veoseid, samal ajal kui Alghero, Cagliari ja Olbia lennujaam käitlesid vaid 4 825 tonni veoseid. Nendel põhjustel järeldab komisjon, et ka kaubaveoteenused võivad täita õigustatud avaliku huvi eesmärke. Seetõttu tuleb tagasi lükata Pan Medi väide (vt põhjendus 253), et kaubaveoliinid Sitsiiliasse ja Sardiiniasse ei saa olla tõelised üldist majandushuvi pakkuvad teenused.

(337) Enne kui uues lepingus kindlaks määratud mereliinide teenindamine CINi kätte anti, teenindas neid liine esialgsete lepingute alusel Tirrenia (ja mõnda liini teenindas kuni 2004. aastani ([111]) ka Adriatica). Komisjon märgibki, et kõnealuseid liine on hoitud peaaegu muutumatuna käigus palju aastaid, st vähemalt alates esialgse lepingu jõustumisest. Itaalia ametiasutused, eelkõige piirkondlikud omavalitsused leidsid, et need teenused olid (ja on endiselt) vajalikud kasutajatepoolse nõudluse rahuldamiseks.

(338) Selleks et selgitada kasutajate tegelikku nõudlust teenuste järele, esitas Itaalia statistika, mis näitab, et 2010. aastal vedas Tirrenia kaheteistkümnel avaliku teenindamise lepingu alusel teenindataval liinil asjaomastel avalike teenuste osutamise kohustustega hõlmatud perioodidel (st kolme liini puhul väljaspool kõrghooaega) 944 225 sõitjat, 218 779 autot ja enam kui 2,7 miljonit meetrit lasti. 2011. aasta arvud olid isegi pisut suuremad. See näitab, et kahel aastal enne seda, kui avalike teenuste osutamise kohustused CINile usaldati, oli asjaomastel liinidel mereveoteenuste järele märkimisväärne kogunõudlus.

(339) Selleks et kindlaks teha, kas kõigi kaheteistkümne asjaomase liini järele on tegelik kasutajatepoolne nõudlus, on vaja aga teha üksikasjalikum hindamine. Itaalia esitas sellel otstarbel ajavahemiku 2007–2018 statistika liinide kaupa. Lisaks sõitjate aastasele koguarvule või veetud lasti meetritele võimaldab see statistika välja arvutada keskmised väärtused sõidu kohta. Tabelis 4 on näitena toodud kahed sellised näitajad 2010. ja 2018. aasta kohta. Need andmed näitavad, et nende aastate jooksul veeti iga edasi-tagasisõiduga igal kuuel (2018. aastal vastavalt viiel) segaveoliinil mitutsada sõitjat. Tremiti saartega ühenduste väiksemat arvu tuleks vaadelda seoses nende väga väikese rahvaarvu ja suurusega (s.o alla 500 elaniku ja umbes 3 ruutkilomeetrit). Kolmel liinil, mida teenindatakse avalike teenuste osutamise korra alusel ainult madalhooajal, on keskmine sõitjate arv edasi-tagasisõitudel üle 500. See annab tunnistust kasutajatepoolsest nõudlusest nende teenuste järele madalhooajal. Veoste kohta näitavad 2010. aasta andmed, et kaheteistkümnest liinist kaheksal (sealhulgas kolm kaubaveoliini) oli lasti maht märkimisväärne, kuna see ületas 1 250 meetrit edasi-tagasisõidu kohta. 2018. aastal ületati see künnis ülejäänud kümnest liinist seitsmel (sealhulgas kaks kaubaveoliini). Komisjon tuletab meelde, et 2010. ja 2018. aasta andmete võrdlemisel tuleks arvesse võtta 2014. aasta augusti muutmislepingut (vt põhjendus 103), millega suleti mõned liinid ja muudeti sagedust teistel liinidel. Lisaks juhib komisjon tähelepanu sellele, et kaubaveoliine on CIN teenindanud suuremate laevadega kui Tirrenia ja seetõttu saab vedada suuremaid kaubakoguseid kui varem.

([109]) Komisjon märgib, et kolmest kaubaveoliinist kahel ei osutata igal juhul segaveoteenuseid avalike teenuste osutamise korra alusel. Ainult Napoli–Cagliari liinil pidi CIN osutama nii segaveo- kui ka kaubaveoteenust ning viimasest tuli 2014. aastal loobuda (vt põhjendus 103), et taastada tegevuse majanduslik-rahaline tasakaal.

([110]) Saadud andmete põhjal pääses komisjon ligi Istituto Nazionale di Statistica (meretransport) ja Associazione Italiana Gestori Aeroporti (õhutransport) veebisaitidele.

([111]) Kuni Tirrenia ja Adriatica ühinemiseni (vt ka põhjendus 13).

Tabel 4

Kasutajatepoolse nõudluse statistika 2010. aasta (teenuseosutajaks Tirrenia) ja 2018. aasta (teenuseosutajaks CIN) kohta

	Sõitjate keskmine arv sõidu kohta [1]		Kaubalasti keskmine suurus sõidu kohta [2]	
Segaveoteenuste liinid:	2010	2018	2010	2018
Napoli–Palermo (madalhooaeg)	606	583	1 418	1 794
Genova – Porto Torres (madalhooaeg)	714	678	1 381	1 380
Genova–Olbia–Arbatax	531	704	514	779
Civitavecchia–Olbia (madalhooaeg)	1 094	617	2 043	1 526
Napoli–Cagliari	260	607	1 533	1 773
Palermo–Cagliari	489	998	1 489	1 284
Trapani–Cagliari	305	suletud	475	suletud
Civitavecchia–Cagliari–Arbatax	427	891	847	1 051
Termoli – Tremiti saared	146	204	65	31
	Sõitjate keskmine arv sõidu kohta		Kaubalasti keskmine suurus sõidu kohta	
Kaubaveoteenuste liinid:	2010	2018	2010	2018
Livorno–Cagliari	3	2	2 046	2 925
Napoli–Cagliari	3	suletud	1 339	suletud
Ravenna–Catania	14	11	2 594	6 498

[1] Sõitjate koguarv jagatuna asjaomase perioodi edasi-tagasisõitude koguarvuga.
[2] Lasti koguhulk (meetrites) jagatuna asjaomase perioodi edasi-tagasisõitude koguarvuga.

(340) Et esitada lisatõendeid selle kohta, et kasutajatepoolne nõudlus püsis, kui CIN uue lepingu alusel teenuseid osutama hakkas, esitas Itaalia ka koondstatistika, mis hõlmab perioodi kuni 2018. aasta lõpuni. Tabelis 5 esitatud andmed näitavad, et alates 2013. aastast, vastavalt 2014. aastal, vedas CIN rohkem sõitjaid, autosid ja kaupa, kui Tirrenia oli vedanud 2010. aastal, vastavalt 2011. aastal (vt põhjendus 338). See kinnitab, et kasutajatepoolne nõudlus püsis ja isegi suurenes pärast seda, kui CIN hakkas avalikku teenust osutama. Kokkuvõttes ei osutanud iga aasta kohta ja kuni 2018. aasta lõpuni liinide kaupa tehtud statistika analüüs kordagi sellele, et kasutajatepoolne nõudlus konkreetsetel liinidel oleks kadunud. Näitena sisaldab tabel 4 liinide kaupa statistikat 2018. aasta kohta. Lühiduse huvides ei esita komisjon andmeid teiste aastate kohta, mil CIN teenust osutas.

Tabel 5

Aastate 2012–2018 statistika (CINi poolt avaliku teenindamise lepingu alusel teenindatavad segaveo- ja kaubaveoliinid)

	Veetud sõitjate arv	Veetud autode arv	Veetud kauba kogus (meetrites)
2012 (juuli–detsember)	473 614	118 322	1 132 682
2013	952 323	236 329	2 764 507
2014	1 026 140	261 201	3 039 598
2015	1 112 603	285 853	3 696 237
2016	1 256 403	313 555	3 312 393
2017	1 160 782	279 827	3 604 775
2018	1 071 931	251 300	3 607 283

(341) Komisjoni arvates näitab ülaltoodud statistika (vt põhjendused 338–340) selgelt, et kõigil kaheteistkümnel kõnealusel avaliku teenindamise lepingu alusel teenindataval liinil on tegelik nõudlus sõitjate- ja kaubaveoteenuste järele. Seetõttu võib järeldada, et need teenused vastavad üldsuse tegelikele vajadustele ja rahuldavad tegelikku kasutajatepoolset nõudlust.

2. **Turutõrke olemasolu**

(342) Üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva teatise punkti 48 kohaselt „ei oleks asjakohane hõlmata konkreetse avaliku teenuse osutamise ülesandega selliseid teenuseid, mida tavapärastes turutingimustes tegutsevad ettevõtjad juba pakuvad või mida nad saavad pakkuda rahuldavalt ja üldsuse huvidega kooskõlas olevatel tingimustel (näiteks teenuse hind, objektiivsed kvaliteeditunnused, jätkuvus ja kättesaadavus), nagu need on määratlenud riik ([112])“. Seetõttu peab komisjon uurima, kas teenus oleks olnud ebapiisav, kui selle osutamine oleks jäetud üksnes turujõudude hooleks, võttes arvesse avaliku teenindamise kohustusi, mille liikmesriik on kehtestanud uue lepinguga. Üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva teatise punktis 48 märgitakse selle kohta, et „komisjon [piirdub] kontrollimisega, kas liikmesriik ei ole teinud ilmset viga“.

(343) Komisjon märgib, et sellel ajavahemikul, mille lõpus sõlmiti uus leping CINiga, osutasid mõnel uue lepingu kohaldamisalasse kuuluval liinil parvlaevateenuseid teised ettevõtjad, kuid mitte tingimata aasta ringi ja sama sagedusega. Tuginedes konkurentsiolukorrale, mis viis ülesande andmise hetkeni 18. juulil 2012 (nagu on kirjeldatud põhjenduses 34), ja huvitatud isikute märkustele (vt punkt 5), hindab komisjon iga asjaomase liini puhul, kas teiste ettevõtjate osutatavad teenused olid samaväärsed teenustega, mida CIN peab osutama uue lepingu alusel.

(344) Ehkki uue lepinguga kehtestatakse konkreetsed avalike teenuste osutamise kohustused seoses küsitavate piletihindadega (sealhulgas väiksemad piletihinnad saareelanike jaoks), ei ole Itaalia avaliku teenuse vajadust põhjendanud, väites, et CINi piletihinnad peavad olema asjaomastel liinidel madalamad kui teistel ettevõtjatel. Seetõttu ei ole komisjon teinud ettevõtjate poolt asjaomastel liinidel küsitavate piletihindade võrdlusanalüüsi. Uurimise käigus väitis Itaalia hoopis, et kuivõrd teised ettevõtjad osutavad parvlaevateenuseid CINi avalike teenuste osutamise korra alusel teenindatavatel liinidel, ei vasta need konkureerivad teenused täielikult uue lepinguga ette nähtud avalike teenuste osutamise kohustustele. Need erinevad eelkõige aastaringse järjepidevuse ja sageduse poolest, ei ole samaväärsed (sadamate või teenuseliigi seisukohast, nt ainult kaubaveo-, mitte segaveoteenused) või ei ole sama kvaliteediga. Seetõttu keskendub komisjon võimalikele erinevustele järjepidevuses, regulaarsuses, mahus ja kvaliteedis (vt põhjendus 329).

(345) Komisjon märgib kõigepealt, et kuni CINile ülesande andmise hetkeni ei osutanud ükski teine ettevõtja segaveoteenuseid viiel üheksast uue lepinguga hõlmatud segaveoteenuste liinist. Eelkõige:

— Civitavecchia–Cagliari–Arbatax: Tirrenia oli ainus ettevõtja, kes osutas sellel liinil igapäevast segaveoteenust. Komisjon ei saanud ega leidnud tõendeid Pan Medi väite kohta (vt joonealune märkus 87), et Moby teenindab iganädalast ühendust Civitavecchia ja Cagliari vahel. Isegi kui Moby sellel liinil tõepoolest tegutseks (*quod non*), oleks tema pakkumus olnud ebapiisav avaliku teenuse sageduse vajaduse rahuldamiseks (st iganädalane teenus ei ole samaväärne igapäevase ühendusega) ega oleks täitnud nõuet tagada ühendus Arbataxiga. Seetõttu järeldab komisjon, et Itaalia ei teinud ilmset viga, kui ta leidis, et sellel segaveoteenuste liinil esines turutõrge.

— Napoli–Cagliari: Tirrenia oli ainus ettevõtja, kes osutas sellel liinil segaveoteenust. Pan Med teatas oma vastuses 2012. aasta otsusele (vt joonealune märkus 87), et Grimaldi osutab kaubaveoteenust Salerno ja Cagliari vahel. Komisjon märgib siiski, et hoolimata võimalikest muudest erinevustest võrreldes uue lepingu kohaselt CINi suhtes kohaldatavate erinõuetega, ei saa kaubaveoteenus rahuldada avaliku teenuse vajadust seoses sõitjate ja autodega. Seetõttu ei teinud Itaalia ilmset viga, kui ta leidis, et sellel segaveoteenuste liinil esines turutõrge.

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

— Palermo–Cagliari: Tirrenia oli ainus ettevõtja, kes osutas sellel liinil segaveoteenust. Pan Med teatas oma vastuses 2012. aasta otsusele (vt joonealune märkus 87), et Grimaldi osutab kaubaveoteenust nende sadamate vahel. Komisjon märgib siiski, et hoolimata võimalikest muudest erinevustest võrreldes uue lepingu kohaselt CINi suhtes kohaldatavate erinõuetega, ei saa kaubaveoteenus rahuldada avaliku teenuse vajadust seoses sõitjate ja autodega. Seetõttu ei teinud Itaalia ilmset viga, kui ta leidis, et sellel segaveoteenuste liinil esines turutõrge.

— Trapani–Cagliari: Tirrenia oli ainus ettevõtja, kes osutas sellel liinil segaveoteenust. Pan Med teatas oma vastuses 2012. aasta otsusele (vt joonealune märkus 87), et Grimaldi osutab kaubaveoteenust nende sadamate vahel. Komisjon märgib siiski, et hoolimata võimalikest muudest erinevustest võrreldes uue lepingu kohaselt CINi suhtes kohaldatavate erinõuetega, ei saa kaubaveoteenus rahuldada avaliku teenuse vajadust seoses sõitjate ja autodega. Seetõttu ei teinud Itaalia ilmset viga, kui ta leidis, et sellel segaveoteenuste liinil esines turutõrge.

— Termoli – Tremiti saarte liin: Tirrenia oli ainus teenuseosutaja sellel liinil. Seetõttu järeldab komisjon, et Itaalia ei teinud ilmset viga, kui ta leidis, et sellel segaveoteenuste liinil esines turutõrge.

(346) Ülejäänud neljal uue lepinguga hõlmatud segaveoteenuste liinil osutasid segaveoteenuseid peale Tirrenia ka teised ettevõtjad. Sellegipoolest leiab komisjon, et Itaalia ei teinud ilmset viga, kui ta leidis, et nendel neljal liinil esines turutõrge. Teiste ettevõtjate osutatavad teenused ei rahulda täielikult Itaalia poolt uues lepingus nimetatud avaliku teenuse vajadust järgmistel põhjustel:

— Genova – Porto Torrese liin: ainus sellel liinil asjaomasel perioodil aasta ringi teenuseid osutanud ettevõtja Grandi Navi Veloci (vt põhjendused 266 ja 267) tagas madalhooajal ainult kolm väljumist nädalas. Uues lepingus aga nähakse ette, et CIN peab osutama mõlemast sadamast igapäevast teenust (ööpäev läbi). Seetõttu oli Grandi Navi Veloci pakkumine ebapiisav, et rahuldada avaliku teenuse regulaarsusega seotud vajadusi madalhooajal. Komisjon tuletab meelde, et avaliku teenuse hüvitist makstakse CINile ainult selle liini teenindamise eest madalhooajal, st siis, kui ilmneb turutõrge. Pan Medi viidet (vt põhjendus 253) Grandi Navi Veloci tegutsemisele sellel liinil ei saa seetõttu aktsepteerida tõendina selle kohta, et turupakkumine oli piisav avaliku teenuse vajaduste rahuldamiseks.

— Civitavecchia–Olbia: Ainus sellel liinil vähemalt osal asjaomasest perioodist aasta ringi teenuseid osutanud ettevõtja SNAV tagas 2008. aastal madalhooajal ainult kolm väljumist nädalas. Uues lepingus aga nähakse ette, et CIN peab osutama madalhooajal mõlemast sadamast igapäevast teenust (ööpäev läbi). Kuigi SNAV näib olevat suurendanud oma teenuste sagedust madalhooajal, lõpetas ta selle liini teenindamise pärast 2011. aasta maid ja tema järeltulija Grandi Navi Veloci otsustas jätkata selle teenuse osutamist vaid kõrghooajal. SNAVi pakkumine ja mõne teise operaatori tegutsemine kõrghooajal (vt põhjendus 34) ei olnud seetõttu piisavad, et rahuldada avaliku teenuse regulaarsuse ja järjepidevusega seotud vajadusi madalhooajal. Grimaldi osutus (vt põhjendus 274) Moby tegutsemisele sellel liinil seda järeldust ei muuda, kuna Moby tegutses ainult kõrghooajal. Komisjon tuletab meelde, et avaliku teenuse hüvitist makstakse CINile ainult selle liini teenindamise eest madalhooajal, st siis, kui ilmneb turutõrge.

— Napoli–Palermo: ainus sellel liinil asjaomasel perioodil aasta ringi teenuseid osutanud ettevõtja SNAV (mõnel aastal koostöös Grandi Navi Velociga, vt põhjendus 266) osutas igapäevast teenust õhtuste väljumistega mõlemast sadamast nii kõrg- kui ka madalhooajal. See sagedus vastab põhimõtteliselt uue lepingu nõuetele. Itaalia ametiasutuste esitatud andmetest ilmneb siiski oluline erinevus SNAVi ja toonase avaliku teenuse osutaja Tirrenia tagatud järjepidevuse vahel. Täpsemalt öeldes tühistas SNAV sellel liinil 2009.–2012. aastal 76 sõitu, Tirrenia aga ainult 19 (s.o neli korda vähem). Lisaks oli SNAVi kõnealusest 76st tühistamisest 19 põhjuseks riigipüha ja ülejäänud 57 juhul ebasoodsad ilmastikuolud. Hoolimata peaaegu samast väljumisajast tühistas Tirrenia halbade ilmastikuolude tõttu vaid viis sõitu (ehk üksteist korda vähem kui SNAV). Tirrenia ülejäänud tühistamised olid tingitud vääramatust jõust, st seitse töötajate streigi tõttu ja veel seitse tehniliste probleemide tagajärjel. Lisaks on Itaalia väitnud, et SNAV ei vasta uue lepinguga seatud kvaliteedinõuetele, kuna ta teenindas seda liini laevadega, mis olid pärit aastatest 1973, 1974, 1980 ja ainult ühel juhul aastast 1989. Tirrenia ja hiljem CIN kasutasid aga uuemaid laevu (ehitatud aastatel 1999–2000). Kui GNV hakkas 2011. aastal seda liini teenindama (koostöös SNAViga), kasutas ta laevu, mis olid pärit aastatest 1974 ja 1978 ning kaks aastast 1989 (vt põhjendus 267). Komisjon leiab, et nende asjaolude põhjal järeldas Itaalia õigesti, et SNAV ei suudaks sellel

liinil teenuse järjepidevust, regulaarsust ja kvaliteeti piisavalt tagada, ning seetõttu ei teinud ta ilmset viga, usaldades selle liini teenindamise CINile. Komisjon tuletab meelde, et avaliku teenuse hüvitist makstakse CINile ainult selle liini teenindamise eest madalhooajal (kui halbade ilmastikuolude tõenäosus on kõige suurem), kuid CIN osutab ka kõrghooajal teenust sama sagedusega sellist hüvitist saamata (kuid tariifipiirangud kehtivad ikka). Pan Medi viidet (vt põhjendus 253) SNAVi tegutsemisele (alates 2011. aastast koos Grandi Navi Velociga) sellel liinil ei saa seetõttu aktsepteerida tõendina selle kohta, et turupakkumine oli piisav avaliku teenuse järjepidevuse, regulaarsuse ja kvaliteediga seotud vajaduste rahuldamiseks. Kõigele lisaks ei saa seda järeldust kahtluse alla seada Pan Medi väide, et ta kavatses hakata teenindama Gaeta – Termini Imerese liini (vt põhjendus 260), mis oleks samaväärne Napoli–Palermo liiniga. Pan Med viitas eelkõige oma plaanidele, mida ta esitles 2013. aasta aprilli kirjas, ja tema esitatud tõenditest nähtub, et ta astus samme selle liini teenindamiseks vajalike lubade taotlemiseks alles mitu kuud pärast seda, kui üldist majandushuvi pakkuva teenuse osutamine usaldati CINile (st 2012. aasta juulis). Pan Med ei teatanud, et tegelikult hakkas ta teenindama Gaeta – Termini Imerese liini. Igal juhul ei teinud Itaalia ülesande andmisel ilmset viga, kui leidis, et Napoli–Palermo liinil esines turutõrkeid, sest Pan Med ei olnud veel esitanud taotlust tegevuse alustamiseks ning kuna SNAVi ja Grandi Navi Veloci pakkumine ei vastanud avaliku teenuse järjepidevuse, regulaarsuse ja kvaliteediga seotud vajadustele.

— Genova–Olbia–Arbatax: asjaomasel ajavahemikul tegutses Moby Genova ja Olbia vahelisel liinil vaid osa aastast (enamikul aastatel märtsi keskpaigast oktoobri keskpaigani). Pan Medi väidet, et Moby teenindas seda ühendust aasta ringi (vt joonealune märkus 87), ei kinnita ükski tõend. Seetõttu ei saa tõendiks turutõrke puudumise kohta pidada ka Grimaldi osutust (vt põhjendus 274) Moby tegutsemisele sellel liinil. Ka GNV (vt ka põhjendus 266) tegutses Genova ja Olbia vahelisel liinil ainult kõrghooajal. Uue lepingu kohaselt peab CIN sõitma Genova ja Olbia vahel aasta ringi vähemalt kolm korda nädalas. Lisaks on uues lepingus ette nähtud ka ühendus Arbataxiga (kaks korda nädalas), mida ükski teine ettevõtja ei paku. Seetõttu ei olnud Moby ja GNV pakkumine piisav avaliku teenuse vajaduse rahuldamiseks, eelkõige järjepidevuse ja regulaarsusega seoses.

(347) Kahel kaubaveoliinil kolmest ei osutanud veoteenuseid ükski teine ettevõtja, kolmandal kaubaveoliinil ei vasta teise ettevõtja teenused aga täielikult uue lepingu nõuetele. Eelkõige:

— Livorno–Cagliari ([113]): asjaomasel perioodil pakkusid teised sellel liinil tegutsevad ettevõtjad (nt Moby, nagu osutas Pan Med, vt põhjendus 253) ainult ühte väljumist nädalas. Uue lepingu kohaselt peab CIN osutama kaubaveoteenust nende sadamate vahel vähemalt viis korda nädalas. Seetõttu ei olnud teiste ettevõtjate pakkumine piisav avaliku teenuse regulaarsusega seotud vajaduse rahuldamiseks.

— Napoli–Cagliari: Tirrenia oli ainus ettevõtja, kes pakkus sellel liinil kaubaveoteenust. Pan Med teatas oma vastuses 2012. aasta otsusele, et Grimaldi osutab kaubaveoteenust Salerno ja Cagliari vahel. Kuigi Napoli ja Salerno sadam on teineteisest maanteed mööda vaid umbes 50 kilomeetri kaugusel, väidavad Itaalia ametiasutused, et neid ei saa pidada vastastikku asendatavaks. Itaalia juhib tähelepanu sellele, et CIPE direktiivis, mis on osa uuritava avaliku teenuse hüvitise õiguslikust alusest, on osutatud, et avaliku teenindamise lepingute (sealhulgas CINiga sõlmitud uus leping) eesmärk on pakkuda „ühendusi, mis võimaldavad vähendada mootorsõidukite liikluskoormust riigi poolsaareosa juba niigi ülekoormatud põhimaanteedel“. Itaalia ametiasutuste sõnul aitab Napolist väljuv kaubaveoliin seda eesmärki täita, kuna Napoli ja Salerno vahelised teed on üle koormatud. Seda arvestades märgib komisjon ka, et ta on kaevanud Itaalia õhukvaliteedi direktiivi 2008/50/EÜ rikkumise pärast Euroopa Kohtusse ([114]). Liiklusummikute vähendamine aitab kindlasti kaasa õhukvaliteedi paranemisele. Hoolimata võimalikest muudest erinevustest seoses uue lepingu alusel CINi suhtes kohaldatavate erinõuetega leiab komisjon nende elementide põhjal, et Itaalia võis järeldada, et Salernost osutatavad kaubaveoteenused ei olnud samaväärsed uue lepinguga ette nähtud kaubaveoteenustega ning seetõttu ei teinud ta ilmset viga, kui leidis, et Napoli–Cagliari kaubaveoliinil esines turutõrge.

([113]) Uue lepingu kohaselt on lubatud seda liini teenindada Livorno asemel ka Genovast, kuid seda võimalust pole praktikas kunagi kasutatud.

