KOMISSION PÄÄTÖS (EU) 2020/1412,

annettu 2 päivänä maaliskuuta 2020,

toimenpiteistä SA.32014, SA.32015, SA.32016 (11/C) (ex 11/NN), jotka Italia on toteuttanut Tirrenia di Navigazionen ja sen ostajan Compagnia Italiana di Navigazionen hyväksi

(tiedoksiannettu numerolla C(2020) 1110)

(Ainoastaan italiankielinen teksti on todistusvoimainen)

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

EUROOPAN KOMISSIO, joka

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

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

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

sekä katsoo seuraavaa:

1. MENETTELY

(1) Komissio aloitti 5. päivänä lokakuuta 2011 antamallaan päätöksellä, jäljempänä 'vuoden 2011 päätös', muodollisen tutkintamenettelyn useista toimenpiteistä, jotka Italia oli toteuttanut entisen Tirrenia-konsernin ([2]) yritysten hyväksi. Tutkinta koski muun muassa korvauksia, joita oli maksettu Tirrenia di Navigazionelle, jäljempänä 'Tirrenia', useiden merireittien liikennöinnistä 1 päivästä tammikuuta 2009 alkaen, sekä yksityistämisprosessia (ks. 2.3.3 jakso), jonka päätteeksi Compagnia Italiana di Navigazione, jäljempänä 'CIN', osti Tirrenia-liiketoimintayksikön (ks. myös johdanto-osan 27 kappale).

(2) Vuoden 2011 päätös julkaistiin Euroopan unionin virallisessa lehdessä ([3]). Komissio kehotti asianomaisia esittämään huomautuksensa tutkittavista toimenpiteistä.

(3) Komissio vastaanotti huomautuksia kyseisen päätöksen soveltamisalaan kuuluvista toimenpiteistä erityishallintomenettelyyn asetulta Tirrenialta, Pan Med Linesilta, jäljempänä 'Pan Med', CIN:ltä ja Grandi Navi Velocilta, jäljempänä 'GNV' (ks. 5 jakso). Komissio toimitti huomautukset Italialle, jolla oli mahdollisuus reagoida niihin. Italia ei esittänyt tässä yhteydessä huomautuksia.

(4) Italian viranomaiset antoivat 10 päivänä tammikuuta 2012 – väitetysti oikeusvarmuuden takia – virallisen ilmoituksen luonnoksista julkisia palveluhankintoja koskeviksi sopimuksiksi, jäljempänä 'sopimukset', joita oli määrä tehdä Tirrenia- ja Siremar-liiketoimintayksiköiden tulevien ostajien kanssa ja joiden perusteella näille ostajille maksettaisiin korvaus. Komissio pyysi Italian viranomaisilta lisätietoja ilmoitetuista toimenpiteistä 24 päivänä tammikuuta 2012, 4 päivänä helmikuuta 2012 ja 3 päivänä heinäkuuta 2012. Italian viranomaiset toimittivat pyydetyt tiedot 9 päivänä helmikuuta 2012, 11 päivänä toukokuuta 2012 ja 19 päivänä heinäkuuta 2012 päivätyillä kirjeillä. Lisäksi Italian viranomaiset ilmoittivat komissiolle 19 päivänä heinäkuuta 2012 päivätyssä kirjeessään, että Italian valtion ja CIN:n välillä oli allekirjoitettu uusi sopimus edellisenä päivänä.

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

([2]) Entisen Tirrenia-konsernin muodostivat 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]) Valtiontuki – Italian Tasavalta – Valtiontuki SA.32014 (11/C) (ex 11/NN), SA.32015 (11/C) (ex 11/NN), SA.32016 (11/C) (ex 11/NN) – Valtiontuki entisen Tirrenia-konsernin yrityksille (mahdollinen valtiontuki julkisen palvelun velvoitteesta maksettavana korvauksena ja mahdollinen tuki yksityistämisen yhteydessä) (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)) – Kehotus huomautusten esittämiseen Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 108 artiklan 2 kohdan mukaisesti (EUVL C 28, 1.2.2012, s. 18).

(5) Komissio laajensi 7 päivänä marraskuuta 2012 tutkintamenettelyn koskemaan muun muassa (ks. 2.2 jakso) i) Tirrenialle myönnetyn pelastamistuen sääntöjenvastaista jatkamista sekä ii) julkisen palvelun korvausta, joka CIN:lle myönnettiin Italian valtion kanssa tehdyn uuden sopimuksen mukaisesti. Komissio hyväksyi 19 päivänä joulukuuta 2012 muutetun version ([4]) kyseisestä päätöksestä, jäljempänä 'vuoden 2012 päätös'.

(6) Vuoden 2012 päätös julkaistiin Euroopan unionin virallisessa lehdessä ([5]). Komissio kehotti asianomaisia esittämään huomautuksensa tutkittavista toimenpiteistä.

(7) Komissio sai kyseisen päätöksen soveltamisalaan kuuluvista toimenpiteistä huomautuksia CIN:ltä, erityishallintomenettelyyn asetetulta Tirrenialta ja Pan Mediltä (ks. 5 jakso). Komissio toimitti huomautukset Italialle, jolla oli mahdollisuus reagoida niihin. Italia ei esittänyt tässä yhteydessä huomautuksia.

(8) Komissio teki 5 päivänä lokakuuta 2012 Ecorys Netherlands BV:n kanssa toimeksiantosopimuksen Tirrenian myytäväksi asetettujen omaisuuserien markkina-arvon määrittämisestä (ks. 2.3.3.5 jakso) kahden vaihtoehtoisen skenaarion perusteella. Ecorys toimitti loppuraporttinsa 4 päivänä syyskuuta 2013, jäljempänä 'Ecorysin raportti'. Komissio toimitti raportin Italialle 27 päivänä syyskuuta 2013. Italia toimitti Ecorysin raporttia koskevat huomautuksensa sekä oman riippumattoman asiantuntijansa Banca Profilon laatiman vasta-arvion 17 päivänä joulukuuta 2013 päivätyllä kirjeellä.

(9) Komissio päätti muodollisen tutkintamenettelyn Sardinian alueen Saremarin hyväksi toteuttamien lukuisten toimenpiteiden osalta 22 päivänä tammikuuta 2014 antamallaan päätöksellä, jäljempänä 'vuoden 2014 päätös' ([6]). Unionin yleinen tuomioistuin hylkäsi Saremarin ja Sardinian alueen kyseisestä päätöksestä nostaman kanteen vuonna 2017 ([7]).

(10) Grimaldi Euromed S.p.A., jäljempänä 'Grimaldi', toimitti 12 päivänä helmikuuta 2016, 29 päivänä toukokuuta 2018, 18 päivänä syyskuuta 2018, 10 päivänä lokakuuta 2018 ja 22 päivänä marraskuuta 2018 komissiolle 6 jaksossa kuvatut huomautukset. Komission yksiköt tapasivat Grimaldin pyynnöstä myös yrityksen oikeudellisen edustajan 17 päivänä heinäkuuta 2018.

(11) Komissio pyysi Italian viranomaisilta lisätietoja 25 päivänä tammikuuta 2018, 29 päivänä maaliskuuta 2018 ja 31 päivänä elokuuta 2018. Italian viranomaiset toimittivat pyydetyt tiedot 26 päivänä huhtikuuta 2018, 31 päivänä toukokuuta 2018, 2 päivänä marraskuuta 2018 ja 11 päivänä joulukuuta 2018. Komission yksiköt tapasivat Italian viranomaiset Roomassa 23 ja 24 päivänä tammikuuta 2019. Komissio pyysi kokouksen aikana lisätietoja, jotka Italian viranomaiset toimittivat kokousta seuraavien kuukausien aikana.

(12) Tämä päätös koskee ainoastaan Tirrenian ja CIN:n hyväksi mahdollisesti toteutettuja tukitoimenpiteitä, kuten täsmennetään johdanto-osan 31 kappaleessa. Kaikkia muita vuosien 2011 ja 2012 päätösten kohteena olevia toimenpiteitä tutkitaan erikseen asianumeroilla SA.32014, SA.32015 ja SA.32016, eikä niitä näin ollen käsitellä tässä päätöksessä. Kyseiset muut toimenpiteet koskevat erityisesti entisen Tirrenia-konsernin muita yrityksiä.

2. TAUSTA JA TUTKINNAN KOHTEENA OLEVIEN TOIMENPITEIDEN KUVAUS

2.1 Yleinen kehys

2.1.1 *Alkuperäiset sopimukset*

(13) Tirrenia-konserni oli aiemmin Italian valtion omistuksessa Fintecna-yhtiön ([8]) kautta, ja siihen kuului alun perin kuusi yritystä: Tirrenia, Adriatica, Caremar, Saremar, Siremar ja Toremar. Kyseiset yritykset tarjosivat meriliikennepalveluja sellaisten Italian valtion kanssa vuonna 1991 tehtyjen erillisten julkisen palvelun sopimusten mukaisesti, jotka olivat voimassa 20 vuotta tammikuusta 1989 joulukuuhun 2008, jäljempänä 'alkuperäiset sopimukset'. Tirrenian osakepääoma oli kokonaisuudessaan Fintecnan omistuksessa, ja Tirrenia puolestaan omisti kokonaan alueelliset yritykset Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar ja Toremar. Useita reittejä Italiasta Albaniaan, Kroatiaan, Kreikkaan ja Montenegroon liikennöinyt Adriatica sulautettiin Tirreniaan vuonna 2004.

([4]) Kaikki muutokset koskivat Saremarin hyväksi toteutettuja toimenpiteitä.

([5]) Valtiontuki – Italian tasavalta – Valtiontuki SA.32014 (2011/C), SA.32015 (2011/C), SA.32016 (2011/C) – Italia – Valtiontuki entisen Tirrenia-konsernin yrityksille ja niiden ostajille – Kehotus huomautusten esittämiseen Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 108 artiklan 2 kohdan mukaisesti (EUVL C 84, 22.3.2013, s. 58).

([6]) Komission päätös (EU) 2018/261, annettu 22 päivänä tammikuuta 2014, toimenpiteistä SA.32014 (2011/C), SA.32015 (2011/C), SA.32016 (2011/C), jotka Sardinian alue on toteuttanut Saremarin hyväksi (EUVL L 49, 22.2.2018, s. 22).

([7]) Ks. unionin yleisen tuomioistuimen tuomio 6.4.2017, Regione autonoma della Sardegna (Italia) v. komissio, T-219/14, ECLI:EU:T:2017:266.

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

(14) Edellä mainittujen julkisen palvelun sopimusten tarkoituksena oli taata meriliikennepalvelujen säännöllisyys ja luotettavuus, ja suurin osa niistä varmisti yhteydet Manner-Italiasta Sisiliaan, Sardiniaan ja pienemmille Italian saarille. Tätä varten Italian valtio myönsi taloudellista tukea, joka maksettiin suoraan kullekin Tirrenia-konsernin yritykselle.

(15) Tirrenia on tarjonnut meriliikennepalveluja erilaisilla matkustaja-, henkilöauto- ja kuorma-autoliikenteen reiteillä sekä joillakin rahtiliikenteen reiteillä pääasiassa Manner-Italian ja Sardinian, Sisilian ja Tremiti-saarten sekä Sardinian ja Sisilian välillä. Asiaankuuluvat reitit kuvataan tarkemmin jäljempänä.

(16) Komissio aloitti 6 päivänä elokuuta 1999 Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen, jäljempänä 'SEUT-sopimus', 108 artiklan 2 kohdassa määrätyn menettelyn, jonka kohteena olivat Tirrenia-konsernin tuolloin muodostaneille kuudelle yritykselle alkuperäisten sopimusten perusteella maksetut tuet.

(17) Italian viranomaiset pyysivät tutkinnan aikana, että Tirrenia-konsernin tapaus käsiteltäisiin osissa siten, että Tirreniaa koskevan lopullisen päätöksen tekeminen asetettaisiin etusijalle. Pyynnön taustalla oli Italian viranomaisten suunnitelma yksityistää konserni aloittaen Tirreniasta sekä aikomus nopeuttaa tätä prosessia kyseisen yrityksen osalta.

(18) Komissio hyväksyi Italian viranomaisten pyynnön, ja menettely päätettiin Tirrenialle myönnetyn tuen osalta komission päätöksellä 2001/851/EY ([9]), jäljempänä 'vuoden 2001 päätös'. Tuki katsottiin sisämarkkinoille soveltuvaksi edellyttäen, että Italian viranomaiset toteuttavat tietyt sitoumukset.

(19) Komissio totesi 16 päivänä maaliskuuta 2004 antamassaan päätöksessä 2005/163/EY ([10]), jäljempänä 'vuoden 2004 päätös', Italian Tirrenia-konsernin muille yrityksille ([11]) myöntämän korvauksen olevan osittain soveltuvaa sisämarkkinoille, osittain soveltuvaa sisämarkkinoille sillä edellytyksellä, että Italian viranomaiset toteuttavat tietyt sitoumukset, sekä osittain soveltumatonta sisämarkkinoille. Päätös perustui vuosia 1992–2001 koskeviin kirjanpitotietoihin ja sisälsi tiettyjä ehtoja, joiden tarkoituksena oli varmistaa korvauksen soveltuvuus sisämarkkinoille koko alkuperäisten sopimusten voimassaoloaikana.

(20) Unionin yleinen tuomioistuin kumosi vuoden 2004 päätöksen 4 päivänä maaliskuuta 2009 yhdistetyissä asioissa T-265/04, T-292/04 ja T-504/04 antamallaan tuomiolla ([12]), jäljempänä 'vuoden 2009 tuomio'. Tämä päätös ei vaikuta vuoden 2009 tuomion johdosta vireille pantuun menettelyyn.

2.1.2 *Alkuperäisten sopimusten jatkaminen*

(21) Alkuperäisten sopimusten oli alun perin määrä päättyä 31 päivänä joulukuuta 2008, mutta 30 päivänä joulukuuta 2008 annetun asetuksen nro 207, joka on muunnettu 27 päivänä helmikuuta 2009 annetuksi laiksi nro 14, 26 §:ssä säädettiin niiden voimassaolon jatkamisesta (myös Tirrenian osalta) vuodella 31 päivään joulukuuta 2009 asti.

(22) Syyskuun 25 päivänä 2009 annetun asetuksen nro 135, joka on muunnettu 20 päivänä marraskuuta 2009 annetuksi laiksi nro166, jäljempänä 'vuoden 2009 laki', 19 b §:ssä säädettiin, että Tirrenia-konsernin yritysten yksityistämiseksi alueellisten yritysten osakkeenomistus (Siremaria lukuun ottamatta) luovutetaan vastikkeetta emoyritys Tirrenialta seuraavasti:

1) Caremar luovutetaan Campanian alueelle. Campanian alue luovuttaa tämän jälkeen Lazion alueelle toimivan yrityksen ([13]), joka tästä hetkestä alkaen liikennöi itsenäisesti Pontinon saariston yhteyksiä nimellä Laziomar;

2) Saremar luovutetaan Sardinian alueelle;

3) Toremar luovutetaan Toscanan alueelle.

([9]) Komission päätös 2001/851/EY, tehty 21 päivänä kesäkuuta 2001, valtiontuista, jotka Italia on maksanut Tirrenia di Navigazione -meriliikenneyhtiölle (EYVL L 318, 4.12.2001, s. 9).

([10]) Komission päätös 2005/163/EY, tehty 16 päivänä maaliskuuta 2004, valtiontuesta, jonka Italia on myöntänyt merenkulkuyrityksille Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar ja Toremar (Tirrenia-konserni) (EUVL L 53, 26.2.2005, s. 29).

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

([12]) Yhteisöjen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen tuomio 4.3.2009, Tirrenia di Navigazione v. komissio, T-265/04, T-292/04 ja T-504/04, ECLI:EU:T:2009:48.

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

(23) Vuoden 2009 laissa täsmennettiin myös, että Italian valtion on tehtävä Tirrenian ja Siremarin kanssa uudet sopimukset 31 päivään joulukuuta 2009 mennessä. Alueelliset palvelut oli sisällytettävä myös luonnoksiin julkisia palveluhankintoja koskevista sopimuksista, jotka Saremarin, Toremarin ja Caremarin oli määrä tehdä alueviranomaisten kanssa viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2009 (Sardinian ja Toscanan kanssa) ja 28 päivänä helmikuuta 2010 (Campanian ja Lazion kanssa). Uusien sopimusten luonnokset ja julkisia palveluhankintoja koskevat sopimukset oli tarkoitus kilpailuttaa yhdessä yritysten kanssa ja allekirjoittaa ostajien kanssa vasta sen jälkeen, kun kunkin yrityksen yksityistäminen olisi saatettu päätökseen ([14]).

(24) Tätä varten vuoden 2009 lailla jatkettiin alkuperäisten sopimusten voimassaoloa (myös Tirreniaan sovellettavan sopimuksen osalta) 1 päivästä tammikuuta 2010 syyskuun 30 päivään 2010 asti.

(25) Vuoden 2009 laissa vahvistettiin myös palvelujen tuottamisesta (alkuperäisten sopimusten jatkamisen sekä uusien sopimusten ja julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten perusteella) maksettavan vuotuisen korvauksen kiinteäksi enimmäismääräksi vuodesta 2010 lähtien yhteensä 184 942 251 euroa, joka jakautui seuraavasti:

Taulukko 1

Korvausten enimmäismäärät vuodesta 2010 alkaen

Yritys	Vuotuinen enimmäiskorvaus (euroa)
Tirrenia	72 685 642
Siremar	55 694 895
Saremar	13 686 441
Toremar	13 005 441
Caremar	29 869 832 ([1])

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

(26) Lisäksi 5 päivänä elokuuta 2010 annetun asetuksen nro 125 muuttamisesta 1 päivänä lokakuuta 2010 annetun lain nro 163, jäljempänä 'vuoden 2010 laki', 1 §:ssä säädettiin alkuperäisten sopimusten jatkamisesta (myös Tirrenian osalta) vielä 1 päivästä lokakuuta 2010 alkaen siihen asti, että Tirrenian ja Siremarin yksityistämisprosessit on saatettu päätökseen.

2.1.3 *Tirrenian yksityistäminen ja uuden sopimuksen tekeminen*

(27) Syyskuussa 2010 käynnistettiin tarjouskilpailumenettely (ks. 2.3.3 jakso), jonka tarkoituksena oli löytää ostaja Tirrenia-liiketoimintayksikölle sekä sitä koskevalle uudelle sopimukselle meriliikennepalvelujen tuottamisesta kahdeksan vuoden ajan vastineena julkisen palvelun korvauksesta. Tässä yhteydessä viitataan Tirrenian sijasta Tirrenia-liiketoimintayksikköön, koska tarjouskilpailu koski vain sellaisia omaisuuseriä ja sopimuksia, jotka olivat tarpeen ostajan kanssa myöhemmin tehtävässä uudessa sopimuksessa täsmennettyjen julkisen palvelun velvoitteiden täyttämiseksi. Tirrenian jäljelle jäävät omaisuuserät, joita käytetään muihin tarkoituksiin (kuten alukset, kiinteistöt ja taideteokset), oli määrä myydä erillisissä menettelyissä. Tarjouskilpailumenettely ei myöskään koskenut Tirrenian vastuita, joten mitkään Tirrenialle ennen myyntipäivää kertyneistä veloista eivät siirtyneet ostajalle. Erityishallintomenettelyyn asetettu Tirrenia on ollut tähän päivään asti olemassa erillisenä yksikkönä, joka on kuitenkin ensisijaisesti tarkoitus asettaa selvitystilaan, kunhan velkojien saatavat on katettu.

(28) Tarjouskilpailun voittaja CIN allekirjoitti 25 päivänä heinäkuuta 2011 sopimuksen Tirrenia-liiketoimintayksikön ostamisesta. Italian valtion ja CIN:n välinen uusi sopimus allekirjoitettiin 18 päivänä heinäkuuta 2012. Sen perusteella Tirrenia-liiketoimintayksikön omistusoikeus luovutettiin Italian valtiolta CIN:lle 19 päivänä heinäkuuta 2012.

([14]) Vuoden 2009 lain 19 b §:n 10 momentti.

2.2 **Vuoden 2011 ja vuoden 2012 päätösten kohteena olleet toimenpiteet**

(29) Vuoden 2011 ja vuoden 2012 päätöksillä aloitetun muodollisen tutkintamenettelyn yhteydessä on arvioitu seuraavia toimenpiteitä (ks. myös 3 jakso):

a) yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvien palvelujen toteuttamisesta maksettu korvaus alkuperäisten sopimusten jatkamisen perusteella (*toimenpide 1*);

b) Tirrenialle ja Siremarille myönnetyn pelastamistuen sääntöjenvastainen jatkaminen (*toimenpide 2*);

c) entisen Tirrenia-konsernin yritysten yksityistäminen ([15]) (*toimenpide 3*);

d) yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvien palvelujen toteuttamisesta maksettu korvaus sopimusten tai julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten nojalla (*toimenpide 4*);

e) kiinnityspaikkaa koskeva etuoikeus (*toimenpide 5*);

f) asetuksen nro 125/2010 muuntamisesta annetussa vuoden 2010 laissa säädetyt toimenpiteet (*toimenpide 6*);

g) Sardinian alueen Saremarin hyväksi toteuttamat lisätoimenpiteet (*toimenpide 7*);

(30) Komissio päätti vuoden 2014 päätöksellä muodollisen tutkintamenettelyn siltä osin kuin se koski Sardinian alueen Saremarin hyväksi toteuttamaa toimenpidettä (edellä mainittu toimenpide 7) yhtä sen osaa lukuun ottamatta ([16]).

2.3 **Yksityiskohtainen kuvaus tämän päätöksen kohteena olevista toimenpiteistä**

(31) Tässä päätöksessä käsitellään ainoastaan johdanto-osan 29 kappaleessa lueteltuja toimenpiteitä 1–6. Näitä toimenpiteitä kuvataan tarkemmin seuraavissa jaksoissa.

2.3.1 *Valtion ja Tirrenian välisen alkuperäisen sopimuksen jatkaminen*

2.3.1.1 Julkisen palvelun velvoitteet

(32) Tirrenian kanssa tehdyn alkuperäisen sopimuksen 1 artiklassa määrättiin viisivuotissuunnitelmista, joissa yksilöitiin palveltavat satamat, käytettävät alustyypit sekä Tirrenian tehtäväksi annetulta palvelulta edellytetty vuorotiheys.

(33) Italia ilmoitti komissiolle, että 20 päivänä syyskuuta 2001 annetulla ministeriön asetuksella hyväksytty viimeisin viisivuotissuunnitelma kattaa Tirrenian osalta vuodet 2000–2004. Suunnitelmassa otettiin täysin huomioon sitoumukset, jotka Italia oli antanut komission vuonna 2001 tekemän päätöksen yhteydessä (esim. julkisen palvelun järjestelmän soveltamisalan supistaminen). Suunnitelma laadittiin myös vuosille 2005–2008, mutta toimivaltaiset ministeriöt eivät koskaan hyväksyneet sitä muodollisesti. Sen sijaan hallitus on tehnyt ad hoc -päätöksiä, joilla on mukautettu palveluja paikallisyhteisöjen tarpeiden huomioon ottamiseksi, mutta julkisen palvelun järjestelmään ei ole tehty merkittäviä muutoksia. Italian viranomaiset väittivät, ettei pitkän aikavälin suunnittelu ollut enää mahdollista tarvittavia varoja koskevan talousarvion puuttumisen takia. Näin ollen vähäiset muutokset liittyivät lähinnä julkisen palvelun supistamiseen.

(34) Tirrenia liikennöi alkuperäisen sopimuksen perusteella, sellaisena kuin se on jatkettuna ja muutettuna (tiettyjen reittien osalta), seuraavia reittejä 1 päivän tammikuuta 2009 ja 18 päivän heinäkuuta 2012 välisenä aikana:

— Genova–Porto Torres: Tirrenia tarjosi yhdistelmäpalveluja julkisen palvelun järjestelmän puitteissa sesongin ulkopuolella ([17]) ja kaupallisesti sesongin aikana. Tirrenia tarjosi julkisen palvelun järjestelmän puitteissa päivittäisiä iltalähtöjä molemmista satamista ennalta määrättyjen aikataulujen mukaisesti, minkä tarkoituksena oli varmistaa luotettavat yhteydet Sardinian rataverkon kanssa. GNV oli ainut kilpailija, joka liikennöi tällä reitillä ympärivuotisesti kyseisenä ajankohtana, mutta se takasi sesongin ulkopuolella ainoastaan kolme lähtöä viikossa. Vaikka GNV tarjosi sesongin aikana päivittäistä palvelua, sillä ei ollut iltalähtöjä molemmista satamista.

([15]) Tämä toimenpide sisältää myös CIN:n suorittaman ostohinnan maksun osittaisen lykkäyksen Tirrenia-liiketoimintayksikön oston yhteydessä sekä useita muita tukitoimenpiteitä, jotka väitetysti toteutettiin Siremar-liiketoimintayksikön yksityistämisen yhteydessä (esim. vastatakaus ja pääomankorotus, jotka valtio toteutti Siremar-liiketoimintayksikön alun perin ostaneen Cdl:n hyväksi)).

([16]) Toimenpiteeseen 7 sisältynyttä ”Bonus Sardo – Vacanza” -hanketta ei arvioitu vuoden 2014 päätöksessä, eikä sitä arvioida myöskään tässä päätöksessä.

([17]) Ennen vuotta 2007 tätä reittiä liikennöitiin julkisen palvelun järjestelmän puitteissa myös sesongin aikana.

— Civitavecchia–Olbia: Tirrenia tarjosi yhdistelmäpalveluja julkisen palvelun järjestelmän puitteissa sesongin ulkopuolella ([18]) ja kaupallisesti sesongin aikana. Tirrenia tarjosi julkisen palvelun järjestelmän puitteissa päivittäisiä iltalähtöjä molemmista satamista ennalta määrättyjen aikataulujen mukaisesti. SNAV liikennöi tällä reitillä sekä sesongin aikana että sen ulkopuolella ainakin osan aikaa arvioinnin kohteena olevalla ajanjaksolla. Vuonna 2008 SNAV liikennöi tällä reitillä vain kolme kertaa viikossa sesongin ulkopuolella ja päivittäin sesongin aikana. Vuosina 2009 ja 2010 SNAV näyttää lisänneen vuoroja siten, että se liikennöi päivittäin myös sesongin ulkopuolella. Toukokuun 2011 jälkeen SNAV kuitenkin lopetti liikennöinnin tällä reitillä, kun GNV otti reitin hoitaakseen. Viimeksi mainittu yritys päätti liikennöidä tätä yhteyttä vain sesongin aikana. Muut toimijat (kuten Moby ja Sardinia Ferries), jotka olivat läsnä osan aikaa kyseisellä ajanjaksolla, liikennöivät tätä reittiä vain sesongin aikana.

— Napoli–Palermo: Vuonna 2009 Tirrenia tarjosi yhdistelmäpalveluja ympärivuotisesti julkisen palvelun järjestelmän puitteissa, mutta vuodesta 2010 lähtien se tarjosi näitä palveluja julkisen palvelun järjestelmän puitteissa sesongin ulkopuolella ja kaupallisesti sesongin aikana. Tirrenia tarjosi julkisen palvelun järjestelmän puitteissa päivittäisiä iltalähtöjä molemmista satamista ennalta määrätyn aikataulun mukaisesti. Sopimuksen jatkokaudella ainut tällä reitillä ympärivuotisesti liikennöinyt kilpailija, SNAV, tarjosi päivittäisiä lähtöjä, mutta se ei taannut samaa säännöllisyyttä ja jatkuvuutta kuin Tirrenia ([19]). Lisäksi SNAV käytti tällä reitillä paljon vanhempia aluksia kuin Tirrenia, joten sen tarjoamien palvelujen laatu ei myöskään ollut sama kuin Tirrenialla ([20]). GNV ilmoitti liikennöineensä tällä reitillä toukokuusta joulukuuhun vuonna 2011 ja ympärivuotisesti vuonna 2012 (ks. myös johdanto-osan 266 ja 267 kappale). GNV tarjosi tällä reitillä palveluja yhteistyössä SNAV:n kanssa.

— Genova–Olbia–Arbatax: Tirrenia tarjosi julkisen palvelun järjestelmän puitteissa yhdistelmäpalveluja vähintään kolme kertaa viikossa ympäri vuoden. Arbataxiin liikennöitiin kaksi kertaa viikossa ylimääräisenä kohteena Olbian jälkeen. Arvioinnin kohteena olevalla ajanjaksolla yksityinen toimija Moby liikennöi Genovan ja Olbian välillä vain osan aikaa vuodesta (useimpina vuosina maaliskuun puolestavälistä lokakuun puoleenväliin). Myös GNV liikennöi Genovan ja Olbian välistä reittiä vain sesongin aikana. Tirrenia oli ainut toimija, joka liikennöi Olbiaan ympärivuotisesti. Lisäksi Tirrenia oli arvioinnin kohteena olevalla ajanjaksolla ainut toimija, joka tarjosi yhteyden Arbataxiin.

— Civitavecchia–Cagliari–Arbatax: Tirrenia tarjosi julkisen palvelun järjestelmän puitteissa päivittäisiä yhdistelmäpalveluja, joihin kuuluivat iltalähdöt molemmista satamista ympäri vuoden. Arbataxiin liikennöitiin kaksi kertaa viikossa ylimääräisenä kohteena. Sopimuksen jatkokaudella Tirrenia oli ainut toimija, joka liikennöi tällä reitillä sekä sesongin aikana että sen ulkopuolella.

— Napoli–Cagliari: Tirrenia tarjosi julkisen palvelun järjestelmän puitteissa yhdistelmäpalveluja kummastakin satamasta vähintään kerran viikossa ympäri vuoden. Sopimuksen jatkokaudella Tirrenia oli ainut toimija, joka tarjosi tällä reitillä yhdistelmäpalveluja sekä sesongin aikana että sen ulkopuolella.

— Palermo–Cagliari: Tirrenia tarjosi julkisen palvelun järjestelmän puitteissa yhdistelmäpalveluja kummastakin satamasta vähintään kerran viikossa ympäri vuoden. Sopimuksen jatkokaudella Tirrenia oli ainut toimija, joka tarjosi tällä reitillä yhdistelmäpalveluja sekä sesongin aikana että sen ulkopuolella.

— Trapani–Cagliari: Tirrenia tarjosi julkisen palvelun järjestelmän puitteissa yhdistelmäpalveluja kummastakin satamasta vähintään kerran viikossa ympäri vuoden. Sopimuksen jatkokaudella Tirrenia oli ainut toimija, joka tarjosi tällä reitillä yhdistelmäpalveluja sekä sesongin aikana että sen ulkopuolella.

— Termoli–Tremiti-saaret: Tirrenia tarjosi julkisen palvelun järjestelmän puitteissa yhdistelmäpalveluja kummastakin satamasta vähintään kerran päivässä ympäri vuoden. Sopimuksen jatkokaudella Tirrenia oli ainut toimija, joka liikennöi tällä reitillä sekä sesongin aikana että sen ulkopuolella.

([18]) Ennen vuotta 2008 tätä reittiä liikennöitiin julkisen palvelun järjestelmän puitteissa myös sesongin aikana.

([19]) Esimerkiksi vuosina 2009–2012 SNAV peruutti tällä reitillä 76 lähtöä, kun Tirrenia peruutti vain 19 lähtöä (eli neljä kertaa vähemmän). SNAV:n tekemistä 76 peruutuksesta 19 johtui yleisestä vapaapäivästä ja loput 57 epäsuotuisista sääolosuhteista. Vaikka lähtöajat olivat lähes samat, Tirrenia perui epäsuotuisten sääolosuhteiden takia vain viisi lähtöä (eli kymmenen kertaa vähemmän kuin SNAV). Muut Tirrenian tekemät peruutukset johtuivat ylivoimaisesta esteestä: seitsemässä tapauksessa syynä oli miehistön lakko ja seitsemässä tapauksessa tekniset ongelmat.

([20]) Tarkemmin sanottuna Tirrenia käytti kahta vuosina 1999–2000 rakennettua alusta, kun SNAV käytti palvelujensa tarjoamiseen vuosina 1973, 1974 ja 1980 rakennettuja aluksia ja yhtä vuonna 1989 rakennettua alusta.

— Livorno–Cagliari ([21]): Tirrenia tarjosi julkisen palvelun järjestelmän puitteissa rahtipalveluja viisi kertaa viikossa ympäri vuoden. Tarkasteltavalla ajanjaksolla kilpailijat (kuten Moby) tarjosivat tällä reitillä vain yhden viikoittaisen lähdön ja keskeyttivät palvelun vilkkaimman kesäsesongin ja joulunpyhien ajaksi.

— Napoli–Cagliari: Tirrenia tarjosi julkisen palvelun järjestelmän puitteissa rahtipalveluja kahdesta kolmeen kertaan viikossa vuoden ympäri. Sopimuksen jatkokaudella Tirrenia oli ainut toimija, joka harjoitti tällä reitillä rahtiliikennettä sekä sesongin aikana että sen ulkopuolella (samalla reitillä tarjoamiensa yhdistelmäpalvelujen lisäksi).

— Ravenna–Catania: Tirrenia tarjosi julkisen palvelun järjestelmän puitteissa rahtipalveluja kummastakin satamasta kolme kertaa viikossa ympäri vuoden. Sopimuksen jatkokaudella Tirrenia oli ainut toimija, joka harjoitti tällä reitillä rahtiliikennettä sekä sesongin aikana että sen ulkopuolella.

2.3.1.2 Määrärahat ja kesto

(35) Seuraavassa taulukossa esitetään vuotuiset korvaukset, jotka Tirrenialle maksettiin vuoden 2009 alusta heinäkuuhun 2012:

Taulukko 2

Maksetut korvaukset tammikuun 2009 ja heinäkuun 2012 välisenä aikana

Vuosi	Korvaus
2009 (tammikuusta joulukuuhun)	80 010 000 euroa
2010 (tammikuusta joulukuuhun)	72 685 642 euroa
2011 (tammikuusta joulukuuhun)	72 685 642 euroa
2012 (tammikuusta heinäkuuhun)	39 978 409,46 euroa ([1])

([1]) **(1)**Tirrenialle maksettu määrä siihen asti, kunnes Tirrenia-liiketoimintayksikön omistusoikeus luovutettiin CIN:lle. CIN:lle maksettiin vuoden 2012 jäljellä olevalta ajalta 32 707 232,54 euroa. Vuoden 2012 korvaus oli siten yhteensä 72 685 642 euroa vuoden 2009 laissa säädetyn korvauksen enimmäismäärän mukaisesti.

(36) Alkuperäisen sopimuksen mukaan julkisen palvelun vuotuinen korvaus maksetaan seuraavasti: Ensimmäinen ennakkomaksu suoritetaan kunakin vuonna 30 päivään maaliskuuta mennessä, ja sen määrä on 70 prosenttia edellisenä vuonna maksetusta korvauksesta. Toinen maksu on 20 prosenttia korvauksesta, ja se suoritetaan 30 päivään kesäkuuta mennessä. Maksettujen määrien ja kuluvan vuoden toimintakustannusten ja tulojen välinen vaje muodostaa saldon, joka maksetaan 30 päivään marraskuuta mennessä. Jos käy ilmi, että Tirrenian saama määrä ylittää suoritettujen palvelujen nettokustannukset (tulo miinus tappiot), sen on maksettava erotus takaisin ([22]).

(37) Kuten edellä on kuvattu (ks. johdanto-osan 34 kappale), Tirrenia liikennöi sesongin aikana kaupallisesti reittejä Genova–Porto Torres, Civitavecchia–Olbia ja Napoli–Palermo (vuodesta 2010 alkaen). Näillä reiteillä sesongin aikana tehdyt voitot vähennetään Tirrenialle maksettavasta julkisen palvelun korvauksesta ja Tirrenia vastaa itse kyseisenä ajanjaksona mahdollisesti aiheutuneista tappioista. Tämä vähentää sen korvauksen määrää, joka on tarpeen näiden reittien liikennöimiseksi julkisen palvelun järjestelmän puitteissa sesongin ulkopuolella.

— Vuonna 2009 maksettu korvaus

(38) Julkisten meriliikennepalvelujen harjoittajille maksettavan tuen laskentaan vaikuttavat tekijät (tulot ja kustannukset) täsmennetään 1 päivänä kesäkuuta 1979 annetussa presidentin asetuksessa nro 501, jäljempänä 'asetus nro 501/79" Lisäksi 5 päivänä joulukuuta 1986 annetussa laissa nro 856, jäljempänä 'laki nro 856/86', säädettiin tietyistä muutoksista Italian meriliikenteen julkisen palvelun velvoitteita koskevaan järjestelmään. Kyseisen lain 11

([21]) Alkuperäinen sopimus mahdollisti myös rahdin liikennöinnin Genovasta Cagliariin, mutta tätä mahdollisuutta hyödynnettiin vain heinäkuuhun 2008 asti eikä reittiä tarjottu sopimuksen jatkokaudella.

([22]) Lain nro 856/1986 11 §:n nojalla perustetun infrastruktuuri- ja liikenneministeriön, valtiovarainministeriön sekä taloudellisen kehityksen ministeriön välisen komitean, jäljempänä 'ministeriöiden välinen komitea', antaman päätöksen nojalla kaikki 25 päivänä marraskuuta 2010 jälkeen maksetut liialliset korvaukset vähennetään tulevista tukien ennakkomaksuista.

§:ssä muutettiin julkisen palvelun korvauksen laskentaperusteita suurten ja pienten saarten liikenneyhteyksien osalta. Tuki oli laskettava palvelusta aiheutuvien tulojen ja kustannusten välisen erotuksen perusteella keskimääräisten ja objektiivisten parametrien mukaisesti, ja sen oli sisällettävä kohtuullinen sijoitetun pääoman tuotto. Samassa pykälässä säädetään myös, että julkisia palveluhankintoja koskevissa sopimuksissa on lueteltava tuetut reitit, vuorotiheys sekä reiteillä käytettävät alustyypit. Asiasta vastaavien ministerien oli hyväksyttävä tuet. Asetuksessa nro 501/79 ja laissa nro 856/86 vahvistetut periaatteet otettiin huomioon alkuperäisissä sopimuksissa.

(39) Vuonna 2009 yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvän palvelun tuottamisesta maksettavan korvauksen laskennassa sovellettiin menetelmää, joka vahvistettiin vuodesta 1991 voimassa olleessa alkuperäisessä sopimuksessa, jota jatkettiin alkuperäisen päättymispäivän 31 päivän joulukuuta 2008 jälkeen. Korvaus vastasi julkisen palvelun järjestelmän puitteissa toteutettujen palvelujen yhteenlaskettuja nettotappioita, joihin lisättiin sijoitetun pääoman tuoton kulloinenkin määrä.

(40) Korvauksen laskennassa otettiin huomioon seuraavat viranomaisten määrittämät kustannustekijät: hankinta-, mainos- ja majoituskustannukset, lastaus-, purku- ja käsittelykustannukset, maissa työskentelevään hallintohenkilöstöön liittyvät kustannukset, alusten ylläpitokustannukset, hallintokustannukset, vakuutusmaksut, vuokra- ja leasingkustannukset, polttoainekustannukset, verot sekä poistokustannukset.

— Vuosina 2010, 2011 ja 2012 maksetut korvaukset

(41) Vuodesta 2010 alkaen yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvien palvelujen tuottamisesta maksettava korvaus on määritetty CIPE:n ([23]) 9 päivänä marraskuuta 2007 antamassa toimintaohjeessa ”Julkisen palvelun velvoitteiden määrittämisperusteet ja hintadynamiikka yleisen edun mukaisen meriliikenteen kabotaasin alalla”, jäljempänä ’CIPE:n toimintaohje’ ([24]), vahvistetun menetelmän mukaisesti. CIPE:n toimintaohjeen johdanto-osan mukaan kyseinen ohje annettiin sellaisten julkisten yritysten yksityistämistä varten, jotka tarjosivat meriliikennepalveluja julkisen palvelun järjestelmän puitteissa ([25]). CIPE:n toimintaohjeen määräyksiä sovellettiin Tirrenia-konsernin yritysten tarjoamiin palveluihin vuodesta 2010 lähtien ja jopa ennen kunkin yrityksen yksityistämisen seurauksena tehtyjen uusien sopimusten ja julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten voimaantuloa.

(42) CIPE:n toimintaohjeessa vahvistetun menetelmän ansiosta meriliikenteen julkista palvelua tarjoavat yritykset saavat asianmukaisen tuoton. Sen mukaan pääoman tuottoaste lasketaan keskimääräisen pääomakustannuksen (WACC) perusteella.

(43) Vaadittu oman pääoman tuotto ([26]) on laskettava soveltamalla CAPM-tasapainomallia (Capital Asset Pricing Model). Tämän mallin mukaisesti oman pääoman kustannukset johdetaan i) riskittömän koron, ii) beetakertoimen (yrityksen arvioitu riskiprofiili suhteessa osakemarkkinoihin) ja iii) osakemarkkinoille kohdennetun pääoman riskipreemion suhteesta.

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

(45) CIPE:n toimintaohjeen mukaan riskittömän toiminnan tuottoaste vastaa kymmenen vuoden viitelainojen keskimääräistä bruttotuottoa siltä edeltävältä 12 kuukauden jaksolta, jolta tiedot ovat saatavilla.

(46) CIPE:n toimintaohjeessa vahvistetaan markkinariskipreemioksi 4 prosenttia. Jos kyseessä on palvelu, jota ei harjoiteta yksinoikeudella, toimijalle oletettavasti aiheutuva suurempi riski korvataan maksamalla tälle markkinariskipreemion lisäksi ylimääräinen 2,5 prosentin korvaus.

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

([24]) *Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana* (GURI) N:o 50, 28 päivänä helmikuuta 2008.

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

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

(47) Tirrenialle maksettavan korvauksen määrä ei kuitenkaan voi käytännössä ylittää vuotuista 72 685 642 euron enimmäismäärää, kuten säädetään vuoden 2009 laissa (ks. johdanto-osan 25 kappale). Vaikka vuoden 2009 laissa rajoitetaan julkisen palvelun järjestelmän puitteissa suoritettavien meriliikennepalvelujen toteuttamisesta maksettavaa vuotuista korvausta kaikkien Tirrenian yritysten osalta, CIPE:n toimintaohje sisältää myös tietyt takeet, joiden ansiosta kyseiset toimijat voivat kattaa toimintakustannuksensa riittävällä tavalla.

(48) CIPE:n toimintaohjeen mukaan esimerkiksi palvelujen laajuus, uudessa sopimuksessa vahvistetut enimmäishinnat ja korvausten tosiasialliset määrät on määritettävä siten, että ne kattavat asianomaisen palveluntarjoajan hyväksyttävät kustannukset kokonaisuudessaan. Tässä sovelletaan seuraavaa kaavaa:

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

jossa

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

— *VA(AI(X))* on muiden tulojen (lipputulot jne.) diskontattu arvo;

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

(49) Jos tämä yhtälö ei päde, tuetun toiminnan laajuutta voidaan supistaa (ks. myös johdanto-osan 103 kappale) tai vaihtoehtoisesti voidaan muuttaa palvelun järjestämistapaa (esim. alustyyppejä) tai enimmäishintoja.

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

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

jossa

— ΔT on enimmäishinnan vuotuinen prosentuaalinen muutos;

— ΔP on viitevuoden inflaatioaste;

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

(51) CIPE:n toimintaohjeessa täsmennetään lisäksi, että enimmäishintaa voidaan mukauttaa polttoainekustannusten vaihteluiden huomioon ottamiseksi siten, että viitehintoina pidetään yleisesti saatavilla olevia vakiohintoja.

2.3.2 *Tirrenialle myönnetyn pelastamistuen sääntöjenvastainen jatkaminen*

(52) Komissio hyväksyi 16 päivänä marraskuuta 2010 Tirrenialle ja Siremarille suunnitellun pelastamistuen, jäljempänä 'vuoden 2010 päätös' ([27]). Tuki koostui takauksesta, joka koski yksityisten pankkien myöntämiä luottolimiittejä enintään 95 000 000 euroon asti. Italia sitoutui toimittamaan komissiolle kuuden kuukauden kuluessa pelastamistuen hyväksymisestä rakenneuudistussuunnitelman tai todisteen siitä, että laina on maksettu kokonaisuudessaan takaisin ja/tai takaus on päättynyt.

(53) Italia ilmoitti sittemmin komissiolle, että valitut rahoituslaitokset Banca Infrastrutture Innovazione e Sviluppo, jäljempänä 'BIIS', ja Unicredit olivat myöntäneet Tirrenialle ja Siremarille yhteensä 40 000 000 euron luottolimiitin (Tirrenian osuus oli 25 000 000 euroa ja Siremarin 15 000 000 euroa), joka erääntyisi 30 päivänä kesäkuuta 2011. Valtio takasi tämän luottolimiitin 15 päivänä helmikuuta 2011.

(54) Rahoituserät maksettiin seuraavasti:

(a) ensimmäinen erä 28 helmikuuta 2011 (Tirrenian osuus 20 000 000 euroa ja Siremarin osuus 12 000 000 euroa);

(b) toinen erä 23 maaliskuuta 2011 (Tirrenian osuus 5 000 000 euroa ja Siremarin osuus 3 000 000 euroa).

(55) Italia ilmoitti komissiolle, että koska taatun lainan ensimmäinen erä oli maksettu Tirrenialle ja Siremarille vasta 28 päivänä helmikuuta 2011, valtiontuesta vaikeuksissa olevien yritysten pelastamiseksi ja rakenneuudistukseksi annettujen yhteisön suuntaviivojen, jäljempänä 'vuoden 2004 pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivat' ([28]), 25 kohdan a alakohdassa sekä vuoden 2010 päätöksen johdanto-osan 32 ja 47 kohdassa tarkoitettu lainan kuuden kuukauden takaisinmaksuaika päättyisi 28 päivänä elokuuta 2011.

([27]) SEUT-sopimuksen 107 ja 108 artiklan mukaisen valtiontuen hyväksyminen – Tapaukset, joita komissio ei vastusta (EUVL C 102, 2.4.2011, s. 1).

([28]) Komission tiedonanto – Yhteisön suuntaviivat valtiontuesta vaikeuksissa olevien yritysten pelastamiseksi ja rakenneuudistukseksi (EUVL C 244, 1.10.2004, s. 2).

(56) Tirrenia ja Siremar eivät maksaneet lainojaan, minkä seurauksena BIIS esitti valtiontakauksen käyttöönottoa koskevan vaatimuksen 11 päivänä heinäkuuta 2011. Kyseisenä päivänä Tirrenian velka valtiolle oli 25 203 063,89 euroa. Summa kattaa sekä kummankin lainan pääoman että maksamatta olleet pankin korot.

(57) Konkurssituomioistuin hyväksyi valtiovarainministeriön sisällyttämisen Tirrenian etuoikeutettujen (”prededucibili”) velkojien joukkoon. Italian viranomaisten mukaan maksukyvyttömyysmenettelyyn asetetun yrityksen hallinnoinnista vastaava erityishallintojohtaja katsoi tuolloin, että Tirrenia voisi maksaa lainan takaisin 28 päivään elokuuta 2011 mennessä suunnitellusta yksityistämisestä saatavalla tuotolla (ks. 2.3.3 jakso).

(58) Sopimus Tirrenia-liiketoimintayksikön myynnistä CIN:lle allekirjoitettiin 25 päivänä heinäkuuta 2011. Varojen luovutus ja siten myös maksun suorittaminen kuitenkin viivästyivät, mikä johtui pääasiassa hankaluuksista tarvittavien sulautumislupien saamisessa ([29]). Italian kilpailuviranomainen (Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato), jäljempänä ’AGCM’, antoi vihdoin 21 päivänä kesäkuuta 2012 hyväksyntänsä Tirrenian ja CIN:n väliselle liiketoimelle, ja myynti saatettiin päätökseen 19 päivänä heinäkuuta 2012.

(59) Tirrenia maksoi valtiolle takaisin 25 852 548,93 euron määrän 18 päivänä syyskuuta 2012. Italia ilmoitti komissiolle 24 päivänä lokakuuta 2012, että Tirrenia oli maksanut kokonaan takaisin 11 päivästä heinäkuuta 2011 alkaen kertyneet määrät, mukaan lukien 649 485,04 euron suuruisen valtion koron, ja toimitti todisteen maksun suorittamisesta.

2.3.3 *Tirrenian yksityistäminen ja CIN:n suorittaman ostohinnan maksun lykkäys*

(60) Fintecna julkaisi 23 päivänä joulukuuta 2009 ensimmäisen tarjouskilpailukutsun, joka koski Tirrenian koko osakepääoman ja sen tytäryrityksen Siremarin myyntiä. Yhteensä 19 toimijalta saatiin 16 kiinnostuksenilmaisua 19 päivään helmikuuta 2010 mennessä. Fintecna ilmoitti 4 päivänä elokuuta 2010 päättävänsä menettelyn, koska ainoan sitovan tarjouksen tehneen tarjoajan kanssa käydyt neuvottelut olivat epäonnistuneet. Italian mukaan neuvottelut epäonnistuivat tarjouksen rahoitusnäkökohtiin liittyvien huolien vuoksi.

(61) Ensimmäisen yksityistämisyrityksen jälkeen vakavissa talousvaikeuksissa olevat Tirrenia ja Siremar hyväksyttiin Italian lainsäädännön mukaiseen suuryrityksiä koskevaan kollektiiviseen maksukyvyttömyysmenettelyyn, eli erityishallintomenettelyyn (amministrazione straordinaria), ja kumpikin yritys julistettiin pian maksukyvyttömäksi. Tirrenia asetettiin erityishallintomenettelyyn 5 päivänä elokuuta 2010. Rooman alioikeus julisti Tirrenian maksukyvyttömäksi 12 päivänä elokuuta 2010 antamallaan tuomiolla nro 332/2010.

2.3.3.1 Erityishallintomenettely

(62) Kun tavanomaisen konkurssimenettelyn päätavoitteena on realisoida maksukyvyttömän yrityksen omaisuus velkojien saatavien kattamiseksi, 8 päivänä heinäkuuta 1999 annetussa asetuksessa nro 270 säädetty erityishallintomenettely on erityinen suurille yrityksille tarkoitettu maksukyvyttömyysmenettely, jolla pyritään turvaamaan varat ja varmistamaan liiketoiminnan jatkuminen.

(63) Erityishallintomenettelyssä maksukyvyttömän yrityksen hallinnointi siirtyy toimivaltaisen ministeriön nimittämälle erityishallintojohtajalle. Erityishallintojohtaja laatii maksukyvyttömälle yritykselle elvytyssuunnitelman, jossa ehdotetaan joko rakenneuudistusta tai omaisuuden myymistä. Toimivaltaisen ministeriön on ensin hyväksyttävä suunnitelma, ja siinä huomioidaan myös (kyseisen ministeriön nimittämistä asiantuntijoista koostuvan) valvontaelimen lausunto.

(64) Maksukyvyttömien suuryritysten rakenneuudistusta koskevista kiireellisistä toimenpiteistä 23 päivänä joulukuuta 2003 annetussa asetuksessa nro 347, joka on muunnettu tietyin muutoksin 18 päivänä helmikuuta 2004 annetuksi laiksi nro 39, jäljempänä ’Marzanon laki’, säädetään erityishallintomenettelystä sellaisten maksukyvyttömien yritysten osalta, jotka aikovat toteuttaa tällaisen rakenneuudistuksen. Kyseisten yritysten on täytettävä kumulatiivisesti tietyt kriteerit, jotka koskevat työntekijöiden määrää edellisen vuoden aikana sekä yrityksen velkaantumisastetta.

([29]) Ks. lisätietoja johdanto-osan 79–81 kappaleesta.

(65) Menettelyn aloittamiseksi maksukyvyttömän yrityksen on tehtävä hakemus sekä Italian taloudellisen kehityksen ministerille että toimivaltaiselle konkurssituomioistuimelle. Ministeriö päättää maksukyvyttömän yrityksen asettamisesta menettelyyn ja nimittää valvontaelimen alaisuudessa toimivan erityishallintojohtajan ja konkurssituomioistuin toteaa asianomaisen yrityksen maksukyvyttömyyden.

(66) Erityishallintojohtajan on toimitettava rakenneuudistussuunnitelma ministeriölle 180 päivän kuluessa nimittämisestään. Tavanomainen konkurssimenettely käynnistyy vain siinä tapauksessa, että ministeriö ei hyväksy toimitettua rakenneuudistussuunnitelmaa eikä omaisuuden myyntiä koskeva vaihtoehtoinen menettely ole toteutettavissa.

(67) Asetuksella nro 134/2008, jäljempänä 'asetus 134/2008' ([30]), tehtiin useita muutoksia Marzanon lakiin. Kyseisiä muutoksia sovelletaan olennaisia julkisia palveluja tarjoaviin yrityksiin, ja ne koskevat muun muassa erityishallintojohtajan mahdollisuutta valita maksukyvyttömän yrityksen varojen ostaja neuvottelumenettelyssä sellaisten osapuolten kanssa, jotka takaavat julkisen palvelun jatkuvuuden keskipitkällä aikavälillä ja nopean toiminnan. Asetuksessa 134/2008 täsmennetään, ettei myyntihinta voi olla alempi kuin ministeriön asetuksella nimitetyn riippumattoman asiantuntijan kyseisille varoille vahvistama markkinahinta.

(68) Asetuksella 134/2008 otettiin käyttöön myös mahdollisuus aloittaa välittömästi omaisuuden luovutussuunnitelman toteuttaminen, kun taas aiemmassa järjestelmässä oli ensin toimitettava elvytyssuunnitelma ministeriölle. Lisäksi asetuksessa 134/2008 säädetään, että mikäli omaisuuden luovutussuunnitelmaa tai elvytyssuunnitelmaa ei voida toteuttaa tai ministeriö ei hyväksy niitä, aloitetaan tavanomainen konkurssimenettely.

2.3.3.2 Myyntimenettely

(69) Tirrenia-liiketoimintayksikön ([31]) ja siihen liitetyn uuden kahdeksanvuotisen sopimuksen myyntiä koskeva tarjouskilpailukutsu julkaistiin 15 päivänä syyskuuta 2010. Tavoitteena oli selvittää, olisiko joku kansallinen tai kansainvälinen toimija, joka kykenisi takaamaan liikennepalvelujen jatkuvuuden, kiinnostunut ostamaan Tirrenia-liiketoimintayksikön.

(70) Tarjouskilpailukutsu julkaistiin Tirrenian verkkosivuilla, useissa sanomalehdissä ([32]) sekä valituilla kyseiseen alaan erikoistuneilla verkkosivuilla ([33]). Kiinnostuksenilmaisupyynnössä asetettiin alun perin määräpäiväksi 29 päivä syyskuuta 2010, mutta sitä pidennettiin 20 päivään lokakuuta 2010 asti samoissa kansallisissa ja kansainvälisissä sanomalehdissä ja samoilla verkkosivuilla julkaistulla julkisella ilmoituksella, jotta kiinnostuksenilmaisujen jättämistä koskeva ajanjakso oli kohtuullinen.

(71) Yhteensä 21 italialaista, eurooppalaista ja Euroopan ulkopuolista toimijaa ilmaisi kiinnostuksensa osallistua tarjouskilpailuun. Tämän jälkeen erityishallintojohtaja pyysi niitä kuuttatoista toimijaa, joilla oli kiinnostuksenilmaisujen perusteella mahdollisuus taata meriliikennepalvelujen jatkuvuus ([34]), suorittamaan Tirrenia-liiketoimintayksikköä koskevan perusteellisen due diligence -tarkastuksen. Asianomaisille osapuolille myönnettiin pääsy merkitykselliseen asiakirja-aineistoon edellyttäen, että ne allekirjoittavat salassapitosopimukset.

(72) Niille 11 osapuolelle ([35]), jotka olivat päättäneet suorittaa due diligence -tarkastuksen, annettiin pääsy virtuaaliseen tietokantaan, joka sisälsi seuraavat tiedot:

a) kaikki tekniset, oikeudelliset ja taloudelliset tiedot, mukaan lukien myytävän liiketoimintayksikön yksityiskohtaiset tiedot;

b) erityishallintojohtajan Tirrenia-liiketoimintayksikölle laatima liiketoimintasuunnitelma;

c) myyjän laatima due diligence -raportti sekä yhtiön tase sinä päivänä, jona se hyväksyttiin erityishallintomenettelyyn;

([30]) Maksukyvyttömien suuyritysten rakenneuudista koskevista kiireellisistä toimenpiteistä (Disposizioni urgenti in materia di ristrutturazione di grandi imprese in crisi) 28 päivänä elokuuta 2008 annetun asetuksen nro 134, joka on muutettu 27 päivänä lokakuuta 2008 annetuksi laiksi nro 166, 4 §:n 4 c momentti.

([31]) Ks. johdanto-osan 27 kappale, jossa taustoitetaan ilmaisun "liiketoimintayksikkö" käyttöä tässä yhteydessä.

([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]) Viisi toimijaa suljettiin menettelyn ulkopuolelle, koska ne eivät esittäneet asianmukaista näyttöä kyvystään varmistaa julkisen meriliikennepalvelun jatkuvuus eikä asianomaisilla luonnollisilla henkilöillä selvästikään ollut tähän tarvittavia varoja.

([35]) Italian viranomaisten mukaan viisi muuta due diligence -vaiheeseen kutsuttua toimijaa ilmoittivat, etteivät ne olleet enää kiinnostuneita osallistumaan kyseiseen liiketoimeen.

d) luonnos uudeksi kahdeksanvuotiseksi sopimukseksi, joka on määrä allekirjoittaa tarjouskilpailun voittajan ja valtion välillä;

e) kaikki muut tarvittavat tiedot, jotta mahdolliset ostajat voivat arvioida myynnin kohteen oikein.

(73) Taloudellisen kehityksen ministeri nimitti 4 päivänä helmikuuta 2011 annetulla ministeriön asetuksella Banca Profilon riippumattomaksi asiantuntijaksi, jonka tehtävänä oli määrittää Tirrenia-liiketoimintayksikön arvo asetuksen nro 347/2003 4 §:n 4 c momentin mukaisesti. Banca Profilo arvioi 8 päivänä maaliskuuta 2011 Tirrenia-liiketoimintayksikön arvoksi (mukaan lukien uusi kahdeksanvuotinen yleissopimus) 380 000 000 euroa. Nämä tiedot lähetettiin tietokantaan kaikkien mahdollisten tarjoajien nähtäväksi ennen sitovien tarjousten jättämisen määräajan päättymistä.

(74) Sitovien tarjousten jättämisen viimeisen määräajan päätyttyä erityishallintojohtaja totesi 15 päivänä maaliskuuta 2011, että vain CIN, jonka muodostivat Onorato Partecipazioni S.r.l., Grimaldi Compagnia di Navigazione S.p.A. ja Marinvest S.r.l., oli jättänyt sitovan tarjouksen menettelyn aloittamista koskevan, 2 päivänä helmikuuta 2011 päivätyn kirjeen ehtojen mukaisesti ([36]).

(75) Erityishallintojohtajan esittämän selvityspyynnön jälkeen CIN teki 14 päivänä huhtikuuta 2011 lopullisen sitovan tarjouksen Tirrenia-liiketoimintayksikön ostamisesta. Tarjous, jonka lisäksi esitettiin i) sopimuksessa määrättyjen julkisen palvelun velvoitteiden mukainen liiketoimintasuunnitelma ja ii) yhteensä 20 000 000 euron pankkitakaukset, sisälsi seuraavat seikat:

i) Tirrenia-liiketoimintayksiköstä ja siihen liitetystä kahdeksanvuotisesta sopimuksesta tarjottu ostohinta, joka oli yhteensä 380 100 000 euroa;

ii) Tarjotun summan maksaminen siten, että liiketoimintayksikön luovutuksen jälkeen maksetaan 200 100 000 euroa ja jäljellä oleva määrä maksetaan vaiheittain seuraavasti:

a) 55 000 000 euroa liiketoimintayksikön luovutusta seuraavan kolmannen vuoden aikana 15 päivään joulukuuta mennessä;

b) 60 000 000 euroa liiketoimintayksikön luovutusta seuraavan kuudennen vuoden aikana 15 päivään joulukuuta mennessä;

c) 65 000 000 euroa liiketoimintayksikön luovutusta seuraavan kahdeksannen vuoden aikana 15 päivään joulukuuta mennessä.

(76) Erityishallintojohtaja kirjasi CIN:n toimittaman sitovan tarjouksen tietokantaan ja lähetti 2 päivänä toukokuuta 2011 kaikille due diligence -vaiheessa mukana olleille tarjoajille kirjeen, jossa niitä kehotettiin esittämään CIN:n 14 päivänä huhtikuuta 2011 jättämää tarjousta parempi tarjous 12 päivään toukokuuta 2011 mennessä. Yhden mahdollisen ostajan pyynnöstä erityishallintojohtaja pidensi parempien tarjousten jättämisen määräaikaa 19 päivään toukokuuta 2011. Erityishallintojohtaja ei kuitenkaan vastaanottanut yhtään tarjousta kyseiseen päivämäärään mennessä.

(77) CIN:n 14 päivänä huhtikuuta 2011 toimittama ostotarjous katsottiin erityishallintojohtajan ja tämän avustajien tekemän arvioinnin perusteella yhdenmukaiseksi Banca Profilon Tirrenia-liiketoimintayksikölle määrittämän arvon kanssa. Tarjoukseen sisältyvän liiketoimintasuunnitelman todettiin täyttävän 2 päivänä helmikuuta 2011 päivätyssä menettelyn aloittamista koskevassa kirjeessä asetetut ehdot (ks. johdanto-osan 74 kappale) sekä muodostavan asianmukaisen todisteen tarjoajan kyvystä taata kyseisen meriliikenneyhteyden julkisen palvelun saumaton jatkuminen.

(78) Tämän jälkeen taloudellisen kehityksen ministeriö valtuutti 23 päivänä toukokuuta 2011 erityishallintojohtajan myymään Tirrenia-liiketoimintayksikön CIN:lle 14 päivänä huhtikuuta 2011 toimitetun tarjouksen ehtojen mukaisesti. Lisäkeskustelujen jälkeen erityishallintojohtaja allekirjoitti sopimuksen CIN:n kanssa 25 päivänä heinäkuuta 2011.

(79) Kyseinen liiketoimi toimitettiin komissiolle hyväksyttäväksi 21 päivänä marraskuuta 2011. Komissio aloitti 18 päivänä tammikuuta 2012 perusteellisen tutkinnan EU:n sulautuma-asetuksen ([37]) nojalla.

([36]) Kyseisessä 2 päivänä helmikuuta 2011 päivätyssä kirjeessä erityishallintojohtaja kehotti kiinnostuneita toimijoita esittämään 15 päivään maaliskuuta 2011 mennessä lopullisen, ehdottoman ja sitovan ostotarjouksen Tirrenia-liiketoimintayksiköstä, tarjouksessa annetut sitoumukset kattavan 20 miljoonan euron ensisijaisen pankkitakauksen sekä vuoden 2010 lain mukaisessa uuden sopimuksen luonnoksessa määrätyt julkisen palvelun velvoitteet huomioivan liiketoimintasuunnitelman.

([37]) Neuvoston asetus (EY) N:o 139/2004, annettu 20 päivänä tammikuuta 2004, yrityskeskittymien valvonnasta (EUVL L 24, 29.1.2004, s. 1).

(80) Komission alustavassa markkinatutkimuksessa ilmeni vakavia kilpailuongelmia erityisesti siksi, että sulautuvilla osapuolilla oli hyvin suuri markkinaosuus, ellei jopa monopoli, useilla Italian merireiteillä ja erityisesti tietyillä Sardiniasta lähtevillä ja sinne suuntautuvilla reiteillä. CIN oli alun perin yhteisyritys, jonka muodostivat Tirrenian tärkeimmät kilpailijat: Grimaldi, Marinvest (joka käyttää määräysvaltaa esimerkiksi GNV:ssä ja SNAV:ssä) ja Onorato Partecipazioni (joka käyttää määräysvaltaa Mobyssa). Komission esittämän huolen takia Grimaldi ja Marinvest vetäytyivät CIN:stä myymällä osakkeensa Onorato Partecipazionille. Viimeksi mainittu houkutteli mukaan uusia osakkeenomistajia, ja lopulta CIN:stä oli 40 prosenttia Mobyn omistuksessa (Moby oli itse Onorato Partecipazionin määräysvallassa), 30 prosenttia Clessidra Società del Risparmion omistuksessa, 20 prosenttia Gruppo Investimenti Portualin omistuksessa ja 10 prosenttia Shipping Investment S.r.l:n omistuksessa.

(81) Komissio päätti perusteellisen tutkinnan 27 päivänä huhtikuuta 2012, koska osapuolet olivat luopuneet ilmoitetusta liiketoimesta. AGCM:lle ilmoitettiin 7 päivänä toukokuuta 2012 tarkistetusta sulautumishankkeesta, jota koskeva liiketoimi ei edellyttänyt hyväksyntää unionin tasolla. AGCM hyväksyi liiketoimen 21 päivänä kesäkuuta 2012 antamallaan päätöksellä nro 23670 tietyin edellytyksin ([38]). Tirrenia-liiketoimintayksikön omistusoikeus luovutettiin lopulta CIN:lle 19 päivänä heinäkuuta 2012.

(82) Onorato Partecipazioni ilmoitti 6 päivänä heinäkuuta 2015 aikomuksestaan hankkia Mobyssa ja CIN:ssä täysi määräysvalta ostamalla osakkeita kummankin yhtiön muilta osakkeenomistajilta. AGCM hyväksyi tämän tosiasiallisesti Mobyn ja CIN:n väliseen keskittymään johtavan toimen 10 joulukuuta 2015 antamallaan päätöksellä nro 25773 tietyin edellytyksin, jotka koskivat reittejä Civitavecchia–Olbia ja Genova–Olbia ([39]). Uudelleenjärjestelyn johdosta CIN on nykyään kokonaan Mobyn omistuksessa ja molemmat yhtiöt ovat siten kokonaan Onorato Partecipazionin omistuksessa.

