PÄÄTÖKSET

SISÄLLYSLUETTELO

1. Menettely ... 9
2. Tausta ja tutkinnan kohteena olevien toimenpiteiden kuvaus ... 10
2.1 Yleinen kehys ... 10
2.1.1 Alkuperäiset sopimukset ... 10
2.1.2 Alkuperäisten sopimusten jatkaminen ... 12
2.1.3 Toremarin yksityistäminen ja uuden palveluhankintasopimuksen tekeminen ... 13
2.2 Vuoden 2011 ja vuoden 2012 päätösten kohteena olleet toimenpiteet ... 13
2.3 Yksityiskohtainen kuvaus tämän päätöksen kohteena olevista toimenpiteistä ... 13
2.3.1 Toremarin ja Italian välisen alkuperäisen sopimuksen jatkaminen ... 13
2.3.1.1 Julkisen palvelun velvoitteet ... 13
2.3.1.2 Määrärahat ja kesto ... 14
2.3.2 Toremarin yksityistäminen ... 16
2.3.2.1 Myyntimenettely ja myöntämispäätös ... 17
2.3.2.2 Myyntisopimus ... 17
2.3.2.3 Kansallisen tason menettelyt ... 18
2.3.3 Toscanan alueen ja Mobyn/Toremarin välinen uusi palveluhankintasopimus ... 19
2.3.3.1 Tuensaaja ... 19
2.3.3.2 Reitit ... 19
2.3.3.3 Voimassaoloaika ... 19
2.3.3.4 Julkisen palvelun velvoitteet ... 19
2.3.3.5 Korvausta koskevat lausekkeet ja myöntämispäätös ... 20
2.3.4 Kiinnityspaikkaa koskeva etuoikeus ... 20
2.3.5 Vuoden 2010 laissa säädetyt toimenpiteet ... 21
2.4 Rikkomusmenettely nro 2007/4609 ... 21
3. Menettelyn aloittamisen ja laajentamisen syyt ... 23
3.1 Toremarin ja Italian välisen alkuperäisen sopimuksen jatkaminen ... 23
3.1.1 Altmark-tuomion noudattaminen ja tuen olemassaolo ... 23
3.1.2 Soveltuvuus sisämarkkinoille ... 23
3.2 Toremarin yksityistäminen ... 24
3.3 Toscanan alueen ja Mobyn/Toremarin välinen uusi palveluhankintasopimus ... 24
3.3.1 Altmark-tuomion noudattaminen ja tuen olemassaolo ... 24
3.3.2 Soveltuvuus sisämarkkinoille ... 25
3.4 Kiinnityspaikkaa koskeva etuoikeus ... 25
3.5 Vuoden 2010 laissa säädetyt toimenpiteet ... 25
4. Italian huomautukset ... 25
4.1 Julkisen palvelun velvoitteet ja kilpailuympäristö ... 25

4.2 Toremarin yksityistäminen 26
4.2.1 Toremarin myyntihinta 26
4.2.2 Menettelyn avoimuus ja syrjimättömyys 26
4.3 Altmark-edellytysten täyttyminen alkuperäisen sopimuksen jatkamisen ja uuden palveluhankintasopimuksen yhteydessä 26
4.4 Vuonna 2010 käytetty 9,95 prosentin tuottoaste ja CIPE:n toimintaohjeessa vahvistettu, vuodesta 2010 alkaen sovellettu 6,5 prosentin riskipreemio 27
4.5 Kiinnityspaikkaa koskeva etuoikeus 27
4.6 Vuoden 2010 laissa säädetyt toimenpiteet 28
4.7 Yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvistä palveluista vuonna 2011 tehdyn päätöksen noudattaminen alkuperäisen sopimuksen jatkamisen ja uuden palveluhankintasopimuksen yhteydessä 28
4.8 Yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluita koskevien vuoden 2011 puitteiden noudattaminen alkuperäisen sopimuksen ja uuden palveluhankintasopimuksen yhteydessä 29
5. Mobyn/Toremarin huomautukset 29
5.1 Julkisen palvelun velvoitteet ja kilpailuympäristö 29
5.2 Toremarin yksityistäminen 29
5.2.1 Toremarin osakkeista maksettu hinta 29
5.2.2 Menettelyn avoimuus ja syrjimättömyys sekä Toremarin omaisuuden sitominen yhteen uuden palveluhankintasopimuksen kanssa 29
5.3 Altmark-kriteerien täyttyminen uuden palveluhankintasopimuksen yhteydessä 30
5.4 Toremarin ja Italian välisen alkuperäisen sopimuksen jatkaminen 30
6. Arviointi 31
6.1 SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitetun tuen olemassaolo 31
6.1.1 Toremarin ja Italian välisen alkuperäisen sopimuksen jatkaminen 31
6.1.1.1 Valtion varat 31
6.1.1.2 Valikoivuus 31
6.1.1.3 Taloudellinen etu 31
6.1.1.4 Vaikutus kilpailuun ja kauppaan 33
6.1.1.5 Päätelmät 33
6.1.1.6 Uusi vai voimassa oleva tuki 33
6.1.2 Uuden palveluhankintasopimuksen myöntäminen Mobylle/Toremarille yhdessä Toremarin liiketoiminnan kanssa 34
6.1.2.1 Ensimmäinen Altmark-kriteeri 34
6.1.2.2 Toinen Altmark-kriteeri 40
6.1.2.3 Kolmas Altmark-kriteeri 40
6.1.2.4 Neljäs Altmark-kriteeri 43
6.1.2.5 Päätelmät 48
6.1.3 Vuoden 2010 laissa säädetyt toimenpiteet 48
6.1.3.1 Alusten ajanmukaistamiseen tarkoitettujen varojen mahdollinen käyttö maksuvalmiustarkoituksiin 48
6.1.3.2 Yksityistämisprosessiin liittyvät verovapautukset 49
6.1.3.3 Mahdollisuus käyttää alikäytettyjen alueiden kehittämiseen tarkoitetun rahaston varoja maksuvalmiustarpeiden kattamiseksi 49
6.1.4 Päätelmä tuen olemassaolosta 50

6.2 Tuen sääntöjenmukaisuus 50
6.3 Tuen soveltuvuus sisämarkkinoille 50
6.3.1 Toremarin ja Italian välisen alkuperäisen sopimuksen jatkaminen 50
6.3.1.1 Sovellettavat säännöt 50
6.3.1.2 SEUT-sopimuksen 106 artiklassa tarkoitettu varsinainen yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvä palvelu 52
6.3.1.3 Julkisen palvelun velvoitteet ja korvauksen laskentaa koskevat säännöt täsmentävän toimeksiantoasiakirjan tarve 54
6.3.1.4 Toimeksiannon kesto 55
6.3.1.5 Direktiivin 2006/111/EY noudattaminen 55
6.3.1.6 Korvauksen määrä 55
6.3.1.7 Kiinnityspaikkaa koskeva etuoikeus 57
6.3.1.8 Päätelmät 58
6.3.2 Päätelmä tuen soveltuvuudesta sisämarkkinoille 58
7. Päätelmät 58

KOMISSION PÄÄTÖS (EU) 2022/348,

annettu 17 päivänä kesäkuuta 2021,

toimenpiteistä SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN), jotka Italia ja Toscanan alue ovat toteuttaneet Toremarin ja sen ostajan Mobyn hyväksi

(tiedoksiannettu numerolla C(2022) 4271)

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

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

sekä katsoo seuraavaa:

1. MENETTELY

(1) Komissio sai 23 päivänä maaliskuuta 2009, 9 päivänä joulukuuta 2009, 21 päivänä joulukuuta 2009, 6 päivänä tammikuuta 2010, 27 päivänä syyskuuta 2010 ja 12 päivänä lokakuuta 2010 kaikkiaan kuusi kantelua eri tukitoimenpiteistä, joita Italia oli toteuttanut entisen Tirrenia-konsernin ([2]) yritysten hyväksi. Ne koskivat julkisen palvelun korvauksia, joita näille yrityksille maksettiin Italian kanssa tammikuun 1989 ja joulukuun 2008 väliselle ajalle tehtyjen alkuperäisten palveluhankintasopimusten, jäljempänä 'alkuperäiset sopimukset', voimassaolon päättymisen jälkeen, useissa asianomaisten yritysten yksityistämisen yhteydessä annetuissa säädöksissä sovittuja uusia tukitoimenpiteitä sekä tiettyjä kysymyksiä, jotka liittyvät erityisesti yrityksen Tirrenia di Navigazione SpA, jäljempänä 'Tirrenia', sekä yrityksen Siremar – Sicilia Regionale Marittima SpA, jäljempänä 'Siremar', yksityistämismenettelyyn.