([114]) Vt taustteavet https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/et/IP_18_3450.

— Ravenna–Catania: kuni CINile ülesande andmiseni oli Tirrenia ainus ettevõtja, kes pakkus sellel liinil kaubaveoteenust. Pan Med teatas oma vastuses 2012. aasta otsusele, et Grimaldi hakkas osutama kaubaveoteenust nende sadamate vahel alates 2012. aasta lõpust. Lisaks teatas Pan Med (vt põhjendus 260), et ta plaanib hakata teenindama Augusta–Ravenna liini, mis oleks samaväärne Catania–Ravenna liiniga. Pan Med viitas oma plaanidele, mida ta esitles 2013. aasta aprilli kirjas, ja tema esitatud tõenditest nähtub, et ta astus samme selle liini teenindamiseks vajalike lubade taotlemiseks alles 2012. aasta novembris. Pan Med ei tõendanud, et ta hakkas tegelikult Augusta–Ravenna liini teenindama. Kuna ülesande andmise hetkel ei osutanud asjaomaseid teenuseid ükski teine ettevõtja, ei teinud Itaalia igal juhul ilmset viga, kui leidis, et sellel kaubaveoliinil esines turutõrge ([115]).

(348) Eespool öeldut silmas pidades järeldab komisjon, et ülesande andmise hetkel avaliku teenuse vajaduste rahuldamiseks ainuüksi turujõududest ei piisanud. On tõsi, et CIN oli paljudel liinidel ainus teenuseosutaja, samal ajal kui teistel liinidel ei olnud teiste ettevõtjate pakutavad teenused oma järjepidevuse, regulaarsuse, mahu ja kvaliteedi poolest samaväärsed ega rahuldanud seetõttu täielikult Itaalia poolt uues lepingus nimetatud avaliku teenuse vajadusi.

3. **Kõige vähem kahjulik lähenemisviis**

(349) Komisjon märgib, et Itaalia ametiasutused on otsustanud sõlmida avaliku teenindamise lepingu ühe ettevõtjaga (CIN), selle asemel et kehtestada avalike teenuste osutamise kohustused kõigile ettevõtjatele, kes on huvitatud kõnealuste liinide teenindamisest. Itaalia esitatud teabe põhjal nõustub komisjon, et kasutajatepoolset nõudlust (nagu on kirjeldatud eespool, vt põhjendused 333–341) ei olnud võimalik täita avalike teenuste osutamise kohustuste kehtestamisega. Täpsemalt öeldes on CIN mitmel liinil ainus teenuse osutaja (vt nt põhjendus 345) ja kus see nii ei ole, ei vasta teiste ettevõtjate pakkumine (kõigile) regulaarsuse, järjepidevuse ja kvaliteedi nõuetele. Pealegi on enamiku (kui mitte kõigi) liinide teenindamine, eriti madalhooajal, kahjumlik, nii et ilma avaliku teenuse hüvitiseta neid suure tõenäosusega üldse ei teenindatakski. Ecorys jõudis oma aruandes sarnasele järeldusele (vt põhjendus 98). Lisaks arvestab komisjon Itaalia väidet mille kohaselt oli avaliku teenindamise lepingu sõlmimise võimalus vajalik ka Tirrenia erastamise seisukohast. Täpsemalt väidab Itaalia, et Tirrenia vara pakkumismenetlus koos uue avaliku teenindamise lepinguga võimaldas i) tagada avaliku mereveoteenuse katkematuse, ii) suurendada väärtust riigi jaoks ja iii) tagada tööhõive. Nendel põhjustel nõustus komisjon (vt põhjendus 114), et Itaalia korraldab pakkumismenetluse Tirrenia äriüksuse müümiseks koos uue lepinguga. Seejuures oli komisjon nõus ja kordab ka käesolevas otsuses seisukohta, et Itaalia ei saanud tugineda avalike teenuste osutamise kohustusele, mida kohaldatakse kõigi ettevõtjate suhtes, vaid pidi pigem sõlmima avaliku teenindamise lepingu ainult CINiga.

Järeldus

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

(351) Tegemaks järeldust, et esimene Altmarki kriteerium on täidetud, peab komisjon ikkagi kontrollima, kas CINile usaldati selgelt kindlaks määratud avalike teenuste osutamise kohustused. Sellega seoses märgib komisjon, et avalike teenuste osutamise kohustusi on uues lepingus ja selle lisades (mis sisaldavad näiteks laevade tehnilisi kirjeldusi iga liini puhul) selgelt kirjeldatud. Hüvitist reguleerivad eeskirjad on samuti üksikasjalikult sätestatud lepingus, 2009. aasta seaduses ja CIPE direktiivis. Uuel lepingul on ka selge kehtivusaeg (kaheksa aastat), selles nimetatakse CINi avaliku teenuse osutajana ja leping sisaldab ülemäärase hüvitise vältimise ja tagasinõudmise korda (vt ka põhjendus 365). Seetõttu järeldab komisjon, et esimene Altmarki kriteerium on täidetud.

([115]) Komisjon märgib täielikkuse huvides, et isegi kui Itaalia oleks olnud teadlik (ja seda ei ole väidetud ega tõendatud) Grimaldi või Pan Medi kavatsustest seda liini teenindada, oleks ta ikkagi võinud järeldada, et Grimaldi või Pan Medi teenused ei oleks avaliku teenuse vajaduse rahuldamiseks piisavad (nt kuna need poleks olnud samaväärsed teenindatavate sadamate, pakutava kvaliteedi või mahu poolest või seetõttu, et teenuse osutamise järjepidevust ja regulaarsust ei olnud võimalik tagada).

Sildumise eesõigus

(352) 2009. aasta seaduse artikli 19b lõikes 21 on selgelt sätestatud, et sildumise eesõigus on vajalik ühenduse tagamiseks saartega ning arvestades endise Tirrenia kontserni äriühingute, sealhulgas Tirrenia avalike teenuste osutamise kohustusi. Kui avalike teenuste osutamise kohustustega ettevõtjatel ei oleks sildumise eesõigust, peaksid nad (mõnikord) enne sildumist ootama oma järjekorda ja sellest võiksid tekkida viivitused, mis kahjustaksid eesmärki tagada kodanikele usaldusväärne ja mugav ühendatus. Korrapärane sõidugraafik on saarte elanike liikumisvajaduste rahuldamiseks ja asjaomaste saarte majandusarengule kaasaaitamiseks tõepoolest vajalik. Kuna uues lepingus on avaliku teenindamise lepingu alusel teenindatavate liinide väljumiseks ette nähtud spetsiifilised sõiduplaanide koostamise kohustused, aitab sildumise eesõigus tagada, et sadamad eraldavad kaikohti ja sildumisaegu nii, et avaliku teenuse osutajal oleks võimalik täita oma avalike teenuste osutamise kohustusi. CINile anti sildumise eesõigus siis, kui ta omandas Tirrenia äriüksuse. Seda tausta arvestades leiab komisjon, et selle meetme eesmärk on võimaldada CINil täita oma avalike teenuste osutamise kohustusi, mis kujutavad endast tõeliseid üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid (vt põhjendus 350). Lisaks on Itaalia ametiasutused kinnitanud, et sildumise eesõigus on kohaldatav ainult avalike teenuste osutamise korra alusel osutatavate teenuste suhtes (ja näiteks mitte siis, kui CIN teenindab liine kõrghooajal kommertsalustel). Seetõttu vastab ka sildumise eesõigus Altmarki kohtuotsuse esimesele tingimusele.

7.1.3.2. Teine Altmarki kriteerium

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

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

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

(356) Seetõttu jõuab komisjon järeldusele, et teine Altmarki kriteerium on täidetud.

7.1.3.3. Kolmas Altmarki kriteerium

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

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

(359) 2012. aasta otsuses avaldas komisjon kahtlust CINile makstud hüvitise proportsionaalsuse suhtes. Nimelt asus komisjon esialgu seisukohale, et 6,5 % suurune riskipreemia ei kajastanud riski asjakohast suurust, kuna esmapilgul näis, et CIN ei võta enda kanda riske, mis selliste teenuste osutamisega tavaliselt kaasnevad. Täpsemalt hõlmavad hüvitise arvutamisel arvessevõetavad kuluelemendid kõiki teenuse osutamisega seotud kulusid ja muutusi, nt kütusehindade muutusi. Selle tulemusel leidis komisjon selles etapis, et CIN võis saada liiga suurt hüvitist.

(360) Komisjon märgib, et uues lepingus sätestatud hüvitamise meetodi teatavad aspektid näivad tõepoolest vähendavat CINi äririski. Eelkõige kohandatakse igal aastal maksimaalseid piletihindu, mida CIN võib küsida, et võtta arvesse inflatsiooni ja kajastada kütusekulude muutumist. Lisaks sisaldab uus leping teatavaid klausleid (vt põhjendus 107),

mille eesmärk on säilitada avalike teenuste majanduslik-rahaline tasakaal. Need klauslid võimaldavad eelkõige juhul, kui avaliku teenuse hüvitis ei oleks uue lepinguga antud teenuste kulude katmiseks piisav, muuta i) nende teenuste ulatust, ii) teenuste osutamise viisi (nt laeva tüüp) või iii) maksimaalseid piletihindu.

(361) Eespool nimetatud klauslite suhtes kohaldatakse siiski mitut piirangut. Eelkõige vaadatakse uue lepingu artikli 8 kohaselt avalike teenuste majanduslik-rahaline tasakaal läbi vaid iga kolme aasta tagant. Kui läbivaatamisest nähtub, et hüvitisest ei piisa avaliku teenuse kulude katmiseks, võivad CIN ja Itaalia ametasutused leppida kokku muudatuste tegemises üksnes järgnevaks kolmeks aastaks. Kui avaliku teenuse tulud või kulud näitavad ettenägematuid struktuurilisi erinevusi, mis on uues lepingus sätestatud väärtustest rohkem kui 3 % suuremad või väiksemad, lubab lepingu artikkel 9 pooltel (teatavatel tingimustel) taotleda majanduslik-rahalise tasakaalu läbivaatamist. Mõlema artikli kohaselt on sellised muudatused (kui neid on) läbirääkimismenetluse tulemus ja kuni kokkuleppe saavutamiseni peab CIN jätkama avaliku teenuse osutamist muutmata kujul. Seetõttu jääb CINile osaliselt risk, et hüvitis ei ole piisav teenuse osutamise kulude katmiseks. Ehkki uue lepingu artikleid 8 ja 9 saab kasutada majanduslik-rahalise tasakaalu taastamiseks, tehakse seda ainult tulevikku silmas pidades ja tagasiulatuv korrigeerimine ei ole võimalik.

(362) Nagu on selgitatud eespool (vt põhjendus 42), nähakse CIPE direktiivis ette, et kapitalitootluse määramiseks kapitali kaalutud keskmise hinna (WACC) valemi alusel kasutatakse 6,5 % suurust riskipreemiat. Itaalia selgitas ametliku uurimise käigus (vt põhjendus 180) samas, et kuna hüvitise ülemmäär on sätestatud 2009. aasta seaduses, otsustati arvutamist lihtsustada ja kohaldada 6,5 % kindlamääralise kapitalitootlusena. Itaalia ametiasutused näitasid ka, et CIPE direktiivis sätestatud täieliku metoodika kohaldamine oleks võinud anda vähemalt mõnel aastal kapitalitootluse, mis on suurem kui 6,5 %. Sel põhjusel on Itaalia seisukohal, et tema lihtsustatud lähenemisviis on konservatiivne ega võimalda CINile maksta suuremat hüvitist kui see, mis kehtestati CIPE direktiivi kohaselt.

(363) Eespool kirjeldatud tausta arvesse võttes on komisjon võrrelnud CINi suhtes kohaldatud 6,5 % suurust kapitalitootlust võrdlusrühma 2011. aastal (aasta enne CINile ülesande andmist) saavutatud investeeritud kapitali keskmise tootlusega. Võrdlusrühm koosneb valitud parvlaevaettevõtjatest, kes pakkusid mereühendusi Itaalia piires või Itaalia ja teiste liikmesriikide vahel ([116]). Analüüs näitab, et CINi suhtes kohaldatud investeeritud kapitali tootlus on napilt väiksem kui võrdlusrühma saadud keskmine tulu. See võrdlus näitlikustab, et aastal enne CINile ülesande andmist ei olnud 6,5 % suurune kapitalitootlus mõistlik.

(364) Komisjon märgib aga, et olenemata summast, millele CINil oleks eespool nimetatud metoodika alusel õigus (sealhulgas kapitalitootlus), ei saaks CIN kunagi saada rohkem kui 2009. aasta seaduses sätestatud maksimumsumma (st 72 685 642 eurot). See summa, mis määrati kindlaks 2009. aastal ja mida ei kohandatud kordagi vastavalt inflatsioonile, oli tõenäoliselt konservatiivne, kuna see oli peaaegu 10 % väiksem sellest, mida Tirrenia samal aastal teenuse osutamiseks vajas ([117]). Tabelis 6 aastate 2012–2018 kohta esitatud tegelikud andmed näitavad, et avaliku teenuse hüvitis, välja arvatud ühel aastal (2015), ei olnud piisav teenuse netokulude katmiseks, sealhulgas 6,5 % suurune kapitalitootlus. Kooskõlas 2011. aasta üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva raamistiku punktiga 47 hindab komisjon, kas kogu lepingu kehtivuse ajal on makstud ülemääraseid hüvitisi. Ajavahemikul 2012–2018 sai CIN umbes 47 miljonit eurot vähem kui asjaomase metoodika abil, sh 6,5 % suurust tootlust arvestades arvutatud summa. See arv kinnitab, et uue lepingu läbivaatamisklauslid ei kaitse CINi kõigi avaliku teenuse osutamisega seotud riskide eest. Ehkki avaliku teenuse ulatust muudeti 2014. aasta augustis (vt põhjendus 103) CINi uue lepingu artikli 9 kohase taotluse alusel, ei mõjutanud see selleks hetkeks tekkinud alahüvitamist. Isegi kui mõnel järgneval aastal tulemused paranesid, oli CINi kogu perioodi (kuni 2018. aastani) tegelik kapitalitootlus vaid umbes 3,4 % ([118]) Itaalia algselt kavandatud 6,5 % asemel.

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

([117]) Komisjon tuletab meelde, et 2009 oli viimane aasta, millal Tirrenia tegutses tavatingimustel (st erakorralise juhtimise menetlust ei olnud veel algatatud).

([118]) CINi ajavahemikul 2012–2018 saadud hüvitiste kogusumma võrdub avaliku teenuse osutamisel tekkinud netokuludega, sealhulgas umbes 3,4 % kapitalitootlust.

Tabel 6

CINi avaliku teenuse osutamise netokulud ajavahemikul 2012–2018

(eurodes)

CINi avaliku teenuse osutamine	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Kogusumma
Kogutulu	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
– kogukulu	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
– amortisatsioon	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
= avaliku teenuse netokulud	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[...]	[...]
+ kapitalitootlus	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[...]	[...]
= hüvituskõlblik	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[...]	[...]
+ tegelik hüvitis	32 707 233	72 685 642	72 685 642	72 685 642	72 685 642	72 685 642	72 685 642	468 821 085
= ülemäärane / ebapiisav hüvitamine	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[...]	– 47 450 022

(365) Lisaks märgib komisjon positiivse küljena seda, et uue lepingu kohaselt peab CIN saatma oma raamatupidamisdokumendid (milles peetakse arvestust liinide kaupa ja mille on kinnitanud sõltumatu audiitor) igal aastal transpordiministeeriumile, et viimane saaks kontrollida, kas CIN on saanud ülemäärast hüvitist või mitte. See annab lisatagatise, et vältida ülemäärase hüvitise andmist CINile. Kuna nendes raamatupidamisdokumentides tehakse vahet ka avaliku teenindamise korra alusel ja kommertsalustel teenindatavate liinide vahel, on välistatud viimati nimetatud tegevuse ristsubsideerimine. Itaalia ametiasutused esitasid need raamatupidamisdokumendid ka ajavahemiku 2012–2018 kohta, mis võimaldas komisjonil teha tabelis 6 esitatud arvutused.

(366) Eeltoodut arvesse võttes järeldab komisjon, et CINile makstud avaliku teenuse hüvitis ei ületa avalike teenuste osutamise kohustuste täitmisel tekkivate kulude katmiseks vajalikku summat, võttes arvesse saadud tulu ja mõistlikku kasumit. Täpsemalt leiab komisjon, et CIPE direktiiviga ette nähtud 6,5 % suurust riskipreemiat tuleb hinnata koos 2009. aasta seaduses sätestatud hüvitise maksimumsummaga. Seda silmas pidades oli kapitalitootlus, mida CIN eelanalüüsi kohaselt võis oodata, kooskõlas riskidega, mis tekkisid talle uue lepingu alusel avalike teenuste osutamisel. Seetõttu on komisjoni kahtlused Altmarki kohtuotsuse kolmanda tingimuse täitmise suhtes hajutatud.

(367) Mis puudutab sildumise eesõigust ja sellest tuleneda võivat mis tahes ülemäärast hüvitamist, märgib komisjon järgmist. Itaalia on väitnud, et sildumise eesõigusest tulenevad võimalikud rahalised eelised oleksid piiratud (vt eespool põhjendus 191). Seega oleks ka sellest meetmest tulenev ülemäärase hüvitamise oht väike. Peale selle kui see meede vähendaks avaliku teenuse osutaja tegevuskulusid või suurendaks tema tulusid, kajastuks selline mõju täielikult ettevõtja raamatupidamises. Komisjoni eespool esitatud analüüs (vt põhjendus 364) kinnitas, et ajavahemikul 2012–2018 ei saanud CIN ülemäärast hüvitist. Seetõttu järeldab komisjon, et ka sildumise eesõigus on Altmarki kolmanda kriteeriumiga kooskõlas.

7.1.3.4. Neljas Altmarki kriteerium

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

(369) Üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva teatise punkti 63 kohaselt on lihtsaim viis, kuidas riigiasutused saaksid täita neljandat Altmarki kriteeriumi, korraldada kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 2004/17/EÜ ([119]) („direktiiv 2004/17/EÜ“) ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 2004/18/EÜ ([120]) („direktiiv 2004/18/EÜ“) avatud, läbipaistev ja mittediskrimineeriv riigihankemenetlus.

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

(371) Komisjon märgib, et käesoleval juhul toimus pakkumismenetlus enne Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2014/24/EL ([121]) (mida kohaldatakse mereveoteenuste osutamiseks sõlmitud riigihankelepingute suhtes) ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2014/25/EL ([122]) jõustumist. Sel ajal kohaldati direktiive 2004/17/EÜ ja 2004/18/EÜ. Direktiivi 2004/17/EÜ ei kohaldata siiski selliste mereveoteenuste suhtes nagu osutab Tirrenia. Direktiivi 2004/17/EÜ artiklis 5 on tõepoolest sätestatud, et selle kohaldamisalasse kuuluvad ainult raudtee-, automaatsüsteemide, trammi-, trollibussi-, bussi- või kaabeltranspordi teenused.

(372) Avaliku sektori hankijate nende mere-, ranniku- või jõetransporditeenuste osutamise valdkonnas sõlmitud lepingud kuuluvad direktiivi 2004/18/EÜ põhjenduse 20 alusel hoopis direktiivi 2004/18/EÜ kohaldamisalasse. Veetransporditeenused on loetletud ka selle direktiivi II B lisas, mis tähendab, ([123]) et nende suhtes kohaldatakse ainult selle artiklit 23 ja artikli 35 lõiget 4. See tähendab, et vastavalt direktiivile 2004/18/EÜ kohaldatakse mereveoteenuste riigihankelepingu suhtes ainult tehnilisi kirjeldusi käsitlevaid kohustusi (artikkel 23) ja lepingu sõlmimise teate avaldamise kohustust (pärast lepingu sõlmimist ja seetõttu pakkumismenetluse lõpus, mitte alguses: artikli 35 lõige 4. Kõik muud direktiiviga 2004/18/EÜ ette nähtud eeskirjad – sealhulgas avaldatavate teadete sisu käsitlevad sätted (artikli 36 lõige 1) ja valikukriteeriumide sätted (artiklid 45–52) – ei ole mereveoteenuste riigihankelepingute suhtes kohaldatavad.

(373) Lisaks ei kohaldata direktiivi 2004/18/EÜ selle direktiivi artikli 1 lõikes 4 määratletud teenuste kontsessioonide suhtes ([124]). Komisjon märgib, et teenuste kontsessioonidele, mis pakuvad teatavat piiriülest huvi, kehtib siiski aluslepingu läbipaistvuse ja võrdse kohtlemise üldpõhimõte.

(374) Ülaltoodu põhjal järeldab komisjon, et direktiivi 2004/18/EÜ saab kohaldada ainult riigihankelepingu korral, kuid mitte siis, kui see puudutab teenuste kontsessiooni. Peale selle, kuna kõnealune juhtum puudutab veetransporditeenuseid, oleksid kohaldatavad ainult mõned selle direktiivi nõuded. Seda arvestades leiab komisjon, et neljanda Altmarki kriteeriumi täidetuse tõendamisel ei saa ta tugineda üksnes riigihankedirektiivide järgimisele. Sel põhjusel hindab komisjon allpool, kas Itaalia kasutatud pakkumismenetlus oli konkureeriv, läbipaistev ja mittediskrimineeriv. Selle hinnangu andmisel tugineb komisjon asjakohastele juhtnööridele, mis on esitatud tema abi mõistet käsitlevas teatises ([125]) (eriti selle punktides 89 jj).

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

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

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

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

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

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

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

Pakkumismenetluse konkureeriv ja läbipaistev iseloom

(375) Abi mõistet käsitleva teatise punktis 90 sätestatakse, et hankemenetlus peab olema konkureeriv, ([126]) et võimaldada huvitatud ja kvalifitseerunud pakkujatel menetluses osaleda. Lisaks peaks menetlus teatise punkti 91 kohaselt olema läbipaistev, et kõik huvitatud pakkujad saaksid igas menetlusetapis võrdset ja nõuetekohast teavet. Samas punktis rõhutatakse ka, et teabe kättesaadavus, huvitatud pakkujate seisukohast piisav aeg ning valiku ja lepingu sõlmimise kriteeriumide selgus on kõik läbipaistva valikumenetluse otsustava tähtsusega osad, ning osutatakse sellele, et hankemenetluse kohta tuleb avaldada piisaval määral teavet, nii et kõik potentsiaalsed pakkujad saaksid seda arvesse võtta.

(376) Sissejuhatava märkusena osutab komisjon, et kuigi Itaalia seadused ([127]) andsid erakorralisele volinikule võimaluse pidada potentsiaalsete omandajatega eraviisilisi läbirääkimisi, seda võimalust kõnealusel juhul ei kasutatud. Niisiis eelistati kõnealusel juhul avatud pakkumismenetlust, et tagada Tirrenia äriüksuse müük turuhinnaga ja saada seega müügist võimalikult suurt tulu. Kuna Tirrenia äriüksuse erastamiseks eraviisilisi läbirääkimisi ei peetud, on komisjoni 2011. aasta otsuses selle võimaluse suhtes avaldatud kahtlused hajutatud.

(377) Kõnealusel juhul algatati pakkumismenetlus sellega, et ühes rahvusvahelises ja mitmes üleriigilises ajalehes ning valitud asjaomasele valdkonnale spetsialiseerunud veebisaitidel avaldati Tirrenia äriüksuse omandamise huvist teatamise kutse (vt põhjendus 70). Selles kutses kutsuti „kõiki, kes suudavad tagada mereveoteenuste katkematuse“ üles teatama oma huvist ega seatud lisatingimusi. Võimalikele huvitatud isikutele anti oma huvist teatamiseks ka piisavalt aega (s.o 35 päeva), mis võimaldas neil edasises protsessis osaleda. Selle protsessi järgmises, hoolsuskohustuse täitmise kontrollimise etapis anti kvalifitseeritud pakkujatele aega neli kuud kogu asjakohase teabe hindamiseks, et nad saaksid kindlaks teha, kas ja kui suure pakkumuse nad tahavad Tirrenia äriüksuse kohta teha.

(378) Komisjon märgib, et osalemiskutses tehti selgeks, et Tirrenia äriüksus müüakse Marzano menetluse erieeskirjade alusel eesmärgiga tagada mereveoteenuste katkematus avalike teenuste osutamise korra alusel. Lisaks viidati kutses 25. septembri 2009. aasta dekreet-seaduse nr 135 artiklile 19b, milles on sätestatud, et pakkumismenetluse lõpus sõlmitakse Tirrenia ostjaga uus leping. Samas artiklis osutatakse ka sellele, et sellise uue lepingu kehtivusaeg ei ületaks kaheksat aastat, ja kirjeldatakse, mida see peaks sisaldama. Lisaks on samas artiklis sätestatud Tirreniale makstava hüvitise maksimumsumma 72 685 642 eurot aastas kogu uue lepingu kehtivusajaks. Kõigele lisaks on artiklis 19b täpsustatud ka see, et Tirrenia omandajale jääb alles sildumise eesõigus avaliku teenindamise lepingu alusel teenindatavatel liinidel.

(379) Nagu osutati 2011. aasta otsuses, ei sisaldanud osalemiskutse üksikasju müüdava vara, lepingu sõlmimise tingimuse ja pakkumismenetluse järgmiste etappide ajakava kohta. Komisjon leiab, et pakkumisprotsess tervikuna oli järgmistes põhjendustes esitatud põhjustel siiski piisavalt läbipaistev.