(83) Mobyn johtoryhmä hyväksyi 26 päivänä huhtikuuta 2018 suunnitelman sulautumisesta CIN:n kanssa. Edellyttäen, että tarvittavat hyväksynnät saadaan, sulautuminen oli tarkoitus saattaa päätökseen vuoden 2018 loppuun mennessä, mutta se viivästyi erityishallintomenettelyyn asetetun Tirrenian väliintulon seurauksena.

2.3.3.3 Myyntisopimus

(84) Myyntisopimus tehtiin 25 päivänä heinäkuuta 2011, ja siinä määritellään luovutettu Tirrenia-liiketoimintayksikkö Tirrenian sivuliikkeeksi, joka on erikoistunut kuljetuspalvelujen tuottamiseen voimassa olevien julkisen palvelun velvoitteiden mukaisesti. Sopimuksen 4 artiklassa todetaan, että kyseisen liiketoimintayksikön varat luetellaan myyntisopimuksen liitteessä ja että ne kattavat kaikki aineettomat ([40]) ja aineelliset hyödykkeet ([41]), joita yritys on käyttänyt täyttääkseen julkisen palvelun velvoitteensa.

(85) Myyntisopimuksen 11 artiklan 3 kohdassa määrätään, että myynti edellyttää CIN:n ja liikenneministeriön välisen uuden sopimuksen allekirjoittamista tietyn ennalta määritetyn ajan kuluessa. Toisin sanoen uuden sopimuksen allekirjoittaminen on välttämätön edellytys myynnin loppuun saattamiselle.

(86) Myyntisopimuksen 7 artiklan 9 kohdassa määrätään lisäksi, että CIN tekee uudet työtarjoukset (uusien työsopimusten perusteella) kaikille Tirrenian julkisen palvelun velvoitteiden hoitamiseen osallistuneille hallintotyöntekijöille ja miehistön jäsenille ottaen huomioon hankitut pätevyydet ja/tai toimienkuvien vastaavuudet sekä mahdolliset sopimukset ammattiliittojen kanssa. Kuten asetuksen 270/1999 63 §:n 2 momentissa edellytetään, CIN:n on pidättäydyttävä kaikista muista kuin kurinpidollisista irtisanomisista kahden vuoden ajan. Myyntisopimuksen 7 artiklan 11 ja 12 kohdan mukaan CIN:n on tiedotettava myyjälle säännöllisesti kyseisten velvoitteiden noudattamisesta ja että niiden rikkomisesta voidaan määrätä merkittäviä sakkoja.

(87) Myyntisopimuksen 7 artiklan 6 kohdan d alakohdassa määrätään, että ostajan on kyettävä Marzanon lain 4 §:n 4 c momentin mukaisesti takaamaan palvelun jatkuvuus keskipitkällä aikavälillä ja varmistamaan kansallisen ja kansainvälisen sovellettavan lainsäädännön noudattaminen.

([38]) Kyse oli muun muassa enimmäishinnoista, tiettyjen palvelujen lopettamisesta sekä kuljetuskapasiteetin myymisestä muille toimijoille tietyillä reiteillä.

([39]) Koska Moby ja CIN olivat ainoat näitä reittejä liikennöivät yritykset, Onorato Partecipazioni sitoutui 1) säilyttämään tarjottujen kuljetuspalvelujen yhteenlasketun määrän tai lisäämään sitä reiteillä Civitavecchia–Olbia ja Genova–Olbia, 2) noudattamaan hintakattoa soveltamalla Mobyn vuonna 2014 vahvistamaa sesonkihinnoittelua, 3) myymään sesongin aikana 10 prosenttia kuljetuskapasiteetista 20 prosentin alennuksella riippumattomille kolmansille osapuolille.

([40]) Patentti- ja immateriaalioikeudet; käyttöoikeussopimukset, lisenssit, tavaramerkit ja vastaavat oikeudet; muut aineettomat hyödykkeet.

([41]) Järjestelmät ja koneet; teolliset ja kaupalliset laitteet; muut aineelliset hyödykkeet.

(88) Myyntisopimuksen 5 artiklan mukaan 380 100 000 euron myyntihinta maksetaan seuraavasti:

a) 200 100 000 euroa (ns. kiinteä osuus) kolmen työpäivän kuluessa siitä, kun taloudellisen kehityksen ministeriö on antanut asetuksen, jolla poistetaan kaikki maininnat Tirrenia-liiketoimintayksikköön liittyvistä merkintäetuoikeuksista, takavarikoinneista ja ulosmittauksista;

b) loput 180 000 000 euroa (nk. lykätty osuus) myöhemmin seuraavasti: 55 000 000 euroa uuden sopimuksen alkuperäistä voimaantuloa seuraavan neljännen vuoden aikana 30 päivään huhtikuuta mennessä; 60 000 000 euroa uuden sopimuksen alkuperäistä voimaantuloa seuraavan seitsemännen vuoden aikana 30 päivään huhtikuuta mennessä ja 65 000 000 euroa uuden sopimuksen voimaantuloa seuraavan yhdeksännen vuoden aikana 30 päivään huhtikuuta mennessä ([42]).

(89) Myyntisopimuksen 8 artiklan 23 kohdassa todetaan, että asetuksen 270/1999 63 §:n 5 momentin mukaan uusi ostaja ei ole vastuussa sellaisten velkojen takaisinmaksusta, jotka Tirrenialle on aiheutunut ennen liiketoimintayksikön luovutusta.

(90) Osapuolet allekirjoittivat 16 päivänä heinäkuuta 2012 myyntisopimukseen tehdyn lisäyksen, jolla muutettiin muun muassa 200 100 000 euron suuruisen kiinteän maksuosuuden maksutapaa (ks. johdanto-osan 88 kappaleen a alakohta). Tarkemmin sanottuna 138 200 000 euron summa oli maksettava kolmen päivän kuluessa johdanto-osan 88 kappaleen a alakohdassa tarkoitetun asetuksen antamisesta ja loput 61 900 000 euroa korkoineen ([43]) uuden sopimuksen voimaantuloa seuraavan kahdeksannen vuoden aikana 1 päivään maaliskuuta mennessä (vuonna 2020). Osapuolet sopivat selvittävänsä kahden vuoden kuluttua sopimuksen voimaantulosta, voidaanko jäljellä olevaa 61 900 000 euron summaa koskevat maksuehdot neuvotella uudelleen. Tämän seurauksena viimeksi mainittu summa maksettiin ennakoitua aiemmin (eli helmikuussa 2016 maaliskuun 2020 sijasta). Lykätyn osuuden eli 180 000 000 euron summan maksuehtoja ei muutettu.

2.3.3.4 Banca Profilon tutkimus

(91) Kuten edellä on todettu (ks. johdanto-osan 73 kappale), taloudellisen kehityksen ministeri nimitti 4 päivänä helmikuuta 2011 annetulla ministeriön asetuksella Banca Profilon riippumattomaksi asiantuntijaksi, jonka tehtävänä oli määrittää Tirrenia-liiketoimintayksikön arvo asetuksen nro 347/2003 4 §:n 4 c momentin mukaisesti. Banca Profilo julkaisi 8 päivänä maaliskuuta 2011 raportin, jossa se kuvaili käyttämiään arvostusmenetelmiä sekä hyödyntämiään tietoja, joihin lukeutui Tirrenian oma liiketoimintasuunnitelma vuosiksi 2011–2018. Raportissa esitettiin myös Tirrenia-liiketoimintayksikölle arvioitujen arvojen vaihteluväli.

(92) Banca Profilo perusti arvionsa useisiin oletuksiin, etenkin siihen, että uutta julkisia palveluhankintoja koskevaa sopimusta sovellettaisiin sen voimassaolon päättymiseen asti ja että näin ollen Tirrenia-liiketoimintayksikkö saisi julkisen palvelun korvauksen kyseisessä sopimuksessa määrättyjen meriyhteyksien liikennöinnistä. Arviointiraportissaan Banca Profilo viittaa pääasiallisina arviointimenetelminään diskontatun kassavirran menetelmään, jäljempänä 'DCF-menetelmä', ja taloudellisen lisäarvon menetelmään, jäljempänä 'EAV-menetelmä', sekä toissijaisina menetelminään markkinoiden vertaisarvoihin (market multiples) ja pääomaosuusmenetelmään.

(93) DCF-menetelmää soveltaessaan Banca Profilo otti huomioon i) uuden sopimuksen päättymispäivään asti syntyneet rahavirrat; ii) Tirrenia-liiketoimintayksikön realisointiarvon uuden sopimuksen päättymishetkellä olettaen, ettei toimia voida jatkaa sen jälkeen; ja iii) joidenkin Tirrenia-liiketoimintayksikön yksittäisten vähemmistöosuuksien oman pääoman arvon. EAV-menetelmää soveltaessaan Banca Profilo arvioi i) oikaistun kirjapitoarvon; ii) liikearvon; iii) Tirrenia-liiketoimintayksikön realisointiarvon uuden sopimuksen päättymishetkellä (samasta syystä kuin DCF-menetelmässä). Arviointi perustuu asianomaisen yrityksen liiketoimintasuunnitelman tietoihin sekä Banca Profilon niiden avulla tekemiin laskelmiin.

(94) Toissijaiset menetelmät kattoivat seuraavat seikat: Markkinoiden vertaisarvoja hyödyntävä analyysi perustuu laskelmiin, jotka Banca Profilo teki hyödyntämällä Bloombergin tietoja yhdeksästä vertailukelpoisesta meriliikenneyrityksestä. Pääomaosuusmenetelmässä arvioidaan taseeseen kirjatun omaisuuden nettoarvo, johon voidaan tehdä tarvittaessa mukautuksia (esim. kaluston arvo, julkisia palveluhankintoja koskeva sopimus jne.).

(95) Edellä kuvattujen menetelmien perusteella Banca Profilo arvioi Tirrenia-liiketoimintayksikön arvoksi 380–426 miljoonaa euroa. Näin ollen yhtiön vähimmäishinnaksi olisi asetettava 380 000 000 euroa.

([42]) Päivä, jona CIN ja asiasta vastaava ministeriö allekirjoittavat uuden sopimuksen.

([43]) Lainmukainen vuosikorko ilman pääoman korkoa sopimuksen voimaantulon ja viimeisen maksun väliseltä ajalta.

2.3.3.5 Ecorysin raportti

(96) Muodollisen tutkintamenettelyn aikana komissio antoi riippumattomalle konsulttiyritykselle (Ecorys) tehtäväksi määrittää myytäväksi asetetun Tirrenia-liiketoimintayksikön markkina-arvo (ks. johdanto-osan 8 kappale). Ecorysiä pyydettiin i) vahvistamaan Banco Profilon laatiman arvion pätevyys ja ii) määrittämään kyseisen liiketoimintayksikön markkina-arvo ilman mitään ehtoja.

(97) Määrittääkseen Tirrenia-liiketoimintayksikön ja siihen liitetyn uuden sopimuksen yhteisarvon Ecorys sovelsi pääasiassa samoja menetelmiä kuin Banco Profilo. Ecorys käytti esimerkiksi diskontatun kassavirran ja taloudellisen lisäarvon menetelmiä, mutta muutti merkityksellisiä oletuksia tarpeellisiksi katsomiltaan osin ([44]). Ecorys olettaa, että uutta sopimusta ei jatketa ([45]) sen päätymispäivänä ja että näin ollen kyseisten reittien liikennöinti loppuu tuona päivänä. Tällä perusteella Ecorys arvioi Tirrenian myytävän liiketoimintayksikön markkina-arvoksi vähintään 409,5 miljoonaa euroa (eli lähes 8 prosenttia korkeammaksi kuin Banca Profilon arviossa).

(98) Ecorys totesi myös, että jos Tirrenia-liiketoimintayksikkö olisi myyty ilman mitään ehtoja ja erityisesti ilman uutta julkisen palvelun hoitamisesta tehtävää julkisia palveluhankintoja koskevaa sopimusta (ja siten ilman velvoitetta varmistaa kyseisen julkisen palvelun jatkuvuus), yritys olisi myyty sen realisointiarvon ([46]) mukaisesti 303,5 miljoonalla eurolla. Ecorys perusti päätelmänsä siihen olettamukseen, ettei Tirrenia-liiketoimintayksikkö voinut jatkaa toimintaansa kannattavasti ilman julkisen palvelun korvausta. Ecorys luonnehti sekä Tirrenian että Siremarin liikennöimiä julkisen palvelun reittejä ”erittäin tappiollisiksi toiminnoiksi, joille on ominaista vähäinen matkustajamäärä ja jotka ovat täysin riippuvaisia sopimuksiin perustuvasta rahoituksesta”. Lisäksi Ecorys katsoi, että ”mahdollisuus muuttaa palvelujen laatua ja suurempi liikkumavara lippuhintojen määrittämisessä eivät riitä tekemään näistä reiteistä taloudellisesti kannattavia liiketoiminnan näkökulmasta”. Ecorys huomautti edellä mainitun realisointiarvon olevan tarjouskilpailusta saatua arvoa alhaisempi ja totesi, ettei välitön realisointi (mikä tarkoittaisi lähinnä alusten myyntiä) siten ollut toteuttamiskelpoinen vaihtoehto markkinataloustoimijalle.

(99) Lisäksi Ecorys vertasi henkilöstön osalta Tirrenia-liiketoimintayksikköä useisiin vertailukelpoisiin lauttayhtiöihin ja totesi, että Tirrenian henkilöstömäärä ja henkilöstökustannusten rakenne ”eivät eroa vertailukelpoisista yrityksistä, kun otetaan huomioon työvoimakustannusten osuus kokonaistulosta ([47]) sekä työvoimakustannukset suhteessa henkilöstömäärään” ([48]). Analyysissa ei havaittu Tirrenia-liiketoimintayksikön ja vertailukelpoisten yritysten välillä mitään sellaista merkittävää eroa, joka olisi voinut viitata henkilöstön liialliseen määrään tai ylisuuriin työvoimakustannuksiin. Mahdollisella ostajalla olisi siten ollut vain hyvin vähän liikkumavaraa työntekijöiden irtisanomisessa tai korvaamisessa. Tällä perusteella Ecorys totesi, ettei ole olemassa seikkoja, jotka osoittaisivat, että työvoimaa koskeva ehto olisi vaikuttanut merkittävästi Tirrenia-liiketoimintayksikön arvoon.

2.3.4 *Italian valtion ja CIN:n välinen uusi sopimus*

2.3.4.1 Tuensaaja

(100) Tirrenia-liiketoimintayksikköä koskevan tarjouskilpailun voitti siis CIN, jonka perustivat alun perin tätä tarkoitusta varten Onorato Partecipazioni S.r.l., Grimaldi Compagnia di Navigazione S.p.A. ja Marinvest S.r.l., joista kaksi viimeksi mainittua jouduttiin tosin korvaamaan kolmella muulla sijoittajalla hyväksynnän saamiseksi sulautumalle (ks. johdanto-osan 80 kappale). Kuten edellä on selitetty (ks. johdanto-osan 82 kappale), CIN on ollut heinäkuusta 2015 lähtien Onorato Partecipazioni S.r.l.:n yksinomaisessa määräysvallassa.

([44]) Banca Profilo olettaa erityisesti, että Tirrenia-liiketoimintayksikkö realisoidaan kokonaan uuden sopimuksen päättyessä. Ecorys puolestaan olettaa, että sekä julkisen palvelun velvoitteiden mukaisesti (sesongin ulkopuolella) että kaupallisesti (sesongin aikana) liikennöivät alukset jatkavat liikennöintiä kaupallisesti ja että alukset myydään käyttöiän lopussa. Ecorys ei kuitenkaan määrittänyt, olisiko näiden palvelujen harjoittamista kannattavaa jatkaa vain sesongin aikana (henkilöstön nykyiset työsopimukset kattavat sekä sesongin että sen ulkopuoliset ajat).

([45]) Ecorys toteaa, että vaikka sopimuksen jatkamista ei voida sulkea pois, julkisen palvelun tulevan uudistamisen ehtoihin liittyvien epävarmuuksien ja niitä koskevien luotettavien tietojen puuttumisen takia on perusteltua arvioida Tirrenia-liiketoimintayksikön arvo ottamatta huomioon julkisen palvelun järjestelmän mahdollista jatkoa.

([46]) Ecorys laski tämän arvon koko henkilöstön irtisanomisesta aiheutuvien kustannusten ja Tirrenia-liiketoimintayksikön varojen oikaistun nettoarvon erotuksena.

([47]) Ecorysin mukaan tämä suhde osoittaa, onko työvoimakustannuksilla merkittävä vaikutus Tirrenia-liiketoimintayksikön talousarvioon verrattuna samankaltaisiin yrityksiin.

([48]) Ecorysin mukaan tämä suhde osoittaa, ovatko Tirrenia-liiketoimintayksikön työvoimakustannukset suhteettoman suuret verrattuna samankaltaisiin yrityksiin.

2.3.4.2 Reitit

(101) Italian ja CIN:n 18 päivänä heinäkuuta 2012 tekemän uuden sopimuksen mukaan CIN liikennöi seuraavilla reiteillä julkisen palvelun järjestelmän puitteissa:

Taulukko 3

CIN:n uuden sopimuksen mukaisesti liikennöimät reitit

Yhdistelmäreitit	Rahtiliikennepalveluja tarjoavat reitit
Napoli–Palermo (vain sesongin ulkopuolella): päivittäiset vuorot (öisin) kummastakin satamasta.	Livorno–Cagliari (vuoden ympäri): viisi lähtöä viikossa kummastakin satamasta.
Genova–Porto Torres (vain sesongin ulkopuolella): päivittäiset vuorot (öisin) kummastakin satamasta.	
Genova–Olbia–Arbatax (vuoden ympäri): Sardiniaan: kolme lähtöä viikossa Genovasta Olbiaan sesongin ulkopuolella (sesongin aikana viisi lähtöä) ja kaksi kertaa viikossa jatkoyhteys Olbiasta Arbataxiin. Mantereelle: kaksi lähtöä viikossa Arbataxista Genovaan Olbian kautta; yksi lisälähtö Olbiasta Genovaan sesongin ulkopuolella (sesongin aikana kolme lisälähtöä).	Napoli–Cagliari (vuoden ympäri): Yhdestä kolmeen lähtöä viikossa kummastakin satamasta. Yksi kolmesta lähdöstä on mahdollista liikennöidä reitillä Cagliari–Palermo liikennevaatimuksista riippuen.
Civitavecchia–Olbia (vain sesongin ulkopuolella): päivittäiset vuorot (öisin) kummastakin satamasta.	Ravenna–Catania (vuoden ympäri): kolme lähtöä viikossa kummastakin satamasta.
Napoli–Cagliari (vuoden ympäri): yksi lähtö viikossa kummastakin satamasta sesongin ulkopuolella (sesongin aikana kaksi lähtöä).	
Palermo–Cagliari (vuoden ympäri): yksi lähtö viikossa kummastakin satamasta sekä sesongin aikana että sen ulkopuolella.	
Trapani–Cagliari (vuoden ympäri): yksi lähtö viikossa kummastakin satamasta sekä sesongin aikana että sen ulkopuolella.	
Civitavecchia–Cagliari–Arbatax (vuoden ympäri): Sardiniaan: päivittäiset vuorot (öisin) Civitavecchiasta Cagliariin ja kahdesti viikossa jatkoyhteys Arbataxiin. Mantereelle: päivittäiset vuorot (öisin) Cagliarista Civitavecchiaan ja kahdesti viikossa jatkoyhteys Arbataxiin.	
Termoli–Tremiti-saaret (vuoden ympäri): Päivittäiset vuorot kummastakin satamasta ja kaksi lisälähtöä viikossa kummastakin satamasta. Yksi vuoro viikossa vaarallisten aineiden kuljettamista varten. Sesongin aikana yksi lisälähtö viikossa.	

(102) Sesongin aikana CIN liikennöi reiteillä Napoli–Palermo, Genova–Porto Torres ja Civitavecchia–Olbia kaupallisesti. Uuden sopimuksen liitteessä A täsmennetään, miten kullakin taulukossa 3 mainitulla reitillä on liikennöitävä (esim. alustyypit, lähtöajat joillakin reiteillä jne.). Käyttäjiltä (eli saarten asukkailta ja muilta matkustajilta) perittävät hinnat eivät saa ylittää uuden sopimuksen 6 artiklassa vahvistettuja ja liitteessä A esitettyjä ylärajoja.

(103) CIN esitti 7 päivänä marraskuuta 2013 päivätyllä kirjeellä hakemuksen taloudellisen ja rahoituksellisen tasapainon tarkistamiseksi uuden sopimuksen 9 artiklan mukaisesti (ks. johdanto-osan 107 kappale). Tarkistuksen seurauksena CIN ja Italian infrastruktuuri- ja liikenneministeriö sopivat 7 päivänä elokuuta 2014 useista muutoksista 18 päivänä heinäkuuta 2012 tehtyyn sopimukseen. Toiminnan taloudellisen ja rahoituksellisen tasapainon palauttamiseksi muutetussa sopimuksessa määrättiin seuraavaa:

— Yhdistelmäreitti Trapani–Cagliari lopetetaan.

— Rahtireitti Napoli–Cagliari lopetetaan.

— Rahtireittiä Ravenna–Catania muutetaan siten, että alukset voivat lähteä joko Ravennasta, Venetsiasta tai Monfalconesta Cataniaan ja päinvastoin sekä pysähtyä Brindisissä.

— Rahtireittejä (sellaisena kuin ne ovat muutettuina) ei tarvitse enää liikennöidä tiettyinä vuodenaikoina ([49]) (pääasiassa yleisinä vapaapäivinä ja lomakausina).

— Palvelujen laajuutta ja vuorotiheyttä muutetaan joillakin reiteillä. Tärkeimmät muutokset ovat seuraavat:

a) yhdistelmäreitillä Genova–Olbia–Arbatax jatkoyhteyttä Arbataxiin ei enää liikennöidä sesongin ulkopuolella (mutta yhteys säilyy sesongin aikana);

b) yhdistelmäreitillä Civitavecchia–Cagliari–Arbatax vähennetään sesongin ulkopuolisten lähtöjen määrää siten, että päivittäisten lähtöjen sijasta viikoittain on kolme lähtöä ja kaksi jatkoyhteyttä Arbataxiin, mutta sesongin aikaiset vuorot pysyvät muuttumattomina;

c) yhdistelmäreitillä Napoli–Cagliari lisätään sesongin ulkopuolista vuorotiheyttä yhdestä kahteen lähtöön viikossa, mutta sesongin aikaiset lähdöt pysyvät ennallaan;

d) yhdistelmäreitillä Palermo–Cagliari lisätään vuorotiheyttä sesongin aikana yhdestä kahteen lähtöön viikossa, mutta sesongin ulkopuoliset vuorot pysyvät muuttumattomina;

e) rahtireitillä Livorno–Cagliari muutetaan vuorotiheyttä viidestä viikoittaisesta lähdöstä neljästä kuuteen lähtöä viikossa.

— Julkisen palvelun vuotuisen korvauksen enimmäismääränä pidetään 72 685 642 euroa, eikä sitä voi missään tilanteessa korottaa.

2.3.4.3 Kesto

(104) Italian valtion ja CIN:n välillä 18 päivänä heinäkuuta 2012 tehty uusi sopimus on voimassa kahdeksan vuotta ja päättyy siis 18 päivänä heinäkuuta 2020.

2.3.4.4 Julkisen palvelun velvoitteet

(105) CIN:lle asetetut julkisen palvelun velvoitteet koskevat liikennöitäviä meriliikennereittejä (ks. johdanto-osan 101 kappale), kullekin liikennöidylle reitille määritettyä alustyyppiä ja kapasiteettia, varalaivan saatavuutta palvelun jatkuvuuden varmistamiseksi, vuorotiheyttä sekä kullakin reitillä palvelun käyttäjiltä veloitettavia enimmäishintoja.

2.3.4.5 Korvaus

(106) CIN.lle uuden sopimuksen nojalla vuosittain maksettava korvaus on enintään 72 685 642 euroa. Korvauksen määrä määritetään CIPE:n toimintaohjeessa vahvistetun menetelmän mukaisesti (ks. johdanto-osan 41–51 kappale).

(107) Uuden sopimuksen 8 artiklan mukaan tuettujen toimintojen laajuus on tarkistettava kolmen vuoden välein sen varmistamiseksi, ettei rahoitus ole epätasapainossa. Lisäksi uuden sopimuksen 9 artiklassa määrätään, että osapuolet voivat aloittaa tällaisen tarkistuksen jo aiemmin, kuitenkin aikaisintaan ensimmäisen kolmivuotiskauden jälkeen, jos olosuhteet ovat hyvin poikkeukselliset tulojen tai kustannusten muuttuessa odottamatta ja rakenteellisesti.

([49]) Eli toimintaa valvovien ministeriöiden kanssa tehdyn sopimuksen mukaisesti joulukuun 24 päivästä tammikuun 6 päivään, pääsiäistä edeltävästä keskiviikosta sitä seuraavaan tiistaihin, 25 päivänä huhtikuuta, 1 päivänä toukokuuta, 2 päivänä kesäkuuta, 1 päivänä marraskuuta ja 8 päivänä joulukuuta (yleisiä vapaapäiviä) sekä kahden viikon ajan elokuussa.

2.3.5 *Kiinnityspaikkaa koskeva etuoikeus*

(108) Vuoden 2009 lain 19 b §:n 21 momentissa säädettiin, että saarten ja mantereen välisen alueellisen jatkuvuuden takaamiseksi ja entisen Tirrenia-konsernin yritysten julkisen palvelun velvoitteet huomioon ottaen kyseiset yritykset Tirrenia mukaan luettuina säilyttävät niille aiemmin myönnetyn kiinnityspaikkaa koskevan etuoikeuden sekä etuoikeuden jaettaessa uusia lähtö- ja tuloaikoja merenkulkuviranomaisten vahvistamien menettelyjen mukaisesti siten kuin säädetään 28 päivänä tammikuuta 1994 annetussa laissa nro 84 ja Italian merenkulkulaissa.

2.3.6 *Vuoden 2010 laissa säädetyt toimenpiteet*

(109) Vuoden 2010 laissa säädettiin, että entisen Tirrenia-konsernin yrityksillä on mahdollisuus käyttää väliaikaisesti kaluston ajanmukaistamiseen ja nykyaikaistamiseen jo osoitettuja varojen ([50]) pakottavien maksuvalmiustarpeiden kattamiseksi. Tämän mahdollisuuden käyttävien Tirrenia-konsernin yritysten oli kuitenkin täydennettävä kyseisiä korvamerkittyjä varoja, jotta ne voisivat tehdä välttämättömät ajanmukaistukset aluksiinsa myöhemmin. Ajanmukaistukset olivat välttämättömiä, jotta alukset täyttäisivät vuonna 1996 tehdystä Tukholman sopimuksesta ([51]) johtuvat turvallisuusmääräykset.

(110) Kahdesta eri välineestä ([52]) osoitettiin 23 750 000 euroa koko Tirrenia-konsernin alusten edellyttämien ajanmukaistusten maksamiseen. Tästä summasta 12 051 900 euroa talletettiin pankkitilille, joka Tirrenialla oli Banca Carigessa tätä tarkoitusta varten, ja tarkoituksena oli käyttää kyseiset varat alkuperäisten aikomusten mukaisesti eli tarvittavien ajanmukaistusten tekemiseen kansainvälisten turvallisuusmääräysten noudattamiseksi. Banca Carige kuitenkin kuittasi 12 päivänä elokuuta 2010 tällä talletuksella kaksi Tirrenialle myöntämäänsä lainaa, joiden määrä oli yhteensä 4 657 005,35 euroa. Näin ollen Tirrenia hyödynsi tosiasiallisesti vuoden 2010 laissa säädetyn mahdollisuuden käyttää laivaston ajanmukaistamiseen varattuja varoja maksuvalmiustarpeiden täyttämiseksi, vaikka sen olikin maksettava kyseinen tuki takaisin Italian valtiolle täydentämällä alusten ajanmukaistamiseen tarkoitettuja varoja.

(111) Lisäksi vuoden 2010 lain 1 §:ssä säädettiin seuraavaa:

a) Alkuperäisiä sopimuksia jatketaan 1 päivästä lokakuuta 2010 Tirrenian ja Siremarin yksityistämisprosessien päättymiseen asti (ks. myös johdanto-osan 26 kappale).

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

c) Varmistaakseen julkisen palvelun jatkuvuuden ja tukeakseen entisen Tirrenia-konsernin yritysten yksityistämisprosessia asianomaiset alueet saattoivat hyödyntää vajaakäytössä oleville alueille tarkoitetun rahaston (Fondo Aree Sottoutilizzate, FAS) ([53]) varoja 6 päivänä maaliskuuta 2009 annetun CIPE:n toimintaohjeen nro 1/2009 ([54]) nojalla.

2.4 **Rikkomusmenettely nro 2007/4609**

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

([50]) Kuten säädetään laiksi 102/2009 muunnetun asetuksen 78/2009 19 §:n 13 a momentissa ja vuoden 2009 lain 19 b §:n 19 momentissa.

([51]) Nämä turvallisuusmääräykset eriteltiin sittemmin 17 päivänä maaliskuuta 1998 annetussa neuvoston direktiivissä 98/18/EY, joka on saatettu osaksi Italian kansallista lainsäädäntöä 4 päivänä helmikuuta 2000 annetulla asetuksella nro 45, 14 päivänä huhtikuuta 2003 annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2003/24/EY, joka on saatettu osaksi Italian kansallista lainsäädäntöä 8 päivänä maaliskuuta 2005 annetulla asetuksella nro 52, sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2003/25/EY, joka on saatettu osaksi Italian kansallista lainsäädäntöä 14 päivänä maaliskuuta 2005 annetulla asetuksella nro 65.

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

([53]) FAS on kansallinen rahasto, josta tuetaan Italian aluepolitiikan toteuttamista. Sen varat on varattu pääasiassa alueille, jotka Italian viranomaiset ovat yksilöineet tällaisiksi alueiksi.

([54]) *Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana*, N:o 137, 16 päivänä kesäkuuta 2009.

(113) Italian viranomaiset toimittivat 28 päivänä huhtikuuta 2009 päivätyssä kirjeessään yksityiskohtaisen vastauksen komission 19 päivänä joulukuuta 2008 esittämään pyyntöön. Kirjeessä Italia muun muassa

— totesi, että alkuperäisten sopimusten voimassaolon jatkaminen 31 päivään joulukuuta 2009 asti oli tarpeen, jotta meriliikenteen kabotaasimarkkinat voitiin vapauttaa Italiassa Tirrenia-konsernin yksityistämisen kautta;

— väitti, että Tirrenia-konsernille myönnetty julkisen palvelun korvaus oli tarpeen alueellisen jatkuvuuden varmistamiseksi saarten kanssa sellaisilla meriliikenneyhteyksillä, joita yksityiset markkinatoimijat eivät riittävästi tarjonneet;

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

— selitti, että järkeistämisen tavoitteena oli i) säilyttää yhteydet, jotka ovat tarpeen saarten ja mantereen välisen alueellisen jatkuvuuden sekä terveyttä, opiskelua ja liikkuvuutta koskevien oikeuksien varmistamiseksi, ii) järkeistää reittejä, joilla yksityiset toimijat tarjosivat samat yhteydet samana ajanjaksona taaten samanlaisen laadun ja jatkuvuuden, ja iii) järkeistää sellaisia kesä- ja suurnopeusyhteyksiä, jotka palvelevat ainoastaan henkilöliikennettä;

— antoi yleiskatsauksen Tirrenia-konsernin yritysten liikennöimistä reiteistä vuonna 2008 sekä reiteistä, joita Tirrenia-konsernin yritykset liikennöisivät vuonna 2009 reittien vähentämisen jälkeen. Italian viranomaisten mukaan viimeksi mainitut reitit muodostivat perustan uusille sopimuksille, jotka oli määrä tehdä Tirrenia-konsernin yritysten uusien omistajien kanssa.

(114) Komission energiasta ja liikenteestä vastaava pääjohtaja lähetti 21 päivänä joulukuuta 2009 Italian viranomaisille kirjeen, jossa todettiin muun muassa, että

— ottaen huomioon Italian meriliikenteen kabotaasimarkkinoiden radikaalin uudistamisen sekä huomattavat sosiaaliset vaikutukset, joita yksityistäminen olisi Italian viranomaisten mukaan aiheuttanut, jos tarjouskilpailu olisi järjestetty yksinkertaisten julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten perusteella, kyseisten laivayhtiöiden ulkoistaminen tällaisten toimeksiantosopimusten kanssa oli – periaatteessa ja poikkeuksellisesti – hyväksyttävää neuvoston asetuksessa (ETY) N:o 3577/92 ([55]) (meriliikenteen kabotaasista annettu asetus) säädetyn yhteisön laivanvarustajien syrjintäkiellon periaatetta koskevan kriteerin täyttymisen varmistamiseksi.

— Julkisen palvelun korvaukset oli rajattava reitteihin, joilla muiden toimijoiden jatkuva läsnäolo ympärivuotisesti oli rajallista eikä siten riittänyt vastaamaan markkinoiden tarpeisiin. Markkinoiden toimintapuutteesta reiteillä Genova–Porto Torres, Genova–Olbia–Arbatax ja Civitavecchia–Olbia pyydettiin selvitystä. Lisäksi Italiaa pyydettiin selittämään, saiko Tirrenia korvausta näiden kolmen reitin liikennöinnistä sesongin aikana. Kysymyksiä esitettiin myös Caremarin liikennöimistä reiteistä. Kirjeessä huomautettiin myös, että ainoastaan kotimaisten reittien (ei kansainvälisten reittien) sisällyttäminen julkisia palveluhankintoja koskevaan sopimukseen voidaan perustella meriliikenteen kabotaasista annetun asetuksen nojalla.

— Tirrenia-konsernin julkisia palveluhankintoja koskevat sopimukset päättyivät 31 päivänä joulukuuta 2008 ja Italian suunnittelema yksityistäminen on saattanut kestää ennakoitua kauemmin. Kirjeessä viitattiin näin ollen mahdollisuuteen lähettää virallinen huomautus meriliikenteen kabotaasista annetun asetuksen virheellisestä täytäntöönpanosta.

(115) Italian viranomaiset vastasivat 22 päivänä tammikuuta 2010 komission yksiköiden 21 päivänä joulukuuta 2009 päivättyyn kirjeeseen. Kirjeessään Italian viranomaiset

— panivat merkille, että komissio hyväksyi periaatteessa ehdotetun lähestymistavan, jonka mukaan Tirrenia-konserni yksityistettäisiin uusien julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten kanssa;

([55]) Neuvoston asetus (ETY) N:o 3577/92, annettu 7 päivänä joulukuuta 1992, palvelujen tarjoamisen vapauden periaatteen soveltamisesta meriliikenteeseen jäsenvaltioissa (meriliikenteen kabotaasi) (EYVL L 364, 12.12.1992, s. 7). Komissio huomauttaa, ettei meriliikenteen kabotaasista annetussa asetuksessa edellytetä, että jäsenvaltiot yksityistävät meriliikenneyrityksensä, vaan niiden on vain vapautettava kyseiset erityismarkkinat.

— toimittivat yksityiskohtaiset selvitykset reiteistä Genova–Porto Torres, Genova–Olbia–Arbatax ja Civitavecchia–Olbia, joista komissio oli esittänyt useita kysymyksiä; vahvistivat, että reittejä Genova–Porto Torres ja Civitavecchia–Olbia liikennöidään julkisen palvelun järjestelmän puitteissa sesongin ulkopuolella;

— mainitsivat, että Tirrenian (ja Siremarin) myyntiä koskeva kiinnostuksenilmaisupyyntö oli julkaistu 23 päivänä joulukuuta 2009; ilmoittivat aikomuksestaan saattaa koko Tirrenia-konsernin yksityistäminen päätökseen 30 päivään syyskuuta 2010 mennessä;

— pyysivät komissiota vahvistamaan nimenomaisesti, olivatko markkinoiden toimintapuutetta koskevat perustelut riittäviä.

(116) Komissio lähetti 29 tammikuuta 2010 ([56]) virallisen huomautuksen meriliikenteen kabotaasista annetun asetuksen virheellisestä täytäntöönpanosta. Tässä kirjeessä komissio muistutti, että kyseisen asetuksen mukaan silloin, kun jäsenvaltio tekee sopimuksia julkisesta palvelusta tai asettaa julkisen palvelun velvoitteita, se tekee sen syrjimättä ketään yhteisön laivanvarustajaa. Tämän asetuksen 4 artiklan 3 kohdan mukaan olemassa olevat julkisen palvelun sopimukset voivat olla voimassa kyseisen sopimuksen voimassaolon päättymispäivään asti. Komissio totesi kuitenkin, että Tirrenia-konsernin yritykset jatkoivat meriliikennepalvelujen harjoittamista sen jälkeen, kun niiden kanssa tehdyt julkisen palvelun sopimukset (alkuperäiset sopimukset) olivat päättyneet. Kyseisten sopimusten oli määrä päättyä vuoden 2008 lopussa, mutta Italia oli jatkanut niitä useaan otteeseen. Komissio kehotti näin ollen Italiaa esittämään huomautuksensa.

(117) Komission energiasta ja liikenteestä vastaava pääjohtaja vastasi 29 päivänä tammikuuta 2010 myös Italian viranomaisten 22 päivänä tammikuuta 2010 päivättyyn kirjeeseen. Pääjohtaja korosti, että hänen vastauksensa koski ainoastaan meriliikenteen kabotaasista annetun asetuksen noudattamista, ei valtiontukikysymyksiä. Tätä taustaa vasten pääjohtaja totesi, että reittejä Genova–Porto Torres, Genova–Olbia–Arbatax ja Civitavecchia–Olbia koskevat perustelut olivat riittäviä poistamaan aiemmin esitetyt epäilyt. Lisäksi pääjohtaja pani tyytyväisenä merkille, että hänen aiemman vastauksensa seurauksena Italia oli poistanut kansainvälisen yhteyden Tirreniaa koskevasta uudesta sopimusluonnoksesta. Caremarin liikennöimiä reittejä koskevista kysymyksistä todettiin, että perustelut olivat riittäviä vain joidenkin reittien osalta. Näin ollen Italiaa pyydettiin toimittamaan lisäselvityksiä tietyistä Caremarin reiteistä. Pääjohtaja muistutti, että julkisia palveluhankintoja koskevat sopimukset voivat koskea vain reittejä, joilla markkinoiden toiminta on puutteellista.

(118) Italian viranomaiset vastasivat 29 päivänä maaliskuuta 2010 komission 29 päivänä tammikuuta 2010 päivättyyn viralliseen huomautukseen. Vastauksessaan Italian viranomaiset

— muistuttivat, että komission yksiköt olivat 21 joulukuuta 2009 päivätyssä kirjeessään (ks. johdanto-osan 114 kappale) periaatteessa hyväksyneet Tirrenia-konsernin yksityistämisen siten, että asianomaiset yritykset ja uudet julkisia palveluhankintoja koskevat sopimukset liitetään toisiinsa;

— totesivat, että alkuperäisten sopimusten jatkamisen ainoa peruste oli tarve varmistaa meriliikenteen julkisen palvelun jatkuminen siihen asti, että kaikki yksityistämisprosessit saadaan vietyä päätökseen;

— vahvistivat aikomuksensa toteuttaa yksityistämisprosessin 30 päivänä syyskuuta 2010 mennessä meriliikenteen kabotaasimarkkinoiden vapauttamiseksi kyseiseen päivämäärään mennessä;

— esittivät yleiskatsauksen Tirrenian (ja Siremarin) yksityistämisprosessista; Italia huomautti erityisesti, että kiinnostuksenilmaisupyynnön julkaisemisen jälkeen 19 päivänä helmikuuta 2010 oli saatu yhteensä 16 kiinnostuksenilmaisua kaikkiaan 19 toimijalta. Due diligence -vaiheeseen liittyvä tietokanta oli avattu 22 päivänä maaliskuuta 2010, ja se oli tarkoitus pitää auki toukokuun 2010 loppuun asti. Italia odotti tuolloin, että myyntisopimus voitaisiin allekirjoittaa heinäkuun 2010 puoleenväliin mennessä ja omistusoikeus luovuttaa syyskuuhun 2010 mennessä.

— selvensivät, että Toremaria koskevassa tarjousmenettelyssä 11 asianomaista osapuolta oli osallistumassa menettelyn seuraaviin vaiheisiin;

— huomauttivat, että rikkomusmenettelystä johtuva jatkuva epävarmuus saattaisi vaarantaa yksityistämisprosessit ja vaikuttaa kielteisesti myös tarjouskilpailun kohteena olevien yritysten arvoon;

— tarjosi täyttä yhteistyötä komission kanssa mahdollisten jäljellä olevien epäilyjen selvittämiseksi niin rikkomusmenettelyn kuin mahdollisten valtiontukikysymysten osalta.

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

(119) Italian viranomaiset ilmoittivat komissiolle 10 päivänä syyskuuta 2010 pidetyssä ad hoc -kokouksessa, että Tirrenian ja Siremarin yksityistämismenettely oli keskeytetty loppuvaiheessa eikä 30 päivään syyskuuta asetettua määräaikaa näin ollen kyettäisi pitämään. Lisäksi Italian viranomaiset ilmoittivat, että myös Caremarin, Saremarin, Siremarin ja Toremarin sopimuksia koskevat kilpailumenettelyt viivästyisivät. Tämän jälkeen alkuperäisiä sopimuksia jatkettiin 1 päivänä lokakuuta 2010 annetulla lailla nro 163 siihen asti, että Tirrenian ja Siremarin yksityistämisprosessit olisi saatu päätökseen (ks. myös johdanto-osan 26 kappale).

(120) Näiden tapahtumien perusteella komissio antoi 24 päivänä marraskuuta 2010 täydentävän virallisen huomautuksen. Siinä komissio

— pani merkille, että Tirrenian, Siremarin, Caremarin, Saremarin ja Toremarin alkuperäisiä sopimuksia oli jatkettu automaattisesti ja ilman kilpailumenettelyä;

— huomautti, että kyseisten julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten soveltamista oli jatkettu, vaikka kilpailumenettelyä ei ollut saatettu päätökseen sen paremmin Tirrenian, Siremarin, Caremarin, Saremarin kuin Toremarin osalta;

— ilmoitti varaavansa oikeuden antaa tarvittaessa perustellun lausunnon (ottaen huomioon Italian mahdollisesti esittämät huomautukset).

(121) Komissio antoi 21 päivänä kesäkuuta 2012 perustellun lausunnon kolmen entisen Tirrenia-konsernin yrityksen (Caremarin, Laziomarin ja Saremarin) yksityistämisen viivästymisestä. Perusteltu lausunto ei koskenut kolmea muuta yritystä (Tirrenia, Toremar ja Siremar), joiden osalta tarjouskilpailumenettelyt oli saatettu päätökseen vuoden 2011 aikana ([57]). Komissio huomautti, ettei Italia ollut järjestänyt kilpailumenettelyjä Caremarin, Laziomarin ja Saremarin hoitamia meriliikenteen kabotaasireittejä koskevien julkisten palvelun sopimusten tekemiseksi, vaikka niitä koskevien alkuperäisten sopimusten normaalista päättymisajankohdasta oli kulunut jo yli kolme vuotta. Kyseisiä sopimuksia oli jatkettu automaattisesti ja toistaiseksi, mikä esti muita yhteisön laivanvarustajia kilpailemasta niistä.

(122) Italian viranomaiset vastasivat 8 päivänä elokuuta 2012 perusteltuun lausuntoon toteamalla, että kyseisiä yrityksiä ja niille annettuja uusia julkisen palvelun koskevat tarjouskilpailuilmoitukset oli julkaistu tai julkaistaisiin pian EU:n virallisessa lehdessä. Caremaria koskeva ilmoitus oli julkaistu 20 päivänä heinäkuuta 2012 ja Laziomaria koskeva ilmoitus oli lähetetty julkaistavaksi 1 päivänä elokuuta 2012. Saremarin osalta oli 2 päivänä elokuuta 2012 hyväksytty laki, jossa edellytettiin, että tarjouskilpailuilmoitus julkaistaan 2 päivänä lokakuuta 2012.

(123) Laziomarin uudeksi omistajaksi tuli 13 päivänä tammikuuta 2014 Compagnia Laziale di Navigazione, joka allekirjoitti kymmenvuotisen julkisen palvelun sopimuksen yhteyksistä Pontinon saaristoon. Caremarin omistusoikeus luovutettiin 16 päivänä heinäkuuta 2015 ATI SNAV-Rifimille yhdeksänvuotisen julkisen palvelun sopimuksen kanssa. Vuoden 2014 päätöksen jälkeen Saremar asetettiin selvitystilaan ja Sardinian ja pienten saarten välisiä reittejä koskeva julkisen palvelun sopimus tehtiin Delcomarin kanssa maaliskuussa 2016.

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

3. MENETTELYN ALOITTAMISEN JA LAAJENTAMISEN SYYT

3.1 Valtion ja Tirrenian välisen alkuperäisen sopimuksen jatkaminen

3.1.1 *Altmark-tuomion noudattaminen ja tuen olemassaolo*

(125) Komissio katsoi vuoden 2011 päätöksessään alustavasti, että julkisen palvelun velvoitteiden määritelmä ei ollut riittävän selkeä, minkä takia se ei voinut lopullisesti päätellä, sisälsikö alkuperäinen sopimus ilmeisen virheen. Komissiolla ei etenkään ollut kattavaa näkemystä velvoitteista, joita Tirrenialle oli tosiasiallisesti asetettu asiaankuuluvien reittien liikennöinnissä verrattuna kilpailijoiden joillakin noista reiteistä tarjoamiin palveluihin. Lisäksi komissiolla oli epäilyksiä sen suhteen, voitiinko Tirrenian liikennöimien rahtireittien tavoitteeksi katsoa unionin yleisten taloudellisten etujen toteuttaminen unionin oikeudessa tarkoitetulla tavalla.

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

(126) Komissio katsoi alustavasti, että Altmark-tuomiossa ([58]) vahvistettu toinen kriteeri täyttyi, sillä korvauksen laskentaperusteena olevat parametrit oli vahvistettu etukäteen ja avoimuusvaatimuksia noudattaen. Komissio totesi erityisesti, että kyseiset parametrit on kuvattu alkuperäisessä sopimuksessa (vuoden 2009 korvaus) sekä CIPE:n toimintaohjeessa (korvaus vuodesta 2010 eteenpäin).

(127) Komissio katsoi kuitenkin, että kolmas Altmark-kriteeri ei näyttänyt täyttyvän ja että toimijat olivat mahdollisesti saaneet liiallisia korvauksia julkisen palvelun tehtävien suorittamisesta. Komissio epäili erityisesti sitä, kuvastaako vuodesta 2010 lähtien sovellettu 6,5 prosentin riskipreemio asianmukaista riskitasoa, sillä alustavasti näytti siltä, ettei Tirrenia kantanut tällaisten palvelujen toteuttamisesta tavallisesti aiheutuvia riskejä.

(128) Komissio katsoi myös alustavasti, ettei neljäs Altmark-kriteeri täyttynyt, koska alkuperäistä sopimusta oli jatkettu ilman tarjouskilpailua. Komissio huomautti vielä, ettei sille ollut toimitettu minkäänlaista näyttöä tueksi väitteelle, jonka mukaan Tirrenia oli itse asiassa tuottanut kyseisen palvelun yhteisön kannalta vähäisimmin kustannuksin.

(129) Vuoden 2011 päätöksessä komissio tuli näin ollen alustavasti siihen johtopäätökseen, että Tirrenialle vuosina 2009–2011 maksetut julkisen palvelun korvaukset olivat SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea. Komissio katsoi myös, että tätä tukea olisi pidettävä uutena tukena.

(130) Komissio katsoi vuoden 2012 päätöksessä, että siltä osin kuin kaikki ehdot olivat pysyneet muuttumattomina vuonna 2012 uuden sopimuksen voimaantuloon asti, myös Tirrenialle alkuperäisen sopimuksen jatkamisen perusteella 1 päivästä tammikuuta 2012 lähtien myönnetty korvaus oli valtiontukea.

3.1.2 *Soveltuvuus sisämarkkinoille*

(131) Vuoden 2011 päätöksessä komissio katsoi alustavasti, että vuosina 2009–2011 maksettu julkisen palvelun korvaus ei kuulunut sen paremmin yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvistä palveluista vuonna 2005 tehdyn komission päätöksen 2005/842/EY ([59]) kuin yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien vuoden 2005 puitteiden ([60]) soveltamisalaan. Näin ollen komissio arvioi tätä toimenpidettä suoraan SEUT-sopimuksen 106 artiklan 2 kohdan nojalla ja totesi, että sillä oli epäilyksiä soveltuvuutta sisämarkkinoille koskevien edellytysten täyttymisen suhteen.

(132) Komissio totesi vuoden 2012 päätöksessä, että uusi yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluita koskeva päätöspaketti, johon kuuluivat yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvistä palveluista vuonna 2011 tehty komission päätös 2012/21/EU ([61]) sekä yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevat vuoden 2011 puitteet ([62]), oli tullut voimaan 31 päivänä tammikuuta 2012. Komissio katsoi alustavasti, ettei alkuperäisen sopimuksen jatkamisen nojalla myönnettyä julkisen palvelun korvausta voinut pitää soveltuvana sisämarkkinoille tai vapauttaa yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvistä palveluista vuonna 2011 tehdyn päätöksen mukaisesta ilmoitusvelvollisuudesta.

(133) Vuoden 2010 laissa säädettiin alkuperäisen sopimuksen jatkamisesta 30 päivästä syyskuuta 2010 yksityistämisprosessin loppuun asti. Tirrenia oli vaikeuksissa vuoden 2010 lain antamishetkellä (ks. johdanto-osan 61 kappale). Näin ollen Tirrenian 1 päivän lokakuuta 2010 ja yksityistämisen välisenä aikana saamaa korvausta ei voitu arvioida yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien vuoden 2011 puitteiden perusteella. Sen sijaan komissio tukeutui edellä mainittujen puitteiden 9 kohtaan ([63]) ja katsoi, että kyseistä tukea pitäisi arvioida vuoden 2004 pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen perusteella.

([58]) Ks. yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 24.7.2003, Altmark Trans, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415.

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

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

([61]) Komission päätös 2012/21/EU, annettu 20 päivänä joulukuuta 2011, Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 106 artiklan 2 kohdan määräysten soveltamisesta tietyille yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja tuottaville yrityksille korvauksena julkisista palveluista myönnettävään valtiontukeen (EUVL L 7, 11.01.2012, s. 3).

([62]) Komission tiedonanto: Julkisesta palvelusta maksettavana korvauksena myönnettävää valtiontukea koskevat Euroopan unionin puitteet (EUVL C 8, 11.1.2012, s. 15).

([63]) Tässä kohdassa todetaan seuraavaa: ”Tukea sellaisille yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvien palvelujen tuottajille, jotka ovat vaikeuksissa, arvioidaan valtiontuesta vaikeuksissa olevien yritysten pelastamiseksi ja rakenneuudistukseksi annettujen yhteisön suuntaviivojen nojalla”.

(134) Komissio totesi, etteivät vuoden 2004 pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivoissa vahvistetut soveltuvuuskriteerit täyttyneet tässä tapauksessa, ja katsoi siksi alustavasti vuoden 2012 päätöksessä, että vaikeuksissa olevalle Tirrenialle maksettu korvaus oli sisämarkkinoille soveltumatonta rakenneuudistustukea.

3.2 **Tirrenialle myönnetyn pelastamistuen sääntöjenvastainen jatkaminen**

(135) Komissio katsoi vuoden 2012 päätöksessä alustavasti, että pelastamistukea oli jatkettu sääntöjenvastaisesti 28 päivästä elokuuta 2011 syyskuun 18 päivään 2012 ja että pelastamistuen jatkaminen kyseisenä aikana oli sisämarkkinoille soveltumatonta tukea Tirrenialle ja Siremarille ja mahdollisesti myös niiden ostajille. Komissio huomautti erityisesti, ettei Italia ollut toimittanut vuoden 2004 pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen mukaisesti rakenneuudistus- tai selvitystilasuunnitelmaa kuuden kuukauden kuluessa näille yrityksille myönnetyn pelastamistuen ensimmäisen erän maksamisesta. Komissio katsoi, etteivät myöskään vuoden 2004 pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivoissa vahvistetut pelastamistuen jatkamisedellytykset täyttyneet.

3.3 **Tirrenian yksityistäminen ja CIN:n suorittaman ostohinnan maksun lykkäys**

(136) Vuoden 2011 päätöksessä komissio ilmaisi epäilevänsä, ettei Tirrenia-liiketoimintayksikön myyntiä koskeva tarjouskilpailumenettely ollut riittävän avoin ja ehdoton sen varmistamiseksi, että myynti toteutuu markkinahintaan.

(137) Komissio totesi ensinnäkin, että vaikka kiinnostuksenilmaisupyyntö julkaistiin useissa sanomalehdissä ja lukuisilla verkkosivuilla, siinä ei näytetty täsmennettävän myynnin laajuutta eikä annettu tarjoajille selkeitä ohjeita menettelyn seuraavista vaiheista. Kiinnostuksenilmaisupyyntö ei näyttänyt myöskään sisältävän mitään esikarsinta- tai valintaperusteita tai muita ehtoja, jotka tarjoajien olisi täytettävä, lukuun ottamatta pakollista ehtoa julkisen palvelun tarjoamisen jatkamisesta. Lisäksi kaikki olennaiset tiedot myyntimenettelyn kohteena olevista omaisuuseristä asetettiin tarjoajien saataville vasta due diligence -vaiheessa.

(138) Komissio katsoi myös, että tietyt yksityistämisen yhteydessä asetetut vaatimukset saattoivat rajoittaa tarjoajien lukumäärää ja/tai vaikuttaa myyntihintaan. Komissio toisti vakiintuneen käytäntönsä, jota se soveltaa valtion julkisessa omistuksessa oleville yrityksille kuuluvien tai valtiosta johtuvien varojen myynnissä: sellaiset muut kuin taloudelliset näkökohdat, joihin yksityinen myyjä ei kiinnittäisi huomiota, kuten yleistä järjestystä, työllisyyttä tai aluekehitystä koskevat seikat, viittaavat valtiontuen olemassaoloon, jos niiden perusteella asetetaan mahdolliselle ostajalle raskaita velvoitteita ja ne ovat siten omiaan laskemaan myyntihintaa.

(139) Tirrenia- ja Siremar-liiketoimintayksiköiden myyntiprosessit perustuivat Marzanon laissa säädettyyn menettelyyn (ks. johdanto-osan 64 kappale). Näin ollen komissio arvioi kumpaakin menettelyä yhdessä. Komission mukaan kyseisten liiketoimintayksiköiden myyminen uusien sopimusten kanssa johti siihen, että ostajien oli julkista palvelua tarjotessaan noudatettava uudessa sopimuksessa ennalta vahvistettuja laatu-, vuorotiheys- ja hintavelvoitteita. Komissiosta vaikutti siltä, että tällaisia velvoitteita asettaessaan asianomainen valtio ei pyrkinyt saamaan korkeinta mahdollista hintaa vaan sen tarkoituksena oli ennemminkin toteuttaa yleisen edun mukaisia tavoitteita. Komissio piti hyvin epätodennäköisenä, että yksityinen myyjä olisi antanut yhtä suuren merkityksen julkisen palvelun keskeytymättömälle tuottamiselle.

(140) Komissio katsoi myös, ettei tavanomaisten markkinaehtojen mukaisesti toimiva yksityinen myyjä olisi asettanut velvollisuutta säilyttää työllisyyttä samalla tasolla kahden vuoden ajan.

(141) Edellä esitetyistä syistä komissio totesi alustavasti, ettei Tirrenia-liiketoimintayksikön myyntiä koskeva tarjouskilpailumenettely ollut riittävän avoin ja ehdoton, jotta se olisi itsessään varmistanut myynnin toteutuvan markkinahintaan. Komissio ei siten voinut sulkea pois mahdollisuutta, että joko myydylle taloudelliselle toiminnalle tai ostajalle annettiin taloudellista etua.

(142) Käytettävissä olevien tietojen perusteella komissio katsoi myös, että kaikki yksityistämisprosessin aikana mahdollisesti ilmennyt tuki olisi ollut sisämarkkinoille soveltumatonta.

(143) Vuoden 2012 päätöksessä komissio katsoi alustavasti, että CIN:n Tirrenia-liiketoimintayksiköstä suorittaman ostohinnan maksun lykkäys saattoi olla valtiontukea CIN:lle. Komissio huomautti erityisesti, että ostohinnan todellinen arvo, joka saadaan diskonttaamalla lykätyt maksuerät niiden myyntiajankohdan arvoon, on alhaisempi kuin Italian nimittämän riippumattoman asiantuntijan vahvistama markkina-arvo. Näin ollen komissio katsoi, että CIN on voinut saada etua vähintään riippumattoman asiantuntijan vahvistaman hinnan ja nykyarvoon diskontattujen tulevien maksujen välisen erotuksen johdosta. Käytettävissä olevien tietojen perusteella komissio katsoi, että tämä toimenpide voi olla toimintatukea, joka ei periaatteessa sovellu sisämarkkinoille.

3.4 **Italian valtion ja CIN:n välinen uusi sopimus**

(144) Vuoden 2012 päätöksessä komissio katsoi alustavasti, ettei Tirrenia-liiketoimintayksikön ostajalle (eli CIN:lle) myönnetty korvaus täyttänyt Altmark-tuomiossa vahvistettuja kriteerejä, joten se oli SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua tukea.

(145) Komissio päätyi tähän näkemykseen, koska

— ainakin tietyillä CIN:n liikennöimillä reiteillä oli läsnä kilpailijoita, jotka vaikuttivat tarjoavan samanlaisia palveluja;

— korvauksen laskeminen CIPE:n toimintaohjeen mukaisesti näytti johtaneen siihen, että toimijalle maksettiin julkisen palvelun tuottamisesta liiallisia korvauksia samoista syistä kuin vuoden 2011 päätöksessä todetut syyt; ja

— Altmark-tuomion ([64]) neljäs kriteeri ei ilmeisesti täyttynyt, sillä tarjouskilpailun kohteena oli pelkän julkisen palvelun sopimuksen sijasta Tirrenia-liiketoiminta ja sille annettu uusi sopimus eikä ollut osoitettu, että tällä tavalla olisi voitu valita tarjoaja, joka kykenee tuottamaan palvelut yhteisön kannalta vähimmin kustannuksin.

(146) CIN:lle myönnetyn korvauksen soveltuvuudesta sisämarkkinoille komissio totesi, että Italian viranomaisten toimittamien tietojen perusteella vaikutti siltä, ettei CIN:n julkisen palvelun järjestelmän puitteissa liikennöimillä reiteillä tämän toimeksiannon alkamista edeltävien kahden vuoden aikana kuljetettujen matkustajien määrä ylittänyt yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvistä palveluista vuonna 2011 tehdyssä päätöksessä vahvistettua kynnysarvoa (300 000 matkustajaa). Koska komissiolla oli epäilyksiä yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvien palvelujen varsinaisesta luonteesta sekä liiallisten korvausten mahdollisesta maksamisesta CIN:lle, se katsoi alustavasti, ettei korvauksia voitu pitää sisämarkkinoille soveltuvina yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvistä palveluista vuonna 2011 tehdyn päätöksen perusteella. Tämän jälkeen komissio arvioi tukea yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluita koskevien vuoden 2011 puitteiden perusteella, mutta se esitti epäilyjä sen suhteen, täyttyivätkö kyseisissä puitteissa vahvistetut sisämarkkinoille soveltuvuuden edellytykset, ja kehotti Italiaa osoittamaan, että näin on.

3.5 **Kiinnityspaikkaa koskeva etuoikeus**

(147) Vuoden 2011 päätöksessä komissio katsoi alustavasti, että siltä osin kuin kiinnityspaikkaa koskevasta etuoikeudesta ei makseta, kyseinen toimenpide on lakisääteinen etu, johon ei liity valtion varojen siirtoa ja jota ei siten voida pitää valtiontukena. Kiinnityspaikkaa koskevan etuoikeuden maksullisuudesta komissio sen sijaan katsoi, että mikäli Tirrenian tarjoama palvelu on varsinaista yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvää palvelua ja kyseinen etuoikeus on annettu vain tällaisen palvelun kattamille reiteille, se ei johda ylimääräiseen taloudelliseen etuun, koska kyse on olennaisesta osatekijästä yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvän palvelun toteuttamisessa. Komissio pyysi kuitenkin Italian viranomaisia ja kolmansia osapuolia toimittamaan lisätietoja tästä toimenpiteestä.

(148) Koska komissio epäili yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvää palvelua koskevan toimeksiannon oikeutusta, se ei voinut päätellä toimenpiteen soveltuvuutta sisämarkkinoille, jos sitä olisi pidettävä tukena.

([64]) Ks. tarkka kuvaus kriteeristä johdanto-osan 301 kappaleen 4 kohdasta.

3.6 **Vuoden 2010 laissa säädetyt toimenpiteet**

(149) Vuoden 2011 päätöksessä komissio katsoi alustavasti, että kaikki vuoden 2010 laissa säädetyt toimenpiteet olivat valtiontukea entisen Tirrenia-konsernin yrityksille, mukaan lukien Tirrenialle. Toimenpiteitä olivat 1) mahdollisuus käyttää alusten ajanmukaistamiseen tarkoitettuja varoja maksuvalmiustarkoituksiin; 2) yksityistämisprosessiin liittyvät verovapautukset; 3) mahdollisuus käyttää alikäytettyjen alueiden kehittämiseen tarkoitettuja varoja. Komissio pyysi Italian viranomaisia selventämään, olivatko nämä toimenpiteet tarpeen julkisen palvelun tuottamiseksi, ja jos olivat, niin millä tavalla.

(150) Komission alustavan näkemyksen mukaan kyseiset toimenpiteet olivat todennäköisesti toimintatukea sellaisten kustannusten alentamiseksi, joista Tirrenia ja entisen Tirrenia-konsernin muut yritykset olisivat muutoin vastanneet itse, joten niitä oli pidettävä soveltumattomina sisämarkkinoille.

4. **ITALIAN HUOMAUTUKSET**

4.1 **Julkisen palvelun velvoitteet ja kilpailuympäristö**

(151) Italia toimitti luettelon reiteistä, joita Tirrenia liikennöi julkisen palvelun velvoitteiden mukaisesti, sekä tiedot reittien vuorotiheydestä ja aikatauluista eri kausina, kilpailuympäristöstä ja julkisen palvelun velvoitteiden asettamiseen johtaneista syistä.

(152) Italia huomautti varsinaisen yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvän palvelun olemassaolosta, että sen Tirrenialle ja myöhemmin CIN:lle asettamilla julkisen palvelun velvoitteilla varmistetaan säännöllisyyden, jatkuvuuden ja laadun näkökulmasta tyydyttävä palvelu mantereen ja saarten satamien välisten yhteyksien ylläpitämisessä. Kyseinen palvelu paitsi edesauttaa saarten taloudellista kehitystä myös täyttää saariyhteisöjen välttämättömät liikkuvuustarpeet ja varmistaa perustuslaissa taatun alueellista jatkuvuutta koskevan oikeuden toteutumisen. Italia totesi tässä yhteydessä, että kyseiset julkisen palvelun velvoitteet ovat täysin yhteensopivia SEUT-sopimuksen 174 artiklassa ja sitä seuraavissa artikloissa sekä (Amsterdamin sopimuksen päätösasiakirjaan liitetyssä) saaristoalueita koskevassa julistuksessa N:o 30 asetettujen tavoitteiden kanssa. Italia viittasi myös Euroopan unionin tuomioistuimen oikeuskäytäntöön, jäljempänä 'unionin tuomioistuin', jossa vahvistetaan, että tavoite varmistaa riittävät säännölliset meriliikenneyhteydet saarille, saarilta sekä niiden välillä kuuluu oikeutetun yleisen edun alaan ([65]).

(153) Italia väitti, etteivät julkisen palvelun velvoitteita hoitavien yritysten tarjoamat palvelut ja liiketoimintaa vapaasti harjoittavien yritysten tarjoamat palvelut ole keskenään täysin vertailukelpoisia. Ensin mainittujen tarjoamien palvelujen säännöllisyys, jatkuvuus ja laatu voidaan Italian mukaan taata täysimääräisesti sopimuksissa asetettujen selkeiden velvoitteiden ansiosta, kun taas jälkimmäisten tarjoamat palvelut ovat riippuvaisia yksinomaan siitä, millaisen tuoton toimija haluaa sijoitukselleen. Italia viittasi tässä yhteydessä esimerkinomaisesti reittiin La Maddalena – Palau, jolla kyseistä reittiä kaupallisesti liikennöinyt Enermar päätti lopettaa palvelun ilman ennakkoilmoitusta. Tätä reittiä julkisen palvelun sopimuksen mukaisesti liikennöineen Saremarin oli sen sijaan jatkettava kyseisen reitin liikennöintiä, joten se varmisti tosiasiallisesti alueellisen jatkuvuuden. Italia viittasi myös yksityiseen toimijaan Go in Sardinia, joka lopetti liikennöinnin odottamatta elokuussa 2014 taloudellisten vaikeuksien takia. Tämä aiheutti hankaluuksia tuhansille matkustajille, jotka olivat jo maksaneet lippunsa ja jotka eivät olisi päässeet määränpäähänsä ilman Tirrenian väliintuloa.

4.2 **Tirrenialle myönnetyn pelastamistuen mahdollisesti sääntöjenvastainen jatkaminen**

(154) Italian viranomaiset muistuttivat ilmoittaneensa komissiolle 16 päivänä toukokuuta 2011 päivätyllä kirjeellä, että erityishallintomenettelyyn asetettu Tirrenia maksaisi valtion takaamat lainat takaisin Tirrenian ja Siremarin liiketoimintayksiköiden myynnistä saatavilla varoilla, kun kyseiset myyntiprosessit olisi saatu päätökseen ([66]). Koska CIN allekirjoitti 25 päivänä heinäkuuta 2011 Tirrenia-liiketoimintayksikön myyntisopimuksen, sekä Italian viranomaiset että erityishallintomenettelyyn asetettu Tirrenia uskoivat perustellusti, että tuki voitaisiin maksaa takaisin määräaikaan eli 28 päivään elokuuta 2011 mennessä.