(2) Italia ilmoitti komissiolle 1 päivänä joulukuuta 2010 korvauksista, jotka Italia oli maksanut yritykselle Toscana Regionale Marittima SpA, jäljempänä 'Toremar', vuosina 2009 ja 2010.

(3) Komissio aloitti 5 päivänä lokakuuta 2011 antamallaan päätöksellä, jäljempänä 'vuoden 2011 päätös', muodollisen tutkintamenettelyn useista toimenpiteistä, jotka Italia oli toteuttanut entisen Tirrenia-konsernin yritysten hyväksi. Tutkinta koski muun muassa korvauksia, joita Toremarille oli maksettu useiden merireittien liikennöinnistä 1 päivästä tammikuuta 2009 lähtien, sekä useita muita kyseisen yrityksen hyväksi toteutettuja toimenpiteitä (ks. johdanto-osan 33 kappale).

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

(5) Italia oli ilmoittanut komissiolle jo 28 päivänä syyskuuta 2011 päivätyllä kirjeellä aikomuksestaan yksityistää entisen Tirrenia-konsernin alueelliset yritykset, Toremar mukaan lukien. Komissio pyysi Italialta lisätietoja yksityistämismenettelystä 26 päivänä lokakuuta 2011. Italia vastasi 30 päivänä marraskuuta 2011 komission 26 päivänä lokakuuta 2011 esittämään tietopyyntöön.

([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 SpA, Adriatica SpA, Caremar – Campania Regionale Marittima SpA, Saremar – Sardegna Regionale Marittima SpA, Siremar – Sicilia Regionale Marittima SpA sekä Toremar – Toscana Regionale Marittima SpA.

([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 – Kehotus huomautusten esittämiseen Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 108 artiklan 2 kohdan mukaisesti (EUVL C 28, 1.2.2012, s. 18).

(6) Italia esitti 15 päivänä marraskuuta 2011 huomautuksia vuoden 2011 päätöksessä tarkoitetuista toimenpiteistä.

(7) Yritys Toscana di Navigazione S.r.l. esitti 28 päivänä helmikuuta 2012 päivätyllä faksilla kantelun, jossa se esitti väitteen Toremarin yksityistämisen ja Toremarin ostajaksi valitulle Moby S.p.A:lle, jäljempänä 'Moby', maksetun korvauksen seurauksena annetusta sääntöjenvastaisesta valtiontuesta. Kantelijan mukaan i) myyntimenettelystä on koitunut etua Mobylle, ii) Toremarin ja Mobyn sulautuminen johtaa monopoliasemaan Piombinon ja Elban saaren välisillä reiteillä ja iii) korvaus, jota Mobylle on maksettu julkisen palvelun tuottamisesta uuden palveluhankintasopimuksen 12-vuotisen keston aikana, ei sovellu sisämarkkinoille, koska kantelija itse tarjoaa vastaavia palveluja kaupallisin ehdoin.

(8) Italia toimitti 19 päivänä heinäkuuta 2012 päivätyllä kirjeellä lisätietoja entisen Tirrenia-konsernin alueellisten yritysten, myös Toremarin, yksityistämisestä.

(9) Komissio laajensi 7 päivänä marraskuuta 2012 tutkintamenettelyn koskemaan muun muassa eräitä muita tukitoimenpiteitä, jotka Toscanan alue oli toteuttanut Toremarin hyväksi ja jotka liittyivät Toremarille uuden palveluhankintasopimuksen perusteella maksettuun julkisen palvelun korvaukseen. Komissio hyväksyi 19 päivänä joulukuuta 2012 muutetun version kyseisestä päätöksestä, jäljempänä 'vuoden 2012 päätös'.

(10) Vuoden 2012 päätös julkaistiin *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*. Komissio kehotti asianomaisia esittämään huomautuksensa tutkittavista toimenpiteistä ([4]).

(11) Italia toimitti huomautuksensa 11 päivänä joulukuuta 2012, ja 22 päivänä huhtikuuta 2013 komissio vastaanotti huomautuksia Toremarilta ja sen ostajalta Mobylta.

(12) Komissio päätti muodollisen tutkintamenettelyn Sardinian alueen Saremarin hyväksi toteuttamien lukuisten toimenpiteiden osalta 22 päivänä tammikuuta 2014 antamallaan päätöksellä ([5]), jäljempänä 'vuoden 2014 päätös'. Unionin yleinen tuomioistuin hylkäsi Saremarin ja Sardinian alueen kyseisestä päätöksestä nostaman kanteen vuonna 2017 ([6]).

(13) Komissio pyysi Italialta lisätietoja 25 päivänä tammikuuta 2018, 29 päivänä maaliskuuta 2018, 31 päivänä elokuuta 2018, 12 päivänä helmikuuta 2019 sekä 5, 14 ja 17 päivänä helmikuuta 2020 ja 12 päivänä lokakuuta 2020. Italia toimitti lisätiedot 26 päivänä huhtikuuta 2018, 31 päivänä toukokuuta 2018, 2 päivänä marraskuuta 2018, 11 päivänä joulukuuta 2018, 8 päivänä huhtikuuta 2019, 16 ja 28 päivänä lokakuuta 2019 sekä 7, 16 ja 23 päivänä helmikuuta 2020, 21 päivänä huhtikuuta 2020, 9 päivänä marraskuuta 2020 ja 1 ja 10 päivänä joulukuuta 2020.

(14) Tämä päätös koskee ainoastaan Toremarille mahdollisesti myönnettyä tukea, kuten täsmennetään 2.3 jaksossa. Kaikkia muita vuosien 2011 ja 2012 päätösten kohteina 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*

(15) Tirrenia-konserni oli aiemmin Italian valtion omistuksessa Fintecna-yhtiön ([7]) kautta, ja siihen kuului alun perin kuusi yritystä: Tirrenia, Adriatica, Caremar, Saremar, Siremar ja Toremar. Kyseiset yritykset tarjosivat meriliikennepalveluja sellaisten Italian kanssa vuonna 1991 tehtyjen erillisten palveluhankintasopimusten mukaisesti, jotka

([4]) 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).

([5]) 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).

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

([7]) Fintecna (Finanziaria per i Settori Industriale e dei Servizi SpA) 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.

olivat voimassa 20 vuotta tammikuusta 1989 joulukuuhun 2008, jäljempänä 'alkuperäiset sopimukset'. Tirrenian osakepääoma oli kokonaisuudessaan Fintecnan omistuksessa, ja Tirrenia puolestaan omisti kokonaan alueelliset yritykset Adriatican, Caremarin, Siremarin, Saremarin ja Toremarin. Useita reittejä Italiasta Albaniaan, Kroatiaan, Kreikkaan ja Montenegroon liikennöinyt Adriatica sulautettiin Tirreniaan vuonna 2004.