(380) Esiteks mainiti osalemiskutses, et pakkujad peavad suutma „tagada mereveoteenuste katkematuse“. See oli ainus valikukriteerium, mida Itaalia kohaldas, et otsustada, kas huvitatud isikutel lubatakse pakkumismenetluses osaleda. Kuigi osalemiskutses ei täpsustatud, kuidas pakkujad saavad tõendada, et nad vastavad sellele nõudele, tähendas see vaikimisi, et kasutada võidakse mis tahes sobivaid tõendamisvahendeid ([128]). Komisjon ei ole saanud teavet, mis näitaks, et üks või mitu viiest välistatud huvitatud isikust oleks tõepoolest esitanud piisavad tõendid selle kohta, et tal on olemas piisavad rahalised vahendid teenuse katkematuse tagamiseks, nagu on nõutud osalemiskutses. Komisjoni arvates oli see valikukriteerium kõigile huvitatud pakkujatele selge ja põhjendatud ka taotletava eesmärgi seisukohast.

([126]) Abi mõistet käsitleva teatise joonealuses märkuses 146 märgib komisjon, et riigiabi puhul osutavad liidu kohtud sageli „avatud“ hankemenetlusele. Mõiste „avatud“ ei osuta siiski konkreetsele menetlusele, mis on sätestatud riigihangete direktiivis. Seetõttu leiab komisjon, et sõna „konkureeriv“ on asjakohasem ja sellega ei kavatseta kalduda kõrvale kohtupraktikaga sätestatud sisulistest tingimustest.

([127]) Eelkõige: 28. augusti 2008. aasta dekreet-seadus nr 134, mis muudeti 27. oktoobri 2008. aasta seaduseks nr 166.

([128]) Lisaks, nagu eespool selgitatud (vt põhjendus 373), ei kohaldatud selle pakkumismenetluse suhtes direktiivi 2004/18/EÜ artikli 36 lõiget 1. Seetõttu polnud Itaalial tegelikult kohustust osalemiskutses valikukriteeriume esitada.

(381) Teiseks, nagu on selgitatud põhjenduses 378, selgitati huvitatud isikutele viitega 25. septembri 2009. aasta dekreetseadusele nr 135, et uus leping (kehtivusajaga kuni kaheksa aastat) sõlmitakse pärast pakkumismenetluse lõppu ja avaliku teenuse eest makstava hüvitise maksimumsummaks määrati 72 685 642 eurot aastas. Lisaks märgiti osalemiskutses, et eesmärk on müüa avaliku teenuse osutamisele spetsialiseerunud äriüksus. Peale selle, nagu Itaalia kinnitas, tehti kogu müügi ulatust käsitlev asjakohane teave, sealhulgas ostja ja riigi vahel sõlmitava lepingu projekt, kättesaadavaks üheteistkümnele isikule, kes otsustasid osaleda hoolsuskohustuse täitmise kontrollimise etapis. See võimaldas neil isikutel otsustada, kas ja kui suur pakkumus teha. Komisjon juhib tähelepanu sellele, et eraettevõtjatevaheliste müügimenetluste puhul on üldiselt tavaks, et tundlik äriteave tehakse kättesaadavaks ainult hoolsuskohustuse täitmise kontrollimise etapis. Samal põhjusel pidid huvitatud isikud sõlmima konfidentsiaalsuskokkulepped, enne kui neile anti juurdepääs asjakohastele dokumentidele (vt põhjendus 71). Selle põhjal leiab komisjon, et osalemiskutse ([129]) andis piisava selguse selles, et müük puudutab Tirrenia äriüksust, mis on seotud uue lepinguga. Pärast oma huvist teatamist anti isikutele juurdepääs kogu vajalikule teabele, et otsustada võimaliku pakkumuse tegemise üle.

(382) Kolmandaks märgib komisjon pakkumismenetluse järgmiste etappide ajakava kohta järgmist. Huvitatud pakkujad, kes vastasid ainsale valikukriteeriumile, kutsuti 10. novembri 2010. aasta kirjaga osalema hoolsuskohustuse täitmise kontrollis. Seejärel edastati erakorralise voliniku 2. veebruari 2011. aasta kirjaga järelejäänud huvitatud pakkujatele asjakohased üksikasjad menetluse konkreetsete järgmiste etappide kohta, eelkõige menetluse ajakava ja hoolsuskohustuse täitmise kontrollimise teises etapis osalemise kriteeriumid. Komisjon leiab, et selle teabe puudumine osalemiskutses ([130]) tõenäoliselt ei heidutanud potentsiaalseid pakkujaid huvi ilmutamast.

(383) Neljandaks märgib komisjon, et kutse peale teatas oma huvist Tirrenia äriüksuse omandamise vastu 21 isikut. Nende 21 isiku seas oli nii riigisiseseid, Euroopa kui ka väljaspool Euroopat asuvaid üksusi, nende hulgas mõned Itaalia juhtivad parvlaevaettevõtjad (nt Grandi Navi Veloci, Moby). Komisjoni arvates kinnitab see, et kõikidele potentsiaalsetele pakkujatele anti piisav võimalus teatada huvist pakkumismenetluses osalemise vastu. Selles kontekstis juhib komisjon tähelepanu asjaolule, et huvitatud isikud ei pidanud järgima koormavaid menetlusi ega oleks pidanud kandma märkimisväärseid kulusid, et oma huvist teatada. Piisas sellest, et nad saatsid kirja, milles tõendasid oma suutlikkust tagada mereveoteenuste katkematus. Kuusteist isikut, kes sellele valikukriteeriumile vastasid, kutsuti seejärel osalema hoolsuskohustuse täitmise kontrollimise etapis ja üksteist neist otsustaski selles osaleda. Alles pärast seda etappi pidid osalised otsustama, kas ja kui suure pakkumuse nad soovivad teha.

(384) Komisjon märkis 2012. aasta otsuses, et pole kindel, kas kõik potentsiaalsed pakkujad olid pakkumismenetluse algetapis teadlikud võimalusest lükata ostuhinna osa maksmine viivisevabalt mitme aasta võrra edasi. Seda võimalust osalemiskutses ei mainitud, kuid seda seal ka ei välistatud ([131]). Selle põhjal tegi CIN pakkumuse, mis sisaldas peaaegu poole ostuhinna hilisemat tasumist. Komisjon märgib esiteks, et kuna pakkumismenetlus hõlmas kaheksa aasta pikkust avaliku teenindamise lepingut, ei olnud makse osa tasumise edasilükkamine selle lepingu kehtivusaja jooksul tavapärane. Kontsessioonilepingute puhul on tõepoolest tavapärane, et kontsessioonitasu makstakse osamaksetena, mitte täielikult ettemaksena. Lisaks märgib komisjon, et CINi pakkumuse tegelik väärtus, mis saadi edasilükatud maksete diskonteerimisel nende müügihetke väärtuses, on kõigest umbes 4 % väiksem kui täishinna ette ära maksmise puhul. Komisjon leiab, et tõenäoliselt ei ole see suhteliselt väike erinevus mõjutanud asjaosaliste soovi menetluses osaleda. Sellega seoses tuleks meenutada, et Tirrenia äriüksuse (sealhulgas uue lepingu) väärtus ei olnud sel ajal, kui osalised pidid oma osalemishuvist teatama, teada, nii et tõenäoliselt ei mõjutanud

([129]) Komisjon juhib tähelepanu sellele, et Itaalial ei olnud ka kohustust esitada osalemiskutses müüdava vara üksikasjalikku kirjeldust ja uut avaliku teenindamise lepingut, kuna direktiivi 2004/18/EÜ artikli 36 lõige 1 ei olnud selle pakkumismenetluse suhtes kohaldatav.

([130]) Kuna direktiivi 2004/18/EÜ artikli 36 lõige 1 ei olnud selle pakkumismenetluse suhtes kohaldatav, ei olnud Itaalia ka kohustatud osalemiskutses kirjeldama, kuidas korraldatakse pakkumismenetluse järgmised etapid.

([131]) Lisaks märgib komisjon, et Itaalia ei olnud kohustatud pakkumiskutses (võimalikke) maksetingimusi täpsustama, kuna direktiivi 2004/18/EL artikli 36 lõige 1 ei olnud selle pakkumismenetluse suhtes kohaldatav.

teadlikkus edasilükkamisvõimalusest selles etapis otsust pakkumismenetluses osaleda. Lisaks sellele juhib komisjon tähelepanu asjaolule, et CINi siduv pakkumus (sealhulgas osaliselt edasilükatud makse) tehti andmeruumis kättesaadavaks ja kõiki teisi pakkujaid kutsuti sõnaselgelt üles esitama parem pakkumus. Hoolimata selleks antud kuueteistkümnest päevast ja võimalusest lisada pakkumusse ka makse edasilükkamine, ei esitanud oma pakkumust ükski teine pakkuja. Nendel põhjustel järeldab komisjon, et ostuhinna (osa) maksmise edasilükkamise võimalust ei saa pidada pakkumismenetluse konkureerivust ja või läbipaistvust kahjustavaks.

(385) Ülaltoodu põhjal leiab komisjon, et pakkumismenetlus oli tervikuna konkureeriv ja läbipaistev. Eelkõige tehti asjaomase piirkondliku või rahvusvahelise turu kõigi võimalike pakkujateni jõudmist võimaldaval viisil laialdaselt kättesaadavaks Tirrenia kavatsus loovutada avaliku teenuse osutamine (st Tirrenia äriüksus) ja sõlmida võitjaga uus kaheksa-aastane leping. Lisaks võtab komisjon arvesse, et oma huvist teatamine oli potentsiaalsete pakkujate jaoks lihtne ja nad ei pidanud selles etapis mingeid kohustusi võtma. Eeldades, et nad suudavad tõendada, et nad vastavad ainsale valikukriteeriumile, anti neile isikutele kogu vajalik teave ja aeg, et nad saaksid otsustada, kas ja kui suure pakkumuse nad tahavad Tirrenia äriüksuse kohta teha. Nendel põhjustel leiab komisjon, et tema kahtlused, et pakkumismenetlus ei olnud osalemiskutse võimalike puuduste tõttu piisavalt läbipaistev, on hajutatud.

Hankemenetluse mittediskrimineeriv iseloom ja kõrgeim hind kui kriteerium

(386) Abi mõistet käsitleva teatise punktis 92 rõhutatakse, et kõikide pakkujate mittediskrimineeriv kohtlemine kogu menetluse jooksul, objektiivsed valiku ja lepingute sõlmimise kriteeriumid, mis on enne menetlust kindlaks määratud, on asendamatud tingimused, et tagada menetluse tulemuseks oleva tehingu vastavus turutingimustele. Lisaks märgitakse samas punktis, et võrdse kohtlemise tagamiseks peavad lepingu sõlmimise kriteeriumid võimaldama pakkumusi objektiivselt võrrelda ja hinnata. Kõigele lisaks märgitakse abi mõistet käsitleva teatise punktis 95, et kui avaliku sektori asutused müüvad varasid, kaupu ja teenuseid, peaks ostja valimisel ainsaks asjakohaseks kriteeriumiks olema kõrgeim hind, ([132]) võttes arvesse ka nõutud lepingulisi kokkuleppeid (nt müüja müügigarantiisid).

(387) Nagu eespool märgitud (vt põhjendus 380), sisaldas osalemiskutse ainult üht valikukriteeriumi, nimelt seda, et pakkujad peavad suutma „tagada mereveoteenuse katkematuse“. 21st huvitatud isikust välistati viis, kuna leiti, et nad ei suuda seda tingimust täita (vt ka joonealune märkus 34). Komisjon leiab, et ainus kohaldatud valikukriteerium oli objektiivne ja see oli kõigile huvitatud isikutele osalemiskutses piisavalt selgeks tehtud.

(388) Seejärel kutsuti kuusteist huvitatud pakkujat, kes vastasid valikutingimusele, osalema hoolsuskohustuse täitmise kontrollimise etapis, kuid viis pakkujat teatasid, et nad pole enam huvitatud. Neli kuud kestnud hoolsuskohustuse täitmise kontrollimise etapis võimaldati järelejäänud üheteistkümnele isikule juurdepääs andmeruumile, mis sisaldas kogu asjakohast teavet (vt põhjendus 72), mis võimaldas neil hinnata müüki pandud äriüksust ja uue lepingu projekti. Seega said kõik pakkujad sama teavet ja neid koheldi kogu aeg võrdselt.

(389) 2. veebruaril 2011 saatis erakorraline volinik üheteistkümnele järelejäänud huvitatud pakkujale kirja, milles tutvustati üksikasjalikult pakkumuse tegemise korda ja nõudeid. Täpsemalt öeldes määrati selles kirjas selgelt kindlaks müügi tingimused: äriplaani koostamine lepingu projektis kindlaksmääratud avalike teenuste osutamise kohustuste täitmiseks ja pakkuja finantsstabiilsuse tõendamiseks vajalike tagatiste andmine. Itaalia on kinnitanud, et kui oleks esitatud rohkem kui üks kõlblik pakkumus, oleks lepingu sõlmimise ainus kriteerium kõrgeim hind. Komisjon märgibki, et 29. aprillil 2011 palus erakorraline volinik teistelt huvitatud isikutelt paremaid pakkumusi just eesmärgiga saada müügist võimalikult suurim rahaline tulu.

([132]) Vt kohtuotsus, Üldkohus, 28. veebruar 2012, Land Burgenland ja Austria vs. komisjon, liidetud kohtuasjad T-268/08 ja T-281/08, ECLI:EU:T:2012:90, punkt 87.

(390) Komisjoni 2011. aasta otsuses avaldatud kahtlused selle kohta, kas dekreet 134/2008 võimaldab sõlmida lepingu muude kriteeriumide alusel, on seega hajutatud. Kõiki isikuid teavitati pakkumismenetluse eri etappides nõuetekohaselt ja võrdselt, mis võimaldas neil teha oma pakkumuse, tundes täielikult menetlust ja nõudeid. Komisjon leiab ka, et lepingu sõlmimise kriteerium võimaldab pakkumusi objektiivselt võrrelda ja hinnata.

Ostuhinna osa maksmise edasilükkamine CINi poolt

(391) Komisjon märkis 2012. aasta otsuses, et CINi pakutud ostuhinna tegelik väärtus ([133]) on väiksem turuväärtusest, mille on määranud pädeva ministeeriumi nimetatud ekspert. Euroopa Kohus on siiski Land Burgenlandi kohtuasjas otsustanud, et kui riigiasutused müüvad neile kuuluva ettevõtja avatud, läbipaistvat ja tingimusteta pakkumismenetlust kasutades, võib eeldada, et turuhind vastab kõrgeimale (siduvale ja usaldusväärsele) pakkumusele ning et arvestatakse ainult hinda, ilma et turuhinna kontrollimiseks oleks vaja kasutada muid hindamismeetodeid, näiteks sõltumatuid uuringuid ([134]). Lisaks võib õigusvastaste tingimuste tõttu nõuetele mittevastavaks tunnistatud pakkumismenetluses esitatud kõrgeima hinnaga pakkumus siiski vastata turuhinnale, kui puudused pakkumismenetluse tingimustes ei mõjutanud selle pakkumuse suurust, põhjustades selle vähenemise ([135]).

(392) Komisjon märgib, et kuna kõnealusel juhul on CINi makstud hind avatud, läbipaistva ja mittediskrimineeriva pakkumismenetluse tulemus, võib eeldada, et see hind on võrdne turuhinnaga. Seetõttu ei ole vaja seda hinda võrrelda Itaalia ja komisjoni nimetatud sõltumatute ekspertide määratud hindadega. Lisaks nõustub komisjon Itaaliaga (vt põhjendus 176), et sõltumatud eksperdid pidid tingimata tegema teatavaid oletusi, nii et saadud hindu tuleks igal juhul tõlgendada ettevaatusega. Kõigele lisaks, nagu CIN märkis (vt põhjendus 236), osutas vähemalt üks Tirrenia äriüksuse ostu potentsiaalne pakkuja, et Itaalia nimetatud sõltumatu eksperdi määratud hind oli liiga kõrge. Ehkki need tõendid on kontrollimata, kinnitavad need, et eksperdi määratud hind ei pruugi alati kajastada turuväärtust, mille turuosalised pakkumismenetluse teel määravad.

(393) Põhjalikkuse huvides märgib komisjon, et edasilükatud maksmisel on ka majanduslik alus. On tõsi, et nagu CIN osutas (vt põhjendus 240), et edasilükatud maksmine on seotud müügi eseme olemusega, st äriüksusega, mille tegelik väärtus oleneb (nagu kinnitas Banca Profilo, vt punkt 2.3.3.4 ja põhjendus 240), uues lepingus sätestatud hüvitussummade tegelikust maksmisest kaheksa aasta jooksul. Makse edasilükkamist (ostuhinna osa maksmise edasilükkamist) võib seega pidada ka pakkumismenetluses müüki pandud vara (eriti avaliku teenindamise lepingu ja sellega seotud hüvitise) olemuse loogiliseks tagajärjeks.

(394) Eespool öeldu põhjal järeldab komisjon, et tema kahtlused ostuhinna osa tasumise edasilükkamise kohta on hajutatud.

Teenuste osutamine kogukonna jaoks võimalikult väikeste kuludega

(395) Käesoleval juhul seoti uus leping Tirrenia äriüksusega ja teatavate töötajate arvuga seotud tingimustega, mitte ainult uue lepingu endaga. 2012. aasta otsuses asus komisjon esialgsele seisukohale, et kui pakkujad olid juba piisavalt varustatud laevade ja meeskondadega, oleksid nad kandnud väiksemaid kulusid, kui neil ei oleks olnud kohustust võtta üle osa Tirrenia põhivarast ja töötajatest. Seetõttu asus komisjon esialgsele seisukohale, et uue lepingu pakkumismenetlus ilma kohustuseta võtta üle avalike teenuste osutamiseks vajalikud Tirrenia laevad ja meeskond oleks toonud kaasa väiksemad kulud kogukonna jaoks.

([133]) Saadakse edasilükatud maksete diskonteerimisega nende väärtuses müügi hetkel.

([134]) Vt kohtuotsus, Euroopa Kohus, 24. oktoober 2013, Land Burgenland *vs.* komisjon, liidetud kohtuasjad C-214/12 P, C-215/12 P ja C-223/12 P, ECLI:EU:C:2013:682, punktid 94–95.

([135]) Vt kohtuotsus, Euroopa Kohus, 24. oktoober 2013, Land Burgenland *vs.* komisjon, liidetud kohtuasjad C-214/12 P, C-215/12 P ja C-223/12 P, ECLI:EU:C:2013:682, punkt 96.

(396) Kuna Tirrenia oli suurettevõte, mille suhtes kohaldati erakorralise juhtimise menetlust, kohustasid üldised riigisisesed seadused ([136]) selle omandajat säilitama kahe aasta jooksul avalike teenuste osutamise kohustuste täitmiseks sama töötajate arvu, mis on sätestatud Tirrenia äriplaanides. Seda arvestades nähakse äriüksuse üleandmise lepingus ette, et CIN pakub endistele Tirrenia töötajatele tööd (uute lepingute alusel) ja hoidub kaheaastase perioodi jooksul töölepingute ülesütlemisest ([137]). Komisjon märgib esiteks, et see nõue põhineb juriidilisel kohustusel, mida Itaalia ametiasutused ei saanud äriüksuse üleandmise korraldamisel eirata ja et see kohustus on ajaliselt piiratud, st kahe aastaga. Komisjon märgib ka, et Tirrenia äriüksus jätkab avalike teenuste osutamist uues lepingus kindlaksmääratud avalike teenuste osutamise kohustuste alusel. Selle kohta on Itaalia väitnud, et CIN võtab üle ainult avaliku teenuse pidevaks osutamiseks vajalikud laevapere liikmed ja haldustöötajad. Lisaks väitis Itaalia, et CIN oleks pidanud järgima seda minimaalset töötajate arvu, olenemata tööjõuga seotud tingimusest. Arvestades, et tööjõukulud kaetaks uue lepingu alusel CINile makstavast hüvitisest, leiab komisjon, et töötajate arvu säilitamise kohustus ei ole tegelikult CINi jaoks koormav. Seetõttu ei ole see kohustus tõenäoliselt äriüksuse müügihinda vähendanud ega sel viisil CINile eelist andnud. Lisaks oli see lahendus kasulik ka Tirreniale (ja seega ka selle omanikule Itaaliale), kuna viimane ei peaks kandma CINi poolt uuesti tööle võetavate töötajate lepingute ülesütlemise kulusid. Komisjon märgib, et Ecorysi hinnangul oleks kogu Tirrenia personali koondamiskulud olnud vähemalt 35 miljonit eurot.

(397) Tirrenia äriüksuse varade uue avaliku teenindamise lepinguga ([138]) sidumisega laieneb omandajale automaatselt kohustus tagada avaliku teenuse katkematus ja talle antakse sildumise eesõigus. Esiteks märgib komisjon, et avaliku teenindamise lepinguga olid seotud ainult need varad, mis on vajalikud avalike teenuste osutamise kohustuste täitmiseks. Kõik muud varad (sealhulgas nt kinnisvara, kuus laeva, kunstikogu) müüdi eraldi pakkumismenetluse teel. Teiseks leiab komisjon, et Tirrenia äriüksuse vara sidumisega uue avaliku teenindamise lepinguga ei kaasne madalam hind kui juhul, kui varad ja leping oleks müüdud eraldi ja seda järgmistel põhjustel.

— Nagu eespool märgitud (vt põhjendus 164), korraldas Tirrenia erakorraline volinik eraldi pakkumismenetluse kuue laeva müümiseks, mida kasutati ainult liinidel, mille suhtes ei kohaldatud avalike teenuste osutamise kohustusi. Ainult üks neist kuuest laevast õnnestus müüa pakkujale, kes kavatses seda edaspidigi laevaliikluseks kasutada. Ülejäänud viis laeva sai müüa üksnes lammutamiseks Lisaks juhtisid 2011. aasta märtsis Tirrenia laevade väärtust määrama kutsutud laevamaaklerid ([139]) tähelepanu sellele, et majanduskriisil on oluline mõju, mis kajastub laevade väiksemas väärtuses ja laevade ülepakkumisest turul. Nendel põhjustel näib ebatõenäoline, et Tirrenia järelejäänud 18 laeva oleks võinud müüa laevanduse eesmärgil (st nende vanametalli väärtusest kõrgema hinnaga). Komisjon leiab, et nende laevade sidumine avaliku teenindamise lepinguga võimaldas saada Tirrenia laevade eest kõrgemat hinda, ([140]) kuna nende omandaja saaks laevade avaliku teenindamise lepingu alusel teenindatavatel liinidel käitamise eest kaheksa aasta jooksul avaliku teenuse hüvitist.

— 2012. aasta otsuses tõstatas komisjon võimaluse, et pakkujatel võis juba olla piisavalt laevu ja meeskondi ning nad oleksid seetõttu eelistanud mitte omandada Tirrenia laevu ja palgata selle töötajaid. Komisjon märgib, et kui CIN asus täitma oma uue lepingu kohaseid kohustusi, oli ettevõttel kokku 1 239 töötajat ja 18 laeva (mis olid osa Tirrenia äriüksusest, mille CIN omandas). Komisjoni arvates on ebatõenäoline, et potentsiaalsetel pakkujatel oleks olnud (uuesti) kasutuselevõtmiseks kohe olemas sellised märkimisväärsed ressursid uues lepingus sätestatud avalike teenuste osutamise kohustuste täitmiseks. Seda enam, et uus leping sisaldab erinõudeid (nt

([136]) Seadusandliku dekreedi 270/1999 artikli 63 lõikes 2 on nõutud, et erakorralisse haldusmenetlusse kaasatud suurettevõtte äriüksuse iga potentsiaalne omandaja kohustub säilitama töötajate arvu ja jätkama äritegevust vähemalt kaks aastat pärast omandamist.

([137]) Välja arvatud täpselt kindlaksmääratud asjaoludel.

([138]) Selle lepingu projekt tehti andmeruumis kõigile pakkujatele kättesaadavaks. Lisaks olid selle põhisätted juba kindlaks määratud 25. septembri 2009. aasta dekreet-seaduse nr 135 artiklis 19b.

([139]) Ferrando & Massone Srl.

([140]) Seda seetõttu, et kui laev ei ole veel kasutusea lõppu jõudnud, on selle väärtus laevanduse jaoks suurem kui selle väärtus vanametallina. Sellise stsenaariumi korral, kus laevu müüakse eraldi, on tõenäoline, et vähemalt mõned laevad tuleks müüa nende vanametalli väärtusega. Seega kui siduda laevad avaliku teenindamise lepinguga, jäävad kõik laevad kasutusse ja seetõttu saab neid müüa nende vanametalli väärtusest kõrgema hinnaga.

maht) laevadele, mida kasutatakse avaliku teenindamise lepingu alusel teenindatavatel eri liinidel. Kõik ettevõtjad, kellel olid vajalikud ressursid, oleksid laevad tõenäoliselt juba muudel liinidel kasutusele võtnud ja nende uuesti kasutusele võtmine uue lepingu kohaselt oleks tingimata põhjustanud nende varasemast kasutamisest saadava tulu kaotuse. Sellega seoses osutab komisjon, et nii Grimaldi kui ka GNV osalesid pakkumismenetluses ning kumbki äriühing ei ole komisjonile väitnud, et nad oleksid eelistanud mitte osta Tirrenia laevu.