([65]) Ks. yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 20.2.2001, Analir ym., C-205/99, ECLI:EU:C:2001:107, 27–28 kohta.
([66]) Sama erityishallinto ja erityishallintojohtaja vastasivat kummastakin yrityksestä.

(155) Italia korosti, että myöhemmät tapahtumat viivästyttivät odottamattomasti Tirrenian ja Siremarin liiketoimintayksiköiden myyntiä. Näin ollen erityishallintomenettelyyn asetetun Tirrenian oli jatkettava liikennöintiä huomattavasti suunniteltua pidempään ja vastattava tähän liittyvistä kustannuksista. Italian mukaan Tirrenian selvitystilasuunnitelma oli saatavilla erityishallintomenettelyyn asetetun Tirrenian verkkosivustolla jo kauan ennen vuoden 2004 pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivoissa vahvistetun kuuden kuukauden määräajan päättymistä. Italia lisäsi, että komissiolle toimitettiin jatkuvasti ajantasaista tietoa yksityistämisprosessin etenemisestä. Tirrenian ja Siremarin velkojen määrä korkoineen maksettiin kokonaisuudessaan valtiolle takaisin vain 48 päivän kuluttua siitä, kun CIN maksoi ensimmäisen erän Tirrenia-liiketoimintayksikön hinnasta.

4.3 **TIRRENIA-LIIKETOIMINTAYKSIKÖN YKSITYISTÄMINEN**

4.3.1 *Menettelyn avoimuus ja syrjimättömyys*

(156) Italia korosti, että menettelyt toteutettiin täysin Marzanon lain mukaisesti. Vaikka kyseisessä laissa viitataan mahdollisuuteen valita ostaja järjestämällä yksityisiä neuvotteluja, tämä ei Italian mukaan estä noudattamasta avoimuuden, läpinäkyvyyden ja syrjintäkiellon periaatteita. Lisäksi muut säännökset, joissa nimenomaisesti edellytetään avoimien ja syrjimättömien kilpailumenettelyjen järjestämistä, sulkisivat tässä tapauksessa pois kaikki mahdollisuudet hyödyntää yksityisiä neuvotteluja. Italian mukaan esimerkiksi vuoden 2010 lain 1 §:n 5-a momentin b alakohdassa edellytetään, että erityishallintojohtaja rajaa menettelyn ”sellaiseen vähimmäisaikaan, joka mahdollistaa sekä erityishallintomenettelyn että kilpailukykyisen, avoimen ja syrjimättömän myyntimenettelyn toteuttamisen”.

(157) Italian mukaan asetuksen 347/2003 4 §:n 4 c momentissa säädetty menettely antoi lisätakeita avoimuuden ja syrjintäkiellon näkökulmasta esimerkiksi siksi, että myytäväksi asetetun liiketoimintayksikön markkinahinnan arvioi riippumaton asiantuntija ja valinta kohdistui hinnaltaan edullisimpaan tarjoukseen.

(158) Italia väitti, että kaikilla osapuolilla oli yhtäläinen pääsy kaikkiin tarvittaviin tietoihin yksilöidäkseen tarkasti myytäväksi asetetut varat ja laatiakseen tarjouksen. Italian mukaan myynti oli rajattu seuraaviin julkisen palvelun tarjoamiseen olennaisena osana kuuluviin varoihin ja sopimussuhteisiin:

a) julkisen palvelun velvoitteiden täyttämisessä tarvittavat alukset ja apulaitteet;

b) tavanomaisten liiketoimien toteuttamisessa tarvittavia palveluja koskevat sopimukset strategisten toimittajien kanssa;

c) lakisääteinen vaatimus tarjota uutta työsopimusta työntekijöille, jotka ovat alusten miehitystaulukoiden perusteella tarpeen julkisen palvelun velvoitteiden hoitamiseksi (ks. tarkemmin johdanto-osan 160 kappale).

(159) Italia selvitti myös, että kuusi Tirrenian alusta, jotka eivät olleet välttämättömiä julkisen palvelun tuottamiseksi, myytiin erillisissä myyntimenettelyissä. Myös Tirrenian omistamat kiinteistöt ja taideteokset laitettiin myyntiin erillisissä menettelyissä. Nämä omaisuuserät eivät siis sisältyneet Tirrenia-liiketoimintayksikköä koskevaan tarjouskilpailuun (ks. myös 4.3.2 jakso).

(160) Työllisyyden tason säilyttämistä koskevan velvoitteen osalta Italia korosti erityisesti, ettei Tirrenian ja Siremarin liiketoimintayksiköiden myynti kuulu siviililain 2112 §:n soveltamisalaan, joten henkilöstö (olemassa olevine sopimuksineen) ei siirtynyt automaattisesti valituille tarjoajille. Ainut valituille tarjoajille asetettu lakisääteinen velvoite oli se, että myyjän henkilöstö on palkattava uudelleen (uusien sopimusten perusteella) ja työllisyystaso on pidettävä samana kahden vuoden ajan, kuten edellytetään kaikkiin erityishallintomenettelyyn asetettuihin suuryrityksiin sovellettavan asetuksen 270/1999 63 §:n 2 momentissa. Tämä ei kuitenkaan tarkoittanut, että Tirrenian työntekijät siirtyisivät automaattisesti ostajalle. Velvoite koski ainoastaan henkilöstöä, joka katsottiin liiketoimintasuunnitelman ja asianomaisen liitetoimintayksikön alusten miehitystaulukoiden perusteella välttämättömäksi julkisen palvelun jatkamisen kannalta.

(161) Italia väitti, että yksityinen myyjä olisi asettanut samoin ehdoin tällaisen yleisen kansallisen lainsäädännön mukaisen velvoitteen, jonka tarkoituksena on varmistaa liiketoiminnan jatkuvuus ja julkisen palvelun suorittaminen.

(162) Kun kiinnostuksenilmaisupyyntö oli julkaistu italiaksi ja englanniksi Tirrenian verkkosivustolla sekä useissa kansallisissa ja kansainvälisissä sanomalehdissä ja alaan erikoistuneilla verkkosivuilla, kiinnostuksenilmaisut saatiin yhteensä 21 italialaiselta, eurooppalaiselta ja Euroopan ulkopuoliselta toimijalta. Italian mukaan tämä osoittaa, että kiinnostuksenilmaisupyynnön sisällön pohjalta oli mahdollista hahmottaa selvästi myynnin kohde ja sovellettavan menettelyn luonne mutta että samalla voitiin suojata kaupallisesti arkaluonteiset tiedot (ensisijaisesti mahdollisten ostajien etujen suojaamiseksi). Due diligence -vaiheessa yritykset saivat yksityiskohtaisia tietoja muun muassa myytävistä omaisuuseristä, liiketoimintasuunnitelmasta ja luonnoksesta uudeksi sopimukseksi (ks. johdanto-osan 72 kappale).

(163) Tämän vuoksi Italia väitti, että kaikille Tirrenia-liiketoimintayksikön ostamisesta kiinnostuneille yrityksille toimitettiin avoimesti ja ketään syrjimättä tarvittavat tiedot, jotta ne voisivat tehdä ostotarjouksen tietoisina kaikista tosiseikoista.

4.3.2 *Tirrenia-liiketoimintayksikköön kuulumattomien omaisuuserien myynti*

(164) Italia selitti. että erityishallintojohtaja käynnisti riippumattomat, avoimet ja syrjimättömät tarjouskilpailumenettelyt niiden kuuden aluksen myymiseksi ([67]), joita Tirrenia ei tarvinnut kyseisen julkisen palvelun tuottamiseksi. Kiinnostuksenilmaisupyynnöt julkaistiin 10 päivänä joulukuuta 2010 kansallisissa ja kansainvälisissä sanomalehdissä sekä joissakin alan erikoisjulkaisuissa. Kun kahdesti pidennetty määräaika päättyi, viiden niin kutsutun nopean lautan osalta oli tehty vain purkutarjouksia. Domiziana-moottorialuksesta saatiin kuitenkin menettelyn määräaikaan mennessä kaksi tarjousta aluksen ostamisesta kaupallisiin tarkoituksiin (esim. linjaliikenteeseen). Tämän jälkeen tavoiteltiin korkeampia tarjouksia (sekä kahdelta alkuperäiseltä tarjoajalta että mahdollisilta uusilta tarjoajilta), mutta sellaisia ei saatu. Näin ollen valituksi tuli korkeamman tarjouksen tehnyt tarjoaja.

(165) Italia ilmoitti myös, että useita Tirrenian omistamia kiinteistöjä oli tarkoitus myydä itsenäisissä ja erillisissä tarjouskilpailumenettelyissä, koska ne eivät olleet välttämättömiä julkisen palvelun toteuttamisen kannalta eivätkä ne siten kuuluneet Tirrenia-liiketoimintayksikköön. Italia viittasi Venetsiassa sijaitsevan Palazzo Molinin myyntiin kuvatessaan suojatoimia, joilla pyrittiin varmistamaan mahdollisimman korkean myyntihinnan saaminen (esimerkiksi teettämällä kiinteistön arvon arviointi riippumattomalla asiantuntijalla ja pyytämällä tarjoajia korottamaan tarjouksiaan). Italia selitti myös, että Tirrenian taidekokoelma myytäisiin erillisessä julkisessa huutokaupassa suuren huutokauppakamarin välityksellä.

4.3.3 *Tirrenia-liiketoimintayksikköön kuuluvien omaisuuserien liittäminen uuteen sopimukseen*

(166) Italia väitti ensinnäkin, että päätös yksityistää asiaankuuluvat omaisuuserät julkisen palvelun velvoitteen kanssa perustui tavoitteeseen varmistaa meriliikenteen kabotaasimarkkinoiden sujuva vapauttaminen. Italia mainitsi, että tästä strategiasta keskusteltiin komission kanssa etukäteen (ks. 2.4 jakso) ja että strategian katsottiin periaatteessa olevan meriliikenteen kabotaasista annetun asetuksen mukainen.

(167) Lisäksi Italia katsoi, että tuolloiset markkinaolosuhteet huomioon ottaen Tirrenia-liiketoimintayksikön varat oli tarkoituksenmukaista liittää uuteen sopimukseen. Taantuman aikana ja meriliikennealan kysynnän laskiessa merkittävästi mahdollisuus käyttää Tirrenia-liiketoimintayksikön laivastoa uudessa sopimuksessa vahvistettujen julkisen palvelun reittien liikennöinnissä oli kannattava liiketoimintamahdollisuus, ei niinkään Tirrenia-liiketoimintayksikön markkina-arvoa heikentävä tekijä. Italian mukaan se ei siten ole voinut vaikuttaa kielteisesti kyseiseen tarjouskilpailumenettelyyn ja sen perusteella saatuun hintaan.

(168) Tässä yhteydessä Italia muistutti, että niistä kuudesta aluksesta, jotka eivät kuuluneet Tirrenia-liiketoimintayksikölle (ks. johdanto-osan 164 kappale), viisi jouduttiin myymään purettavaksi. Italia katsoo, että meriliikenteen markkinoiden hankalan tilanteen ja tuolloin vallitsevan talouden taantuman valossa yrityksen omaisuudesta oli mahdotonta saada parempaa hintaa, vaikka tarjouskilpailu olisi uusittu tai yrityksen varoja ei olisi sidottu uuteen sopimukseen. Italia viittasi myös huomioon, jonka eräs mahdollinen tarjoaja teki Tirrenia-liiketoimintayksiköstä sulautumaa koskevan EU:n hyväksymismenettelyn yhteydessä: kyseisen tarjoajan mukaan Italian nimittämän riippumattoman asiantuntijan määrittämä vähimmäishinta oli liian korkea.

([67]) Tässä yhteydessä järjestettiin kaksi tarjouskilpailumenettelyä. Yhden menettelyn kohteena olivat Tirrenian nopeat lautat Aries, Taurus, Capricorn, Scorpio ja Scatto ja toisen menettelyn kohteena oli Tirrenian moottorialus Domiziana. Ensin mainittu menettely kattoi myös Siremarin Guizzo-nimisen nopean lautan.

4.3.4 *Riippumattoman asiantuntijan nimittäminen*

(169) Italia huomautti, että 16 päivänä joulukuuta 2010 viittä johtavaa rahoituslaitosta, joilta Tirrenia-konserni ei ollut ottanut lainaa, pyydettiin tekemään tarjoukset Tirrenia-liiketoimintayksikön arvostamisesta. Yksikään niistä ei toimittanut tarjousta asetettuun määräaikaan mennessä.

(170) Banca Profilo ilmaisi myöhemmin olevansa kiinnostunut hoitamaan riippumattoman neuvonantajan tehtävää valintamenettelyssä vahvistetuin ehdoin. Ministeri nimitti 4 päivänä helmikuuta 2011 annetulla asetuksella Banca Profilon riippumattomaksi asiantuntijaksi, jonka tehtävänä oli arvioida Tirrenian ja Siremarin liiketoimintayksiköiden markkina-arvo.

4.3.5 *Myöntämisperusteet*

(171) Italia korosti, että erityishallintojohtaja lähetti kiinnostuneille toimijoille 2 päivänä helmikuuta 2011 menettelyä koskevan kirjeen, jossa esitettiin selkeästi myöntämisperusteet. Kirjeessä eriteltiin myyntimenettelyssä sovellettava lainsäädäntö ja täsmennettiin, että myyntihinta ei voisi olla riippumattoman asiantuntijan vahvistamaa arvoa alhaisempi ja että ehdotettavassa liiketoimintasuunnitelmassa pitäisi huomioida uudessa sopimuksessa määrätyt julkisen palvelun velvoitteet.

(172) Italia vahvisti myös, että myöntämisperusteena oli usean tarjouksen tapauksessa korkein hinta, kuten määrätään menettelyyn sovellettavissa erityissäännöissä.

4.3.6 *Ecorysin raportti*

(173) Tutkinnan aikana Italiaa pyydetiin esittämään huomautuksensa (ks. johdanto-osan 8 kappale) komission valitseman riippumattoman konsulttiyrityksen (Ecorys) tekemistä havainnoista. Italia yhtyi Ecorysin päätelmiin siitä, että yksityistämisen ja uuden sopimuksen liittäminen toisiinsa tai työntekijöitä koskeva edellytys eivät kumpikaan alentanut Tirrenia-liiketoimintayksikön markkina-arvoa.

(174) Edellä mainitun liittämisen osalta Italia viittasi useisiin Ecorysin toteamuksiin, kuten siihen, että Ecorysin mukaan myyntiajankohtana ainut kannattava vaihtoehto julkisen palvelujen järjestelmään liittyvien varojen myynnille (siten, että varojen yksityistäminen liitetään uuteen sopimukseen) oli Tirrenia-liiketoimintayksikön asettaminen selvitystilaan. Italia toisti myös, että lauttaliikenne oli tuolloin kriisissä ja kysyntä oi laskenut merkittävästi, joten mahdollisuus käyttää Tirrenian laivastoa sopimuksessa yksilöidyillä julkisen palvelun reiteillä oli kannattava liiketoimintamahdollisuus eikä niinkään tekijä, joka olisi omiaan alentamaan kyseisten varojen arvoa. Lisäksi Italia muistutti, että niistä kuudesta aluksesta, jotka eivät kuuluneet Tirrenia-liiketoimintayksikölle, viisi jouduttiin myymään purettavaksi (ks. johdanto-osan 168 kappale). Italia väitti myös, että tarjouskilpailumenettelyssä tosiasiallisesti saadun hinnan, polttoaineen hintatason sekä huonon taloustilanteen takia varojen arvoa ei olisi arvioitu korkeammaksi, vaikka tarjouskilpailu olisi toistettu tai myytävien omaisuuserien kattavuutta olisi muutettu.

(175) Työvoimaa koskevan ehdon osalta Italia toi esiin Ecorysin päätelmän, jonka mukaan ei ollut olemassa seikkoja, jotka osoittaisivat, että kyseinen ehto olisi vaikuttanut merkittävästi Tirrenia-liiketoimintayksikön arvoon. Italia muistutti lisäksi, että tämä ehto johtui asetuksen 270/1999 63 §:n 2 momentista ja koski vain niitä työntekijöitä, jotka ovat laivaston miehitystaulukoiden mukaisesti tarpeen asianomaisen yrityksen toiminnan turvaamiseksi. Laivaston miehitystaulukot i) sisältävät ne henkilöstön kokoonpanoa koskevat laadulliset ja määrälliset edellytykset, joiden täyttyessä alusta voidaan liikennöidä meriturvallisuuslainsäädännön mukaisesti; ii) vahvistetaan ministeriön asetuksella; ja iii) laaditaan neuvoa-antavassa komiteassa, johon kuuluu työntekijöitä ja laivanvarustajia edustavia järjestöjä. Alus voi purjehtia 365 päivää vuodessa ja aluksen miehistön on oltava vuoroin aluksella, vuoroin maissa. Tästä seuraa, että määritettäessä Tirrenia-liiketoimintayksikön toimintakyvyn varmistamiseksi tarvittavaa työvoiman tasoa henkilöstön vähimmäismäärään on sisällytettävä sekä miehitystaulukoissa mainittu miehistö että varamiehistö. Tirrenia-liiketoimintayksikön uuden omistajan olisi pitänyt noudattaa samaa miehistön vähimmäismäärää myös ilman minkäänlaista työvoimaan liittyvää ehtoa. Italia totesi vielä, että vaikka Tirrenia-liiketoimintayksikön ostajan oli tarjottava töitä kaikille niille työntekijöille, joita tarvitaan julkisen palvelun suorittamisen takaamiseksi, työsuhde ei perustunut aiemmin voimassa olleisiin työsopimuksiin, vaan eri työsopimuksiin ([68]).

([68]) Osoittaakseen, ettei ostajan tarvinnut palkata kaikkia Tirrenian työntekijöitä, Italia mainitsee, että Tirrenian henkilöstömäärä oli due diligence -vaiheen alkaessa 1 414, mutta omistusoikeuden siirryttyä CIN:lle henkilöstömäärä oli pudonnut 12 prosentilla 1 239 työntekijään (joista 313 oli määräaikaisia). Lisäksi Tirrenian 18 johtajasta vain neljä jatkoi CIN:n palveluksessa.

(176) Ecorysin raportissa todettiin, että Tirrenia-liiketoimintayksikön arvo olisi voitu arvioida noin 7,8 prosenttia Italian viranomaisten nimittämän asiantuntijan Banca profilon tekemää arviota korkeammaksi. Italia katsoi, että tämä ero voitaisiin selittää sillä, että kumpikin asiantuntija oli tukeutunut useissa teknisissä parametreissä ennusteisiin, joille on luonteenomaista tietty liikkumavara. Italian viranomaiset toimittivat Banca Profilon laatiman vasta-arvion, jossa selitetään yksityiskohtaisesti erot ([69]) Ecorysin raporttiin nähden. Italia katsoi, että tässä vasta-arviossa esitetään vankkoja ja objektiivisia perusteita edellä mainittujen kahden arvostuksen välisille eroille. Banca Profilo nimittäin väitti, että sen oletukset olivat Ecorysin oletuksia konservatiivisempia ([70]) ja heijastivat siten paremmin tarkasteltavaa tilannetta.

(177) Italia huomautti myös, että Tirrenia-liiketoimintayksikön omistusoikeus luovutettiin lopulta yli kaksi vuotta sen viitepäivämäärän jälkeen, jota sekä Banca Profilo että Ecorys käyttivät arvostuksissaan. Italian mukaan Tirrenia-liiketoimintayksikön varojen arvo oli alentunut ja taloudellinen tilanne heikentynyt merkittävästi tuona aikana. Tästä syystä Italia katsoi, ettei ollut epäilystäkään siitä, etteivätkö osapuolten sopimat hintaehdot olisi vastanneet täysin yrityksen yhteisten omaisuuserien arvoa Tirrenia-liiketoimintayksikön myyntipäivänä.

4.4 **Uusi sopimus ja Altmark-kriteerien täyttyminen**

(178) Italia toisti ilmoittaneensa uuden sopimuksen nojalla maksettavasta julkisen palvelun korvauksesta ainoastaan oikeusvarmuuden vuoksi, koska toimenpide ei ole sen mielestä valtiontukea (ks. johdanto-osan 4 kappale). Italian viranomaiset väittivät erityisesti, että kaikki neljä Altmark-kriteeriä täyttyivät seuraavista syistä:

— Italian viranomaisten uudessa sopimuksessa määrittelemät meriliikennepalvelut ovat olennaisen tärkeitä saarten taloudellisen kehityksen kannalta, täyttävät saaristoyhteisöjen keskeiset kuljetustarpeet sekä varmistavat, että Italian perustuslaissa vahvistettua oikeutta alueelliseen jatkuvuuteen kunnioitetaan. Uudessa sopimuksessa määritellään selkeästi palveluja, aluksia, aikatauluja ja hinnoittelua koskevat vaatimukset. Italia väitti, että näin ollen julkisen palvelun velvoitteet on määritelty selkeästi ja ensimmäinen Altmark-kriteeri täyttyy.

— Korvauksen laskentaperusteena olleet parametrit selitetään yksityiskohtaisesti CIPE:n toimintaohjeessa ja niitä on sovellettu uudessa sopimuksessa (ja sen liitteissä), kun taas korvauksen enimmäismäärät vahvistetaan vuoden 2009 laissa. Näin ollen kyseiset parametrit vahvistettiin Italian mukaan objektiivisesti ja avoimesti etukäteen, joten toinen Altmark-kriteeri täyttyy.

— Julkisen palvelun tarjoaja kantaa kaikki toimintaan liittyvät riskit (ks. myös 4.5 jakso) ja saa vastineeksi tietyn kiinteän tukisumman, mutta toimintakustannusten täysimääräistä kattamista ei ole taattu. Tästä syystä Italia väitti, että 6,5 prosentin tuottoaste vastaa kyseistä toimintaa eikä siten ole johtanut julkisen palvelun liialliseen korvaamiseen. Näin ollen Italia katsoi myös kolmannen Altmark-kriteerin täyttyvän.

— Tirrenia-liiketoimintayksikkö yksityistettiin avoimella tarjouskilpailumenettelyllä, joka kattoi julkisen palvelun toteuttamisessa tarvittavat varat ja jossa nämä varat liitettiin kyseisen palvelun toteuttamisesta tehtävään uuteen kahdeksanvuotiseen sopimukseen. Koska tarjouskilpailumenettelyssä noudatettiin kilpailun, avoimuuden ja syrjintäkiellon periaatteita ja sopimuksen tekoperusteena oli korkein hinta, Italia katsoi myös neljännen Altmark-kriteerin täyttyvän.

4.5 **CIPE:n toimintaohjeessa vahvistettu 6,5 prosentin riskipreemio vuodesta 2010 alkaen**

(179) Italia totesi, että vuonna 2009 Tirrenialle maksettiin korvausta 80 010 000 euroa. Vuodesta 2010 lähtien korvauksen enimmäismääräksi on vahvistettu 72 685 642 euroa. Italia huomautti, että korvauksen määrä on siten huomattavasti pienempi kuin yrityksen historiallisen suuret alijäämät. Tämän takia Tirrenia-liiketoimintayksikön ostajan oli oletettavasti tehostettava toimintaa, jotta alijäämä saataisiin pidettyä kiinteän tuen tasolla uuden sopimuksen koko keston ajan ja inflaatio voitaisiin kompensoida pitkällä aikavälillä.

([69]) Erot koskivat esimerkiksi riskittömiä korkoja, beetakertoimia ja lainakustannuksia, ja eroja oli myös realisointiarvon laskentatavassa (etenkin henkilöstön irtisanomiskustannusten osalta).

([70]) Banca Profilo käytti riskittöminä korkoina Italian valtion kymmenvuotisten joukkovelkakirjojen korkoja, koska Tirrenia-liiketoimintayksikön toiminta rajoittui yksinomaan Italiaan. Ecorys sen sijaan käytti Saksan valtion joukkovelkakirjojen korkoja, jotka olivat alhaisempia ja johtivat Banca Profilon mukaan asianomaisen liiketoimintayksikön pääomakustannusten aliarvioimiseen.

(180) CIPE:n toimintaohjeessa määrätään, että pääoman tuotto lasketaan keskimääräistä pääomakustannusta (WACC) koskevan kaavan avulla käyttämällä 6,5 prosentin riskipreemiota (ks. johdanto-osan 42 kappale). Italia selvensi kuitenkin, että koska vuoden 2009 laki rajoittaa korvauksen määrää, laskutapaa päätettiin yksinkertaistaa soveltamalla 6,5 prosentin tasoa kiinteämääräisenä pääoman tuottoasteena. Yksinkertaistettua lähestymistapaa sovellettiin alkuperäisen sopimuksen jatkokaudella ja sovelletaan edelleen uuden sopimuksen nojalla. Italian viranomaiset osoittivat myös, että CIPE:n toimintaohjeessa vahvistetun kokonaismenetelmän soveltaminen olisi saattanut johtaa siihen, että pääoman tuotto olisi ainakin joinakin vuosina ollut yli 6,5 prosenttia. Tästä syystä Italia katsoo, että yksinkertaistettu lähestymistapa on konservatiivinen eikä mahdollista CIPE:n toimintaohjeessa vahvistettua tasoa suuremman korvauksen maksamista Tirrenialle tai CIN:lle.

(181) Italia väitti myös, että 6,5 prosentin pääoman tuotto kuvastaa Tirrenian tehtäväksi annettujen toimintojen riskiä CIN:lle eikä johda liialliseen korvaukseen julkisen palvelun tuottamisesta seuraavissa johdanto-osan kappaleissa esitetyistä syistä.

(182) Italia muistutti ensinnäkin, että alkuperäisen sopimuksen jatkokaudella Tirrenia jouduttiin asettamaan vaikean taloudellisen tilanteen takia erityishallintomenettelyyn 5 päivänä elokuuta 2010. Italian mukaan julkisen palvelun nettokustannukset (eli kustannukset tulojen vähentämisen jälkeen) oli tosiasiallisesti mahdotonta kattaa kokonaan vuoden 2009 laissa säädetyllä enimmäiskorvauksella. Näin ollen Tirrenia ei saanut käytännössä yhtään tuottoa pääomalle 1 päivän tammikuuta 2010 ja 18 päivän heinäkuuta 2012 välisenä aikana. Italia toimitti väitteensä tueksi Tirrenian reittikohtaiset tilinpäätökset vuosilta 2010 ja 2011 sekä neljännesvuosittaiset tilinpäätökset vuodelta 2012.

(183) Tirrenia-liiketoimintayksikön ostajaa koskevan uuden sopimuksen mukaan korvauksen määrä lasketaan tulojen ja kustannusten ennustetun kehityksen perusteella. Italian mukaan uudessa sopimuksessa ei määrätä toimintakustannusten (kuten työvoima-, polttoaine- ja vuokrakustannusten) kasvun täysimääräisestä ja automaattisesta korvaamisesta, kuten tehtiin alkuperäisissä sopimuksissa. Toimija vastaa siis itse kaikista kustannusten nousuun tai liikenteen määrään liittyvistä riskeistä. Näin ollen Italia väitti, että toimija kantaa kaikki palveluun liittyvät riskit ilman takeita siitä, että maksettavat korvaukset riittäisivät kattamaan kaikki kustannukset. Italian mukaan tämä pätee uuden sopimuksen 8 ja 9 artiklasta huolimatta, sillä toimija on edelleen alttiina mahdollisille viivästyksille epätasapainon ilmenemishetken ja mahdollisten mukautusten tekohetken välisenä aikana. Lisäksi tällaiset mukautukset ovat neuvottelujen tulosta, eikä niitä sovelleta taannehtivasti vaan ainoastaan tulevaisuudessa. Italia toimitti CIN:n vuotuiset reittikohtaiset tilinpäätökset 18 päivän heinäkuuta 2012 ja vuoden 2018 lopun väliseltä ajanjaksolta osoittaakseen, ettei uuden yleissopimuksen nojalla ollut maksettu liiallisia korvauksia.

4.6 **Uusi sopimus ja yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvistä palveluista vuonna 2011 tehdyn päätöksen noudattaminen**

(184) Italian mielestä CIN:lle uuden sopimuksen nojalla maksettava julkisen palvelun korvaus ei ole valtiontukea, mutta siltä varalta, että kyseinen tuki katsotaan tueksi, Italia esitti perustelut, joiden mukaan kyseisessä toimenpiteessä on noudatettu yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvistä palveluista vuonna 2011 tehtyä päätöstä.

(185) Italia muistutti, että komission arvio yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvän palvelun varsinaisesta luonteesta rajoittuu sen tarkistamiseen, onko jäsenvaltio tehnyt ilmeisen virheen määritellessään palvelun yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyväksi palveluksi. Tätä taustaa vasten Italia kuvaili uudessa sopimuksessa määriteltyjä reittejä ja huomautti, että CIN on useilla reiteillä ainoa toimija. Lisäksi CIN saa kolmella muulla reitillä julkisen palvelun korvausta vain sesongin ulkopuolisina aikoina ja sen on noudatettava myös sesongin aikana tiettyjä rajoituksia (esim. hintojen osalta).

(186) Italia toimitti vuotuiset matkustajaliikennetiedot kahdelta tilikaudelta, jotka edelsivät yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvän palvelun tehtäväksi antamista (eli vuosilta 2010 ja 2011), osoittaakseen, ettei yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvistä palveluista vuonna 2011 tehdyn päätöksen 2 artiklan 1 kohdan d alakohdassa säädettyä 300 000 matkustajan rajaa ollut rikottu Tirrenian liikennöimillä reiteillä. Lisäksi Italia huomautti, että koska uusi sopimus oli kahdeksanvuotinen, myös yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvistä palveluista vuonna 2011 tehdyn päätöksen 2 artiklan 2 kohtaa on noudatettu. Italian mukaan myös yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvistä palveluista vuonna 2011 tehdyn päätöksen 2 artiklan 4 kohtaa on noudatettu, koska Tirrenia-liiketoimintayksikkö myytiin kilpailuun perustuvalla, avoimella ja syrjimättömällä tarjousmenettelyllä ja meriliikenteen kabotaasista annetun asetuksen vaatimukset täytettiin siten täysimääräisesti.

(187) Italia väitti, että uusi sopimus täyttää kaikki edellytykset, joita sovelletaan yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvistä palveluista vuonna 2011 tehdyn päätöksen 4–6 artiklassa lueteltuihin toimeksiantoasiakirjoihin. Italian mukaan uudessa sopimuksessa määrätään yksityiskohtaisesti julkisen palvelun velvoitteista, niiden kestosta, korvausmekanismista (joka perustuu CIPE:n toimintaohjeeseen ja vuoden 2009 lakiin) sekä liiallisten korvausten välttämistä ja takaisinperintää koskevasta mekanismeista. Italia viittasi myös toimenpiteisiin (kuten muassa oikeussuojakeino- ja seuraamusjärjestelmä), joiden avulla pyritään varmistamaan uuden sopimuksen ehtojen ehdoton noudattaminen.

4.7 **CIN:n suorittaman ostohinnan maksun osittainen lykkäys**

(188) Sen osalta, että CIN:n maksoi osan myyntihinnasta erissä sopimuksen voimassaoloaikana, Italia esitti seuraavat huomiot: CIN:n 14 päivänä huhtikuuta 2011 esittämä sitova tarjous, jonka mukaan osa hinnasta maksettaisiin myöhemmin, tallennettiin tietokantaan. Erityishallintojohtaja lähetti 2 päivänä toukokuuta 2011 kaikille due diligence -vaiheeseen hyväksytyille osapuolille tiedonannon, jossa niitä kehotettiin esittämään CIN:n tarjousta parempia tarjouksia. Se, ettei CIN:n tarjousta parempia lopullisia tarjouksia saatu, johtuu tarjouskilpailumenettelyn kilpailudynamiikasta. Näin ollen ostohinnan maksun lykkäystä ei Italian mukaan voida pitää valikoivana toimenpiteenä CIN:n hyväksi, vaan se heijastaa markkinahintaa. Mahdolliset muut tarjoajat olisivat myös voineet esittää maksun lykkäystä koskevan ehdon sisältävän tarjouksen, mutta ne päättivät olla tekemättä niin.

(189) Tässä yhteydessä Italia viittasi unionin tuomioistuinten oikeuskäytäntöön ([71]), jonka mukaan tietyn yrityksen yksityistämistä varten asianmukaisesti järjestetyssä tarjouskilpailumenettelyssä pätevästi esitetyt sitovat tarjoukset osoittavat paremmin kyseisen yrityksen markkinahinnan kuin asiantuntija-arviot. Italia korosti myös, että unionin tuomioistuinten mukaan tätä lähestymistapaa olisi sovellettava silloinkin, kun kyseessä olevan tarjouskilpailun ehdot ovat sääntöjenvastaisia, vaikkakin Italian viranomaiset katsovat, ettei Tirrenia-liiketoimintayksikön yksityistämiseksi järjestettyyn tarjouskilpailumenettelyyn liittynyt tällaisia ehtoja. Italian viranomaiset viittasivat myös komission päätökseen asiassa Sandretto ([72]). Kyseisessä päätöksessä komissio hyväksyi Italian perustelun siitä, että vaikka Sandretton varojen myyntihinta jäi niille arvioitua hintaa alhaisemmaksi, se oli kuitenkin korkein markkinatoimijoiden esittämä hinta eikä siten ollut mahdollista sulkea pois sitä, että ostajan tarjoama hinta vastasi markkinahintaa.

4.8 **Kiinnityspaikkaa koskeva etuoikeus**

(190) Italian viranomaiset ovat väittäneet, ettei valtio ole menettänyt varoja kiinnityspaikkaa koskevan etuoikeuden myöntämisen takia. Italian viranomaisten mukaan kaikki lauttaliikenteen toimijat maksavat asianomaisille satamaviranomaisille vakiomaksuja kiinnityspaikasta. Italian viranomaiset väittävät myös, että kiinnityspaikkaa koskeva etuoikeus on myönnetty vain julkisen palvelun reiteillä ja että Tirrenia ei aiemmin maksanut eikä CIN nykyään maksa kyseisestä etuoikeudesta mitään lisämaksua, koska satamat antaisivat kyseisten toimijoiden valita ensimmäisenä tulo- ja lähtöaikansa, vaikka niillä ei olisi muodollisesti tällaista etuoikeutta julkisen palvelun tehtävänsä vuoksi.

(191) Italian viranomaiset katsovat, että kiinnityspaikkaa koskeva etuoikeus ei anna merkityksellistä etua entisen Tirrenia-konsernin yrityksille, kuten Tirrenialle ja sen ostajalle CIN:lle. Italian viranomaiset väittävät erityisesti, että käytännössä kiinnityspaikkaa koskevaa etuoikeutta sovelletaan vain harvoissa tilanteissa. Satamien koko sekä saapumis- ja lähtöaikojen ennakkosuunnittelu varmistavat, että normaalioloissa – eli ilman viivästyksiä tai äärimmäisiä sääolosuhteita – laituripaikkojen käytössä ei ole päällekkäisyyksiä eri toimijoiden välillä. Koska Tirrenia ja CIN liikennöivät ympärivuotisesti (toisin kuin vain sesongin aikana liikennöivät toimijat), on Italian mukaan luonnollista, että satamat antavat niiden valita ensimmäisenä tulo- ja lähtöaikansa myös ilman kiinnittymispaikkaa koskevaa muodollista etuoikeutta. Näistä syistä Italia katsoo, ettei kiinnityspaikkaa koskeva etuoikeus ole voinut antaa Tirrenialle ja CIN:lle merkityksellistä etua.

([71]) Italia viittaa erityisesti unionin tuomioistuimen tuomioon 24.10.2013, Land Burgenland, C-214/12 P, C-215/12 P ja C-223/12 P, ECLI:EU:C:2013:682, 93–96 kohta.

([72]) EUVL L 92, 13.4.2010, s. 19.

4.9 **Vuoden 2010 laissa säädetyt toimenpiteet**

(192) Italia ei kiistänyt sitä, että Tirrenia sai noin 12 051 900 euroa tehdäkseen aluksiin tarvittavat ajanmukaistukset kansainvälisten turvallisuusmääräysten noudattamiseksi. Lisäksi Italian viranomaiset vahvistivat, että Tirrenia käytti näistä varoista ainoastaan 630 600 euroa maksaakseen Clodia-aluksen ajanmukaistukset. Loppusummaa (11 421 300 euroa) ei käytetty alusten ajanmukaistamiseen eikä myöskään maksettu takaisin valtiolle. Italian mukaan Tirrenia-liiketoimintayksikön uuden omistajan (eli CIN:n) oli maksettava jäljellä olevat ajanmukaistukset omista varoistaan (ja Banca Profilo otti tämän 11 421 300 euron vastattavan huomioon laatimassaan arviossa).

(193) Yksityistämisprosessiin liittyvien verovapautusten osalta Italian viranomaiset väittivät, ettei tätä toimenpidettä sovellettu yhteisöveroon, koska Caremarin, Saremarin ja Toremarin omistusoikeudet luovutettiin alueille ilmaiseksi. Koska luovutuksesta ei maksettu mitään, kansallisen tuloverolain 86 §:n 1 momentin a alakohtaa, joka koskee maksua vastaan tehtävän varojen luovutuksen yhteydessä saatua luovutusvoittoa, ei Italian mukaan sovelleta. Arvonlisäverosta Italia totesi, että Caremarin, Saremarin ja Toremarin luovutukset ovat liiketoimia, jotka on vapautettu arvonlisäverosta 26 päivänä lokakuuta 1972 annetun presidentin asetuksen nro 633 10 §:n 1 momentin 4 kohdan nojalla. Muiden välillisten verojen kuin arvonlisäveron osalta Italia korosti, että vuoden 2010 laissa säädetyn vapautuksen tavoitteena oli hallinnon yksinkertaistaminen. Sen vaikutuksia voidaan pitää verotuksen näkökulmasta mitättöminä, eikä se juuri vaikuta kiinteämääräisiin veroihin. Tarkemmin sanottuna kyseinen vapautus koskee rekisteröintiveroa (168 euroa asiakirjaa kohden), maa- ja kiinteistörekisteriveroja (168 euroa kummankin osalta) sekä leimaveroa (14,62 euroa neljältä sivulta).

(194) Italian viranomaiset selvensivät, ettei alikäytettyjen alueiden kehittämiseen tarkoitettuja varoja käytetty lisäkorvauksen maksamiseksi Tirrenialle. Sen sijaan kyseiset varat otettiin käyttöön entisen Tirrenia-konsernin yrityksille maksettaviin julkisen palvelun korvauksiin kohdennettujen talousarviomäärärahojen täydentämiseksi siltä varalta, etteivät ne riittäisi. Italia huomauttaa, että vuoden 2010 lain 1 §:n 5 b momentin nojalla alueilla oli oikeus käyttää alikäytettyjen alueiden kehittämiseen tarkoitettuja varoja rahoittaakseen (osittain) normaalit julkisen palvelun korvaukset ja varmistaakseen siten meriliikennepalvelujen jatkuvuuden. Italian mukaan kyseinen toimenpide koskee siis ainoastaan varoja, jotka on kohdennettu Italian valtion talousarviosta julkisen palvelun korvausten maksamiseen.

4.10 **Erityishallintomenettelyyn asetetun Tirrenian ja CIN:n välinen taloudellinen jatkuvuus (jatkuvuuden puuttuminen)**

(195) Italia katsoi, ettei erityishallintomenettelyyn asetetun Tirrenian ja CIN:n välillä ollut taloudellista jatkuvuutta seuraavista syistä:

a) *Myynnin kohde:* Italia huomautti, että sen jälkeen kun koko Tirreniaa, mukaan lukien sen tytäryhtiötä Siremaria, koskeva yksityistämisyritys oli epäonnistunut – ja ennen kuin Tirrenia asetettiin erityishallintomenettelyyn – kyseisten yritysten (eli Tirrenia- ja Siremar-liiketoimintayksiköiden) varoista järjestettiin erilliset tarjouskilpailut. Myynti koski myös rajattuja omaisuuseriä, jotka kuuluivat erityishallintomenettelyyn asetetulle Tirrenialle, jolla ei ollut aiemmin toiminnallista autonomiaa. Varat, jotka eivät olleet julkisen palvelun kannalta olennaisia, kuten kuusi alusta, kiinteistöt ja taidekokoelma, myytiin erikseen. CIN:lle ei myöskään siirretty velkoja, jotka olivat aiheutuneet erityishallintomenettelyyn asetetulle Tirrenialle ennen omistusoikeuden luovutusta.

b) *Taloudellinen toiminta:* CIN:ää koskevassa uudessa sopimuksessa vahvistetut ehdot julkisen palvelun velvoitteiden hoitamiselle eroavat olennaisesti Tirrenialle alkuperäisessä sopimuksessa asetetuista ehdoista. Uudessa sopimuksessa määrätään esimerkiksi täysin erilaisista kriteereistä julkisen palvelun tuottamisesta maksettavan korvauksen laskentaa varten (korvaukselle on vahvistettu enimmäismäärä sen sijaan, että kyseisestä julkisesta palvelusta johtuvat tappiot katettaisiin kokonaan), ja se tuo enemmän joustoa matkustajille tarjottaviin hintoihin (hintakattojen käyttäminen kiinteiden hintojen sijasta). Italia katsoi, että korvausmenetelmän merkittävän muutoksen seurauksena ostajan oli välttämätöntä parantaa Tirrenia-liiketoimintayksikön organisatorista tehokkuutta. Lisäksi Italia väitti, että pelkkä omistusoikeuden luovutus julkiselta toimijalta yksityiselle muuttaa organisaatiota ja hallintoa merkittävästi ja että AGCM:n 21 päivänä kesäkuuta 2012 antamassa päätöksessä nro 23670 asetetut ehdot osaltaan varmistivat, ettei CIN:n ja erityishallintomenettelyyn asetetun Tirrenian välillä ollut taloudellista jatkuvuutta.

c) *Työvoimaan liittyvä keskeytys:* Italia huomautti, etteivät työntekijät siirtyneet automaattisesti ostajalle. Erityishallintomenettelyyn asetettu Tirrenia irtisanoi työntekijänsä ja kantoi täyden vastuun mahdollisista vanhoihin sopimuksiin liittyvistä jäljellä olevista kustannuksista. Ostaja teki uudet työtarjoukset sellaisille entisille työntekijöille, jotka katsottiin tarpeellisiksi luovutetun toiminnan harjoittamisessa (eli julkisen palvelun toteuttamisessa). Tarjouksen hyväksyneet entiset työntekijät palkattiin uuden ja erilaisen sopimuksen nojalla;

d) *Myyjän ja ostajan omistusosuuksien erillisyys:* Italia huomautti, että ostaja valittiin julkisessa tarjouskilpailussa, joka oli avoin mahdollisimman monelle tarjoajalle. Tarjouskilpailu perustui kilpailun, avoimuuden ja syrjintäkiellon periaatteisiin, ja voittaja valittiin korkeimman hinnan kriteerillä. Myyjä poikkeaa identiteetiltään täysin ostajasta, eikä myyjällä ja ostajalla ole keskenään osakkeiden omistussuhdetta.

e) *Liiketoimen taloudelliset perustelut:* Liiketoimen tavoitteena oli Tirrenian harjoittaman meriliikennetoiminnan vapauttaminen meriliikenteen kabotaasista annetun asetuksen noudattamiseksi. Ensimmäinen kiinnostuksenilmaisupyyntö julkaistiin syyskuussa 2010 ja CIN:n kanssa allekirjoitettiin myyntisopimus 25 päivänä heinäkuuta 2011, kun komissio aloitti muodollisen tutkintamenettelyn 5 päivänä lokakuuta 2011 tekemällään päätöksellä. Näin ollen Italia väitti, ettei kyseisen liiketoimen tarkoituksena ollut valtiontukisääntöjen kiertäminen, vaan se suunniteltiin ja toteutettiin tärkeän teollisuushankkeen toteuttamiseksi.

5. **ASIANOMAISTEN OSAPUOLTEN HUOMAUTUKSET**

(196) Neljä asianomaista osapuolta (erityishallintomenettelyyn asetettu Tirrenia, CIN, Pan Med ja GNV) esitti komissiolle huomautuksia, joista esitetään yhteenvedot seuraavissa jaksoissa.

5.1 **Erityishallintomenettelyyn asetetun Tirrenian huomautukset**

(197) Erityishallintomenettelyyn asetetun Tirrenian vastauksista vuoden 2011 ja vuoden 2012 päätöksiin esitetään yhteenveto jäljempänä.

5.1.1 *Rikkomusmenettely nro 2007/4609*

(198) Vuoden 2012 päätöstä koskevassa vastauksessaan erityishallintomenettelyyn asetettu Tirrenia viittasi ensinnäkin komission rikkomusmenettelyyn nro 2007/4609, jossa oli kyse meriliikenteen kabotaasista annetun asetuksen virheellisestä soveltamisesta (ks. myös 2.4 jakso). Erityishallintomenettelyyn asetettu Tirrenia viittasi tässä yhteydessä 21 päivänä joulukuuta 2009 päivättyyn kirjeeseen (ks. johdanto-osan 114 kappale), joka koski Italian aikomusta käynnistää tarjouskilpailut, joiden kohteena olisi julkisen palvelun sopimusten sijasta kyseisten sopimusten osapuolina olevat laivayhtiöt. Kyseisessä kirjeessä energiasta ja liikenteestä vastaava pääjohtaja totesi, että ottaen huomioon Italian viranomaisten kyseisellä alalla suunnitteleman radikaalin muutoksen sekä yhteiskunnalliset vaikutukset, jotka kyseisestä muutoksesta Italian viranomaisten mukaan seuraisivat, jos tarjoukset eivät kattaisi asianomaisten yritysten ostamista, valittu menettely oli – periaatteessa ja poikkeuksellisesti – hyväksyttävissä sen varmistamiseksi, että yhteisön laivanvarustajien syrjintäkiellon periaatetta noudatetaan.

(199) Komissio lähetti 21 päivänä kesäkuuta 2012 (ks. johdanto-osan 121 kappale) Italialle perustellun lausunnon, koska Caremarin, Laziomarin ja Saremarin merikabotaasin alalla tarjoamiin julkisiin palveluihin liittyvät kilpailumenettelyt viivästyivät siten, että ne järjestettiin vasta kolme vuotta asiaankuuluvien sopimusten normaalin päättymisajankohdan jälkeen. Perusteltu lausunto ei koskenut Tirreniaa, Siremaria ja Toremaria, koska Italian viranomaiset olivat saattaneet päätökseen kilpailumenettelyt kyseisten yritysten merikabotaasin alalla tarjoamien julkisten palvelujen osalta. Tällä perusteella ja Italian viranomaisten ja komission yksiköiden aiemman kirjeenvaihdon valossa erityishallintomenettelyyn asetettu Tirrenia väitti komission todenneen, että Tirrenia-liiketoimintayksikön yksityistämisessä oli noudatettu meriliikenteen kabotaasista annetun asetuksen 4 artiklaa.

(200) Erityishallintomenettelyyn asetettu Tirrenia väitti unionin tuomioistuinten oikeuskäytännön ([73]) perusteella, että mikäli julkisen palvelun velvoitteet on määritetty meriliikenteen kabotaasista annetun asetuksen mukaisesti, niiden on katsottava olevan yhteensopivia unionin oikeuden kanssa ilman, että SEUT-sopimuksen 106 artiklan 2 kohdassa

([73]) Erityishallintomenettelyyn asetettu Tirrenia viittaa erityisesti yhteisöjen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen tuomioon 15.6.2005, Fred Olsen SA, T-17/02, ECLI:EU:T:2005:218, 215 kohta.

tarkoitettu lisävalvonta olisi tarpeen. Erityishallintomenettelyyn asetettu Tirrenia katsoi, että koska rikkomusmenettelyssä päädyttiin siihen, että Tirrenia-liiketoimintayksikön liikennöimille reiteille ennen yksityistämistä asetetut julkisen palvelun velvoitteet olivat perusteltuja meriliikenteen kabotaasista annetun asetuksen valossa, tällaista päätelmää ei voitaisi kyseenalaistaa komission SEUT-sopimuksen 108 artiklan 2 kohdassa tarkoitetun muodollisen tutkintamenettelyn yhteydessä ([74]). Näin ollen SEUT-sopimuksen 108 artiklan 2 kohdan nojalla mahdollisesti toteutetut lisätoimet pitäisi kohdistaa vain muihin toimenpiteisiin kuin sellaisten ylimääräisten kustannusten korvaamiseen, jotka ovat aiheutuneet laillisesti asetettujen ja meriliikenteen kabotaasista annetun asetuksen mukaisten julkisen palvelun velvoitteiden hoitamisesta.

(201) Erityishallintomenettelyyn asetettu Tirrenia viittasi lisäksi vuonna 2009 annettuun tuomioon, jolla kumottiin vuoden 2004 päätös ja suljettiin pois se mahdollisuus, että kyseisessä päätöksessä arvioitu julkisen palvelun korvaus voitaisiin katsoa olemassa olevaksi tueksi. Erityishallintomenettelyyn asetettu Tirrenia väitti, että mikäli entiselle Tirrenia-konsernille myönnetty tuki katsottaisiin olemassa olevaksi tueksi, sama pätisi todennäköisesti myös korvaukseen, jota maksettiin Tirrenia-liiketoimintayksikön julkisen palvelun velvoitteiden hoitamisesta vuoden 2011 ja vuoden 2012 päätösten kattamasta ajanjaksosta aina yksityistämiseen asti. Erityishallintomenettelyyn asetettu Tirrenia huomauttaa, että alkuperäisen sopimuksen jatkaminen oli välttämätöntä, jotta Tirrenia-liiketoimintayksikön yksityistämisen yhteydessä voitiin taata julkisen palvelun tarjoaminen uuden sopimuksen tekemiseen asti. Näin ollen sitä pidettiin komission rikkomusmenettelyn tuloksen valossa perusteltuna. Lisäksi 1 päivän tammikuuta 2009 jälkeen tehdyistä ainoista konkreettisista muutoksista seurasi, että julkisesta palvelusta maksettavan korvauksen kokonaismäärä laski. Tästä syystä erityishallintomenettelyyn asetettu Tirrenia väittää, ettei toimenpiteestä ole voinut tulla uutta tukea.

5.1.2 *Alkuperäisen sopimuksen jatkaminen*

(202) Erityishallintomenettelyyn asetettu Tirrenia totesi seuraavaa todellisen yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvän palvelun olemassaolosta Tirrenia-liiketoimintayksikön alkuperäisen sopimuksen mukaisesti liikennöimillä reiteillä: Tirrenia oli ainut toimija reiteillä Palermo–Cagliari, Civitavecchia–Cagliari, Napoli–Cagliari, Cagliari–Trapani sekä Tremiti-saarten reiteillä; reiteillä Napoli–Palermo, Civitavecchia–Olbia ja Genova–Porto Torres julkisen palvelun korvausta maksettiin vain sesongin ulkopuoliselta ajalta. Sesongin aikana kyseisillä kolmella reitillä oli enemmän liikennettä, joten yritys pystyi tällöin toimimaan kilpailuperusteisesti. Erityishallintomenettelyyn asetettu Tirrenia huomauttaa, että alkuperäisen sopimuksen mukaan noilla reiteillä sesongin aikana mahdollisesti tehdyt voitot vähennettiin Tirrenialle maksettavasta julkisen palvelun korvauksesta, kun taas kyseisellä ajanjaksolla mahdollisesti syntyneet tappiot olivat yrityksen itsensä vastuulla ([75]).

(203) Erityishallintomenettelyyn asetettu Tirrenia toimitti myös matkustajatiedot reiteiltä, joita Tirrenia liikennöi julkisen palvelun järjestelmän puitteissa vuosina 2010 ja 2011. Tällä perusteella erityishallintomenettelyyn asetettu Tirrenia väittää täyttäneensä yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvistä palveluista vuonna 2011 tehdyn päätöksen 2 artiklan 1 kohdan d alakohdassa sekä yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvistä palveluista vuonna 2005 tehdyn päätöksen 2 artiklan 1 kohdan c alakohdassa asetetut edellytykset. Sen mukaan myös yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvistä palveluista vuonna 2011 tehdyn päätöksen 2 artiklan 4 kohdassa sekä yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvistä palveluista vuonna 2005 tehdyn päätöksen 2 artiklan 2 kohdassa asetetut edellytykset täyttyivät, koska alkuperäisten sopimusten nojalla maksettu korvaus oli selvitetty rikkomusmenettelyn yhteydessä.

(204) Erityishallintomenettelyyn asetettu Tirrenia väitti lisäksi, ettei valtio ollut maksanut sille liiallisia korvauksia. Se huomautti erityisesti, että sitä koskevan erityishallintomenettelyn ajalta tuen määrä oli absoluuttisesti noin 20 miljoonaa euroa ja suhteellisesti noin 25 prosenttia pienempi kuin sille aiemmilta kahdelta vuodelta (vuosilta 2008 ja 2009) maksettu keskimääräinen tukisumma. Erityishallintomenettelyyn asetettu Tirrenia totesi, että vuoden 2009 loppuun saakka maksetun julkisen palvelun korvauksen ansiosta Tirrenian oli mahdollista tasapainottaa tulonsa ja kustannuksensa ja jatkaa toimintaansa taloudellisten ja rahoituksellisten näkymiensä asteittaisesta heikkenemisestä huolimatta. Tirreniasta tuli ajan mittaan jatkuvasti riippuvaisempi tuista, koska sen muut tulot eivät riittäneet kattamaan julkisen palvelun toteuttamisesta aiheutuvien kustannusten nousua. Vuodesta 2010 lähtien maksettavalle korvaukselle asetettiin kuitenkin enimmäismäärä vuoden 2009 laissa, minkä seurauksena se oli huomattavasti alhaisempi kuin aiempina vuosina. Erityishallintomenettelyyn asetettu Tirrenia väitti, että tämän takia kyseinen julkinen tuki ei riittänyt kattamaan kustannuksia, joita Tirrenialle aiheutui asiaankuuluvien reittien liikennöinnistä. Näin ollen erityishallintomenettelyyn asetettu Tirrenia katsoo, ettei sille ole voitu maksaa liiallisia korvauksia niiden vuosien ajalta, joina alkuperäistä sopimusta jatkettiin.

([74]) Erityishallintomenettelyyn asetettu Tirrenia viittaa yhteisöjen tuomioistuimen tuomioon 10.5.2005, Italia v. komissio, C-400/99, ECLI:EU:C:2005:275 ja yhteisöjen ensimmäisen oikeusasteen tuomioon 4.3.2009, Tirrenia Navigazione v. komissio, T-265/04, T-292/04 ja T-504/04, ECLI:EU:T:2009:48.

([75]) Erityishallintomenettelyyn asetettu Tirrenia lisää, että Tirrenian oli jopa sesongin aikana täytettävä sopimuksessa asetetut vaatimukset, jotka koskivat vuorotiheyttä ja lauttojen määrää, sekä sovellettava alennettuja lippuhintoja asukkaisiin ja erityisiin matkustajaryhmiin. Tirrenialla oli kuitenkin vapaus määrittää hinnat kilpailuperusteisesti muiden matkustajien osalta.

5.1.3 *Tirrenialle myönnetyn pelastamistuen mahdollisesti sääntöjenvastainen jatkaminen*

(205) Vuoden 2010 päätöksellä hyväksytyn pelastamistuen takaisinmaksusta erityishallintomenettelyyn asetettu Tirrenia muistuttaa Italian viranomaisten ilmoittaneen komissiolle 16 päivänä toukokuuta 2011, että Tirrenian ja Siremarin erityishallinnot palauttaisivat pelastamistuen Tirrenia- ja Siremar-liiketoimintayksiköiden myynnistä saaduilla tuloilla, kun kyseiset myyntiprosessit olisi saatu päätökseen. Taloudellisen kehityksen ministeriö hyväksyi 23 päivänä toukokuuta 2011 Tirrenia-liiketoimintayksikön luovutuksen CIN:lle ja myyntisopimus allekirjoitettiin 25 päivänä heinäkuuta 2011, joten niin Italian viranomaiset kuin erityishallintomenettelyyn asetettu Tirrenia uskoivat aivan oikeutetusti tuossa vaiheessa, että tuki voitaisiin maksaa takaisin asetettuun määräaikaan eli 28 päivään elokuuta 2011 mennessä. Erityishallintomenettelyyn asetettu Tirrenia huomautti, että myynnin loppuunsaattaminen viivästyi odottamattomien tapahtumien vuoksi, minkä takia erityishallintomenettelyyn asetetun Tirrenian oli jatkettava liikennöintiä huomattavasti aiottua pidempään ja kannettava tästä aiheutuneet kustannukset. Erityishallintomenettelyyn asetettu Tirrenia maksoi kuitenkin pelastamistuen kokonaisuudessaan takaisin valtiolle kertamaksulla 18 päivänä syyskuuta 2012 eli vain 48 päivän kuluttua siitä, kun CIN:n ensimmäinen maksuerä oli kirjattu saajan tilille (1 päivänä elokuuta 2012).

(206) Pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 25 kohdan c alakohdassa asetetusta vaatimuksesta erityishallintomenettelyyn asetettu Tirrenia totesi seuraavaa: Tirrenian selvitystilasuunnitelma oli julkaistu erityishallinnon verkkosivuilla ([76]) hyvissä ajoin ennen edellä mainitun kuuden kuukauden määräajan päättymistä. Erityishallintomenettelyyn asetettu Tirrenia lisäsi, että kaikki yksityistämisprosessin myöhempää etenemistä koskevat olennaiset tiedot – jotka käsittävät erityishallintomenettelyyn asetetun Tirrenian mukaan lähinnä pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen mukaisen rakenneuudistussuunnitelman – toimitettiin säännöllisesti komissiolle sekä valtiontuen että sulautuman hyväksymistä koskevien menettelyjen osalta. Näin ollen erityishallintomenettelyyn asetettu Tirrenia väitti, että komissio oli täysin tietoinen asioiden kulusta ja että kyseinen suunnitelma oli toteuttamiskelpoinen, johdonmukainen ja kattava, jotta sen avulla voitiin palauttaa Tirrenian kannattavuus pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivoissa edellytetyllä tavalla.

(207) Erityishallintomenettelyyn asetettu Tirrenia väitti myös, että Tirrenia lakkasi olemasta vaikeuksissa oleva yritys heti, kun se sai pelastamistukea, jonka ansiosta se kykeni hoitamaan kyseisen julkisen palvelun säännöllisesti ja hallinnoimaan samalla asianmukaisesti selvitystilaprosessia. Sen mukaan kyseiset toiminnot hoidettiin kyseisenä ajanjaksona säännöllisesti ja ilman sellaisia häiriöitä, jotka ovat tavallisia vaikeuksissa oleville yrityksille. Erityishallintomenettelyyn asetettu Tirrenia lisäsi, että yksityistäminen saatiin vietyä päätökseen samanaikaisesti rakenneuudistussuunnitelman kanssa. Tämä tarkoitti rakenteellisten muutosten tekemistä Tirrenian organisaatioon ja hallintoon, jotta Tirrenian kannattavuus voitaisiin palauttaa pitkällä aikavälillä. Erityishallintomenettelyyn asetettu Tirrenia huomautti vielä, että vuoden 2010 päätöksessä vahvistettiin, että tuen ainutkertaisuuden periaatetta oli noudatettu myös aiemmin eli julkisen palvelun velvoitteiden hoitamisesta maksettavan korvauksen yhteydessä. Näin ollen erityishallintomenettelyyn asetettu Tirrenia väitti, että Italian viranomaiset saattoivat oikeutetusti odottaa, ettei kyseinen korvaus ollut valtiontukea.

5.1.4 *Uusi sopimus*

(208) Valitusta menettelystä erityishallintomenettelyyn asetettu Tirrenia väitti, että Italia antoi uuden sopimuksen tiedoksi komissiolle 10 päivänä tammikuuta 2012 yksinomaan oikeusvarmuuteen liittyvistä syistä. Näin ollen erityishallintomenettelyyn asetettu Tirrenia oli eri mieltä komission vuoden 2012 päätöksessä esittämästä näkemyksestä, jonka mukaan kyseinen toimenpide saattaisi olla sääntöjenvastaista tukea, joka on myönnetty SEUT-sopimuksen 108 artiklan 3 kohdan mukaisen täytäntöönpanokiellon vastaisesti.

(209) Uuden sopimuksen sisällön osalta erityishallintomenettelyyn asetettu Tirrenia vastasi komission epäilyksiin siitä, täyttikö kyseinen toimenpide yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvistä palveluista vuonna 2011 tehdyssä päätöksessä asetetut edellytykset.

(210) Erityishallintomenettelyyn asetettu Tirrenia väitti erityisesti, että vuosia 2010 ja 2011 koskevien matkustajatietojen perusteella yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvistä palveluista vuonna 2011 tehdyn päätöksen 2 artiklan 1 kohdan d alakohdassa vahvistettua rajaa ei rikottu. Koska uusi sopimus on kahdeksanvuotinen, se ei myöskään ylitä saman päätöksen 2 artiklan 2 kohdan mukaista kymmenen vuoden enimmäisaikaa. Lisäksi erityishallintomenettelyyn asetettu Tirrenia väitti, että rikkomusmenettelyn tuloksen valossa (ks. myös 5.1.1 jakso) ja Tirrenia-liiketoimintayksikön yksityistämisen jälkeen myös yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvistä palveluista vuonna 2011 tehdyn päätöksen 2 artiklan 4 kohdassa asetettu edellytys täyttyi.

(211) Erityishallintomenettelyyn asetettu Tirrenia huomautti, että uuden sopimuksen 3 artiklassa luetellaan selvästi tarjottavat palvelut ja sen liitteessä A määritellään yksityiskohtaisesti käytettävät alustyypit ja katetut ajanjaksot sekä täsmennetään ilta- ja yöliikennettä koskevat vaatimukset ja hintarajoitukset. Erityishallintomenettelyyn asetettu

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

Tirrenia lisäsi vielä, että uudessa sopimuksessa vahvistetaan yksityiskohtaiset säännöt korvauksen laskenta-, valvonta- ja tarkistusparametreja sekä liiallisen korvauksen välttämistä ja takaisinperintää koskevaa järjestelmää varten ja asetetaan palvelun olennaisia näkökohtia (kuten hinta, laatu ja määrä) koskevat sitovat vaatimukset. Uuden sopimuksen liitteessä A vahvistetaan kunkin reitin osalta enimmäishinnat henkilöä tai ajoneuvoa kohden ja eritellään vakiohinnat ja saarten asukkaisiin sovellettavat alennetut hinnat. Julkisen palvelun velvoitteista maksettava vuotuinen korvaus on määritetty koko sopimuksen voimassaoloajaksi. Sopimus sisältää kuitenkin mekanismin taloudellisten viiteparametrien tarkistamiseksi kolmen vuoden välein sekä suojalausekkeen, jota voidaan soveltaa kummankin osapuolen hyväksi ennalta arvaamattomien ja rakenteellisten muutosten seurauksena ja joka koskee kiinteän kynnysarvon ylittämistä tiettyjen taloudellisten parametrien osalta. Erityishallintomenettelyyn asetettu Tirrenia huomautti vielä, että edellä kuvattujen vaatimusten täyttämisen varmistamiseksi uudessa sopimuksessa otettiin käyttöön palvelun tarjoajaa koskeva tiukka ja kattava seuraamusjärjestelmä, joka perustuu pelotevaikutuksen periaatteeseen. Toimintaa valvovilla ministeriöillä on lisäksi oikeus suorittaa tarkastuksia ja hankkia tietoa arvioidakseen sopimuksessa määrättyjen velvollisuuksien täyttämistä.

5.1.5 *Tirrenian yksityistäminen ja CIN:n suorittaman ostohinnan maksun lykkäys*

(212) Vuoden 2011 päätökseen antamassaan vastauksessa erityishallintomenettelyyn asetettu Tirrenia huomautti, että Tirrenia-liiketoimintayksikön yksityistämisessä noudatettiin täysimääräisesti valtiontukia koskevaa lainsäädäntöä. Se viittasin erityisesti tuomioon GRAWE perustuvaan oikeuskäytäntöön ([77]), jossa katsotaan, että kun valtion omistama yritys yksityistetään, voidaan olettaa, että markkinahinta vastaa korkeinta saatua tarjousta, jos kyseinen tarjous on uskottava ja sillä on taloudellista arvoa.

(213) Vuoden 2012 päätökseen antamassaan vastauksessa erityishallintomenettelyyn asetettu Tirrenia puolestaan palautti mieleen tarjouskilpailumenettelyn päävaiheet ja myöhemmät tapahtumat. Se korosti, että erityishallintojohtaja suunnitteli ja toteutti tarjouskilpailumenettelyn tarkoituksenmukaisimpana pitämällään tavalla mahdollisimman korkean arvon saavuttamiseksi ja että tämän oli lain mukaan otettava käyttöön suojatoimia kyseisen menettelyn avoimuuden, puolueettomuuden ja oikeudenmukaisuuden varmistamiseksi.

(214) Erityishallintomenettelyyn asetettu Tirrenia väitti myös, ettei tarjouskilpailumenettelyyn sovellettu mitään sellaisia ehtoja, jotka olivat sellaisenaan omiaan alentamaan myytäväksi tarjottujen varojen arvoa tai vähentämään mahdollistajien ostajien määrää. Tämä pätee erityisesti seuraaviin vuoden 2011 päätöksessä mainittuihin ehtoihin: i) työllisyystason säilyttäminen ja ii) alusten ja julkisen palvelun velvoitteiden liittäminen toisiinsa yhdessä yksittäisessä tarjouskilpailumenettelyssä. Ensin mainitun ehdon osalta erityishallintomenettelyyn asetettu Tirrenia totesi, että kyse on pakottavasta säännöksestä, joka on vahvistettu soveltamisalaltaan yleisellä säädöksellä ja jota sovelletaan erotuksetta. Viimeksi mainitusta ehdosta erityishallintomenettelyyn asetettu Tirrenia totesi, että mahdollisuus käyttää kyseisen liiketoimintayksikön aluksia sopimuksessa vahvistettujen julkisen palvelun reittien liikennöinnissä näyttää olevan kannattava liiketoimintamahdollisuus ennemminkin myyntiin asetetun liiketoimintayksikön arvoon kielteisesti vaikuttava tekijä, etenkin kun meriliikenneala oli tuolloin taantumassa.