(16) Edellä mainittujen alkuperäisten sopimusten tarkoituksena oli taata useiden sellaisten meriliikennepalvelujen säännöllisyys ja luotettavuus, jotka varmistivat yhteydet manner-Italiasta Sisiliaan, Sardiniaan ja Italian muille, pienemmille saarille. Tätä varten Italia myönsi taloudellista tukea, joka maksettiin suoraan kullekin Tirrenia-konsernin yritykselle.

(17) Toremar liikennöi alun perin useita meriliikenteen kabotaasireittejä ([8]) Toscanan alueen ja pienempien naapurisaarten välillä. Nämä reitit kuvataan tarkemmin johdanto-osan 38 kappaleessa.

(18) Komissio päätti aloittaa 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.

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

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

(21) Komissio totesi päätöksessä 2005/163/EY ([10]), jäljempänä 'vuoden 2004 päätös', Italian Tirrenia-konsernin muille yrityksille kuin Tirrenialle myöntämän korvauksen olevan osittain soveltuvaa sisämarkkinoille, osittain soveltuvaa sisämarkkinoille sillä edellytyksellä, että Italia toteuttaa tietyt toimenpiteet, 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 voimassaoloajan.

(22) 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 ([11]), jäljempänä 'vuoden 2009 tuomio'.

(23) Komissio päätti Tirrenia-konsernin muita yrityksiä kuin Tirreniaa, kuten Toremaria, vuosina 1992–2008 koskevan tutkinnan komission päätöksellä (EU) 2020/1411 ([12]), jäljempänä 'Tirrenia-konsernia koskeva vuoden 2020 päätös'. Komissio totesi, että merikabotaasin liikennepalvelujen tuottamiseen myönnetty tuki oli voimassa olevaa tukea, kun taas kansainvälisten meriliikennepalvelujen tuottamiseen myönnetty tuki oli yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien vuoden 2011 puitteiden ([13]) mukaista.

([8]) Ks. 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), jäljempänä 'meriliikenteen kabotaasista annettu asetus'.

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

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

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

(24) Komissio päätti päätöksellä (EU) 2020/1412 ([14]) muodollisen tutkintamenettelyn siltä osin kuin se koski Tirrenian ja sen ostajan CIN:n hyväksi toteutettuja toimenpiteitä vuosina 2009–2020.

2.1.2 *Alkuperäisten sopimusten jatkaminen*

(25) 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 Toremarin osalta) vuodella 31 päivään joulukuuta 2009 asti.

(26) Syyskuun 25 päivänä 2009 annetun asetuksen nro 135, joka on muunnettu 20 päivänä marraskuuta 2009 annetuksi laiksi nro 166, jäljempänä 'vuoden 2009 laki', 19 b §:ssä säädettiin, että Tirrenia-konsernin yritysten yksityistämiseksi alueellisten yritysten osakkeenomistus (Siremaria lukuun ottamatta) luovutetaan vastikkeetta emoyritys Tirrenialta seuraavasti:

a) Caremar luovutetaan aluksi Campanian alueelle. Campanian alue luovuttaa tämän jälkeen Lazion alueelle Caremarin liiketoiminnan sen osan, joka liikennöi itsenäisesti Pontinon saariston yhteyksiä nimellä Laziomar ([15]).

b) Saremar luovutetaan Sardinian alueelle.

c) Toremar luovutetaan Toscanan alueelle.

(27) Vuoden 2009 laissa täsmennettiin myös, että Italia tekisi Tirrenian ja Siremarin kanssa uudet sopimukset 31 päivään joulukuuta 2009 mennessä. Samoin alueelliset palvelut sisällytettäisiin luonnoksiin palveluhankintasopimuksista, jotka Sardinian alueviranomaisten ja Saremarin sekä Toscanan alueviranomaisten ja Toremarin oli määrä tehdä viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2009 ja Campanian alueen ja Caremarin sekä Lazion alueen ja Laziomarin oli määrä tehdä viimeistään 28 päivänä helmikuuta 2010. Uusien sopimusten luonnokset ja palveluhankintasopimukset oli tarkoitus kilpailuttaa yhdessä yritysten kanssa ja allekirjoittaa ostajien kanssa sen jälkeen, kun kunkin yrityksen yksityistäminen olisi saatettu päätökseen ([16]).

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

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

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

([1]) Tästä 19 839 226 euroa Campanialta ja 10 030 606 euroa Laziolta.

Taulukko 1 – Korvausten enimmäismäärät vuodesta 2010 alkaen

([14]) Komission päätös (EU) 2020/1412, annettu 2 päivänä maaliskuuta 2020, toimenpiteistä SA.32014, SA.32015, SA.32016 (11/C) (ex 11/NN), jotka Italia on toteuttanut Tirrenia di Navigazionen ja sen ostajan Compagnia Italiana di Navigazionen hyväksi (EUVL L 332, 12.10.2020, s. 45).

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

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

(30) 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 Toremarin osalta) vielä 1 päivästä lokakuuta 2010 alkaen siihen asti, että Tirrenian ja Siremarin yksityistämisprosessit on saatettu päätökseen. Tirrenian yksityistämisprosessi saatettiin päätökseen 19 päivänä heinäkuuta 2012 ja Siremarin 31 päivänä heinäkuuta 2012.

2.1.3 *Toremarin yksityistäminen ja uuden palveluhankintasopimuksen tekeminen*

(31) Tammikuussa 2010 käynnistettiin tarjouskilpailumenettely (ks. 2.3.2 jakso), jonka tarkoituksena oli löytää ostaja Toremarille sekä sen kanssa yhteensidotulle uudelle palveluhankintasopimukselle meriliikennepalvelujen tuottamisesta 12 vuoden ajan vastineena julkisen palvelun korvauksesta.

(32) Tarjouskilpailun voitti Moby, josta tuli Toremarin uusi omistaja. Toscanan alue ja Moby allekirjoittivat myyntisopimuksen 2 päivänä tammikuuta 2012. Samana päivänä osapuolet (Toremar mukaan lukien) allekirjoittivat uuden meriliikennepalvelujen tuottamista koskevan palveluhankintasopimuksen. Tämän perusteella Toremarin osakkeet siirrettiin kokonaisuudessaan Toscanan alueen omistuksesta Mobylle 2 päivänä tammikuuta 2012.

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

(33) Vuoden 2011 ja vuoden 2012 päätöksillä aloitetun muodollisen tutkintamenettelyn yhteydessä on arvioitu seuraavia toimenpiteitä:

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 ([17]) (*toimenpide 3*);

d) yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvien palvelujen toteuttamisesta uusien sopimusten tai palveluhankintasopimusten nojalla maksettu korvaus (*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*).

(34) 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 ([18]) lukuun ottamatta.

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

(35) Tässä päätöksessä käsitellään ainoastaan johdanto-osan 33 kappaleessa lueteltuja toimenpiteitä 1, 3, 4, 5 ja 6 siltä osin kuin ne koskevat Toremaria ja Mobya. Nämä toimenpiteet kuvataan tarkemmin seuraavissa jaksoissa.

2.3.1 *Toremarin ja Italian välisen alkuperäisen sopimuksen jatkaminen*

2.3.1.1 Julkisen palvelun velvoitteet

(36) Toremarin kanssa tehdyn alkuperäisen sopimuksen 1 artiklassa määrättiin viisivuotissuunnitelmista, joissa yksilöitäisiin liikennöitävät satamat, käytettävät alustyypit, palvelulta edellytetty vuorotiheys ja lippujen hinnat.