(398) Selleks et kontrollida, kas uue lepingu sidumine Tirrenia äriüksuse ja tööjõuga seotud tingimusega ei ole CINile koormav, tellis komisjon ametliku uurimise käigus uuringu sõltumatult eksperdilt (Ecorys). Ecorysil paluti (vt põhjendused 96 jj) määrata Tirrenia äriüksuse turuväärtus, arvestamata mis tahes sellega seotud tingimusi. Ecorys jõudis järeldusele, et kui Tirrenia äriüksus oleks müüdud ilma mis tahes tingimusteta ja eelkõige sidumata seda uue avaliku teenindamise lepinguga avaliku teenuse osutamiseks (ja seega ka ilma kohustuseta tagada nimetatud avaliku teenuse katkematus), oleks äriühing müüdud likvideerimisväärtusega 303,5 miljonit eurot. Ecorys põhjendas seda järeldust eeldusega, et Tirrenia äriüksus ei saaks ilma avaliku teenuse hüvitiseta oma tegevust kasumlikult jätkata. Ecorys märkis, et see likvideerimisväärtus on väiksem pakkumismenetluse tulemusel saadud väärtusest, ning nentis, et seetõttu ei olnud viivitamatu likvideerimine (sisuliselt laevade müük) turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja jaoks mõistlik alternatiiv. Peale selle võrdles Ecorys Tirrenia äriüksuse töötajate arvu mitme võrreldava parvlaevaettevõtja töötajate arvudega ja jõudis järeldusele, et Tirrenia töötajate arv ja personalikulude struktuur ei ole „erinev võrreldavate ettevõtjate struktuurist, kui võtta arvesse tööjõukulude osa kogutulust ning tööjõukulude ja töötajate arvu suhet“. Analüüs ei näidanud olulist erinevust Tirrenia äriüksuse ja võrreldavate ettevõtjate vahel, mis oleks võinud osutada ülemäärasele töötajate arvule või liigsetele tööjõukuludele. Potentsiaalsel ostjal oleks seega olnud vähe tegutsemisruumi osa tööjõu vallandamisel või asendamisel. Selle põhjal järeldas Ecorys, et puuduvad tõendid selle kohta, et tööjõuga seotud tingimusel on olnud oluline mõju Tirrenia äriüksuse väärtusele. Seetõttu järeldab komisjon, et uue lepingu sidumine Tirrenia äriüksuse ja tööjõuga seotud tingimusega ei saanud alandada äriüksuse müügihinda ega andnud CINile sel viisil eelist.

(399) Kokkuvõttes võib öelda, et töötajate arvu säilitamise tingimuse on kehtestanud pigem üldised riigisisesed seadused kui müüja. Pealegi ei ole see tingimus Tirrenia äriüksuse omandajale koormav, nagu kinnitas ka komisjoni sõltumatu ekspert Ecorys. Avaliku teenuse osutamise katkematuse tagamise tingimust, mis on varade ja avalike teenuste osutamise kohustuse sidumise otsene tagajärg, ei saa pidada hinda alandavaks. Varade eraldi müümine oleks, nagu eespool väideti, hoopis toonud kaasa madalama hinna (nagu kinnitas Ecorys). Lisaks on väga ebatõenäoline, et oleks olnud potentsiaalseid pakkujaid, kes oleksid huvitatud avaliku teenindamise lepingu sõlmimisest varasid üle võtmata, arvestades avaliku teenuse osutamiseks vajalike laevade ja meeskonna suurt hulka. Komisjon järeldab seetõttu, et iga turumajanduslik müüja oleks kõrgeima hinna saamiseks otsustanud müüa Tirrenia äriüksuse varad koos uue avaliku teenindamise lepinguga. Selle põhjal järeldab komisjon, et Itaalia ei ole lisanud tingimusi, mis oleksid võinud hinda alandada või mida eraõiguslik müüja poleks nõudnud. Selle põhjal järeldab komisjon, et tema kahtlus, et uue lepingu pakkumine koos Tirrenia äriüksuse ja tööjõuga seotud tingimustega ei tooks kaasa vähimat kulu kogukonnale.

Tugevad kaitsemeetmed sellise menetluse kavandamisel, kus esitatakse ainult üks pakkumus

(400) Eespool kirjeldatud hinnangu (vt põhjendused 375–399) põhjal järeldab komisjon, et pakkumismenetlus oli riigihanke-eeskirjade kohaselt avatud, läbipaistev ja mittediskrimineeriv. Üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva teatise punktis 68 märgitakse siiski, et „ kui menetluse käigus esitatakse ainult üks pakkumus, [ei saa] käsitada seda piisavana tagamaks, et menetlusega kaasneb kogukonnale vähim kulu“.

(401) Seega, arvestades, et Tirrenia äriüksuse (mis hõlmas ka uut lepingut) pakkumismenetluses esitas pakkumuse ainult CIN, ei oleks selline menetlus olnud tavaliselt piisav, et tagada eelise puudumine võitja jaoks.

(402) Komisjon on siiski oma üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva teatise punktis 68 esitatud seisukohta täpsustanud üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitlevas juhendis, ([141]) märkides, et „[s]ee ei tähenda aga seda, et ei saaks olla juhtumeid, mille puhul võib hanke tingimustes sätestatud erakordselt kindlate kaitsemeetmete tõttu piisata üldsusele kõige väiksemate kulutuste eest teenuse osutamise tagamiseks ka hankest, mille raames esitati vaid üks pakkumine".

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

— pakkumismenetlus korraldati nii, et potentsiaalsete pakkujate huvi oleks võimalikult suur. Lisaks ei pidanud need potentsiaalsed pakkujad järgima koormavaid menetlusi ega oleks pidanud kandma märkimisväärseid kulusid, et oma huvist teada anda. Selle tulemusel laekus vähemalt 21 osalemisavaldust Itaalia, Euroopa ja väljaspool Euroopat asuva üksuselt, kellest kuusteist kutsuti osalema hoolsuskohustuse täitmise kontrollimise etapis (vt põhjendus 387).

— Tõeline konkurents oli võimalik kuni pakkumismenetluse lõpuni. Täpsemalt öeldes jõudis pakkumuste esitamise etappi üksteist võimalikku pakkujat. Kolm neist (st Onorato Partecipazioni S.r.l., Grimaldi Compagnia di Navigazione S.p.A. ja Marinvest S.r.l.) otsustasid jõud ühendada ja esitada CINi nime all siduva pakkumuse. Komisjon leiab, et ülejäänud kaheksa võimaliku pakkuja profiili põhjal oleks vähemalt viiel olnud võimalik (tänu oma kogemustele ja rahalistele vahenditele) pakkumusi teha või oli neil põhjust olla pakkumuse tegemisest tõeliselt huvitatud (nt juba tegutsevad selles sektoris ja/või Itaalias).

— Itaalia määratud sõltumatu eksperdi tehtud hindamise alusel kehtestati miinimumhind (vt põhjendus 73). See miinimumhind tehti andmeruumis kättesaadavaks kõigile potentsiaalsetele pakkujatele ja see määras pakkumuste tegemisele suhteliselt kõrge lähtepunkti. Nagu eespool märgitud (vt põhjendus 168), osutas üks Tirrenia äriüksuse võõrandamise potentsiaalne pakkuja, et miinimumhind oli tegelikult liiga kõrge. Kuigi see kõrge miinimumhind aitas tagada, et menetlus tooks kogukonnale vähim kulusid, võis see heidutada teisi potentsiaalseid pakkujaid pakkumust esitamast.

— CINi 14. aprillil 2011. aastal esitatud siduv pakkumus tehti andmeruumis kättesaadavaks ja 2. mai 2011. aasta kirjaga kutsus erakorraline volinik kõiki hoolsuskohustuse täitmise kontrollimise etapis arvestatud pakkujaid üles esitama 12. maiks 2011 CINi pakkumusest parem pakkumus. Pärast ühe võimaliku ostja taotlust pikendas erakorraline volinik paremate pakkumuste esitamise tähtaega 19. maini 2011. Kutse esitada paremaid pakkumusi on eriti tugev kaitsemeede, mis tagab kõrgeima võimaliku pakkumuse (ja seega kogukonna jaoks vähima kulu). Lisaks näitab ühe osalise tähtaja pikendamise taotlus, et tegelik konkurents oli olemas kuni pakkumismenetluse viimase hetkeni.

(404) Komisjon leiab, et arvestades eespool nimetatud kaitsemeetmeid, sealhulgas eelkõige miinimumhinda ja üleskutset esitada kõrgemaid pakkumusi, oli pakkumismenetlus piisav, et tagada teenuse osutamine kogukonnale vähimate kuludega, isegi kui esitati ainult üks pakkumus. Komisjon märgib täielikkuse huvides, et käesolev juhtum erineb järgmistest juhtumitest, kus esitati samuti ainult üks pakkumus:

— Messina ja Reggio Calabria vahelise sõitjate mereveo kiirühenduse teenindamiseks korraldatud pakkumismenetluses esitas pakkumuse ainult Ustica Lines. See äriühing oli siiski ka ainus, kes oma huvist teada andis, nii et tõeline konkurents ei olnudki kunagi võimalik. Sel juhul pidi komisjon tingimata järeldama, et neljas Altmarki kriteerium ei olnud täidetud ja avaliku teenuse hüvitis oli riigiabi ([142]). Komisjon tuletab meelde, et uuritava juhtumi puhul teatas oma huvist 21 isikut ja 11 neist osales pakkumismenetluse viimases etapis.

— Belgias korraldatud ajakirjanduse levitamiskontsessioonide andmise pakkumismenetluses esitas pakkumuse ainult bpost (turgu valitsevat seisundit omav üldist majandushuvi pakkuva teenuse osutaja). Kuigi algselt teatas pakkumismenetluses osalemise huvist kolm äriühingut, loobus üks neist enne pakkumuse esitamise tähtaja lõppu ja teine teatas, et ei soovi enam pakkumust esitada (ehkki kolm päeva pärast seda, kui bpost oli oma pakkumuse esitanud). Belgia ametiasutused väitsid sellegipoolest, et pakkumismenetluses oli tõeline konkurents ja et olid olemas piisavad kaitsemeetmed tagamaks, et pakkumusega kaasnevad kogukonnale vähimad kulud. Selle juhtumi puhul leidis komisjon siiski, et kaitsemeetmed olid ebapiisavad ja järeldas seetõttu, et neljas

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

([142]) Komisjoni otsus juhtumis SA.42710, SGEI – sõitjate mereveo kiirühendus Messina ja Reggio Calabria vahel – Itaalia (ELT C 40, 2.2.2018, lk 4).

Altmarki kriteerium ei olnud täidetud ja avaliku teenuse hüvitis oli riigiabi ([143]). Samal ajal kui Itaalia ametiasutused kasutasid avatud pakkumismenetlust, korraldasid Belgia ametiasutused läbirääkimistega menetluse, ([144]) mida vastavalt üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva teatise punktile 66 võib „neljandale Altmarki kriteeriumile vastavaks lugeda üksnes erandjuhtudel“. Komisjon märgib, et lisaks sellele olulisele erinevusele olid ka bposti juhtumis kohaldatud kaitsemeetmed täiesti erinevad käesoleval juhul kohaldatavatest kaitsemeetmetest. Kõigele lisaks tuleb märkida, et bposti juhtumis võitis turgu valitsev üldist majandushuvi pakkuva teenuse osutaja pakkumismenetluse pärast ainsa pakkumuse tegemist, kui temaga konkureeris ainult üks võimalik pakkuja. Uuritava juhtumi puhul võitis pakkumismenetluse pakkuja, kellel ei olnud seost olemasoleva üldist majandushuvi pakkuva teenuse osutajaga, ning temaga konkureeris mitu usaldusväärset võimalikku pakkujat ja rakendati eespool nimetatud kaitsemeetmeid. Nendel põhjustel järeldab komisjon, et bposti juhtumi asjaolud ei ole võrreldavad käesoleva juhtumi asjaoludega.

(405) Komisjon märgib veel, et Tirrenia äriüksuse müümiseks korraldatud pakkumismenetlus erineb oluliselt Prantsusmaa mandriosa ja Korsika vaheliste laevaliinide teenindaja valimiseks kasutatud menetlusest ([145]) (edaspidi „SNCMi juhtum“) järgmiselt.

— Prantsuse ametiasutused sõlmisid avaliku teenuste delegeerimise lepingud väljakuulutamisega läbirääkimistega menetluse alusel. Vastavalt üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva teatise punktile 66 võib sellise menetluse „neljandale Altmarki kriteeriumile vastavaks lugeda üksnes erandjuhtudel“. Itaalia ametiasutused seevastu kasutasid avatud pakkumismenetlust.

— Kuigi SNCMi juhtumis esitati kaks pakkumust, lükati üks pakkumus ühe valikukriteeriumi alusel tagasi. Seetõttu nende kahe pakkumuse sisulisi omadusi isegi ei võrreldud, et saada majanduslikult kõige soodsam pakkumus. Nii et olgugi et tegelikult esitati kaks pakkumust, ei olnud see tegeliku konkurentsi tagamiseks piisav. Tirrenia pakkumismenetluse lõppetapis osales aga üksteist isikut ja komisjon leiab, et tõeline konkurents oli võimalik kuni menetluse lõpuni (vt põhjendus 403), isegi kui lõppkokkuvõttes esitas pakkumuse ainult CIN.

— SNCMi juhtumis osales pakkumuste tegemises ka turgu valitsev ettevõtja SNCM/CMN ja tal oli märkimisväärne konkurentsieelis, kuna tal olid juba olemas laevad, mis vastasid avaliku teenuse delegeerimise lepingus sätestatud tehnilistele nõuetele. See oli väga tähtis, sest nende nõuetega pandi kohustus ehitada peaaegu spetsiaalselt kohandatud laevu, mis sarnanevad SNCMi mõne laevaga. See tähendas võimalike huvitatud pakkujate jaoks suuri kulusid. Uuritavas juhtumis ei esitanud turgu valitsev ettevõtja, erakorralisse haldusmenetlusse kaasatud Tirrenia pakkumust ega saanud seda teha ning võitnud pakkujal ei olnud turgu valitseva ettevõtjaga mingit seost. Kuna pakkumismenetlus hõlmas laevu, mis vastasid avaliku teenuse osutamise tehnilistele nõuetele, ei olnud ühelgi võimalikul pakkujal teise ees konkurentsieelist.

— Lisaks leidis komisjon SNCMi juhtumi puhul, et avaliku teenuse delegeerimise lepingu sõlmimise ja teenuste osutamise alustamise kuupäeva vahele jääv väga lühike aeg (st vähem kui üks kuu) võis osutuda oluliseks takistuseks uute osalejate jaoks. Komisjon märgib, et Tirrenia juhtumis jäi pakkumismenetluse lõppemise ja CINi poolt avaliku teenuse osutamise alguse vahele üle aasta.

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

(407) Arvestades, et Euroopa Kohtu Altmarki kohtuasjas kehtestatud neli tingimust on kumulatiivselt täidetud, järeldab komisjon, et Tirrenia äriüksusega seotud uue lepingu sõlmimine CINiga ja talle sildumise eesõiguse andmine, sealhulgas ostuhinna osa maksmise edasilükkamine CINi poolt, ei anna viimasele majanduslikku eelist.

([143]) Komisjoni otsus juhtumis SA.42366, äriühingule bpost antud avaliku teenuse hüvitised perioodil 2016–2020 – Belgia (ELT C 341, 16.9.2016, lk 5).

([144]) Direktiivi 2004/18/EÜ artikkel 30 ja direktiivi 2004/17/EÜ artikli 1 lõike 9 punkt a.

([145]) Komisjoni otsus juhtumis SA.22843, Korsika avaliku teenuste delegeerimise leping 2007–2013, mis sõlmiti äriühingutega SNCM ja CMN (ELT L 220, 17.8.2013, lk 20).

7.1.3.5. Järeldus

(408) Kuna kõik ELi toimimise lepingu artikli 107 lõikes 1 sätestatud kriteeriumid ei ole täidetud, teeb komisjon järelduse, et Tirrenia äriüksusega seotud uue lepingu sõlmimine CINiga ja talle sildumise eesõiguse andmine, sealhulgas ostuhinna osa maksmise edasilükkamine CINi poolt ei kujuta endast riigiabi CINile.

7.1.4. *2010. aasta seaduses kehtestatud meetmed*

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

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

7.1.4.1. Rahaliste vahendite võimalik kasutamine laevade uuendamiseks likviidsuse tagamise eesmärgil

(411) Riigi rahalised vahendid: kõnealused rahalised vahendid eraldas riik oma eelarvest (vt põhjendus 109) ja 2010. aasta seadusega võimaldati neid kasutada likviidsuse tagamiseks. Seepärast on meede seostatav riigiga ja antud riigi rahaliste vahendite kaudu.

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

(413) Majanduslik eelis: komisjon märgib, et Tirrenia sai umbes 12 051 900 eurot laevade uuendamiseks, mis on vajalik rahvusvaheliste ohutusstandardite järgimiseks, ning võis 2010. aasta seaduse alusel kasutada neid rahalisi vahendeid ajutiselt likviidsuse tagamiseks (vt põhjendus 109). Nagu on selgitatud eespool (vt põhjendus 110), kasutas osa neist rahalistest vahenditest (s.o 4 657 005,35 eurot) Banca Carige, et tasaarvestada Tirrenia kaks võlga tema ees. Lisaks kinnitasid Itaalia ametiasutused (vt põhjendus 192), et Tirrenia kasutas neist rahalistest vahenditest tegelikult ainult 630 600 eurot, et maksta laeva Clodia uuendamise eest. Ülejäänud 11 421 300 eurot ei kasutatud ei uuendamise eest maksmiseks ega makstud ka riigile tagasi. Lõppkokkuvõttes pidi Tirrenia äriüksuse uus omanik (st CIN) maksma ülejäänud uuendustööde eest omavahenditest (ja seda 11 421 300 euro suurust kohustust arvestati ka Banca Profilo koostatud hinnangus). Itaalia ei ole tõendanud, et need likviidsusvahendid anti turutingimustel. Lisaks ei maksnud Tirrenia likviidsusvahendeid tagasi ega kasutanud neid algsel eesmärgil (st laevade uuendamise eest tasumiseks), välja arvatud 630 600 eurot, mis kasutati laeva Clodia uuendamiseks. Kuna tavaline turuosaline ei saaks sellist meedet kasutada, leiab komisjon, et see andis igal juhul Tirreniale majandusliku eelise.

(414) Mõju kaubandusele: põhjendustes 310–311 esitatud põhjustel leiab komisjon, et selle meetme kohaldamine Tirrenia suhtes võib mõjutada liidu kaubandust ja moonutada konkurentsi siseturul.

(415) Järeldus: komisjon järeldab, et asjaolu, et Tirrenia kasutas 11 421 300 eurot, mis oli algselt ette nähtud laevade uuendamiseks likviidsuse tagamise eesmärgil, mida võimaldas 2010. aasta seadus, kujutab endast riigiabi Tirreniale ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

7.1.4.2. Erastamisprotsessiga seotud maksuvabastused

(416) Nagu on kirjeldatud põhjenduses 111, on vastavalt 2010. aasta seaduse artiklile 1 Tirrenia kontserni erastamiseks ette nähtud teatavad toimingud ja tehingud, mida on kirjeldatud dekreet-seaduse 135/2009, mida on muudetud ja millest on saanud 2009. aasta seadus, artikli 19b lõigetes 1–15, on vabastatud kõigist sellistelt toimingutelt ja tehingutelt tavaliselt makstavatest maksudest.

(417) Komisjon märgib esiteks, et siinjuures tuleb hinnata kahte eraldiseisvat üleandmist: 1) Tirrenia endiste tütarettevõtjate Caremari, Saremari ja Toremari üleandmine Tirrenialt (nüüd allutatud erakorralisele juhtimisele) Campania, Sardiinia ja Toscana maakonnale ning 2) Tirrenia äriüksuse üleandmine erakorralisse haldusmenetlusse kaasatud Tirrenialt CINile. Maksmisele mittekuuluvate maksude hulka kuuluvad eelkõige registreerimismaks, kinnistu ja hüpoteegi registreerimise tasud, tempelmaks (koos „kaudsed maksud"), käibemaks ja äriühingu tulumaks. Sellest abimeetmest saavad kasu müüja, ostja või mõlemad.

(418) Komisjon nõustub esialgu sellega, et üleandmised maakondadele ei olnud maksustatavad äriühingu tulumaksuga (kuna tasu ei makstud) ja käibemaksuga (mida siseriikliku õiguse kohaselt selliste tehingute suhtes ei kohaldata). Mis puudutab kaudseid makse, siis neid, mida siseriikliku õiguse kohaselt peavad tasuma ainult omandajad, peaksid maksma maakonnad, kes tegutsevad kõnealusel juhul oma avalike teenuste osutamise volituste piires, st riigiasutusena. Sellisena ei kvalifitseeru nad majandusettevõtjaks. Seetõttu ei hinnata käesolevas otsuses ühtki eespool nimetatud maksuvabastust.

(419) Komisjon märgib ka, et kuna sellised tehingud nagu Tirrenia äriüksuse müük CINile ei kuulu käibemaksu ([146]) kohaldamisalasse, ei saanud maksuvabastus anda Tirreniale käibemaksuga seoses eelist. Lisaks sellele võtab komisjon teadmiseks, et Tirrenia äriüksuse müügilepingus on selgelt öeldud, et ostja, st CIN, peab tasuma kõik tehinguga seotud maksud, lõivud ja notarikulud, osutamata CINi mis tahes vabastusele nendest maksudest. Seetõttu järeldab komisjon, et CIN ei saanud sellest meetmest kasu saada. Nendel põhjustel ei hinnata käesolevas otsuses ühtki eespool nimetatud maksuvabastust.

(420) Eespool öeldut arvesse võttes hindab komisjon seega ainult seda, kas Tirrenia (allutatud erakorralisele juhtimisele) sai mõlema üleandmise puhul vabastuse registreerimismaksust, kinnistu ja hüpoteegi registreerimise tasudest ning tempelmaksust („kaudsed maksud") ja Tirrenia äriüksuse CINile üleandmisel saadud tulult võetavast äriühingu tulumaksust.

(421) Riigi ressursid: maksuvabastus tähendab määratluse kohaselt riigi rahalistest vahenditest loobumist. Kuna nimetatud vabastused anti 2010. aasta seadusega (vt põhjenduse 111 punkt b), on ka need seostatavad riigiga.

(422) Valikulisus: kuna maksuvabastused antakse ainult endise Tirrenia kontserni erastamisega seotud toimingutele ja tehingutele, on need valikulised. Itaalia ei ole väitnud ega tõendanud, et maksuvabastused ei ole valikulised.

(423) Majanduslik eelis: mis puudutab kaudseid makse, siis vabastati Tirrenia nende maksmisest toimingute ja tehingute eest, mis on seotud põhjenduses 416 kirjeldatud mõlema üleandmisega (maakondadele ja CINile), ning sai seetõttu majandusliku eelise, mis võrdub maksudega, mis nendelt toimingutelt ja tehingutelt siseriikliku õiguse kohaselt tavaliselt makstakse.

(424) Tirrenia äriüksuse CINile üleandmise kohta märgib komisjon lisaks, et see üleandmine toimus tasu eest (st 380 100 000 euro eest), mille maksis CIN. Seetõttu maksustataks sellise tehingu tulud tavaliselt äriühingu tulumaksuga. Sellest maksust vabastamine kujutab endast majanduslikku eelist, kuna tavaliselt võetakse äriühingu tulumaksu arvutamisel arvesse varade või äriühingu müügist saadud tulusid. Komisjon juhib tähelepanu sellele, et seda järeldust ei mõjuta asjaolu, et praegu ei ole veel võimalik kindlaks teha, kas Tirrenia saab ka tegelikult tulumaksuvabastuse, kuna on endiselt ebaselge, kas hetkel, mil Tirrenia on täielikult likvideeritud, kuulub tulumaks tasumisele ([147]).

([146]) Presidendi 26. oktoobri 1972. aasta dekreedi nr 633 kohaselt ei peeta jätkuva tegevusega ettevõtjate või äriüksuste üleandmist teisele ettevõtjale kaubatarneks ja seetõttu on see käibemaksust vabastatud.

([147]) Nimelt määratakse selliste maksejõuetusmenetluste puhul nagu erakorralisse haldusmenetlusse kaasatud Tirrenia maksejõuetusmenetluse puhul tulud konsolideeritud tulumaksuseaduse artiklis 183 sätestatud eeskirjade kohaselt. Selle sätte kohaselt on äriühingu tulu pankrotimenetluse algusest kuni selle lõpetamiseni äriühingul menetluse alguses olevate varade ja menetluse lõpus oleva jääkvara vahe. Enne menetluse lõppu ei ole seetõttu võimalik ette näha, kas maksukohustus on olemas ja kui suur see on. Kuna erakorralisse haldusmenetlusse kaasatud Tirrenia likvideerimine on veel pooleli, on võimatu järeldada, kas tulumaksu tuleb üldse tasuda või mitte.