(215) CIN:n suorittaman ostohinnan osittaisesta maksun lykkäyksestä erityishallintomenettelyyn asetettu Tirrenia väitti, ettei tätä seikkaa pitäisi arvioida erillään muusta yksityistämisprosessista. Erityishallintomenettelyyn asetettu Tirrenia korosti, että tarjouskilpailumenettelyn tarkoituksena oli turvata kilpailun, avoimuuden ja syrjintäkiellon periaatteiden täysimääräinen noudattaminen. Erityishallintomenettelyyn asetettu Tirrenia tukeutui unionin tuomioistuinten oikeuskäytäntöön ([78]) ja väitti, että kyseisen tarjouskilpailun tuloksena saatiin markkinahinta. Päätös porrastettujen maksujen sallimisesta perustui tarjouskilpailuprosessin dynamiikkaan ja johtui siitä, ettei CIN:n tarjoukselle saatu kilpailevia lopullisia tarjouksia. Erityishallintomenettelyyn asetettu Tirrenia väitti, että ostohinnan maksun osittaisen lykkäyksen salliminen ei näin ollen ole valikoiva toimenpide CIN:n hyväksi. Sen mukaan näin on erityisesti siksi, että kaikille mahdollisille tarjoajille tiedotettiin siitä, että CIN:n tarjous sisälsi erissä maksamisen, ja niitä pyydettiin toimittamaan parempia tarjouksia.

(216) Näistä syistä erityishallintomenettelyyn asetettu Tirrenia väitti, etteivät Tirrenian yksityistämiseen ja ostohinnan porrastettuun maksamiseen liittyvät komission epäilykset olleet perusteltuja.

([77]) Unionin yleisen tuomioistuimen tuomio 28.2.2012, Grazer Wechselseitige Versicherung AG, T-282/08, ECLI:EU:T:2012:91.

([78]) Erityishallintomenettelyyn asetettu Tirrenia viittaa unionin yleisen tuomioistuimen tuomioon 28.2.2012, Land Burgenland ja Itävalta v. komissio, T 268/08 ja T 281/08, ECLI:EU:T:2012:90, 70, 72 ja 87 kohta.

5.1.6 *Taloudellisen jatkuvuuden puuttuminen Tirrenian ja CIN:n välillä*

(217) Erityishallintomenettelyyn asetettu Tirrenia kuvaili seuraavia Tirrenia-liiketoimintayksikön yksityistämiseen liittyviä piirteitä: luovutuksen kohde (varat ja vastuut); taloudellinen toiminta, työvoima ja osapuolten henkilöllisyys; myyntihinta; toimen logiikka ja ajoitus. Erityishallintomenettelyyn asetettu Tirrenia väitti, että tässä tapauksessa kaikki nämä näkökohdat viittaavat siihen, ettei erityishallinnon myymän Tirrenia-liiketoimintayksikön ja CIN:n välillä ole taloudellista jatkuvuutta.

(218) Erityishallintomenettelyyn asetettu Tirrenia väitti, että CIN:lle luovutettu kohde oli suunniteltua rajallisempi, koska myyntiin laitettiin vain julkisia palveluja hoitava liiketoimintayksikkö (mukaan lukien Siremar), ei koko Tirreniaa. Lisäksi kaikki Tirrenia-liiketoimintayksikön varoihin liittyvät jäljellä olevat vastuut peruutettiin, kun myyntiprosessi oli saatu päätökseen.

(219) Erityishallintomenettelyyn asetettu Tirrenia huomautti myös, että kyseisen liiketoimen eli yksityistämisen loppuunsaattamisen todellisen luonteen johdosta oli ilmeistä, ettei organisaatiorakenteessa, päätöksenteossa, hallintokriteereissä ja liiketoimintastrategioissa ollut taloudellisesta jatkuvuutta. Erityishallintomenettelyyn asetettu Tirrenia katsoi lisäksi, että AGCM:n tutkittua kyseisen liiketoimen uuteen yksityiseen yritykseen kohdistettiin rajoittavia toimenpiteitä ([79]), jotka niiden aiotun tavoitteen (eli kilpailun edistämisen) lisäksi voimistivat taloudellisen jatkuvuuden puuttumista myyjän ja Tirrenia-liiketoimintayksikön ostajan välillä.

(220) Lisäksi asetuksen 270/1999 56 §:n 3 a momentissa vahvistetaan, ettei Italian siviililain 2112 §:ää sovelleta olennaisia julkisia palveluja tuottavien yritysten myyntiin, millä varmistetaan taloudellisen jatkuvuuden estäminen työvoiman osalta. Erityishallintomenettelyyn asetettu Tirrenia muistutti vielä, että vähimmäismyyntihinnan asetti riippumaton asiantuntija, että myyntimenettely oli avoin ja syrjimätön ja että ainut kriteeri voittajan valitsemiseksi oli korkein hinta.

(221) Erityishallintomenettelyyn asetettu Tirrenia huomautti lopuksi, että Tirrenia-liiketoimintayksikön tarjouskilpailumenettely aloitettiin syyskuussa 2010 ja että sen päätteeksi CIN:n kanssa allekirjoitettiin myyntisopimus 25 päivänä heinäkuuta 2011, kun taas komissio aloitti muodollisen tutkinnan vasta 5 päivänä lokakuuta 2011 tehdyllä päätöksellä. Näin ollen liiketoimen tarkoituksena ei ole voinut olla valtiontukisääntöjen kiertäminen. Liiketoimen tarkoituksena oli päinvastoin meriliikenteen kabotaasista annetun asetuksen mukainen meriliikennealan vapauttaminen yksityistämisen avulla.

5.2 **CIN:n huomautukset**

(222) Seuraavissa jaksoissa esitetään yhteenveto CIN:n vuoden 2011 ja vuoden 2012 päätöksiin antamista vastauksista, joka koskevat lähinnä yksityistämisprosessia.

5.2.1 *Myyntimenettelyn avoimuus*

(223) CIN katsoo, että maksukyvyttömäksi julistamisen seurauksena erityishallintomenettelyyn asetetun Tirrenian myynti toteutettiin kilpailuun perustuvalla, avoimella ja syrjimättömällä menettelyllä asetuksen 347/2003 4 §:n 4 a momentissa säädetyllä tavalla. CIN:n mukaan sovellettaessa asetuksessa 134/2008 säädettyä mahdollisuutta valita ostaja yksityisten neuvottelujen kautta on epäilemättä noudatettava kilpailun, avoimuuden ja syrjintäkiellon periaatteita.

(224) CIN viittaa tässä yhteydessä erityishallintomenettelyyn asetetun Tirrenian 5 päivänä lokakuuta 2011 julkaisemaan lehdistötiedotteeseen, jossa todetaan seuraavaa: ”nämä menettelyt ([80]) toteutettiin tarjouskilpailumenettelyinä, joissa noudatettiin täysimääräisesti avoimuuden ja syrjintäkiellon periaatteita, millä lähtökohtaisesti suljettiin pois mahdollisuus toteuttaa myynti yksityisen neuvottelun kautta”; ja ”sen varmistamiseksi, että tarjouskilpailumenettelyt

([79]) Kyseisiä toimenpiteitä olivat muun muassa seuraavat: 1) Mobyn velvollisuus lopettaa rahtiliikenne reitillä Livorno–Cagliari siinä tapauksessa, että uusi toimija ilmaisee kiinnostuksensa liikennöidä tätä reittiä; 2) Mobyn velvollisuus lopettaa liikennöinti reitillä Genova-Porto Torres päällekkäisten toimintojen välttämiseksi CIN:n kanssa; 3) Mobyn ja CIN:n velvollisuus myydä muille toimijoille 10 prosenttia yhdistetystä matkustaja- ja rahtiliikennekapasiteetistaan reiteillä Civitavecchia–Olbia ja Genova-Olbia; ja 4) Mobyn ja CIN:n velvollisuus olla allekirjoittamatta tai päättämättä yhteistunnusta koskevia sopimuksia tai muun tyyppisiä sopimuksia, jotka koskevat lippujen myymistä joko kilpailijoiden tai niihin liittyvien osapuolten kanssa reiteillä Civitavecchia–Olbia, Genova–Porto Torres ja Genova-Olbia.

([80]) Tirrenia- ja Siremar-liiketoimintayksiköiden myyntiä koskevat menettelyt (komission huomautus).

ovat avoinna mahdollisimman monelle markkinatoimijalle, liiketoimintayksiköiden myynti rajattiin koskemaan vain sellaisia varoja ja sopimussuhteita, jotka ovat olennaisia julkisen palvelun tuottamisessa, ja kyseisten yritysten mahdollisten muiden varojen myymiseksi järjestettiin erilliset myyntimenettelyt. […] mahdollisille ostajille ei asetettu lakisääteisten velvoitteiden lisäksi muita velvoitteita tai lisätaakkaa”.

(225) Seuraavissa kohdissa esitetään CIN:n huomiot tavasta, jolla tarjouskilpailumenettely julkaistiin ja toteutettiin.

(226) Kiinnostuksenilmaisupyyntö julkaistiin Tirrenian verkkosivujen ja muiden verkkosivujen ohella myös suurissa kansallisissa ja ulkomaisissa sanomalehdissä sekä italiaksi että englanniksi. Lisäksi kyseiseen pyyntöön vastaamisen alkuperäistä määräaikaa jatkettiin melkein kuukaudella 20 päivään lokakuuta 2010 asti. Näin ollen kaikille mahdollisille tarjoajille sekä kansallisella että kansainvälisellä tasolla annettiin riittävästi aikaa toimittaa kiinnostuksenilmaisunsa ja hankkia tarvittavat tiedot Tirrenia-liiketoimintayksikön ostamista koskevan tarjouksen laadintaa varten.

(227) Yli 20 osapuolta toimitti kiinnostuksenilmaisunsa. Näin ollen CIN pitää täysin perusteettomana komission näkemystä, jonka mukaan kyseinen myyntimenettely ei täyttänyt avoimuusvaatimuksia, koska se perustui yksityisiin neuvotteluihin. Due diligence -vaiheessa kaikille tarjoajille annettiin asianmukainen pääsy Tirrenia-liiketoimintayksikön merkityksellisiin tietoihin. Mahdollisten tarjoajien saataville asetettiin esimerkiksi kaikki tarjouksen laadinnassa tarvittavat tekniset, oikeudelliset, taloudelliset ja rahoitukselliset tiedot (kuten yksityiskohtainen kuvaus myytävän liiketoiminnan laajuudesta, liiketoimintasuunnitelma, myyjän due diligence -raportti sekä uuden julkista palveluhankintaa koskevan sopimuksen luonnos).

(228) CIN:n mukaan ei vaikuta mahdolliselta epäillä, että kaikki Tirrenia-liiketoimintayksikön ostamisesta mahdollisesti kiinnostuneet tahot Italiassa ja sen ulkopuolella eivät voineet ilmaista kiinnostustaan tai saaneet käyttöönsä avoimesti ja syrjimättömästi tarvittavaa asiakirja-aineistoa yksityiskohtaisen tarjouksen laatimiseksi.

5.2.2 *Yksityistämisen laajuus*

(229) CIN huomauttaa vastauksessaan, että erityishallintojohtaja rajasi nimenomaan korkeimman myyntihinnan saadakseen Tirrenia-liiketoimintayksikön myynnin koskemaan vain niitä varoja ja sopimuksia, joita edellytettiin julkisen palvelun velvoitteiden toteuttamisessa.

(230) Esimerkiksi kaikki myyntiin sisältyneet alukset ovat ehdottoman tarpeellisia julkisen palvelun velvoitteiden hoitamiseksi, koska kyse on tismalleen samoista aluksista, joita Tirrenia käytti liikennöidessään julkisen palvelun velvoitteiden kattamia reittejä sopimuksen mukaisesti. Reiteillä Civitavecchia–Olbia, Genova–Porto Torres ja Napoli–Palermo, joilla julkisen palvelun korvaus maksetaan vain sesongin ulkopuoliselta ajalta, käytetään samoja aluksia myös sesongin aikana. CIN väittää, että koska näitä aluksia käytettiin ja ne olivat olennaisia julkisen palvelun velvoitteiden hoitamisessa kaksi kolmasosaa vuodesta, kyseisen liiketoimintayksikön myynnin oli katettava myös ne.

(231) CIN toteaa vielä, että erityishallintojohtaja käynnisti erilliset menettelyt sellaisten Tirrenian omaisuuserien myyntiä varten, jotka eivät olleet tarpeen julkisen palvelun yhteyksien liikennöimiseksi. Kyseiset menettelyt koskivat Tirrenian kiinteistöjen ja taideteosten myyntiä ja – mikä tärkeintä – kuuden sellaisen Tirrenian aluksen myyntiä, joita ei tarvittu sopimuksen mukaisen julkisen palvelun toteuttamisessa.

5.2.3 *Tarjoajille asetetut ehdot*

(232) Työllisyyden tason säilyttämisen osalta CIN toteaa, että ainut siihen liittyvä ehto johtuu sovellettavasta lainsäädännöstä, nimittäin asetuksen 270/1999 63 §:n 2 momentista, eikä erityishallintojohtaja asettanut sitä juuri Tirrenian tapauksessa.

(233) CIN korostaa, että Italian siviililain 2112 §:n mukaan liiketoiminnan luovutuksen yhteydessä työsopimus jatkuu ostajan kanssa ja työntekijä säilyttää kaikki siitä johtuvat oikeudet. Asetuksen 270/1999 56 §:n 3 a momentin nojalla tätä tavanomaista menettelyä ei kuitenkaan sovelleta, jos luovutuksen kohteena on erityishallintomenettelyyn asetettu liiketoimintayksikkö. Kun siis otetaan huomioon sekä asetuksen 270/1999 63 §:n 2 momentissa säädetyn erityisvelvoitteen rajattu kesto (kaksi vuotta) sekä se, että kyseinen velvollisuus koski ainoastaan julkisen palvelun velvoitteen hoitamisen edellyttämää ”olennaista henkilöstöä”, tällaisen velvollisuuden ei voida CIN:n mielestä katsoa alentaneen Tirrenia-liiketoimintayksikön arvoa.

(234) Komission huolesta, joka liittyy valitun tarjoajan velvollisuuteen täyttää julkisen palvelun velvoitteet, CIN toteaa seuraavaa: Ei ole näyttöä siitä, että erilainen menettely olisi johtanut erilaiseen lopputulokseen ja erityisesti korkeampaan ostohintaan. CIN katsoo, että päätöksellä kilpailuttaa julkisia palveluhankintoja koskevat sopimukset ja niiden perusteella maksettava korvaus yhdessä kyseisten palvelujen järjestämisessä välttämättömien varojen kanssa päinvastoin varmistettiin suurempi kilpailu mahdollisten tarjoajien kesken.

(235) Tämän tavoitteen saavuttamiseksi erityishallintojohtaja on siten toiminut CIN:n mukaan oikein i) rajatessaan myytävän liiketoimintayksikön sellaisiin varoihin ja sopimuksiin, jotka olivat toiminnan kannalta välttämättömiä julkisen palvelun hoitamisessa, ja ii) asettamalla ostajille vain lakisääteisiä velvoitteita. CIN katsoo, että tämä tavoite on varmasti saavutettu, sillä yhteensä jopa 21 kansallista, eurooppalaista ja kolmannen maan osapuolta ilmaisi kiinnostuksensa Tirrenia-liiketoimintayksikön ostamista kohtaan.

5.2.4 *Ostohinta*

(236) CIN ei pidä perusteltuina komission epäilyksiä siitä, saatiinko Tirrenia-liiketoimintayksiköstä paras mahdollinen hinta. CIN:n mukaan ostohintaa voitiin pitää jopa markkinahintaa korkeampana. CIN viittaa erityisesti siihen tosiseikkaan, että yksi Tirrenia-liiketoimintayksikön ostamista koskevan kiinnostuksensa ilmaisseista toimijoista, nimittäin […], kyseenalaisti ministeriön nimittämän riippumattoman asiantuntijan määrittämän hinnan sillä perusteella, että kyseinen summa (380 000 000 euroa) oli liian korkea ([81]). CIN:n mukaan tämä tarkoittaa implisiittisesti sitä, että yksityisen sijoittajan mielestä CIN:n maksama ostohinta – joka oli itse asiassa asiantuntijan määrittämää hintaa korkeampi – oli liian korkea. Näin ollen ei CIN:n mukaan voida kyseenalaistaa sitä, että menettely johti korkeimpaan hintaan.

(237) CIN korostaa, että jos Tirrenia-liiketoimintayksiköstä olisi saatu useita tarjouksia, myöntämisperusteena olisi joka tapauksessa ollut korkein tarjottu hinta. Asetuksen 347/2003 mukaan ostohinta ei myöskään voi missään tapauksessa olla alhaisempi kuin riippumattoman arvioinnin perusteella vahvistettu markkinahinta.

(238) CIN oli ainut yritys, joka toimitti sitovien tarjousten jättämisen määräaikaan eli 15 päivään maaliskuuta 2011 mennessä pätevän, sitovan ja menettelyn aloittamista koskevassa kirjeessä luetellut vaatimukset täyttävän ostotarjouksen. Erityishallintojohtajan pyynnöstä CIN toimitti 14 päivänä huhtikuuta 2011 lisäselvityksiä sekä lopullisen sitovan tarjouksen saattaakseen tarjouksensa täysin yhdenmukaiseksi ministeriön nimittämän asiantuntijan laatiman arvion kanssa. Erityishallintomenettelyyn asetettu Tirrenia ei tässä vaiheessa tehnyt hankintasopimusta suoraan CIN:n kanssa vaan pyrki varmistamaan mahdollisimman suuren kilpailun tarjoajien välillä. Tämän seurauksena CIN:n sitova tarjous tallennettiin tietokantaan ja kaikkia due diligence -vaiheeseen hyväksyttyjä tarjoajia pyydettiin toimittamaan parempia ostotarjouksia. Viimeiselle tarjouskierrokselle asetettuun määräaikaan (jota oli jatkettu 19 päivään toukokuuta 2011) mennessä ei kuitenkaan saatu muita tarjouksia.

(239) CIN huomauttaa, että erityishallintomenettelyyn asetettu Tirrenia vahvisti tämän, kun se totesi edellä mainitussa 5 päivänä lokakuuta 2011 julkaistussa lehdistötiedotteessa seuraavaa: ”Tarjousten vertailussa ja voittajan valinnassa ainoana kriteerinä pitäisi olla korkein hinta. [Sovellettavan] lain säännösten mukaan ostohinta ei myöskään voi olla missään tapauksessa alhaisempi kuin se varojen markkinahinta, jonka riippumattomaksi asiantuntijaksi nimetty johtava rahoituslaitos on vahvistanut valaehtoisesti suorittamansa arvostuksen perusteella”; ja ”Tirrenian myyntimenettelyn osalta on todettava, että Compagnia Italiana di Navigazionen toimitettua sitovan ostotarjouksen, joka vastasi varojen taloudellista arvoa, kyseisen tarjouksen ehdot ilmoitettiin mahdollisimman suuren avoimuuden varmistamiseksi kaikille muille tarjoajille, joille annettiin myös riittävästi aikaa esittää vastatarjouksensa. Vastatarjouksia ei kuitenkaan saatu.”

([81]) Komissio huomioi tämän seikan myös CIN:n ja Tirrenia-liiketoimintayksikön ehdotettua sulautumista koskevassa menettelyssään (asia M.6362, jonka käsittely päätettiin sittemmin osapuolten peruttua ilmoituksen).

5.2.5 *Ostohinnan maksun osittainen lykkäys*

(240) CIN totesi tästä aiheesta seuraavaa: Koroton maksun lykkäys koskee ainoastaan 180 000 000 euron osuutta 380 100 000 euron kokonaisostohinnasta. CIN huomauttaa myös, että maksun lykkäys liittyy myytävän kohteen luonteeseen eli liiketoimintasegmenttiin, jonka todellinen arvo riippuu uudessa sopimuksessa määrättyjen korvausten tosiasiassa maksetusta määrästä kahdeksan vuoden aikana. CIN väittää, että tämä seikka on otettu huomioon myös riippumattoman asiantuntijan Tirrenia-liiketoimintayksikköä koskevassa arviointiraportissa ([82]).

(241) Lisäksi CIN toteaa, että maksun osittainen lykkäys koroitta oli osa tarjouskilpailumenettelyä, koska sen esittämä ja tämän ehdon sisältävä sitova tarjous asetettiin saataville tietokannassa. Erityishallintojohtaja pyysi kaikkia muita tarjoajia esittämään korkeamman tarjouksen. Koska parempaa tarjousta ei saatu, myyjä on CIN:n mukaan saanut parhaat mahdolliset maksuehdot, jotka markkinoilla oli tosiasiallisesti saatavilla. Toisin sanoen CIN katsoo, että maksun osittainen lykkäys ilman korkoa oli tässä tapauksessa paras ja itse asiassa ainut vaihtoehto, jonka ansiosta Tirrenia-liiketoimintayksiköstä saatiin oikea hinta suhteessa sen arvoon.

5.2.6 *CIN:lle uuden sopimuksen mukaisesti maksettava julkisen palvelun korvaus*

(242) CIN toteaa, että se oli sopimuksen tekohetkellä (eli maaliskuussa 2013) ainoa aktiivinen toimija lähes kaikilla uuden sopimuksen kattamilla reiteillä. Ainoastaan Napolin ja Palermon välisellä yhdistelmäreitillä (jota liikennöidään sopimuksen puitteissa vain sesongin ulkopuolella) on läsnä toinen toimija eli vuodesta 2011 lähtien GNV (yhteistyössä tätä reittiä jo ennen vuotta 2011 liikennöineen SNAV:n kanssa). CIN:n mielestä kyseisen toimijan tarjoamia palveluja ei kuitenkaan voi verrata sen omiin palveluihin. CIN katsoo, ettei uusi sopimus voi vääristää kilpailua tai vaikuttaa unionin sisäiseen kauppaan, koska sen kattamilla reitillä ei ole edellä mainittua reittiä lukuun ottamatta kilpailijoita. Näin ollen uuden sopimuksen perusteella maksettu korvaus ei CIN:n mukaan voi olla valtiontukea (mahdollisesti reittiä Napoli–Palermo lukuun ottamatta).

(243) Lisäksi CIN väittää, ettei uuden sopimuksen perusteella maksettu korvaus anna sille taloudellista etua. CIN katsoo erityisesti, että neljä Altmark-kriteeriä täyttyvät eivätkä komission tähän liittyvät epäilykset siten ole perusteltuja. CIN huomauttaa, ettei asiaankuuluvilla reiteillä ole kilpailevia toimijoita, mikä sen mukaan jo itsessään oikeuttaa sekä tarpeen asettaa CIN:lle julkisen palvelun velvoitteita että korvauksen, jota sille tästä johtuen maksetaan. CIN lisää, että kilpailevan toimijan ([83]) väliaikainen läsnäolo uuden sopimuksen mukaisesti maksettavan julkisen palvelun korvauksen soveltamisalaan kuuluvilla reiteillä ei itsessään vähentäisi CIN:lle kyseisellä reitillä asetettuja julkisen palvelun velvoitteita. CIN:n on taattava palvelun jatkuvuus kyseiseillä reiteillä, kun taas kilpailevat toimijat voivat vapaasti vähentää, keskeyttää tai peruuttaa suunniteltuja vuorojaan. Toisin kuin CIN, kyseiset toimijat voivat myös vapaasti päättää vuorotiheydestä sekä palvelujensa kapasiteetista, laadusta ja hinnoista.

(244) Kolmannen Altmark-kriteerin osalta CIN kiistää komission arvion, jonka mukaan 6,5 prosentin riskipreemio olisi liian korkea siksi, ettei CIN väitetysti kanna palvelun tarjoajalle tavallisesti kuuluvaa riskiä. Tältä osin CIN toteaa, että sillä on velvollisuus pitää vuorotiheys vähimmäistasolla sekä soveltaa uudessa sopimuksessa määrättyjä hintakattoja, vaikka markkinakysyntä ei anna perusteita tällaiselle vuorotiheydelle tai hintakatot osoittautuvat liian mataliksi ja taloudellisesti kestämättömiksi. Näin ollen CIN kantaa mielestään markkinakysynnän epävarmuudesta johtuvan riskin, jolla ei ole vaikutusta muihin toimijoihin ([84]). CIN:n on myös vastattava vähintään kolmen vuoden

([82]) CIN viittaa erityisesti raportin sivuun 6, jolla asiantuntija selventää, että kyseisen liiketoimintasegmentin arvon vaihteluväli ”on määritetty sillä oletuksella, että kyseisen liiketoimintasegmentin ja Italian valtion sopimusta julkisesta palvelusta sovelletaan edelleen ja että siihen liittyvät maksut maksetaan sovellettavan sopimusluonnoksen mukaisesti ja huomioidaan erityisesti tämän vaihteluvälin perusteella laaditussa segmenttikohtaisessa suunnitelmassa. […] Esimerkinomaisesti voidaan todeta, että 10 prosentin alennus maksuissa voisi alentaa arvon vaihteluväliä noin 35 miljoonalla eurolla olettaen, että kaikki muut yrityksen hallinnon laatimassa suunnitelmassa esitetyt oletukset pysyvät ennallaan.”

([83]) CIN korostaa, että kilpailevien toimijoiden satunnaisesti tarjoamat palvelut eivät ole mitenkään verrattavissa CIN:n uudessa sopimuksessa määrättyjen julkisen palvelun velvoitteiden mukaisesti takaamien palvelujen kanssa sen paremmin yhteyksien ajallisen kattavuuden (samoilla reiteillä liikennöivät kilpailijat tarjosivat palveluja pääasiassa vain sesongin aikana) kuin vuorotiheyden osalta.

([84]) CIN katsoo, että tällä riskillä on erityisen suuri merkitys, koska CIN:llä ei ole yksinoikeutta eikä siten varmuutta mahdollisuudesta liikennöidä reiteillä yksinoikeudella.

ajan kustannuksista, joita sille aiheutuisi sellaisista (julkisen korvauksen perusteena olleiden) taloudellisten viitemuuttujien mahdollisista muutoksista, joiden takia julkinen korvaus ei riittäisi kattamaan julkisen palvelun velvoitteen hoitamiseen liittyviä kuluja. Vakavissa ja odottamattomissa olosuhteissa (kuten alakohtaisessa kriisissä) CIN:n on hyväksyttävä tulojensa väheneminen tai kustannustensa lisääntyminen (ilman polttoainekustannuksia) jopa 3 prosentilla odotettuihin tuloihin tai kustannuksiin nähden, ja sen on joka tapauksessa hyväksyttävä tulojensa väheneminen tai kustannustensa lisääntyminen kunkin kolmivuotisen toimintakauden ensimmäisen vuoden aikana (ks. johdanto-osan 107 kappale). CIN huomauttaa myös, että korvauksen laskentaperusteena olleet taloudelliset parametrit määritettiin vuoden 2009 markkinatilanteen mukaisesti. CIN:n mukaan matkustajamäärät ovat tämän jälkeen laskeneet, kun taas kustannukset (kuten satamamaksut ja -kulut sekä vakuutusmaksut ja ylläpitokustannukset) ovat nousseet. Näistä syistä CIN katsoo, ettei sen saama riskipreemio voi johtaa liialliseen korvaukseen, joten kolmas Altmark-kriteeri täyttyy.

(245) Neljättä Altmark-kriteeriä koskevista komission epäilyksistä CIN totesi seuraavaa: Tarjouskilpailumenettely koski ainoastaan sellaisia yrityksen varoja, jotka olivat ehdottoman tarpeen uudessa sopimuksessa määrättyjen julkisten palvelun velvoitteiden hoitamiseksi (se ei siis koskenut koko yritystä, kuten vuoden 2012 päätöksessä väitettiin). CIN:n mukaan kyseinen tarjouskilpailumenettely toteutettiin avoimesti, ehdoitta ja ketään syrjimättä, mikä mahdollisti tosiasiassa parhaan mahdollisen myyntihinnan saamisen. CIN katsoo, että näin tarjouskilpailun voittaja pystyi täyttämään uudessa sopimuksessa määrätyt julkisen palvelun velvoitteet mahdollisimman tehokkaasti käyttämällä (vain) varoja, jotka olivat tarpeen ja olennaisia näiden palvelujen suorittamiseksi. CIN kiistää myös komission näkemyksen, jonka mukaan mahdolliset tarjoajat, joilla oli alukset ja miehistö jo valmiina, olisivat voineet suorittaa palvelun edullisemmin. CIN:n mukaan kyseiset toimijat olisivat oletettavasti käyttäneet aluksiaan omien palvelujensa hoitamiseen, eivätkä alukset siten olisi olleet käytettävissä kilpailutettujen palvelujen kaltaisia ylimääräisiä palveluja varten. Tämä pätee erityisesti silloin, kun alusten kapasiteetille ja vuoritiheydelle asetetaan uudessa sopimuksessa määrättyjen kaltaisia tiukkoja vaatimuksia. Kaikista edellä esitetyistä syistä CIN katsoo, että myös neljäs Altmark-kriteeri täyttyy.

(246) Vaikka CIN on sitä mieltä, ettei uuden sopimuksen perusteella maksettava korvaus ole valtiontukea, se vastasi täydellisyyden nimissä myös komission epäilyksiin korvauksen soveltuvuudesta sisämarkkinoille. Se huomauttaa erityisesti, että mikäli kyseinen toimenpide katsotaan valtiontueksi, se täyttää yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvistä palveluista vuonna 2011 tehdyn päätöksen edellytykset. CIN toteaa, että uuden sopimuksen voimassaoloaika on alle kymmenen vuotta, kuten edellytetään yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvistä palveluista vuonna 2011 tehdyn päätöksen 2 artiklan 2 kohdassa. Lisäksi kaikilla uuden sopimuksen mukaisesti liikennöidyillä reiteillä (joista osaa liikennöitiin vain sesongin ulkopuolella) oli CIN:n mukaan alle 300 000 matkustajaa vuosina 2010 ja 2011 (eli toimeksiantoa edeltävien kahden vuoden aikana), joten niiden osalta on noudatettu yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvistä palveluista vuonna 2011 tehdyn päätöksen 2 artiklan 1 kohdan d alakohtaa. Siltä osin kuin on kyse komission epäilyksistä yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvän palvelun varsinaisesta luonteesta ja myönnetyn korvauksen oikeasuhteisuudesta, CIN viittaa ensimmäisen ja kolmannen Altmark-kriteerin yhteydessä antamaansa vastaukseen.

5.2.7 *Taloudellinen jatkuvuus (jatkuvuuden puuttuminen) Tirrenian ja CIN:n välillä*

(247) CIN toteaa, että komissio kehitti kahden yrityksen välisen taloudellisen jatkuvuuden käsitteen lähinnä valtiontukea koskevia tarkoituksia varten puuttuakseen erityistapauksiin, joissa tukea saaneet yritykset olivat luovuttaneet liiketoiminnan voittoa tuottavan osan (tai tuottavat osat) muille yrityksille, jotka olivat välittömästi tai jopa välillisesti niiden omistuksessa tai määräysvallassa. CIN katsoo, ettei Tirrenia-liiketoimintayksikön yksityistäminen kuulu millään tavalla tämän arvioinnin soveltamisalaan, koska Tirrenian (ja yleisesti ottaen entisen Tirrenia-konsernin) ja CIN:n välillä ei ole minkäänlaista liike- tai muuta suhdetta.

(248) Lisäksi CIN huomauttaa, että komissio on arvioinut taloudellisen jatkuvuuden mahdollisuutta vain joissakin harvoissa ja kiistanalaisissa tapauksissa, jotka koskevat varojen tai yritysten luovutusta sellaisten riippumattomien toimijoiden välillä, joilla ei ole omistussuhdetta toisiinsa. Vaikka tällainen arviointi olisi tehtävä nyt käsiteltävässä tapauksessa (minkä CIN kiistää), taloudellista jatkuvuutta ei voitaisi CIN:n mukaan todeta seuraavista syistä:

(249) CIN:n ja Tirrenian ainoa omistaja, Italian valtiovarainministeriön kokonaan omistama Fintecna, eivät ensinnäkään ole sama henkilö eikä niiden välillä ole liikesuhdetta. Toiseksi myynnin kohteena ovat ainoastaan varat ja sopimukset, jotka ovat toiminnallisesti välttämättömiä julkisen palvelun suorittamisessa. Kolmanneksi tarjouskilpailun voittaja valittiin korkeimman hinnan perusteella. Neljänneksi CIN:n päätös ostaa Tirrenia-liiketoimintayksikkö liittyy erityiseen liiketoimintalogiikkaan ja perustuu liiketoimintasuunnitelmaan, jonka taustalla vaikuttavat oletukset eroavat Tirrenian oletuksista. CIN aikoo esimerkiksi toteuttaa laaja-alaista suunnitelmaa palauttaakseen Tirrenia-liiketoimintayksikön tehokkuuden. Lisäksi työntekijöitä tai työntekijöiden saavutettuja oikeuksia ei siirretä automaattisesti CIN:lle, vaan CIN on ainoastaan velvollinen pitämään julkisen palvelun velvoitteiden täyttämiseksi tarvittavan henkilöstön määrän samana kahden vuoden ajan.

5.2.8 *CIN:n lisähuomautukset*

(250) CIN toimitti komission pyynnöstä yksityiskohtaiset tiedot reiteistä, joita se liikennöi 20 päivän heinäkuuta 2012 ja 31 päivän joulukuuta 2012 välisenä aikana joko julkisen palvelun järjestelmän puitteissa tai yksityisenä toimijana. Se toimitti muun muassa seuraavat tiedot:

1) reitin liikennöintikausi (esim. sesongin aikana tai sen ulkopuolella vai ympärivuotisesti);

2) reittien liikennöimiseksi käytetyn aluksen (tai käytettyjen alusten) nimi ja vetoisuus;

3) keskimääräinen matkustajamäärä matkaa kohden;

4) keskimääräinen rahtimäärä (tonnia) matkaa kohden;

5) keskimääräiset kokonaistulot matkaa kohden (euroina);

6) keskimääräinen henkilöstömäärä matkaa kohden ([85]).

(251) Lisäksi CIN toimitti vielä luettelon reiteistä, joilla se liikennöi julkisen palvelun velvoitteiden mukaisesti, sekä tiedot velvoitteen laajuudesta eri vuodenaikoina ja kullakin reitillä käytettävän aluksen (käytettävien alusten) vähimmäisbruttovetoisuudesta. Lopuksi CIN toisti osan vuoden 2011 päätökseen 1 maaliskuuta 2012 antamassaan vastauksessa esittämistään näkemyksistä, jotka koskivat erityisesti yksityistymisprosessia ja joiden mukaan tapaukseen liittyvät tosiseikat osoittivat, että CIN:lle ei annettu etua liittämällä julkisen palvelun velvoitteet niiden hoitamisessa tarvittaviin varoihin ja että menettelyyn ei liittynyt myyntihinnan kannalta haitallisia ehtoja ([86]).

5.3 **Pan Medin huomautukset**

(252) Vastauksessaan vuoden 2011 päätökseen Pan Med väitti, että kilpailijat liikennöivät päivittäin reiteillä Genova–Porto Torres ja Napoli–Palermo, vaikka Italia väittää, ettei yksikään Tirrenian kilpailijoista tarjoa vuorotiheydeltään tai jatkuvuudeltaan vastaavia palveluja.

(253) Pan Medin mukaan GNV on liikennöinyt reittiä Genova–Porto Torres vähintään kymmenen vuoden ajan ja SNAV liikennöi reittiä Napoli–Palermo (vuodesta 2011 lähtien yhteistyössä GNV:n kanssa). Pan Medin mukaan Moby tarjoaa yhteyksiä Livornon ja Cagliarin välillä. Näin ollen Tirrenia ei ole sen mukaan ainut toimija tällä reitillä. Lisäksi Pan Med väitti, ettei vain rahtiliikenteeseen keskittyviä reittejä Napolista Cagliariin, Ravennasta Cataniaan ja Livornosta Cagliariin voida pitää varsinaisina yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvinä palveluina, sillä niillä ei taata alueellista jatkuvuutta, vaan kyse on lähinnä vaihtoehtoisesta reitistä tavarankuljetusajoneuvoille, jotka ilman näitä yhteyksiä käyttäisivät muita tavaraliikenteen reittejä. Pan Med keskittyy pääasiassa Sisilian yhteyksiin ja viittaa tieliikenteen ajoneuvojen vaihtoehtoisiin mahdollisuuksiin ylittää Messinan salmi lautalla. Pan Med väitti myös, että alhaiset rahtihinnat, joita Tirrenia väitetysti sovelsi näillä reiteillä, estivät muita toimijoita pääsemästä kyseisille markkinoille.

([85]) Tämä luku kattoi ainoastaan miehistön (aluksella työskentelevä henkilöstö, mukaan lukien lomalla tai vapaalla olevat työntekijät), eikä siinä täsmennetty yleisen henkilökunnan tai maapalveluhenkilökunnan määrää kunkin reitin osalta. CIN huomauttaa myös, että sovellettavissa säädöksissä annetaan tarkkoja ohjeita henkilöstön työajasta ja turvallisuudesta sen varmistamiseksi, että kullakin matkalla on riittävästi oikeanlaista miehistöä.

([86]) Ks. lisätietoja 5.2.1, 5.2.2, 5.2.3 ja 5.2.4 jaksosta.

(254) Vastauksessaan vuoden 2012 päätökseen Pan Med väitti, että sillä oli aikomus aloittaa liikennöinti uusilla reiteillä, mutta entisen Tirrenia-konsernin yrityksille ja niiden ostajille myönnetty sisämarkkinoille soveltumaton tuki haittasi kilpailua. Seuraavissa johdanto-osan kappaleissa esitetään yhteenveto Pan Medin huomautuksista, jotka koskevat joko yksinomaan Tirreniaa tai kaikkia entisen Tirrenia-konsernin yrityksiä.

(255) Tirrenialle ja Siremarille myönnetyn pelastamistuen osalta Pan Med väitti, että kyseiset kaksi yritystä saivat laitonta ja sääntöjenvastaista pelastamistukea 28 päivästä elokuuta 2011 alkaen – vaikka kyseisen tuen piti päättyä tuona päivänä – siihen saakka, kun tuki maksettiin takaisin noin vuosi ja kaksi kuukautta myöhemmin. Pan Med katsoi erityisesti, ettei pelastamistuki ollut pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen mukaista eikä se myöskään ollut osa kattavaa rakenneuudistussuunnitelmaa. Pan Medin mukaan Tirrenialle ja Siremarille on näin ollen maksettu toimintatukea.

(256) Uusien sopimusten osalta Pan Med esitti huomautuksia CIN:n ja Compagnia delle Isolen, jäljempänä 'CdI', yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvän palvelun varsinaisesta luonteesta. Pan Med väitti, etteivät asianomaisten alueiden paikallisyhteisöjen liikkuvuuteen tai taloudelliseen kehitykseen liittyvät tarpeet voineet enää olla perusteena julkisen korvauksen maksamiselle kyseisille toimijoille. Pan Med huomautti, että alueellisen jatkuvuuden varmistamista koskevaa tavoitetta ei pitäisi toteuttaa sellaisten mielivaltaisesti valittujen reittiyhdistelmien avulla, jotka eivät tässä tapauksessa näyttäneet vastaavan yleistä etua.

(257) Kirjeeseen sisältyi myös Pan Medin oma yhteenveto kilpailutilanteesta kabotaasireiteillä, joita CIN ja CdI liikennöivät julkisen palvelun järjestelmän puitteissa. Pan Med totesi tässä yhteydessä, että monilla kyseisistä reiteistä ([87]) oli läsnä kilpailevia toimijoita, jotka tarjosivat sen mukaan vertailukelpoisia palveluja. Pan Medin mukaan tämä osoittaa, että markkinat pystyvät tosiasiassa täyttämään CIN:n ja CdI:n tehtäväksi annetut julkisen palvelun velvoitteet. Lisäksi Pan Med huomautti, että CIN saa joillakin reiteillä korvausta vain sesongin ulkopuoliselta ajalta ja voi määrittää vapaasti hintansa sesongin aikana. Pan Medin mukaan tämä johtaa kohtuuttomiin ristikkäistukiin, jotka maksetaan julkisista varoista.

(258) Pan Med väitti myös, että Sisilian yhteydet taataan nykyään asianmukaisesti myös kuuden lentoaseman ([88]) avulla. Pan Medin mukaan Sisilian alueen ja Manner-Italian väliset lentoyhteydet i) ovat vuorotiheydeltään, jatkuvuudeltaan ja säännöllisyydeltään verrattavissa julkista korvausta saaviin meriliikenteen palveluihin ja ii) riittävät varmistamaan paikallisyhteisöjen liikkuvuuden. Taloudellista kehitystä koskevan perusteen osalta Pan Med korosti, että suurin osa Italian tavaraliikenteestä hoidetaan maanteitse ja että Sisiliaan on hyvät yhteydet Messinan salmen kautta. Lisäksi monet tuetuista meriliikenneyhteyksistä eivät Pan Medin mukaan suuntaudu syrjäisille alueille tai sieltä pois.

(259) Edellä esitetyn lisäksi Pan Med väittää, ettei kolmas Altmark-kriteeri täyty, koska julkisen palvelun hoitamisesta maksettava korvaus antaa toimijoille mahdollisuuden saada enemmän kuin kohtuullista voittoa. Pan Med toimitti esimerkkilaskelman Ravennan ja Catanian välisen reitin kustannuksista ja tuloista vuonna 2010 ja väitti, että kyseisellä reitillä oli saatu 8,3 miljoonaa euroa voittoa ([89]) ja sitä liikennöineelle Tirrenialle oli näin ollen maksettu liiallista korvausta. Pan Med pitää myös CIPE:n toimintaohjeessa vahvistettua 6,5 prosentin riskipreemiota perusteettomana, koska CIN:n liiketoimintaan ei liity minkäänlaista riskiä.

(260) Pan Med kuvaili seuraavaksi useita uusia reittejä, joilla se aikoi liikennöidä, mukaan lukien Augustan ja Ravennan välinen yhteys. Pan Med väitti tarjoavansa tällä tavoin jatkuvaa palvelua Sisiliaan ja sieltä pois Adrianmeren käytävän kautta, mikä lisäisi rahdinkuljetuskapasiteettia ja loisi kattavammat yhteydet mantereelle. Näin ollen Pan Med väitti, että markkinavoimat riittävät varmistamaan yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvän palvelun, joka oli annettu CIN:n tehtäväksi reitillä Ravenna–Catania. Se esitti samanlaisen väitteen muun muassa suunnittelemastaan Gaetan ja Termini Imeresen reitistä, joka kilpailisi CIN:n liikennöimän reitin Napoli–Palermo kanssa.

([87]) Pan Med mainitsi erityisesti Grimaldin tarjoamat rahtipalvelut reiteillä Ravenna–Catania, Salerno–Cagliari, Palermo–Cagliari ja Trapani–Cagliari. Pan Medin mukaan Moby ja Sardinia Ferries liikennöivät reitillä Civitavecchia–Olbia kausiluontoisesti ja Moby liikennöi reitillä Genova–Olbia ympärivuotisesti. Pan Medin mukaan Moby liikennöi myös viikoittain Civitavecchian ja Arbataxin välistä yhteyttä.

([88]) Palermo, Catania, Ragusa ja Trapani, sekä Lampedusan ja Pantellerian lentokentät.

([89]) Komissio ei arvioi tätä katteetonta väitettä tässä päätöksessä, sillä Italian viranomaisten toimittamat analyyttiset kirjanpitotiedot osoittavat Tirrenian tehneen tällä reitillä tappiota vuonna 2010.

(261) Tirrenia-liiketoimintayksikön ostohinnan maksun osittaisesta lykkäyksestä Pan Med toteaa, ettei mahdollisuus maksaa erissä sisältynyt Tirrenia-liiketoimintayksikön ostamista koskevaan kiinnostuksenilmaisupyyntöön eivätkä Tirrenian erityishallintojohtaja tai hänen avustajansa myöskään ilmoittanut (ilmoittaneet) siitä. Pan Med väittää, että jos se olisi ollut tietoinen tästä mahdollisuudesta, se olisi vakavasti harkinnut mahdollisuutta ostaa Tirrenia-liiketoimintayksikkö. Lisäksi Pan Med toteaa ilmaisseensa erityishallintomenettelyyn asetetulle Tirrenialle kiinnostuksensa pelkän Tirrenian Adriatica-yksikön ostamista kohtaan, mutta tähän kiinnostuksenilmaisuun ei koskaan vastattu.

(262) Vuoden 2012 päätöstä koskevan vastauksensa johtopäätöksissä Pan Med toteaa, että sen mielestä Tirrenian ja CIN:n välillä on kyse taloudellisesta jatkuvuudesta. Tästä syystä Pan Med katsoo, että CIN:n olisi maksettava takaisin sisämarkkinoille väitetysti soveltumaton tuki.

5.4 **Grandi Navi Velocin (GNV) huomautukset**

(263) GNV esitti huomautuksia seuraavista seikoista: i) meriliikenteen kabotaasista annetun asetuksen 4 artiklan väitetty rikkominen, ii) julkisen palvelun velvoitteen hoitamisesta maksettava vuotuinen korvaus, iii) Tirrenia- ja Siremar-liiketoimintayksiköiden yksityistäminen, iv) Saremarille myönnetty kiinnityspaikkaa koskeva etuoikeus, v) muut yksityistämisen yhteydessä myönnetyt tukitoimenpiteet sekä vi) jo myönnetyn tuen sääntöjenvastaisuus ja tarve keskeyttää tuen maksaminen ja periä tuki väliaikaisesti takaisin ([90]). Suurin osa huomautuksista koskee vain Saremarin erityistapausta, jota ei käsitellä tässä päätöksessä. Seuraavissa kappaleissa esitetään yhteenveto tämän päätöksen kannalta merkityksellisimmistä huomautuksista.

(264) GNV yhtyi Tirrenia- ja Siremar-liiketoimintayksiköiden yksityistämisen osalta komission vuoden 2011 päätöksessä esittämään alustavaan näkemykseen, jonka mukaan menettely ei ollut riittävän avoin ja ehdoton, jotta tuen olemassaolo voitaisiin sulkea pois. Lisäksi se väitti, että Italian viranomaiset viivyttivät määrättömästi Tirrenia-konsernin yritysten yksityistämistä huolimatta takuista, jotka oli väitetysti annettu komissiolle vuosien saatossa ja jotka oli virallistettu vuoden 2001 päätöksessä (johdanto-osan 4 ja 12 kappaleessa) ja vuoden 2004 päätöksessä (johdanto-osan 5 ja 45 kappaleessa). GNV väitti, että tulevaa yksityistämistä koskevia näkymiä oli käytetty pelinappulana komission kanssa käydyissä neuvotteluissa, jotta Tirrenia-konsernin yrityksille voitaisiin maksaa julkisen palvelun korvausta vuoteen 2008 asti.

(265) Kiinnityspaikkaa koskevan etuoikeuden osalta GNV siteerasi kahta AGCM:n päätöstä (segnalazioni), joiden mukaan kyseinen etuoikeus voi vaikuttaa haitallisesti kilpailuun etenkin siinä tapauksessa, että sen haltijalla on yksinoikeus taloudellisesti arvokkaimpiin tulo- ja lähtöaikoihin. GNV ei kiistänyt komission alustavaa näkemystä, jonka mukaan toimenpide ei ole valtiontukea, koska valtio ei ole menettänyt sen seurauksena varoja. Se kuitenkin väitti, että kiinnityspaikkaa koskevan etuoikeuden siirtäminen entisen Tirrenia-konsernin yritysten uusille omistajille vuoden 2009 lain 19 b §:n pykälän 21 momentin nojalla rikkoo itsessään meriliikenteen kabotaasista annetun asetuksen 4 artiklaa.

(266) Komission pyynnöstä GNV toimitti myös yksityiskohtaiset tiedot omasta toiminnastaan reiteillä, joita Tirrenia tai CIN liikennöivät julkisen palvelun järjestelmän mukaisesti. GNV selvitti liikennöivänsä seuraavia reittejä:

— Genova–Porto Torres: ympärivuotisesti vuosina 2009 ja 2010 sekä tammikuun 1 päivästä 5 päivään marraskuuta vuonna 2011 ja maaliskuun 30 päivästä 16 päivään syyskuuta vuonna 2012;

— Civitavecchia–Olbia (vain sesongin aikana): toukokuun 22 päivästä 5 päivään lokakuuta vuonna 2009, toukokuun 28 päivästä 3 päivään lokakuuta vuonna 2010, toukokuun 27 päivästä 18 päivään syyskuuta vuonna 2011 ja kesäkuun 1 päivästä 15 päivään syyskuuta vuonna 2012;

— Napoli–Palermo: ei toimintaa tällä reitillä vuosina 2009 ja 2010, vuonna 2011 toukokuusta joulukuuhun ja ympärivuotisesti vuonna 2012.

(267) Genovan ja Porto Torresin välisestä reitistä GNV huomautti, että se vähensi palvelujaan (ja vuorotiheyttä) vuonna 2012 Saremarin tultua markkinoille. Napolin ja Palermon välisellä reitillä GNV alkoi liikennöidä vuonna 2012 kaksi kertaa vuorokaudessa (yksi yö- ja yksi päiväläht ö) ympärivuotisesti. GNV:n mukaan sen palvelut kyseisillä reiteillä vastaavat Tirrenian tai CIN:n tarjoamia palveluja. Vastaustensa perusteella GNV käytti seuraavia aluksia reitillä Napoli–Palermo: SNAV Sardegna (rakennettu vuonna 1989), SNAV Campania (rakennettu vuonna 1974), SNAV Lazio (rakennettu vuonna 1989) ja lisäksi Finn Forest (rakennettu vuonna 1978) vuonna 2011.

([90]) Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 93 artiklan soveltamista koskevista yksityiskohtaisista säännöistä 22 päivänä maaliskuuta 1999 annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 659/1999 11 artiklan nojalla (EYVL L 83, 27.3.1999, s. 1).

6. GRIMALDIN HUOMAUTUKSET

(268) Grimaldi esitti lukuisia huomautuksia, joista yhtäkään ei toimitettu siihen määräaikaan mennessä, joka asianomaisille kolmansille osapuolille oli asetettu vuoden 2011 ja vuoden 2012 päätöksiä koskevien näkemysten ilmaisemiseksi. Huomautuksia ei myöskään toimitettu täyttämällä neuvoston asetuksen (EU) 2015/1589 ([91]) 24 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua pakollista lomaketta. Tästä huolimatta komissio esittää seuraavissa jaksoissa yhteenvedon kyseisistä huomautuksista ja vastaa niihin 7.4 jaksossa.

6.1 Ensimmäiset huomautukset (helmikuu 2016)

(269) Grimaldi toimitti 12 päivänä helmikuuta 2016 komissiolle huomautuksensa CIN:lle uuden sopimuksen nojalla myönnetystä korvauksesta sekä väitetystä määräävän markkina-aseman väärinkäytöstä (SEUT-sopimuksen 102 artiklassa tarkoitetulla tavalla) toimittamatta kuitenkaan minkäänlaista asiakirja-aineistoa väitteidensä tueksi. Kirje oli osoitettu myös AGCM:lle. Jäljempänä esitetään yhteenveto tämän päätöksen kannalta merkityksellisimmistä seikoista.

(270) Valtiontukeen liittyvien seikkojen osalta Grimaldi väitti, että CIN sai liiallista korvausta väitettyjen julkisen palvelun velvoitteidensa hoitamisesta. Se esitti väitteelleen seuraavat perustelut:

(271) Kiinteämääräisen korvauksen laskennassa käytettiin väitetysti perusteena vanhentuneita ja virheellisiä oletuksia kustannuksista, etenkin polttoainekustannuksista. Tarkemmin sanottuna Grimaldi katsoi, että polttoainekustannukset, joiden osuus on noin 30 prosenttia kuljetuskustannuksista, laskivat merkittävästi vuosina 2012–2016, joten korvausta olisi pitänyt mukauttaa (eli alentaa) vastaavasti ([92]).

(272) Toiseksi Grimaldi väitti, että CIN:n oli mahdollista toteuttaa lukuisat aggressiiviset markkinointialoitteensa ja alennuksensa vain siksi, että sille oli maksettu liiallisia korvauksia uuden sopimuksen perusteella. Grimaldi korosti erityisesti, että CIN ja Moby julkaisivat helmikuussa 2016 täysin samanlaiset tarjoukset myynninedistämistarkoituksessa, minkä perusteella voidaan olettaa, että CIN ja Moby toimivat pääasiassa yhdennetyn liiketoimintastrategian mukaisesti ja että CIN käytti uuteen sopimukseen perustuvan liiallisen korvauksen väitetysti ristikkäistukiin Mobyn tarjousten ja myynninedistämistoimien rahoittamiseksi.

(273) Kolmanneksi Grimaldi huomautti, että CIN:llä oli joillakin uuden sopimuksen kattamilla reiteillä tosiasiallisesti monopoliasema ja että joillakin toisilla reiteillä sen pääasiallinen kilpailija oli Moby itse. Näin ollen Grimaldi väitti, että sen jälkeen, kun Onorato Partecipazioni oli hankkinut yksinomaisen määräysvallan sekä CIN:ssä että Mobyssa, minkä AGCM oli hyväksynyt päätöksessään nro 25773, kilpailu loppui CIN:n osalta reiteillä, joilla sen ainut kilpailija oli aiemmin ollut Moby. Grimaldin mukaan CIN:lle uuden sopimuksen mukaisesti maksetun korvauksen laskennassa huomioitua riskipreemiota pitäisi siksi alentaa, koska sen tarkoituksena oli korvata CIN:lle aiheutuva lisäriski reiteillä, joilla se ei hoitanut julkisen palvelun velvoitetta yksinoikeusehdoin. Lisäksi Grimaldi korosti AGCM:n katsoneen päätöksen nro 25773 47 ja 56 kohdassa, että se, että CIN saa julkisen palvelun velvoitteiden hoitamisen perusteella ”huomattavaa julkista tukea”, estää mahdollisia kilpailijoita pääsemästä markkinoille, joilla CIN:n ja Mobyn keskittymä johti tosiasiallisesti monopolia muistuttavan määräävän markkina-aseman syntymiseen ([93]).

(274) Grimaldi katsoi myös, että yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvää palvelua ei todellisuudessa tarvittu ainakaan sellaisilla reiteillä, joilla kilpailijat olivat läsnä, kuten reiteillä Genova–Olbia ja Civitavecchia–Olbia, joilla Moby itse toimi. Grimaldin mukaan tämä viittaa siihen, että CIN:n ja Mobyn yhteinen läsnäolo noilla reiteillä oli riittävän vakaata, jotta yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvän palvelun tarve oli mahdollista kyseenalaistaa vähintään kyseisten vuosien osalta.

(275) Väitetystä määräävän markkina-aseman väärinkäytöstä Grimaldi toi esiin useita vilpillisiä markkinakäytäntöjä ja vastatoimia, joita CIN ja Moby väitetysti kohdistivat sellaisia liikennealalla toimivia asiakkaita kohtaan, jotka siirtyivät käyttämään CIN:n ja Mobyn kilpailijoiden palveluita useilla reiteillä. Grimaldi huomautti myös, että CIN:lle uuden sopimuksen nojalla väitetysti maksettu liiallinen korvaus antoi CIN:lle taloudellisesti mahdollisuuden toteuttaa rajoittavia käytäntöjä mahdollisia markkinatulokkaita vastaan.

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

([92]) Lisäksi Grimaldi väittää, että koska taloudellinen ja rahoituksellinen tasapaino tarkistetaan uuden sopimuksen mukaisesti vain kolmen vuoden välein ja vapaaehtoisuuden pohjalta, polttoainekustannusten muutoksia ei voida periaatteessa ottaa mitenkään huomioon korvausta määritettäessä.

([93]) AGCM käsittelee tätä seikkaa syvällisemmin päätöksensä nro 27 053 198–207 kohdassa. Ks. lisätietoja 6.2 jaksosta.

(276) Grimaldi väitti vielä, että CIN:lle myönnetty tuki on sääntöjenvastaista, koska Italia ei noudattanut SEUT-sopimuksen 108 artiklan 3 kohdassa määrättyä täytäntöönpanokieltoa, ja ehdotti, että komissio tekisi päätöksen, jossa Italia velvoitetaan keskeyttämään tuen maksaminen ja perimään tuen väliaikaisesti takaisin (ainakin siltä osin kuin on kyse väitetystä liiallisesta korvauksesta) asetuksen (EU) 2015/1589 13 artiklan nojalla.

6.2 **AGCM:n 28 päivänä maaliskuuta 2018 tekemä päätös nro 27053**

(277) Osaltaan Grimaldin kirjeen johdosta (ks. johdanto-osan 269 kappale) AGCM teki 28 päivänä maaliskuuta 2018 päätöksen nro 27053, jossa se katsoi, että CIN ja Moby olivat 28 päivän syyskuuta 2015 ja päätöksen hyväksymispäivän (eli 28 päivän helmikuuta 2018) välisenä aikana käyttäneet väärin SEUT-sopimuksen 102 artiklan b alakohdassa tarkoitettua määräävää asemaa muun muassa seuraavilla Italian ja Sardinian välisillä rahti- ja yhdistelmäliikenteen reiteillä:

1) Genova–Porto Torres

2) Olbia–Genova

3) Olbia–Civitavecchia

4) Livorno–Cagliari

5) Cagliari–Civitavecchia.

(278) Kilpailunvastaista toimintaa harjoitettiin edellä mainituilla viidellä reitillä, jotka kuuluvat uuden sopimuksen soveltamisalaan, ajankohtana, jolloin niitä koskevat julkisen palvelun velvoitteet olivat voimassa. Toimintaan kuului muun muassa aluksiin pääsyn estäminen esimerkiksi pilaantuvia tavaroita kuljettavilta liikenteenharjoittajilta. CIN ja Moby joutuivat maksamaan tästä kilpailusääntöjen rikkomisesta 29 202 673,73 euron sakon.

(279) AGCM:n päätöksestä nro 27 053 valitettiin alueelliseen hallintotuomioistuimeen (Tribunale Amministrativo Regionale), jäljempänä 'TAR', minkä seurauksena sakon perimistä koskeva menettely keskeytettiin. TAR kumosi AGCM:n päätöksen nro 27 053 osittain 4 päivänä kesäkuuta 2019 antamallaan tuomiolla nro 7175/2019, jossa myös kehotettiin AGCM:ää aloittamaan tutkinta alusta ja laskemaan sakon määrä uudelleen.

6.3 **Toiset huomautukset (toukokuu 2018)**

(280) Grimaldi toimitti 29 päivänä toukokuuta 2018 komissiolle toiset huomautukset, jotka perustuivat suurelta osin AGCM:n päätökseen nro 27053 ja joissa Grimaldi toisti ensimmäisissä huomautuksissaan esittämänsä väitteet ja esitti niiden tueksi joitakin lisäperusteluja, joista esitetään yhteenveto jäljempänä.

(281) Ensinnäkin Grimaldi ilmoitti uuden sopimuksen perusteella väitetysti maksetusta liiallisesta korvauksesta, että Italian liikenneministeri olisi arvostellut johdanto-osan 272 kappaleessa kuvattua käytäntöä, koska se saattoi vaarantaa uuden sopimuksen mukaisen rahoituksen kestävyyden ja kuvasti kyseisten kahden yrityksen kustannusten ja tulojen sekoittamista väitetysti epäasianmukaisella tavalla. Grimaldi päätteli tästä, ettei CIN ollut eriyttänyt tilejä vaaditulla tavalla.

(282) Toiseksi Grimaldi väitti yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvän palvelun varsinaisesta luonteesta, että joillakin julkisen palvelun velvoitteiden soveltamisalaan kuuluvilla reiteillä on useita toimijoita, mikä asettaa varsinaisen yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvän palvelun olemassaolon kyseenalaiseksi. Grimaldi väitti erityisesti, että Moby, GNV, Forship, Grendi ja se itse liikennöivät eri vuoden aikoina reittejä, joiden voitiin katsoa vastaavan CIN:n uuden sopimuksen nojalla liikennöimiä reittejä (joskus vain vaihtoehtoisiin satamiin).

(283) Lisäksi Grimaldi väitti, että CIN oli toistuvasti rikkonut sopimuksen ehtoja. AGCM:n päätöksen nro 27 053 mukaan useilla julkisen palvelun velvoitteiden soveltamisalaan kuuluvilla reiteillä Sardiniaan tai sieltä pois liikenteenharjoittajilta evättiin järjestelmällisesti pääsy alukseen tai niihin sovellettiin epäsuotuisia markkinaehtoja, minkä tarkoituksena oli estää uusia tulokkaita, kuten Grimaldia ja Grendiä, tulemasta markkinoille. Määräävän markkina-aseman väärinkäytöstä huolimatta Grimaldi katsoi tämän osoittavan, ettei CIN tosiasiassa hoitanut varsinaista yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvää palvelua ainakaan rahtiliikenteessä, koska se ei tarjonnut alueellista jatkuvuutta edellä mainituille liikenteenharjoittajille. Grimaldin mukaan CIN hyödyntää ennemminkin julkisen palvelun korvausta väärinkäyttääkseen määräävää markkina-asemaansa yhdessä Mobyn kanssa.

(284) Kolmanneksi Grimaldi katsoi, että Tirrenia-liiketoimintayksikön ostohinnan lykätyn maksun ensimmäisen, suuruudeltaan 55 miljoonan euron erän maksamisen viivästyminen antoi CIN:lle lisäetua (ks. johdanto-osan 88 kappaleen b alakohta).

6.4 **Kolmannet huomautukset (syyskuu 2018)**

(285) Grimaldi toimitti 18 päivänä syyskuuta 2018 jälleen huomautuksia, jotka oli osoitettu Italian liikenneministeriölle, AGCM:lle ja komissiolle. Näissä huomautuksissa Grimaldi ilmoitti liikenneministeriölle ja AGCM:lle CIN:n ja Mobyn suunnittelemasta sulautumisesta ja pyysi Italian viranomaisia puuttumaan asiaan toimivaltuuksiensa mukaisesti. Moby-konserni ilmoitti sulautumasta 30 päivänä kesäkuuta 2018 julkaisemassaan puolivuotisraportissa, jonka mukaan sulautuma-asiakirja oli määrä allekirjoittaa marraskuussa 2018 ja sulautuminen tulisi voimaan 1 päivänä tammikuuta 2018 alkavin vaikutuksin (ks. johdanto-osan 83 kappale).

(286) Grimaldi väitti, että kyseinen sulautuminen olisi vastoin AGCM:n 23 päivänä syyskuuta 2013 tekemää päätöstä, jossa väitetysti katsottiin Mobyn ja CIN:n mahdollisen sulautumisen rikkovan CIN:n osalta lain nro 287/90 ([94]) 8 §:n 2 a momentissa säädettyjä yritysten eriyttämisvelvoitteita (jotka asetettiin lain 57/2001 11 §:n 3 momentissa). Kyseisen säännöksen mukaan sama yritys ei voi tarjota samanaikaisesti sekä yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja että harjoittaa kaupallista toimintaa, vaan se täytyy tehdä erillisten yritysten kautta (jotka voivat kuulua samaan konserniin). Tästä syystä Grimaldi pyysi AGCM:ää puuttumaan asiaan ja määräämään kyseisille kahdelle yritykselle seuraamuksia edellä mainitun lain 8 §:n 2 e momentin nojalla sekä vastaavissa tapauksissa aiemmin sovelletun päätöksentekokäytännön perusteella.

(287) Lisäksi Grimaldi väitti, että sulautuminen johtaisi 18 päivänä heinäkuuta 2012 tehdyn sopimuksen rikkomiseen. Se väitti erityisesti, että sulautuminen rikkoisi velvoitetta pitää erillistä ja analyyttistä kirjanpitoa kunkin julkisen palvelun reitin kustannuksista ja tuloista. Grimaldin mukaan tätä vaatimusta on uuden sopimuksen 22 artiklan johdosta tulkittava lain nro 287/90 8 §:n 2 a momentin valossa, jossa edellytetään yritysten täysimääräistä eriyttämistä pelkän kirjanpidon eriyttämisen sijasta. Grimaldi nimittäin väitti, että sulautuminen antaisi CIN:lle mahdollisuuden kohdentaa ristikkäistukia joko sen itsensä tai Mobyn tarjoamiin kaupallisiin palveluihin ja estäisi siten ministeriötä valvomasta asianmukaisesti julkisten tukien käyttöä.

(288) Lisäksi Grimaldi kehotti komissiota päättämään pikaisesti muodollisen tutkintamenettelyn.

6.5 **Lisähuomautukset (lokakuu ja marraskuu 2018)**

(289) Grimaldi toimitti 9 päivänä lokakuuta 2018 lisähuomautuksia Italian liikenneministeriölle ja AGCM:lle ja lähetti niistä komissiolle jäljennöksen tiedoksi. Kirjeessään Grimaldi keskittyi Mobyn ja CIN:n ilmoittamiin hinnankorotuksiin, joilla pyrittiin väitetysti kompensoimaan polttoainekustannusten nousu. Grimaldi huomautti, että hinnankorotukset ovat suurempia reiteillä, joilla Mobylla/CIN:llä on väitetysti monopoliasema (Genova–Olbia ja Genova–Porto Torres), ja pienempiä reiteillä, joilla Moby/CIN kilpailee Grimaldin kanssa (Moby/CIN liikennöi reittiä Napoli–Catania, Grimaldi reittiä Salerno–Catania). Lisäksi Grimaldi totesi, ettei hinnankorotuksia ole suhteutettu reittien pituuteen, kuten olisi tehty, mikäli tarkoituksena olisi todella kattaa polttoainekustannusten nousu. Näistä syistä Grimaldi pyysi, että

a) AGCM tarkistaa Mobyn ja CIN:n hinnankorotusten väitetysti vilpillisen ja kilpailunvastaisen luonteen (jonka väitetään olevan AGCM:n 28 päivänä helmikuuta 2018 tekemän päätöksen nro 27053 ehtojen vastainen);

b) AGCM estää kyseisen sulautumisen, joka on tarkoitus toteuttaa liittämällä Moby CIN:ään (aiemmissa, 18 päivänä syyskuuta 2018 toimitetuissa huomautuksissa esitettiin sama pyyntö);

c) liikenneministeriö tarkistaa CIN:n hinnankorotusten yhteensopivuuden uuden sopimuksen ehtojen kanssa.