(37) Toremarin ensimmäinen viisivuotissuunnitelma (1990–1994) hyväksyttiin 29 päivänä toukokuuta 1990 annetulla ministeriön asetuksella, ja sen soveltaminen alkoi taannehtivasti 1 päivänä tammikuuta 1990. Toukokuun 14 päivänä 1996 annetulla ministeriön asetuksella hyväksytyssä toisessa suunnitelmassa (1995–1999) reitit ja vuorovälit pysyivät samoina. Myös vuosiksi 2000–2004 ja 2005–2008 laadittiin suunnitelmat, mutta toimivaltaiset ministeriöt eivät koskaan hyväksyneet niitä 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.

([17]) 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 (esimerkiksi vastatakaus ja pääomankorotus, jotka valtio toteutti Siremar-liiketoimintayksikön alun perin ostaneen Cdl:n hyväksi).

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

(38) Toremar liikennöi alkuperäisen sopimuksen perusteella, sellaisena kuin se on jatkettuna edellä johdanto-osan 25–30 kappaleessa mainituilla myöhemmillä säädöksillä, seuraavia reittejä ympärivuotisesti:

— Livornon, Gorgonan ja Capraian välisellä reitillä Toremar tarjosi matkustaja- ja yhdistelmäpalveluja (matkustajien ja ajoneuvojen kuljetuspalveluja) kahdesti viikossa Gorgonan saarelle ja päivittäin Capraian saarelle. Heinä- ja elokuussa myös toinen toimija, Piccola Società Cooperativa Marittima Ligure Tirrena A.R.L., oli liikennöinyt samaa reittiä pelkästään matkustajaliikenteeseen tarkoitetulla suurnopeusaluksella. Kyseinen yritys kuitenkin lopetti reitin liikennöinnin vuonna 2010.

— Piombinon ja Elban saarella sijaitsevan Portoferraion välisellä reitillä Toremar tarjosi päivittäin yhdistelmäpalveluja. Myös Moby on liikennöinyt tällä reitillä tarjoten ympärivuotisia yhdistelmäpalveluja tihein vuorovälein, ja lisäksi Toremarilla on ollut kyseisellä reitillä kilpailijana kaksi uudempaa palveluntarjoajaa: huhtikuusta lokakuuhun liikennöinyt Blu Navy, joka aloitti liikennöinnin vuonna 2010, ja Elba Ferries, joka liikennöi ainoastaan kesäkaudella.

— Piombinon ja Elban saarella sijaitsevien Cavon ja Portoferraion välisellä reitillä Toremar oli ainoa matkustajapalveluja tarjonnut toimija nopealla kantosiipialuksellaan.

— Piombinon, Elban saarella sijaitsevien Rio Marinan ja Porto Azzurron sekä Pianosan välisellä reitillä Toremar oli ainoa toimija, joka tarjosi päivittäisiä yhdistelmäpalveluja Rio Marinan satamaan ja liikennöi viikoittain Pianosan satamaan.

— Porto S. Stefanon ja Giglion saaren välisellä reitillä Toremar tarjosi ympärivuotisesti päivittäisiä yhdistelmäpalveluja. Tällä reitillä liikennöi myös Maregiglio, joka tarjosi yhdistelmäpalveluja huhtikuusta marraskuuhun, keskimäärin kahdesta neljään vuoroa päivässä loka–marraskuussa ja kuudesta kahdeksaan vuoroa päivässä huhti–syyskuussa.

2.3.1.2 Määrärahat ja kesto

(39) Jäljempänä olevassa taulukossa 2 esitetään Italian Toremarille vuosina 2009–2011 maksamat vuotuiset korvaukset.

(40) Lisäksi Toscanan alue oli varannut Toremarille 3 000 000 euron vuotuisen lisämäärärahan, joka voitaisiin maksaa Toremarille sen ilmoitettua vuosien 2010 ja 2011 toteutuneista tuloista ja kustannuksista. Kyseisinä vuosina matkustajamäärä pieneni merkittävästi talous- ja finanssikriisin seurauksena, kun taas polttoainekustannukset olivat nousseet. Tästä syystä Toscanan alue katsoi, että valtion talousarviosta maksetut korvaukset eivät riittäneet kattamaan kaikkia kyseisen julkisen palvelun kustannuksia.

Vuosi	Korvaus	Varatut määrärahat	Yhteensä
2009	13 572 035		13 572 035
2010	13 005 441	3 000 000	16 005 441
2011	13 005 441	3 000 000	16 005 441

Taulukko 2 – Vuosina 2009–2011 maksetut korvaukset (euroa)

(41) Alkuperäisen sopimuksen mukaan julkisen palvelun vuotuinen korvaus maksetaan seuraavasti: Ensimmäinen ennakkomaksu suoritetaan kunkin vuoden maaliskuussa, ja sen määrä on 70 prosenttia edellisenä vuonna maksetusta korvauksesta. Toinen maksu maksetaan kesäkuussa, ja sen määrä on 20 prosenttia korvauksesta. Maksettujen määrien ja kuluvan vuoden toimintakustannusten ja tulojen välinen vaje muodostaa saldon, joka maksetaan 30 päivään marraskuuta mennessä. Jos käy ilmi, että Toremarin saama määrä ylittää suoritettujen palvelujen nettokustannukset (tulo miinus tappiot), sen on alkuperäisen sopimuksen mukaan maksettava erotus takaisin ([19]).

— Vuonna 2009 maksettu korvaus

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

(42) 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 §:ssä muutettiin julkisen palvelun korvauksen laskentaperusteita suurten ja pienten saarten liikenneyhteyksien osalta. Tuki oli laskettava keskimääräisten ja objektiivisten parametrien avulla määritettyjen palvelusta saatavien tulojen ja siitä aiheutuvien kustannusten välisen erotuksen perusteella, ja sen oli sisällettävä kohtuullinen sijoitetun pääoman tuotto. Kyseisen lain 11 §:ssä säädetään myös, että palveluhankintasopimuksissa 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.

(43) 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.

(44) 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 ja 2011 sekä vuodesta 2012 alkaen maksettu korvaus

(45) Vuodesta 2010 alkaen yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvien palvelujen tuottamisesta maksettava korvaus on määritetty CIPE:n ([20]) 9 päivänä marraskuuta 2007 antamassa toimintaohjeessa ”Julkisen palvelun velvoitteiden määrittämisperusteet ja hintadynamiikka yleisen edun mukaisen meriliikenteen kabotaasin alalla” ([21]), jäljempänä ’ CIPE:n toimintaohje’, vahvistetun menetelmän mukaisesti. CIPE:n toimintaohjeen johdanto-osan mukaan kyseinen ohje annettiin sellaisten julkisten yritysten yksityistämistä varten, jotka tarjosivat meriliikennepalveluja julkisen palvelun järjestelmän puitteissa ([22]). CIPE:n toimintaohjeen määräyksiä sovellettiin Tirrenia-konsernin yritysten tarjoamiin palveluihin vuodesta 2010 lähtien ja jopa ennen kunkin yrityksen yksityistämisen seurauksena tehtyjen uusien sopimusten ja palveluhankintasopimusten voimaantuloa.

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

(47) Vaadittu oman pääoman tuotto ([23]) lasketaan 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.

(48) 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.