(425) Mõju kaubandusele: põhjendustes 310–311 esitatud põhjustel leiab komisjon, et Tirrenia vabastamine teatavatest eespool kirjeldatud maksudest võib mõjutada liidu kaubandust ja moonutada konkurentsi siseturul.

(426) Järeldus: 2010. aasta seadusega antud vabastused i) kaudsetest maksudest toimingutelt ja tehingutelt, mis on seotud Caremari, Saremari, Toremari ja Tirrenia äriüksuse üleandmisega asjaomastele omandajatele, ja ii) äriühingu tulumaksust tuludelt, mis saadi Tirrenia äriüksuse müügist CINile, kujutavad endast riigiabi Tirreniale.

7.1.4.3. Võimalus kasutada FASi rahalisi vahendeid likviidsusvajaduste rahuldamiseks

(427) 2011. ja 2012. aasta otsustes mainis komisjon endise Tirrenia kontserni äriühingute võimalust kasutada FASi rahalisi vahendeid (vt põhjenduse 111 punkt c) jooksvate likviidsusvajaduste rahuldamiseks. Itaalia ametiasutused selgitasid siiski ametliku uurimismenetluse käigus, et FASi rahalised vahendid ei olnud mõeldud Tirrenia (või mõne muu endise Tirrenia kontserni äriühingu) lisahüvitisena. Selle asemel eraldati need vahendid nende eelarveassigneeringute täiendamiseks, mis olid ette nähtud endise Tirrenia kontserni äriühingutele avaliku teenuse hüvitiste maksmiseks, juhul kui hüvitised osutuvad ebapiisavaks. 2010. aasta seaduse artikli 1 lõige 5b võimaldas maakondadel kasutada FASi rahalisi vahendeid korrapärase avaliku teenuse hüvitise (osa) rahastamiseks ja seega avalike mereveoteenuste katkematuse tagamiseks. Teisisõnu puudutab see meede üksnes Itaalia riigieelarvest vahendite eraldamist avaliku teenuse hüvitiste maksmiseks.

(428) Eespool öeldut silmas pidades järeldab komisjon, et FASi rahalised vahendid on ainult rahastamisallikad, mis võimaldavad riigil maksta avaliku teenuse hüvitisi (mida antakse pikendatud esialgse lepingu alusel) ega kujuta endast meedet, millest Tirrenia saaks kasu lisaks neile avaliku teenuse hüvitistele. Teisisõnu ei kujuta FASi rahaliste vahendite võimalik kasutamine endast riigiabi Tirreniale ja seetõttu seda käesolevas otsuses põhjalikumalt ei hinnata.

7.1.5. *Järeldus abi olemasolu kohta*

(429) Eespool kirjeldatud hinnangu põhjal leiab komisjon, et:

— Tirreniale laevaliinide teenindamise eest ajavahemikul 1. jaanuarist 2009 kuni 18. juulini 2012 makstud hüvitis ja nendel avaliku teenindamise lepingu alusel teenindatavatel liinidel samal perioodil antud sildumise eesõigus kujutavad endast riigiabi Tirreniale ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses ja see liigitub uueks abiks;

— ka päästmisabi pikendamine 28. augustist 2011 kuni 18. septembrini 2012, on riigiabi Tirreniale ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses;

— sellise uue lepingu sõlmimine ajavahemikuks 18. juulist 2012 kuni 18. juulini 2020, mis on seotud Tirrenia äriüksusega ja sildumise eesõiguse andmisega CINile – sealhulgas ostuhinna osa tasumise edasilükkamisega CINi poolt – vastab neljale Altmarki kriteeriumile ega kujuta seetõttu endast riigiabi CINile ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses;

— asjaolu, et Tirrenia kasutas laevade uuendamiseks ette nähtud rahalisi vahendeid likviidsuse tagamise eesmärgil, mida võimaldas 2010. aasta seadus, kujutab endast riigiabi Tirreniale ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses;

— 2010. aasta seadusega antud vabastused i) kaudsetest maksudest Caremari, Saremari, Toremari üleandmiselt Campania, Sardiinia ja Toscana maakonnale ning Tirrenia äriüksuse üleandmiselt CINile ning ii) äriühingu tulumaksust tuludelt, mis saadi Tirrenia äriüksuse müügist CINile, kujutavad endast riigiabi Tirreniale ning

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

7.2. **Abi seaduslikkus**

(430) Kõik käesoleva otsuse kohaldamisalasse kuuluvad abimeetmed on kehtestatud enne komisjonilt saadud ametlikku heakskiitu. Seega, kuivõrd neid abimeetmeid ei vabastatud teavitamisest üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2005. aasta otsuse ega üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2011. aasta otsuse kohaselt, kohaldas Itaalia neid, rikkudes ELi toimimise lepingu artikli 108 lõiget 3 ([148]).

7.3. **Abi kokkusobivus siseturuga**

(431) Kuivõrd eespool nimetatud meetmed kujutavad endast riigiabi ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses, tuleb nende kokkusobivust siseturuga hinnata selle artikli lõigetes 2 ja 3 ning ELi toimimise lepingu artikli 106 lõikes 2 sätestatud erandeid arvesse võttes.

7.3.1. *Riigi ja Tirrenia vahelise esialgse lepingu pikendamine*

7.3.1.1. Kohaldatavad õigusnormid

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

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

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

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

(433) Seda arvestades märgib komisjon, et avaliku teenuse hüvitise maksmine pikendatud esialgse lepingu alusel toimus enne üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2011. aasta otsuse ja üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2011. aasta raamistiku jõustumist. Üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitlevas 2011. aasta paketis – üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2011. aasta otsuse artiklis 10 ja üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2011. aasta raamistiku punktis 69 – on sätestatud siiski selle kohaldamise eeskirjad ka enne selle jõustumist (mis toimus 31. jaanuaril 2012. aastal) antud riigiabi suhtes. Üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2011. aasta otsuse artikli 10 punktis b on sätestatud eelkõige, et:

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

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

([148]) Itaalia ametiasutused on teatanud üksnes (vt põhjendus 4) uue lepingu alusel antud avaliku teenuse hüvitisest, mille kohta komisjon on leidnud, et see ei kujuta endast riigiabi. Lisaks on Itaalia väitnud, et Tirreniale pikendatud esialgse lepingu alusel antud avaliku teenuse hüvitis oli siseturuga kokkusobiv ja üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2005. aasta otsuse kohaselt teavitamisest vabastatud. Komisjon hindab punktis 7.3.1, kas see oli tõepoolest nii.

(435) Seega tähendavad eespool kirjeldatud üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2011. aasta otsuse ja üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2011. aasta raamistiku rakenduseeskirjad seda, et Tirreniale pikenduse jooksul antud avaliku teenuse hüvitist saab hinnata üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2011. aasta paketi alusel. Kui üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2011. aasta otsuse või üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2011. aasta raamistiku asjakohased tingimused on täidetud, on see abimeede siseturuga kokkusobiv kogu asjaomasel perioodil 1. jaanuarist 2009 kuni 18. juulini 2012 ([149]).

(436) Komisjon märgib, et nii 19. detsembril 2005 jõustunud üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitlevat 2005. aasta otsust kui ka üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitlevat 2011. aasta otsust kohaldatakse üksnes riigiabi suhtes, mida antakse avaliku teenuse hüvitisena mereveoühenduste eest saartega, mille keskmine aastane sõitjate arv üldist majandushuvi pakkuva teenuse määramisele eelnenud kahel majandusaastal ei ületa 300 000. Aastatel 2007, 2008 ja 2009 ületas sõitjate arv kolmel liinil kaheteistkümnest (st Napoli–Palermo, Civitavecchia–Olbia ja Genova – Porto Torrese liin), mida Tirrenia teenindas esialgse lepingu alusel, mida pikendati, aga künnist 300 000 sõitjat aastas ([150]). Seepärast ei saa komisjon nende kolme liini puhul pikendatud esialgse lepingu alusel kuni 18. juulini 2012 Tirreniale makstud avaliku teenuse hüvitise kokkusobivust siseturuga hinnata ei üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2005. aasta otsuse ega üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2011. aasta otsuse alusel.

(437) Järelikult kuuluks Tirrenia teenindatud kolme liini eest Tirreniale alates 2009. aastast kuni erastamisprotsessi lõpuni makstud avaliku teenuse hüvitise kokkusobivus üldjuhul üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2011. aasta raamistiku kohaldamisalasse. Üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2011. aasta raamistiku punkti 9 kohaselt tuleb raskustes olevatele üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutajatele antud abi hinnata 2004. aasta päästmise ja ümberkorraldamise suuniste alusel. 5. augustil 2010 anti luba kohaldada Tirrenia suhtes erakorralist haldusmenetlust ja 12. augustil 2010 tunnistati Tirrenia maksejõuetuks ning seega oli ta 2004. aasta päästmise ja ümberkorraldamise suuniste punkti 10 alapunkti c tähenduses raskustes juba 2010. aasta seaduses sätestatud pikenduse ajal. Seetõttu oli Tirrenia vähemalt teataval ajal pikendusest (alates 12. augustist 2010 kuni oma müügini 18. juulil 2012) raskustes olev üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutaja.

(438) 1. augustist 2014 kehtivaid 2014. aasta päästmise ja ümberkorraldamise suuniseid ([151]) kohaldatakse üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutajate suhtes tagasiulatuvalt. Nendes suunistes on sätestatud, et raskustes olevatele üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutajatele enne 31. jaanuari 2012 (üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2011. aasta raamistiku jõustumiskuupäev) antud abi kokkusobivust hinnatakse üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2011. aasta raamistiku alusel, välja arvatud punktide 9, 14, 19, 20, 24, 39 ja 60 sätted ([152]). Seetõttu kehtivad samad eeskirjad kogu perioodi kohta alates 1. jaanuarist 2009 kuni erastamise lõpuni 18. juulil 2012.

(439) Kuna kolm hinnatavat Tirrenia teenindatavat liini ei kuulu üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2005. ja 2011. aasta otsuse kohaldamisalasse ning lühiduse ja tõhususe huvides, analüüsib komisjon kõigepealt, kas Tirreniale makstud avaliku teenuse hüvitis kõigi kaheteistkümne mereveoliini teenindamise eest pikenduse jooksul vastab üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2011. aasta raamistiku tingimustele, välja arvatud selle

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

([150]) Komisjon märgib, et kuigi neid kolme liini teenindati avalike teenuste osutamise korra alusel aasta ringi, vähendati teenust järk-järgult madalhooajaks ja kõrghooajal osutati teenust kommertsalustel (vt põhjendus 34). Kuna nii üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitlevas 2005. aasta otsuses kui ka üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitlevas 2011. aasta otsuses viidatakse „aastasele [sõitjate] arvule“, ei saa komisjon veetud sõitjate arvu arvestamata jätta, kui teenust osutatakse kommertsalustel, nagu soovitas Itaalia.

([151]) ELT C 249, 31.7.2014, lk 1.

([152]) Vt 2014. aasta päästmise ja ümberkorraldamise suuniste punkt 140.

punktides 9, 14, 19, 20, 24, 39 ja 60 sätestatud tingimused. Alles pärast seda esimest sammu uurib komisjon, kas sama hüvitis (ainult üheksa liini eest, mis ei ületa 300 000 sõitja künnist) võis olla siseturuga kokkusobiv ja vabastatud üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitlevas 2005. aasta otsuses sätestatud teatamiskohustusest, kuna see puudutab abi, mis anti ajavahemikul 19. detsembrist 2005 kuni 31. jaanuarini 2012 (vt põhjendus 432).

7.3.1.2. Üldist majandushuvi pakkuv teenus ELi toimimise lepingu artikli 106 tähenduses

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

(441) Üldist majandushuvi pakkuvate teenuste tõelisuse hindamisel tuleb lähtuda ka üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitlevast teatisest (vt põhjendused 325 ja 342), merekabotaaži määrusest (vt põhjendused 327–329) ja kohtupraktikast (vt põhjendused 331–332). Seetõttu peab komisjon pikenduse puhul hindama,

1) kas eksisteeris **kasutajatepoolne nõudlus**;

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

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

(442) Komisjon juhib tähelepanu sellele, et Tirrenia poolt pikenduse jooksul teenindatud kaksteist avaliku teenindamise lepingu alusel teenindatavat liini on samad, mis anti uue lepingu kohaselt CINile. Lisaks on komisjon juba kirjeldanud ja hinnanud konkurentsiolukorda nendel liinidel lepingu pikenduse jooksul. Seda arvestades tuginetakse alljärgnevas hinnangus eespool uue lepingu kohta esitatud hinnangu asjaomastele osadele ja viidatakse neile (vt punkt 7.1.3.1).

(443) Seda arvesse võttes tuletab komisjon kõigepealt meelde (vt põhjendus 152), et Itaalia on kehtestanud esialgses lepingus sätestatud avalike teenuste osutamise kohustused peamiselt selleks, et i) tagada mandri ja saarte vaheline ühendus ja ii) aidata kaasa asjaomaste saarte majandusarengule regulaarsete ja usaldusväärsete mereveoteenuste kaudu. Komisjon jõudis juba järeldusele (vt põhjendus 334), et need on tõepoolest õigustatud avaliku huvi eesmärgid. Lisaks järeldab komisjon eespool kirjeldatud põhjustel (vt põhjendused 335–336), et Itaalia ei ole teinud ilmset viga, kui määras kaubaveoteenused üldist majandushuvi pakkuvate teenustena.

(444) Kõnealuseid liine on hoitud peaaegu muutumatuna käigus palju aastaid, st vähemalt alates esialgse lepingu jõustumisest. Ainus muudatus teenuse ulatuses lepingu pikenduse jooksul võrreldes olukorraga 2008. aasta lõpus (kui esialgse lepingu algne kehtivusaeg pidi lõppema) oli avalike teenuste osutamise korra alusel teenindatavate liinide vähendamine. Nimelt:

— alates 2009. aastast kaotati avaliku teenindamise lepingu alusel teenindatav Fiumicino–Arbataxi liin;

— alates 2009. aastast kaotati Fiumicino – Golfo Aranci liin (mida Tirrenia teenindas kommertsalusel);

— alates 2010. aastast tuli avaliku teenindamise lepingu alusel teenindataval Napoli–Palermo liinil kõrghooajal teenust osutada kommertsalustel, kuna avaliku teenuse hüvitist maksti ainult liini teenindamise eest madalhooajal.

(445) Selleks et kirjeldada kasutajate tegelikku nõudlust teenuste järele, esitasid Itaalia ametiasutused üksikasjaliku statistika, mis näitab, et 2009. aastal ehk esimesel pikendusaastal vedas Tirrenia kaheteistkümnel segaveoteenuse liinil asjaomastel avalike teenuste osutamise kohustustega hõlmatud perioodidel (st kahel liinil väljaspool kõrghooaega) 1 181 768 sõitjat, 276 391 autot ja peaaegu 3 miljonit meetrit lasti. 2010. aastal olid need arvud pisut väiksemad (vt põhjendus 338), kuid see vahe tuleneb peamiselt asjaolust, et Napoli–Palermo liin ei kuulunud alates 2010. aastast kõrghooajal enam avaliku teenuse alla. Pärast selle erinevuse korrigeerimist lähenesid 2011. aasta arvud 2009. aasta arvudele, mis näitab, et kasutajatepoolne kogunõudlus oli märkimisväärne ja küllalt stabiilne.

(446) Nagu eespool märgitud (vt põhjendus 339), esitasid Itaalia ametiasutused üksikasjaliku statistika aastate 2007–2018 kohta ka liinide kaupa. Komisjon on juba näidanud (vt tabel 4), et 2010. aastal oli kõigil kaheteistkümnel asjaomasel liinil märkimisväärne kasutajatepoolne nõudlus nii segaveo- kui ka kaubaveoteenuste järele. Sama analüüs 2009. ja 2011. aasta kohta ([153])ei viidanud kuidagi, et kasutajate nõudlus parvlaevateenuste järele oleks asjaomastel liinidel kadunud.

(447) Komisjon leiab, et ülaltoodud statistika näitab selgelt tegelikku nõudlust sõitjate- ja kaubaveoteenuste järele kõigil kaheteistkümnel kõnealusel avaliku teenuse liinil. Seetõttu võib järeldada, et need teenused vastavad tegelikule kasutajatepoolsele nõudlusele ja rahuldavad seega üldsuse tegelikke vajadusi.

(448) Nagu on selgitatud eespool (vt põhjendus 342), peab komisjon uurima ka seda, kas teenus oleks olnud ebapiisav, kui selle osutamine oleks jäetud ainuüksi turujõudude hooleks, pidades silmas avaliku teenindamise kohustusi, mille liikmesriik on kehtestanud pikendatud esialgse lepinguga. Üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva teatise punktis 48 on selle kohta märgitud, et „komisjon [piirdub] kontrollimisega, kas liikmesriik ei ole teinud ilmset viga“.

(449) Komisjon märgib, et ajavahemikul 1. jaanuarist 2009 kuni 18. juulini 2012 pakkusid mõnel liinil, mida Tirrenia pidi pikendatud esialgse lepingu alusel teenindama, parvlaevateenuseid teisedki ettevõtjad, ehkki mitte tingimata aasta ringi ja sama sagedusega. Komisjon on juba eespool (vt põhjendused 343–348) iga asjaomase liini puhul hinnanud, kas teiste ettevõtjate osutatud teenused olid samaväärsed nendega, mida CIN pidi osutama uue lepingu kohaselt. Komisjon tuletab meelde, et see hinnang põhines nende liinide konkurentsiolukorral ajavahemikul 1. jaanuarist 2009 kuni 18. juulini 2012. Kuna teenused, mida CIN peab osutama, on pakutavate liinide, sageduste ja tehniliste nõuete poolest peaaegu identsed teenustega, mida Tirrenia pidi osutama lepingu pikenduse jooksul, kehtib komisjoni järeldus (vt põhjendus 348), et turujõududest üksi ei oleks piisanud avalike teenuste vajaduste rahuldamiseks, Tirrenia puhul ka kogu pikenduse jooksul. Paljudel liinidel oli Tirrenia tõepoolest ainus teenuseosutaja, samal ajal kui teistel liinidel ei olnud teiste ettevõtjate pakutavad teenused järjepidevuse, regulaarsuse, mahu ja kvaliteedi poolest samaväärsed ega rahuldanud seetõttu täielikult Tirreniale esialgse (pikendatud) lepinguga ülesandeks tehtud avaliku teenuse vajadusi.

(450) Kõigele lisaks otsustas Itaalia, pidades silmas kavandatud erastamist ja esialgse lepingu alusel osutatavate avalike teenuste katkematuse tagamiseks, pikendada seda lepingut muutmata kujul (põhjenduses 444 kirjeldatud piiratud eranditega) ja tingimusel, et muudetakse alates 2010. aastast kohaldatavat hüvitise arvutamise metoodikat). Komisjon nõustub, et kasutajatepoolset nõudlust (nagu eespool kirjeldatud, vt põhjendused 445–446), ei oleks saanud rahuldada avalike teenuste osutamise kohustuste kehtestamisega kõigile käigusolevaid liine teenindavatele ettevõtjatele. Täpsemalt öeldes oli Tirrenia mitmel liinil ainus teenuseosutaja (vt nt põhjendus 345) ja kus see nii ei olnud, ei vastanud teiste ettevõtjate pakkumine (kõigile) regulaarsuse, järjepidevuse ja kvaliteedi nõuetele. Pealegi on enamiku (kui mitte kõigi) liinide käigushoidmine, eriti madalhooajal, kahjumlik, nii et ilma avaliku teenuse hüvitiseta neid tõenäoliselt üldse ei teenindatakski. Ecorys jõudis oma aruandes sarnasele järeldusele (vt põhjendus 98). Lisaks nõustub komisjon, et Tirrenia erastamise protsessi silmas pidades oli kehtiva avaliku teenindamise lepingu pikendamine ainus viis tagada avalike teenuste katkematus kuni selle erastamise lõpuni.

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

([153]) Lühiduse huvides ei esita komisjon käesolevas otsuses üksikasjalikke andmeid.

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

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

(453) Nendes õigusaktides tuleb täpsustada eelkõige:

a) avalike teenuste osutamise kohustuse täpne laad ja kestus;

b) asjaomane ettevõtja ja territoorium;

c) ainuõiguste laad;

d) hüvitise arvutamise, kontrollimise ja läbivaatamise parameetrid;

e) ülemääraste hüvitiste maksmise vältimise ja tagasinõudmise kord.

(454) Komisjon avaldas oma 2011. ja 2012. aasta otsuses kahtlust, kas ülesande andmise aktis esitati Tirrenia poolt pikenduse jooksul pakutavate avalike teenuste osutamise kohustuste laadi täielik kirjeldus. Lisaks rõhutas komisjon, et ajavahemiku 2005–2008 kohta ei võetud vastu viie aasta plaani, nagu oli ette nähtud esialgses lepingus. Sellegipoolest tuletas komisjon meelde ka seda, et ülesande eri elemendid võidakse paigutada ka mitmesse akti, ilma et see seaks kohustuste kindlaksmääramise asjakohasuse kahtluse alla. Pikenduse jooksul hõlmas Tirreniale ülesande andmise akt esialgset lepingut (muudetud ja aja jooksul pikendatud), viie aasta plaane, mitut Itaalia ametiasutuste *ad hoc* otsust, CIPE direktiivi ja 2009. aasta seadust.

(455) Seda arvestades märgib komisjon kõigepealt, et esialgne leping (aja jooksul muudetud), mis moodustab Tirreniale ülesande andmise akti tuuma, kehtis täielikult kuni erastamise lõpetamiseni mitme dekreet-seaduse alusel (vt põhjendus 432). Nendes dokumentides täpsustatakse, et Tirreniale anti avalike teenuste osutamise kohustused kuni erastamise lõpuni.

(456) Esialgse lepingu kohaselt määratakse viie aasta plaanides kindlaks teenindatavad liinid ja sadamad, kõnealustele mereühendustele määratud laevade tüüp ja võimsus, sõitude sagedus ja tariifid, sealhulgas eelkõige saarepiirkondade elanikele mõeldud soodustariifid. Kuna perioodi 2005–2008 plaani ametlikult vastu ei võetud, kohaldati endiselt aastateks 2000–2004 (heaks kiidetud ministri 20. septembri 2001. aasta käskkirjaga) kehtestatud plaani, milles tehti mitu *ad hoc* muudatust (vt põhjendus 33), mille otsustas valitsus (tavaliselt minister või ministeeriumidevaheline konverents ([154])). Nende muudatustega piirati aja jooksul peamiselt avalike teenuste osutamise kohustuste ulatust (nt kaotati teatavad liinid, sealhulgas põhjenduses 444 kirjeldatud muudatused), samal ajal kui enamik 2000.– 2004. aasta plaanis kehtestatud kohustusi (mis kajastab täielikult Itaalia 2001. aasta otsuse kontekstis võetud kohustusi) jäi samaks. Seega, kui ei võetud vastu otsust muuta 2000.–2004. aasta plaani teatavat elementi (nt liin, sagedus, laeva tüüp), jätkati selle plaani sätete täielikku kohaldamist ajavahemikul 1. jaanuarist 2009 kuni 18. juulini 2012. Enne 2009. aastat muudeti esialgse lepinguga ette nähtud algset hinnakirja mitme hilisema aktiga. Samas ei antud kogu pikenduse jooksul välja ministeeriumidevahelisi käskkirju, et muuta veelgi endise Tirrenia kontserni äriühingute, sealhulgas Tirrenia piletihindu. Selle põhjal järeldab komisjon, et avalike teenuste osutamise kohustused, mida Tirrenia pidi pikenduse jooksul täitma, on piisavalt selgelt kindlaks määratud.

(457) Komisjon märkis juba 2011. aasta otsuse põhjendustes 239 ja 240, et hüvitise suuruse arvutamiseks vajalikud parameetrid on eelnevalt kindlaks määratud ja neid on selgelt kirjeldatud. Eelkõige sisaldab esialgne leping 2009. aasta kohta (vt põhjendused 38–40) arvesse võetavate kuluelementide ammendavat ja täpset loetelu, samuti ettevõtja investeeritud kapitali tootluse arvutamise metoodikat. Asjaomane metoodika ajavahemikuks 1. jaanuarist 2010 kuni 18. juulini 2012 on sätestatud CIPE direktiivis (vt põhjendus 41 jj). Täpsemalt kirjeldatakse CIPE direktiivis arvesse võetavaid kuluelemente ja investeeritud kapitali tootlust. Kõigele lisaks sisaldab 2009. aasta

([154]) Uuritavate otsustega seoses osalesid sellel konverentsil taristu- ja transpordiministeerium, majandus- ja rahandusministeerium ning majandusarengu ministeerium.

seadus 72 685 642 euro suurust hüvitise ülemmäära, mida kohaldatakse alates 2010. aastast. Lisaks nähti esialgses lepingus ette, et hüvitis makstakse välja osade kaupa, ja kinnitati, et hüvitis põhineb avaliku teenuse osutamisega seotud tegelikel kuludel ja tuludel. Nii saab kindlaks teha ülemäärase hüvitamise ja seda hõlpsasti vältida. Vajaduse korral saaks riik Tirrenialt ülemäärase hüvitise tagasi nõuda.