(290) Grimaldi toimitti vielä 20 päivänä marraskuuta 2018 huomautuksia AGCM:lle ja lähetti jäljennöksen kyseisestä kirjeestä Italian liikenneministeriölle ja komissiolle. Huomautuksissaan Grimaldi toisti Italian kilpailuviranomaiselle esittämänsä pyynnön, joka koski Mobyn ja CIN:n suunnitellun sulautumisen estämistä. Grimaldi myönsi, ettei sulautuminen edellytä AGCM:n ennakkolupaa, koska kyse on pelkästään konsernin sisäisestä rakenneuudistuksesta.

([94]) GURI nro 240, 13.10.1990.

Se kuitenkin väitti, että yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvien palvelujen sekä kaupallisen toiminnan kustannusten ja tulojen sekoittaminen vain kiihtyisi sulautumisen jälkeen. Väitteidensä tueksi Grimaldi viittasi kahteen liikenneministeriön CIN:lle lähettämään kirjeeseen, joissa käsiteltiin CIN:n ja Mobyn yhteisiä markkinointitarjouksia ja niiden mahdollista vaikutusta uuden sopimuksen mukaiseen talouden tasapainoon.

7. **ARVIOINTI**

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

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

(292) SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa vahvistetut arviointiperusteet ovat kumulatiivisia. Siten kaikkien edellä mainittujen edellytysten on täytyttävä, jotta tämän päätöksen soveltamisalaan kuuluvat toimenpiteet voidaan määritellä SEUT-sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan 1 alakohdassa tarkoitetuksi valtiontueksi. Toimenpiteen on siis

a) oltava jäsenvaltion myöntämä tai valtion varoista myönnetty,

b) suosittava jotain yritystä tai tuotannonalaa,

c) vääristettävä tai uhattava vääristää kilpailua,

d) vaikutettava jäsenvaltioiden väliseen kauppaan.

(293) Komissio toteaa, että kiinnityspaikkaa koskeva etuoikeus, jota sovelletaan vain julkisen palvelun reiteillä, liittyy erottamattomasti Tirrenian ja sen ostajan CIN:n toimintaan yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvien palvelujen tuottamiseksi. Näin ollen tätä toimenpidettä arvioidaan yhdessä kyseisille yrityksille myönnetyn julkisen palvelun korvauksen kanssa (ks. 7.1.1 ja 7.1.3 jakso).

(294) Lisäksi komissio toteaa, että Italian ja CIN:n välillä tehtyä uutta sopimusta olisi arvioitava yhdessä Tirrenia-liiketoimintayksikön yksityistämisprosessin kanssa (mukaan lukien ostohinnan maksun osittainen lykkäys). Yhteinen arviointi on tarkoituksenmukainen, sillä Italian järjestämän tarjouskilpailun varsinaisena kohteena oli julkisia palveluhankintoja koskeva sopimus (eli uusi sopimus), mutta voittajan oli myös ostettava tietyt Tirrenian varat (pääasiassa alukset), jotka olivat tarpeen mainitussa julkisia palveluhankintoja koskevassa sopimuksessa vahvistettujen julkisen palvelun velvoitteiden hoitamisessa.

7.1.1 *Tirrenian ja Italian välisen alkuperäisen sopimuksen jatkaminen*

7.1.1.1 Valtion varat

(295) Jotta toimenpidettä voidaan pitää valtiontukena, sen on oltava valtion toteuttama ja suoraan tai välillisesti peräisin valtion varoista.

(296) Italian valtio antoi Tirrenian tehtäväksi alkuperäisessä sopimuksessa (jota jatkettiin myöhemmin) yksilöityjen merireittien liikennöinnin. Alkuperäinen sopimus tehtiin valtion kanssa, ja Tirrenialle sen nojalla myönnetyn julkisen palvelun korvauksen maksoi valtio omasta talousarviostaan. Näin ollen Tirrenialle maksettu julkisen palvelun korvaus katsotaan valtion toteuttamaksi toimenpiteeksi, joka on peräisin valtion varoista.

(297) Komissio panee merkille, että Italian mukaan kaikki lauttaliikenteen harjoittajat maksavat asianomaisille satamaviranomaisille vakiomaksuja kiinnityspaikasta ja että Tirrenia ei maksanut mitään lisämaksua kiinnityspaikkaa koskevasta etuoikeudesta. Komissio katsoo kuitenkin, että Italia olisi periaatteessa voinut periä lisämaksua kiinnityspaikkaa koskevasta etuoikeudesta, joten valtio on menettänyt varoja, koska se ei tehnyt niin. Koska kiinnityspaikkaa koskeva etuoikeus myönnetään lailla (ks. johdanto-osan 108 kappale), se voidaan katsoa valtion toteuttamaksi toimenpiteeksi.

7.1.1.2 Valikoivuus

(298) Jotta toimenpide voidaan katsoa valtiontueksi, sen on oltava valikoiva. Julkisen palvelun korvaus kyseisten meriliikennepalvelujen tuottamisesta on myönnetty vain Tirrenialle, joten se on valikoiva. Koska kiinnityspaikkaa koskeva etuoikeus myönnettiin vain entisen Tirrenia-konsernin yrityksille, kuten Tirrenialle, sekin on valikoiva toimenpide.

7.1.1.3 Taloudellinen etu

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

(300) Altmark-tuomiossa ([95]) unionin tuomioistuin katsoi erityisesti, että siltä osin kuin valtion toimenpidettä on pidettävä korvauksena, joka on vastike edunsaajayritysten suorittamista sellaisista palveluista, jotka johtuvat julkisen palvelun velvoitteiden täyttämisestä, siten, että kyseiset yritykset eivät todellisuudessa saa taloudellista etua ja että kyseinen toimenpide ei näin ollen aseta kyseisiä yrityksiä edullisempaan kilpailutilanteeseen suhteessa niiden kilpailijayrityksiin, tällaiseen toimenpiteeseen ei sovelleta SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohtaa.

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

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

2) Korvauksen laskennassa perusteena käytettävät parametrit on vahvistettava etukäteen objektiivisesti ja läpinäkyvästi (toinen Altmark-kriteeri).

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

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

(302) Komissio täsmensi Altmark-kriteerien osalta soveltamaansa lähestymistapaa Euroopan unionin valtiontukisääntöjen soveltamisesta yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvien palvelujen tuottamisesta myönnettävään korvaukseen annetussa tiedonannossa, jäljempänä 'yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskeva tiedonanto' ([96]).

(303) Koska Altmark-kriteerit on täytettävä kumulatiivisesti, yhdenkin kriteerin jääminen täyttymättä johtaa siihen, että komissio toteaa tutkinnan kohteena olevan toimenpiteen antavan tuensaajalle taloudellista etua. Komissio arvioi ensin neljännen Altmark-kriteerin täyttymistä.

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

(305) Tirreniaa ei valittu julkisen tarjouskilpailun perusteella millekään alkuperäisen sopimuksen jatkokaudelle 1 päivän tammikuuta 2009 ja 18 päivän heinäkuuta 2012 välisenä aikana. Italian valtio vain jatkoi voimassa olevan järjestelmän toteuttamista, minkä johdosta vakiintuneella toimijalla oli mahdollisuus saada edelleen korvausta julkisen palvelun velvoitteiden täyttämisestä.

([95]) Ks. yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 24.7.2003, Altmark Trans, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415.
([96]) EUVL C 8, 11.1.2012, s. 4.

(306) Italian viranomaiset eivät myöskään ole toimittaneet komissiolle mitään tietoja, jotka osoittaisivat, että korvauksen taso on määritetty tarkastelemalla sellaisia kustannuksia, joita hyvin johdetulle ja asetettujen julkisen palvelun velvoitteiden täyttämisen kannalta riittävillä välineillä varustetulle keskivertoyritykselle aiheutuisi kyseisten velvoitteiden täyttämisestä, kun otetaan huomioon toiminnasta saadut tulot ja kyseisten velvoitteiden täyttämisestä saatava kohtuullinen voitto. Italia on ainoastaan ilmoittanut, että Tirrenialle myönnetty julkisen palvelun korvaus laski huomattavasti vuodesta 2010 lähtien, kun vuoden 2009 laissa säädetty korvauksen enimmäismäärä otettiin käyttöön (ks. johdanto-osan 25 kappale). Italia ei kuitenkaan ole osoittanut, että Tirrenialle julkisen palvelun velvoitteiden täyttämisestä aiheutuvat kustannukset olisivat samanlaisia hyvin johdetun ja riittävillä välineillä varustetulle keskivertoyritykselle aiheutuvien kustannusten kanssa.

(307) Komissio päättelee tästä, ettei neljäs Altmark-kriteeri täyty nyt käsiteltävässä tapauksessa.

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

(309) Kiinnityspaikkaa koskevan etuoikeuden osalta komissio muistuttaa ensinnäkin, että Italian kilpailuviranomainen AGCM on ainakin kahteen otteeseen katsonut, että kyseisellä toimenpiteellä on taloudellista arvoa (ks. johdanto-osan 265 kappale). Tirrenia ei kuitenkaan maksa mitään kiinnityspaikkaa koskevasta etuoikeudesta (ks. johdanto-osan 190 kappale). Lisäksi komissio toteaa, että kiinnityspaikkaa koskeva etuoikeus voi ainakin teoriassa alentaa toimijalle aiheutuvia kustannuksia (koska taattu kiinnityspaikka voi vähentää odottelua satamassa ja laskea siten polttoainekustannuksia) tai lisätä sen tuloja (koska tietyt lähtö- ja tuloajat saattavat olla kysytympiä matkustajien keskuudessa). Lauttaliikenteen käyttäjät saattavat nimittäin suosia toimijaa, jolla on kiinnityspaikkaa koskeva etuoikeus, koska tällainen etuoikeus mahdollistaa nopeamman kiinnittymisen laituriin. Vaikka tällaiset vaikutukset toteutuisivat vain rajatuissa olosuhteissa tai olisivat melko vähäisiä, kiinnityspaikkaa koskeva etuoikeus saattoi antaa Tirrenialle taloudellista etua.

7.1.1.4 Vaikutus kilpailuun ja kauppaan

(310) Kun jäsenvaltion myöntämä tuki vahvistaa yrityksen asemaa unionin sisäisessä kaupassa muihin kilpaileviin yrityksiin verrattuna, tuen on katsottava vaikuttavan jäsenvaltioiden väliseen kauppaan ([97]). Riittää, että tuensaaja kilpailee muiden yritysten kanssa kilpailulle avoimilla markkinoilla ([98]).

(311) Tutkittavassa asiassa tuensaaja kilpailee muiden meriliikennepalveluja unionissa tarjoavien yritysten kanssa, etenkin kansainvälisen meriliikenteen markkinat vapauttaneen neuvoston asetuksen (ETY) N:o 4055/86 ([99]) ja meriliikenteen kabotaasimarkkinat vapauttaneen meriliikenteen kabotaasista annetun asetuksen voimaantulon jälkeen. Se, että Tirrenia oli tuolloin ainut toimija joillakin reiteillä, ei tarkoita, että muut (kansainväliset) toimijat eivät voineet olla kiinnostuneita tarjoamaan vastaavia meriliikennepalveluja. Näin ollen alkuperäisen sopimuksen jatkamisen perusteella merireittien liikennöinnistä maksettu korvaus saattoi vaikuttaa unionin kauppaan ja vääristää kilpailua sisämarkkinoilla. Samoista syistä tämä johtopäätös pätee myös kiinnityspaikkaa koskevan etuoikeuden osalta.

7.1.1.5 Päätelmät

(312) Komissio katsoo, että koska kaikki SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa määrätyt kriteerit täyttyvät, sekä alkuperäisen sopimuksen peräkkäisten jatkokausien perusteella maksettu julkisen palvelun korvaus että julkisen palvelun reiteillä myönnetty kiinnityspaikkaa koskeva etuoikeus ovat Tirrenialle myönnettyä valtiontukea.

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

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

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

7.1.1.6 Uusi vai voimassa oleva tuki

(313) Kuten edellä on selitetty (ks. johdanto-osan 201 kappale), erityishallintomenettelyyn asetettu Tirrenia katsoo, että jos Tirrenialle vuoden 2008 loppuun asti maksettu julkisen palvelun korvaus luokitellaan meriliikenteen kabotaasista annetun asetuksen 4 artiklan 3 kohdan nojalla voimassa olevaksi tueksi, tätä luokitusta olisi sovellettava myös alkuperäisen sopimuksen jatkamisen perusteella maksettuun korvaukseen.

(314) Komissio toteaa aluksi, ettei Tirrenialle meriliikenteen julkisen palvelun velvoitteiden hoitamisesta vuoden 2008 loppuun asti maksettua korvausta arvioida tässä päätöksessä. Kyseistä korvausta sekä mahdollisuutta luokitella se voimassa olevaksi tueksi on määrä arvioida erillisessä komission päätöksessä ([100]).

(315) Asetuksen (EU) 2015/1589 1 artiklan c alakohdan mukaan uudella tuella tarkoitetaan ”kaikkia tukia, eli tukiohjelmia ja yksittäisiä tukia, jotka eivät ole voimassa olevaa tukea, mukaan lukien voimassa olevan tuen muutokset”. Lisäksi SEUT-sopimuksen 108 artiklan 3 kohdassa määrätään, että komissiolle on annettava ajoissa tieto uusien tukien myöntämistä tai voimassa olevien tukien muuttamista koskevista suunnitelmista ja että niitä ei saa toteuttaa ennen kuin menettelyssä on annettu lopullinen päätös ([101]). Komissio yhtyy unionin tuomioistuinten näkemykseen ([102]), jonka mukaan sellaisen tukiohjelman tai yksittäisen tuen voimassaoloajan muuttaminen (eli jatkaminen), jolle on asetettu selkeä päättymisaika (eli 31 päivä joulukuuta 2008), riittää tekemään siitä uutta tukea riippumatta siitä, ovatko tuen muut ominaispiirteet muuttuneet.

(316) Edellä esitetyistä syistä komissio katsoo, että riippumatta siitä, luokitellaanko Tirrenialle vuoden 2008 loppuun asti maksettu korvaus voimassa olevaksi tueksi, alkuperäisen sopimuksen peräkkäisten jatkokausien perusteella maksettu julkisen palvelun korvaus olisi katsottava uudeksi tueksi ja erityishallintomenettelyyn asetetun Tirrenian väitteet olisi siten hylättävä.

(317) Komissio toteaa, että Italian viranomaiset tai erityishallintomenettelyyn asetettu Tirrenia eivät kumpikaan ole väittäneet, että kiinnityspaikkaa koskeva etuoikeus olisi voimassa olevaa tukea. Näin ollen komissio arvioi kyseisen toimenpiteen olevan uutta tukea.

7.1.2 *Tirrenialle myönnetyn pelastamistuen sääntöjenvastainen jatkaminen*

(318) Komissio on jo todennut vuoden 2010 päätöksen johdanto-osan 34–40 kappaleessa, että ilmoitettu pelastamistuki oli SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea Tirrenialle.

(319) Vuoden 2010 päätöksessä komissio totesi ilmoitetun Tirrenian pelastamistuen soveltuvaksi sisämarkkinoille. Vuoden 2004 pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen mukaisesti Italia sitoutui toimittamaan komissiolle kuuden kuukauden kuluessa joko rakenneuudistussuunnitelman (tai selvitystilasuunnitelman) tai todisteen siitä, että laina on maksettu kokonaan takaisin ja/tai että takaus on päättynyt.

(320) Taatun lainan ensimmäinen erä siirrettiin Tirrenian tilille 28 päivänä helmikuuta 2011, joten edellä mainittu kuuden kuukauden määräaika päättyi 28 päivänä elokuuta 2011.

(321) Italia ei toimittanut komissiolle rakenneuudistussuunnitelmaa (tai selvitystilasuunnitelmaa) kyseiseen päivämäärään mennessä. Sen sijaan takaus otettiin käyttöön ennen kuuden kuukauden määräajan päättymistä 11 päivänä heinäkuuta 2011, joten Tirrenia oli tästä päivästä lähtien velkaa valtiolle. Takauksen käyttöönotosta johtuva Tirrenian velka maksettiin lopulta takaisin valtiolle 18 päivänä syyskuuta 2012. Pelastamistukea maksettiin Tirrenialle kyseiseen päivään asti.

(322) Italian viranomaiset eivät ole väittäneet tai osoittaneet, että pelastamistuen jatkaminen ei enää ole valtiontukea. Italian viranomaiset ovat ainoastaan esittäneet perusteluja (ks. 4.2 jakso) sille, miksi kyseinen toimenpide soveltui sen mielestä sisämarkkinoille jopa edellä mainitun kuuden kuukauden määräajan jälkeen.

([100]) Kyseistä toimenpidettä arvioidaan erityisesti asian SA.15631 yhteydessä.

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

([102]) Yhteisöjen ensimmäisen oikeusasteen tuomio 6.3.2002, Territorio Histórico de Álava – Diputación Foral de Álava, T-127/99, T-129/99 ja T-148/99, ECLI:EU:T:2002:59, 175 kohta.

(323) Näin ollen komissio katsoo, että myös pelastamistuen jatkaminen kuuden kuukauden määräajan päätyttyä, eli 28 päivästä elokuuta 2011 aina 18 päivään syyskuuta 2012, on SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea Tirrenialle.

7.1.3 *Tirrenia-liiketoimintayksikköön liitetyn uuden sopimuksen tekeminen CIN:n kanssa sekä CIN:n suorittaman ostohinnan maksun osittainen lykkäys*

(324) Komission on arvioitava Altmark-kriteerien täyttymistä määrittääkseen, antoiko Tirrenia-liiketoimintayksikköön sidotun uuden sopimuksen tekeminen sekä ostohinnan maksun osittainen lykkäys SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua etua CIN:lle (ks. johdanto-osan 299 kappale).

7.1.3.1 Ensimmäinen Altmark-kriteeri

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

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

(326) Kansallisilla viranomaisilla on siten oikeus katsoa, että tietyt palvelut ovat yleishyödyllisiä ja niitä varten on määrättävä julkisen palvelun velvoite, jotta varmistetaan yleisen edun suojelu silloin, kun markkinavoimien avulla ei voida taata palvelun riittävää tasoa tai vaadittuja edellytyksiä.

(327) Meriliikenteen kabotaasin osalta tarkat unionin säännöt julkisen palvelun velvoitteita varten vahvistetaan meriliikenteen kabotaasia koskevassa asetuksessa ja säännöt meriliikenteeseen osallistuville yrityksille mahdollisesti myönnetyn valtiontuen tutkimista varten määritetään puolestaan yhteisön suuntaviivoissa meriliikenteen valtiontuelle, jäljempänä ’meriliikenteen suuntaviivat’ ([103]).

(328) Meriliikenteen kabotaasista annetun asetuksen 4 artiklan 1 kohdassa säädetään seuraavaa:

”Jäsenvaltio voi tehdä sopimuksia julkisesta palvelusta niiden laivanvarustamojen kanssa, jotka harjoittavat säännöllistä liikennettä saariin, saarille ja saarien välillä, tai asettaa näille julkisen palvelun velvoitteita kabotaasipalvelujen tarjoamisen edellytykseksi.

Kun jäsenvaltio tekee sopimuksia julkisesta palvelusta tai asettaa julkisen palvelun velvoitteita, tämä on tehtävä syrjimättä ketään yhteisön laivanvarustajaa.”

(329) Meriliikenteen kabotaasista annetun asetuksen 2 artiklan 3 kohdassa säädetään, että julkisia palveluhankintoja koskeva sopimus voi kattaa

— liikennepalvelut, jotka vastaavat jatkuvuutta, säännöllisyyttä, kapasiteettia ja laatua koskevia sovittuja standardeja,

— lisäkuljetuspalvelut,

— liikennepalvelut määrätyin hinnoin ja ehdoin, erityisesti tietyille matkustajaryhmille tai tietyille reiteille tarkoitetut palvelut,

— palvelujen mukauttamisen todellisten tarpeiden mukaan.

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

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

(331) Vakiintuneesta oikeuskäytännöstä seuraa, että julkisen palvelun velvoitteita voidaan määrätä vain, jos ne perustellaan tarpeella taata säännöllisen laivaliikenteen riittävyys, jota ei voida varmistaa pelkästään markkinavoimin ([104]). Meriliikenteen kabotaasista annetun asetuksen tulkintaa koskevassa tiedonannossa ([105]) vahvistetaan, että ”jäsenvaltioiden (mukaan luettuina soveltuvin osin alueelliset ja paikalliset viranomaiset) tehtävänä on määritellä, mille reiteille on asetettava julkisen palvelun velvoitteita. Erityisesti julkisen palvelun velvoitteita voidaan asettaa vain säännöllisille saarikabotaasipalveluille (reittiliikenteelle) silloin, kun markkinoiden toiminnassa on puutteita riittävien palvelujen tarjoamisen kannalta.” Lisäksi meriliikenteen kabotaasista annetun asetuksen 2 artiklan 4 kohdassa määritellään julkisen palvelun velvoitteet velvoitteiksi, ”joita kyseinen laivanvarustaja ei omien taloudellisten etujensa kannalta katsoen ottaisi hoitaakseen tai ei ottaisi hoitaakseen samassa määrin tai samoilla ehdoilla”.

(332) Oikeuskäytännön ([106]) mukaisesti komissio arvioi seuraavia seikkoja tarkistaakseen, oliko julkisen palvelun tarve todellinen ja oliko palvelu tarpeellinen ja oikeassa suhteessa tähän tarpeeseen nähden, eli täyttyykö ensimmäinen Altmark-kriteeri:

1) Oliko **käyttäjien taholta kysyntää**?

2) Oliko markkinoiden toimijoiden mahdollista vastata käyttäjien kysyntään ilman julkisen vallan asettamaa velvoitetta (**markkinoiden toimintapuutteen olemassaolo**)?

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

1) **Käyttäjien kysyntä**

(333) Tässä tapauksessa CIN:n tehtäväksi annettiin yhdistelmäpalvelujen ja rahtipalvelujen tuottaminen taulukossa 3 esitetyillä 12 reitillä. CIN:lle asetetut julkisen palvelun velvoitteet koskevat liikennöitäviä merireittejä, kullekin liikennöidylle reitille kohdennettavien alusten tyyppiä ja kapasiteettia, varalaivan saatavuutta palvelun jatkuvuuden varmistamiseksi, vuorotiheyttä sekä kullakin reitillä palvelun käyttäjiltä veloitettavia enimmäishintoja (sekä saarten asukkaiden että muiden matkustajien osalta).

(334) Kuten johdanto-osan 152 kappaleessa kuvataan, Italia asetti uudessa sopimuksessa vahvistetut julkisen palvelun velvoitteet pääasiassa i) varmistaakseen alueellisen jatkuvuuden mantereen ja saarten välillä sekä ii) edistääkseen taloudellista kehitystä asiaankuuluvilla saarilla säännöllisten ja luotettavien meriliikennepalvelujen avulla. Komissio katsoo, että kyseiset tavoitteet voivat todella olla oikeutettuja yleisen edun mukaisia tavoitteita.

(335) Pelkkään rahtiliikenteeseen tarkoitettujen reittien osalta komissio muistuttaa, että unionin yleinen tuomioistuin on jo vahvistanut ([107]), ettei palvelun tarvitse välttämättä vastata yleispalvelua sanan suppeassa merkityksessä, jotta sitä voitaisiin pitää yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvänä palveluna. Yleispalvelun käsite ei nimittäin tarkoita sitä, että kyseisen palvelun on vastattava koko väestön yhteiseen tarpeeseen tai että sitä on tarjottava koko maan alueella ([108]), vaan sen on ennemminkin palveltava koko yhteisön etuja. Lisäksi komissio katsoo, ettei unionin oikeus estä jäsenvaltioita luokittelemasta oman harkintansa mukaan tiettyjä meriliikenteen rahtipalveluja syrjäisille alueille ja niiltä pois yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviksi palveluiksi, kunhan meriliikenteen kabotaasista annetussa asetuksessa säädettyjä periaatteita noudatetaan. Komissiolla oli kuitenkin epäilyksiä sen suhteen, voitiinko pelkkien rahtireittien liikennöinnin tavoitteeksi katsoa unionin oikeudessa tarkoitettujen yleisten taloudellisten etujen toteuttaminen.

([104]) Ks. yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 20.2.2001, Analir ym., C-205/99, ECLI:EU:C:2001:107.

([105]) Komission tiedonanto: Komission tulkinta palvelujen tarjoamisen vapauden periaatteen soveltamisesta meriliikenteeseen jäsenvaltioissa (meriliikenteen kabotaasi) annetusta neuvoston asetuksesta (ETY) N:o 3577/92, Bryssel, COM(2014) 232 final, 22.4.2014.

([106]) Ks. unionin yleisen tuomioistuimen tuomio 1.3.2017, SNCM v. komissio, T-454/13, ECLI:EU:T:2017:134, 130 ja 134 kohta.

([107]) Ks. yhteisöjen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen tuomio 12.2.2008, BUPA ym. v. komissio, T-289/03, ECLI:EU:T:2008:29, 186 kohta.

([108]) Yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 11.4.1989, Ahmed Saeed Flugreisen, 66/86, ECLI:EU:C:1989:140, 55 kohta ja tuomio 18.6.1998, Corsica Ferries France, C-266/96, ECLI:EU:C:1998:306, 45 kohta sekä yhteisöjen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen tuomio 15.6.2005, Olsen v. komissio, T-17/02, ECLI:EU:T:2005:218, 186 kohta ja sitä seuraavat kohdat.

(336) Italian viranomaiset ovat selittäneet, että arvioitavana olevat meriliikenteen rahtiyhteydet ovat välttämättömiä kaikenlaisten tavaroiden toimittamiseksi Sisilian ja Sardinian saarille. Lisäksi näiden rahtireittien säännöllisellä vuorotiheydellä ja ympärivuotisella liikennöinnillä varmistetaan riittävät tavarantoimitukset kyseisten saarten asukkaille ja yrityksille myös sesongin ulkopuolella, jolloin kysyntää matkailijoiden taholta on vähemmän. Kyseiset palvelut tukevat myös osaltaan kummankin saaren taloudellista kehitystä mahdollistamalla tavaroiden kuljettamisen niiden ja mantereen välillä. Tämän ansiosta sardinialaiset ja sisilialaiset yritykset voivat esimerkiksi myydä tuotteitaan mantereella. Italia katsoo, että pelkän rahtiliikenteen harjoittaminen joillakin reiteillä on tarpeen niin ikään julkisen palvelun sopimusten soveltamisalaan kuuluvien yhdistelmäreittien lisäksi ([109]). Italian viranomaiset väittävät myös, ettei merten rahtiliikennettä voida korvata lentorahtipalveluilla. Tässä yhteydessä komissio toteaa ([110]), että vuonna 2012 Catanian satamassa käsiteltiin noin 2,7 miljoonaa tonnia rahtia, kun Catanian, Palermon ja Trapanin lentoasemilla käsiteltiin yhteensä vain 10 309 tonnia. Samoin Cagliarin satamassa käsiteltiin vuonna 2012 yli 12,5 miljoonaan tonnia rahtia, mutta Algheron, Cagliarin ja Olbian lentoasemilla yhteensä vain 4 825 tonnia. Näistä syistä komissio katsoo, että myös pelkällä rahtiliikenteen harjoittamisella voidaan täyttää oikeutettuja yleisen edun mukaisia tavoitteita. Näin ollen on hylättävä Pan Medin väite (ks. johdanto-osan 253 kappale), jonka mukaan pelkkien rahtireittien liikennöintiä Sisiliaan ja Sardiniaan ei voida pitää varsinaisena yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvänä palveluna.

(337) Ennen kuin uudessa sopimuksessa määriteltyjen merireittien liikennöinti annettiin CIN:n tehtäväksi, kyseisiä reittejä liikennöi Tirrenia (ja osittain Adriatica vuoteen 2004 asti ([111])) alkuperäisten sopimusten mukaisesti. Komissio toteaakin, että kyseisiä reittejä on liikennöity pitkälti muuttumattomina useiden vuosien ajan ja ainakin alkuperäisen sopimuksen voimaantulosta lähtien. Italian viranomaiset ja erityisesti asianomaiset alueviranomaiset katsoivat, että kyseiset palvelut olivat (ja ovat) välttämättömiä käyttäjien kysynnän tyydyttämiseksi.

(338) Havainnollistaakseen palvelujen käyttäjien todellista kysyntää Italia toimitti tilastoja, joista ilmeni, että vuonna 2010 Tirrenia kuljetti 12:lla julkisen palvelun reitillä yhteensä 944 225 matkustajaa, 218 779 autoa ja yli 2,7 miljoonaa pituusmetriä rahtia julkisen palvelun velvoitteiden soveltamisalaan kuuluvilla ajanjaksoilla (eli kolmen reitin osalta luvut eivät sisällä sesonkikausia). Vuoden 2011 luvut olivat jopa hieman suurempia. Tämä osoittaa, että niiden kahden vuoden aikana, jotka edelsivät julkisen palvelun tehtävien antamista CIN:lle, meriliikennepalvelujen kokonaiskysyntä oli asiaankuuluvilla reiteillä merkittävää.

(339) Käyttäjien kysynnän todellisen tason toteaminen kullakin mainituista 12 reitistä edellyttää kuitenkin yksityiskohtaisempaa arviointia. Italia toimitti tätä varten kutakin reittiä koskevat tilastot vuosilta 2007–2018. Matkustajien vuotuisten kokonaismäärien tai kunakin vuonna kuljetettujen rahdin pituusmetrien lisäksi kyseisten tietojen avulla voidaan laskea keskiarvo lähtöä kohden. Tätä havainnollistetaan taulukossa 4, jossa esitetään laskelmat vuosilta 2010 ja 2018. Kyseiset luvut osoittavat, että tarkasteltavien vuosien aikana kullakin edestakaisella matkalla kaikilla asiaankuuluvalla kuudella (vuonna 2018 viidellä) yhdistelmäreitillä kuljetettiin satoja matkustajia. Tremiti-saarten reitin pienempi matkustajamäärä johtuu saarten pienestä asukasluvusta ja koosta (asukkaita on alle 500 ja pinta-ala noin kolme neliökilometriä). Vain sesongin ulkopuolella liikennöidyillä julkisen palvelun reiteillä keskimääräinen matkustajaluku oli yli 500 lähtöä kohden. Tämä kuvastaa kyseisten palvelujen kysyntää käyttäjien taholta sesongin ulkopuolisena aikana. Rahtiliikenteen osalta vuoden 2010 luvut osoittavat, että kahdeksalla reitillä 12:sta (mukaan lukien kolme pelkän rahtiliikenteen reittiä) kuljetetun rahdin määrä oli merkittävä: yli 1 250 pituusmetriä kutakin edestakaista matkaa kohden. Vuonna 2018 kynnysarvo ylittyi seitsemällä reitillä jäljellä olevista kymmenestä (mukaan lukien kaksi rahtiliikenteen reittiä). Komissio muistuttaa, että vuosien 2010 ja 2018 lukuja vertailtaessa olisi otettava huomioon sopimukseen elokuussa 2014 tehty muutos (ks. johdanto-osan 103 kappale), jolla lopetettiin osa reiteistä ja muutettiin joidenkin reittien vuorotiheyttä. Lisäksi komissio huomauttaa, että CIN on käyttänyt pelkän rahtiliikenteen reiteillä isompia aluksia kuin Tirrenia, mikä mahdollistaa aiempaa suuremman rahtimäärän kuljettamisen.

([109]) Komissio huomauttaa, että joka tapauksessa kahdella kolmesta pelkän rahtiliikenteen reitillä ei tarjota yhdistelmäpalvelua julkisen palvelun järjestelmän puitteissa. CIN:llä oli velvollisuus tarjota sekä yhdistelmäpalvelua että pelkkää rahtipalvelua vain reitillä Napoli–Cagliari, ja tälläkin reitillä jälkimmäinen palvelu jouduttiin lopettamaan vuonna 2014 (ks. johdanto-osan 103 kappale) toiminnan taloudellisen ja rahoituksellisen tasapainon palauttamiseksi.

([110]) Komission tiedot ovat peräisin Istituto Nazionale di Statistican (meriliikenne) ja Associazione Italiana Gestori Aeroportin (lentoliikenne) verkkosivuilta.

([111]) Tirrenian ja Adriatican sulautumiseen asti (ks. myös johdanto-osan 13 kappale).

Taulukko 4

Käyttäjien kysyntää koskevat tilastot vuosilta 2010 (liikennöijänä Tirrenia) ja 2018 (liikennöijänä CIN)

	Keskimääräinen matkustajaluku lähtöä kohden ([1])		Rahdin keskimääräinen määrä lähtöä kohden ([2])	
Yhdistelmäreitit:	2010	2018	2010	2018
Napoli–Palermo (sesongin ulkopuolella)	606	583	1 418	1 794
Genova–Porto Torres (sesongin ulkopuolella)	714	678	1 381	1 380
Genova–Olbia–Arbatax	531	704	514	779
Civitavecchia–Olbia (sesongin ulkopuolella)	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	lopetettu	475	lopetettu
Civitavecchia–Cagliari–Arbatax	427	891	847	1 051
Termoli–Tremiti-saaret	146	204	65	31
	Keskimääräinen matkustajaluku lähtöä kohden		Rahdin keskimääräinen määrä lähtöä kohden	
Rahtireitit:	2010	2018	2010	2018
Livorno–Cagliari	3	2	2 046	2 925
Napoli–Cagliari	3	lopetettu	1 339	lopetettu
Ravenna–Catania	14	11	2 594	6 498

([1]) Matkustajien kokonaismäärä jaettuna edestakaisten lähtöjen määrällä kyseisellä ajanjaksolla.
([2]) Rahdin kokonaismäärä (pituusmetrejä) jaettuna edestakaisten lähtöjen määrällä kyseisellä ajanjaksolla.

(340) Italia toimitti myös vuoden 2018 loppuun asti ulottuvat kokonaistilastot osoittaakseen, että käyttäjien kysyntä jatkui CIN:n aloitettua liikennöinnin uuden sopimuksen perusteella. Taulukon 5 luvut osoittavat, että CIN kuljetti vuosista 2013 ja 2014 eteenpäin enemmän matkustajia, autoja ja rahtia kuin Tirrenia vuosina 2010 ja 2011 (ks. johdanto-osan 338 kappale). Tämä vahvistaa, että käyttäjien kysyntä säilyi ja jopa kasvoi merkittävästi sen jälkeen, kun CIN alkoi hoitaa kyseistä julkista palvelua. Vuoden 2018 loppuun ulottuvien reitti- ja vuosikohtaisten tilastojen analyysissa ei havaittu viitteitä siitä, että käyttäjien kysyntä olisi loppunut tietyillä reiteillä. Tätä havainnollistavat taulukossa 4 esitetyt reittikohtaiset tilastot vuodelta 2018. Tilan säästämiseksi komissio ei esitä lukuja muilta vuosilta, joiden aikana CIN hoiti tätä palvelua.

Taulukko 5

Tilastot vuosilta 2012–2018 (CIN:n liikennöimät julkisen palvelun yhdistelmä- ja rahtireitit)

	Kuljetettujen matkustajien lukumäärä	Kuljetettujen autojen lukumäärä	Kuljetetun rahdin määrä (pituusmetreinä)
2012 (heinäkuu–joulukuu)	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) Komission mukaan edellä esitetyt tilastot (ks. johdanto-osan 338–340 kappale) osoittavat selvästi, että matkustaja- ja rahtiliikenteen palvelujen kysyntä on todellista kullakin 12 asiaankuuluvalla julkisen palvelun reitillä. Näin ollen voidaan todeta, että kyseiset palvelut vastaavat todellisiin julkisiin tarpeisiin ja todelliseen käyttäjien kysyntään.

2) **Markkinoiden toimintapuutteen olemassaolo**

(342) Yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluita koskevan tiedonannon 48 kohdassa katsotaan, ”ettei olisi asianmukaista asettaa erityisiä julkisen palvelun velvoitteita sellaiselle toiminnalle, jota tavanomaisesti markkinoilla sovellettavien ehtojen mukaisesti toimivat yritykset jo harjoittavat tai voivat harjoittaa tyydyttävästi ja yleisen edun mukaisilla ehdoilla, jotka valtio määrittää. Tällaisia ehtoja ovat esimerkiksi hinta, objektiiviset laatuominaisuudet, jatkuvuus ja palvelun saatavuus ([112]).” Näin ollen komission on tutkittava, olisiko palvelu ollut riittämätön, jos sen tarjoaminen olisi jätetty pelkästään markkinavoimien varaan, kun otetaan huomioon jäsenvaltion uuden sopimuksen nojalla asettamat julkisen palvelun vaatimukset. Yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevan tiedonannon 48 kohdassa todetaan tässä yhteydessä, että ”komissio voi arvioinnissaan ainoastaan tarkistaa, onko jäsenvaltio tehnyt ilmeisen virheen”.

(343) Komissio huomauttaa, että sen ajanjakson aikana, joka johti uuden sopimuksen allekirjoittamiseen CIN:n kanssa, muutkin toimijat tarjosivat lauttaliikenteen palveluja uuden sopimuksen kohteena olevilla reiteillä, vaikka niiden palvelut eivät välttämättä olleet ympärivuotisia eikä vuorotiheys sama. Komissio arvioi 18 päivänä heinäkuuta 2012 annettua toimeksiantoa edeltäneen kilpailutilanteen (sellaisena kuin se on kuvattu johdanto-osan 34 kappaleessa) sekä asianomaisten osapuolten huomautusten (ks. 5 jakso) perusteella kunkin asiaankuuluvan reitin osalta, vastasivatko muiden toimijoiden tarjoamat palvelut palveluja, jotka CIN:n on tarjottava uuden sopimuksen mukaisesti.

(344) Vaikka uudessa sopimuksessa asetetaan erityisiä julkisen palvelun velvoitteita muun muassa hintojen osalta (mukaan lukien alennetun hinnan periminen saarten asukkailta), Italia ei ole perustellut julkisen palvelun tarvetta väittämällä, että CIN:n olisi perittävä kyseisillä reiteillä muita toimijoita alhaisempia hintoja. Näin ollen komissio ei ole tehnyt vertailevaa analyysia kaikkien toimijoiden hinnoista kyseisillä reiteillä. Tutkinnan aikana Italia on pikemminkin väittänyt, että siltä osin kuin muut toimijat tarjoavat lauttapalveluja CIN:n julkisen palvelun järjestelmän puitteissa liikennöimillä reiteillä, kyseiset kilpailevat palvelut eivät täytä täysimääräisesti uudessa sopimuksessa asetettuja julkisen palvelun velvoitteita. Italian mukaan kyseisten palvelujen jatkuvuus ja vuorotiheys vaihtelevat vuoden aikana, eivätkä ne vastaa CIN:n palveluja (satamapalvelujen tai palvelutyypin näkökulmasta, eli tarjolla on esimerkiksi vain rahtipalveluja yhdistelmäliikenteen sijasta) tai ole yhtä laadukkaita. Tästä syystä komissio keskittyy arvioinnissaan mahdollisiin eroihin palvelujen jatkuvuudessa, säännöllisyydessä, kapasiteetissa ja laadussa (ks. johdanto-osan 329 kappale).

(345) Komissio toteaa aluksi, että ennen CIN:n toimeksiantoa yksikään muu toimija ei tarjonnut yhdistelmäpalveluja viidellä uuden sopimuksen kattamista yhdeksästä yhdistelmäreitistä. Kyse on seuraavista reiteistä:

— Civitavecchia–Cagliari–Arbatax: Tirrenia oli ainut toimija, joka tarjosi tällä reitillä päivittäistä yhdistelmäpalvelua. Komissio ei saanut tai löytänyt näyttöä Pan Medin väitteelle (ks. alaviite 87), jonka mukaan Moby liikennöi viikoittain Civitavecchian ja Cagliarin välisellä reitillä. Siinäkin tapauksessa, että Moby olisi ollut tällä reitillä aktiivinen – mikä ei ole totta – sen tarjonta ei olisi riittänyt täyttämään julkisen palvelun tarvetta vuorotiheyden suhteen (yksi vuoro viikossa ei ole sama asia kuin yksi vuoro päivässä) eikä se olisi myöskään täyttänyt vaatimusta yhteyden tarjoamisesta Arbataxiin. Näin ollen komissio katsoo, ettei Italia tehnyt ilmeistä virhettä todetessaan, että markkinat toimivat puutteellisesti tällä yhdistelmäliikenteen reitillä.

— Napoli–Cagliari: Tirrenia oli ainut toimija, joka tarjosi tällä reitillä yhdistelmäpalveluja. Vastauksessaan vuoden 2012 päätökseen (katso alaviite 87) Pan Med ilmoitti, että Grimaldi harjoitti rahtiliikennettä Salernon ja Cagliarin välisellä reitillä. Komissio toteaa kuitenkin, että ottamatta huomioon mahdollisia muita eroja suhteessa CIN:lle uuden sopimuksen nojalla asetettuihin erityisvaatimuksiin pelkkä rahtiliikenne ei riitä täyttämään julkisen palvelun tarvetta matkustajien ja autojen osalta. Näin ollen Italia ei tehnyt ilmeistä virhettä todetessaan, että markkinat toimivat puutteellisesti tällä yhdistelmäreitillä.

([112]) Ks. yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 20.2.2001, Analir ym., C-205/99, ECLI:EU:C:2001:107, 71 kohta.

— Palermo–Cagliari: Tirrenia oli ainut toimija, joka tarjosi tällä reitillä yhdistelmäpalveluja. Vastauksessaan vuoden 2012 päätökseen (ks. alaviite 87) Pan Med ilmoitti, että Grimaldi harjoitti rahtiliikennettä näiden satamien välillä. Komissio toteaa kuitenkin, että ottamatta huomioon mahdollisia muita eroja suhteessa CIN:lle uuden sopimuksen nojalla asetettuihin erityisvaatimuksiin pelkkä rahtiliikenne ei riitä täyttämään julkisen palvelun tarvetta matkustajien ja autojen osalta. Näin ollen Italia ei tehnyt ilmeistä virhettä todetessaan, että markkinat toimivat puutteellisesti tällä yhdistelmäreitillä.

— Trapani–Cagliari: Tirrenia oli ainut toimija, joka tarjosi tällä reitillä yhdistelmäpalveluja. Vastauksessaan vuoden 2012 päätökseen (ks. alaviite 87) Pan Med ilmoitti, että Grimaldi harjoitti rahtiliikennettä näiden satamien välillä. Komissio toteaa kuitenkin, että ottamatta huomioon mahdollisia muita eroja suhteessa CIN:lle uuden sopimuksen nojalla asetettuihin erityisvaatimuksiin pelkkä rahtiliikenne ei riitä täyttämään julkisen palvelun tarvetta matkustajien ja autojen osalta. Näin ollen Italia ei tehnyt ilmeistä virhettä todetessaan, että markkinat toimivat puutteellisesti tällä yhdistelmäreitillä.

— Termoli–Tremiti-saaret: Tirrenia oli ainoa toimija tällä reitillä. Näin ollen komissio katsoo, ettei Italia tehnyt ilmeistä virhettä todetessaan, että markkinat toimivat puutteellisesti tällä yhdistelmäreitillä.

(346) Lopuilla neljällä uuden sopimuksen kattamalla yhdistelmäliikenteen reitillä oli Tirrenian lisäksi muita toimijoita, jotka tarjosivat yhdistelmäpalveluja. Tästä huolimatta komissio katsoo, ettei Italia tehnyt ilmeistä virhettä todetessaan, että markkinat toimivat puutteellisesti noilla neljällä reitillä. Muiden toimijoiden tarjoamat palvelut eivät esimerkiksi täytä seuraavista syistä täysimääräisesti julkisen palvelun tarvetta, jonka Italia määritteli uudessa sopimuksessa:

— Genova–Porto Torres: GNV, joka oli kyseisenä ajankohtana ainut tällä reitillä ympärivuotisesti liikennöivä toimija (ks. johdanto-osan 266 ja 267 kappale), takasi sesongin ulkopuolella vain kolme lähtöä viikossa. Uudessa sopimuksessa kuitenkin edellytetään, että CIN liikennöi päivittäin (öisin) kummastakin satamasta. GNV:n tarjonta ei siten riittänyt täyttämään säännöllisen julkisen palvelun tarvetta sesongin ulkopuolisina aikoina. Komissio muistuttaa, että julkisen palvelun korvaus maksetaan CIN:lle tämän reitin liikennöinnistä vain sesongin ulkopuolisina aikoina eli silloin, kun markkinat toimivat puutteellisesti. Pan Medin viittausta (ks. johdanto-osan 253 kappale) GNV:n läsnäoloon tällä reitillä ei siten voida hyväksyä näytöksi siitä, että markkinoiden tarjonta oli riittävä täyttämään julkisen palvelun tarpeet.

— Civitavecchia–Olbia: Ainut toimija, joka tarjosi tällä reitillä ympärivuotisesti palveluja ainakin osan kyseisestä ajanjaksosta, oli SNAV, joka sekin takasi vuonna 2008 sesongin ulkopuolella ainoastaan kolme lähtöä viikossa. Uudessa sopimuksessa kuitenkin edellytetään, että CIN liikennöi päivittäin (öisin) kummastakin satamasta myös sesongin ulkopuolella. SNAV näytti sittemmin lisänneen vuorojaan sesongin ulkopuolisina aikoina, mutta se lopetti tämän reitin liikennöinnin toukokuussa 2011 ja sen seuraaja GNV päätti liikennöidä tätä reittiä vain sesongin aikana. SNAV:n palvelutarjonta sekä joidenkin muiden toimijoiden läsnäolo sesongin aikana (ks. johdanto-osan 34 kappale) ei siten riittänyt täyttämään säännöllisen ja jatkuvan julkisen palvelun tarvetta sesongin ulkopuolisina aikoina. Grimaldin viittaus (ks. johdanto-osan 274 kappale) Mobyn läsnäoloon tällä reiteillä ei muuta tätä päätelmää, koska Moby liikennöi sillä vain sesongin aikana. Komissio muistuttaa, että julkisen palvelun korvaus maksetaan CIN:lle tämän reitin liikennöinnistä vain sesongin ulkopuolisina aikoina eli silloin, kun markkinat toimivat puutteellisesti.

— Napoli–Palermo: Ainut toimija, joka tarjosi tällä reitillä ympärivuotisesti palveluja kyseisellä ajanjaksolla, oli SNAV (joidenkin vuosien aikana se toimi yhteistyössä GNV:n kanssa, ks. johdanto-osan 266 kappale), jolla oli päivittäinen iltalähtö kummastakin satamasta sekä sesongin aikana että sen ulkopuolella. Tällainen vuorotiheys vastaa periaatteessa sitä, mitä uudessa sopimuksessa edellytetään. Italian viranomaisten toimittamat tiedot osoittavat kuitenkin, että SNAV:n palvelujen ja tuolloin julkista palvelua hoitaneen Tirrenian palvelujen jatkuvuuden välillä oli merkittävä ero. Esimerkiksi vuosina 2009–2012 SNAV peruutti tällä reitillä 76 lähtöä, kun Tirrenia peruutti vain 19 lähtöä (eli neljä kertaa vähemmän). SNAV:n tekemistä 76 peruutuksesta 19 johtui yleisestä vapaapäivästä ja loput 57 epäsuotuisista sääolosuhteista. Vaikka lähtöajat olivat lähes samat, Tirrenia perui epäsuotuisten sääolosuhteiden takia vain viisi lähtöä (eli yksitoista kertaa vähemmän kuin SNAV). Muut Tirrenian tekemät peruutukset johtuivat ylivoimaisesta esteestä: seitsemässä tapauksessa syynä oli miehistön lakko ja seitsemässä tapauksessa tekniset ongelmat. Italia on myös väittänyt, ettei SNAV täyttänyt uudessa sopimuksessa määrättyjä laatuvaatimuksia, koska se liikennöi tällä reitillä aluksilla, joista yksi oli rakennettu vuonna 1989 ja muut vuosina 1973, 1974 ja 1980. Tirrenia ja sittemmin CIN käyttivät uudempia aluksia (rakennettu vuosina 1999 ja 2000). GNV aloitti liikennöinnin tällä reitillä vuonna 2011 (yhteistyössä SNAV:n

kanssa), ja sen käyttämistä aluksista kaksi oli rakennettu vuosina 1974 ja 1978 ja kaksi vuonna 1989 (ks. johdanto-osan 267 kappale). Komissio katsoo, että näiden seikkojen perusteella Italia oli oikeassa todetessaan, ettei SNAV voinut varmistaa tällä reitillä palvelun riittävää jatkuvuutta, säännöllisyyttä ja laatua, joten Italia ei tehnyt ilmeistä virhettä antaessaan tämän reitin liikennöinnin CIN:n tehtäväksi. Komissio muistuttaa, että CIN:lle maksetaan julkisen palvelun korvaus tämän reitin liikennöinnistä vain sesongin ulkopuolisina aikoina (jolloin epäsuotuisat sääolosuhteet ovat todennäköisempiä) mutta että CIN liikennöi tätä reittiä samalla vuorotiheydellä myös sesongin aikana ilman kyseistä korvausta (vaikka sen on tällöinkin noudatettava hintarajoituksia). Pan Medin viittausta (ks. johdanto-osan 253 kappale) SNAV:n läsnäoloon (yhdessä GNV:n kanssa vuodesta 2011 lähtien) tällä reitillä ei siten voida hyväksyä näytöksi siitä, että markkinoiden tarjonta oli riittävä täyttämään julkisen palvelun tarpeet jatkuvuuden, säännöllisyyden ja laadun näkökulmasta. Tätä päätelmää ei aseta kyseenalaiseksi Pan Medin väite siitä, että se suunnitteli liikennöintiä reitillä Gaeta–Termini Imerese (ks. johdanto-osan 260 kappale), joka vastasi sen mukaan reittiä Napoli–Palermo. Pan Med viittasi tähän suunnitelmaan huhtikuussa 2013 lähettämässään kirjeessä, mutta sen toimittama näyttö osoittaa, ettei Pan Med tehnyt suunnitelmansa toteuttamiseksi muuta kuin että se ryhtyi toimiin hakeakseen tarvittavan liikennöintiluvan kyseiselle reitille useita kuukausia sen jälkeen, kun yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvän palvelun hoitaminen oli annettu CIN:n tehtäväksi (eli heinäkuussa 2012). Pan Med ei ilmoittanut aloittaneensa tosiasiallisesti liikennöintiä reitillä Gaeta–Termini Imerese. Joka tapauksessa on niin, ettei Italia tehnyt toimeksiantohetkellä ilmeistä virhettä todetessaan, että markkinat toimivat puutteellisesti reitillä Napoli–Palermo, koska Pan Med ei ollut vielä jättänyt lupahakemusta aloittaakseen liikennöinnin eikä SNAV:n ja GNV:n tarjonta riittänyt täyttämään julkisen palvelun tarvetta jatkuvuuden, säännöllisyyden ja laadun osalta.

— Genova–Olbia–Arbatax: Tarkasteltavalla ajanjaksolla Moby liikennöi Genovan ja Olbian välillä vain osan aikaa vuodesta (useimpina vuosina maaliskuun puolestavälistä lokakuun puoleenväliin). Pan Medin väitteelle, jonka mukaan Moby liikennöi tätä yhteyttä ympärivuotisesti (ks. alaviite 87), ei ole esitetty näyttöä. Siksi myöskään Grimaldin viittausta (ks. johdanto-osan 274 kappale) Mobyn läsnäoloon tällä reitillä ei voida pitää näyttönä siitä, ettei markkinoiden toimintapuutetta voitu todeta. Myös GNV liikennöi Genovan ja Olbian välistä reittiä vain sesongin aikana (ks. johdanto-osan 266 kappale). Uudessa sopimuksessa kuitenkin edellytetään, että CIN liikennöi Genovan ja Olbian välillä vähintään kolme kertaa viikossa ympäri vuoden. Lisäksi uudessa sopimuksessa edellytetään yhteyden järjestämistä Arbataxiin (kahdesti viikossa), eikä yksikään muista toimijoista tarjoa tällaista yhteyttä. Mobyn ja GNV:n tarjonta ei siten riittänyt täyttämään julkisen palvelun tarvetta etenkään jatkuvuuden ja säännöllisyyden osalta.

(347) Kahdella kolmesta rahtireitistä ei ollut muita rahtipalvelujen tarjoajia, ja jäljelle jäävällä rahtireitillä toisen toimijan tarjoamat palvelut eivät täytä täysin uudessa sopimuksessa määrättyjä vaatimuksia. Kyse on seuraavista reiteistä:

— Livorno–Cagliari ([113]): Kyseisenä ajanjaksona muut toimijat (esim. Moby, johon Pan Med viittaa; ks. johdanto-osan 253 kappale) tarjosivat tällä reitillä vain yhden lähdön viikossa. Uudessa sopimuksessa kuitenkin edellytetään, että CIN liikennöi rahtia näiden satamien välillä vähintään viisi kertaa viikossa. Muiden toimijoiden tarjonta ei siten riittänyt täyttämään julkisen palvelun tarvetta säännöllisyyden osalta.

— Napoli–Cagliari: Tirrenia oli ainut toimija, joka tarjosi tällä reitillä rahtipalveluja. Vastauksessaan vuoden 2012 päätökseen Pan Med ilmoitti, että Grimaldi harjoitti rahtiliikennettä Salernon ja Cagliarin välisellä reitillä. Vaikka Napolin ja Salernon satamat sijaitsevat vain noin 50 kilometrin päässä toisistaan maanteitse, niiden ei voida Italian viranomaisten mukaan katsoa korvaavan toisiaan. Italia huomauttaa, että arvioitavana olevan julkisen palvelun korvauksen oikeusperustaankin kuuluvan CIPE:n toimintaohjeen mukaisesti yksi julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten (kuten CIN:n kanssa tehdyn uuden sopimuksen) tavoitteista on luoda ”yhteyksiä, joiden avulla voidaan vähentää moottoriajoneuvoliikennettä jo ennestään ruuhkaisilla pääteillä niemimaan alueella”. Italian viranomaisten mukaan Napolista liikennöitävät rahtireitit edesauttavat tämän tavoitteen saavuttamista, sillä Napolin ja Salernon väliset tiet ovat hyvin ruuhkaisia. Tässä yhteydessä komissio toteaa, että se on nostanut Italiaa vastaan kanteen unionin tuomioistuimessa ilmanlaatua koskevan direktiivin 2008/50/EY noudattamatta jättämisestä ([114]). Maantieruuhkien vähentäminen voi varmasti auttaa parantamaan ilmanlaatua. Ottamatta huomioon mahdollisia muita eroja CIN:lle uudessa sopimuksessa asetettujen erityisvaatimusten kanssa komissio katsoo, että edellä esitettyjen seikkojen perusteella Italia saattoi todeta, etteivät Salernosta liikennöidyt rahtireitit vastanneet uudessa sopimuksessa edellytettyjä palveluja, eikä se siten tehnyt ilmeistä virhettä katsoessaan, että markkinat toimivat puutteellisesti rahtireitillä Napoli–Cagliari.

([113]) Uuden sopimuksen mukaan reittiä voidaan liikennöidä myös Genovasta Livornon sijasta, mutta tätä mahdollisuutta ei ole koskaan hyödynnetty käytännössä.

([114]) Taustatietoja: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/fi/IP_18_3450

— Ravenna–Catania: CIN:n toimeksiannon alkamiseen asti Tirrenia oli ainut toimija, joka tarjosi tällä reitillä rahtipalveluja. Vastauksessaan vuoden 2012 päätökseen Pan Med ilmoitti, että Grimaldi aloitti näiden satamien välisen rahtiliikenteen vuoden 2012 lopulla. Lisäksi Pan Med ilmoitti (ks. johdanto-osan 260 kappale) aikomuksestaan aloittaa liikennöinnin reitillä Augusta–Ravenna, joka vastasi sen mukaan reittiä Catania–Ravenna. Pan Med viittasi tähän suunnitelmaan huhtikuussa 2013 lähettämässään kirjeessä, mutta sen toimittama näyttö osoittaa, ettei se tehnyt suunnitelmansa toteuttamiseksi muuta kuin ryhtyi toimiin hakeakseen tarvittavan liikennöintiluvan kyseiselle reitille marraskuussa 2012. Pan Med ei osoittanut aloittaneensa tosiasiallisesti liikennöinnin reitillä Augusta–Ravenna. Joka tapauksessa on niin, että koska toimeksiantohetkellä ei ollut läsnä muita toimijoita, Italia ei tehnyt ilmeistä virhettä todetessaan, että markkinat toimivat puutteellisesti tällä rahtireitillä ([115]).

(348) Edellä esitetyn perusteella komissio toteaa, että toimeksiantohetkellä markkinavoimat eivät yksin riittäneet täyttämään julkisen palvelun tarpeita. CIN oli nimittäin ainut toimija monilla reiteillä, ja joillakin toisilla reiteillä muiden toimijoiden tarjoamat palvelut eivät vastanneet CIN:n palveluja jatkuvuuden, säännöllisyyden, kapasiteetin ja laadun näkökulmasta eivätkä siten täyttäneet täysimääräisesti Italian uudessa sopimuksessa yksilöimiä julkisen palvelun tarpeita.

3) **Vähiten haitallinen lähestymistapa**

(349) Komissio toteaa, että Italian viranomaiset päättivät tehdä mieluummin julkisen palvelun sopimuksen yhden toimijan (CIN:n) kanssa kuin asettaa julkisen palvelun velvoitteita kaikille toimijoille, jotka olivat halukkaita liikennöimään kyseisillä reiteillä. Italian toimittamien tietojen perusteella komissio hyväksyy sen, ettei käyttäjien kysyntään (sellaisena kuin se kuvataan johdanto-osan 333–341 kappaleessa) olisi voitu vastata asettamalla julkisen palvelun velvoitteita. CIN on ainut toimija useilla reiteillä (ks. johdanto-osan 345 kappale), ja silloin kun näin ei ole, muiden toimijoiden tarjoamat palvelut eivät riitä täyttämään (kaikkia) palvelujen säännöllisyyttä, jatkuvuutta ja laatua koskevia vaatimuksia. Lisäksi useimpien (ellei kaikkien) reittien liikennöinti sesongin ulkopuolella on tappiollista, joten ilman julkisen palvelun korvausta niitä ei todennäköisesti liikennöitäisi lainkaan. Ecorys teki saman johtopäätöksen raportissaan (ks. johdanto-osan 98 kappale). Komissio ottaa lisäksi huomioon Italian väitteen, jonka mukaan julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen tekeminen oli tarpeen myös Tirrenian yksityistämiseksi. Tarkemmin sanottuna Italia väittää, että kilpailuttamalla Tirrenian varat yhdessä uuden julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen kanssa sen oli mahdollista i) varmistaa meriliikenteen julkisen palvelun jatkuvuus, ii) saada valtion kannalta mahdollisimman suuri arvo ja iii) turvata työllisyys. Näistä syistä komissio hyväksyi (ks. johdanto-osan 114 kappale) Italian päätöksen kilpailuttaa Tirrenia-liiketoimintayksikkö yhdessä uuden sopimuksen kanssa. Samalla komissio hyväksyi – ja hyväksyy myös tässä päätöksessä – sen, ettei Italia voinut tukeutua kaikkia toimijoita koskeviin julkisen palvelun velvoitteisiin vaan teki mieluummin julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen vain CIN:n kanssa.

Päätelmät

(350) Edellä esitetyn arvioinnin perusteella komissio katsoo, ettei Italia ole tehnyt ilmeistä virhettä määritellessään CIN:n hoidettavaksi annetut palvelut yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviksi palveluiksi. Näin ollen komission vuoden 2012 päätöksessä esittämät epäilyt ovat poistuneet.

(351) Voidakseen todeta, että ensimmäinen Altmark-kriteeri täyttyy, komission on vielä tarkistettava, oliko CIN:lle asetetut julkisen palvelun velvoitteet määritelty selkeästi. Tältä osin komissio toteaa, että julkisen palvelun velvoitteet määritellään selkeästi uudessa sopimuksessa ja sen liitteissä (jotka sisältävät esimerkiksi aluksia koskevat eritelmät kullekin reitille). Korvausta koskevat yksityiskohtaiset säännöt täsmennetään sopimuksessa, vuoden 2009 laissa ja CIPE:n toimintaohjeessa. Lisäksi uuden sopimuksen voimassaoloaika on määritelty selkeästi (kahdeksan vuotta), ja sopimuksessa yksilöidään CIN julkisen palvelun tuottajaksi sekä täsmennetään järjestelyt mahdollisten liiallisten korvausten välttämiseksi ja perimiseksi takaisin (ks. myös johdanto-osan 365 kappale). Tämän vuoksi komissio katsoo, että ensimmäinen Altmark-kriteeri täyttyy.

([115]) Täydellisyyden vuoksi komissio toteaa, että vaikka Italia olisi ollut tietoinen Grimaldin tai Pan Medin aikeista aloittaa liikennöinti kyseisellä reitillä (eikä näin ole väitetty tai osoitettu olevan), se olisi silti voinut todeta, etteivät Grimaldin tai Pan Medin palvelut riittäneet täyttämään julkisen palvelun tarvetta (koska niiden tarjoamat palvelut eivät olisi olleet samanlaisia tarjottujen satamien, laadun tai kapasiteetin osalta tai koska palvelujen jatkuvuutta ja säännöllisyyttä ei olisi voitu taata).

Kiinnityspaikkaa koskeva etuoikeus

(352) Vuoden 2009 lain 19 b §:n 21 momentissa säädetään selvästi, että kiinnityspaikkaa koskeva etuoikeus on tarpeen alueellisen jatkuvuuden takaamiseksi saarten kanssa ja ottaen huomioon entisen Tirrenia-konsernin yrityksille, myös Tirrenialle, asetetut julkisen palvelun velvoitteet. Jos nimittäin julkisen palvelun velvoitteita hoitaville yrityksille ei olisi myönnetty kiinnityspaikkaa koskevaa etuoikeutta, ne saattaisivat (joskus) joutua odottamaan laituriinkiinnittymisvuoroaan ja olisivat tämän takia myöhässä, mikä hankaloittaisi luotettavien ja kätevien yhteyksien varmistamista kansalaisille. Säännöllinen aikataulu on todella tarpeen, jotta voidaan täyttää saarten väestön liikkuvuustarpeet ja edistää kyseisten saarten taloudellista kehitystä. Lisäksi uudessa sopimuksessa asetetaan erityisiä aikatauluvelvoitteita julkisen palvelun reittien lähdöille, joten kiinnityspaikkaa koskeva etuoikeus auttaa varmistamaan, että satamat jakavat laituripaikat sekä lähtö- ja saapumisajat siten, että julkisen palvelun tuottaja kykenee täyttämään julkisen palvelun velvoitteensa. Kiinnityspaikkaa koskeva etuoikeus siirtyi CIN:lle sen ostettua Tirrenia-liiketoimintayksikön. Tätä taustaa vasten komissio katsoo, että kyseisen toimenpiteen tarkoituksena on varmistaa, että CIN kykenee täyttämään julkisen palvelun velvoitteensa, joissa on kyse varsinaisesta yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvästä palvelusta (ks. johdanto-osan 350 kappale). Lisäksi Italian viranomaiset ovat vahvistaneet, että kiinnityspaikkaa koskeva etuoikeus myönnetään vain julkisen palvelun järjestelmän puitteissa liikennöitäessä (eikä esimerkiksi silloin, kun CIN liikennöi reittejä kaupallisesti sesongin aikana). Näin ollen myös kiinnityspaikkaa koskeva etuoikeus täyttää Altmark-tuomion ensimmäisen edellytyksen.

7.1.3.2 Toinen Altmark-kriteeri

(353) Komissio muistuttaa katsoneensa vuoden 2012 päätöksessä (ks. johdanto-osan 205 kappale) alustavasti, että Altmark-tuomion toinen täyttyi.

(354) Tätä taustaa vasten komissio toteaa, että korvauksen laskentaperusteena käytetyt parametrit on vahvistettu etukäteen ja toisen Altmark-kriteerin mukaisia avoimuusvaatimuksia noudattaen.

(355) Tarkemmin sanottuna korvauksen laskentaperusteena olleet parametrit selitetään yksityiskohtaisesti CIPE:n toimintaohjeessa ja niitä sovelletaan uudessa sopimuksessa (ja sen liitteissä), kun taas korvauksen enimmäismäärät vahvistetaan vuoden 2009 laissa. Korvauksen laskentamenetelmä, mukaan lukien esimerkiksi huomioon otettavat kustannustekijät, täsmennetään CIPE:n toimintaohjeessa. Koska kiinnityspaikkaa koskeva etuoikeus ei johda CIN:n osalta rahalliseen korvaukseen, komissio katsoo tämän toimenpiteen olevan toisen Altmark-kriteerin mukainen.

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

7.1.3.3 Kolmas Altmark-kriteeri

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

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

(359) Komissio esitti vuoden 2012 päätöksessä epäilyjä CIN:lle maksetun korvauksen oikeasuhteisuudesta. Komissio katsoi alustavasti, ettei 6,5 prosentin riskipreemio kuvastanut asianmukaista riskitasoa, koska ensi näkemältä vaikutti siltä, ettei CIN kantanut tällaisten palvelujen tuottamisesta tavallisesti aiheutuvia riskejä. Tarkemmin sanottuna korvauksen laskennassa otettiin kustannustekijöinä huomioon kaikki palvelun tuottamisesta aiheutuneet kustannukset, ja myös muun muassa polttoainehintojen muutokset huomioitiin. Tämän takia komissio katsoi tuolloin, että CIN:lle on mahdollisesti maksettu liiallisia korvauksia.