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

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

([20]) Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica.
([21]) Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana (GURI) nro 50, 28.2.2008.
([22]) Joulukuun 27 päivänä 2006 annetun lain nro 296 1 §:n 999 alakohdan ja asetuksen 430/1997 1 §:n e alakohdan mukaisesti.
([23]) Pääomasijoittajan haluttu tuottoaste, kun otetaan huomioon asianomaisen yrityksen riskiprofiili ja siihen liittyvät kassavirrat.

(51) Toremarille maksettavan korvauksen määrä ei kuitenkaan voi käytännössä ylittää vuotuista 13 005 441 euron enimmäismäärää, kuten säädetään vuoden 2009 laissa (ks. johdanto-osan 29 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.

(52) CIPE:n toimintaohjeen mukaan palvelujen laajuus, uudessa palveluhankintasopimuksessa vahvistetut lippujen 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.

(53) Jos tämä yhtälö ei päde, tuetun toiminnan laajuutta voidaan supistaa tai vaihtoehtoisesti palvelun järjestämistapaa (esimerkiksi alustyyppejä) tarkistettaisiin tai lippujen enimmäishintoja muutettaisiin.

(54) 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 palveluhankintasopimuksessa vahvistetun enimmäishinnan todellinen vuotuinen mukautusaste, joka pysyy samana koko sopimuksen voimassaoloajan.

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

2.3.2 *Toremarin yksityistäminen*

(56) Toscanan alue julkaisi 13 päivänä tammikuuta 2010 virallisessa lehdessään ([24]) ja Italian tasavallan virallisessa lehdessä ([25]) tarjouskilpailun, joka koski Toremarin myyntiä ja julkisen palvelun velvoitteen toteuttamisesta edellä johdanto-osan 38 kappaleessa mainituilla merireiteillä maksettavaa julkisen palvelun korvausta. Tämä ilmoitus julkaistiin myös *Euroopan unionin virallisessa lehdessä* ([26]) 14 päivänä tammikuuta 2010 ja sen lisäksi useissa kansallisissa sanomalehdissä ([27]).

(57) Italia valitsi menettelyksi julkisia sopimuksia koskevan lain (asetus nro 163/2006, il Codice dei Contratti pubblici) 20 §:n 1 momentissa tarkoitetun menettelyn, joka muistuttaa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2004/18/EY ([28]) 21 artiklaa, jossa todetaan, että ”liitteessä II B lueteltuja palveluja [kuten vesikuljetuspalveluja] koskevia hankintasopimuksia koskevat yksinomaan 23 artikla [Tekniset eritelmät] ja 35 artiklan [Ilmoitukset] 4 kohta”. Myöntämisperusteeksi valittiin kokonaistaloudellisesti edullisin tarjous.

([24]) Bolletino Ufficiale della Regione Toscana (BURT) nro 2, 13.1.2010.
([25]) GURI nro 4, 13.1.2010.
([26]) EUVL S 9, 14.1.2010, s. 10860.
([27]) Corriere della Sera, Il Sole 24Ore, La Repubblica ja La Nazione.
([28]) 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).

2.3.2.1 Myyntimenettely ja myöntämispäätös

(58) Kun tarjouskilpailu oli julkaistu, seuraavat 11 tahoa ilmaisivat määräaikaan mennessä kiinnostuksensa osallistua tarjouskilpailuun: Moby, Toscana di Navigazione S.r.l., Pigreco S.r.l., Sinven S.r.l., Vector S.r.l., Forship S.r.l., Medmar Navi SpA, Grandi Navi Veloci SpA, Buquebus Italia S.r.l., Loss Cipreses SpA sekä Blu Navy / Transeuropa Ferries.

(59) Kaikki 11 yritystä täyttivät niiden toimittamien asiakirjojen perusteella tarjouskilpailuilmoituksessa asetetut vaatimukset, joten kaikkia niitä pyydettiin tekemään tarjous.

(60) Tarjouspyyntö sisälsi tarjouskilpailun voittajan ja Toscanan alueen välillä allekirjoitettavan uuden 12-vuotisen sopimuksen luonnoksen sekä tarkempia tietoja tarjouskilpailumenettelystä. Tarjouspyyntökirjeessä vahvistettiin erityisesti, että palveluhankintasopimuksen toimeksisaajaksi valittaisiin kokonaistaloudellisesti edullisimman tarjouksen tekijä ja että tarjouksen osatekijät pisteytettäisiin seuraavasti: hinta 20 pistettä, laatu 70 pistettä ja lisäpalvelut 10 pistettä. Toremarin liiketoiminnan myyntihinnaksi tarjouspyyntökirjeessä vahvistettiin kiinteä 10 258 397 euron summa, joka oli laskettu riippumattoman tutkimuksen perusteella, jossa arvioitiin Toremarin omaisuuden kokonaisarvo (ks. johdanto-osan 65–73 kappale). Tämä hinta ei ollut neuvoteltavissa, eikä tarjoajien tullut esittää tarjousta myyntihinnasta.

(61) Näin ollen kaikkia mahdollisia tarjoajia pyydettiin sisällyttämään edellä mainittu kiinteä Toremarin myyntihinta hintatarjoukseensa, ja Toscanan alue valitsisi voittajaksi kokonaistaloudellisesti edullisimman tarjouksen tekijän hinnan sekä muiden tarjouspyyntökirjeessä esitettyjen palvelua koskevien kriteerien, ennen kaikkea laadun, perusteella (ks. johdanto-osan 60 kappale).

(62) Kaikille 11 tarjoajalle annettiin myös pääsy virtuaaliseen tietokantaan, joka sisälsi seuraavat tiedot:

1) kaikki Toremaria koskevat oikeudelliset, tekniset, taloudelliset ja kaupalliset tiedot;

2) tiedot yrityksen kalustosta, aineettomista hyödykkeistä ja kiinteästä omaisuudesta;

3) kaikki tiedot palvelujen tarjoamista ja tavaroiden ostoa koskevista sopimuksista;

4) pisteytysmenettelyt ja tekninen tarjouslomake;

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

(63) Kaksi yritystä, Moby ja Toscana di Navigazione, jotka ovat molemmat vakiintuneita merenkulkualan toimijoita Italiassa, tekivät tarjouksen. Loput yhdeksän yritystä eivät olleet jättäneet tarjousta määräajan päättyessä.

(64) Tarjousten arvioinnin jälkeen Toscana di Navigazione S.r.l. jätettiin pois menettelystä, koska sen toimittama hintatarjous oli ristiriidassa teknisen tarjouksen ja tarjouspyyntöasiakirjoissa asetettujen rahoitukseen liittyvää valmiutta koskevien vaatimusten kanssa. Näin ollen tarjouskilpailun voitti Moby sekä Toremarin liiketoiminnan yksityistämisen että meriliikenteen palvelujen toteuttamisen osalta (ks. 2.3.3 jakso).

2.3.2.2 Myyntisopimus

(65) Tarjouskilpailun luonteen vuoksi Toscanan alue päätti määrittää kiinteän hinnan Toremarin osakepääomalle parhaan ja kilpailukykyisimmän tarjouksen löytämiseksi.

(66) Myyntisopimus allekirjoitettiin 2 päivänä tammikuuta 2012, ja siinä Toremarin osakkeet luovutetaan Mobylle kiinteään 10 258 397 euron hintaan. Summa oli määrä maksaa kymmenessä vuotuisessa erässä sopimuksen ensimmäisen vuoden päättymisestä eli 2 päivästä tammikuuta 2013 alkaen.

(67) Toremarin koko osakepääoman kiinteä hinta, 10 258 397 euroa, määritettiin Toscanan alueen teettämän, Fidi Toscana S.p.A:n laatiman riippumattoman asiantuntija-arvion, jäljempänä 'Fidin raportti', perusteella.