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

7.3.1.4. Antava ülesande kestus

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

(460) Itaalia on väitnud, et lepingu pikenduse kestus on kooskõlas ajavahemikuga, mis on vajalik üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutamisel kasutatud kõige olulisemate varade amortiseerimiseks. Täpsemalt öeldes on pikendatud esialgse lepingu kogukestus pisut üle 23,5 aasta. Tirrenia avalike teenuste osutamiseks kasutatavate laevade kasutusiga ([155]) on 30 aastat (parvlaevade puhul) ja 20 aastat (kiirreisilaevade puhul) ning selle aja jooksul need amortiseeruvad. Lisaks tuletas Itaalia meelde, et pikendamine 1. jaanuarist 2009 kuni 18. juulini 2012 oli vajalik avaliku teenuse katkematuse tagamiseks kuni erastamise lõpuni.

(461) Ülaltoodud kaalutluste põhjal järeldab komisjon, et ülesande täitmise kohustuse kestus on piisavalt põhjendatud ja seetõttu on tagatud vastavus üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2011. aasta raamistiku punktile 17.

7.3.1.5. Vastavus komisjoni direktiivile 2006/111/EÜ ([156])

(462) Üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2011. aasta raamistiku punktis 18 on sätestatud: „Abi loetakse siseturuga kokkusobivaks aluslepingu artikli 106 lõike 2 alusel üksnes juhul, kui ettevõtja järgib komisjoni direktiivi 2006/111/EÜ nõudeid, kui see on asjakohane“.

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

(464) Itaalia tuletas meelde, et 2001. aasta otsuse artiklis 4 on nõutud, et Tirrenia alustaks eraldi arvepidamist iga liini kohta alates 1. jaanuarist 2001. Samuti kohustati 2004. aasta otsuse artikli 1 lõikes 4 Adriaticat (mis ühines 2004. aastal Tirreniaga) pidama alates 1. jaanuarist 2004 eraldi arvestust iga oma liini kohta. 2001. aasta otsuse kontekstis ja komisjoni taotlusel tegi PriceWaterhouseCoopers (edaspidi „PWC“) uuringu, milles esitati Tirrenia 1992.–1999. aasta analüütiline raamatupidamisarvestus. Sellega seoses esitas PWC arvamuse, milles kinnitati, et nende raamatupidamisaruannete koostamiseks kasutatud metoodika oli asjakohane ja kooskõlas kohaldatava raamatupidamistavaga. Itaalia sõnul on Tirrenia ja Adriatica jätkanud selle põhjal oma analüütilise raamatupidamisarvestuse tegemist ja on seega järginud 2001. ja 2004. aasta otsustes sätestatud nõudeid. Itaalia on esitanud uuritavat ajavahemikku käsitleva tõendusmaterjalina ka Tirrenia 2009., 2010. ja 2011. aasta aruande iga liini kohta.

([155]) Vt ministeeriumidevahelise konverentsi 30. detsembri 2004. aasta otsus. Selle otsusega pikendati algselt kavandatud amortisatsiooniperioodi parvlaevade puhul 20 aastast 30 aastani ja kiirreisilaevade puhul 15–20 aastani.

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

(465) 2012. aasta kohta on CIN koostanud liinide kaupa raamatupidamisarvestuse alates hetkest, millal ta alustas teenuse osutamist (kooskõlas oma uuest lepingust tulenevate kohustustega). Erakorraline volinik ei koostanud selliseid raamatupidamisaruandeid ajavahemiku 1. jaanuar 2012 kuni 18. juuli 2012 kohta, sest erastamine oli kohe lõppemas. Erakorraline volinik esitas siiski majandusarengu ministeeriumile kogu 2012. aasta vältel raamatupidamise kvartaliaruandeid. Itaalia ametiasutused on esitanud need aruanded tõendina. Komisjoni arvates on need aruanded piisavad, näitamaks, et erakorralisse haldusmenetlusse kaasatud Tirreniale määratud avaliku teenuse hüvitis ei katnud täielikult avaliku teenuse netokulusid ja välistas seetõttu ka võimaliku ristsubsideerimise (vt ka põhjendus 472). Komisjon märgib, et seetõttu on täidetud raamatupidamise lahususe kaks peamist eesmärki, st vältida ülemäärast hüvitamist ja ristsubsideerimist.

(466) Ülaltoodu põhjal ja võttes arvesse erastamise eripära, järeldab komisjon, et üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2011. aasta raamistiku punktides 18 ja 44 sätestatud nõuded on täidetud.

7.3.1.6. Hüvitise summa

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

(468) Kuna käesoleval juhul on vähemalt osa hüvitisest ebaseaduslik abi, mis anti enne raamistiku jõustumist, ([157]) nähakse üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2011. aasta raamistiku punktis 69 konkreetselt ette, et ei nõuta kulude netokokkuhoiu meetodi kasutamist riigiabi hindamise eesmärgil. Selle asemel võib avalike teenuste kohustuste täitmiseks vajalike netokulude arvutamiseks kasutada alternatiivseid meetodeid, näiteks kulude jaotamisel põhinevat meetodit. Viimati nimetatud meetodi kohaselt arvutatakse netokulud avalike teenuste osutamise kohustuste täitmisel tekkivate kulude ja tulude vahena, nagu on täpsustatud ja prognoositud ülesande andmise aktis. Üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2011. aasta raamistiku punktides 28–38 on täpsemalt sätestatud, kuidas seda meetodit tuleks kohaldada.

(469) Komisjon ei saanud oma 2011. ja 2012. aasta otsuses järeldada, kas hüvitise summa oli proportsionaalne, kuna tal oli endiselt kahtlusi mõne Tirreniale ülesandeks tehtud avaliku teenuse tõeliseks üldist majandushuvi pakkuvaks teenuseks liigitamise suhtes. Neid kahtlusi on käsitletud punktis 7.3.1.2. Komisjon avaldas kahtlust ka 6,5 % suuruse riskipreemia suhtes, mida kohaldati alates 2010. aastast. Komisjon seadis eelkõige kahtluse alla, kas see riskipreemia kajastab asjakohast riski suurust, võttes arvesse seda, et esmapilgul ei näinud Tirrenia võtvat endale selliste teenuste osutamisega tavaliselt kaasnevaid riske.

(470) Seda arvestades tuletab komisjon meelde, et 2011. aasta otsuses asus ta esialgsele seisukohale, et Tirreniale võidi alates 2010. aastast maksta avaliku teenuse osutamise ülesannete täitmise eest liiga suurt hüvitist. Ehkki komisjon ei avaldanud selliseid kahtlusi 2009. aasta kohta, esitasid Itaalia ametiasutused siiski arvutuse 2009. aasta hüvitise summa kohta (s.o 80 miljonit eurot), mis määrati kindlaks esialgses lepingus sätestatud meetodi alusel. Väärib märkimist, et Tirrenia taotles 93,1 miljonit eurot, kuid Itaalia keeldus mõndasid kulusid hüvitamast, kuna need ei olnud selle metoodika kohaselt rahastamiskõlblikud. Selle põhjal järeldab komisjon, et Tirrenia ei saanud 2009. aastal avalike teenuste osutamise kohustuste täitmise eest ülemäära suurt hüvitist.

(471) Alates 2010. aastast oleks kapitalitootluse määramiseks kapitali kaalutud keskmise hinna (WACC) valemi alusel kasutatud põhimõtteliselt 6,5 % suurust riskipreemiat. Samas, nagu juba eespool selgitatud (vt põhjendus 362), on Itaalia täpsustanud, et kuna hüvitise ülemmäär on sätestatud 2009. aasta seaduses, otsustati arvutamist lihtsustada ja kohaldada 6,5 % kindlamääralise kapitalitootlusena. Lisaks juhtis Itaalia tähelepanu asjaolule, et 5. augustil 2010 tuli Tirrenia suhtes tema raske majandusliku olukorra tõttu algatada erakorralise juhtimise menetlus. Itaalia väitel oli võimatu katta avaliku teenuse netokulusid (st kulud miinus tulud) 2009. aasta seadusega kehtestatud hüvitise maksimumsummaga. Seetõttu ei oleks Tirrenia ajavahemikul 1. jaanuarist 2010 kuni 18. juulini 2012 mingit kapitalitulu saanud.

([157]) Nagu on kindlaks tehtud põhjenduses 436. Muude liinide teenindamiseks antud abi ebaseaduslikkust uuritakse lähemalt punktis 7.3.1.8.

(472) Liinide kaupa koostatud raamatupidamisaruannete põhjal, mille Itaalia ametiasutused esitasid, sai komisjon kinnitada, et nii 2010. kui ka 2011. aastal ületas Tirrenia osutatavate avalike teenuste netokulu (võtmata arvesse kapitalitootlust) hüvitise maksimumsummat, mis oli 72 685 642 eurot. Seetõttu ei saanud Tirrenia neil aastatel tõepoolest kapitalitulu. 2012. aasta esimese poole kohta näitasid erakorralise voliniku koostatud raamatupidamise kvartaliaruanded selgelt, et isegi pärast 2009. aasta seadusega kehtestatud hüvitise maksimumsumma proportsionaalse osa arvessevõtmist oli Tirrenia ärikasum ([158]) (st enne erakorralisi kulusid) negatiivne. Seetõttu võib järeldada, et ka ajavahemikul 1. jaanuarist 2010 kuni 18. juulini 2012 ei saanud Tirrenia kapitalitulu. Kokkuvõtteks järeldab komisjon, et Tirrenia ei saanud esialgse lepingu pikenduse jooksul ülemääraseid hüvitisi.

(473) Üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2011. aasta raamistiku punktis 49 on sätestatud, et liikmesriigid peavad tagama, et ettevõtjad ei saaks üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutamise eest makstava hüvitise tulemusena ülemäärast hüvitist (nagu on kindlaks määratud raamistiku punktis 47). Muu hulgas peavad liikmesriigid esitama tõendeid, kui komisjon neid nõuab. Peale selle peavad liikmesriigid korraldama korrapäraseid kontrollimisi või tagama selliste kontrollimiste tegemise ülesande lõppemisel, kuid mitte harvemini kui iga kolme aasta tagant. Sellega seoses märgib komisjon, et Itaalia ametiasutused on esitanud vajalikud tõendid eespool kirjeldatu kohaselt (vt põhjendused 464–465). Tirrenia on igal aastal esitanud järelevalvet tegevale ministeeriumile liinide kaupa raamatupidamisarvestuse, mis võimaldas viimasel hüvitise summa üle vaadata. Lisaks tuletab komisjon meelde, et hüvitis makstakse välja osade kaupa (vt põhjendus 36) ja lõplik väljamakse tehakse asjaomase aasta tegelike kulude ja tulude põhjal. See tagab, et hüvitise summa ei ületa teenuse netokulusid (millele põhimõtteliselt lisatakse kapitalitootlus, isegi kui uuritaval perioodil seda tegelikult ei olnud). Täielikkuse huvides märgib komisjon, et alates 5. augustist 2010 tagas Itaalia riigi määratud erakorralise voliniku olemasolu veel ühe kaitsemeetme ülemäärase hüvitamise vastu. Komisjoni arvates on need meetmed võimaliku ülemäärase hüvitamise vältimiseks ja kindlakstegemiseks piisavad.

(474) Eespool kirjeldatud elementide (vt põhjendused 467–473) põhjal järeldab komisjon, et üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2011. aasta raamistiku punkti 2.8 („Hüvitise suurus“) kohaldatavad nõuded on täidetud.

7.3.1.7. Sildumise eesõigus

(475) 2009. aasta seaduse artikli 19b lõikes 21 on selgelt sätestatud, et sildumise eesõigus on vajalik ühenduse tagamiseks saartega ning arvestades endise Tirrenia kontserni äriühingute, sealhulgas Tirrenia avalike teenuste osutamise kohustusi. Kui avalike teenuste osutamise kohustustega ettevõtjatel ei oleks sildumise eesõigust, peaksid nad (mõnikord) enne sildumist ootama oma järjekorda ja sellest võiksid tekkida viivitused, mis kahjustaksid eesmärki tagada kodanikele usaldusväärne ja mugav ühendatus. Regulaarne sõidugraafik on saarte elanike liikumisvajaduste rahuldamiseks ja asjaomaste saarte majandusarengule kaasaaitamiseks tõepoolest vajalik. Kuna esialgses lepingus (mida pikendati) on avaliku teenindamise lepingu alusel teenindatavate liinide väljumiseks ette nähtud konkreetsed sõiduplaani koostamise kohustused, aitab sildumise eesõigus tagada, et sadamad eraldavad kaikohti ja sildumisaegu selliselt, et avaliku teenuse osutajal oleks võimalik täita oma avalike teenuste osutamise kohustust.

(476) Seda arvestades leiab komisjon, et selle meetme eesmärk on võimaldada Tirrenial täita oma avalike teenuste osutamise kohustust, mis kujutab endast tõelist üldist majandushuvi pakkuvat teenust (vt põhjendus 449). Lisaks on Itaalia ametiasutused kinnitanud, et sildumise eesõigus on kohaldatav ainult avalike teenuste osutamise korra alusel osutatavate teenuste suhtes (ja näiteks mitte siis, kui Tirrenia teenindab liine kõrghooajal kommertsalustel). Komisjon on juba üksikasjalikult hinnanud (vt põhjendused 440–474) üldist majandushuvi pakkuvate teenuste ja Tirreniale nendega seoses makstud hüvitise siseturuga kokkusobivust esialgse lepingu pikenduse jooksul. Seetõttu leiab komisjon, et sildumise eesõiguse siseturuga kokkusobivuse hindamine võib piirduda selle kindlakstegemisega, kas selle meetmega võib kaasneda ülemäärane hüvitamine.

([158]) Ärikasumi see osa tuleneb peaaegu täielikult avaliku teenuse osutamisest, kuna Tirrenial puudus ajavahemikul 1. jaanuarist kuni 30. juunini 2012 äritegevus peaaegu täiesti. Erakorralise ärikasumi all kajastati ka kogu kasum või kahjum, mis saadi nt avaliku teenusega mitteseotud varade müügist.

(477) Komisjon võtab teadmiseks Itaalia esitatud argumendid, mille kohaselt on sildumise eesõigusest tulenevad võimalikud rahalised eelised piiratud (vt põhjendus 191). Seega oleks ka sellest meetmest tulenev ülemäärase hüvitamise oht väike. Peale selle kui see meede vähendaks avaliku teenuse osutaja tegevuskulusid või suurendaks tema tulusid, kajastuks selline mõju täielikult ettevõtja raamatupidamises. Seetõttu sobivad Tirrenia suhtes eespool kirjeldatud viisil (vt punkt 7.3.1.6) kohaldatud ülemäärase hüvitamise kontrollid ka sildumise eesõigusest tuleneva võimaliku ülemäärase hüvitamise kindlakstegemiseks.

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

7.3.1.8. Vastavus üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitlevale 2005. aasta otsusele

(479) Nagu on eespool selgitatud (vt põhjendus 436), oli aasta keskmine sõitjate arv kahel üldist majandushuvi pakkuva teenuse osutamisele eelnenud majandusaastal Napoli–Palermo, Civitavecchia–Olbia ja Genova – Porto Torrese liinil suurem kui 300 000. Ülejäänud üheksal liinil, ([159]) mida Tirrenia pikendatud esialgse lepingu alusel teenindas, seda künnist ei ületatud. Seetõttu on üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2005. aasta otsuse artikli 2 lõike 1 punkti c nõue nende üheksa liini puhul täidetud. Lisaks leiab komisjon, et on täidetud ka üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2005. aasta otsuse artikli 2 lõige 2, milles nõutakse merekabotaaži määruse järgimist ([160]). Selle põhjal järeldab komisjon, et ülejäänud üheksat liini võib hinnata üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2005. aasta otsuse põhjal.

(480) Komisjon on juba eespool sedastanud (vt punkt 7.3.1.3), et esialgse lepingu pikenduse kehtivusajaks määrati ülesande andmise aktides kindlaks avalike teenuste osutamise kohustused, kestus, asjaomane ettevõtja ja territoorium, hüvitise arvutamise, kontrollimise ja läbivaatamise parameetrid ning ka ülemäärase hüvitise vältimise ja tagasimaksmise kord. Seega on ülejäänud üheksa liini puhul täidetud üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2005. aasta otsuse artikkel 4 („Ülesande andmine“).

(481) Lisaks sellele jõudis komisjon järeldusele (vt punkt 7.3.1.6), et i) Tirrenia ei saanud esialgse lepingu pikenduse jooksul ülemäärast hüvitist ja et ii) Itaalia ametiasutused on teinud korrapäraseid kontrolle, et vältida Tirreniale ülemäärase hüvitise maksmist. Selle põhjal leiab komisjon, et ülejäänud üheksa liini puhul on järgitud ka üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2005. aasta otsuse artiklit 5 („Hüvitis“) ja artiklit 6 („Kontroll liigse hüvitamise üle“).

(482) Arvestades lahutamatut seost avalike teenuste osutamisega ja pidades silmas eespool nimetatud hinnangut (vt punkt 7.3.1.7), on ka ülejäänud üheksa liini teenindamiseks antud sildumise eesõigus üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2005. aasta otsusega kooskõlas.

7.3.1.9. Järeldus

(483) Põhjendustes 432–474 esitatud hinnangu põhjal järeldab komisjon, et Tirreniale mereveoteenuste osutamise eest antud hüvitis esialgse lepingu pikendamise tingimusel ajavahemikuks 1. jaanuarist 2009 kuni 18. juulini 2012, on kooskõlas üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2011. aasta raamistiku kohaldatavate tingimustega ja on seetõttu ELi toimimise lepingu artikli 106 kohaselt siseturuga kokkusobiv.

([159]) Selguse huvides tuleb märkida, et see puudutab Genova–Olbia–Arbataxi, Civitavecchia–Cagliari–Arbataxi, Napoli–Cagliari, Palermo–Cagliari, Trapani–Cagliari ja Termoli – Tremiti saarte segaveoliini ning Livorno–Cagliari, Napoli–Cagliari ja Ravenna–Catania kaubaveoliini.

([160]) Komisjon tuletab sellega seoses meelde, et nende üheksa liini puhul leiti, et tegemist on tõelise üldist majandushuvi pakkuva teenusega (vt punkt 7.3.1.2) ja need vastavad merekabotaaži määrusega kehtestatud avalike teenuste osutamise kohustuste nõuetele. Lisaks kiitis komisjon heaks Tirrenia esialgse lepingu pikendamise, pidades silmas selle äriühingu erastamisprotsessi, ning seetõttu ei puudutanud tema 21. juuni 2012. aasta põhjendatud arvamus Tirreniat (vt põhjendus 121).

(484) Peale selle järeldab komisjon, tuginedes põhjendustes 479–481 esitatud hinnangule, et Tirreniale pikenduse jooksul makstud hüvitis ja üheksa liini ([161]) teenindamiseks antud sildumise eesõigus on samuti siseturuga kokkusobivad ja vabastatud eelneva teavitamise kohustusest vastavalt üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitlevale 2005. aasta otsusele.

7.3.2. *Tirrenia päästmisabi ebaseaduslik pikendamine*

(485) 2010. aasta otsuse alusel oli Tirrenia päästmisabi, niivõrd kui see piirdub kuuekuulise perioodiga, mis lõppes 28. augustil 2011, siseturuga kokkusobiv. Itaalialt nõuti siiski kooskõlas 2004. aasta päästmise ja ümberkorraldamise suunistega, et ta edastaks kuue kuu jooksul komisjonile kas i) tõendi selle kohta, et laen on täielikult tagasi makstud ja/või garantii kehtivus lõpetatud, või ii) restruktureerimis- või likvideerimiskava.

(486) Garantii nõuti sisse 11. juulil 2011 ja Tirrenia maksis kogu võlgnetava summa riigile alles 18. septembril 2012 (vt põhjendus 59). Seetõttu ei saanud Itaalia esitada tõendeid selle kohta, et laen maksti täies ulatuses tagasi ja/või et garantii kehtivus lõpetati kuue kuu pikkuse perioodi jooksul, mis lõppes 28. augustil 2011.

(487) Itaalia poolt ametliku uurimismenetluse käigus esitatud teabe kohaselt (vt punkt 4.2) oli Tirrenia likvideerimiskava kättesaadav erakorralisse haldusmenetlusse kaasatud Tirrenia veebisaidil enne 2004. aasta päästmise ja ümberkorraldamise suunistes ette nähtud kuuekuulise tähtaja möödumist. Lisaks väidab Itaalia, et ta hoidis komisjoni alati Tirrenia äriüksuse erastamisprotsessi edenemisega kursis.

(488) Komisjoni juhtumitoimikus sisalduv teave kinnitab, et Itaalia ametiasutused hoidsid komisjoni tõepoolest Tirrenia äriüksuse tollal käimasolnud erastamisega kursis. Lisaks kinnitas Itaalia ka Tirrenia kavatsust päästmisabi enne kuuekuulise tähtaja möödumist tagasi maksta, kasutades selleks erastamisest saadud tulu. Itaalia ametiasutused ei esitanud siiski komisjonile ametlikult restruktureerimis- või likvideerimiskava. Komisjon ei olnud toona teadlik, et likvideerimiskava oli avaldatud erakorralisse haldusmenetlusse kaasatud Tirrenia veebisaidil. Lisaks ei asenda asjaolu, et komisjoni teavitati Tirrenia äriüksuse erastamisprotsessist, likvideerimiskava ametlikku esitamist. Täpsemalt öeldes tuleb komisjonile anda võimalus hinnata, kas likvideerimiskava vastab 2004. aasta päästmise ja ümberkorraldamise suunistele, ja seepärast oleks Itaalia pidanud selle ametlikult esitama.

(489) Komisjon märgib lisaks, et ta saatis 5. oktoobril 2011 kirja, milles palus Itaalial kinnitada, et 2004. aasta päästmise ja ümberkorraldamise suuniste ja 2010. aasta otsuse nõuded on täidetud. Komisjon saatis Itaaliale 28. novembril 2011 meeldetuletuskirja ja sai Itaalia ametiasutustelt vastuse 12. detsembril 2011. Seega ei olnud Itaalia komisjonile viimati nimetatud kuupäevani (seega pärast kuuekuulise tähtaja möödumist) esitanud i) tõendit selle kohta, et laen oli täielikult tagasi makstud ja/või garantii kehtivus lõpetatud, ega ii) restruktureerimis- või likvideerimiskava.

(490) Oma vastuses komisjoni 5. oktoobri 2011. aasta kirjale kinnitas Itaalia, et kavatsus oli teha tagasimakse enne 28. augustit 2011, kuid erastamisprotsess lükati edasi, sest ühinemisele oli vaja saada komisjoni heakskiit. Kuna erastamisest saadud tulu oli vaja riigile tagasi maksmiseks, ei saanud tagasimakset teha enne 28. augustiks 2011. aastaks määratud tähtpäeva möödumist. Komisjon juhib tähelepanu sellele, et Itaalia ametiasutused ei viidanud oma 12. detsembri 2011. aasta kirjas Tirrenia likvideerimiskavale, mis tehti nende hilisemate teadete kohaselt üldsusele kättesaadavaks juba enne 28. augustit 2011. Selle asemel üritas Itaalia selgitada vaid seda, miks ei saanud tagasimakset teha enne kuuekuulise tähtaja möödumist. Kui Itaalia ametiasutused oleksid esitanud komisjonile restruktureerimis- või likvideerimiskava enne 28. augustit 2011, ei oleks nad pidanud selliseid selgitusi esitama. Komisjon võtab seda lisatõendusmaterjalina selle kohta, et Itaalia ei esitanud restruktureerimis- ega likvideerimiskava nõutud kuuekuulise tähtaja jooksul.

([161]) Täpsed liinid on nimetatud joonealuses märkuses 159.

(491) Eespool öeldut silmas pidades ja isegi kui komisjon oli teadlik erastamisprotsessist, kuid mitte üksikasjalikust likvideerimiskavast, ei ole Itaalia täitnud 2010. aasta otsuses sätestatud kohustust esitada kuue kuu jooksul pärast päästmisabi lubamist komisjonile restruktureerimis- või likvideerimiskava. Seetõttu tuleb päästmisabi alates kuuekuulise perioodi lõppemisest 28. augustil 2011 pidada ebaseaduslikuks ja siseturuga kokkusobimatuks abiks. Komisjon leiab, et ebaseaduslikult pikendatud päästmisabi ei saa muudelgi põhjustel siseturuga kokkusobivaks pidada, kuna see ei vasta ei päästmise ja ümberkorraldamise suuniste ega üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2011. aasta raamistiku tingimustele ([162]).

(492) Komisjon märgib, et käesoleval juhul ei antud ebaseaduslikult pikendatud päästmisabi tõelise ja õigesti kindlaksmääratud üldist majandushuvi pakkuva teenuse osutamiseks, nagu on nõutud üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2011. aasta raamistiku punktis 12. Tirrenia sai avaliku teenuse osutamise eest hüvitist juba esialgse (pikendatud) lepingu alusel, samal ajal kui päästmisabist teatati ja see kiideti heaks ajutise päästmisabi meetmena, mitte hüvitisena üldist majandushuvi pakkuva teenuse osutamise eest. Seetõttu ei saa seda tunnistada üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2011. aasta raamistiku alusel siseturuga kokkusobivaks.