(360) Komissio toteaa, että tietyt sopimuksessa määrätyn korvausmenetelmän osatekijät näyttävät tosiaan pienentävän CIN:lle aiheutuvaa kaupallista riskiä. Esimerkiksi CIN:lle sallitut enimmäishintoja mukautetaan vuosittain inflaatiokehityksen ja polttoainekustannusten vaihtelun huomioon ottamiseksi. Lisäksi uusi sopimus sisältää tietyt lausekkeet (ks. johdanto-osan 107 kappale), joiden avulla pyritään säilyttämään kyseisen julkisen palvelun taloudellinen ja

rahoituksellinen tasapaino. Esimerkiksi siinä tapauksessa, ettei julkisen palvelun korvaus riittäisi kattamaan uuden sopimuksen mukaisten palvelujen tuottamisesta aiheutuvia kustannuksia, kyseisten lausekkeiden nojalla voitaisiin tarkistaa i) palvelujen laajuutta, ii) palvelujen tuottamistapaa (eli alustyyppiä) tai iii) enimmäishintoja.

(361) Edellä mainittuihin lausekkeisiin sovelletaan kuitenkin useita rajoituksia. Uuden sopimuksen 8 artiklassa esimerkiksi määrätään, että julkisen palvelun taloudellinen ja rahoituksellinen tasapaino tarkistetaan vain joka kolmas vuosi. Jos tarkistuksen yhteydessä ilmenee, ettei korvaus riitä kattamaan julkisen palvelun kustannuksia, CIN ja Italian viranomaiset voivat sopia muutoksista vain seuraavien kolmen vuoden ajaksi. Jos julkisen palvelun tuloissa tai kustannuksissa ilmenee odottamattomia rakenteellisia eroja, jotka ovat yli 3 prosenttia suurempia tai pienempiä kuin uudessa sopimuksessa vahvistetut arvot, osapuolet voivat sopimuksen 9 artiklan mukaan pyytää (tietyin ehdoin) taloudellisen ja rahoituksellisen tasapainon tarkistamista. Kummankin edellä mainitun artiklan mukaan tällaisista muutoksista (jos niitä ehdotetaan) sovitaan neuvottelumenettelyssä ja CIN:n on hoidettava julkista palvelua muuttumattomana siihen asti, että asiassa päästään sopimukseen. Tämän vuoksi CIN on edelleen osittain alttiina sille riskille, ettei korvaus riitä kattamaan kyseisen palvelun suorittamisesta aiheutuvia kustannuksia. Vaikka uuden sopimuksen 8 ja 9 artiklaa voidaan käyttää taloudellisen ja rahoituksellisen tasapainon palauttamiseksi, se tehdään vain tulevaisuutta silmällä pitäen, eikä korjausta ole mahdollista tehdä taannehtivasti.

(362) Kuten edellä selitetään (ks. johdanto-osan 42 kappale), CIPE:n toimintaohjeen mukaan pääoman tuotto lasketaan keskimääräistä pääomakustannusta (WACC) koskevan kaavan avulla käyttämällä 6,5 prosentin riskipreemiota. Muodollisen tutkinnan aikana (ks. johdanto-osan 180 kappale) Italia kuitenkin selvensi, että koska vuoden 2009 laki rajoittaa korvauksen määrää, laskutapaa päätettiin yksinkertaistaa soveltamalla 6,5 prosentin tasoa kiinteämääräisenä pääoman tuottoasteena. Italian viranomaiset osoittivat myös, että CIPE:n toimintaohjeessa vahvistetun kokonaismenetelmän soveltaminen olisi saattanut ainakin joinakin vuosina johtaa yli 6,5 prosentin pääoman tuottoon. Tästä syystä Italia katsoo, että yksinkertaistettu lähestymistapa on konservatiivinen eikä mahdollista CIPE:n toimintaohjeessa vahvistettua tasoa korkeamman korvauksen maksamista CIN:lle.

(363) Komissio on tätä taustaa vasten verrannut CIN:ään sovellettua sijoitetun pääoman tuottoa (joka oli 6,5 prosenttia) verrokkiryhmän vuonna 2011 (CIN:n toimeksiantoa edeltävänä vuonna) saamaan sijoitetun pääoman mediaanituottoon. Verrokkiryhmä koostuu valituista lauttaliikenteen harjoittajista, jotka tarjosivat meriliikenteen yhteyksiä Italian sisällä tai Italian ja muiden jäsenvaltioiden välillä ([116]). Analyysi osoittaa, että CIN:ään sovellettu sijoitetun pääoman tuotto on hieman pienempi kuin verrokkiryhmän mediaanituotto. Vertailu siis osoittaa, ettei 6,5 prosentin pääoman tuotto ollut kohtuuton CIN:n toimeksiannon alkamista edeltävänä vuonna.

(364) Ennen kaikkea komissio toteaa, että riippumatta määrästä, johon CIN olisi oikeutettu edellä mainitun menetelmän perusteella (mukaan lukien pääoman tuotto), CIN ei voi koskaan saada enempää kuin vuoden 2009 laissa säädetty enimmäismäärä (joka on 72 685 642 euroa). Tämä enimmäismäärä, joka vahvistettiin vuonna 2009 ja jota ei koskaan mukautettu inflaatioon, oli hyvin todennäköisesti konservatiivinen, koska se oli lähes 10 prosenttia vähemmän kuin määrä, jonka Tirrenia tarvitsi kyseisen palvelun tuottamiseen samana vuonna ([117]). Taulukossa 6 esitetyt toteutuneet luvut vuosilta 2012–2018 osoittavat, että yhtä vuotta (2015) lukuun ottamatta julkisen palvelun korvaus ei riittänyt kattamaan palvelun nettokustannuksia edes 6,5 prosentin pääoman tuotolla. Yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvistä palveluista vuonna 2011 tehdyn sopimuksen 47 kohdan mukaisesti komissio arvioi liiallisten korvausten mahdollisuuden koko sopimuksen voimassaoloajalta. Vuosina 2012–2018 CIN:n saama summa oli noin 47 miljoonaa euroa pienempi kuin 6,5 prosentin tuottoon perustuvaa menetelmää soveltamalla saatu summa. Tämä luku vahvistaa, etteivät uuden sopimuksen uudelleentarkastelulausekkeet suojaa CIN:ää kaikilta julkisen palvelun hoitamiseen liittyviltä riskeiltä. Vaikka julkisen palvelun kattavuutta muutettiin elokuussa 2014 (ks. johdanto-osan 103 kappale) CIN:n pyydettyä tätä uuden sopimuksen 9 artiklan nojalla, sillä ei ollut vaikutusta siihenastiseen alikorvaukseen. Vaikka tulokset paranivat joinakin seuraavina vuosina, CIN:n toteutunut pääoman tuotto koko kaudella (vuoteen 2018 asti) oli vain noin 3,4 prosenttia ([118]), ei 6,5 prosenttia, kuten Italia alun perin ennakoi.

([116]) Kyseessä ovat Minoan Lines Shipping, La Méridionale, Moby, Grandi Navi Veloci, Liberty Lines, Grimaldi Group, Corsica Ferries, SNAV ja Caronte & Tourist. Entisen Tirrenia-konsernin yritykset (kuten Caremar ja Toremar) jätettiin verrokkiryhmän ulkopuolelle.

([117]) Komissio muistuttaa, että vuosi 2009 oli viimeinen vuosi, jonka aikana Tirrenia toimi normaalisti (eli sitä ei ollut vielä asetettu erityishallintomenettelyyn).

([118]) CIN:lle maksetun korvauksen kokonaismäärä vuosina 2012–2018 vastaa julkisen palvelun tuottamisesta aiheutuneita kustannuksia, mukaan lukien noin 3,4 prosentin pääoman tuotto.

Taulukko 6

CIN:n toteuttaman julkisen palvelun nettokustannukset vuosina 2012–2018

(euroa)

CIN:n julkisen palvelun tehtävä	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Kaikki yhteensä
Tulot yhteensä	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
- Kustannukset yhteensä	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
- Kuoletukset	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
= Julkisen palvelun nettokustannukset	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[...]	[...]
+ Pääoman tuotto (6,5 %)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[...]	[...]
= Korvauskelpoisuus	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[...]	[...]
+ Tosiasiallinen korvaus	32 707 233	72 685 642	72 685 642	72 685 642	72 685 642	72 685 642	72 685 642	468 821 085
= Liiallinen / liian vähäinen korvaus	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[...]	– 47 450 022

(365) Komissio panee myös tyytyväisenä merkille, että uuden sopimuksen mukaan CIN:n on toimitettava liikenneministeriölle vuosittain sisäinen kirjanpitonsa (reittikohtaisesti eriteltynä ja riippumattoman tilintarkastajan vahvistamana), jotta kyseinen ministeriö voi tarkistaa, onko liiallisia korvauksia maksettu. Myös näin varmistetaan, ettei CIN voi saada liiallisia korvauksia. Koska kyseisissä kirjanpitotiedoissa erotetaan toisistaan julkisen palvelun järjestelmän puitteissa liikennöidyt reitit ja kaupallisesti liikennöidyt reitit, ristikkäistuet eivät ole mahdollisia. Italian viranomaiset toimittivat kyseiset kirjanpitotiedot vuosilta 2012–2018, minkä ansiosta komissio saattoi tehdä taulukossa 6 esitetyt laskelmat.

(366) Edellä esitetyn perusteella komissio katsoo, ettei CIN:lle maksettu julkisen palvelun korvaus ylitä sitä, mikä on tarpeen sille asetettujen julkisen palvelun velvoitteiden täyttämisestä aiheutuvien kustannusten kattamiseksi, kun otetaan huomioon toiminnasta saadut tulot ja kohtuullinen voitto. Komissio katsoo erityisesti, että CIPE:n toimintaohjeessa vahvistettua 6,5 prosentin riskipreemiota on tarkasteltava yhdessä vuoden 2009 laissa säädetyn korvauksen enimmäismäärän kanssa. Tätä silmällä pitäen pääoman tuotto, jota CIN saattoi etukäteen odottaa, vastasi riskiä, joka sille aiheutui sen hoitaessa uuden sopimuksen mukaisia julkisia palveluja. Näin ollen komissiolla ei enää ole epäilyksiä kolmannen Altmark-kriteerin täyttymisestä.

(367) Kiinnityspaikkaa koskevan etuoikeuden ja siitä mahdollisesti johtuvan liiallisen korvauksen osalta komissio toteaa seuraavaa: Italia on väittänyt, että kiinnityspaikkaa koskevasta etuoikeudesta mahdollisesti johtuva rahallinen etu olisi vähäinen (ks. johdanto-osan 191 kappale). Näin ollen myös tästä toimenpiteestä johtuvan liiallisen korvauksen riski on Italian mukaan pieni. Lisäksi Italia katsoo, että mikäli kyseinen toimenpide vähentäisi julkisen palvelun tuottajan toimintakustannuksia tai lisäisi sen tuloja, tällaiset vaikutukset näkyisivät toimijan sisäisissä tilinpäätöksissä. Edellä esitetty komission analyysi (ks. johdanto-osan 364 kappale) vahvisti, ettei CIN:lle maksettu liiallista korvausta vuosina 2012–2018. Näin ollen komissio katsoo, että kolmas Altmark-kriteeri täytyy myös kiinnityspaikkaa koskevan etuoikeuden osalta.

7.1.3.4 Neljäs Altmark-kriteeri

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

(369) Yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevan tiedonannon 63 kohdan mukaan viranomaisille yksinkertaisin tapa täyttää neljäs Altmark-kriteeri on järjestää avoin, läpinäkyvä ja syrjimätön julkinen hankintamenettely Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2004/17/EY ([119]), jäljempänä 'direktiivi 2004/17/EY', ja Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2004/18/EY ([120]), jäljempänä 'direktiivi 2004/18/EY', mukaisesti.

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

(371) Komissio huomauttaa, että nyt tarkasteltavassa tapauksessa tarjouskilpailumenettely toteutettiin ennen Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2014/24/EU ([121]) (jota sovelletaan meriliikenteen alalla tehtäviä julkisia hankintoja koskeviin sopimuksiin) ja Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2014/25/EU ([122]) voimaantuloa. Kyseisenä ajankohtana sovellettiin direktiivejä 2004/17/EY ja 2004/18/EY. Direktiiviä 2004/17/EY ei kuitenkaan sovelleta Tirrenian tarjoamien palvelujen kaltaisiin meriliikennepalveluihin. Direktiivin 2004/17/EY 5 artiklassa tehdään selväksi, että sen soveltamisalaan kuuluvat ainoastaan rautateitse, automatisoiduin järjestelmin, raitioteitse, johdinautoilla, linja-autoilla tai kaapeliradoilla tarjottavat palvelut.

(372) Sen sijaan hankintaviranomaisten tekemät meri-, rannikko- tai sisävesiliikenteen palvelujen hyödyntämistoimiin liittyvät hankintasopimukset kuuluvat direktiivin 2004/18/EY soveltamisalaan kyseisen direktiivin johdanto-osan 20 kappaleen perusteella. Vesikuljetuspalvelut mainitaan kuitenkin kyseisen direktiivin liitteessä II B, mikä tarkoittaa ([123]), että niihin sovelletaan ainoastaan direktiivin 23 artiklaa ja 35 artiklan 4 kohtaa. Tästä seuraa, että direktiivin 2004/18/EY mukaan meriliikenteen palveluja koskeviin julkisiin hankintasopimuksiin sovelletaan ainoastaan teknisiä eritelmiä koskevia velvoitteita (23 artikla) sekä velvoitetta lähettää ilmoitus hankintamenettelyn tuloksista (sen jälkeen, kun sopimus on tehty, eli hankintamenettelyn lopussa, ei alussa; 35 artiklan 4 kohta). Muita direktiivin 2004/18/EY sääntöjä – kuten säännöksiä lähetettävien ilmoitusten sisällöstä (36 artiklan 1 kohta) tai säännöksiä valintakriteereistä (45–52 artikla) – ei siis sovelleta meriliikenteen palveluja koskeviin julkisiin hankintasopimuksiin.

(373) Direktiiviä 2004/18/EY ei myöskään missään tapauksessa sovelleta sen 1 artiklan 4 kohdassa määriteltyihin palveluja koskeviin käyttöoikeussopimuksiin ([124]). Komissio huomauttaa, että tästä huolimatta palveluja koskeviin käyttöoikeussopimuksiin, joihin liittyy tiettyjä rajatylittäviä etuja, sovelletaan edelleen perussopimuksessa vahvistettua avoimuuden ja yhdenvertaisen kohtelun yleisiä periaatteita.

(374) Edellä esitetyn perusteella komissio katsoo, että direktiiviä 2004/18/EY voidaan soveltaa vain julkisiin hankintasopimuksiin, mutta vain silloin, kun kyseessä ei ole palveluja koskeva käyttöoikeussopimus. Lisäksi vain osaa kyseisen direktiivin vaatimuksista voidaan soveltaa tarkasteltavassa tapauksessa, koska siinä on kyse vesikuljetuspalveluista. Tätä taustaa vasten komissio katsoo, ettei se voi tarkastella pelkästään julkisia hankintoja koskevien direktiivien noudattamista määrittääkseen, täyttyykö neljäs Altmark-kriteeri. Tästä syystä komissio arvioi seuraavaksi, perustuiko Italian toteuttama tarjouskilpailumenettely kilpailuun ja oliko se avoin ja syrjimätön. Komissio perustaa tämän arvioinnin asiaan liittyviin ohjeisiin, jotka se antaa valtiontuen käsitettä koskevassa tiedonannossaan ([125]) (erityisesti sen 89 kohdassa ja sitä seuraavissa kohdissa).

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

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

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

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

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

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

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

Tarjousmenettelyn kilpailuun perustuva ja avoin luonne

(375) Valtiontuen käsitettä koskevan tiedonannon 90 kohdassa täsmennetään, että tarjouskilpailun on perustuttava kilpailuun ([126]), jotta kaikki kiinnostuneet ja pätevät tarjousten tekijät voivat osallistua prosessiin. Kyseisen tiedonannon 91 kohdan mukaan menettelyn on myös oltava avoin, jotta kaikki kiinnostuneet tarjoajat saavat tasapuolisesti ja asianmukaisesti tietoja kussakin tarjouskilpailumenettelyn vaiheessa. Samassa kohdassa korostetaan, että tietojen saatavuus, tarjouksen tekijöiden käytettävissä oleva riittävä aika ja valinta- ja myöntämisperusteiden selkeys ovat kaikki keskeisiä tekijöitä avoimessa valintamenettelyssä, sekä todetaan, että tarjouskilpailu täytyy julkistaa riittävästi niin, että kaikki mahdolliset tarjoajat voivat saada siitä tiedon.

(376) Komissio huomauttaa alustavasti, että vaikka Italian lainsäädännössä ([127]) annettiin erityishallintojohtajalle mahdollisuus käydä yksityisiä neuvotteluja mahdollisten ostajien kanssa, tätä mahdollisuutta ei käytetty tarkasteltavassa tapauksessa. Tässä tapauksessa päätettiin nimittäin ennemmin soveltaa avointa tarjouskilpailumenettelyä, jotta Tirrenia-liiketoimintayksikkö saataisiin myytyä markkinahintaan ja myynnistä saataisiin siten mahdollisimman suuri voitto. Koska Tirrenia-liiketoimintayksikön yksityistämisestä ei käyty yksityisiä neuvotteluja, komission vuoden 2011 päätöksessä tästä mahdollisuudesta ilmaisemat epäilykset ovat poistuneet.

(377) Tarkasteltavassa tapauksessa tarjouskilpailumenettely käynnistettiin julkaisemalla Tirrenia-liiketoimintayksikön ostamista koskeva kiinnostuksenilmaisupyyntö yhdessä kansainvälisessä ja lukuisissa kansallisissa sanomalehdissä sekä valituilla kyseiseen alaan erikoistuneilla verkkosivustoilla (ks. johdanto-osan 70 kappale). Pyynnössä kehotettiin ”kaikkia niitä, jotka kykenevät takaamaan meriliikennepalvelun jatkuvuuden” ilmaisemaan kiinnostuksensa asettamatta mitään lisäehtoja. Mahdollisille kiinnostuneille osapuolille annettiin myös riittävästi aikaa (eli 35 päivää) ilmaista kiinnostuksensa ja saada siten mahdollisuuden osallistua jatkoprosessiin. Menettelyn seuraavassa vaiheessa eli due diligence -vaiheessa hyväksytyt tarjoajat saivat neljä kuukautta aikaa arvioida kaikki olennaiset tiedot sen määrittämiseksi, halusivatko ne tehdä tarjouksen Tirrenia-liiketoimintayksiköstä ja millä hinnalla.

(378) Komissio toteaa, että kiinnostuksenilmaisupyynnössä tehtiin selväksi, että Tirrenia-liiketoimintayksikön myynnissä sovellettaisiin Marzano-menettelyn erityissääntöjä, jotta voitaisiin nimenomaisesti varmistaa julkisen palvelun järjestelmän puitteissa toteutettujen meriliikenteen palvelujen jatkuvuus. Kiinnostuksenilmaisupyynnössä viitattiin lisäksi 25 päivänä syyskuuta 2009 annetun lain nro 135 19 b §:ään, jossa täsmennetään, että tarjouskilpailumenettelyn päätteeksi Tirrenian ostajan kanssa tehdään uusi sopimus. Samassa pykälässä todetaan myös, että tällaisen uuden sopimuksen kesto on enintään kahdeksan vuotta, ja kuvataan, mitä sopimuksen pitäisi sisältää. Lisäksi samassa pykälässä vahvistetaan Tirrenian korvauksen vuotuiseksi enimmäismääräksi 72 685 642 euroa koko uuden sopimuksen voimassaoloajaksi. Samassa 19 b §:ssä täsmennetään vielä, että Tirrenian ostaja säilyttää kiinnityspaikkaa koskevan etuoikeuden julkisen palvelun reiteillä.

(379) Kuten vuoden 2011 päätöksessä todettiin, kiinnostuksenilmaisupyyntö ei sisältänyt yksityiskohtaisia tietoja myytävistä omaisuuseristä, tarjouskilpailun voittajan valintaperusteista tai tarjouskilpailumenettelyn seuraavien vaiheiden aikataulusta. Seuraavissa johdanto-osan kappaleissa kuvatuista syistä komissio kuitenkin katsoo, että tarjouskilpailumenettely oli kokonaisuudessaan riittävän avoin.

(380) Ensinnäkin kiinnostuksenilmaisupyynnössä mainittiin, että tarjoajien olisi kyettävä ”takaamaan meriliikenteen palvelujen jatkuvuus”. Tämä oli ainut valintaperuste, jota Italia sovelsi päättäessään, mitkä kiinnostuneet tahot saisivat osallistua tarjouskilpailumenettelyyn. Vaikka kiinnostuksenilmaisupyynnössä ei täsmennetty, miten tarjoajat voisivat osoittaa täyttävänsä tämän vaatimuksen, lähtökohtaisesti tarkoitettiin kaikkia tarkoituksenmukaisia todisteita ([128]). Komissio ei ole saanut tietoja, jotka osoittaisivat, että yksi tai useampi niistä viidestä kiinnostuksensa ilmaisseesta toimijasta, jotka suljettiin pois menettelystä, olisi tosiasiallisesti toimittanut asianmukaiset todisteet siitä, että niillä oli riittävät rahavarat palvelun jatkuvuuden varmistamiseksi kiinnostuksenilmaisupyynnössä asetetun edellytyksen mukaisesti. Komissio katsoo, että tämä valintaperuste oli selkeä kaikille kiinnostuneille tarjoajille ja että se oli perusteltu asetetun tavoitteen kannalta.

([126]) Komissio huomauttaa valtiontuen käsitettä koskevan tiedonannon alaviitteessä 146, että unionin tuomioistuimet viittaavat usein valtiontuen yhteydessä ”avoimeen” tarjouskilpailuun. Sanan ”avoin” käytöllä ei kuitenkaan tarkoiteta sellaista tiettyä menettelyä, josta on kyse julkisista hankinnoista annetuissa direktiiveissä. Sen vuoksi ”kilpailuun perustuva” näyttää komission mukaan asianmukaisemmalta ilmaisulta. Komission tarkoituksena ei ole poiketa oikeuskäytännössä vahvistetuista aineellisista edellytyksistä.

([127]) Kyseessä on elokuun 28 päivänä vuonna 2008 annettu asetus nro 134, joka on muunnettu 27 päivänä lokakuuta 2008 annetuksi laiksi nro 166.

([128]) Kuten edellä (ks. johdanto-osan 373 kappale) selvitetään, tämä tarjouskilpailumenettely ei myöskään kuulunut direktiivin 2004/18/EY 36 artiklan 1 kohdan soveltamisalaan. Näin ollen Italialla ei tosiasiassa ollut velvollisuutta ilmoittaa valintaperusteita kiinnostuksenilmaisupyynnössä.

(381) Toiseksi, kuten selitetään johdanto-osan 378 kappaleessa, viittaus 25 päivänä syyskuuta 2009 annettuun asetukseen nro 135 teki kiinnostuneille tarjoajille selväksi, että tarjouskilpailumenettelyn päätyttyä tehtäisiin uusi sopimus (jonka kesto on enintään kahdeksan vuotta) ja että julkisen palvelun korvauksen vuotuiseksi enimmäismääräksi oli vahvistettu 72 685 642 euroa. Lisäksi kiinnostuksenilmaisupyynnössä ilmoitettiin, että tavoitteena oli myydä julkisen palvelun tuottamisesta vastaava liiketoimintayksikkö. Kuten Italia on vahvistanut, kaikki olennaiset tiedot myynnin kohteesta, mukaan lukien ostajan ja valtion välillä tehtävän sopimuksen luonnos, asetettiin kaikkien niiden 11 toimijoiden saataville, jotka lopulta päättivät osallistua due diligence -vaiheeseen. Näin kyseiset toimijat saattoivat päättää, tekisivätkö ne tarjouksen ja jos tekisivät, niin millä hinnalla. Komissio huomauttaa, että yksityisten toimijoiden välisissä myyntimenettelyissä on tavanomaista, että kaupallisesti arkaluonteisia tietoja on saatavilla vain due diligence -vaiheessa. Samasta syystä asianomaisten osapuolten oli allekirjoitettava salassapitosopimukset ennen kuin ne saivat oikeuden tutustua asiaa koskeviin asiakirjoihin (ks. johdanto-osan 71 kappale). Tällä perusteella komissio katsoo, että kiinnostuksenilmaisupyynnöstä kävi riittävän selvästi ilmi ([129]), että myynti koski sekä Tirrenia-liiketoimintayksikköä että siihen liitettävää uutta sopimusta. Kiinnostuksensa ilmaisseille osapuolille annettiin oikeus tutustua kaikkiin tarvittaviin tietoihin, jotta ne voivat päättää mahdollisen tarjouksen tekemisestä.

(382) Kolmanneksi komissio huomauttaa seuraavaa tarjouskilpailumenettelyn seuraavien vaiheiden aikataulusta: Niitä kiinnostuksensa ilmaisseita tarjoajia, jotka täyttivät ainoan valintaperusteen, kehotettiin 10 päivänä marraskuuta 2010 päivätyllä kirjeellä osallistumaan due diligence -menettelyyn. Olennaiset tiedot menettelyn seuraavista konkreettisista vaiheista, kuten menettelyn aikataulusta ja due diligence -vaiheeseen hyväksymistä koskevista perusteista, toimitettiin tässä vaiheessa jäljellä oleville asianomaisille tarjoajille erityishallintojohtajan 2 päivänä helmikuuta 2011 päivätyllä kirjeellä. Komissio pitää epätodennäköisenä, että tämän tiedon puuttuminen kiinnostuksenilmaisupyynnöstä ([130]) olisi estänyt mahdollisia tarjoajia ilmaisemasta kiinnostustaan.

(383) Neljänneksi komissio huomauttaa, että kiinnostuksenilmaisupyynnön perusteella kaikkiaan 21 osapuolta ilmaisi kiinnostuksensa ostaa Tirrenia-liiketoimintayksikkö. Noiden 21 osapuolen joukossa oli kansallisia, eurooppalaisia ja Euroopan ulkopuolisia yrityksiä, mukaan lukien Italian johtavia lauttaliikenteen harjoittajia (kuten GNV ja Moby). Komission mukaan tämä vahvistaa sen, että kaikille mahdollisille tarjoajille annettiin riittävä mahdollisuus ilmaista kiinnostuksensa osallistua kyseiseen tarjouskilpailumenettelyyn. Komissio huomauttaa tässä yhteydessä, että kiinnostuksensa ilmaisseiden osapuolten ei tarvinnut noudattaa kuormittavia menettelyjä eikä niille oletettavasti myöskään aiheutunut merkittäviä kuluja kiinnostuksensa ilmaisemisesta. Niiden tarvitsi vain lähettää kirjeen, jossa osoittivat kykynsä taata meriliikenteen palvelun jatkuvuus. Tämän jälkeen ne 16 osapuolta, jotka täyttivät tämän valintaperusteen, kutsuttiin due diligence -vaiheeseen, ja niistä 11 päätti osallistua siihen. Vasta tämän jälkeen osapuolten oli päätettävä tarjouksen tekemisestä ja mahdollisesti tarjottavasta hinnasta.

(384) Komissio totesi vuoden 2012 päätöksessä, ettei se ollut varma, olivatko kaikki mahdolliset tarjoajat olleet tarjouskilpailumenettelyn alkuvaiheista asti tietoisia mahdollisuudesta lykätä ostohinnan maksamista osittain useilla vuosilla ilman korkoa. Tätä mahdollisuutta ei mainittu mutta ei myöskään suljettu pois kiinnostuksenilmaisupyynnössä ([131]). Tällä perusteella CIN teki tarjouksen, jonka mukaan se maksaisi lähes puolet ostohinnasta porrastetusti. Komissio toteaa ensinnäkin, että koska tarjouskilpailuun sisältyi julkista palveluhankintaa koskeva kahdeksanvuotinen sopimus, maksun osittainen lykkäys sopimuksen voimassaoloajalle ei ollut epätavallista. Esimerkiksi käyttöoikeussopimusten tapauksessa on yleistä, että käyttöoikeusmaksu maksetaan erissä sen sijaan, että koko määrä maksettaisiin etukäteen. Lisäksi komissio toteaa, että CIN:n tarjouksen todellinen arvo, joka saadaan diskonttaamalla lykättyjen maksuerien summa niiden myyntihetken arvon mukaisesti, on vain noin 4 prosenttia alhaisempi verrattuna siihen, että koko summa olisi maksettu etukäteen. Komissio katsoo, ettei tämä suhteellisen pieni ero ole vaikuttanut osapuolten haluun ilmaista kiinnostuksensa. Tässä yhteydessä on syytä muistuttaa, että Tirrenia-liiketoimintayksikön (ja uuden sopimuksen) arvoa ei tiedetty siinä vaiheessa, kun osapuolten piti ilmaista kiinnostuksensa, joten tieto maksun lykkäyksen mahdollisuudesta ei todennäköisesti vaikuttanut päätökseen tarjouskilpailumenettelyyn

([129]) Komissio huomauttaa, ettei Italialla ollut velvollisuutta esittää kiinnostuksenilmaisupyynnössä yksityiskohtaista kuvausta myytävistä omaisuuseristä ja uudesta julkisia palveluhankintoja koskevasta sopimuksesta, koska direktiivi 2004/18/EY 36 artiklan 1 kohtaa ei sovellettu tähän tarjouskilpailumenettelyyn.

([130]) Lisäksi Italialla ei ollut velvollisuutta kuvata kiinnostuksenilmaisupyynnössä tarjouskilpailumenettelyn seuraavia vaiheita koskevia järjestelyjä, koska tähän tarjouskilpailumenettelyyn ei sovellettu direktiivin 2004/18/EY 36 artiklan 1 kohtaa.

([131]) Lisäksi komissio huomauttaa, ettei Italialla ollut velvollisuutta tarkentaa kiinnostuksenilmaisupyynnössä (mahdollisia) maksuehtoja, koska kyseiseen tarjouskilpailumenettelyyn ei sovellettu direktiivin 2004/18/EU 36 artiklan 1 kohtaa.

osallistumisesta. Komissio huomauttaa myös, että CIN:n sitova tarjous (joka sisälsi osittaista maksun lykkäystä koskevan ehdon) tallennettiin tietokantaan ja kaikkia muita tarjoajia kehotettiin nimenomaisesti tekemään parempi tarjous. Vaikka tämän tekemiseksi annettiin 16 päivää ja tarjouksiin oli mahdollista sisällyttää maksun lykkäystä koskeva ehto, yksikään muista tarjoajista ei esittänyt uutta tarjousta. Näistä syistä komissio toteaa, ettei mahdollisuuden lykätä ostohinnan (tai sen osan) maksua voida katsoa vaikuttaneen kielteisesti tarjouskilpailumenettelyn kilpailuun perustuvaan tai avoimeen luonteeseen.

(385) Edellä esitetyn perusteella komissio katsoo, että kokonaisuutena arvioituna tarjouskilpailumenettely perustui kilpailuun ja oli avoin. Esimerkiksi Tirrenian aikomuksesta luopua julkista palvelua hoitavasta liiketoiminnasta (eli Tirrenia-liiketoimintayksiköstä) ja tehdä tarjouskilpailun voittajan kanssa uusi sopimus kahdeksaksi vuodeksi ilmoitettiin laajalti, jotta tieto tavoittaisi kaikki mahdolliset tarjoajat olennaisilla alueellisilla tai kansainvälisillä markkinoilla. Lisäksi komissio ottaa huomioon sen, että mahdollisten tarjoajien oli helppo ilmaista kiinnostuksensa eikä niiden tarvinnut sitoutua mihinkään vielä tässä vaiheessa. Niille osapuolille, jotka kykenivät osoittamaan täyttävänsä ainoan valintaperusteen, annettiin kaikki tarvittavat tiedot sekä riittävästi aikaa, jotta niiden oli mahdollista päättää tarjouksen tekemisestä Tirrenia-liiketoimintayksiköstä sekä tämän mahdollisen tarjouksen hinnasta. Näistä syistä komissio toteaa, ettei se enää epäile, että tarjouskilpailumenettely ei ollut riittävän avoin kiinnostuksenilmaisupyynnön mahdollisten puutteiden takia.

Tarjouskilpailun syrjimättömyys ja korkeimman hinnan kriteeri

(386) Valtiontuen käsitettä koskevan tiedonannon 92 kohdassa korostetaan, että kaikkien tarjoajien syrjimätön kohtelu menettelyn kaikissa vaiheissa ja ennen menettelyä määritetyt puolueettomat valinta- ja myöntämisperusteet ovat välttämättömiä edellytyksiä, joilla varmistetaan, että transaktio on markkinaehtojen mukainen. Samassa kohdassa täsmennetään myös, että tasavertaisen kohtelun takaamiseksi olisi tarjouksia voitava sopimuksen myöntämisperusteiden ansiosta vertailla ja arvioida puolueettomasti. Valtiontuen käsitettä koskevan tiedonannon 95 kohdassa puolestaan todetaan, että kun julkisyhteisöt myyvät omaisuutta, tavaroita ja palveluja, ainoana merkityksellisenä kriteerinä ostajan valitsemiseksi olisi oltava korkein hinta ([132]), ottaen huomioon myös pyydetyt sopimusjärjestelyt (esimerkiksi myyjän myyntitakuu).

(387) Kuten edellä on todettu (ks. johdanto-osan 380 kappale), kiinnostuksenilmaisupyyntö sisälsi vain yhden valintaperusteen, jonka mukaan tarjoajien oli kyettävä ”takaamaan meriliikenteen palvelujen jatkuvuus”. Kiinnostuksensa ilmaisseista 21 osapuolesta viisi suljettiin menettelyn ulkopuolelle, koska niiden ei katsottu voivan täyttää tätä ehtoa (ks. myös alaviite 34). Komissio katsoo, että ainut sovellettava valintaperuste oli objektiivinen ja että se oli tehty kiinnostuksenilmaisupyynnössä riittävän selväksi kaikille kiinnostuneille osapuolille.

(388) Seuraavaksi ne 16 kiinnostuksensa ilmaissutta tarjoajaa, jotka täyttivät valintaperusteen, kutsuttiin due diligence -vaiheeseen, mutta kyseisistä tarjoajista viisi ilmoitti, etteivät ne olleet enää kiinnostuneita. Neljä kuukautta kestäneen due diligence -vaiheen aikana jäljellä oleville 11 osapuolelle annettiin pääsy tietokantaan, joka sisälsi kaikki olennaiset tiedot (ks. johdanto-osan 72 kappale), joiden perusteella oli mahdollista arvioida myytäväksi asetettua liiketoimintayksikköä ja uutta sopimusta koskevaa luonnosta. Näin ollen kaikki tarjoajat saivat samat tiedot ja niitä kohdeltiin tasavertaisesti kaikissa vaiheissa.

(389) Erityishallintojohtaja lähetti 2 päivänä helmikuuta 2011 jäljellä oleville 11 kiinnostuneelle tarjoajalle kirjeen, jossa kuvattiin yksityiskohtaisesti tarjouksen tekemistä koskevaa menettelyä ja siihen liittyviä vaatimuksia. Kyseisessä kirjeessä esimerkiksi vahvistettiin selkeästi myyntiehdot: sopimusluonnoksessa määriteltyjen julkisen palvelun velvoitteiden toteuttamista koskevan liiketoimintasuunnitelman laatiminen sekä tarvittavien takuiden antaminen tarjoajan taloudellisen vakauden osoittamiseksi. Italia on vahvistanut, että mikäli se olisi saanut useamman kuin yhden hyväksyttävän tarjouksen, ainut valintaperuste olisi ollut korkein hinta. Komissio panee merkille, että 29 päivänä huhtikuuta 2011 erityishallintojohtaja tosiaan kehotti muita kiinnostuneita osapuolia tekemään parempia tarjouksia, jotta myynnistä saataisiin paras mahdollinen taloudellinen tuotto.

([132]) Ks. unionin yleisen tuomioistuimen tuomio 28.2.2012, Land Burgenland ja Itävalta v. komissio, T-268/08 ja T-281/08, ECLI:EU:T:2012:90, 87 kohta.

(390) Näin ollen komission vuoden 2011 päätöksessä ilmaisemat epäilykset siitä, että asetuksessa 134/2008 sallittaisiin sopimuksen tekeminen muiden kriteerien perusteella, on kumottu. Kaikille osapuolille annettiin asianmukaisesti ja tasavertaisesti tietoa tarjouskilpailumenettelyn eri vaiheissa, joten niiden oli mahdollista tehdä tarjous täysin tietoisina menettelystä ja vaatimuksista. Komissio katsoo myös, että sopimuksen myöntämisperuste mahdollistaa tarjousten objektiivisen vertailun ja arvioinnin.

CIN:n suorittaman ostohinnan maksun osittainen lykkäys

(391) Komissio totesi vuoden 2012 päätöksessä, että CIN:n tarjoaman ostohinnan todellinen arvo ([133]) oli toimivaltaisen ministeriön nimittämän riippumattoman asiantuntijan määrittämää markkina-arvoa alhaisempi. Tuomiossa Land Burgenland unionin tuomioistuin kuitenkin katsoi, että kun viranomainen aikoo myydä sille kuuluvan yrityksen avoimessa, läpinäkyvässä ja ehdottomassa tarjouspyyntömenettelyssä, voidaan olettaa, että markkinahinta vastaa korkeinta (sitovaa ja vakavasti otettavaa) tarjousta ja että vain hinta otetaan huomioon, ilman, että komission edellytettäisiin käyttävän markkinahinnan selvittämiseksi muita keinoja, kuten itsenäisiä asiantuntijalausuntoja ([134]). On myös niin, että lainvastaisten ehtojen vuoksi sääntöjenvastaisen hankintamenettelyn puitteissa tehty korkein tarjous voi kuitenkin vastata markkinahintaa, kun tarjouspyynnön ehtoihin liittyvät puutteet eivät ole vaikuttaneet tämän tarjouksen suuruuteen sitä alentavasti ([135]).

(392) Komissio toteaa, että koska tutkittavassa asiassa CIN:n maksama hinta perustuu avoimeen, läpinäkyvään ja syrjimättömään tarjouskilpailumenettelyyn, tämän hinnan voidaan olettaa vastaavan markkinahintaa. Näin ollen tätä hintaa ei ole tarvetta verrata Italian ja komission tahoillaan nimittämien riippumattomien asiantuntijoiden laatimiin arvioihin. Lisäksi komissio yhtyy Italian näkemykseen (ks. johdanto-osan 176 kappale) siitä, että riippumattomien asiantuntijoiden oli välttämätöntä tehdä joitakin oletuksia, joten niihin perustuvia arvioita on joka tapauksessa tulkittava varauksellisesti. Lisäksi vähintään yksi Tirrenia-liiketoimintayksikön mahdollinen tarjoaja ilmoitti – kuten CIN on huomauttanut (ks. johdanto-osan 236 kappale) – että Italian nimittämän riippumattoman asiantuntijan määrittämä hinta oli liian korkea. Tätä näyttöä ei ole tarkistettu, mutta silti se vahvistaa, etteivät asiantuntija-arviot välttämättä heijasta markkina-arvoa sellaisena kuin miksi markkinatoimijat sen määrittävät tarjouskilpailun yhteydessä.

(393) Täydellisyyden vuoksi komissio toteaa, että maksun lykkäykselle on myös taloudellisia perusteita. Kuten CIN on huomauttanut (ks. johdanto-osan 240 kappale), maksun lykkäys on sidoksissa myynnin kohteen luonteeseen eli liiketoimintayksikköön, jonka todellinen arvo riippuu (kuten Banca Profilo on vahvistanut, ks. 2.3.3.4 jakso ja johdanto-osan 240 kappale) uudessa sopimuksessa vahvistettujen korvausten tosiasiassa maksetusta määrästä kahdeksan vuoden aikana. Maksun lykkäys (joka koskee osaa ostohinnasta) voidaan näin ollen nähdä kilpailutettujen varojen (erityisesti julkista palveluhankintaa koskevan sopimuksen ja siihen liittyvän korvauksen) luonteesta johtuvana loogisena seurauksena.

(394) Edellä esitetyn perusteella komissio toteaa, ettei sillä enää ole epäilyksiä ostohinnan osittaisen lykkäyksen suhteen.

Sen varmistaminen, että palvelut tuotetaan yhteisön kannalta vähäisimmin kustannuksin

(395) Tarkasteltavassa asiassa on kilpailutettu uusi sopimus yhdessä Tirrenia-liiketoimintayksikön kanssa tietyin esimerkiksi työvoiman tasoa koskevin ehdoin sen sijaan, että tarjouskilpailun kohteena olisi ollut vain uusi sopimus sellaisenaan. Vuoden 2012 päätöksessä komissio katsoi alustavasti, että siltä osin kuin tarjoajilla oli jo olemassa asiamukaiset alukset ja miehistöt, niille olisi aiheutunut vähemmän kustannuksia, jos niillä ei olisi ollut velvollisuutta ottaa vastuulleen osaa Tirrenian käyttöomaisuudesta ja henkilöstöstä. Tällä perusteella komissio katsoi alustavasti, että uuden sopimuksen kilpailuttaminen ilman velvollisuutta ottaa vastuulleen julkisen palvelun tuottamisessa tarvittavia Tirrenian aluksia ja työntekijöitä olisi johtanut yhteisön kannalta vähäisempiin kustannuksiin.

([133]) Joka saadaan diskonttaamalla lykätyt maksuerät niiden myyntiajankohdan mukaiseen arvoon.

([134]) Ks. unionin tuomioistuimen tuomio 24.10.2013, Land Burgenland v. komissio, C-214/12 P, C-215/12 P ja C-223/12 P, ECLI:EU:C:2013:682, 94–95 kohta.

([135]) Ks. unionin tuomioistuimen tuomio 24.10.2013, Land Burgenland v. komissio, C-214/12 P, C-215/12 P ja C-223/12 P, ECLI:EU:C:2013:682, 96 kohta.

(396) Koska Tirrenia oli erityishallintomenettelyyn asetettu suuryritys, yleisessä kansallisessa lainsäädännössä ([136]) edellytettiin, että ostajan olisi säilytettävä kahden vuoden ajan sama henkilöstömäärä, joka oli tarpeen julkisen palvelun velvoitteiden täyttämiseksi Tirrenia-liiketoimintasuunnitelman mukaisesti. Tätä taustaa vasten liiketoimintayksikön luovutussopimuksessa määrätään, että CIN:n on tarjottava työtä (uusien työsopimusten perusteella) Tirrenian entisille työntekijöille ja pidättäydyttävä irtisanomisista ([137]) kahden vuoden ajan. Komissio huomauttaa ensinnäkin, että kyseessä on lakisääteinen vaatimus, jota Italian viranomaiset eivät voineet jättää huomioimatta liiketoimintayksikön luovutusta valmistellessaan ja joka oli ajallisesti rajattu kahteen vuoteen. Komissio huomauttaa myös, että Tirrenia-liiketoimintayksikkö jatkaa julkisen palvelun toteuttamista uudessa sopimuksessa asetettujen julkisen palvelujen velvoitteiden mukaisesti. Tältä osin Italia on ilmoittanut, että vain julkisen palvelun toteuttamisen jatkamiseksi tarvittava miehistö ja hallintohenkilöstö siirtyisi CIN:lle. Lisäksi Italia on väittänyt, että CIN:n olisi pitänyt noudattaa samaa miehistön vähimmäismäärää myös ilman minkäänlaista työvoimaan liittyvää sopimusehtoa. Koska uuden sopimuksen mukaisesti CIN:lle maksettavan korvauksen on määrä kattaa työvoimakustannukset, komissio katsoo, ettei työllisyystason säilyttämistä koskeva velvoite ole erityisen raskas CIN:n näkökulmasta. Näin ollen on epätodennäköistä, että tällainen velvoite olisi laskenut kyseisen liiketoimintayksikön myyntihintaa antaen siten taloudellista etua CIN:lle. Lisäksi tämä ratkaisu hyödytti myös Tirreniaa (ja samalla sen omistajaa Italiaa), koska se välttyi näin maksamasta irtisanomiskustannuksia CIN:n uudelleenpalkkaaman henkilöstön osalta. Komissio toteaa, että Ecorysin arvion mukaan irtisanomiskustannukset olisivat olleet koko Tirrenian miehistön osalta yhteensä vähintään 35 miljoonaa euroa.

(397) Koska Tirrenia-liiketoimintayksikön varat ja uusi julkisia palveluhankintoja koskeva sopimus ovat sidoksissa toisiinsa ([138]), julkisen palvelun jatkuvuuden varmistamista koskevaa vaatimusta sovelletaan automaattisesti ostajaan, joka saa näin kiinnityspaikkaa koskevan etuoikeuden. Komissio huomauttaa ensinnäkin, että julkisen palvelun sopimukseen liitettiin vain julkisen palvelun velvoitteen hoitamisessa tarvittavat varat. Kaikki muut omaisuuserät (kuten kiinteistöt, kuusi alusta ja taidekokoelma) myytiin erillisissä tarjouskilpailumenettelyissä. Toiseksi komissio katsoo, että seuraavista syistä Tirrenia-liiketoimintayksikön varojen liittäminen uuteen julkisia palveluhankintoja koskevaan sopimukseen ei johtanut alhaisempaan hintaan kuin varojen ja sopimuksen myyminen erikseen:

— Kuten edellä on todettu (ks. johdanto-osan 164 kappale), Tirrenian erityishallintojohtaja järjesti erilliset tarjouskilpailumenettelyt niiden kuuden aluksen myymiseksi, joilla ei liikennöity julkisen palvelun velvoitteiden soveltamisalaan kuuluvilla reiteillä. Näistä kuudesta aluksesta vain yksi saatiin myytyä tarjoajalle, joka aikoi käyttää alusta linjaliikenteessä. Muut viisi alusta jouduttiin myymään purettavaksi. Lisäksi laivanvälittäjät ([139]), joita oli pyydetty määrittämään Tirrenian alusten arvo, ilmoittivat maaliskuussa 2011, että talouskriisin merkittävän vaikutuksen seurauksena alusten arvo oli laskenut ja markkinoilla oli aluksista ylitarjontaa. Näistä syistä näyttää epätodennäköiseltä, että kaikki 18 Tirrenian jäljellä olevaa alusta olisi saatu myytyä liikennöintitarkoituksiin (eli romutusarvoa korkeammalla hinnalla). Komissio katsoo, että kyseisten alusten ja julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen liittäminen yhteen mahdollisti korkeamman hinnan ([140]) saamisen Tirrenian aluksista, koska vastineeksi näiden alusten käyttämisestä julkisen palvelun reiteillä alusten ostaja sai julkisen palvelun korvausta kahdeksan vuoden ajan.

— Vuoden 2012 päätöksessä komissio piti mahdollisena, että tarjoajilla saattoi olla jo hankittuna tarvittavat alukset ja miehistö, joten ne eivät ehkä olisi halunneet ostaa Tirrenian aluksia ja palkata sen työntekijöitä. Komissio huomauttaa, että CIN:n aloittaessa uuden sopimuksen mukaisten velvoitteidensa hoitamisen, sillä oli kaikkiaan 1 239 työntekijää ja 18 alusta (jotka kuuluivat sen ostamalle Tirrenia-liiketoimintayksikölle). Komissio pitää epätodennäköisenä, että mahdollisilla tarjoajilla olisi ollut valmiina tarvittavat resurssit, jotka se olisi voinut (uudelleen-)kohdentaa uudessa sopimuksessa määrättyjen julkisen palvelun velvoitteiden hoitamiseen. Näin on

([136]) Asetuksen 270/1999 63 §:n 2 momentin mukaan jokaisen erityishallintomenettelyyn asetetun suuryrityksen liiketoimintayksikön mahdollisen ostajan on sitouduttava säilyttämään työllisyystaso (eli työntekijöiden määrä) samana ja jatkamaan liiketoimintaa vähintään kahden vuoden ajan ostamista lähtien.

([137]) Lukuun ottamatta joitakin tarkkaan rajattuja poikkeustilanteita.

([138]) Sopimusluonnos oli kaikkien tarjoajien nähtävillä tietokannassa. Lisäksi sen olennaiset määräykset oli jo vahvistettu 25 päivänä syyskuuta 2009 annetun asetuksen nro 135 19 b §:ssä.

([139]) Ferrando & Massone Srl.

([140]) Tämä johtuu siitä, että niin kauan kuin alus ei vielä ole käyttöikänsä lopussa, sen arvo on liikennöitynä romutusarvoa korkeampi. Skenaariossa, jossa alukset myydään erikseen, on todennäköisempää, että osa niistä joudutaan myymään romutusarvoa vastaavalla hinnalla. Kun alukset liitetään julkisia palveluhankintoja koskeviin sopimuksiin, ne pysyvät liikenteessä, joten ne voidaan myydä romutusarvoa korkeammalla hinnalla.

etenkin siinä mielessä, että uudessa sopimuksessa asetetaan erityisiä vaatimuksia julkisen palvelun eri reiteillä käytettäville aluksille (esimerkiksi kapasiteetin suhteen). Toimijat, joilla oli tarvittavat resurssit valmiina, käyttivät todennäköisesti kyseisiä resursseja jo muilla reiteillä, joten näiden resurssien kohdentaminen uudelleen uuden sopimuksen mukaisesti olisi väistämättä johtanut tulonmenetyksiin niiden aiemman käyttökohteen osalta. Tässä yhteydessä komissio huomauttaa, että sekä Grimaldi että GNV osallistuivat tarjouskilpailumenettelyyn eikä kumpikaan niistä ole väittänyt komissiolle, että ne olisivat mieluummin ostaneet Tirrenian ilman aluksia.

(398) Komissio on teettänyt muodollisen tutkinnan yhteydessä riippumattoman tutkimuksen (Ecorys) sen varmistamiseksi, etteivät uuden sopimuksen ja Tirrenia-liiketoimintayksiköön liittäminen yhteen ja työvoimaa koskeva edellytys muodostaneet liian suurta rasitetta CIN:lle. Ecorysiä pyydettiin (ks. johdanto-osan 96 kappale) määrittämään Tirrenia-liiketoimintayksikön markkina-arvo ilman mitään ehtoja. Ecorys totesi, että jos Tirrenia-liiketoimintayksikkö olisi myyty ilman mitään ehtoja ja erityisesti ilman julkisen palvelun toteuttamista koskevaa uutta julkista palveluhankintaa koskevaa sopimusta (ja siten ilman velvoitetta varmistaa kyseisen julkisen palvelun jatkuvuus), yritys olisi myyty sen realisointiarvon mukaisesti 303,5 miljoonalla eurolla. Ecorys perusti päätelmänsä siihen olettamukseen, ettei Tirrenia-liiketoimintayksikkö voinut jatkaa toimintaansa kannattavasti ilman julkisen palvelun korvausta. Ecorys huomautti edellä mainitun realisointiarvon olevan tarjouskilpailusta saatua arvoa alhaisempi ja totesi, ettei välitön realisointi (mikä tarkoittaisi lähinnä alusten myyntiä) siten ollut toteuttamiskelpoinen vaihtoehto markkinataloustoimijalle. Lisäksi Ecorys vertasi Tirrenia-liiketoimintayksikön henkilöstöä useiden muiden vertailukelpoisten lauttayhtiöiden henkilöstöön ja totesi, etteivät Tirrenian henkilöstömäärä ja henkilöstökustannusten rakenne eroa vertailukelpoisista yrityksistä, kun otetaan huomioon työvoimakustannusten osuus kokonaistulosta sekä työvoimakustannukset suhteessa henkilöstömäärään. Analyysin perusteella Tirrenia-liiketoimintayksikön ja vertailukelpoisten yritysten välillä ei ollut sellaisia merkittäviä eroja, jotka olisivat voineet viitata henkilöstön liialliseen määrään tai ylisuuriin työvoimakustannuksiin. Mahdollisella ostajalla olisi siten ollut vain hyvin vähän liikkumavaraa työntekijöiden irtisanomisessa tai korvaamisessa. Tällä perusteella Ecorys totesi, ettei ole olemassa seikkoja, jotka osoittaisivat, että työvoimaa koskeva ehto on vaikuttanut merkittävästi Tirrenia-liiketoimintayksikön arvoon. Näin ollen komissio katsoo, etteivät uuden sopimuksen liittäminen yhteen Tirrenia-liiketoimintayksikön kanssa sekä työvoimaa koskeva ehto voineet alentaa kyseisen liiketoimintayksikön myyntihintaa tai antaa CIN:lle etua.

(399) Yhteenvetona voidaan todeta, ettei työllisyyden tason säilyttämistä koskeva ehto ole myyjän asettama, vaan se johtuu ennemminkin yleisestä kansallisesta lainsäädännöstä. Kyseinen ehto ei myöskään ole liian suuri rasite Tirrenia-liiketoimintayksikön ostajan kannalta, minkä myös komission nimittämä riippumaton asiantuntijataho Ecorys on vahvistanut. Kyseisten varojen ja julkisen palvelun velvoitteen yhteen liittämisestä suoraan seuraavan julkisen palvelun jatkuvuuden takaamista koskevan ehdon ei voida katsoa alentavan hintaa. Kuten edellä on todettu, varojen myynti erikseen olisi johtanut alhaisempaan hintaan (minkä Ecorys on vahvistanut). Lisäksi on erittäin epätodennäköistä, että olisi löytynyt mahdollisia tarjoajia, jotka olisivat olleet kiinnostuneita ostamaan julkisen palvelun sopimuksen ilman kyseisiä varoja, kun otetaan huomioon julkisen palvelun suorittamisessa tarvittavien alusten ja miehistön suuri määrä. Näin ollen komissio katsoo, että kuka tahansa markkinatalouden ehdoin toimiva myyjä olisi päättänyt myydä Tirrenia-liiketoimintayksikön yhdessä uuden julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen kanssa korkeimman mahdollisimman hinnan saadakseen. Tällä perusteella komissio katsoo, ettei Italia ole asettanut sellaisia ehtoja, jotka olisivat todennäköisesti laskeneet hintaa tai joita yksityinen myyjä ei olisi asettanut. Täten komissio toteaa, ettei se enää epäile, että uuden sopimuksen kilpailuttaminen yhdessä Tirrenia-liiketoimintayksikön ja työvoimaa koskevan ehdon kanssa ei voinut johtaa yhteisön kannalta alhaisimpiin kustannuksiin.

Vahvat suojatoimet sellaisen menettelyn suunnittelussa, jossa tehdään vain yksi tarjous

(400) Komissio katsoo edellä kuvatun arvioinnin perusteella (ks. johdanto-osan 375–399 kappale), että tarjouskilpailumenettely oli julkisia hankintoja koskevien sääntöjen mukaisesti avoin, läpinäkyvä ja syrjimätön. Yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevan tiedonannon 68 kohdassa kuitenkin todetaan, että ”sellaisia menettelyitä, joissa tehdään ainoastaan yksi tarjous, ei voida pitää riittävinä sen varmistamiseksi, että yhteisö saa tarvitsemansa palvelun vähimmin kustannuksin”.

(401) Koska vain CIN teki tarjouksen Tirrenia-liiketoimintayksikköä (ja uutta sopimusta) koskevassa tarjouskilpailumenettelyssä, tällaista tarjouskilpailua ei tavallisesti pidettäisi riittävänä sen varmistamiseksi, ettei voittajalle ole koitunut etua.

(402) Komissio on kuitenkin lieventänyt yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevan tiedonannon 68 kohdassa ilmaistua näkemystä kyseisiä palveluja koskevassa oppaassaan ([141]), jossa todetaan, että ”tämä ei kuitenkaan tarkoita, etteikö voi olla tapauksia, joissa menettelyyn liittyvien erityisen vahvojen suojatoimien vuoksi yksi tarjous voi riittää varmistamaan, että palvelu tarjotaan julkisyhteisön kannalta vähäisimmin kustannuksin”.

(403) Komissio katsoo, että tarkasteltavassa tapauksessa tällaiset suojatoimet on toteutettu. Tämän osoittavat seuraavat seikat:

— Tarjouskilpailumenettely järjestettiin siten, että mahdollisimman moni mahdollinen tarjoaja kiinnostuisi siitä. Mahdollisten tarjoajien ei myöskään tarvinnut noudattaa kuormittavia menettelyjä, eikä niille olisi aiheutunut merkittäviä kuluja kiinnostuksensa ilmaisemisesta. Tuloksena oli kaikkiaan 21 kiinnostuksenilmaisua italialaisilta, eurooppalaisilta ja Euroopan ulkopuolisilta toimijoilta, joista 16 kutsuttiin due diligence -vaiheeseen (ks. johdanto-osan 387 kappale).

— Todellinen kilpailu oli mahdollista tarjouskilpailumenettelyn loppuun asti. Tarjousvaiheessa oli mukana vielä 11 mahdollista tarjoajaa. Niistä kolme (eli Onorato Partecipazioni S.r.l., Grimaldi Compagnia di Navigazione S.p.A. ja Marinvest S.r.l.) päätti yhdistyä CIN:ksi ja tehdä sitovan tarjouksen. Komissio katsoo, että profiilien perusteella jäljellä olevista muista 11 mahdollisesta tarjoajasta vähintään viisi olisi (kokemuksensa ja rahavarojensa ansiosta) voinut tehdä tarjouksen tai niillä olisi ollut syy olla tosiasiallisesti kiinnostunut tarjouksen tekemisestä (koska ne toimivat jo aktiivisesti kyseisellä alalla ja/tai Italiassa).

— Vähimmäishinta määritettiin etukäteen Italian nimittämän riippumattoman asiantuntijan suorittaman arvostuksen perusteella (ks. johdanto-osan 73 kappale). Se oli kaikkien mahdollisten tarjoajien saatavilla tietokannassa ja asetti tarjousten lähtöhinnan suhteellisen korkeaksi. Kuten edellä on todettu (ks. johdanto-osan 168 kappale), yksi Tirrenia-liiketoimintayksikön mahdollisista tarjoajista myös ilmoitti vähimmäishinnan olevan liian korkea. Vaikka tällainen vähimmäishinta auttoi varmistamaan, että menettely johti yhteisön kannalta vähäisimpiin kustannuksiin, se on samalla saattanut estää muita mahdollisia tarjoajia tekemästä tarjousta.

— CIN:n 14 päivänä huhtikuuta 2011 tekemä sitova tarjous asetettiin nähtäväksi tietokantaan, ja erityishallintojohtaja kehotti 2 toukokuuta 2011 päivätyllä kirjeellä kaikkia due diligence -vaiheen tarjoajia tekemään CIN:n tarjousta parempia tarjouksia 12 päivään toukokuuta 2011 mennessä. Yhden mahdollisen ostajan pyynnöstä erityishallintojohtaja pidensi parempien tarjousten jättämisen määräaikaa 19 päivään toukokuuta 2011. Kehotus tehdä parempia tarjouksia on erityisen vahva suojatoimi sen varmistamiseksi, että menettelyssä saadaan mahdollisimman korkea tarjous (ja kustannukset jäävät samalla mahdollisimman alhaisiksi yhteisön kannalta). Lisäksi se, että yksi osapuoli pyysi pidentämään määräaikaa, osoittaa, että kilpailu oli todellista aivan tarjouskilpailumenettelyn loppuun asti.

(404) Komissio katsoo, että ottaen huomioon edellä kuvatut suojatoimet, joista tärkeimmät olivat vähimmäishinta ja kehotus tehdä korkeampia tarjouksia, kyseinen tarjouskilpailumenettely riitti varmistamaan palvelun toteuttamisen yhteisön kannalta vähäisimmin kustannuksin, vaikka siinä tehtiin vain yksi tarjous. Täydellisyyden vuoksi komissio toteaa, että käsiteltävänä oleva asia eroaa seuraavista tapauksista, joissa myös tehtiin vain yksi tarjous:

— Messinan ja Reggio Calabrian välisen meriliikenteen henkilökuljetuksen nopean yhteyden liikennöintiä koskevassa tarjouskilpailumenettelyssä vain Ustica Lines teki tarjouksen. Kyseinen yritys oli myös ainut kiinnostuksensa ilmaissut toimija, joten todellinen kilpailu ei ollut mahdollista. Näin ollen komission oli kyseisessä asiassa väistämättä todettava, ettei neljäs Altmark-kriteeri täyttynyt, ja katsottava julkisen palvelun korvaus valtiontueksi ([142]). Komissio muistuttaa, että tarkasteltavana olevassa tapauksessa kiinnostuksensa ilmaisseita osapuolia oli 21 ja niistä 11 osallistui tarjouskilpailumenettelyn viimeiseen vaiheeseen.

— Belgian lehtijakelun toimilupien myöntämistä koskevassa tarjouskilpailumenettelyssä vain bpost (kyseisen yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvän palvelun vakiintunut tarjoaja) teki tarjouksen. Alun perin kiinnostuksensa osallistua tarjouskilpailuun ilmaisi kolme yritystä, joista yksi vetäytyi ennen tarjouksen jättämisen määräajan päättymistä ja toinen ilmoitti (kolme päivää sen jälkeen, kun bpost oli jättänyt tarjouksensa), ettei se enää halunnut tehdä tarjousta. Belgian viranomaiset väittivät silti, että tarjouskilpailun

([141]) Ks. tarkemmin vastaus, jonka komissio antaa kysymykseen 68 komission yksiköiden valmisteluasiakirjassa ”Opas valtiontukea, julkisia hankintoja ja sisämarkkinoita koskevien Euroopan unionin sääntöjen soveltamiseksi yleishyödyllisiin taloudellisiin palveluihin, erityisesti yleishyödyllisiin sosiaalipalveluihin”, annettu 29 päivänä huhtikuuta 2013 (ks. https://ec.europa.eu/competition/state_aid/overview/new_guide_eu_rules_procurement_fi.pdf).

([142]) Komission päätös asiassa SA.42710, Yleistä taloudellista etua koskevat palvelut SGEI – meriliikenteen henkilökuljetuksen nopea yhteys Messinan ja Reggio Calabrian välillä – Italia (EUVL C 40, 2.2.2018, s. 4).

aikana oli käyty todellista kilpailua ja että riittävät suojatoimet oli toteutettu sen varmistamiseksi, että tarjouskilpailu johtaisi yhteisön kannalta vähäisimpiin kustannuksiin. Komissio piti kuitenkin suojatoimia riittämättöminä ja totesi näin ollen, ettei neljäs Altmark-kriteeri täyttynyt, sekä katsoi julkisen palvelun olevan valtiontukea ([143]). Italian viranomaisten soveltama tarjouskilpailumenettely oli avoin, kun taas Belgian viranomaiset järjestivät neuvottelumenettelyn ([144]), ja yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevan tiedonannon 66 kohdan mukaan tällaisia menettelyjä ”voidaan pitää riittävinä [täyttämään neljännen Altmark-kriteerin] vain poikkeustapauksissa”. Komissio huomauttaa, että tämän merkittävän eron lisäksi myös bpostin tapauksessa toteutetut suojatoimet erosivat täysin nyt tarkasteltavan tapauksen suojatoimista. On syytä todeta, että bpostin tapauksessa yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvän palvelun vakiintunut tuottaja voitti tarjouskilpailun ainoalla tehdyllä tarjouksella ja mukana oli vain yksi mahdollinen kilpailija. Tarkasteltavana olevassa tapauksessa tarjouskilpailun voitti tarjoaja, jolla ei ollut yhteyttä yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvän palvelun vakiintuneeseen tuottajaan, ja mukana oli useita mahdollisia uskottavia tarjoajia ja edellä mainitut suojatoimet oli toteutettu. Näistä syistä komissio katsoo, etteivät bpost-tapauksen olosuhteet ole verrattavissa nyt tarkasteltavan tapauksen olosuhteisiin.

(405) Lisäksi komissio toteaa, että Tirrenia-liiketoimintayksikön myynnissä sovellettu tarjouskilpailumenettely eroaa merkittävästi menettelystä Manner-Ranskan ja Korsikan välisen linjaliikenteen harjoittajan valitsemiseksi ([145]), jäljempänä ’SNCM-tapaus’, seuraavilla tavoilla:

— Ranskan viranomaiset tekivät julkisen palvelun sopimuksen etukäteen ilmoitetun neuvottelumenettelyn perusteella. Yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevan tiedonannon 66 kohdan mukaan tällaisia menettelyjä ”voidaan pitää riittävinä [täyttämään neljännen Altmark-kriteerin] vain poikkeustapauksissa”. Italian viranomaiset puolestaan turvautuivat avoimeen tarjouskilpailumenettelyyn.

— Vaikka SNCM-tapauksessa tehtiin kaksi tarjousta, niistä toinen hylättiin yhden valintaperusteen perusteella. Näin ollen noiden kahden tarjouksen ansioita ei edes verrattu keskenään taloudellisesti edullisimman tarjouksen valitsemiseksi. Vaikka tarjouksia esitettiinkin kaksi, ne eivät tosiasiassa riittäneet takaamaan tehokasta kilpailua. Tirreniaa koskevassa tarjouskilpailumenettelyssä viimeiseen vaiheeseen osallistui 11 osapuolta ja todellinen kilpailu oli komission mukaan mahdollista menettelyn loppuun asti (ks. johdanto-osan 403 kappale), vaikka lopulta vain CIN teki tarjouksen.

— SNCM-tapauksessa vakiintunut toimija, SNCM/CMN-konserni, teki myös tarjouksen ja sai huomattavan taloudellisen edun, koska sillä oli jo olemassa alukset, jotka täyttivät asiaankuuluvassa julkisen palvelun sopimuksessa annetut tekniset määräykset. Tämä oli ratkaisevan tärkeää, koska kyseiset vaatimukset edellyttivät tiettyjä SNCM:n aluksia täysin vastaavien alusten rakentamista lähes mittatilaustyönä. Tämä olisi aiheuttanut suuria kustannuksia mahdollisille kiinnostuneille tarjoajille. Tarkasteltavana olevassa tapauksessa vakiintunut toimija, erityishallintomenettelyyn asetettu Tirrenia, ei tehnyt eikä voinut tehdä tarjousta eikä tarjouskilpailun voittajalla ollut yhteyttä vakiintuneeseen toimijaan. Koska tarjouskilpailu kattoi alukset, jotka täyttivät julkisen palvelun toteuttamisen edellyttämät tekniset määräykset, yhdelläkään mahdollisista tarjoajista ei ollut kilpailuetua muihin nähden.