(68) Summa kattaa yrityksen aineellisten hyödykkeiden, rakennusten, alusten, muiden aineellisten hyödykkeiden sekä rahoitusvarojen ja muiden saamisten arvon 30 päivänä kesäkuuta 2010. Aineettomat hyödykkeet (kuten käyttöoikeudet, luvat, lisenssit ja tavaramerkit) jätettiin arvioinnin ulkopuolelle, ja tarjoajien oli itse arvioitava niiden arvo. Tämän jälkeen summaan tehtiin muutoksia osakkeiden 30 päivänä kesäkuuta 2010 määritetyn nettokirjanpitoarvon ja niiden markkina-arvon välisen eron huomioon ottamiseksi ([29]).

(69) Edellä mainittuun määrään sisältyy myös Tirrenialta perittävä 9 772 572 euron suuruinen laina.

(70) Myyntisopimuksen 1 artiklan 5 ja 6 kohdassa Moby ilmoittaa maksaneensa Toscanan alueelle ensimmäisestä erästä ennakkoon 485 825 euroa, mikä vastaa myyntihinnan ja lainan erotusta.

(71) Myyntisopimuksen 1 artiklan 3 kohdan mukaan määritetyn hinnan maksamisen – ennakkomaksua lukuun ottamatta – ehtona on, että Tirrenian 9 772 572 euron suuruinen velka maksetaan takaisin Toremarille ([30]). Myyntisopimuksen 4 artiklan 3 kohdassa Moby velvoitetaan siirtämään laina (tai sen jäljellä oleva osa) Toscanan alueelle palveluhankintasopimuksen voimassaolon päättymiseen mennessä, mikäli lainasummaa ei saataisi perittyä ([31]).

(72) Myyntisopimuksen 4 artiklan mukaan Mobyn on ilmoitettava Toscanan alueelle, mikäli Toremarin osakkeita myytäisiin kolmansille osapuolille, ja se olisi siitä huolimatta edelleen vastuussa palveluhankintasopimuksen velvoitteiden täyttämisestä yhdessä Toremarin uuden ostajan kanssa.

(73) Myyntisopimuksen 5 artiklan mukaan Banca Popolare di Milano on myöntänyt Toscanan alueelle takauksen, joka kattaa Toremarin osakkeiden koko myyntihinnan (mukaan lukien ostajan velvoitteen siirtää lainasumma, jota ei saada perittyä Tirrenialta).

2.3.2.3 Kansallisen tason menettelyt

(74) Toremarin liiketoiminnan ja palveluhankintasopimuksen myyntiä Mobylle koskevan tarjouskilpailumenettelyn tuloksesta pantiin vireille useita menettelyjä kansallisissa tuomioistuimissa.

(75) Tarjouskilpailusta pois suljettu Toscana di Navigazione S.r.l., joka oli kantelijana näissä oikeusmenettelyissä, riitautti tarjouskilpailumenettelystä poissulkemisen laillisuuden kansallisissa tuomioistuimissa. Ensin kantelija jätti väliaikaisia toimia koskevan hakemuksen Toscanan alueelliseen hallintotuomioistuimeen. Hallintotuomioistuin hylkäsi hakemuksen 14 päivänä heinäkuuta 2011 annetulla määräyksellä nro 774. Ylin hallinto-oikeus piti tämän päätöksen voimassa muutoksenhakuvaiheessa 31 päivänä elokuuta 2011 antamallaan määräyksellä nro 3666, jossa korostettiin erityisesti sitä, että yrityksen esittämä hintatarjous oli puutteellinen suoritettavien lisäpalvelujen osalta ja siksi, ettei sitä ollut määritetty vuosiperusteisesti, ja tästä syystä tarjouspyyntöasiakirjojen mukaista uudelleenarviointimekanismia ei voitu soveltaa.

(76) Tämän jälkeen Toscana di Navigazione S.r.l. valitti tarjouskilpailun tuloksesta Toscanan alueelliseen hallintotuomioistuimeen, joka hylkäsi valituksen 1 päivänä maaliskuuta 2012 annetulla määräyksellä nro 414, jossa se vahvisti, että yrityksen tarjous ei ollut hankintaviranomaisen vaatimusten mukainen.

([29]) Koska tarjouskilpailumenettely veisi aikaa, Fidin raportissa oletettiin, että osakkeita ei voitaisi siirtää käytännössä ennen vuoden 2010 loppua. Sen vuoksi varojen 30 päivänä kesäkuuta 2010 määritettyä nettokirjanpitoarvoa olisi muutettava, jotta niiden arvo vastaisi niiden tosiasiallisen siirtohetken markkina-arvoa. Varojen markkina-arvon arvioi toinen riippumaton asiantuntija. Tämä arviointi ei koskenut Toremarin osakkeiden myyntihinnan laskemista vaan Toremarin omaisuuserien arvon laskemista.

([30]) Italian mukaan vuoden 2009 lain (ks. johdanto-osan 26 kappale) 4 §:ssä säädetään Italian valtiovarainministeriölle asetetusta sitoumuksesta varmistaa, että yksityistämismenettelyssä ”Tirrenia S.p.A:n ja Siremar S.p.A:n ostajat velvoitettaisiin maksamaan mahdolliset velat Toremar S.p.A:lle 60 päivän kuluessa luovutuksesta”. Kun Tirrenia asetettiin erityishallintomenettelyyn (ks. tältä osin 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), Toscanan alue sisällytti myyntisopimukseen tämän lausekkeen, jonka mukaan hinnan lainasummaa vastaavan osan maksamisen ehtona on se, että Tirrenia maksaa lainan takaisin, jotta laina ei haittaisi Toremarin yksityistämismenettelyä. Tästä lausekkeesta ilmoitettiin kaikille tarjouskilpailun osallistujille.

([31]) Viimeisimpien Italian saamien tietojen perusteella lainaa ei ole saatu perittyä tähän mennessä. Rooman riita-asioiden tuomioistuin on kirjannut lainan vakuudettomien saatavien luetteloon erityishallintomenettelyn yhteydessä.

(77) Toscana di Navigazione S.r.l. valitti tästä tuomiosta ylimpään hallinto-oikeuteen, joka hyväksyi yrityksen tekemän valituksen määräyksellä nro 83/2015 ja pyysi Toscanan aluetta tarkastelemaan tarjouskilpailumenettelyä uudelleen ja tarkistamaan vaatimuksensa. Toscanan alueen toteuttaman tarkastuksen jälkeen 30 päivänä maaliskuuta 2015 annettiin asetus nro 1312, jolla pidettiin voimassa Toscanan alueen päätös sulkea asianomainen yritys pois tarjouskilpailusta, koska se ei ollut osoittanut täyttävänsä tarjouskilpailuun osallistumiselle asetettuja vaatimuksia, jotka koskivat teknistä, taloudellista ja rahoitukseen liittyvää valmiutta.

(78) Toscana di Navigazione S.r.l. valitti 30 päivänä maaliskuuta 2015 annetusta asetuksesta nro 1312 Toscanan alueelliseen hallintotuomioistuimeen, joka hylkäsi valituksen 26 päivänä lokakuuta 2015 annetulla määräyksellä nro 1446. Ylin hallinto-oikeus piti kyseisen määräyksen voimassa määräyksellä nro 3347/2016.

2.3.3 *Toscanan alueen ja Mobyn/Toremarin välinen uusi palveluhankintasopimus*

2.3.3.1 Tuensaaja

(79) Kuten johdanto-osan 63 kappaleessa todetaan, Moby ja Toscana di Navigazione tekivät tarjouksen uudesta palveluhankintasopimuksesta. Kun näistä jälkimmäinen oli suljettu pois menettelystä, Moby/Toremar ([32]) ja Toscanan alue allekirjoittivat uuden palveluhankintasopimuksen merireittien liikennöinnistä 2 päivänä tammikuuta 2012.