(493) Eespool öeldut arvesse võttes märgib komisjon positiivse asjaoluna seda, et erakorralisse haldusmenetlusse kaasatud Tirrenia maksis juba 18. septembril 2012 tagasi 25 852 548,93 euro suuruse summa. See makse oli suurem kui 11. juulil 2011 riigile võlgnetud 25 203 063,89 eurot. Ent kuna ebaseaduslikult pikendatud päästmisabi on siseturuga kokkusobimatu, peab tagasimakse sisaldama vähemalt kohaldatava tagasinõudmisega seotud intressiga võrdset summat. Kui erakorralisse haldusmenetlusse kaasatud Tirrenia makstud intress oleks ebapiisav, tuleks ülejäänud viivisesumma ikkagi sisse nõuda.

7.3.3. *Rahaliste vahendite võimalik kasutamine laevade uuendamiseks likviidsuse tagamise eesmärgil*

(494) Arvestades, et laevade uuendamiseks ette nähtud rahaliste vahendite võimalik kasutamine likviidsuse tagamiseks kujutab endast riigiabi ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses, tuleb selle kokkusobivust siseturuga hinnata selle artikli lõigetes 2 ja 3 ning ELi toimimise lepingu artikli 106 lõikes 2 sätestatud erandeid arvestades.

(495) Komisjon märgib, et Tirrenia kvalifitseerus raskustes olevaks ettevõtjaks vähemalt alates 5. augustist 2010, st kuupäevast, millal tema suhtes lubati kohaldada erakorralist haldusmenetlust. Samal kuupäeval võeti vastu dekreet-seadus, mis võimaldab meedet kasutada. Komisjoni teada kasutati rahalisi vahendeid likviidsuse tagamiseks esimest korda 12. augustil 2010, kui Banca Carige kasutas 4 657 005,35 eurot, et tasaarvestada kaks võlga, mis Tirrenial tema ees oli (vt põhjendus 110). Seetõttu tuleb seda meedet põhimõtteliselt hinnata päästmise ja ümberkorraldamise suuniste alusel.

(496) Isegi kui see meede anti enne 2014. aasta päästmise ja ümberkorraldamise suuniste jõustumist 1. augustil 2014 vastavalt nende suuniste punktile 139, kohaldab komisjon sellistele raskustes olevate üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutajatele nagu Tirrenia antava abi uurimisel 2014. aasta päästmise ja ümberkorraldamise suuniste 5. peatüki sätteid, olenemata abi andmise kuupäevast.

(497) Komisjon täheldab, et erinevalt 2010. aasta otsuses heaks kiidetud päästmisabi meetmetest ei ole Itaalia kunagi teatanud laevade uuendamiseks ette nähtud rahaliste vahendite võimalikust kasutamisest likviidsuse tagamiseks. Lisaks ei ole Tirrenia maksnud riigile 2014. aasta päästmise ja ümberkorraldamise suunistes sätestatud kuuekuulise tähtaja jooksul tagasi laevade uuendamiseks ette nähtud rahalisi vahendeid, mida kasutati likviidsuse tagamiseks. Kõigele lisaks, nagu eespool selgitatud (vt punkt 7.3.2), ei ole Itaalia esitanud komisjonile Tirrenia restruktureerimiskava ega likvideerimiskava. Komisjon järeldab seetõttu, et laevade uuendamiseks ette nähtud rahaliste vahendite kasutamist likviidsuse tagamiseks ei saa 2014. aasta päästmise ja ümberkorraldamise suuniste kohaselt siseturuga kokkusobivaks restruktureerimisabiks pidada.

([162]) Isegi kui see abi anti enne 2014. aasta päästmise ja ümberkorraldamise suuniste jõustumist vastavalt nende suuniste punktile 139, peab komisjon kohaldama raskustes olevate üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutajatele, nagu Tirrenia, antud abi uurimisel 2014. aasta päästmise ja ümberkorraldamise suuniste sätteid, olenemata abi andmise kuupäevast. Kui komisjon hindab raskustes olevate üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutajatele enne 31. jaanuari 2012 antud abi kokkusobivust siseturuga 2014. aasta päästmise ja ümberkorraldamise suuniste kohaselt, arvatakse see abi siseturuga kokkusobivaks, kui see vastab üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2011. aasta raamistiku sätetele, välja arvatud punktid 9, 14, 19, 20, 24, 39 ja 60.

(498) Kui komisjon hindab üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva raamistiku punkti 9 kohaselt 2014. aasta päästmise ja ümberkorraldamise suuniste alusel raskustes olevate üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutajatele enne üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2011. aasta raamistiku jõustumise kuupäeva 31. jaanuari 2012 antud abi siseturuga kokkusobivust, arvatakse see abi siseturuga kokkusobivaks, kui see vastab üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva raamistiku sätetele, välja arvatud selle punktid 9, 14, 19, 20, 24, 39 ja 60 ([163]).

(499) Komisjon märgib, et käesoleval juhul võis Tirrenia kõnealuse meetme kohaselt kasutada rahalisi vahendeid likviidsusvajaduste katmiseks üksnes ajutiselt. On tõsi, et Tirrenia pidi neid sihtotstarbelisi vahendeid täiendama, et neid saaks kasutada nende algsel otstarbel, st Tirrenia laevade vajaliku uuendamise eest tasumiseks. Need uuendused pidid vastama uutele rahvusvahelistele ohutusstandarditele ja olid seega Tirrenia laevade kättesaadavuse seisukohast avalike teenuste osutamise kohustuste täitmiseks otsustava tähtsusega. Tegelikult aga ei järginud Tirrenia eespool nimetatud nõuet ja maksis ainult laeva Clodia uuendamise eest. Selle tulemusel pidi CIN katma teiste asjaomaste laevade uuendamise omavahenditest. Seega, isegi kui see meede kujutaks endast avaliku teenuse hüvitist, mida Itaalia ei ole tõendanud, ei oleks Tirrenia laevade uuendamiseks ette nähtud rahaliste vahendite ([164]) täiendamisega ega ka nende riigile tagasi maksmisega siseturuga kokkusobimatust ülemäärasest hüvitamisest *de facto* kasu saanud. Komisjon leiab seetõttu, et kõnealust meedet ei saa tunnistada üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2011. aasta raamistiku alusel siseturuga kokkusobivaks.

(500) Täielikkuse huvides märgib komisjon, et selle meetme suhtes ei kohaldata ka ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punktides a, b, d ja e sätestatud erandeid.

(501) Komisjon järeldab seetõttu, et 11 421 300 euro ([165]) suurune summa, mida ei kasutatud laevade uuendamise eest tasumiseks ega makstud riigile tagasi, kujutab endast tegevusabi, mis vähendab kulusid, mida Tirrenia oleks pidanud muidu omavahenditest kandma, ning on seega siseturuga kokkusobimatu. ([166]) Komisjon märgib, et abi anti abisaaja käsutusse 2010. aasta seaduse jõustumise kuupäeval, st 6. oktoobril 2010.

7.3.4. *Erastamisprotsessiga seotud maksuvabastused*

(502) Komisjon on eespool järeldanud (vt põhjendused 416–426), et 2010. aasta seadusega antud vabastused i) kaudsetest maksudest toimingutelt ja tehingutelt, mis on seotud Caremari, Saremari, Toremari ja Tirrenia äriüksuse üleandmisega asjaomastele omandajatele, ja ii) äriühingu tulumaksust tuludelt, mis saadi Tirrenia äriüksuse müügist CINile, kujutavad endast riigiabi Tirreniale.

(503) Mõlemal juhul on abi võrdne seda tüüpi tehingute pealt tavaliselt makstava maksuga. Seetõttu tuleb selle riigiabi siseturuga kokkusobivust hinnata ELi toimimise lepingu artikli 107 lõigetes 2 ja 3 ning ELi toimimise lepingu artikli 106 lõikes 2 sätestatud erandeid arvestades.

(504) Komisjoni arvates ei saa ühtegi neist eranditest pidada siseturuga kokkusobivaks ühegi ELi toimimise lepingu artikli 107 lõigetes 2 ja 3 sätestatud erandi toel.

(505) Lisaks märgib komisjon Tirrenia äriüksuse CINile üleandmise kohta, et käesoleva otsuse vastuvõtmise ajal erakorralisse haldusmenetlusse kaasatud Tirrenia üldist majandushuvi pakkuvat teenust enam ei osuta. Seetõttu ei saa tugineda ka ELi toimimise lepingu artikli 106 lõikes 2 sätestatud kokkusobivuse alustele.

(506) Maakondadele üleandmise kohta märgib komisjon, et selle maksuvabastuse kaudu makstud abi on ühekordne meede, mis on seotud vara üleandmisega Tirrenia kontserni saneerimise ja sellele järgnenud erastamise eesmärgil. Komisjon leiab seetõttu, et see ei ole lahutamatult seotud üldist majandushuvi pakkuva teenuse osutamisega Tirrenia poolt ja seetõttu ei tohiks seda hinnata samal siseturuga kokkusobivuse alusel. Selline maksuvabastus ei ole seotud üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutamisega, nagu on kindlaks määratud üleandmise ajal (2009. aasta novembris) kehtinud esialgses lepingus. Seetõttu ei saa nende üleandmiste puhul tugineda ka ELi toimimise lepingu artikli 106 lõikes 2 sätestatud kokkusobivuse alustele.

([163]) Vt 2014. aasta päästmise ja ümberkorraldamise suuniste punkt 140.

([164]) Välja arvatud laeva Clodia uuendamine, mille eest maksis Tirrenia.

([165]) Nagu on selgitatud põhjenduses 192, kasutas Tirrenia 12 051 900 eurost, mis eraldati rahvusvaheliste ohutusstandardite täitmiseks laevadel vajalike uuenduste tegemise jaoks, laeva Clodia uuendamise eest tasumiseks tegelikult ainult 630 600 eurot.

([166]) Kohtuasi C-301/87: Prantsusmaa *vs.* komisjon, ECLI:EU:C:1990:67, punkt 41.

(507) Komisjon järeldab seetõttu, et Tirrenia maksuvabastused kujutavad endast tegevusabi, mis vähendab kulusid, mida erakorralisse haldusmenetlusse kaasatud Tirrenia oleks muidu pidanud kandma omavahenditest, ning on seega siseturuga kokkusobimatu ([167]).

7.3.5. *Järeldus riigiabi siseturuga kokkusobivuse kohta*

(508) Komisjon leiab oma eespool esitatud hinnangu põhjal, et:

— Tirreniale antud hüvitis ja sildumise eesõigus mereveoliinide teenindamisel ajavahemikul 1. jaanuarist 2009 kuni 18. juulini 2012 on siseturuga kokkusobiv ELi toimimise lepingu artikli 106, üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2011. aasta raamistiku kohaselt ja kaheteistkümnest liinist üheksa ([168]) puhul üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2005. aasta otsuse kohaselt;

— Tirrenia päästmisabi pikendati ebaseaduslikult ajavahemikul 11. juulist 2011 kuni 18. septembrini 2012 (millal see tagasi maksti) ja see on siseturuga kokkusobimatu;

— laevade uuendamiseks ette nähtud rahaliste vahendite kasutamine likviidsuse tagamiseks kujutab endast Tirreniale antud tegevusabi. Abi on siseturuga kokkusobimatu.

— Tirrenia vabastamine kaudsetest maksudest toimingutelt ja tehingutelt, mis on seotud Caremari, Saremari ja Toremari ning Tirrenia äriüksuse üleandmisega asjaomastele omandajatele, kujutab endast kokkusobimatut abi Tirreniale. Tirrenia äriüksuse CINile müügist saadud tulu vabastamine äriühingu tulumaksust on samuti kokkusobimatu tegevusabi Tirreniale.

7.4. **Vastus Grimaldi märkustele**

(509) Nagu eespool kirjeldatud (vt punkt 6), on Grimaldi esitanud komisjonile ja Itaalia ametiasutustele mitu korda märkusi. Ta esitas need märkused pärast huvitatud kolmandatele isikutele 2011. aasta otsuse ja 2012. aasta otsuse kohta märkuste esitamiseks antud tähtaja lõppu. Kuigi Grimaldi on märkinud, et ta on CINi konkurent ja seetõttu võib teda pidada huvitatud isikuks, ei ole ta veel täitnud määruse (EL) 2015/1589 artikli 24 lõikes 2 osutatud kohustuslikku kaebuse vormi. Lisaks juhib komisjon tähelepanu sellele, et mõnda Grimaldi väidet ei saa käesolevas otsuses arvesse võtta, kuna see ei kuulunud ametliku uurimismenetluse kohaldamisalasse.

(510) Olenemata eespool öeldust võtab komisjon Grimaldi märkustes esitatud väidete puhul arvesse järgmist:

— väiteid turgu valitseva seisundi kuritarvitamise kohta ELi toimimise lepingu artikli 102 punkti b tähenduses uuris riiklik konkurentsiamet AGCM ja neid käsitleti algselt tema 28. märtsi 2018. aasta resolutsioonis nr 27053 (juhtumi menetlemine on käesoleva otsuse vastuvõtmise kuupäeva seisuga pärast osalist tühistamist TARi poolt endiselt pooleli – vt põhjendus 279);

— komisjon leidis, et uue lepingu alusel CINile antud avaliku teenuse hüvitis ei ole riigiabi, kuna see vastab neljale Altmarki kriteeriumile. Komisjonipoolne hindamine on näidanud, et kõiki CINi avalike teenuste osutamise korra alusel teenindatavaid liine saab pidada tõeliseks üldist majandushuvi pakkuvaks teenuseks ([169]) (vt põhjendus 348) ja et CIN ei ole saanud ülemäärast hüvitist (vt põhjendus 366);

— uue lepingu kohaselt peab CIN igal aastal esitama oma raamatupidamisaruanded transpordiministeeriumile läbivaatamiseks. Need aruanded esitatakse liinide kaupa ja need kinnitab sõltumatu audiitor ning nendega tagatakse, et avaliku teenuse osutamisega seotud kulud ja tulud hoitakse lahus äritegevusest. Komisjon on saanud nende aruannete koopia;

([167]) Vt joonealune märkus 166.

([168]) Täpsed liinid on nimetatud joonealuses märkuses 159.

([169]) Grimaldi väitega, et teised ettevõtjad osutasid teenuseid, mida peetakse samaväärseks CINi uue lepingu alusel osutatavate teenustega, ei saa mitmel põhjusel nõustuda. Grimaldi ei ole eelkõige hinnanud konkurentsiolukorda CINile ülesande andmise hetkel, vaid viitab selle asemel Itaalia konkurentsiameti resolutsioonile, milles keskendutakse peamiselt alates 2015. aastast kujunenud olukorrale. Lisaks sellele ei ole Grimaldi isegi sellega seoses, et CINile ülesande andmise ajal võis teenuseid osutada mõni teine ettevõtja, tõendanud, et see puudutab CINi osutatavate teenustega samaväärseid teenuseid. Nende teiste ettevõtjate pakutavad teenused võivad piirduda ainult kõrghooajaga, nende sagedus võib olla erinev või nad ei pruugi ühendada täpselt samu sadamaid. Seetõttu ei ole tõendatud, et teiste ettevõtjate pakutavad teenused on uues lepingus sätestatud avaliku teenuse vajaduste rahuldamiseks piisavad.

— Tirrenia äriüksuse eest nõutud hinna osa edasilükatud tasumisega viivitamine on erakorralisse haldusmenetlusse kaasatud Tirrenia algatatud riigisisese kohtumenetluse ese;

— CINi ja Moby kavandatud ühinemine ei näi tekitavat riigiabiga seotud probleeme, kuna tekkinud ühinenud äriühing võib endiselt pidada oma avalike teenuste osutamise ja äritegevuse kohta eraldi raamatupidamisarvestust;

— uue lepinguga nähakse ette karistused sellest lepingust tulenevate kohustuste rikkumise eest CINi poolt ja seetõttu on väidetavate rikkumiste (nt hindade tõstmine) suhtes järelmeetmete võtmine riigi ametiasutuste ülesanne.

8. **JÄRELDUS**

(511) Komisjon on seisukohal, et Itaalia rakendas mõnda uuritavat abimeedet vastuolus Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 108 lõikega 3. Eespool toodud hinnangu põhjal on komisjon otsustanud, et Tirreniale pikendatud esialgse lepingu alusel antud avaliku teenuse hüvitis on siseturuga kokkusobiv vastavalt ELi toimimise lepingu artiklile 106. Lisaks, kuna sildumise eesõigus on lahutamatult seotud üldist majandushuvi pakkuva teenuse osutamisega Tirrenia poolt, on see meede samuti siseturuga kokkusobiv vastavalt ELi toimimise lepingu artiklile 106. Itaalia vabastati kaheteistkümnest asjaomasest avaliku teenindamise lepingu alusel teenindatavast liinist üheksa puhul ELi toimimise lepingu artikli 108 lõikes 3 sätestatud eelneva teavitamise kohustusest, kuna Tirreniale määratud avaliku teenuse hüvitis ja nende üheksa liini teenindamiseks antud sildumise eesõigus on kooskõlas üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2005. aasta otsusega.

(512) Sellegipoolest on Tirreniale antud päästmisabi, mida pikendati ebaseaduslikult ajavahemikul 11. juulist 2011 kuni 18. septembrini 2012, siseturuga kokkusobimatu. Lisaks kujutab laevade uuendamiseks ette nähtud rahaliste vahendite kasutamine likviidsuse tagamiseks endast Tirreniale antud tegevusabi, mis on siseturuga kokkusobimatu. Kõigele lisaks on ka vabastus kaudsetest maksudest toimingutelt ja tehingutelt, mis on seotud Caremari, Saremari, Toremari ja Tirrenia äriüksuse üleandmisega asjaomastele omandajatele, ja äriühingu tulumaksust tuludelt, mis saadi Tirrenia äriüksuse müügist CINile, Tirreniale antud tegevusabi, mis ei ole siseturuga kokkusobiv.

(513) Käesolev otsus ei puuduta ega mõjuta muid 2011. ja 2012. aasta otsustes ([170]) käsitletud ega huvitatud isikute poolt komisjonile kõnealuste otsuste alusel alustatud uurimise käigus teatavaks tehtud küsimusi,

9. **TAGASINÕUDMINE**

(514) Euroopa Liidu toimimise lepingu ja liidu kohtute väljakujunenud praktika kohaselt võib komisjon juhul, kui ta leiab, et abi ei ole siseturuga kokkusobiv, otsustada, et asjaomane liikmesriik peab sellise abi andmise lõpetama või seda muutma ([171]). Samuti on liidu kohtud korduvalt sedastanud, et liikmesriigi kohustus lõpetada sellise abi andmine, mida komisjon peab siseturuga kokkusobimatuks, on kehtestatud selleks, et taastada varasem olukord ([172]).

(515) Sellega seoses on liidu kohtud sedastanud, et see eesmärk on täidetud, kui abisaaja on ebaseadusliku abiga saadud summad tagasi maksnud, loobudes sel moel eelisest, mis tal siseturul konkurentide ees oli, ja on taastatud enne abimakset valitsenud olukord ([173]).

(516) Määruse (EL) 2015/1589 artikli 16 lõikes 1 on kooskõlas kohtupraktikaga sätestatud, et „[k]ui ebaseadusliku abi korral tehakse negatiivne otsus, nõuab komisjon, et kõnealune liikmesriik peab võtma kõik vajalikud meetmed, et abisaajalt abi tagasi saada“.

(517) Seega, võttes arvesse, et kõnealuseid meetmeid rakendati Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 108 lõiget 3 rikkudes ja et neid tuleb pidada ebaseaduslikuks ja siseturuga kokkusobimatuks abiks, nõutakse abisumma tagasi, et taastada enne abi väljamaksmist siseturul valitsenud olukord. Tagasinõudmine peab hõlmama aega alates hetkest, mil abi anti abisaaja käsutusse, kuni selle tegeliku tagasisaamiseni. Tagasinõutava abisumma pealt tuleb arvestada intressi kuni abi tegeliku tagasisaamiseni.

([170]) Vt käesoleva otsuse põhjendused 1 ja 5.
([171]) Kohtuotsus, Euroopa Kohus, 12. juuli 1973, komisjon *vs.* Saksamaa, C-70/72, ECLI:EU:C:1973:87, punkt 13.
([172]) Kohtuotsus, Euroopa Kohus, 21. märts 1990, Belgia *vs.* komisjon, C-142/87, ECLI:EU:C:1990:125, punkt 66.
([173]) Kohtuotsus, Euroopa Kohus, 17. juuni 1999, Belgia *vs.* komisjon, C-75/97, ECLI:EU:C:1999:311, punktid 64 ja 65.

(518) Käesoleval juhul on abisaaja, erakorralisse haldusmenetlusse kaasatud Tirrenia suhtes juba algatatud maksejõuetusmenetlus. Seetõttu saab abi tõhusalt tagasi nõuda, registreerides tagasinõutava abiga seotud nõude võlanimekirjas ([174]). Sel juhul peab nõude registreerimisele järgnema i) kogu tagasinõutava summa sissenõudmine või, kui see on võimatu, ii) ettevõtja likvideerimine ja tema tegevuse lõplik lõpetamine.

(519) Põhjenduses 508 nimetatud kokkusobimatu riigiabi, mida Tirreniale anti, tuleb Itaaliale tagasi maksta ulatuses, milles see on välja makstud. Tagasinõutav abisumma on eelkõige järgmine:

a) päästmisabi põhisumma ehk 25 203 063,89 eurot, lisaks tagasinõudmisega seotud intress, mida arvestatakse kahe laenuosa maksmise kuupäevast ja kuupäevast, millal BIIS nõudis sisse riigigarantii (st 28. veebruar 2011 esimese, 20 000 000 euro suuruse osamakse puhul, 23. märts 2011 teise, 5 000 000 euro suuruse osamakse puhul ning 2011. aasta 11. juuli 203 063,89 euro suuruse summa puhul) kuni abi täieliku tagasisaamiseni. Komisjon võtab arvesse, et abisaaja on juba tagasi maksnud abi põhiosa ja osa tagasinõudmisega seotud intressist;

b) laevade uuendamiseks ette nähtud rahalised vahendid, mida kasutati likviidsuse tagamiseks, s.o 11 421 300 eurot, millele lisandub tagasinõudmisega seotud intress, mida arvestatakse 2010. aasta seaduse jõustumise kuupäevast, st 6. oktoobrist 2010, kuni nende rahaliste vahendite täieliku tagasisaamiseni;

c) kaudsete maksude puhul, mida müüja peab maksma toimingutelt ja tehingutelt, mis on seotud Caremari, Saremari ja Toremari üleandmisega vastavalt Campania, Sardiinia ja Toscana maakonnale ning Tirrenia äriüksuse üleandmisega CINile, on abi põhisumma võrdne maksudega, mida tuleb seda tüüpi tehingute eest tavaliselt maksta. Itaalia esitab loetelu kõigist dokumentidest, millega seoses maksuvabastus tegelikult tehti, ja arvutab välja tavaliselt makstavad maksud. Nendele summadele lisatakse tagasinõudmisega seotud intress, mida arvestatakse alates nende ametlike dokumentide kuupäeva(de)st, millega seoses maksuvabastus tehti, kuni abi täieliku tagasisaamiseni.

(520) Lisaks ei vabasta Itaalia Tirrenia äriüksuse CINile müügist saadud tulu äriühingu tulumaksust, mida peab maksma erakorralisse haldusmenetlusse kaasatud Tirrenia.

10. **MAJANDUSLIK JÄRJEPIDEVUS**

(521) Ebaseadusliku ja kokkusobimatu riigiabi saaja müügi või üleandmise korral võib tagasimaksmise kohustust laiendada teistele ettevõtjatele, kellele on üle antud abisaaja aktsiad või tegevus ([175]). Aktsiatehingu korral, kui abisaaja on endiselt turul tegutsev ja aktiivne ning on lihtsalt omanikke vahetanud, jääb abi tagastamise kohustus abisaaja kanda. Varatehingu korral, kui mõni teine ettevõtja jätkab äritegevust algse abisaaja osa või kogu varaga, tuleks seda teist ettevõtjat käsitada riigiabi saajana tingimusel, et üleandmis- või müügistruktuur viib järelduseni, et kahe ettevõtja vahel on majanduslik järjepidevus.

(522) Vastupidisel juhul, kui on võimalik tõendada, et olenemata osa vara või kogu vara üleandmisest jääb ebaseaduslikust abist saadud eelis algsele abisaajale ja omandav ettevõtja tegutseb oluliselt teistsuguses valdkonnas, jääb tagasimaksmise kohustus algsele abisaajale. Kohtupraktika kohaselt võib majandusliku järjepidevuse hindamisel võtta arvesse järgmisi tegureid: üleandmise ulatus (varad ja kohustused, tööjõu säilitamine, grupeeritud vara), üleandmise hind, omandava äriühingu ja algse äriühingu omanike isik, hetk, millal üleandmine toimub (pärast uurimise algust, pärast menetluse algatamist või pärast lõplikku otsust) ja tehingu majanduslik loogika ([176]).

([174]) Riigiabi nõude rahuldamisjärku võlanimekirjas reguleeritakse siseriikliku õigusega, tingimusel et see järk on kooskõlas tõhususe ja samaväärsuse põhimõttega. Vt komisjoni ebaseadusliku ja siseturuga kokkusobimatu riigiabi tagasinõudmist käsitleva 23. juuli 2019. aasta teatise C 247/1 punkt 64. Igal juhul ei või riigiabi nõude rahuldamisjärk olla tavaliste tagamata nõuete rahuldamisjärgust madalam. Riigiabi nõude lõplik registreerimine peatab ka tagasinõudmisega seotud lisaintressi arvestamise.