— SNCM-tapauksessa komissio myös katsoi, että julkisen palvelun sopimuksen tekopäivän ja palvelujen aloittamispäivän välille jätetty hyvin lyhyt aika (alle kuukausi) muodosti todennäköisesti huomattavan esteen uusille markkinatulokkaille. Komissio toteaa, että Tirrenian tapauksessa tarjouskilpailumenettelyn päättymisestä kului yli vuosi siihen, kun CIN aloitti kyseisen julkisen palvelun hoitamisen.

(406) Edellä esitetyn perusteella komissio katsoo, että neljäs Altmark-kriteeri täyttyy tarkastelevana olevassa tapauksessa.

(407) Koska unionin tuomioistuimen Altmark-tuomiossa vahvistamat neljä edellytystä täyttyvät kumulatiivisesti, Tirrenia-liiketoimintayksikköön liitetyn uuden sopimuksen ja kiinnityspaikkaa koskevan etuoikeuden antaminen CIN:lle tai sen suorittaman ostohinnan maksun osittainen lykkäys eivät antaneet komission mukaan taloudellista etua CIN:lle.

([143]) Komission päätös asiassa SA.42366, bpostille maksetut julkisen palvelun korvaukset vuosina 2016–2020 – Belgia (EUVL C 341, 16.9.2016, s. 5).

([144]) Direktiivin 2004/18/EY 30 artikla ja direktiivin 2004/17/EY 1 artiklan 9 kohdan a alakohta.

([145]) Komission päätös asiassa SA.22843, SNCM:n ja CMN:n kanssa tehty julkista palvelua koskeva sopimus 2007–2013 – Korsika (EUVL L 220, 17.8.2013, s. 20).

7.1.3.5 Päätelmät

(408) Koska kaikki SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa määrätyt edellytykset eivät täyty, komissio toteaa, että Tirrenia-liiketoimintayksikköön niputetun uuden sopimuksen ja kiinnityspaikkaa koskevan etuoikeuden antaminen CIN:lle tai sen suorittaman ostohinnan maksun osittainen lykkäys eivät ole valtiontukea CIN:lle.

7.1.4 *Vuoden 2010 laissa säädetyt toimenpiteet*

(409) Vuoden 2011 päätöksessä komissio katsoi alustavasti, että kaikki asetuksessa 125/2010, joka on muunnettu muutoksin vuoden 2010 laiksi, säädetyt toimenpiteet ovat valtiontukea entisen Tirrenia-konsernin yritysten hyväksi siltä osin kuin tuensaajien oli mahdollistaa hyödyntää kyseisiä toimenpiteitä maksuvalmiustarpeidensa kattamiseksi ja siten yleisen taloudellisen asemansa parantamiseksi.

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

7.1.4.1 Alusten ajanmukaistamiseen tarkoitettujen varojen mahdollinen käyttö maksuvalmius-tarkoituksiin

(411) Valtion varat: Valtio myönsi kyseiset varat omasta talousarviostaan (ks. johdanto-osan 109 kappale), ja mahdollisuudesta käyttää niitä maksuvalmiustarkoituksiin säädettiin vuoden 2010 laissa. Näin ollen toimenpide on valtion toteuttama ja myönnetty valtion varoista.

(412) Valikoivuus: Toimenpide koski ainoastaan entisen Tirrenia-konsernin yrityksiä, kuten Tirreniaa, joten se oli valikoiva. Täydellisyyden vuoksi komissio huomauttaa, ettei toimenpide koskenut CIN:ää.

(413) Taloudellinen etu: Komissio toteaa, että Tirrenia sai noin 12 051 900 euroa alusten ajanmukaistamiseen kansainvälisten turvallisuusmääräysten noudattamiseksi ja että sen oli vuoden 2010 lain nojalla mahdollista käyttää kyseisiä varoja väliaikaisesti maksuvalmiustarkoituksiin (ks. johdanto-osan 109 kappale). Kuten edellä on selitetty (ks. johdanto-osan 110 kappale), Banca Carige käytti osan kyseisistä varoista (eli 4 657 005,35 euroa) kuitatakseen niillä kaksi Tirrenian velkaa. Lisäksi Italian viranomaiset vahvistivat (ks. johdanto-osan 192 kappale), että Tirrenia käytti kyseisistä varoista tosiasiallisesti vain 630 600 euroa Clodia-nimiseen alukseen tehtyjen ajanmukaistusten maksamiseksi. Jäljelle jäänyttä 11 420 300 euron määrää ei käytetty alusten ajanmukaistamiseen eikä myöskään maksettu takaisin valtiolle. Lopulta Tirrenia-liiketoimintayksikön uuden omistajan (eli CIN:n) oli maksettava jäljellä olevat ajanmukaistukset omista varoistaan (ja Banca Profilo otti tämän 11 421 300 euron vastattavan huomioon myös arviossaan). Italia ei ole osoittanut, että tämä maksuvalmiustuki olisi myönnetty markkinaehdoin. Tirrenia ei myöskään maksanut takaisin tai käyttänyt näitä varoja alkuperäiseen tarkoitukseen (eli aluksiin tehtävien ajanmukaistusten maksamiseen) sitä 630 600 euron summaa lukuun ottamatta, joka käytettiin Clodia-aluksen ajanmukaistamiseen. Koska tavallinen markkinatoimija ei voisi hyötyä tällaisesta toimenpiteestä, se antoi komission mukaan väistämättä taloudellista etua Tirrenialle.

(414) Vaikutus kauppaan: Johdanto-osan 310 ja 311 kappaleessa esitettyjen syiden perusteella komissio katsoo, että tämän toimenpiteen myöntäminen Tirrenialle on omiaan vaikuttamaan unionin kauppaan ja vääristämään kilpailua sisämarkkinoilla.

(415) Päätelmä: Komissio mukaan se, että Tirrenia käytti alun perin aluksiin tehtäviin ajanmukaistuksiin myönnetyn 11 421 300 euron summan maksuvalmiustarkoituksiin vuoden 2010 lain nojalla, on SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea Tirrenialle.

7.1.4.2 Yksityistämisprosessiin liittyvät verovapautukset

(416) Kuten johdanto-osan 111 kappaleessa on kuvattu, vuoden 2010 lain 1 §:n nojalla tietyt toimet ja operaatiot, jotka toteutettiin Tirrenia-konsernin yksityistämiseksi ja jotka määritellään muutoksin vuoden 2009 laiksi muunnetun asetuksen 135/2009 19 b §:n 1–15 momentissa, on vapautettu tällaisista toimista ja operaatioista tavallisesti perittävistä veroista.

(417) Komissio toteaa ensinnäkin, että tässä on arvioitava kahta erillistä luovutusten sarjaa: 1) Tirrenian entisten tytäryhtiöiden Caremarin, Saremarin ja Toremarin luovutus (erityishallintomenettelyyn asetetulta) Tirrenialta Campanian, Sardinian ja Toscanan alueille sekä 2) Tirrenia-liiketoimintayksikön luovutus erityishallintomenettelyyn asetetulta Tirrenialta CIN:lle. Vapautus koski rekisteröintiveroa, maa- ja kiinteistörekisteriveroja sekä leimaveroa, jäljempänä yhdessä 'välilliset verot', arvonlisäveroa ja yhteisöveroa. Tukitoimenpiteen saajina oli myyjä, ostaja tai molemmat.

(418) Komissio hyväksyy suoraan sen, että kyseisten yritysten luovutuksesta alueille ei peritty yhteisöveroa (koska siitä ei maksettu vastiketta) eikä arvonlisäveroa (jota ei kansallisen lainsäädännön mukaisesti peritä tällaisista liiketoimista). Välillisistä veroista on todettava, että verot, joita kansallisen lainsäädännön nojalla perittiin vain ostajilta, jäivät perittäväksi alueilta, jotka tässä tapauksessa hoitivat julkisen palvelun tehtäviään eli toimivat valtion laitoksina. Niitä ei tällaisenaan voida pitää taloudellisina yrityksinä. Näin ollen edellä mainittuja verovapautuksia ei arvioida tässä päätöksessä tarkemmin.

(419) Komissio toteaa myös, että koska Tirrenia-liiketoimintayksikön myynnin CIN:lle kaltaiset liiketoimet eivät kuulu arvonlisäveron soveltamisalaan ([146]), verovapautus arvonlisäverosta ei ole voinut antaa Tirrenialle etua. Lisäksi komissio panee merkille, että Tirrenia-liiketoimintayksikköä koskevassa myyntisopimuksessa määrätään selvästi, että ostaja, eli CIN, vastaa kaikista liiketoimeen liittyvistä veroista, maksuista ja notaarin kuluista, eikä siinä viitata mitenkään CIN:n vapauttamiseen kyseisistä veroista. Näin ollen komissio katsoo, ettei CIN ole voinut hyötyä tästä toimenpiteestä. Näistä syistä edellä mainittuja verovapautuksia ei arvioida tässä päätöksessä tarkemmin.

(420) Edellä esitettyjen seikkojen valossa komissio arvioi tässä ainoastaan, hyötyikö (erityishallintomenettelyyn asetettu) Tirrenia jotenkin siitä, että se vapautettiin rekisteröintiverosta, maa- ja kiinteistörekisteriveroista sekä leimaverosta (välilliset verot) kummankin luovutusten sarjan osalta, tai siitä, että se vapautettiin yhteisöverosta Tirrenia-liiketoimintayksikön luovutuksesta CIN:lle saadun tuoton osalta.

(421) Valtion varat: Verovapautus merkitsee jo itsessään valtion varojen menettämistä. Lisäksi kyseiset vapautukset myönnettiin vuoden 2010 lain nojalla (ks. johdanto-osan 111 kappaleen b alakohta), joten kyse on valtion toteuttamista toimenpiteistä.

(422) Valikoivuus: Koska myönnetyt verovapautukset koskivat vain entisen Tirrenia-konsernin yksityistämiseen liittyviä operaatioita ja toimia, ne ovat valikoivia. Italia ei ole väittänyt eikä myöskään osoittanut, että kyseiset verovapautukset eivät olisi valikoivia.

(423) Taloudellinen etu: Tirrenia vapautettiin välillisistä veroista kumpaankin johdanto-osan 416 kappaleessa kuvattuun luovutusten sarjaan (luovutukset alueille ja luovutus CIN:lle) liittyvien toimenpiteiden osalta, joten se sai taloudellista etua, jonka määrä vastaa tämän tyyppisistä operaatioista ja toimista tavallisesti kansallisen lainsäädännön nojalla perittävien verojen määrää.

(424) Tirrenia-liiketoimintayksikön luovutuksesta CIN:lle komissio toteaa lisäksi, että CIN maksoi luovutuksesta vastikkeen (380 100 000 euroa). Tavallisesta tällaisesta liiketoimesta peritään yhteisöveroa. Kyseisestä verosta vapauttaminen on taloudellinen etu, sillä yrityksen omaisuuden tai liiketoiminnan myynnistä saatava tuotto otetaan yleensä huomioon yrityksen yhteisöveron laskennassa. Komission mukaan tähän päätelmään ei vaikuta se tosiseikka, ettei tässä vaiheessa vielä ole mahdollista määrittää, hyötyykö Tirrenia käytännössä yhteisöveron vapauksesta, koska on edelleen epäselvää, kannetaanko kyseinen vero sitten, kun Tirrenian on täysin realisoitu ([147]).

([146]) Lokakuun 26 päivänä vuonna 1972 annetun presidentin asetuksen nro 633 mukaisesti toimivien yritysten tai liiketoimintayksikköjen luovutuksia toiselle yritykselle ei katsota tavaroiden luovuttamiseksi, joten ne on vapautettu arvonlisäverosta.

([147]) Erityishallintomenettelyyn asetettua Tirreniaa koskevan selvitystilamenettelyn kaltaisessa menettelyssä tuotto määritetään tuloverolain 183 §:ssä säädettyjen sääntöjen mukaisesti. Kyseisen säännöksen nojalla yrityksen tuotto ajanjaksolla, joka alkaa konkurssimenettelyn alkaessa ja päättyy sen päättyessä, vastaa menettelyn alkamishetkellä yrityksen hallussa olevien varojen ja menettelyn lopussa jäljellä olevien varojen välistä erotusta. Ennen menettelyn päättymistä ei siten ole mahdollista arvioida mahdollista verovelkaa ja sen määrää. Koska erityishallintomenettelyyn asetetun Tirrenian selvitystilamenettely on edelleen kesken, on mahdotonta päätellä, peritäänkö yhteisöveroa lainkaan.

(425) Vaikutus kauppaan: Johdanto-osan 310 ja 311 kappaleessa esitetyistä syistä komissio katsoo, että Tirrenian vapauttaminen tietyistä veroista edellä kuvatulla tavalla on omiaan vaikuttamaan unionin kauppaan ja vääristämään kilpailua sisämarkkinoilla.

(426) Päätelmä: Vuoden 2010 laissa säädetyt vapautukset i) välillistä veroista siltä osin kuin on kyse Caremarin, Saremarin, Toremarin ja Tirrenia-liiketoimintayksikön luovutuksesta niiden ostajille sekä ii) yhteisöverosta Tirrenia-liiketoimintayksikön myynnistä CIN:lle saadun tuoton osalta ovat valtiontukea Tirrenialle.

7.1.4.3 Mahdollisuus käyttää alikäytettyjen alueiden kehittämiseen tarkoitetun rahaston varoja maksuvalmiustarpeiden kattamiseksi

(427) Vuoden 2011 ja vuoden 2012 päätöksissä komissio toi esiin entisen Tirrenia-konsernin yritysten mahdollisuuden käyttää alikäytettyjen alueiden kehittämiseen tarkoitetun rahaston varoja (ks. johdanto-osan 111 kappaleen c alakohta) vallitsevien maksuvalmiustarpeiden kattamiseksi. Muodollisen tutkintamenettelyn aikana Italian viranomaiset kuitenkin selvensivät, ettei kyseisen rahaston varoja ollut tarkoitettu ylimääräiseksi korvaukseksi Tirrenialle (tai muillekaan entisen Tirrenia-konsernin yrityksille) Sen sijaan kyseiset varat otettiin käyttöön entisen Tirrenia-konsernin yrityksille maksettaviin julkisen palvelun korvauksiin varattujen talousarviomäärärahojen täydentämiseksi siltä varalta, etteivät ne riittäisi. Vuoden 2010 lain 1 §:n 5 b momentin nojalla alueilla oli nimittäin oikeus käyttää alikäytettyjen alueiden kehittämiseen tarkoitettuja varoja rahoittaakseen (osittain) normaalit julkisen palvelun korvaukset ja varmistaakseen siten meriliikennepalvelujen jatkuvuuden. Toisin sanoen tämä toimenpide koskee ainoastaan varoja, jotka on kohdennettu Italian valtion talousarviosta julkisen palvelun korvausten maksamiseen.

(428) Edellä esitetyn perusteella komissio toteaa, että alikäytettyjen alueiden kehittämiseen tarkoitetun rahaston varat ovat vain yksi rahoituslähde, jonka ansiosta valtio voi maksaa julkisen palvelun korvauksia (alkuperäisen sopimuksen jatkamisen nojalla), eikä kyse ole toimenpiteestä, josta Tirrenia voi hyötyä kyseisten julkisen palvelun korvausten lisäksi. Toisin sanoen alikäytettyjen alueiden kehittämiseen tarkoitetun rahaston varat eivät ole valtiontukea Tirrenialle, joten niitä ei arvioida tässä päätöksessä enempää.

7.1.5 *Päätelmä tuen olemassaolosta*

(429) Edellä esitetyn arvioinnin perusteella komissio katsoo, että

— Tirrenialle maksettu korvaus julkisen meriliikenteen reittien liikennöinnistä 1 päivästä tammikuuta 2009 ja 18 päivään heinäkuuta 2012 ja näillä julkisen palvelun reiteillä samalla ajanjaksolla myönnetty kiinnityspaikkaa koskeva etuoikeus ovat SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea, joka voidaan myös katsoa uudeksi tueksi;

— pelastamistuen jatkaminen 28 päivästä elokuuta 2011 aina 18 päivään syyskuuta 2012 on SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea Tirrenialle;

— uuden sopimuksen tekeminen 18 päivän heinäkuuta 2012 ja 18 päivän heinäkuuta 2020 väliselle ajanjaksolle, sen liittäminen yhteen Tirrenia-liiketoimintayksikön kanssa sekä kiinnityspaikkaa koskevan etuoikeuden myöntäminen CIN:lle – mukaan lukien CIN:n suorittaman ostohinnan maksun osittainen lykkäys – täyttävät neljä Altmark-kriteeriä, joten ne eivät ole SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea CIN:lle;

— se, että Tirrenia käytti alun perin aluksiin tehtäviin ajanmukaistuksiin myönnettyjä varoja maksuvalmiustarkoituksiin vuoden 2010 nojalla, on SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea Tirrenialle;

— vuoden 2010 laissa säädetyt vapautukset i) välillistä veroista siltä osin kuin on kyse Caremarin, Saremarin, Toremarin luovutuksesta Campanian, Sardinian ja Toscanan alueille ja Tirrenia-liiketoimintayksikön luovutuksesta CIN:lle sekä ii) yhteisöverosta Tirrenia-liiketoimintayksikön myynnistä CIN:lle saadun tuoton osalta ovat valtiontukea Tirrenialle; ja että

— vuoden 2010 laissa säädetty mahdollisuus käyttää alikäytettyjen alueiden kehittämiseen tarkoitetun rahaston varoja maksuvalmiustarpeiden täyttämiseksi ei ole SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea.

7.2 **Tuen sääntöjenmukaisuus**

(430) Kaikki tässä päätöksessä tarkastellut tukitoimenpiteet on pantu täytäntöön ennen komission virallista hyväksyntää. Näin ollen Italia on kyseiset tukitoimenpiteet myöntäessään rikkonut SEUT-sopimuksen 108 artiklan 3 kohtaa, koska näitä toimenpiteitä ei ollut vapautettu ilmoitusvelvollisuudesta yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvistä palveluista vuonna 2005 tehdyn päätöksen tai yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvistä palveluista vuonna 2011 tehdyn päätöksen nojalla ([148]).

7.3 **Tuen soveltuvuus sisämarkkinoille**

(431) Mikäli edellä määritetyt toimenpiteet ovat SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea, niiden soveltuvuutta sisämarkkinoille on arvioitava SEUT-sopimuksen 107 artiklan 2 ja 3 kohdassa ja 106 artiklan 2 kohdassa vahvistettuihin poikkeuksiin nähden.

7.3.1 *Valtion ja Tirrenian välisen alkuperäisen sopimuksen jatkaminen*

7.3.1.1 Sovellettavat säännöt

(432) Kuten edellä on todettu, alkuperäisten sopimusten jatkaminen vuoden 2008 lopun jälkeen toteutettiin peräkkäisten säädösten nojalla seuraavasti:

a) joulukuun 30 päivänä vuonna 2008 annetulla asetuksella nro 207, joka on muunnettu 27 päivänä helmikuuta 2009 annetuksi laiksi nro 14, jatkettiin alkuperäisiä sopimuksia 1 päivästä tammikuuta 2009 joulukuun 31 päivään joulukuuta 2009;

b) syyskuun 25 päivänä vuonna 2009 annetulla asetuksella nro 135, joka on muunnettu vuoden 2009 laiksi, muun muassa jatkettiin alkuperäisiä sopimuksia 1 päivästä tammikuuta 2010 syyskuun 30 päivään 2010; ja

c) elokuun 5 päivänä vuonna 2010 annetulla asetuksella nro 125, joka on muunnettu vuoden 2010 laiksi, jatkettiin uudelleen alkuperäisiä sopimuksia 1 päivästä lokakuuta 2010 Tirrenian ja Siremarin yksityistämisprosessien päättymiseen asti.

(433) Tätä taustaa vasten komissio toteaa, että julkisen palvelun korvauksen maksaminen alkuperäisen sopimuksen jatkamisen perusteella sijoittuu aikaan ennen yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvistä palveluista vuonna 2011 tehdyn päätöksen ja yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien vuoden 2011 puitteiden voimaantuloa. Yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevan vuoden 2011 paketti – yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvistä palveluista vuonna 2011 tehdyn päätöksen 10 artikla ja yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien vuoden 2011 puitteiden 69 kohta – sisältää kuitenkin sääntöjä, joiden mukaan kyseistä pakettia sovelletaan myös tukeen, joka on myönnetty ennen kuin yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskeva vuoden 2011 paketti tuli voimaan 31 päivänä tammikuuta 2012. Yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvistä palveluista vuonna 2011 tehdyn päätöksen 10 artiklan b kohdassa määrätään erityisesti, että

”kaikki ennen tämän päätöksen voimaantuloa [eli ennen 31 päivää tammikuuta 2012] käyttöön otettu tuki, joka ei ollut päätöksen 2005/842/EY mukaisesti sisämarkkinoille soveltuvaa ja jota ei ollut vapautettu ilmoitusvaatimuksesta, mutta joka täyttää tämän päätöksen edellytykset, soveltuu sisämarkkinoille ja on vapautettu ennakkoilmoitusvaatimuksesta”.

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

([148]) Italian viranomaiset ovat ilmoittaneet ainoastaan (ks. johdanto-osan 4 kappale) uuden sopimuksen nojalla maksettavasta julkisen palvelun korvauksesta, jota komissio ei katsonut valtiontueksi. Lisäksi Italia on väittänyt, että Tirrenialle alkuperäisen sopimuksen jatkamisen perusteella maksettu julkisen palvelun korvaus soveltui sisämarkkinoille ja että se oli vapautettu ilmoitusvelvollisuudesta yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvistä palveluista vuonna 2005 tehdyn päätöksen nojalla. Komissio arvioi 7.3.1 jaksossa, pitääkö tämä paikkansa.

(435) Näin ollen edellä kuvatut yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvistä palveluista vuonna 2011 tehdyn päätöksen ja kyseisiä palveluja koskevien vuoden 2011 puitteiden soveltamisesta annetut säännöt merkitsevät sitä, että Tirrenialle sopimuksen jatkokaudella maksettua julkisen palvelun korvausta voidaan arvioida yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevan vuoden 2011 paketin nojalla. Jos todetaan, että joko yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvistä palveluista vuonna 2011 tehdyn päätöksen tai yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien vuoden 2011 puitteiden merkityksellisiä määräyksiä on noudatettu, tämä tukitoimenpide soveltuu sisämarkkinoille koko 1 päivän tammikuuta 2009 ja 18 päivän heinäkuuta 2012 välisen ajanjakson osalta ([149]).

(436) Komissio huomauttaa, että yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvistä palveluista vuonna 2005 tehtyä päätöstä, joka tuli voimaan 19 päivänä joulukuuta 2005, samoin kuin yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvistä palveluista vuonna 2011 tehtyä päätöstä voidaan soveltaa julkisen palvelun korvauksena myönnettävään valtiontukeen vain sellaisten saaria palvelevien meriliikenneyhteyksien osalta, joiden keskimääräinen vuosittainen matkustajamäärä kahtena yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvän palvelun toimeksiantamista edeltäneenä tilikautena on enintään 300 000 matkustajaa. Vuosina 2007, 2008 ja 2009 niistä 12 reitistä, joita Tirrenia liikennöi ensin alkuperäisen sopimuksen ja sittemmin kyseisen sopimuksen jatkamisen perusteella, 300 000 matkustajan vuotuinen kynnysarvo kuitenkin ylittyi kolmella reitillä (Napoli–Palermo, Civitavecchia–Olbia ja Genova–Porto Torres) ([150]). Näin ollen komissio ei voi arvioida yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvistä palveluista vuonna 2005 tehdyn päätöksen eikä yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvistä palveluista vuonna 2011 tehdyn päätöksen perusteella, soveltuuko Tirrenialle alkuperäisen sopimuksen jatkamisen nojalla 18 päivään heinäkuuta 2012 asti maksettu julkisen palvelun korvaus sisämarkkinoille.

(437) Näin ollen Tirrenialle vuodesta 2009 yksityistämisprosessin loppuun saattamiseen asti maksetun julkisen palvelun korvauksen soveltuvuutta sisämarkkinoille olisi normaalisti arvioitava kyseisten kolmen Tirrenian reitin osalta yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluita koskevien vuoden 2011 puitteiden perusteella. Yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien vuoden 2011 puitteiden 9 kohdan mukaan yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja tuottaville vaikeuksissa oleville yrityksille myönnettyä korvausta on kuitenkin tarkasteltava vuoden 2004 pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen nojalla. Tirrenia asetettiin erityishallintomenettelyyn 5 päivänä elokuuta 2010 ja julistettiin maksukyvyttömäksi 12 päivänä elokuuta 2010, joten se oli vaikeuksissa vuoden 2004 pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 10 kohdan c alakohdassa tarkoitetulla tavalla jo silloin, kun sopimusta jatkettiin vuoden 2010 lain nojalla. Näin ollen Tirrenia oli yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja tuottava vaikeuksissa oleva yritys ainakin osan aikaa sopimuksen jatkokaudesta (12 päivästä elokuuta 2010 lähtien 18 päivänä heinäkuuta 2012 toteutuneeseen myyntiin asti).

(438) Elokuun 1 päivänä elokuuta 2014 voimaan tulleita vuoden 2014 pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivoja ([151]) sovelletaan takautuvasti yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvien palvelujen tarjoajille myönnettyyn tukeen. Kyseisten suuntaviivojen mukaan yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja tarjoavalle vaikeuksissa olevalle yritykselle ennen 31 päivänä tammikuuta 2012 (jolloin yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevat vuoden 2011 puitteet tulivat voimaan) myönnetyn tuen soveltuvuus sisämarkkinoille arvioidaan yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien vuoden 2011 puitteiden nojalla, lukuun ottamatta 9, 14, 19, 20, 24, 39 ja 60 kohdan määräyksiä ([152]). Näin ollen samoja sääntöjä sovelletaan koko ajanjaksolla 1 päivästä tammikuuta 2009 yksityistämisprosessin loppuun saattamiseen 18 päivänä heinäkuuta 2012 asti.

(439) Koska tarkasteltavina olevista Tirrenian reiteistä kolme jää yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvistä palveluista vuonna 2005 ja vuonna 2011 tehtyjen päätösten soveltamisalan ulkopuolelle sekä tiiviyden ja tehokkuuden vuoksi komissio arvioi ensiksi, täyttääkö julkisen palvelun korvaus, jota Tirrenialle maksettiin kaikkien 12 meriliikenneyhteyden liikennöinnistä sopimuksen jatkokaudella, yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien vuoden 2011 puitteiden edellytykset, lukuun ottamatta 9, 14, 19, 20, 24, 39 ja 60 kohdassa annettuja

([149]) Täydellisyyden vuoksi komissio toteaa, että yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvistä palveluista vuonna 2011 tehdyn päätöksen 10 artiklan a alakohdan siirtymäsäännöstä, jonka mukaan ennen tämän päätöksen voimaantuloa (eli 31 päivää tammikuuta 2012) käyttöön otettu tukiohjelma, joka soveltui sisämarkkinoille ja oli vapautettu ilmoitusvaatimuksesta yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvistä palveluista vuonna 2005 tehdyn päätöksen nojalla, katsotaan edelleen sisämarkkinoille soveltuvaksi ja ilmoitusvaatimuksesta vapautetuksi kahden vuoden ajan (eli 30 päivään tammikuuta 2014 asti). Näin ollen tuki, joka on myönnetty tällaisen ohjelman mukaisesti yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvistä palveluista vuonna 2005 tehdyn päätöksen voimaantulon eli 19 päivän joulukuuta 2005 ja yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvistä palveluista vuonna 2011 tehdyn päätöksen voimaantulon eli 31 päivän tammikuuta 2012 välisenä aikana, katsotaan sisämarkkinoille soveltuvaksi mutta ainoastaan tuen myöntämispäivästä 30 päivään tammikuuta 2014 asti. Joka tapauksessa yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvistä palveluista vuonna 2011 tehdyn päätöksen 10 artiklan a alakohdan siirtymäsäännöstä ei sovelleta 31 päivän tammikuuta 2012 jälkeen myönnettyyn tukeen, ja sisämarkkinoille soveltuvuuden arviointi on tällöin tehtävä kyseisen vuonna 2011 tehdyn päätöksen mukaisesti.

([150]) Komissio huomauttaa, että vaikka kyseisiä kolmea reittiä liikennöitiin aluksi julkisen palvelun järjestelmän puitteissa ympärivuotisesti, yhteyksiä vähennettiin asteittain siten, että reittejä liikennöitiin julkisen palvelun puitteissa sesongin ulkopuolella ja kaupallisesti sesongin aikana (ks. johdanto-osan 34 kappale). Koska sekä yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvistä palveluista vuonna 2005 tehdyssä päätöksessä että yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvistä palveluista vuonna 2011 tehdyssä päätöksessä viitataan vuosittaiseen matkustajamäärään, komissio ei voi sulkea pois kaupallisesti liikennöityjen reittien matkustajamäärää, kuten Italia on ehdottanut.

([151]) EUVL C 249, 31.7.2014, s. 1.

([152]) Ks. vuoden 2014 pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 140 kohta.

määräyksiä. Vasta tämän ensimmäisen vaiheen jälkeen komissio arvioi (vain niiden yhdeksän reitin osalta, joilla 300 000 matkustajan kynnysarvo ei ylittynyt), soveltuiko kyseinen korvaus mahdollisesti sisämarkkinoille ja oliko se vapautettu ilmoitusvelvollisuudesta yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvistä palveluista vuonna 2005 tehdyn päätöksen nojalla, koska kyse on 19 päivän joulukuuta 2005 ja 31 päivän tammikuuta 2012 välisenä aikana myönnetystä tuesta (ks. johdanto-osan 432 kappale).

7.3.1.2 SEUT-sopimuksen 106 artiklassa tarkoitettu varsinainen yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvä palvelu

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

(441) Sitä, onko kyseessä varsinainen yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvä palvelu, on myös arvioitava yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevan tiedonannon (ks. johdanto-osan 325 ja 342 kappale), meriliikenteen kabotaasista annetun asetuksen (ks. johdanto-osan 327–329 kappale) ja oikeuskäytännön (ks. johdanto-osan 331 ja 332 kappale) valossa. Näin ollen komission on arvioitava sopimuksen jatkokauden osalta:

1) Oliko **käyttäjien taholta kysyntää**?

2) Oliko markkinoiden toimijoiden mahdollista vastata käyttäjien kysyntään ilman julkisen vallan asettamaa velvoitetta (**markkinoiden toimintapuutteen olemassaolo**)?

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

(442) Komissio huomauttaa, että Tirrenian sopimuksen jatkokaudella liikennöimät kaksitoista julkisen palvelun reittiä ovat samat kuin CIN:lle uuden sopimuksen nojalla liikennöitäviksi annetut reitit. Lisäksi komissio on jo kuvaillut ja arvioinut kilpailutilannetta kyseisillä reiteillä sopimuksen jatkokaudella. Tämän johdosta seuraavassa arvioinnissa tukeudutaan ja viitataan edellä esitetyn, uutta sopimusta koskevan arvioinnin merkityksellisiin kohtiin (ks. 7.1.3.1 jakso).

(443) Tätä taustaa vasten komissio muistuttaa ensinnäkin (ks. johdanto-osan 152 kappale), että Italia asetti alkuperäisessä sopimuksessa vahvistetut julkisen palvelun velvoitteet pääasiassa i) varmistaakseen alueellisen jatkuvuuden mantereen ja saarten välillä sekä ii) edistääkseen taloudellista kehitystä asiaankuuluvilla saarilla säännöllisten ja luotettavien meriliikennepalvelujen avulla. Komissio on jo todennut (ks. johdanto-osan 334 kappale), että kyse on todella oikeutetuista yleisen edun mukaisista tavoitteista. Edellä kuvatuista syistä (ks. johdanto-osan 335 ja 336 kappale) komissio toteaa myös, ettei Italia ole tehnyt ilmeistä virhettä määritellessään yksinomaan rahtiliikenteelle tarkoitetut palvelut yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviksi palveluiksi.

(444) Tarkasteltavia reittejä on liikennöity pitkälti muuttumattomina useiden vuosien ajan ja ainakin alkuperäisen sopimuksen voimaantulosta lähtien. Ainoat muutokset, jotka palvelun laajuuteen tehtiin sopimuksen jatkoaikana vuoden 2008 lopun tilanteeseen verrattuna (jolloin alkuperäisen sopimuksen oli alun perin määrä päättyä), koskivat julkisen palvelun järjestelmän puitteissa liikennöityjen reittien vähentämistä. Kyse on seuraavista reiteistä:

— julkisen palvelun reitti Fiumicino–Arbatax lopetettiin vuodesta 2009 alkaen;

— reitti Fiumicino–Golfo Aranci (jota Tirrenia oli liikennöinyt kaupallisesti) lopetettiin vuodesta 2009 lähtien;

— julkisen palvelun reittiä Napoli–Palermo oli vuodesta 2010 lähtien liikennöitävä kaupallisesti sesongin aikana, koska julkisen palvelun korvausta maksettiin vain sesongin ulkopuolisesta liikennöinnistä.

(445) Havainnollistaakseen, että palvelujen käyttäjien taholta oli todellista kysyntää, Italian viranomaiset toimittivat yksityiskohtaiset tilastot, jotka osoittivat, että vuonna 2009 eli sopimuksen jatkokauden ensimmäisenä vuotena Tirrenia kuljetti 12 yhdistelmäpalvelureitillä yhteensä 1 181 768 matkustajaa, 276 391 autoa ja lähes 3 miljoonaa pituusmetriä rahtia julkisen palvelun velvoitteiden kattamilla ajanjaksoilla (eli kahdella reitillä vain sesongin ulkopuolisena aikana). Vuoden 2010 luvut olivat hieman alhaisemmat (ks. johdanto-osan 338 kappale), mutta ero johtuu pääasiassa siitä, ettei reitti Napoli–Palermo kuulunut vuodesta 2010 lähtien enää julkisen palvelun tehtävään sesongin aikana. Kun tämä ero korjataan, vuoden 2011 luvut ovat lähellä vuoden 2009 lukuja, mikä osoittaa, että kokonaiskysyntä käyttäjien taholta oli merkittävä ja melko vakaa.

(446) Kuten edellä on todettu (ks. johdanto-osan 339 kappale), Italian viranomaiset toimittivat myös yksittäisten reittien yksityiskohtaiset tilastot vuosilta 2007–2018. Komissio on jo osoittanut (ks. taulukko 4), että sekä yhdistelmä- että rahtipalvelujen käyttäjien kysyntä oli merkittävä kaikilla tarkastelluilla 12 reitillä vuonna 2010. Vastaava analyysi vuosilta 2009 ja 2011 ([153]) ei antanut viitteitä siitä, että lauttapalvelujen käyttäjien kysyntä olisi hävinnyt kyseisillä reiteillä.

(447) Komissio katsoo, että edellä esitetyt tilastot osoittavat selvästi, että matkustaja- ja rahtipalvelujen kysyntä on todellista kullakin 12 asiaankuuluvalla julkisen palvelun reitillä. Näin ollen voidaan päätellä, että kyseisillä palveluilla vastataan todelliseen käyttäjien kysyntään ja täytetään siten todellisia julkisia tarpeita.

(448) Kuten edellä on selitetty (ks. johdanto-osan 342 kappale), komission on myös tutkittava, olisiko palvelu ollut riittämätön, jos sen tarjoaminen olisi jätetty pelkästään markkinavoimien varaan, kun otetaan huomioon kyseisen jäsenvaltion alkuperäisen sopimuksen jatkamisen nojalla asettamat julkisen palvelun vaatimukset. Yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevan tiedonannon 48 kohdassa todetaan tässä yhteydessä, että ”komissio voi arvioinnissaan ainoastaan tarkistaa, onko jäsenvaltio tehnyt ilmeisen virheen”.

(449) Komissio toteaa, että 1 päivän tammikuuta 2009 ja 18 päivän heinäkuuta 2012 välisenä aikana myös muut toimijat tarjosivat lauttapalveluja joillakin reiteillä, joita Tirrenian oli liikennöitävä alkuperäisen sopimuksen jatkamisen perusteella, mutta ne eivät välttämättä liikennöineet kyseisiä reittejä ympärivuotisesti tai samalla tiheydellä. Komissio on jo arvioinut edellä (ks. johdanto-osan 343–348 kappale) kunkin asiaankuuluvan reitin osalta, vastasiko muiden toimijoiden tarjoamat palvelut niitä palveluja, jotka CIN:n oli tarjottava uuden sopimuksen mukaisesti. Komissio muistuttaa, että arviointi perustui näiden reittien kilpailutilanteeseen 1 päivän tammikuuta 2009 ja 18 päivän heinäkuuta 2012 välisenä aikana. Koska palvelut, jotka CIN:n on toteutettava, ovat liikennöitävien reittien, vuorotiheyden ja teknisten vaatimusten näkökulmasta lähes samanlaisia kuin Tirrenialta sopimuksen jatkokaudella edellytetyt palvelut, komission näkemys (ks. johdanto-osan 348 kappale), jonka mukaan pelkästään markkinavoimat eivät riittäneet täyttämään julkisen palvelun tarpeita, pätee myös Tirreniaan sopimuksen koko jatkokauden osalta. Tirrenia oli nimittäin ainut toimija monilla reiteillä, ja joillakin toisilla reiteillä muiden toimijoiden tarjoamat palvelut eivät vastanneet Tirrenian palveluja jatkuvuuden, säännöllisyyden, kapasiteetin ja laadun näkökulmasta eivätkä siten täyttäneet täysimääräisesti julkisen palvelun tarpeita, joiden täyttäminen oli alkuperäisessä sopimuksessa (sen jatkokaudella) annettu Tirrenian hoidettavaksi.

(450) Ottaen huomioon yksityistämissuunnitelmat sekä tarpeen varmistaa alkuperäisen sopimuksen perusteella toteutetun julkisen palvelun jatkuvuus Italia päätti jatkaa kyseistä sopimusta muuttumattomana (lukuun ottamatta joitakin johdanto-osan 444 kappaleessa kuvattuja pieniä muutoksia sekä muutosta, joka koski vuodesta 2010 lähtien sovellettavaa korvausmenetelmää). Komissio hyväksyy sen, ettei käyttäjien kysyntää (sellaisena kuin sitä kuvataan edellä, ks. johdanto-osan 445 ja 446 kappale) olisi voitu täyttää asettamalla julkisen palvelun velvoitteita kaikille tarkasteltavia reittejä liikennöiville toimijoille. Tirrenia oli useilla reiteillä ainut toimija (ks. johdanto-osan 345 kappale), ja silloin kun näin ei ollut, muiden toimijoiden tarjoamat palvelut eivät riittäneet täyttämään (kaikkia) palvelujen säännöllisyyttä, jatkuvuutta ja laatua koskevia vaatimuksia. Lisäksi useimpien (ellei kaikkien) reittien liikennöinti sesongin ulkopuolella on tappiollista, joten ilman julkisen palvelun korvausta niitä ei todennäköisesti liikennöitäisi lainkaan. Ecorys teki saman johtopäätöksen raportissaan (ks. johdanto-osan 98 kappale). Lisäksi komissio hyväksyy sen, että Tirrenian suunnitellun yksityistämisprosessin huomioon ottaen voimassa olevan julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen jatkaminen oli ainut keino taata julkisen palvelun jatkuvuus kyseisen prosessin loppuun saakka.

(451) Näin ollen komissio katsoo, ettei Italia ole tehnyt ilmeistä virhettä määritellessään Tirrenian tehtäväksi annetut palvelut yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviksi palveluiksi. Näin ollen komission vuoden 2011 ja vuoden 2012 päätöksissä esittämät epäilyt ovat poistuneet.

([153]) Tiiviyden vuoksi komissio ei sisällytä tähän päätökseen yksityiskohtaisia lukuja.

7.3.1.3 Julkisen palvelun velvoitteet ja korvauksen laskentaa koskevat säännöt täsmentävän toimeksiantoasiakirjan tarve

(452) Kuten yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien vuoden 2011 puitteiden 2.3 jaksossa todetaan, SEUT-sopimuksen 106 artiklassa tarkoitetun yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvän palvelun käsitteen mukaisesti vastuu yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvän palvelun tuottamisesta on annettava kyseiselle yritykselle yhdellä tai useammalla asiakirjalla.

(453) Asiakirjassa tai asiakirjoissa on kuvattava erityisesti

a) julkisen palvelun velvoitteen täsmällinen luonne ja kesto;

b) asianomainen yritys ja alue;

c) yksinoikeuksien luonne;

d) korvauksen laskennassa, valvonnassa ja tarkistamisessa käytettävät parametrit;

e) järjestelyt liiallisten korvausten välttämiseksi ja perimiseksi takaisin.

(454) Vuoden 2011 ja vuoden 2012 päätöksissä komissio ilmaisi epäilyksensä sen suhteen, sisälsikö toimeksiantoasiakirja kattavan kuvauksen Tirrenian julkisen palvelun velvoitteiden luonteesta sopimuksen jatkokaudella. Komissio korosti myös, ettei alkuperäisessä sopimuksessa määrättyä viisivuotissuunnitelmaa ollut hyväksytty vuosiksi 2005–2008. Komissio kuitenkin muistutti, että toimeksiannon eri osa-alueita on mahdollista kuvata useissa asiakirjoissa ilman, että tämä kyseenalaistaisi velvoitteiden määritelmän asianmukaisuuden. Tirrenian toimeksiantoasiakirjaan sisältyivät sopimuksen jatkokaudella alkuperäinen sopimus (sellaisena kuin se oli muutettuna ja jatkettuna ajan mittaan), viisivuotissuunnitelmat, useita Italian viranomaisten tekemiä ad hoc -päätöksiä, CIPE:n toimintaohje ja vuoden 2009 laki.

(455) Tätä taustaa vasten komissio huomauttaa, että Tirrenian toimeksiantoasiakirjan ytimen muodostavan alkuperäisen sopimuksen soveltamista jatkettiin täysimääräisesti siihen asti, että yksityistämisprosessi saatiin päätökseen useiden asetusten nojalla (ks. johdanto-osan 432 kappale). Kyseisissä asiakirjoissa täsmennetään, että Tirrenialle oli annettu hoidettavaksi julkisen palvelun velvoitteita sen yksityistämiseen asti.

(456) Alkuperäisen sopimuksen mukaan viisivuotissuunnitelmissa yksilöidään palveluun kuuluvat reitit ja satamat, kyseisillä merireiteillä käytettävien alusten tyyppi ja kapasiteetti, vuorotiheys ja lippuhinnat, mukaan lukien tuetut hinnat erityisesti saaristoalueiden asukkaille. Vuosien 2005–2008 viisivuotissuunnitelmaa ei hyväksytty muodollisesti, mutta vuosien 2000–2004 suunnitelman (joka hyväksyttiin 20 päivänä syyskuuta 2001 annetulla ministeriön asetuksella) soveltamista jatkettiin ja siihen tehtiin joitakin ad hoc -muutoksia (ks. johdanto-osan 33 kappale) hallituksen päätöksellä (päätöksentekijänä yleensä ministeri tai ministeriöiden välinen komitea ([154])). Kyseisillä muutoksilla kavennettiin lähinnä julkisen palvelun velvoitteiden soveltamisalaa ajan mittaan (esim. liikennöinnin lopettaminen tietyillä reiteillä, mukaan lukien johdanto-osan 444 kappaleessa kuvatut muutokset), mutta valtaosa vuosien 2000–2004 viisivuotissuunnitelmassa (joka vastaa täysin Italian vuoden 2001 päätöksen yhteydessä antamia sitoumuksia) asetetuista velvoitteista pysyi ennallaan. Jos siis jotakin tiettyä vuosien 2000–2004 viisivuotissuunnitelman osa-aluetta (kuten reittiä, vuorotiheyttä tai alustyyppiä) ei päätetty muuttaa, kyseisen suunnitelman määräyksiä sovellettiin täysimääräisesti 1 päivän tammikuuta 2009 ja 18 päivän heinäkuuta 2012 välisenä aikana. Alkuperäisessä sopimuksessa määrättyä alkuperäistä hintajärjestelmää muutettiin ennen vuotta 2009 useilla eri säädöksillä. Sopimuksen jatkokaudella ei sen sijaan annettu ainuttakaan ministeriöiden välistä asetusta, jolla olisi vielä muutettu Tirrenian ja entisen Tirrenia-konsernin muiden yritysten perimiä hintoja. Tällä perusteella komissio katsoo, että Tirrenian hoidettavana sopimuksen jatkokaudella olleet julkisen palvelun velvoitteet oli määritelty riittävän selkeästi.

(457) Komissio totesi jo vuoden 2011 päätöksen johdanto-osan 239 ja 240 kappaleessa, että korvauksen määrän laskennassa tarvittavat parametrit oli vahvistettu etukäteen ja kuvattu selkeästi. Esimerkiksi vuoden 2009 osalta alkuperäinen sopimus (ks. johdanto-osan 38–40 kappale) sisältää tyhjentävän ja tarkan luettelon huomioon otettavista kustannustekijöistä sekä tiedot toimijan saaman pääoman tuoton laskentamenetelmästä. CIPE:n toimintaohjeessa puolestaan määritetään asiaankuuluva menetelmä 1 päivän tammikuuta 2010 ja 18 päivän heinäkuuta 2012 väliselle ajanjaksolle (ks. johdanto-osan 41 kappale ja sitä seuraavat kappaleet). Tarkemmin sanottuna CIPE:n toimintaohjeessa täsmennetään huomioon otettavat kustannustekijät ja sijoitetun pääoman tuotto. Vuoden 2009 laissa säädetään korvauksen enimmäismääräksi 72 685 642 euroa vuodesta 2010 lähtien.

([154]) Arvioitavien päätösten osalta kyseisen komitean muodostavat infrastruktuuri- ja liikenneministeriö, valtiovarainministeriö sekä taloudellisen kehityksen ministeriö.

Lisäksi alkuperäisessä sopimuksessa määrättiin, että korvaus maksetaan erissä, ja varmistettiin, että korvauksen määrä perustuu julkisen palvelun tuottamisesta aiheutuneisiin tosiasiallisiin kustannuksiin ja tuloihin. Tällä tavalla liialliset korvaukset olivat havaittavissa ja helposti vältettävissä. Valtio voisi tarvittaessa periä Tirrenialta takaisin mahdollisen liiallisen korvauksen.

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

7.3.1.4 Toimeksiannon kesto

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

(460) Italia on todennut, että sopimuksen jatkokauden kesto vastaa ajanjaksoa, joka tarvitaan yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvän palvelun tuottamiseksi välttämättömien merkittävimpien omaisuuserien kuolettamiseen. Jatkettuna alkuperäisen sopimuksen kokonaiskesto ylittää juuri ja juuri 23,5 vuotta. Tirrenian julkisen palvelun toteuttamiseen käyttämien alusten käyttöikä ([155]) on 30 vuotta (moottorialukset) ja 20 vuotta (suurnopeusmatkustaja-alukset), ja ne kuoletetaan tänä aikana. Lisäksi Italia muistutti, että sopimuksen jatkaminen 1 päivästä tammikuuta 2009 aina 18 päivään heinäkuuta 2012 asti oli tarpeen, jotta voitiin varmistaa julkisen palvelun jatkuvuus yksityistämisprosessin loppuun saattamiseen saakka.

(461) Edellä esitetyn perusteella komissio katsoo, että toimeksiannon kesto on perusteltu riittävästi ja yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien vuoden 2011 puitteiden 17 kohtaa on näin ollen noudatettu.

7.3.1.5 Komission direktiivin 2006/111/EY ([156])noudattaminen

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

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

(464) Italia muistutti, että vuoden 2001 päätöksen 4 artiklan mukaan Tirrenian oli laadittava erillinen kirjanpito kullekin reitille 1 päivästä tammikuuta 2001 alkaen. Samoin vuoden 2004 päätöksen 1 artiklan 4 kohdassa edellytettiin, että Adriatica (joka sulautui Tirrenian kanssa vuonna 2004) pitää kunkin reitin osalta erillistä kirjanpitoa 1 päivästä tammikuuta 2004 alkaen. Vuoden 2001 yhteydessä PriceWaterhouseCoopers, jäljempänä ’PWC’, teki komission pyynnöstä tutkimuksen, jossa käsiteltiin Tirrenian analyyttistä kirjanpitoa vuosina 1992–1999. PWC:n tuolloin antamassa lausunnossa vahvistettiin, että kyseisen kirjanpidon laadinnassa sovellettu menetelmä oli asianmukainen ja vastasi sovellettavaa kirjanpitokäytäntöä. Italian mukaan Tirrenia ja Adriatica ovat jatkaneet tällä perusteella analyyttisen kirjanpidon laatimista, joten ne ovat täyttäneet vuoden 2001 ja vuoden 2004 päätöksissä asetetut vaatimukset. Italia on myös toimittanut tarkasteltavana olevan ajanjakson osalta todisteena reittikohtaisen kirjanpidon vuosilta 2009, 2010 ja 2011.

([155]) Ks. ministeriöiden välisen komitean 30 päivänä joulukuuta 2004 tekemä päätös. Kyseisellä päätöksellä pidennettiin alun perin asetettua kuoletusaikaa 20 vuodesta 30 vuoteen moottorialusten osalta ja 15 vuodesta 20 vuoteen suurnopeusmatkustaja-alusten osalta.

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

(465) Vuoden 2012 osalta CIN on laatinut reittikohtaisen kirjanpidon siitä hetkestä lukien, jona se alkoi toteuttaa kyseistä palvelua (uudessa sopimuksessa asetettujen velvoitteidensa mukaisesti). Erityishallintojohtaja ei laatinut reittikohtaista kirjanpitoa 1 päivän tammikuuta 2012 ja 18 päivän heinäkuuta 2012 väliseltä ajalta, koska yksityistämisprosessi oli tulossa päätökseen. Erityishallintojohtaja toimitti kuitenkin taloudellisen kehityksen ministeriölle yleiset neljännesvuosittaiset tilinpäätökset koko vuodelta 2012. Italian viranomaiset ovat toimittaneet kyseiset tilinpäätökset todisteena. Komission mukaan ne riittävät osoittamaan, että erityishallintomenettelyyn asetetulle Tirrenialle maksettu julkisen palvelun korvaus ei kattanut kokonaisuudessaan julkisen palvelun nettokustannuksia, mikä sulki pois ristikkäistukien mahdollisuuden (ks. myös johdanto-osan 472 kappale). Komissio toteaa, että näin ollen erillisen kirjanpidon kaksi päätavoitetta, jotka ovat liiallisten korvausten ja ristikkäistukien välttäminen, on saavutettu.

(466) Edellä esitetyn perusteella ja ottaen huomioon yksityistämisen erityisolosuhteet komissio katsoo, että yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien vuoden 2011 puitteiden 18 ja 44 kohdassa asetettuja vaatimuksia on noudatettu.

7.3.1.6 Korvauksen määrä

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

(468) Tarkasteltavana olevassa asiassa ei edellytetä vältettyjen nettokustannusten menetelmän soveltamista, koska ainakin osa korvauksesta on ennen yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien vuoden 2011 puitteiden voimaantuloa myönnettyä sääntöjenvastaista tukea ([157]) ja kyseisten puitteiden 69 kohdassa määrätään nimenomaisesti, ettei valtiontuen arvioinnissa tällöin edellytetä tällaista menettelyä. Sen sijaan julkisen palvelun velvoitteiden täyttämisestä aiheutuvien nettokustannusten laskennassa voidaan käyttää vaihtoehtoisia menetelmiä, kuten kustannusten kohdentamiseen perustuvaa menetelmää. Viimeksi mainitun menetelmän mukaisesti nettokustannukset lasketaan niiden kustannusten ja tulojen erotuksena, joita aiheutuu julkisen palvelun velvoitteiden täyttämisestä toimeksiannossa esitetyn määrittelyn ja arvioinnin mukaisesti. Yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien vuoden 2011 puitteiden 28–38 kohdassa esitetään yksityiskohtaisemmin, miten tätä menetelmää olisi sovellettava.

(469) Vuoden 2011 ja vuoden 2012 päätöksissä komissio ei voinut päätellä, oliko korvauksen määrä oikeasuhteinen, koska sillä oli edelleen epäilyksiä sen suhteen, voitiinko jotkut Tirrenian tehtäväksi annetut julkiset palvelut katsoa varsinaisiksi yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviksi palveluiksi. Näitä epäilyksiä on käsitelty 7.3.1.2 jaksossa. Komissiolla oli epäilyksiä myös vuodesta 2010 lähtien sovelletun 6,5 prosentin riskipreemion suhteen. Komissio kyseenalaisti erityisesti sen, heijastiko kyseinen preemio asianmukaista riskitasoa, sillä Tirrenia ei ensi näkemältä näyttänyt kantavan riskejä, joita tällaisten palvelujen tarjoamiseen tavallisesti liittyy.

(470) Tässä yhteydessä komissio muistuttaa olleensa vuoden 2011 päätöksessä alustavasti sitä mieltä, että Tirrenialle on voitu maksaa liiallisia korvauksia julkisen palvelun tehtävien hoitamisesta vain vuodesta 2010 eteenpäin. Vaikka komissio ei esittänyt tällaisia epäilyjä vuoden 2009 osalta, Italian viranomaiset ovat toimittaneet vuoden 2009 korvausmäärää (80 miljoonaa euroa) koskevat laskelmat, joissa käytettiin alkuperäisessä sopimuksessa vahvistettua menetelmää. On syytä huomauttaa, että Tirrenian pyytämä määrä oli noin 93,1 miljoonaa euroa, mutta Italia hylkäsi osan kustannuksista, koska ne eivät olleet kyseisen menetelmän mukaisesti tukikelpoisia. Tällä perusteella komissio katsoo, ettei Tirrenialle maksettu liiallisia korvauksia sille asetettujen julkisen palvelun velvoitteiden täyttämisestä vuonna 2009.

(471) Vuodesta 2010 lähtien pääoman tuoton määrittämisessä olisi periaatteessa pitänyt soveltaa 6,5 prosentin riskipreemiota käyttäen WACC-menetelmää. Kuten edellä on jo todettu (ks. johdanto-osan 362 kappale), Italia on kuitenkin selventänyt, että koska vuoden 2009 laki rajoittaa korvauksen määrää, laskentaa päätettiin yksinkertaistaa soveltamalla 6,5 prosentin tasoa kiinteämääräisenä pääoman tuottoasteena. Lisäksi Italia on huomauttanut, että Tirrenia oli asetettava vaikean taloudellisen tilanteensa vuoksi erityishallintomenettelyyn 5 päivänä elokuuta 2010. Italian mukaan vuoden 2009 laissa säädetyllä enimmäiskorvauksella oli mahdotonta kattaa kokonaan julkisen palvelun nettokustannukset (eli kustannukset tulojen vähentämisen jälkeen). Näin ollen Tirrenia ei saanut Italian mukaan yhtään tuottoa pääomalle 1 päivän tammikuuta 2010 ja 18 päivän heinäkuuta 2012 välisenä aikana.

([157]) Kuten todetaan johdanto-osan 436 kappaleessa. Muilla reiteillä myönnetyn tuen sääntöjenvastaisuutta tarkastellaan tarkemmin 7.3.1.8 jaksossa.

(472) Italian viranomaisten toimittaman reittikohtaisen kirjanpidon perusteella komission oli mahdollista varmistaa, että Tirrenian toteuttaman julkisen palvelun nettokustannukset (ottamatta huomioon mahdollista pääoman tuottoa) ylittivät sekä vuonna 2011 että vuonna 2012 korvauksen enimmäismäärän, joka oli 72 685 642 euroa. Näin ollen Tirrenia ei tosiaan saanut kyseisiltä vuosilta pääoman tuottoa. Vuoden 2012 alkupuoliskon osalta erityishallintojohtajan laatimat neljännesvuositilinpäätökset osoittavat selvästi, että Tirrenian liiketulos ([158]) (eli tulos ennen satunnaisia kustannuksia) olisi ollut tappiollinen, vaikka vuoden 2009 laissa säädetyn enimmäiskorvauksen suhteellinen osuus olisi otettu huomioon. Näin ollen voidaan todeta, että Tirrenia ei saanut pääoman tuottoa myöskään 1 päivän tammikuuta 2010 ja 18 päivän heinäkuuta 2012 väliseltä ajanjaksolta. Kaiken kaikkiaan komissio katsoo, ettei Tirrenia saanut liiallisia korvauksia alkuperäisen sopimuksen jatkokauden aikana.

(473) Yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien vuoden 2011 puitteiden 49 kohdan mukaan jäsenvaltioiden on varmistettava, ettei yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvien palvelujen tuottamisesta myönnettävä korvaus johda siihen, että yritykset saavat liiallisia korvauksia (sellaisina kuin ne on määritelty kyseisten puitteiden 47 kohdassa). Jäsenvaltioiden on muun muassa esitettävä tästä todisteet komission pyynnöstä. Lisäksi niiden on tehtävä säännöllisiä tarkastuksia tai huolehdittava siitä, että tarkastuksia tehdään toimeksiannon keston päätyttyä ja joka tapauksessa enintään kolmen vuoden välein. Komissio toteaa tässä yhteydessä, että Italian viranomaiset ovat toimittaneet tarvittavat todisteet (ks. johdanto-osan 464 ja 465 kappale). Tirrenia on nimittäin toimittanut kultakin vuodelta reittikohtaisen kirjanpidon valvovalle ministeriölle, joka on näin voinut tarkistaa korvauksen määrän. Lisäksi komissio muistuttaa, että korvaus maksetaan erissä (ks. johdanto-osan 36 kappale) ja että korvauksen loppumaksu lasketaan kyseisen vuoden toteutuneiden kustannusten ja tulojen perusteella. Näin varmistetaan, ettei korvauksen määrä ylitä palvelun nettokustannuksia (joiden päälle tulee tavallisesti pääoman tuotto, vaikka käytännössä näin ei ollut tarkasteltavana olevalla ajanjaksolla). Täydellisyyden vuoksi komissio huomauttaa, että 5 päivästä elokuuta 2010 lähtien Italian valtion nimittämän erityishallintojohtajan läsnäolo auttoi osaltaan estämään liiallisia korvauksia. Komissio katsoo, että kyseiset toimenpiteet olivat riittäviä mahdollisen liiallisen korvauksen välttämiseksi ja havaitsemiseksi.

(474) Edellä kuvattujen seikkojen perusteella (ks. johdanto-osan 467–473 kappale) komissio toteaa, että yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien vuoden 2011 puitteiden 2.8 jakson (Korvauksen määrä) sovellettavat vaatimukset on täytetty.

7.3.1.7 Kiinnityspaikkaa koskeva etuoikeus

(475) Vuoden 2009 lain 19 b §:n 21 momentissa säädetään selvästi, että kiinnityspaikkaa koskeva etuoikeus on tarpeen alueellisen jatkuvuuden takaamiseksi saarten kanssa ja ottaen huomioon entisen Tirrenia-konsernin yrityksille, myös Tirrenialle, asetetut julkisen palvelun velvoitteet. Jos nimittäin julkisen palvelun velvoitteita hoitaville yrityksille ei olisi myönnetty kiinnityspaikkaa koskevaa etuoikeutta, ne saattaisivat (joskus) joutua odottamaan laituriinkiinnittymisvuoroaan ja olisivat tämän takia myöhässä, mikä hankaloittaisi luotettavien ja kätevien yhteyksien varmistamista kansalaisille. Säännöllinen aikataulu on todella tarpeen, jotta voidaan täyttää saarten väestön liikkuvuustarpeet ja edistää kyseisten saarten taloudellista kehitystä. Lisäksi alkuperäisessä sopimuksessa asetetaan erityisiä aikatauluvelvoitteita julkisen palvelun reittien lähdöille, joten kiinnityspaikkaa koskeva etuoikeus auttaa varmistamaan, että satamat jakavat laituripaikat sekä lähtö- ja saapumisajat siten, että julkisen palvelun tuottaja kykenee täyttämään julkisen palvelun velvoitteensa.

(476) Tätä taustaa vasten komissio katsoo, että kyseisellä toimenpiteellä on varmistettu, että Tirrenia kykenee täyttämään julkisen palvelun velvoitteensa, joissa on kyse varsinaisista yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvistä palveluista (ks. johdanto-osan 449 kappale). Lisäksi Italian viranomaiset ovat vahvistaneet, että kiinnityspaikkaa koskeva etuoikeus myönnetään vain julkisen palvelun järjestelmän puitteissa liikennöitäessä (eikä esimerkiksi silloin, kun Tirrenia liikennöi reittejä kaupallisesti sesongin aikana). Komissio on jo arvioinut yksityiskohtaisesti (ks. johdanto-osan 440–474 kappale) yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvien palvelujen ja Tirrenialle niiden toteuttamisesta maksettavan korvauksen soveltuvuutta sisämarkkinoille alkuperäisen sopimuksen jatkokaudella. Näin ollen on komission mukaan riittävää, että se kiinnityspaikkaa koskevan etuoikeuden sisämarkkinoille soveltuvuutta arvioidessaan määrittää, voiko kyseinen toimenpide johtaa liiallisiin korvauksiin.

([158]) Tämä osa tuloksesta johtuu lähes kokonaisuudessaan julkisen palvelun hoitamisesta, sillä Tirrenialla ei ollut juuri minkäänlaista kaupallista toimintaa 1 päivästä tammikuuta 30 päivään kesäkuuta vuonna 2012. Lisäksi esimerkiksi muiden kuin julkisten palvelujen toteuttamiseen liittyvien omaisuuserien myynnistä aiheutuneet voitot tai tappiot kirjattiin satunnaisiin eriin.

(477) Komissio ottaa huomioon Italian esittämät perustelut, joiden mukaan kiinnityspaikkaa koskevasta etuoikeudesta mahdollisesti saatava rahallinen hyöty on rajallinen (ks. johdanto-osan 191 kappale). Näin ollen myös tästä toimenpiteestä johtuvan liiallisen korvauksen riski on Italian mukaan pieni. Lisäksi Italia katsoo, että mikäli kyseinen toimenpide vähentäisi julkisen palvelun tuottajan toimintakustannuksia tai lisäisi sen tuloja, tällaiset vaikutukset näkyisivät toimijan sisäisessä laskennassa. Näin ollen edellä kuvatut liiallisen korvauksen tarkastukset, joita Tirrenian osalta on tehty (ks. 7.3.1.6 jakso) soveltuvat myös kiinnityspaikkaa koskevasta etuoikeudesta mahdollisesti johtuvien liiallisten korvausten havaitsemiseen.

(478) Näin ollen komissio toteaa, että kiinnityspaikkaa koskeva etuoikeus, joka on erottamattomasti yhteydessä Tirrenian toteuttamiin yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviin palveluihin, soveltuu sisämarkkinoille sekä SEUT-sopimuksen 106 artiklan 2 kohdan että yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien vuoden 2011 puitteiden perusteella.

7.3.1.8 Yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvistä palveluista vuonna 2005 tehdyn päätöksen noudattaminen

(479) Kuten edellä on selitetty (ks. johdanto-osan 436 kappale), keskimääräinen vuosittainen matkustajamäärä kahdelta yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvän palvelun toimeksiantamista edeltäneeltä tilikaudelta ylitti 300 000 matkustajaa reiteillä Napoli–Palermo, Civitavecchia–Olbia ja Genova–Porto Torres. Muilla yhdeksällä reitillä ([159]), joita Tirrenia liikennöi alkuperäisen ja sittemmin jatketun sopimuksen perusteella, kyseinen kynnysarvo ei ylittynyt. Näin ollen yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvistä palveluista vuonna 2005 tehdyn päätöksen 2 artiklan 1 kohdan c alakohdan vaatimus täyttyy noiden yhdeksän reitin osalta ([160]). Tällä perusteella komissio toteaa, että kyseisiä yhdeksää reittiä voidaan arvioida yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvistä palveluista vuonna 2005 tehdyn päätöksen perusteella.

(480) Komissio on jo katsonut edellä (ks. 7.3.1.3 jakso), että alkuperäisen sopimuksen jatkokaudella toimeksiantoasiakirjoissa määriteltiin selkeästi julkisen palvelun velvoitteet, niiden kesto, asiaankuuluva yritys ja alue, korvauksen laskennassa, valvonnassa ja tarkistamisessa käytettävät parametrit sekä järjestelyt liiallisten korvausten välttämiseksi ja takaisin maksamiseksi. Näin ollen yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvistä palveluista vuonna 2005 tehdyn päätöksen 4 artiklaa (Toimeksianto) on noudatettu yhdeksän jäljellä olevan reitin osalta.

(481) Lisäksi komissio on jo todennut (ks. 7.3.1.6 jakso), että i) Tirrenia ei saanut liiallista korvausta alkuperäisen sopimuksen jatkokaudella ja että ii) Italian viranomaiset ovat tehneet säännöllisiä tarkastuksia sen välttämiseksi, että Tirrenia saisi liiallisia korvauksia. Tällä perusteella komissio katsoo, että jäljellä olevien yhdeksän reitin osalta on noudatettu myös yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvistä palveluista vuonna 2005 tehdyn päätöksen 5 artiklaa (Korvaus) ja 6 artiklaa (Liiallisten korvausten valvonta).

(482) Kun otetaan huomioon yhteys julkisen palvelun toteuttamiseen ja edellä esitetty arviointi (ks. 7.3.1.7 jakso), myös jäljellä olevien yhdeksän reitin liikennöintiä varten myönnetty kiinnityspaikkaa koskeva etuoikeus täyttää yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvistä palveluista vuonna 2005 tehdyn päätöksen edellytykset.

7.3.1.9 Päätelmät

(483) Johdanto-osan 432–474 kappaleessa esitetyn arvioinnin perusteella komissio toteaa, että Tirrenialle meriliikenteen palvelujen toteuttamisesta alkuperäisen sopimuksen jatkamisen perusteella 1 päivän tammikuuta 2009 ja 18 päivän heinäkuuta 2012 välisellä ajanjaksolla myönnetty korvaus täyttää yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien vuoden 2011 puitteiden sovellettavat edellytykset ja soveltuu siten sisämarkkinoille SEUT-sopimuksen 106 artiklan nojalla.