(80) Uuden palveluhankintasopimuksen 1 artiklan 2 kohdan mukaan Moby suorittaa sopimuksessa määrätyt palvelut yksinomaan Toremarin kautta.

2.3.3.2 Reitit

(81) Moby/Toremar tarjoaa julkisen palvelun järjestelmän puitteissa matkustajapalveluja sekä yhdistelmäpalveluja (matkustajien ja autojen kuljetus) useilla meriliikenteen kabotaasireiteillä seuraavasti:

Livorno – Gorgona – Capraia **(linja A1)**
Piombino – Portoferraio (Elban saari) **(linja A2)**
Piombino – Cavo – Portoferraio (Elban saari) **(linja A2, pika)**
Piombino – Rio Marina – Porto Azzurro – Pianosa (Elban saari) **(linja A3)**
Porto S. Stefano – Giglion saari **(linja A4)**
Porto S. Stefano – Giannutri **(linja A5)**

Taulukko 3 – Mobyn/Toremarin uuden palveluhankintasopimuksen mukaisesti liikennöimät reitit

2.3.3.3 Voimassaoloaika

(82) Toscanan alueen ja Mobyn/Toremarin välinen uusi palveluhankintasopimus on voimassa 12 vuotta (2012–2024).

2.3.3.4 Julkisen palvelun velvoitteet

(83) Mobyn/Toremarin kanssa tehdyssä sopimuksessa asetetut vaatimukset koskevat muun muassa liikennöitäviä satamia, liikennöitävillä merireiteillä käytettävien alusten tyyppiä ja kapasiteettia, vuorotiheyttä ja lippujen enimmäishintoja.

([32]) Toscanan saariston saarten välisiä merikabotaasin liikennepalveluja koskevan sopimuksen toisena osapuolena on Toscanan alue ja toisena Moby ja Toremar yhdessä. Näin ollen kaikissa uutta palveluhankintasopimusta koskevissa päätöksen jaksoissa viitataan kumpaankin yritykseen (nimellä ”Moby/Toremar”).

2.3.3.5 Korvausta koskevat lausekkeet ja myöntämispäätös

(84) Tarjouskilpailumenettelyssä julkisen palvelun velvoitteen toteuttamisesta johdanto-osan 81 kappaleessa mainituilla merireiteillä maksettavan vuotuisen korvauksen enimmäismääräksi vahvistettiin uudessa sopimuksessa 14 550 400 euroa (yhteensä 174 604 810 euroa 12 vuoden sopimuskauden aikana). Tämä arvo määritettiin lisäämällä vuoden 2009 laissa vahvistettuun 13 005 441 euron suuruiseen määrään (ks. johdanto-osan 29 kappale) vuoden 2009 lain 19 b §:n 16 momentin d alakohdan mukainen 1 544 959 euron suuruinen summa, jonka perusteena olivat merkittävät investoinnit, joita toimijan oli tehtävä sopimuskauden aikana.

(85) Korvauksen määrä määritettiin CIPE:n toimintaohjeessa vahvistetun menetelmän mukaisesti (ks. johdanto-osan 45–55 kappale). CIPE:n toimintaohjeessa määrätyt takeet on otettu huomioon uudessa palveluhankintasopimuksessa.

(86) Palveluhankintasopimuksen 4 artiklan 2 kohdan mukaan Mobylle/Toremarille maksettavaksi vuotuiseksi korvaukseksi arvioitiin 13 333 318 euroa. Palveluhankintasopimuksen 4 artiklan 3 kohdan mukaan Mobylle/Toremarille maksettava tosiasiallinen korvaus määräytyy kuitenkin suoritetun palvelun tuloksen mukaan (hinta meripeninkulmaa kohti kullakin reitillä) ottaen huomioon sopimuksessa mainitut asiaankuuluvat kaupalliset ja alakohtaiset riskit (esimerkiksi korvausmäärän alentaminen, jos yritys keskeyttää liikennöinnin, ja seuraamukset, jos palveluja lakkautetaan).

(87) Palveluhankintasopimuksen mukaan korvaus ei ylitä sitä, mikä on tarpeen julkisen palvelun velvoitteen hoitamisesta aiheutuneiden nettokustannusten kattamiseksi (taloudellinen ja rahoituksellinen tasapaino). Jos tästä sopimukseen perustuvasta tasapainosta poiketaan, voidaan soveltaa palveluhankintasopimuksen 26 artiklan mukaista tasapainottamismekanismia, jossa arvioidaan kaikki korvauksen maksamiseen liittyvät parametrit. Jos siis osoittautuu, että korvauksen määrä ei riitä kattamaan kaikkia palvelun tuottamisesta aiheutuneita kustannuksia korvauksen perusteena olevien taloudellisten parametrien muututtua olennaisesti ([33]), uuden palveluhankintasopimuksen mukaan korvauksen perusteena olevia keskeisiä parametreja voidaan tarkistaa. Nämä keskeiset parametrit ovat i) tariffijärjestelmä, ii) tarjottavien julkisten palvelujen taso, iii) vuotuisen hintakaton taso ja iv) investointeja varten maksettava pääomatuki.

(88) Palveluhankintasopimuksen 4 artiklan 4, 5 ja 6 kohdan mukaan toimijalle maksettavaa korvausta pienennetään 80 prosenttia, jos palvelu keskeytyy työntekijöiden lakon vuoksi, ja 30 prosenttia, jos palvelu keskeytyy ennakoimattoman tapahtuman seurauksena, ja lisäksi palvelujen suorittamatta jättämisestä määrätään toimijalle seuraamuksia.

(89) Palveluhankintasopimuksen 24 artiklan mukaan toimijan on otettava käyttöön teknisen seurannan, talousseurannan ja johdon seurannan toteuttamiseksi seurantajärjestelmä, jonka avulla laaditaan palveluhankintasopimuksen perusteella tarjottuun palveluun liittyvä vuotuinen tuloslaskelma, joka lähetetään alueviranomaisille tarkastettavaksi.

2.3.4 *Kiinnityspaikkaa koskeva etuoikeus*

(90) 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 Toremar mukaan luettuna säilyttävät niille aiemmin myönnetyn kiinnityspaikkaa koskevan etuoikeuden sekä etuoikeuden jaettaessa uusia lähtö- ja tuloaikoja merenkulkuviranomaisten vahvistamien menettelyjen mukaisesti siten kuin säädetään 28 päivänä tammikuuta 1994 annetussa laissa nro 84 ja Italian merenkulkulaissa.