([175]) Kohtuasi C-303/88: Itaalia *vs.* komisjon, ECLI:EU:C:1991:136.

([176]) Kohtuasi T-121/15: Fortischem a.s. *vs.* komisjon, ECLI:EU:T:2019:684, punkt 208.

(523) Sama kohtupraktika kohaselt võidakse ülalnimetatud tegureid arvesse võtta eri määral vastavalt asjaomase juhtumi erijoontele. Sellest järeldub, et komisjon ei pea võtma arvesse kõiki neid tegureid, nagu osutab väljendi „võib arvesse võtta“ ([177]) kasutamine ja asjaolu, et nende tegurite vahel puudub hierarhia. Täpsemalt leiab komisjon käesoleval juhul, et majandusliku järjepidevuse hindamisel tuleks arvesse võtta erakorralisse haldusmenetlusse kaasatud Tirrenia ja CINi vahelise tehingu eripära, mis seisneb selles, et tehing käsitles avalik-õigusliku äriühingu osa erastamist kaheksa-aastase avaliku teenindamise lepingu sõlmimiseks korraldatud pakkumismenetluse teel koos selles lepingus nimetatud varaga, mis on vajalik üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutamiseks.

(524) Selleks et otsustada, kas erakorralisse haldusmenetlusse kaasatud Tirrenia ja CINi vahel esineb majanduslik järjepidevus ning seega teha kindlaks, kas CINi tuleks pidada vastutavaks erakorralisse haldusmenetlusse kaasatud Tirreniale antud siseturuga kokkusobimatu abi tagasimaksmise eest, kohaldas komisjon kõnealuse juhtumi konkreetsete asjaolude suhtes ülalnimetatud näitajaid.

10.1. **Üleandmise ulatus**

(525) See näitaja puudutab olemasoleva vara ja kohustuste, sealhulgas töötajate ja tarnijatega sõlmitud lepinguliste suhete äriühingult Tirrenia di Navigazione (hiljem erakorralise juhtimise all) äriühingule CIN üleandmise ulatust. Alustuseks tuleb märkida, et üle ei antud ühtegi olemasolevat kohustust: need jäid täielikult erakorralisse haldusmenetlusse kaasatud Tirreniale ja on tal endiselt ka käesoleva otsuse vastuvõtmise ajal. Üleandmisega kaasnes kõigi üleantavate varade suhtes tekkivate nõuete, näiteks hüpoteekide, arestimiste ja prioriteedinõuete täielik kustutamine.

(526) Lisaks märgib komisjon varade kohta esiteks seda, et Tirrenia äriüksuse müümise menetlus järgnes ebaõnnestunud katsele erastada Tirrenia di Navigazione tervikuna, koos kõigi tema varade ja kohustustega, sealhulgas tütarettevõtja Siremar. Teine, sedakorda edukas erastamiskatse hõlmas ainult varasid, mida peeti vajalikuks avalike teenuste osutamise kohustuste täitmiseks ja nendega seotud lepingulistes suhetes tarnijatega, ning selle ulatus oli esimese katsega võrreldes teistsugune ja kitsam (umbes 45 % laevadest). Varad, mida ei peetud avalike teenuste osutamise kohustuste täitmiseks vajalikuks, müüdi eraldi, erinevates ja sõltumatutes pakkumismenetlustes ning nende hulgas oli kuus laeva, kinnisvara nii Itaalias kui ka välismaal ja kunstikogu. Lisaks müüdi eraldi pakkumismenetluse teel Tirrenia tütarettevõtja Siremar. Kuna Siremar teenindas mitut Sitsiiliat teiste väiksemate saartega ühendavat liini suure hulga töötajate ja mitme laevaga, vähendab see eraldamine Tirrenia äriüksuse tegevuse ulatust veelgi võrreldes algse Tirrenia di Navigazionega.

(527) Komisjon märgib samas, et Tirrenia kaubamärk kuulus üleandmise juurde ja selle väärtus sisaldus CINi makstud turuhinnas.

(528) Kõigele lisaks märgib komisjon ka seda, et mis puudutab tööjõudu, siis töölepingute üleandmist erakorralisse haldusmenetlusse kaasatud Tirrenialt CINile ei toimunud. Itaalia tsiviilseadustiku artiklis 2112 on sätestatud, et äriühingu üleandmise korral kehtivad olemasolevad töölepingud ostja juures edasi ja et igale töötajale jäävad alles kõik sellest tulenevad õigused. Vastavalt dekreet-seadusele 270/1999 ei kohaldata seda tavapärast korda siiski olulisi avalikke teenuseid osutava erakorralisse haldusmenetlusse kaasatud äriühingu filiaali üleandmisel. Vastupidi, uus omanik on kohustatud üle võtma teenuse osutamiseks vajalikud töötajad ja hoiduma kahe aasta jooksul kollektiivsest koondamisest (vt põhjendus 160). Komisjon märgib, et kuigi üldnorm oleks ette näinud erakorralisse haldusmenetlusse kaasatud Tirrenia ja CINi vahelise tööjõu selge järjepidevuse, võimaldas see erand erakorralisse haldusmenetlusse kaasatud Tirrenial tegelikult lõpetada kõik töötajatega sõlmitud lepingud. Seejärel pidas CIN läbirääkimisi töötajate ametiühingutega uute lepingutingimuste üle ja pakkus uusi lepinguid ainult nendele töötajatele, kes tegelesid avalike teenuste osutamise kohustuste täitmisega, järgides täielikult kehtivaid tööseadusi.

(529) Töötajate arvu säilitamise kohustus kehtestati üldiste õigusnormidega (vt põhjendus 528) ja seetõttu pidid Itaalia ametiasutused seda müügimenetluse kavandamisel järgima. Komisjon märgib samas, et isegi ilma selle juriidilise kohustuseta nõuab laevandusäri laevade käitamiseks kohustuslikul miinimumarvul töötajaid, kellel on väga konkreetsed oskused, nagu on sätestatud laevaperede tabelites (vt põhjendus 175). Pärast uue lepingu sõlmimist

([177]) Kohtuasi T-123/09: Ryanair *vs.* komisjon, ECLI:EU:T:2012:164, punkt 156.

oleks CIN pidanud oma kohustuste täitmiseks värbama lühikese aja jooksul üle 1 200 töötaja. Seepärast on ülimalt tõenäoline, et CIN oleks otstarbekuse kaalutlustel ja värbamiskulude vähendamiseks palganud enamiku erakorralisse haldusmenetlusse kaasatud Tirrenia töötajatest, isegi kui tal ei oleks olnud kohustust töölepinguid pakkuda.

(530) Seda arvestades järeldab komisjon, et kuigi tööjõud *de facto* säilis, oli viimane tingitud juhtumi faktilistest asjaoludest (s.o üleandmise suurus) ja kohaldatavatest tööseadustest. Teisalt kanti CINile üle ainult osa erakorralisse haldusmenetlusse kaasatud Tirrenia varast ja mitte ühtegi tema kohustust.

10.2. **Üleandmise hind**

(531) Väljakujunenud kohtupraktika kohaselt näitab varade üleandmine alla turuhinna samuti majanduslikku järjepidevust riigile abi tagasimaksmise kohustusega likvideeritud äriühingu ja uue rajatud äriühingu vahel. Komisjon märgib, et käesoleval juhul anti varad üle sellise pakkumismenetluse tulemusel, mis oli turuhinna saamiseks piisavalt avatud, läbipaistev ja mittediskrimineeriv, nagu on kirjeldatud eespool punktis 7.1.3.4. Puuduvad tõendid selle kohta, et varade ja avaliku teenindamise lepingu ühine pakkumismenetlus oleks pakkumismenetluse tulemust negatiivselt mõjutanud. Vastupidi, Itaalia on tõendanud, et kui mõnele teisele Tirrenia ja Siremari laevale korraldati eraldi pakkumismenetlused, sai neid müüa ainult vanametalli hinnaga. Müügile seatud tingimused, nagu nõue säilitada töötajate arv kahe aasta jooksul, ei surunud hinda alla, nagu on kindlaks tehtud Ecorysi aruandes ([178]). Lisaks, isegi kui lõpuks makstud hind oli madalam kui see, mis määrati kindlaks Banca Profilo esitatud sõltumatus eksperdihinnangus, kuna makse ühe osa tasumine lükati edasi, oli selline edasilükkamine pakkumismenetluse dünaamika lahutamatu osa olukorras, kus kõigil teistel pakkujatel oli võimalus esitada pakkumus CINi pakkumusega sarnaste maksetingimustega ([179]). Väljakujunenud kohtupraktika kohaselt on avatud ja läbipaistva pakkumismenetluse tulemus isegi täpsem kui mis tahes eksperdi hinnang ([180]).

(532) Eespool öeldut silmas pidades järeldab komisjon, et üleandmise asjaolud välistavad erakorralisse haldusmenetlusse kaasatud Tirrenia saadud mistahes majandusliku eelise üleandmise CINile.

10.3. **Omanike isik**

(533) Kui varade üleandmine toimub kahe seotud üksuse vahel, on see kindel märk sellest, et üleandmise eesmärk võib olla ka hoida kõrvale komisjoni otsuses kehtestatud kohustusest ebaseaduslik ja kokkusobimatu abi tagasi maksta. Komisjon märgib, et käesolevas juhtumis ei olnud ega ole ka praegu erakorralisse haldusmenetlusse kaasatud Tirrenial ja CINil mingit seost. Esimene oli avalik-õiguslik äriühing, mis lõpuks kuulus täielikult rahandus- ja majandusministeeriumile ([181]). Teine oli algselt erasektori konsortsium, kuhu kuulus nii olemasolev parvlaevaettevõtja (Moby) kui ka kolm fondi. Kõik selle konsortsiumi liikmed olid eraõiguslikud isikud ([182]). Seetõttu märgib komisjon, et erakorralisse haldusmenetlusse kaasatud Tirrenial ei olnud võimalik kontrollida CINi ega vastupidi.

10.4. **Üleandmise ajastus**

(534) Kui varade üleandmine toimuks pärast komisjoni otsuse vastuvõtmist, mis tekitas kahtlusi juba antud abi kokkusobivuse suhtes, oleks see veel üks näitaja, mis osutab, et selline üleandmine võidi teha tagasimaksmiskorraldusest kõrvale hoidmiseks. Komisjon märgib, et käesoleval juhul avaldati osalemiskutse 15. septembril 2010, samal ajal kui müügileping CINiga sõlmiti 25. juulil 2011. Komisjoni otsus ametliku uurimise algatamise kohta võeti vastu hoopis 5. oktoobril 2011. See otsus käsitles muu hulgas Tirrenia äriüksuse erastamist. Lisaks laiendas

([178]) Vt põhjendus 99.
([179]) Vt põhjendus 384.
([180]) Vt põhjendus 391.
([181]) Vt põhjendus 13.
([182]) Asjaolu, et Onorato Partecipazioni omandas hiljem täieliku omandiõiguse ja kontrolli Moby ja CINi üle (vt ka põhjendus 82), seda fakti ei muuda.

komisjon ametlikku uurimist muu hulgas uuele lepingule, mille CIN sõlmis 7. novembril 2012 ([183]). Olgugi et üleandmine viidi lõpule alles 19. juulil 2012, oli see tingitud vajadusest saada ühinemisele komisjoni nõusolek. Komisjon märgib siiski, et 25. juulil 2011 oli müügileping juba kehtiv ja siduv, isegi kui ühe poole isikut hiljem osaliselt muudeti, et kõrvaldada konkurentsiprobleemid, millele juhiti tähelepanu ühinemismenetluse käigus. Kahtluse alla ei saa seada asjaolu, et kui pooled lepingule alla kirjutasid, ei teadnud nad, et komisjon algatab mõne kuu pärast ametliku uurimise, rääkimata selle sisu tundmisest, sellest kummalegi poolele tuleneva riski hindamisest ja otsusest varad üle anda, et selline uurimine tühistada, olgu selle eesmärk milline tahes. See kehtib 2011. aasta otsuses kirjeldatud meetmete ja veelgi enam meetmete kohta, mida kirjeldati 2012. aasta otsuses, mis võeti vastu pärast müügi lõppu ja uue lepingu kohaste ülesannete andmist CINile.

(535) Lisaks sellele märgib komisjon, et Itaalia teavitas komisjoni temaga merekabotaaži määruse rakendamise üle peetud arutelude käigus aegsasti kavatsusest müüa Tirrenia äriüksus koos uue lepinguga (vt ka punkt 2.4). Lisaks sellele teatas Itaalia õiguskindluse huvides ka uue lepingu projektist ([184]). See on veel üks kindel märk sellest, et Itaalia ei kavatsenud tulevasest tagasimaksmiskorraldusest kõrvale hoida, kui korraldas äriüksuse üleandmise ja uue lepingu kohaste ülesannete andmise punktis 7.1.3 kirjeldatud ja hinnatud viisil.

10.5. **Üleandmise majanduslik loogika**

(536) See näitaja on seotud nii vara üleandmise poolte kavatsuste kui ka selle majanduslike põhjustega, pidades silmas seda vara kasutama hakkava äriühingu tulevast majandustegevust. Selle kohta märgib komisjon esiteks, et ühelt poolt oli Itaalia ametiasutuste eesmärk täita mereveosektori liberaliseerimise kohustust, mis on sätestatud merekabotaaži määruses, erastades oma peamise avalik-õigusliku ettevõtja Tirrenia kontserni, sealhulgas erakorralisse haldusmenetlusse kaasatud Tirrenia, ning pannes avalike teenuste osutamise kohustuse omandavale äriühingule. Kuigi kõnealuses määruses seda ei nõuta, oli nii varade kui ka avaliku teenuse hüvitise üleandmine tõepoolest üks võimalustest, mis oli Itaalia käsutuses (vt ka põhjendus 114) selle liberaliseerimise ellu viimiseks, ning oli nendes tingimustes ka optimaalne kahe eraldi menetluse kasutamisega seotud varade müügihinna seisukohast ([185]). Teisest küljest oli CINi eesmärk teenindada avalike teenuste osutamise kohustusega hõlmatud liine tõhusamalt kui eelmine teenuseosutaja Tirrenia di Navigazione (hiljem erakorralisse haldusmenetlusse kaasatud) ning teenida sellega kasumit (võttes arvesse ka liine, kus ja perioode, millal ta tegutses vabaturul).

(537) Äriühingu tulevase äritegevuse kohta märgib komisjon, et kuigi on tõsi, et CIN pakub Tirreniaga samu või väga sarnaseid liine ja sagedusi, on see vaid uues lepingus sätestatud tõeliste üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutamise pideva vajaduse loogiline tagajärg. Teisisõnu, avaliku teenuse katkematust ei tohiks segi ajada riigiabi eeskirjade kohase majandusliku järjepidevusega. Komisjon ongi seisukohal, et uue lepingu eesmärgi saavutamiseks, st i) tagada mandri ja saarte vaheline ühendus ja ii) aidata kaasa asjaomaste saarte majandusarengule, oli Itaalia kohustatud kujundama uue lepingu geograafilise ulatuse nii nagu esialgse lepingu puhul.

(538) Lisaks märgib komisjon, et avalike teenuste osutamise kohustuste CINi-poolse igapäevase täitmise tingimused on väga erinevad. Hüvitise suurus määratakse kindlaks täiesti erineva mehhanismi abil, mis nõuab ettevõtjalt tõhusat tegutsemist, ja CINi eesmärk ongi suurendada laevade tõhusust hoolduse, kindlustuse, kütusekulude ja meeskonna haldamise seisukohast; parandada veebimüüki; parandada pardateenuste kvaliteeti ja pakkumist; suurendada sõitjate arvu ja veetavate kaupade kogust. Kuna kulude täielik katmine ei olnud tagatud ning nominaalse hüvitise suurus on kindlaks määratud mitmeks aastaks (st reaalväärtuses see väheneb), ei olnud CINil muud valikut kui Tirrenia di Navigazione äristrateegiat põhjalikult muuta. Viimane osutas kogu oma pika ajaloo vältel Tirrenia kontsernis alati ja järjepidevalt avalikku teenust, ilma igasuguse strateegiata kestliku kasumlikkuse saavutamiseks, samal ajal kui erakorralisse haldusmenetlusse kaasatud Tirrenia eesmärk oli lihtsalt äriühing korrakohaselt likvideerida, tagades samal ajal avaliku teenuse katkematuse kuni omandiõiguse üleminekuni CINile pakkumismenetluse järel.

([183]) Komisjon võttis selle otsuse muudetud versiooni vastu 19. detsembril 2012 (vt põhjendus 5).
([184]) Vt põhjendus 4.
([185]) Vt põhjendus 398.

(539) Seetõttu täitis CIN oma avalike teenuste osutamise kohustusi ja viis oma muud tegevust ellu erakorralisse haldusmenetlusse kaasatud Tirreniaga võrreldes täiesti erinevates tingimustes, oma strateegia alusel. Itaalia ametiasutused ei nõudnudki, et CIN järgiks teatavat spetsiifilist ärimudelit või säilitaks tegevuse teatava ulatuse, mis ületab uues lepingus sätestatut, või võtaks üle spetsiifilist vara või töötajaid, kes ei ole uues lepingus sätestatud avalike teenuste osutamise kohustuste täitmisega olemuslikult seotud. Sellega seoses oli CINil (ja on siiani) vabadus teha äriühingu juhtimises enda jaoks sobivaid muudatusi.

(540) Komisjon märgib, et kuigi avalike teenuste osutamise kohustused ise on liinide ja sageduste poolest paratamatult sarnased, kuna need vastavad sarnastele avaliku teenuse vajadustele, on nende täitmise tingimused ja selle taga olev äristrateegia erinevad. Selle tegevuse *de facto* sarnasus tulenes juhtumi väga spetsiifilistest asjaoludest ja seda leevendasid CINi toimingute erinevad rahalised piirangud.

10.6. **Järeldus majandusliku järjepidevuse kohta erakorralisse haldusmenetlusse kaasatud Tirrenia ja CINi vahel**

(541) Ülaltoodu põhjal märgib komisjon, et üleandmise hind, omanike isik ja tehingute ajastus ei osuta majanduslikule järjepidevusele. Isegi kui tehingu ulatus ja selle majanduslik loogika hõlmavad mõningaid elemente, mis viitavad, et majanduslik järjepidevus võis olemas olla, märgib komisjon kahe viimase kriteeriumi kohta, et mis tahes võimaliku järjepidevuse element tuleneb selle tehingu väga spetsiifilistest asjaoludest, st vara üleandmise ja avaliku teenindamise lepingu ühte menetlusse liitmisest, tehingu suurusest ja üldiselt kohaldatavatest tööseadustest. Eelkõige ei ole mingeid tõendeid tagasinõudmise kohustusest kõrvalehoidmise katse kohta. Seda arvestades järeldab komisjon, et Tirrenia ja CINi vahel puudub majanduslik järjepidevus. Ühtlasi tähendab see seda, et Tirreniale antud ebaseadusliku ja kokkusobimatu riigiabi tagasimaksmise kohustust ei laiendata CINile,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

Artikkel 1

1. Tirreniale antud hüvitis ja sildumise eesõigus, mis anti kaheteistkümnel liinil mereveoteenuste osutamiseks vastavalt esialgsele lepingule, mida pikendati alates 1. jaanuarist 2009 kuni 18. juulini 2012, on riigiabi ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses. Itaalia andis riigiabi kolme liini, nimelt Napoli–Palermo, Civitavecchia–Olbia ja Genova – Porto Torrese liini teenindamiseks ebaseaduslikult, rikkudes ELi toimimise lepingu artikli 108 lõiget 3.

2. Käesoleva artikli lõikes 1 osutatud abi on siseturuga kokkusobiv.

Artikkel 2

1. Päästmisabi pikendamine alates 11. juulist 2011 kuni 18. septembrini 2012 on Tirreniale antud abi ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses. Itaalia andis riigiabi ebaseaduslikult, rikkudes ELi toimimise lepingu artikli 108 lõiget 3.

2. Käesoleva artikli lõikes 1 osutatud abi, mille suurus on 25 203 063,89 eurot, on siseturuga kokkusobimatu.

Artikkel 3

1. Vabastus kaudsete maksude maksmisest Caremari, Saremari, Toremari ja Tirrenia äriüksuse üleandmiselt vastavalt Campania, Sardiinia ja Toscana maakonnale ning CINile on Tirreniale antud riigiabi ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses. Itaalia andis riigiabi ebaseaduslikult, rikkudes ELi toimimise lepingu artikli 108 lõiget 3.

2. Vabastus äriühingu tulumaksu maksmisest Tirrenia äriüksuse CINile müügist saadud tulult on Tirreniale antud riigiabi ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses. Itaalia andis riigiabi ebaseaduslikult, rikkudes ELi toimimise lepingu artikli 108 lõiget 3.

3. Käesoleva artikli lõigetes 1 ja 2 osutatud riigiabi on siseturuga kokkusobimatu.

4. Käesoleva otsuse vastuvõtmise ajal ei ole Itaalia käesoleva artikli lõikes 2 osutatud abi veel välja maksnud.

Artikkel 4

1. Laevade uuendamiseks ette nähtud rahaliste vahendite kasutamine likviidsuse tagamiseks on Tirreniale antud riigiabi ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses. Itaalia andis riigiabi ebaseaduslikult, rikkudes ELi toimimise lepingu artikli 108 lõiget 3.

2. Käesoleva artikli lõikes 1 osutatud abi, mille suurus on 11 421 300 eurot, on siseturuga kokkusobimatu.

Artikkel 5

1. Uue lepingu sõlmimine ajavahemikuks 18. juulist 2012 kuni 18. juulini 2020, mis on seotud Tirrenia äriüksusega ja sildumise eesõiguse andmisega CINile, sealhulgas ostuhinna ühe osa tasumise edasilükkamisega CINi poolt, ei ole riigiabi ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

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

Artikkel 6

1. Itaalia nõuab abisaajatelt artiklites 2, 3 ja 4 osutatud siseturuga kokkusobimatu abi tagasi väljamakstud ulatuses.

2. Tagasinõutavatelt summadelt arvestatakse intressi alates kuupäevast, millal need anti abisaaja käsutusse, kuni nende tegeliku tagasisaamiseni.

3. Intress arvutatakse liitintressina vastavalt komisjoni määruse (EÜ) nr 794/2004 ([186]) V peatükile ja määrusele (EÜ) nr 271/2008, ([187]) millega muudetakse määrust (EÜ) nr 794/2004.

4. Komisjon kinnitab tema käsutuses oleva teabe põhjal, et abisaaja on artiklis 2 nimetatud abi põhiosa juba tagasi maksnud.

5. Itaalia tühistab kõik artikli 3 lõikes 2 osutatud abi väljamaksmata maksed alates käesoleva otsuse vastuvõtmise kuupäevast.

Artikkel 7

1. Artiklis 6 osutatud abi nõutakse tagasi viivitamata ja tõhusalt.

2. Itaalia tagab käesoleva otsuse täitmise nelja kuu jooksul pärast otsuse teatavakstegemise kuupäeva.

Artikkel 8

1. Kahe kuu jooksul pärast käesoleva otsuse teatavakstegemist esitab Itaalia komisjonile järgmise teabe:

— abisaajalt tagasi nõutav kogusumma (põhisumma ja tagasinõudmisega seotud intress);

— käesoleva otsuse täitmiseks juba võetud ja kavandatud meetmete üksikasjalik kirjeldus;

— dokumendid, mis tõendavad, et abisaajat on abi tagastamise kohustusest teavitatud.

([186]) Komisjoni 21. aprilli 2004. aasta määrus (EÜ) nr 794/2004, millega rakendatakse nõukogu määrust (EÜ) nr 659/1999, millega kehtestatakse üksikasjalikud eeskirjad EÜ asutamislepingu artikli 93 kohaldamiseks (ELT L 140, 30.4.2004, lk 1).

([187]) Komisjoni 30. jaanuari 2008. aasta määrus (EÜ) nr 271/2008, millega muudetakse määrust (EÜ) nr 794/2004, millega rakendatakse nõukogu määrust (EÜ) nr 659/1999, millega kehtestatakse üksikasjalikud eeskirjad EÜ asutamislepingu artikli 93 kohaldamiseks (ELT L 82, 25.3.2008, lk 1).

2. Itaalia teavitab komisjoni käesoleva otsuse täitmiseks võetud riiklike meetmete edenemisest, kuni artiklis 6 osutatud abi on täies ulatuses tagasi makstud. Ta esitab komisjoni taotluse korral viivitamata teabe käesoleva otsuse täitmiseks juba võetud ja kavandatud meetmete kohta. Ta esitab ka üksikasjaliku teabe abisaajalt juba tagasi nõutud abi ja tagasinõudmisega seotud intressi summade kohta.

Artikkel 9

Käesolev otsus on adresseeritud Itaalia Vabariigile.

Komisjon võib avalikustada käesoleva otsuse kohaldamisel tagasinõutava abi ja tagasinõudmisega seotud intressi summad, ilma et see piiraks määruse (EL) 2015/1589 artikli 30 kohaldamist.

Brüssel, 2. märts 2020

Komisjoni nimel
juhtiv asepresident
Margrethe VESTAGER