([159]) Selvennettäköön, että kyseessä ovat yhdistelmäpalvelureitit Genova–Olbia–Arbatax, Civitavecchia–Cagliari–Arbatax, Napoli–Cagliari, Palermo–Cagliari, Trapani–Cagliari, Termoli–Tremiti-saaret sekä rahtireitit Livorno–Cagliari, Napoli–Cagliari ja Ravenna–Catania.

([160]) Komissio muistuttaa tässä yhteydessä, että kyseisten yhdeksän reitin on todettu olevan varsinaisia yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluita (ks. 7.3.1.2 jakso) ja täyttävän meriliikenteen kabotaasista annetussa asetuksessa julkisen palvelun velvoitteille asetetut vaatimukset. Lisäksi komissio on hyväksynyt Tirrenian alkuperäisen sopimuksen jatkamisen kyseistä yritystä koskevan yksityistämisprosessin johdosta, minkä takia sen 21 päivänä kesäkuuta 2012 antama perusteltu lausunto ei koskenut Tirreniaa (ks. johdanto-osan 121 kappale).

(484) Lisäksi komissio toteaa johdanto-osan 479–481 kappaleessa esitetyn arvioinnin perusteella, että Tirrenialle myönnetty korvaus sekä kiinnityspaikkaa koskeva etuoikeus yhdeksän reitin ([161]) liikennöintiä varten soveltuvat sisämarkkinoille ja ovat vapautettuja ilmoitusvelvollisuudesta yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvistä palveluista vuonna 2005 tehdyn päätöksen nojalla.

7.3.2 *Tirrenialle myönnetyn pelastamistuen sääntöjenvastainen jatkaminen*

(485) Vuoden 2010 päätöksen perusteella Tirrenialle myönnetty pelastamistuki oli soveltuvaa sisämarkkinoille siltä osin kuin se rajoittui 28 päivänä elokuuta 2011 päättyneeseen kuuden kuukauden jaksoon. Vuoden 2004 pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen mukaan Italian oli kuitenkin toimitettava komissiolle kuuden kuukauden kuluessa joko i) todiste siitä, että laina on maksettu kokonaan takaisin ja/tai takaus on päättynyt, tai ii) rakenneuudistussuunnitelma (tai selvitystilasuunnitelma).

(486) Takauksen käyttöönottoa koskeva vaatimus esitettiin 11 päivänä heinäkuuta 2011 ja Tirrenia maksoi koko summan takaisin valtiolle vasta 18 päivänä syyskuuta 2012 (ks. johdanto-osan 59 kappale). Siten Italia ei voinut toimittaa todistetta siitä, että laina olisi maksettu kokonaisuudessaan takaisin ja/tai takaus olisi loppunut 28 päivänä elokuuta 2011 päättyneen kuuden kuukauden ajanjakson kuluessa.

(487) Italian muodollisen tutkintamenettelyn aikana toimittamien tietojen mukaan (ks. 4.2 jakso) Tirrenian selvitystilasuunnitelma oli saatavilla erityishallintomenettelyyn asetetun Tirrenian verkkosivustolla jo ennen kuin vuoden 2004 pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivoissa vahvistettu kuuden kuukauden määräaika päättyi. Lisäksi Italia väittää, että se piti komission jatkuvasti ajan tasalla Tirrenia-liiketoimintayksikön yksityistämisprosessin etenemisestä.

(488) Komission asiakirja-aineistosta löytyvät tiedot vahvistavat, että Italian viranomaiset todella toimittivat komissiolle päivitettyä tietoa Tirrenia-liiketoimintayksikön yksityistämisestä. Lisäksi Italia vahvisti, että Tirrenialla oli aikomus maksaa pelastamistuki takaisin ennen kuuden kuukauden määräajan päättämistä yksityistämisestä saaduilla tuotoilla. Italian viranomaiset eivät kuitenkaan toimittaneet komissiolle muodollisesti rakenneuudistus- tai selvitystilasuunnitelmaa. Komissio ei ollut tuolloin tietoinen, että selvitystilasuunnitelma oli julkaistu erityishallintomenettelyyn asetetun Tirrenian verkkosivustolla. Se, että komissiolle tiedotettiin Tirrenia-liiketoimintayksikön yksityistämisprosessista, ei myöskään voi korvata selvitystilasuunnitelman muodollista toimittamista. Tarkemmin sanottuna komissiolle on annettava mahdollisuus arvioida, täyttääkö selvitystilasuunnitelma vuoden 2004 pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen edellytykset, ja tätä varten Italian olisi pitänyt toimittaa sille kyseinen suunnitelma.

(489) Komissio huomauttaa lisäksi lähettäneensä 5 päivänä lokakuuta 2011 kirjeen, jossa se pyysi Italiaa vahvistamaan, että se oli täyttänyt vuoden 2004 pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivoissa sekä vuoden 2010 päätöksessä asetetut vaatimukset. Komissio lähetti Italialle muistutuskirjeen 28 päivänä marraskuuta 2011 ja sai Italian viranomaisilta vastauksen 12 päivänä joulukuuta 2011. Näin ollen komissio ei saanut ennen viimeksi mainittua päivää (joka oli kuuden kuukauden määräajan päättymisen jälkeen) i) todistetta siitä, että laina oli maksettu kokonaan takaisin ja/tai takaus oli päättynyt, tai ii) rakenneuudistussuunnitelmaa (tai selvitystilasuunnitelmaa).

(490) Komission 5 päivänä lokakuuta 2011 päivättyyn kirjeeseen antamassaan vastauksessa Italia vahvisti, että laina oli tarkoitus maksaa takaisin ennen 28 päivää elokuuta 2011 mutta että yksityistämisprosessi oli viivästynyt, koska sulautumiselle tarvittiin komission hyväksyntä. Koska lainan maksaminen takaisin valtiolle edellytti yksityistämisestä saatavan tuoton käyttöä, takaisinmaksu ei ollut mahdollista määräpäivään eli 28 päivään elokuuta 2011 mennessä. Komissio huomauttaa, etteivät Italian viranomaiset viitanneet 12 päivänä joulukuuta 2011 päivätyssä kirjeessään mitenkään Tirrenian selvitystilasuunnitelmaan, joka Italian viranomaisten myöhempien huomautusten mukaan oli saatettu julkisesti saataville ennen 28 päivää elokuuta 2011. Sen sijaan Italia pyrki vain selvittämään, miksei takaisinmaksua voitu suorittaa ennen kuuden kuukauden määräajan päättymistä. Jos rakenneuudistus- tai selvitystilasuunnitelma olisi toimitettu komissiolle ennen 28 päivää elokuuta 2011, Italian viranomaisten ei olisi ollut tarpeen selittää asiaa tällä tavalla. Komissio pitää tätä lisätodisteena siitä, ettei Italia toimittanut rakenneuudistus- tai selvitystilasuunnitelmaa vaaditun kuuden kuukauden määräajan kuluessa.

([161]) Ks. reitit tarkemmin alaviitteestä 159.

(491) Edellä esitetyt seikat huomioon ottaen voidaan todeta, että vaikka komissio oli tietoinen yksityistämisprosessista, se ei ollut tietoinen yksityiskohtaisesta selvitystilasuunnitelmasta, joten Italia ei ole täyttänyt vuoden 2010 päätöksessä antamaansa sitoumusta toimittaa komissiolle rakenneuudistussuunnitelma (tai selvitystilasuunnitelma) kuuden kuukauden kuluessa pelastamistuen hyväksymisestä. Tästä seuraa, että kyseinen pelastamistuki on katsottava sääntöjenvastaiseksi ja sisämarkkinoille soveltumattomaksi tueksi kuuden kuukauden määräajan päättymisestä eli 28 päivästä elokuuta 2011 lukien. Komissio katsoo, ettei tätä sääntöjenvastaisesti jatkettua pelastamistukea voida pitää soveltuvana sisämarkkinoille muilla perusteilla, koska se ei täytä sen paremmin pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen asiaankuuluvia edellytyksiä kuin yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvien vuoden 2011 puitteiden edellytyksiä ([162]).

(492) Komissio huomauttaa, että tarkasteltavana olevassa asiassa sääntöjenvastaisesti jatkettua pelastamistukea ei myönnetty varsinaisiin ja oikein määriteltyihin yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviin palveluihin, kuten edellytetään yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvien vuoden 2011 puitteiden 12 kohdassa. Tirrenia sai jo korvauksen julkisen palvelun toteuttamisesta alkuperäisen sopimuksen (jatkamisen) perusteella, kun taas pelastamistuki ilmoitettiin ja hyväksyttiin väliaikaisena pelastamistukitoimenpiteenä, ei yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvien palvelujen toteuttamisesta maksettavana korvauksena. Näin ollen sitä ei voida todeta sisämarkkinoille soveltuvaksi yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien vuoden 2011 puitteiden perusteella.

(493) Edellä esitettyä taustaa vasten komissio suhtautuu myönteisesti siihen, että erityishallintomenettelyyn asetettu Tirrenia maksoi takaisin 25 852 548,93 euroa 18 päivänä syyskuuta 2012. Maksettu summa on suurempi kuin se 25 203 063,89 euron määrä, joka olisi pitänyt maksaa takaisin valtiolle 11 päivänä heinäkuuta 2011. Koska sääntöjenvastaisesti jatkettu pelastamistuki on todettu soveltumattomaksi sisämarkkinoille, takaisinmaksun on kuitenkin sisällettävä vähintään sovellettavaa takaisinperintäkorkoa vastaava määrä. Jos erityishallintomenettelyyn asetetun Tirrenian maksama korko on riittämätön, on vielä perittävä takaisin jäljellä oleva korkosumma.

7.3.3 *Alusten ajanmukaistamiseen tarkoitettujen varojen mahdollinen käyttö maksuvalmiustarkoituksiin*

(494) Koska alusten ajanmukaistamiseen tarkoitettujen varojen mahdollinen käyttö maksuvalmiustarkoituksiin on SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea, sen soveltuvuutta sisämarkkinoille on arvioitava kyseisen artiklan 2 ja 3 artiklassa sekä SEUT-sopimuksen 106 artiklan 2 kohdassa määrättyjen poikkeusten valossa.

(495) Komissio toteaa, että Tirrenia on määritelty vaikeuksissa olevaksi yritykseksi ainakin 5 päivästä elokuuta 2010 eli siitä päivästä lähtien, kun se hyväksyttiin erityishallintomenettelyyn. Samana päivänä hyväksyttiin asetus, jolla mahdollistettiin tämän toimenpiteen käyttö. Komission tietojen mukaan kyseisiä varoja käytettiin ensin maksuvalmiustarkoituksiin 12 päivänä elokuuta 2010, kun Banca Carige pidätti 4 657 005,35 euroa kuitatakseen kaksi Tirrenian velkaa (ks. johdanto-osan 110 kappale). Näin ollen kyseistä toimenpidettä on periaatteessa arvioitava pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen perusteella.

(496) Vaikka kyseinen toimenpide myönnettiin ennen kuin vuoden 2014 pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivat tulivat voimaan 1 päivänä elokuuta 2014, komissio soveltaa kyseisten suuntaviivojen 139 kohdan mukaan Tirrenian kaltaisille vaikeuksissa oleville yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvien palvelujen tarjoajille myönnettyä tukea arvioidessaan vuoden 2014 pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 5 luvun määräyksiä riippumatta kyseisen tuen myöntämispäivästä.

(497) Komissio huomauttaa, ettei Italia koskaan ilmoittanut, että alusten ajanmukaistamiseen tarkoitettujen varoja saatettiin mahdollisesti käyttää maksuvalmiustarkoituksiin, kuten se teki vuoden 2010 päätöksessä hyväksytyn pelastamistukitoimenpiteen kohdalla. Lisäksi Tirrenia ei joka tapauksessa maksanut valtiolle takaisin alusten ajanmukaistamiseen tarkoitettuja mutta maksuvalmiustarkoituksiin käytettyjä varoja vuoden 2014 pelastamis- ja rakenneuudistussuunnitelmassa asetetun kuuden kuukauden määräajan kuluessa. Kuten edellä on selitetty (ks. 7.3.2 jakso), Italia ei ole toimittanut komissiolle Tirreniaa koskevaa rakenneuudistus- tai selvitystilasuunnitelmaa. Näin ollen komissio toteaa, että alusten ajanmukaistamiseen tarkoitettujen varojen käyttöä maksuvalmiustarkoituksiin ei voida pitää sisämarkkinoille soveltuvana rakenneuudistustukena vuoden 2014 pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen nojalla.

([162]) Vaikka kyseinen tuki myönnettiin ennen vuoden 2014 pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen voimaantuloa, kyseisten suuntaviivojen 139 kohdan mukaan komission on Tirrenian kaltaisille vaikeuksissa oleville yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvien palvelujen tarjoajille myönnettyä tukea arvioidessaan sovellettava vuoden 2014 pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen määräyksiä riippumatta kyseisen tuen myöntämispäivästä. Kun komissio arvioi vuoden 2014 pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen nojalla tukea, joka on myönnetty vaikeuksissa olevalle yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvien palvelujen tarjoajalle ennen 31 päivää tammikuuta 2012, tällainen tuki katsotaan soveltuvaksi sisämarkkinoille, jos se on yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien vuoden 2011 puitteiden määräysten mukainen, lukuun ottamatta 9, 14, 19, 20, 24, 39 ja 60 kohdan määräyksiä.

(498) Komission arvioidessa yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien puitteiden 9 kohdan nojalla sitä, soveltuuko tuki, joka on myönnetty vaikeuksissa olevalle yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvien palvelun tarjoajalle ennen yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien vuoden 2011 puitteiden voimaantuloa eli ennen 31 päivää tammikuuta 2012, sisämarkkinoille vuoden 2014 pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen perusteella, tällainen tuki katsotaan soveltuvaksi sisämarkkinoille, jos se on edellä mainittujen puitteiden määräysten mukainen, lukuun ottamatta puitteiden 9, 14, 19, 20, 24, 39 ja 60 kohtaa ([163]).

(499) Komissio huomauttaa, että käsiteltävänä olevassa asiassa Tirrenialla oli kyseisen toimenpiteen perusteella mahdollisuus käyttää vain väliaikaisesti mainittuja varoja maksuvalmiustarpeidensa kattamiseksi. Tirrenian oli nimittäin täydennettävä näitä korvamerkittyjä varoja, jotta niitä oli mahdollista käyttää alkuperäiseen tarkoitukseensa eli Tirrenian aluksilla tarvittavien ajanmukaistusten maksamiseen. Ajanmukaistukset olivat tarpeen kansainvälisten turvamääräysten täyttämiseksi ja siten ratkaisevan tärkeitä, jotta Tirrenian alukset olivat käytettävissä Tirrenian julkisen palvelun velvoitteiden hoitamiseen. Tirrenia ei kuitenkaan käytännössä noudattanut edellä mainittua vaatimusta ja maksoi vain Clodia-nimiseen alukseen tehdyt ajanmukaistukset. Tästä seurasi, että CIN:n oli maksettava omista varoistaan muilla asiaankuuluvilla aluksilla tehdyt ajanmukaistukset. Vaikka kyseinen toimenpide olisi julkisen palvelun korvausta, mitä Italia ei ole osoittanut, jättämällä täydentämättä alusten ajanmukaistamiseen tarkoitettuja varoja ([164]) sekä jättämällä maksamatta ne takaisin valtiolle Tirrenia on tosiasiallisesti saanut sisämarkkinoille soveltumatonta liiallista korvausta. Näin ollen komissio katsoo, että tätä toimenpidettä ei voida julistaa sisämarkkinoille soveltuvaksi yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien vuoden 2011 puitteiden perusteella.

(500) Täydellisyyden vuoksi komissio toteaa, että SEUT-sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan a, b, d ja e alakohdassa määrättyjä poikkeuksia ei voida soveltaa myöskään tähän toimenpiteeseen.

(501) Näin ollen komissio katsoo, että 11 421 300 euron suuruinen määrä ([165]), jota ei käytetty alusten ajanmukaistamiseen eikä maksettu takaisin valtiolle, on toimintatukea, joka alensi kustannuksia, jotka olisivat muutoin kuluttaneet Tirrenian omia varoja, eikä se siksi sovellu sisämarkkinoille ([166]). Komissio toteaa, että kyseinen tuki oli tosiasiallisesti tuensaajan käytössä vuoden 2010 lain voimaantulopäivästä eli 6 päivästä lokakuuta 2010 lähtien.

7.3.4 *Yksityistämisprosessiin liittyvät verovapautukset*

(502) Komissio on jo katsonut edellä (ks. johdanto-osan 416–426 kappale), että vuoden 2010 laissa säädetyt vapautukset i) välillistä veroista siltä osin kuin on kyse Caremarin, Saremarin, Toremarin ja Tirrenia-liiketoimintayksikön luovutuksesta niiden ostajille sekä ii) yhteisöverosta Tirrenia-liiketoimintayksikön myynnistä CIN:lle saadun tuoton osalta ovat valtiontukea Tirrenialle.

(503) Kummassakin tapauksessa tuki vastaa sen veron määrää, joka tavallisesti peritään tämäntyyppisistä liiketoimista. Näin ollen tämän valtiontuen soveltuvuutta sisämarkkinoille on arvioitava SEUT 107 artiklan 2 ja 3 kohdassa sekä SEUT-sopimuksen 106 artiklan 2 kohdassa määrättyjen poikkeusten valossa.

(504) Komissio katsoo, ettei kumpaakaan kyseisistä vapautuksista voida pitää sisämarkkinoille soveltuvana SEUT-sopimuksen 107 artiklan 2 ja 3 kohdassa määrättyjen poikkeusten perusteella.

(505) Komissio toteaa lisäksi Tirrenia-liiketoimintayksikön luovutuksesta CIN:lle, ettei erityishallintomenettelyyn asetettu Tirrenia enää hoida yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja tämän päätöksen antamishetkellä. Tästä syystä ei ole mahdollista vedota sisämarkkinoille soveltuvuuden perusteisiin, joista määrätään SEUT-sopimuksen 106 artiklan 2 kohdassa.

(506) Alueille luovutetuista yrityksistä komissio huomauttaa, että kyseisen verovapautuksen muodossa myönnetty tuki on kertaluonteinen toimenpide, joka liittyy varojen siirtoon Tirrenia-konsernin uudelleenjärjestelyn ja myöhemmän yksityistämisen toteuttamiseksi. Komissio katsoo, ettei kyseinen toimenpide liity tällaisenaan erottamattomasti Tirrenian toteuttamiin yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviin palveluihin eikä sitä näin ollen pitäisi arvioida samoilla soveltuvuusperusteilla. Kyseinen vapautus ei nimittäin liity yleistä taloudellista etua koskevien palvelujen suorittamiseen sellaisena kuin ne määritellään alkuperäisessä sopimuksessa, joka oli voimassa luovutuksen toteuttamishetkellä (marraskuussa 2009). Tästä syystä myöskään kyseisten luovutusten osalta ei ole mahdollista vedota sisämarkkinoille soveltuvuuden perusteisiin, joista määrätään SEUT-sopimuksen 106 artiklan 2 kohdassa.

([163]) Ks. vuoden 2014 pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 140 kohta.

([164]) Lukuun ottamatta Clodia-nimisen alukseen tehtyjä ajanmukaistuksia, jotka Tirrenia maksoi.

([165]) Kuten johdanto-osan 192 kappaleessa on selitetty, Tirrenia käytti siitä 12 051 900 euron määrästä, joka oli myönnetty alusten ajanmukaistamiseen kansainvälisten turvallisuusmääräysten noudattamiseksi, tosiasiallisesti vain 630 600 euroa Clodia-alukseen tehtyjen ajanmukaistusten maksamiseen.

([166]) Yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 14.2.1990, Ranska v. komissio, C-301/87, ECLI:EU:C:1990:67, 41 kohta.

(507) Näin ollen komissio katsoo, että Tirrenian verovapautukset ovat toimintatukea sellaisten kustannusten alentamiseksi, jotka olisivat muutoin kuluttaneet erityishallintomenettelyyn asetetun Tirrenian omia varoja, eivätkä ne siksi sovellu sisämarkkinoille ([167]).

7.3.5 *Päätelmä tuen soveltuvuudesta sisämarkkinoille*

(508) Edellä esitetyn arvioinnin perusteella komissio katsoo seuraavaa:

— Tirrenialle 1 päivän tammikuuta 2009 ja 18 päivän heinäkuuta 2012 välisenä aikana myönnetty korvaus ja kiinnityspaikkaa koskeva etuoikeus merireittien liikennöintiä varten soveltuvat sisämarkkinoille SEUT-sopimuksen 106 artiklan ja yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien vuoden 2011 puitteiden nojalla sekä 12 reitistä yhdeksän reitin ([168]) osalta myös yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvistä palveluista vuonna 2005 tehdyn päätöksen nojalla;

— Tirrenialle myönnettyä pelastamistukea jatkettiin sääntöjenvastaisesti 11 päivän heinäkuuta 2011 ja 18 päivän syyskuuta 2012 (takaisinmaksupäivä) välisenä aikana, eikä se sovellu sisämarkkinoille;

— alusten ajanmukaistamiseen tarkoitettujen varojen käyttö maksuvalmiustarkoituksiin on toimintatukea Tirrenialle. Tämä tuki ei sovellu sisämarkkinoille;

— Tirrenialle myönnetty vapautus välillisistä veroista sellaisten liiketoimien ja muiden toimien osalta, jotka liittyvät Caremarin, Saremarin ja Toremarin sekä Tirrenia-liiketoimintayksikön luovutukseen niiden ostajille, on sisämarkkinoille soveltumatonta toimintatukea Tirrenialle. Tirrenialle myönnetty vapautus yhteisöverosta Tirrenia-liiketoimintayksikön myynnistä CIN:lle saadusta tuotosta on myös sisämarkkinoille soveltumatonta toimintatukea Tirrenialle.

7.4 **Vastaus Grimaldin huomautuksiin**

(509) Kuten edellä on kuvattu (ks. 6 jakso), Grimaldi on toimittanut useita huomautuksia komissiolle ja Italian viranomaisille. Huomautukset toimitettiin sen jälkeen, kun asianomaisille kolmansille osapuolille asetettu määräaika vuoden 2011 ja vuoden 2012 päätöksiä koskevien huomautusten esittämiseksi oli päättynyt. Lisäksi Grimaldi on ilmoittanut olevansa CIN:n kilpailija ja siten mahdollisesti asianomainen osapuoli, mutta se ei kuitenkaan ole tehnyt kantelua täyttämällä asetuksen (EU) 2015/1589 24 artiklan 2 kohdassa tarkoitetun pakollisen lomakkeen. Komissio huomauttaa myös, että osaa Grimaldin esittämistä väitteistä ei voida käsitellä tässä päätöksessä, koska ne eivät kuulu tämän muodollisen tutkintamenettelyn soveltamisalaan.

(510) Edellä todetusta huolimatta komissio toteaa seuraavaa Grimaldin huomautuksissaan esittämistä väitteistä:

— Kansallinen kilpailuviranomainen AGCM on tutkinut väitteet SEUT-sopimuksen 102 artiklan b alakohdassa tarkoitetusta määräävän markkina-aseman väärinkäytöstä ja käsitellyt niitä alustavasti 28 päivänä maaliskuuta 2018 antamassaan päätöksessä nro 27053 (tämän komission päätöksen antamishetkellä asia on edelleen vireillä alueellisen hallintotuomioistuimen kumottua osittain AGCM:n päätöksen; ks. johdanto-osan 279 kappale).

— Komissio on katsonut, ettei CIN:lle uuden sopimuksen perusteella myönnetty julkisen palvelun korvaus ole valtiontukea, koska se täyttää kaikki neljä Altmark-kriteeriä. Komission arviointi on osoittanut, että kaikki CIN:n julkisen palvelun järjestelmän puitteissa liikennöimät reitit täyttävät varsinaisen yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvän palvelun tunnusmerkit ([169]) (ks. johdanto-osan 348 kappale) ja että CIN ei ole saanut liiallisia korvauksia (ks. johdanto-osan 366 kappale).

— Uuden sopimuksen mukaan CIN:n on toimitettava liikenneministeriölle vuosittain sisäinen kirjanpitonsa tarkastusta varten. Sisäiset kirjanpitotiedot esitetään reittikohtaisesti, ne ovat riippumattoman tilintarkastajan varmentamia ja niillä varmistetaan, että julkisen palvelun toiminnasta aiheutuvat kustannukset ja tulot pidetään erillään kaupallisesta toiminnasta. Komissio on saanut jäljennöksen kyseisistä kirjanpitotiedoista.

([167]) Ks. alaviite 166.

([168]) Ks. reitit tarkemmin alaviitteestä 159.

([169]) Grimaldin väitettä, jonka mukaan muut toimijat tarjosivat palveluja, joiden voidaan katsoa vastaavan CIN:n uuden sopimuksen perusteella toteuttamia palveluja, ei voida hyväksyä monesta syystä. Grimaldi ei esimerkiksi ole arvioinut kilpailutilannetta sinä ajankohtana, jona CIN sai kyseisen toimeksiannon, vaan se viittaa AGCM:n päätökseen, jossa käsitellään lähinnä vuoden 2015 jälkeistä tilannetta. Lisäksi on niin, että vaikka läsnä on saattanut olla muita toimijoita CIN:n saadessa toimeksiannon, Grimaldi ei ole osoittanut, että ne olisivat tarjonneet vastaavia palveluja kuin CIN. Muiden toimijoiden tarjoamat palvelut voivat nimittäin olla saatavilla vain sesongin aikana, vuorotiheys ei ole sama tai reitit eivät kulje samojen satamien välillä. Ei siis ole osoitettu, että muiden toimijoiden tarjoamat palvelut riittäisivät täyttämään uuden sopimuksen mukaiset julkisen palvelun tarpeet.

— Tirrenia-liiketoimintayksikön ostohinnan maksun osittaista lykkäystä käsitellään erityishallintomenettelyyn asetetun Tirrenian vireille panemassa kansallisessa oikeudenkäyntimenettelyssä.

— Ehdotettu CIN:n ja Mobyn sulautuminen ei näytä aiheuttavan ongelmia valtiontuen suhteen, koska sulautumisen tuloksena syntyvä yritys voi edelleen pitää julkisen palvelun toimintaa koskevan kirjanpidon erillään kaupallista toimintaa koskevasta kirjanpidosta.

— Uudessa sopimuksessa määrätään seuraamuksista siltä varalta, että CIN rikkoo kyseisen sopimuksen mukaisia velvoitteitaan, ja väitettyjä rikkomisia (kuten hinnankorotuksia) koskevien jatkotoimien toteuttaminen on kansallisten viranomaisten tehtävä.

8. **PÄÄTELMÄT**

(511) Komissio katsoo, että Italia on toteuttanut sääntöjenvastaisesti osan tarkasteltavana olevista tukitoimenpiteistä ja rikkonut siten Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 108 artiklan 3 kohtaa. Edellä esitetyn arvioinnin perusteella komissio on päättänyt, että Tirrenialle alkuperäisen sopimuksen jatkamisen perusteella myönnetty julkisen palvelun korvaus soveltuu sisämarkkinoille SEUT-sopimuksen 106 artiklan nojalla. Myös kiinnityspaikkaa koskeva etuoikeus soveltuu sisämarkkinoille SEUT-sopimuksen 106 artiklan nojalla, koska se liittyy erottamattomasti Tirrenian toteuttamiin yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviin palveluihin. Italia oli vapautettu SEUT-sopimuksen 108 artiklan 3 kohdassa määrätystä ennakkoilmoitusvelvollisuudesta tarkastelluista 12 reitistä yhdeksän reitin osalta, koska Tirrenialle myönnetty julkisen palvelun korvaus ja kyseisten yhdeksän reitin liikennöintiä varten myönnetty kiinnityspaikkaa koskeva etuoikeus täyttivät yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvistä palveluista vuonna 2005 tehdyn päätöksen edellytykset.

(512) Tirrenialle myönnetty pelastamistuki, jota jatkettiin sääntöjenvastaisesti 11 päivän heinäkuuta 2011 ja 18 päivän syyskuuta 2012 välisenä aikana, ei kuitenkaan sovellu sisämarkkinoille. Alusten ajanmukaistamiseen tarkoitettujen varojen käyttö maksuvalmiustarkoituksiin on sellaista Tirrenialle myönnettyä toimintatukea, joka ei sovellu sisämarkkinoille. Vapautus välillisistä veroista sellaisten liiketoimien ja toimien osalta, jotka liittyvät Caremarin, Saremarin, Toremarin ja Tirrenia-liiketoimintayksikön luovutukseen niiden ostajille, sekä yhteisöverosta Tirrenia-liiketoimintayksikön myynnistä CIN:lle saadun tuoton osalta, on myös sisämarkkinoille soveltumatonta toimintatukea Tirrenialle.

(513) Tämä päätös ei koske tai rajoita mitään muita seikkoja, joita käsitellään vuoden 2011 ja vuoden 2012 päätöksissä ([170]) tai joita asianomaiset osapuolet ovat saattaneet komission tietoon kyseisillä päätöksillä aloitetun tutkinnan aikana.

9. **TAKAISINPERINTÄ**

(514) Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen ja unionin tuomioistuimen vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan komissio on todettuaan tuen soveltumattomaksi yhteismarkkinoille toimivaltainen päättämään, että asianomaisen valtion on poistettava tuki tai muutettava sitä ([171]). Unionin tuomioistuimet ovat myös johdonmukaisesti katsoneet, että jäsenvaltioiden velvollisuudella poistaa komission sisämarkkinoille soveltumattomaksi katsoma tuki pyritään palauttamaan aikaisempi tilanne ([172]).

(515) Unionin tuomioistuin on vahvistanut tässä yhteydessä, että tämä tavoite saavutetaan, kun tuensaaja maksaa takaisin sääntöjenvastaisina tukina myönnetyt määrät ja menettää siten sisämarkkinoilla kilpailijoihin verrattuna saamansa edun, minkä seurauksena tuen suorittamista edeltänyt tilanne palautuu ([173]).

(516) Oikeuskäytännön mukaisesti asetuksen (EU) 2015/1589 16 artiklan 1 kohdassa säädetään, että ”sääntöjenvastaista tukea koskevissa kielteisissä päätöksissä komissio päättää, että asianomaisen jäsenvaltion on toteutettava kaikki tarpeelliset toimenpiteet tuen perimiseksi takaisin tuensaajalta”.

(517) Koska tarkasteltavana olevat toimenpiteet on toteutettu Euroopan unionista tehdyn sopimuksen 108 artiklan 3 kohdan vastaisesti ja niitä on siten pidettävä sääntöjenvastaisena ja sisämarkkinoille soveltumattomana tukena, ne on perittävä takaisin, jotta voidaan palauttaa sisämarkkinoilla tuen myöntämistä edeltänyt tilanne. Takaisinperinnän on katettava ajanjakso, joka alkaa siitä hetkestä, kun tuki oli tuensaajan käytettävissä, ja päättyy tuen tosiasialliseen takaisinperintään. Takaisinperittävä määrä kerryttää korkoa tuen tosiasialliseen takaisinperintään saakka.

([170]) Ks. tämän päätöksen johdanto-osan 1 ja 5 kappale.
([171]) Yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 12.7.1973, komissio vs. Saksa, C-70/72, ECLI:EU:C:1973:87, 13 kohta.
([172]) Yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 21.3.1990, Belgia v. komissio, C-142/87, ECLI:EU:C:1990:125, 66 kohta.
([173]) Yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 17.6.1999, Belgia v. komissio, C-75/97, ECLI:EU:C:1999:311, 64 ja 65 kohta.

(518) Nyt käsiteltävässä asiassa tuensaaja eli erityishallintomenettelyyn asetettu Tirrenia on jo maksukyvyttömyysmenettelyssä. Näin ollen tosiasiallinen takaisinperintä voidaan saada aikaan kirjaamalla takaisinperittävään tukeen liittyvä saatava saatavaluetteloon ([174]). Tällöin saatavien kirjaamista luetteloon on seurattava i) takaisinperittävän kokonaismäärän takaisinperintä tai, jos tähän ei pystytä, ii) yrityksen asettaminen konkurssiin ja sen toiminnan lopullinen lopettaminen.

(519) Johdanto-osan 508 kappaleessa mainittu Tirrenialle myönnetty tuki, joka on sisämarkkinoille soveltumatonta, on palautettava Italialle siltä osin kuin se on maksettu. Takaisin on perittävä seuraavat tuet:

a) Pelastamistuen pääoma 25 203 063,89 euroa sekä takaisinperintäkorot, jotka kertyvät kahden lainaerän maksupäivistä lukien ja siitä päivästä lukien, jona BIIS esitti valtiontakauksen käyttöönottoa koskevan vaatimuksensa (eli 20 000 000 euron suuruisen ensimmäisen lainaerän osalta 28 päivästä helmikuuta 2011 alkaen, 5 000 000 euron suuruisen toisen lainaerän osalta 23 päivästä maaliskuuta 2011 alkaen ja 203 063,89 euron suuruisen määrän osalta 11 päivästä heinäkuuta 2011 alkaen), siihen saakka, kun takaisinperintä on saatettu loppuun. Komissio panee merkille, että tuensaaja on jo maksanut takaisin tuen pääoman ja osan takaisinperintäkorosta.

b) Alusten ajanmukaistamiseen tarkoitetut 11 421 300 euroa, jotka käytettiin maksuvalmiustarkoituksiin, sekä takaisinperintäkorko, joka kertyy vuoden 2010 lain voimaantulopäivästä eli 6 päivästä lokakuuta 2010 lukien siihen saakka, kun takaisinperintä on saatettu loppuun.

c) Siltä osin kuin myyjän on maksettava välilliset verot liiketoimista ja muista toimista, jotka liittyvät Caremarin, Saremarin ja Toremarin luovutukseen Campanian, Sardinian ja Toscanan alueille sekä Tirrenia-liiketoimintayksikön luovutukseen CIN:lle, tuen pääoma vastaa niiden verojen määrää, jotka tavallisesti peritään tämäntyyppisistä liiketoimista. Italian on toimitettava luettelo kaikista asiakirjoista, joita verovapautus tosiallisesti koski, ja laskettava niistä tavallisesti perittävät verot. Näihin määriin on lisättävä takaisinperintäkorko, joka kertyy kertynyt verovapautuksen kohteena olleiden virallisten asiakirjojen antopäivästä tai -päivistä lukien siihen saakka, kun takaisinperintä on saatettu loppuun.

(520) Italia ei myöskään saa myöntää vapautusta yhteisöverosta, joka erityishallintomenettelyyn asetetun Tirrenian on maksettava Tirrenia-liiketoimintayksikön myynnistä CIN:lle saadusta tuotosta.

10. **TALOUDELLINEN JATKUVUUS**

(521) Kun kyseessä on sääntöjenvastaista ja sisämarkkinoille soveltumatonta valtiontukea saaneen tuensaajan myynti tai luovutus, takaisinmaksuvelvollisuus voidaan laajentaa koskemaan muita yrityksiä, joille tuensaajan osakkeita tai liiketoimintaa on luovutettu ([175]). Jos on kyse osakekaupasta ja kohteena on tuensaaja, joka on edelleen olemassa, joka toimii aktiivisesti markkinoilla ja joka on vain vaihtanut omistajia, tuen takaisinmaksua koskeva velvollisuus säilyy tuensaajalla. Jos taas on kyse omaisuuskaupasta, jossa toinen yritys jatkaa liiketoimintaa ostamalla osittain tai kokonaan alkuperäisen tuensaajan varat, tätä toista yritystä on pidettävä valtiontuen saajana edellyttäen, luovutus siirto tai myynti on rakenteeltaan sellainen, että sen perusteella voidaan päätellä kyseisten kahden yrityksen välillä olevan taloudellinen jatkuvuus.

(522) Jos sen sijaan voidaan osoittaa, että varojen osittaisesta tai täysimääräisestä luovutuksesta huolimatta sääntöjenvastaisesta tuesta hyötyy edelleen sen alkuperäinen saaja ja että ostajayritys harjoittaa huomattavan erilaista toimintaa, takaisinmaksuvelvollisuus säilyy tuen alkuperäisellä saajalla. Oikeuskäytännön mukaan taloudellisen jatkuvuuden arvioinnissa voidaan ottaa huomioon seuraavat tekijät: luovutuksen kohde (varat ja velat, henkilöstön jatkuvuus, yhteensidotut varat), luovutushinta, ostajayrityksen ja alkuperäisen yrityksen osakkaiden tai omistajien henkilöllisyys, luovutuksen toteuttamisajankohta (sijoittuuko se tutkinnan, menettelyn aloittamisen tai lopullisen päätöksen jälkeen) taikka toimenpiteen taloudelliset perusteet ([176]).

([174]) Valtiontukeen liittyvän saatavan etuoikeusluokka saatavaluettelossa määräytyy kansallisen lainsäädännön perusteella, kunhan tässä noudatetaan tehokkuusperiaatetta ja vastaavuusperiaatetta. Ks. sääntöjenvastaisen ja sisämarkkinoille soveltumattoman valtiontuen takaisinperinnästä annetun komission tiedonannon 64 kohta (EUVL C 247, 23.7.2019, s. 1). Valtiontukeen liittyvä saatava ei kuitenkaan voi olla etuoikeusluokaltaan alempana kuin tavallinen vakuudeton saatava. Valtiontukeen liittyvän saatavan lopullinen kirjaaminen luetteloon lopettaa myös ylimääräisen takaisinperintäkoron kertymisen.

([175]) Yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 21.3.1991, Italia v. komissio, C-303/88, ECLI:EU:C:1991:136.

([176]) Unionin yleisen tuomioistuimen tuomio 24.9.2019, Fortischem a.s. v. komissio, T-121/15, ECLI:EU:T:2019:684, 208 kohta.

(523) Saman oikeuskäytännön mukaan edellä mainitut tekijät voidaan ottaa huomioon eri tavoin käsiteltävän asian erityispiirteistä riippuen. Tästä seuraa, ettei komissiolla ole velvollisuutta ottaa huomioon kaikkia edellä mainittuja seikkoja, minkä osoittavat ilmaisu ”voidaan ottaa huomioon” ([177]) sekä se tosiseikka, että kyseisten tekijöiden välillä ei ole hierarkiaa. Tarkasteltavana olevassa asiassa komissio esimerkiksi katsoo, että taloudellisen jatkuvuuden arvioinnissa olisi otettava huomioon erityishallintomenettelyyn asetetun Tirrenian ja CIN:n välisen liiketoimen erityisluonne, sillä kyse oli julkisen yrityksen yhden osan yksityistämisestä tarjouskilpailumenettelyssä, jonka kohteena oli kahdeksanvuotinen julkista palveluhankintaa koskeva sopimus liitettynä yhteen kyseisessä sopimuksessa määriteltyjen yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvien palvelujen toteuttamisessa tarvittavien omaisuuserien kanssa.

(524) Komissio sovelsi edellä mainittuja indikaattoreita käsiteltävän tapauksen erityisolosuhteisiin määrittääkseen, oliko erityishallintomenettelyyn asetetun Tirrenian ja CIN:n välillä taloudellinen jatkuvuus ja olisiko jälkimmäisen siten katsottava olevan vastuussa ensin mainitulle myönnetyn sisämarkkinoille soveltumattoman tuen takaisinmaksusta.

10.1 **Luovutuksen kohde**

(525) Tämän indikaattorin yhteydessä arvioidaan Tirrenia di Navigazionen (sittemmin erityishallintomenettelyyn asetettuna) olemassa olevien varojen ja velkojen sekä työntekijöiden ja tavarantoimittajien kanssa voimassaolevien sopimussuhteiden CIN:lle tehdyn luovutuksen laajuutta. Heti aluksi on huomautettava, ettei mitään olemassa olevista veloista siirretty: ne pysyivät tuolloin ja pysyvät edelleen tämän päätöksen antamisajankohtana kokonaan erityishallintomenettelyyn asetetun Tirrenian vastuulla. Kaikki luovutettavaan omaisuuteen liittyvät saatavat, kuten kiinnitykset, takavarikoinnit ja etuoikeussaatavat, nimittäin kuoletettiin luovutuksen yhteydessä.

(526) Lisäksi komissio toteaa, että Tirrenia-liiketoimintayksikön varoja koskenut myyntimenettely aloitettiin vasta sen jälkeen, kun koko Tirrenia di Navigazionea koskenut yksityistämisyritys kaikkine varoineen ja velkoineen, mukaan lukien sen tytäryritys Siremar, oli epäonnistunut. Toinen yksityistämisyritys onnistui, mutta se käsitti vain julkisen palvelun velvoitteiden täyttämisessä tarpeellisiksi katsotut omaisuuserät ja asiaankuuluvat sopimussuhteet tavarantoimittajien kanssa, joten se oli kohteeltaan suppeampi kuin ensimmäinen yritys (mukana noin 45 prosenttia aluksista). Omaisuuserät, joita ei pidetty tarpeellisina julkisen palvelun velvoitteiden täyttämiseksi – kuusi alusta, Italiassa ja ulkomailla sijaitsevia kiinteistöjä sekä taidekokoelma – myytiin erikseen, erillisissä ja toisiinsa liittymättömissä tarjouskilpailuissa. Myös Tirrenian tytäryritys Siremar myytiin erillisessä tarjouskilpailumenettelyssä. Koska Siremar liikennöi useita reittejä Sisilian ja pienempien saarten välillä ja sillä oli paljon henkilökuntaa ja useita aluksia, erillisen menettelyn järjestäminen kavensi entisestään Tirrenia-liiketoimintayksikön toiminta-alaa verrattuna alkuperäiseen Tirrenia di Navigazioneen.

(527) Komissio huomauttaa toisaalta, että Tirrenia-liikemerkki sisältyi luovutukseen ja sen arvo huomioitiin CIN:n maksamassa markkinahinnassa.

(528) Henkilöstön osalta komissio toteaa, että työsopimukset eivät siirtyneet erityishallintomenettelyyn asetetulta Tirrenialta CIN:lle. Italian siviililain 2112 §:ssä edellytetään, että liiketoiminnan luovutuksen yhteydessä voimassa olevat työsopimukset jatkuvat ostajan kanssa ja jokainen työntekijä säilyttää kaikki työsopimuksesta johtuvat oikeudet. Asetuksen 270/1999 mukaan tätä tavanomaista järjestelmää ei kuitenkaan sovelleta silloin, kun luovutuksen kohteena on erityishallintomenettelyyn asetetun ja välttämättömiä julkisia palveluja hoitavan yrityksen liiketoimintayksikkö. Uuden omistajan on kuitenkin otettava palvelukseensa ne työntekijät, jotka ovat tarpeen kyseisen palvelun tuottamiseksi, ja sen on pidättäydyttävä joukkoirtisanomisista kahden vuoden ajan (ks. johdanto-osan 160 kappale). Komissio toteaa, että yleisen säännön mukaisesti erityishallintomenettelyyn asetetun Tirrenian ja CIN:n henkilöstön välillä olisi pitänyt olla selkeä jatkuvuus, mutta edellä mainittu poikkeus antoi erityishallintomenettelyyn asetetulle Tirrenialle tosiasiallisesti oikeuden irtisanoa kaikkien työntekijöidensä sopimukset. Tämän jälkeen CIN neuvotteli uusista sopimusehdoista ammattijärjestöjen kanssa ja tarjosi uusia sopimuksia vain niille työntekijöille, jotka tosiasiallisesti osallistuivat julkisen palvelun velvoitteiden täyttämiseen, noudattaen täysimääräisesti sovellettavaa työlainsäädäntöä.

(529) Työntekijöiden lukumäärän säilyttämisvelvollisuudesta säädetään yleislailla (ks. johdanto-osan 528 kappale), joten Italian viranomaisten oli noudatettava sitä myyntimenettelyä valmistellessaan. Komissio panee kuitenkin merkille, että vaikka tätä lakisääteistä velvoitetta ei olisi, laivaliikenteen harjoittaminen ja alusten liikennöinti edellyttää, että

([177]) Ks. unionin yleisen tuomioistuimen tuomio 28.3.2012, Ryanair v. komissio, T-123/09, ECLI:EU:T:2012:164, 156 kohta.

aluksella on miehitystaulukossa vahvistettu vähimmäismäärä työntekijöitä, joilla on tietyt erityistaidot (ks. johdanto-osan 175 kappale). Tarkasteltavana olevassa tapauksessa CIN olisi uuden sopimuksen mukaisen toimeksiannon saatuaan joutunut palkkaamaan lyhyessä ajassa yli 1 200 työntekijää täyttääkseen velvollisuutensa. Näin ollen on hyvin todennäköistä, että CIN olisi sekä tarkoituksenmukaisuussyistä että rekrytointikustannusten alentamiseksi palkannut suurimman osan erityishallintomenettelyyn asetetun Tirrenian työntekijöistä, vaikka sillä ei olisi ollut velvollisuutta tarjota työsopimuksia.

(530) Tätä taustaa vasten komissio toteaa, että vaikka henkilöstön jatkuvuus oli tosiasiassa olemassa, se johtui tapauksen tosiasiallisista olosuhteista (eli luovutuksen laajuudesta) ja sovellettavasta työlainsäädännöstä. Toisaalta CIN:lle luovutettiin vain osa erityishallintomenettelyyn asetetun Tirrenian varoista eikä mitään sen veloista.

10.2 **Luovutushinta**

(531) Vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan myös omaisuuden luovutus markkinahintaa alhaisemmalla hinnalla on osoitus taloudellisesta jatkuvuudesta selvitystilassa olevan ja valtiontuen takaisinmaksusta vastaavan yrityksen sekä vastaperustetun yrityksen välillä. Komissio huomauttaa, että käsiteltävässä tapauksessa varojen luovutusta edelsi tarjouskilpailu, joka oli riittävän avoin, läpinäkyvä ja syrjimätön markkinahinnan saamiseksi, kuten kuvataan edellä 7.1.3.4 jaksossa. Ei ole näyttöä siitä, että varojen ja julkista palveluhankintaa koskevan sopimuksen kilpailuttaminen yhdessä olisi vaikuttanut kielteisesti tarjouskilpailun tulokseen. Italia on päinvastoin osoittanut, että Tirrenian ja Siremarin joidenkin muiden alusten myymiseksi järjestetyissä erillisissä tarjouskilpailuissa alukset saatiin myytyä vain romutusarvolla. Myyntiehdot, kuten vaatimus henkilöstömäärän säilyttämisestä samana kahden vuoden ajan, eivät laskeneet hintaa, kuten todetaan Ecorysin raportissa ([178]). Lisäksi on niin, että vaikka maksettu hinta oli lopulta Banca Profilon riippumattomassa asiantuntija-arviossa määritettyä hintaa alhaisempi, koska osaa maksusta lykättiin, maksun lykkäys liittyi olennaisesti tarjouskilpailumenettelyn dynamiikkaan ja kaikilla muilla tarjoajilla oli mahdollisuus sisällyttää tarjouksiinsa CIN:n tarjousta vastaavia maksuehtoja ([179]). Vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan avoimen ja läpinäkyvän tarjouskilpailun tulos on jopa tarkempi kuin yksikään asiantuntija-arvio ([180]).

(532) Edellä esitetyn perusteella komissio katsoo, että luovutuksen olosuhteet sulkevat pois erityishallintomenettelyyn asetetun Tirrenian mahdollisesti saaman taloudellisen edun siirtymisen CIN:lle.

10.3 **Omistajien henkilöllisyys**

(533) Kahden toisiinsa yhteydessä olevan yksikön välillä tapahtuva varojen luovutus on vahva merkki siitä, että luovutuksen tarkoituksena voi hyvinkin olla komission päätöksessä sääntöjenvastaiseksi ja sisämarkkinoille soveltumattomaksi todetun tuen takaisinmaksuvelvollisuuden kiertäminen. Komissio huomauttaa, että tarkasteltavana olevassa tapauksessa erityishallintomenettelyyn asetetun Tirrenian ja CIN:n välillä ei ollut minkäänlaista yhteyttä. Ensin mainittu oli julkinen yritys, joka oli viime kädessä kokonaan valtiovarainministeriön omistuksessa ([181]). Jälkimmäinen yritys taas oli yksityisen sektorin yhteenliittymä, jossa oli mukana jo olemassa oleva lauttaliikenteenharjoittaja (Moby) ja kolme rahastoa. Kaikki yhteenliittymän osapuolet olivat yksityisiä ([182]). Tällä perusteella komissio toteaa, ettei erityishallintomenettelyyn asetettu Tirrenia voinut käyttää määräysvaltaa CIN:ssä tai päinvastoin.

10.4 **Luovutuksen aikataulu**

(534) Varojen luovutus sen jälkeen, kun komissio on antanut päätöksen, jossa se ilmaisee epäilyksensä jo myönnetyn tuen soveltuvuudesta sisämarkkinoille, on toinen merkki siitä, että kyseisen luovutuksen tarkoituksena voi olla takaisinperintämääräyksen kiertäminen. Komissio huomauttaa, että tarkasteltavana olevassa tapauksessa kiinnostuksenilmaisupyyntö julkaistiin 15 päivänä syyskuuta 2010 ja CIN:n kanssa allekirjoitettiin myyntisopimus 25 päivänä heinäkuuta 2011. Komission päätös muodollisen tutkinnan aloittamisesta puolestaan annettiin 5 päivänä lokakuuta 2011. Tämä päätös koski muun muassa Tirrenia-liiketoimintayksikön yksityistämistä. Lisäksi komissio laajensi

([178]) Ks. johdanto-osan 99 kappale.
([179]) Ks. johdanto-osan 384 kappale.
([180]) Ks. johdanto-osan 391 kappale.
([181]) Ks. johdanto-osan 13 kappale.
([182]) Se, että Onorato Partecipazioni hankki myöhemmin täyden omistusoikeuden ja määräysvallan sekä Mobyssa että CIN:ssä (ks. myös johdanto-osan 82 kappale), ei muuta tätä tosiseikkaa.

myöhemmin muodollisen tutkinnan koskemaan muun muassa uutta sopimusta, jonka CIN:n allekirjoitti 7 päivänä marraskuuta 2012 ([183]). Luovutus toteutettiin lopullisesti vasta 19 päivänä heinäkuuta 2012, mutta syynä oli se, että komission oli ensin hyväksyttävä sulautuminen. Komissio kuitenkin huomauttaa, että sitova myyntisopimus oli voimassa jo 25 päivänä heinäkuuta 2011, vaikka yhden osapuolen henkilöllisyys muuttuikin myöhemmin sulautumismenettelyn yhteydessä esiin tuotujen kilpailuongelmien poistamiseksi. Ei voida kyseenalaistaa sitä, että sopimuksen allekirjoittaessaan osapuolet eivät tienneet, että komissio aloittaisi muutamaa kuukautta myöhemmin muodollisen tutkinnan, puhumattakaan siitä, että osapuolet olisivat olleet tietoisia tutkintamenettelyn sisällöstä, arvioineet siitä kummallekin osapuolelle aiheutuvan riskin ja päättäneet sitten luovuttaa varat tutkinnan välttääkseen. Tämä pätee vuoden 2011 päätöksessä kuvattuihin toimenpiteisiin mutta ennen kaikkea toimenpiteisiin, jotka kuvataan vuoden 2012 päätöksessä, joka annettiin vasta sen jälkeen, kun myyntiprosessi oli saatettu päätökseen ja uusi sopimus oli annettu CIN:n tehtäväksi.

(535) Lisäksi komissio toteaa, että Italia ilmoitti komissiolle hyvissä ajoin meriliikenteen kabotaasista annetun asetuksen täytäntöönpanoa koskevien keskustelujen yhteydessä aikomuksestaan myydä Tirrenia-liiketoimintayksikkö yhdessä uuden sopimuksen kanssa (ks. 2.4 jakso). Italia toimitti komissiolle oikeusvarmuuden vuoksi myös uuden sopimuksen luonnoksen ([184]). Tämäkin on vahva osoitus siitä, ettei Italialla ollut tarkoitus kiertää mahdollista tulevaa takaisinperintämääräystä, kun se järjesti liiketoimintayksikön luovutuksen ja uuden sopimuksen toimeksiannon edellä 7.1.3 jaksossa kuvatulla ja arvioidulla tavalla.

10.5 **Luovutuksen taloudelliset perustelut**

(536) Tämän indikaattorin yhteydessä arvioidaan sekä varojen luovutuksen osapuolten aikomuksia että luovutuksen taloudellisia perusteluja ottaen huomioon sen yrityksen tulevan liiketoiminnan, joka kyseisiä varoja jatkossa käyttää. Komissio huomauttaa ensinnäkin, että Italian viranomaisten tarkoituksena oli täyttää meriliikenteen kabotaasista annetussa asetuksessa asetettu velvollisuus vapauttaa meriliikenneala yksityistämällä tärkein julkinen toimijansa, Tirrenia-konserni, mukaan lukien erityishallintomenettelyyn asetettu Tirrenia, sekä antamalla julkisen palvelun velvoite ostajayrityksen hoidettavaksi. Kyseisessä asetuksessa ei edellytetä toimimaan niin, mutta varojen ja julkisen palvelun korvauksen luovutus yhdessä oli yksi vaihtoehdoista, joita Italialla oli käytössään (ks. myös johdanto-osan 114 kappale) kyseisen alan vapauttamiseksi, ja näissä olosuhteissa se oli myös varojen myyntihinnan näkökulmasta paras mahdollinen vaihtoehto verrattuna kahden erillisen menettelyn järjestämiseen ([185]). Toisaalta CIN:n oli tarkoitus liikennöidä julkisen palvelun velvoitteen alaisia reittejä tehokkaammin kuin Tirrenia di Navigazione (myöhemmin erityishallintomenettelyyn asetettuna) ja saada siten voittoa toiminnastaan (ottaen huomioon sen vapailla markkinoilla harjoitettuun toimintaan kuuluvat reitit ja kaudet).

(537) Yrityksen tulevasta liiketoiminnasta komissio toteaa, että vaikka onkin totta, että CIN:n tarjoamat reitit tai vuorotiheys ovat samoja tai hyvin samanlaisia, tämä on vain loogista seurausta siitä, että tarve tarjota varsinaisia yleistä taloudellista etua koskevia palveluja uuden sopimuksen mukaisesti jatkuu. Toisin sanoen julkisen palvelun jatkuvuutta ei pidä sekoittaa ja yhdistää valtiontukisääntöjen mukaiseen taloudelliseen jatkuvuuteen. Komissio katsookin, että uuden sopimuksen perimmäisen tarkoituksen toteuttamiseksi eli i) alueellisen jatkuvuuden varmistamiseksi mantereen ja saarten välillä sekä ii) asiaankuuluvien saarten taloudellisen kehityksen edistämiseksi Italian oli laadittava uuden sopimuksen maantieteellinen soveltamisala alkuperäisen sopimuksen mallin mukaisesti.

(538) Lisäksi komissio toteaa, että julkisen palvelun velvoitteiden päivittäisen täyttämisen edellytykset ovat CIN:n osalta hyvin erilaiset. Korvauksen määrä määritetään täysin erilaisella mekanismilla, joka edellyttää toimijalta tehokkuutta, joten CIN:n oli parannettava kaluston tehokkuutta kunnossapidon, vakuutusten, polttoainekustannusten ja miehistön hallinnon näkökulmasta; kehitettävä verkkomyyntiä; parannettava alusten sisäisiä palveluja; lisättävä kuljetettavien matkustajien ja rahdin määrää. Koska kustannusten täysimääräistä kattavuutta ei ole taattu ja nimellisen korvauksen määrä vahvistetaan usean vuoden ajaksi (eli reaalisesti se vähenee), CIN:llä ei ollut muuta vaihtoehtoa kuin tarkistaa Tirrenia di Navigazionen liiketoimintastrategiaa kokonaisvaltaisesti. Viimeksi mainittu yritys toimi koko pitkän Tirrenia-konsernin historiansa ajan johdonmukaisesti julkisen palvelun tuottajana ilman minkäänlaista strategiaa kestävän kannattavuuden saavuttamiseksi, kun taas erityishallintomenettelyyn asetetun Tirrenian tarkoituksena oli vain lakkauttaa yritys varmistaen samalla julkisen palvelun jatkuvuuden siihen asti, kun omistusoikeus luovutetaan CIN:lle tarjouskilpailumenettelyn päätyttyä.

([183]) Komissio hyväksyi 19 päivänä joulukuuta 2012 muutetun version kyseisestä päätöksestä (ks. johdanto-osan 5 kappale).
([184]) Ks. johdanto-osan 4 kappale.
([185]) Ks. johdanto-osan 398 kappale.

(539) CIN toteutti julkisen palvelun velvoitteitaan ja muuta toimintaansa erityishallintomenettelyyn asetettuun Tirreniaan verrattuna täysin erilaisissa toimintaolosuhteissa ja omaa strategiaansa noudattaen. Italian viranomaiset eivät edes vaatineet CIN:ää noudattamaan jotain tiettyä liiketoimintamallia tai jatkamaan toimintaa tietyssä laajuudessa uudessa sopimuksessa määritellyn toiminta-alan lisäksi taikka ottamaan vastuulleen sellaisia omaisuuseriä tai työntekijöitä, jotka eivät liittyneet erottamattomasti julkisen palvelun velvoitteiden toteuttamiseen uuden sopimuksen mukaisesti. Tässä mielessä CIN oli (ja on yhä) vapaa tekemään liiketoimintatapaansa sopiviksi katsomansa muutokset.

(540) Komissio toteaa, että vaikka julkisen palvelun velvoitteet ovat sinänsä reittien ja vuorotiheyden osalta väistämättä samanlaiset, jotta voidaan täyttää samanlaisia julkisen palvelun tarpeita, edellytykset niiden toteuttamiseksi ja taustalla vaikuttava liiketoimintastrategia ovat täysin erilaiset. Tämä tosiasiallinen samankaltaisuus toiminnassa johtui tapauksen hyvin erityisistä olosuhteista ja sitä lievensivät CIN:n toimintaa koskevat erilaiset rahoitukselliset rajoitukset.

10.6 **Päätelmät taloudellisesta jatkuvuudesta erityishallintomenettelyyn asetetun Tirrenian ja CIN:n välillä**

(541) Edellä esitetyn perusteella komissio toteaa, etteivät luovutushinta, omistajien henkilöllisyys tai liiketoimien ajoitus anna viitteitä taloudellisesta jatkuvuudesta. Vaikka liiketoimen kohteeseen ja taloudellisiin perusteisiin sisältyy joitakin osatekijöitä, jotka viittaavat taloudelliseen jatkuvuuteen, komissio toteaa kahden viimeksi mainitun kriteerin osalta, että mahdollisen jatkuvuuden osatekijät ovat perusteltavissa kyseisen liiketoimen hyvin erityisillä olosuhteilla, kuten varojen ja julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen luovutus liittämällä ne toisiinsa yhdessä yksittäisessä menettelyssä, liiketoimen laajuus sekä yleisesti sovellettava työlainsäädäntö. Yrityksestä kiertää takaisinperintävelvollisuus ei ole mitään viitteitä. Näiden seikkojen perusteella komissio toteaa, ettei Tirrenian ja CIN:n välillä ole taloudellista jatkuvuutta. Tämä tarkoittaa myös, ettei Tirrenialle sääntöjenvastaisen ja sisämarkkinoille soveltumattoman valtiontuen takaisinmaksuvelvollisuutta pidä ulottaa CIN:ään,

ON HYVÄKSYNYT TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

1 artikla

1. Tirrenialle myönnetty korvaus ja kiinnityspaikkaa koskeva etuoikeus meriliikennepalvelujen tuottamiseksi 12 reitillä alkuperäisen sopimuksen mukaisesti, sellaisena kuin sitä jatkettiin 1 päivän tammikuuta 2009 ja 18 päivän heinäkuuta 2012 välisenä aikana, ovat SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea. Italia on pannut sääntöjenvastaisesti täytäntöön kolmen reitin (Napoli–Palermo, Civitavecchia–Olbia ja Genova–Porto Torres) liikennöintiä koskevan valtiontuen ja rikkonut siten SEUT-sopimuksen 108 artiklan 3 kohtaa.

2. Tämän artiklan 1 kohdassa tarkoitettu tuki soveltuu sisämarkkinoille.

2 artikla

1. Pelastamistuen jatkaminen 11 päivästä heinäkuuta 2011 aina 18 päivään syyskuuta 2012 on SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea Tirrenialle. Italia on pannut tämän valtiontuen sääntöjenvastaisesti täytäntöön ja rikkonut siten SEUT-sopimuksen 108 artiklan 3 kohtaa.

2. Tämän artiklan 1 kohdassa tarkoitettu 25 203 063,89 euron suuruinen tuki ei sovellu sisämarkkinoille.

3 artikla

1. Vapautus välillisistä veroista, jotka koskevat Caremarin, Saremarin ja Toremarin luovutusta Campanian, Sardinian ja Toscanan alueille sekä Tirrenia-liiketoimintayksikön luovutusta CIN:lle, on SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea Tirrenialle. Italia on pannut tämän valtiontuen sääntöjenvastaisesti täytäntöön ja rikkonut siten SEUT-sopimuksen 108 artiklan 3 kohtaa.

2. Vapautus yhteisöverosta Tirrenia-liiketoimintayksikön myynnistä CIN:lle saadun tuoton osalta on SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea Tirrenialle. Italia on pannut tämän valtiontuen sääntöjenvastaisesti täytäntöön ja rikkonut siten SEUT-sopimuksen 108 artiklan 3 kohtaa.

3. Tämän artiklan 1 ja 2 kohdassa tarkoitettu tuki ei sovellu sisämarkkinoille.

4. Tämän päätöksen hyväksymishetkellä Italia ei ole vielä maksanut tämän artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tukea.

4 artikla

1. Alusten ajanmukaistamiseen tarkoitettujen varojen käyttö maksuvalmiustarkoituksiin on SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea Tirrenialle. Italia on pannut tämän valtiontuen sääntöjenvastaisesti täytäntöön ja rikkonut siten SEUT-sopimuksen 108 artiklan 3 kohtaa.

2. Tämän artiklan 1 kohdassa tarkoitettu 11 421 300 euron suuruinen tuki ei sovellu sisämarkkinoille.

5 artikla

1. Uuden sopimuksen tekeminen 18 päivän heinäkuuta 2012 ja 18 päivän heinäkuuta 2020 väliselle ajanjaksolle, sen liittäminen yhteen Tirrenia-liiketoimintayksikön kanssa sekä kiinnityspaikkaa koskevan etuoikeuden myöntäminen CIN:lle – mukaan lukien CIN:n suorittaman ostohinnan maksun osittainen lykkäys – eivät ole SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea.

2. Vuoden 2010 säädetty mahdollisuus käyttää alikäytettyjen alueiden kehittämiseen tarkoitetun rahaston (Fondo Aree Sottoutilizzate) varoja maksuvalmiustarpeiden täyttämiseksi ei ole SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea.

6 artikla

1. Italian on perittävä edellä 2, 3 ja 4 artiklassa tarkoitettu sisämarkkinoille soveltumaton tuki takaisin tuensaajilta siltä osin kuin se on maksettu.

2. Takaisinperittävistä summista on maksettava korkoa siitä päivästä alkaen, jona ne asetettiin tuensaajan käyttöön, niiden tosiasialliseen takaisinperintään asti.

3. Korolle on laskettava korkoa komission asetuksen (EY) N:o 794/2004 ([186]) V luvun ja asetuksen (EY) N:o 794/2004 muuttamisesta annetun komission asetuksen (EY) N:o 271/2008 ([187]) mukaisesti.

4. Käytettävissä olevien tietojen perusteella komissio toteaa, että tuensaaja on jo maksanut takaisin edellä 2 artiklassa tarkoitetun tuen pääoman.

5. Italian on peruutettava kaikki 3 artiklan 2 kohdassa tarkoitetun tuen maksamatta olevat maksut tämän päätöksen hyväksymispäivästä alkaen.

7 artikla

1. Edellä 6 artiklassa tarkoitettu tuki on perittävä takaisin välittömästi ja tosiasiallisesti.

2. Italian on varmistettava, että tämä päätös pannaan täytäntöön neljän kuukauden kuluessa sen tiedoksi antamisesta.

8 artikla

1. Italian on toimitettava komissiolle kahden kuukauden kuluessa tämän päätöksen tiedoksi antamisesta seuraavat tiedot:

— tuensaajalta takaisin perittävä kokonaismäärä (tuki ja takaisinperintään sovellettava korko);

— tarkka kuvaus toimenpiteistä, jotka on jo toteutettu tai joita suunnitellaan tämän päätöksen noudattamiseksi;

— asiakirjat, joista käy ilmi, että tuensaaja on määrätty maksamaan tuki takaisin.

([186]) Komission asetus (EY) N:o 794/2004, annettu 21 päivänä huhtikuuta 2004, Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 93 artiklan soveltamista koskevista yksityiskohtaisista säännöistä annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 659/1999 täytäntöönpanosta (EUVL L 140, 30.4.2004, s. 1).

([187]) Komission asetus (EY) N:o 271/2008, annettu 30 päivänä tammikuuta 2008 , Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 93 artiklan soveltamista koskevista yksityiskohtaisista säännöistä annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 659/1999 täytäntöönpanosta annetun asetuksen (EY) N:o 794/2004 muuttamisesta (EUVL L 82, 25.3.2008, s. 1).

2. Italian on ilmoitettava komissiolle tämän päätöksen täytäntöön panemiseksi toteutettavien kansallisten toimenpiteiden edistymisestä siihen saakka, kunnes 6 artiklassa tarkoitetun tuen takaisinperintä on saatettu loppuun. Sen on komission pyynnöstä toimitettava välittömästi tiedot toimenpiteistä, jotka on jo toteutettu ja joita suunnitellaan tämän päätöksen noudattamiseksi. Sen on myös annettava yksityiskohtaisia tietoja tuensaajilta takaisinperityn tuen ja koron määristä.

9 artikla

Tämä päätös on osoitettu Italian tasavallalle.

Komissio voi julkaista tämän päätöksen nojalla takaisin perityn tuen ja koron määrän, sanotun kuitenkaan rajoittamatta asetuksen (EU) 2015/1589 30 artiklan soveltamista.

Tehty Brysselissä 2 päivänä maaliskuuta 2020.

Komission puolesta
Margrethe VESTAGER
Johtava varapuheenjohtaja