([33]) Sopimuksen 26 artiklan 2 kohdassa todetaan seuraavaa: ”Taloudellisen ja rahoituksellisen tasapainon positiivisen tai negatiivisen poikkeaman syynä voivat olla
a) hallinnon tehottomuus;
b) se, että yritys on antanut virheellistä tietoa tosiasiallisesti tarjotuista palveluista, joiden perusteella vuosihinta määräytyy;
c) yrityksestä riippumattomat poikkeuksellisen epäsuotuisat markkinaolosuhteet, jotka heikentävät toimintaedellytyksiä nostamalla toimintakustannuksia tai pienentämällä lipputuloja siten, että liikevoitto pienenee yli 10 prosenttia;
d) rahoitusmuutokset;
e) lakeihin tai asetuksiin tehtävät muutokset, joiden myötä sopimuksessa määrätylle palvelulle asetetaan uusia vaatimuksia;
f) alueen edellyttämät uudet investoinnit, jotka tehdään 20 artiklassa säädetyin julkisin varoin;
g) tariffijärjestelmän muuttaminen 13 artiklan nojalla;
h) poikkeuksellisen suotuisat markkinaolosuhteet, joiden seurauksena liikevoitto kasvaa yli 10 prosenttia;
i) henkilöstön yksikkökustannusten nousu CCNL:n [kansallisen työehtosopimuksen] sekä yhtiön lisäeläkkeitä koskevan neuvotteluvoiman mukaisesti.” [Komission epävirallinen käännös]

2.3.5 *Vuoden 2010 laissa säädetyt toimenpiteet*

(91) Vuoden 2010 laissa säädettiin, että entisen Tirrenia-konsernin yrityksillä on mahdollisuus käyttää väliaikaisesti kaluston ajanmukaistamiseen ja nykyaikaistamiseen jo osoitettuja varoja ([34]) pakottavien maksuvalmiustarpeiden kattamiseksi. Tämän mahdollisuuden käyttävien entisen Tirrenia-konsernin yritysten oli kuitenkin täydennettävä kyseisiä korvamerkittyjä varoja, jotta ne voisivat tehdä välttämättömät ajanmukaistukset aluksiinsa myöhemmin. Ajanmukaistukset olivat välttämättömiä, jotta alukset täyttäisivät vuonna 1996 tehdystä Tukholman sopimuksesta ([35]) johtuvat turvallisuusmääräykset.

(92) Kahdesta eri välineestä osoitettiin 23 750 000 euroa ([36]) koko Tirrenia-konsernin alusten ajanmukaistusten maksamiseen. Toremarin osuus tästä määrästä oli 1 617 300 euroa, jonka se käytti kalustonsa ajanmukaistamiseen (ks. johdanto-osan 138 kappale).

(93) 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 30 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 Fondo Aree Sottoutilizzate -rahaston ([37]) varoja CIPE:n toimintaohjeen ([38]) nojalla.

2.4 **Rikkomusmenettely nro 2007/4609**

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

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

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

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

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

([35]) 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.

([36]) 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.

([37]) Alikäytettyjen alueiden kehittämiseen tarkoitettu rahasto (Fondo Aree Sottoutilizzate) on kansallinen rahasto, jolla tuetaan Italian aluepolitiikan täytäntöönpanoa. Sen varat on varattu pääasiassa alueille, jotka Italia on yksilöinyt tällaisiksi alueiksi.

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

3) totesi, 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 pienenivät 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;

4) totesi, 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;

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

(96) Komission energiasta ja liikenteestä vastaava pääjohtaja lähetti Italialle 21 päivänä joulukuuta 2009 kirjeen, jossa todettiin muun muassa, että ottaen huomioon Italian meriliikenteen kabotaasimarkkinoiden radikaalin uudistamisen sekä huomattavat sosiaaliset vaikutukset, joita yksityistäminen olisi aiheuttanut, jos tarjouskilpailu olisi järjestetty yksinkertaisten palveluhankintasopimusten perusteella, kyseisten laivayhtiöiden ulkoistaminen tällaisten toimeksiantosopimusten kanssa oli – periaatteessa ja poikkeuksellisesti – hyväksyttävää neuvoston asetuksessa (ETY) N:o 3577/92 ([39]) (meriliikenteen kabotaasista annettu asetus) säädetyn yhteisön laivanvarustajien syrjintäkiellon periaatetta koskevan kriteerin täyttymisen varmistamiseksi.

(97) Komissio lähetti 29 päivänä tammikuuta 2010 ([40]) 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 palveluhankintasopimukset, jäljempänä 'alkuperäiset sopimukset', olivat päättyneet. Kyseisten sopimusten oli määrä päättyä vuoden 2008 lopussa, mutta Italia oli jatkanut niitä useaan otteeseen. Tämän vuoksi komissio kehotti Italiaa esittämään huomautuksensa.

(98) Komission energiasta ja liikenteestä vastaava pääjohtaja myös vastasi Italian 22 päivänä tammikuuta 2010 päivättyyn kirjeeseen 29 päivänä tammikuuta 2010. Pääjohtaja korosti, että hänen vastauksensa koski ainoastaan meriliikenteen kabotaasista annetun asetuksen noudattamista, ei valtiontukikysymyksiä. Tätä taustaa vasten pääjohtaja totesi, että asianomaisia reittejä koskevat perustelut olivat riittäviä poistamaan aiemmin esitetyt epäilyt. Pääjohtaja muistutti, että palveluhankintasopimukset voivat koskea vain reittejä, joilla markkinoiden toiminta on puutteellista.

(99) Italia vastasi 29 päivänä maaliskuuta 2010 komission 29 päivänä tammikuuta 2010 päivättyyn viralliseen huomautukseen. Vastauksessaan Italia muun muassa selvensi, että Toremaria koskevassa tarjouskilpailumenettelyssä 11 kiinnostunutta tahoa oli osallistumassa menettelyn seuraaviin vaiheisiin.

(100) Italia ilmoitti komissiolle 10 päivänä syyskuuta 2010 pidetyssä *ad hoc* -kokouksessa, että myös muun muassa Toremarin sopimusta koskeva kilpailumenettely viivästyisi. 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 30 kappale).

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

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

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

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

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

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

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

3. MENETTELYN ALOITTAMISEN JA LAAJENTAMISEN SYYT

3.1 Toremarin ja Italian välisen alkuperäisen sopimuksen jatkaminen

3.1.1 *Altmark-tuomion noudattaminen ja tuen olemassaolo*

(103) Komissio katsoi vuoden 2011 päätöksessään alustavasti, että julkisen palvelun velvoitteiden määritelmä ei ollut ollut riittävän selkeä, minkä takia se ei voinut lopullisesti päätellä, sisälsikö alkuperäinen sopimus ilmeisiä virheitä. Komissiolla ei tuolloin etenkään ollut kattavaa näkemystä velvoitteista, joita Toremarille oli tosiasiallisesti asetettu asiaankuuluvien reittien liikennöinnissä verrattuna kilpailijoiden joillakin noista reiteistä tarjoamiin palveluihin.

(104) Komissio katsoi alustavasti, että Altmark-tuomiossa ([41]) vahvistettu toinen edellytys 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).

(105) Komissio katsoi kuitenkin, että Altmark-tuomion kolmas edellytys 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 ensi näkemältä näytti siltä, ettei Toremar kantanut tällaisten palvelujen toteuttamisesta tavallisesti aiheutuvia riskejä.

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

(107) Vuoden 2011 päätöksessä komissio tuli näin ollen alustavasti siihen johtopäätökseen, että Toremarille 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.

3.1.2 *Soveltuvuus sisämarkkinoille*

(108) 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 päätöksen ([42]) kuin yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien vuoden 2005 puitteiden ([43]) 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.

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

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

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

(109) Komissio totesi vuoden 2012 päätöksessä, että uusi yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluita koskeva päätöspaketti, johon kuuluivat yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvistä palveluista vuonna 2011 tehty päätös ([44]) sekä yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevat vuoden 2011 puitteet ([45]), oli tullut voimaan 31 päivänä tammikuuta 2012. Komissio kuitenkin 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.

(110) Vuoden 2010 laissa säädettiin alkuperäisen sopimuksen jatkamisesta 30 päivästä syyskuuta 2010 yksityistämisprosessin loppuun asti. Näin ollen yrityksen 1 päivästä lokakuuta 2010 sen yksityistämiseen asti saamaa korvausta voitiin arvioida yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien vuoden 2011 puitteiden perusteella; näiden puitteiden 69 kohdan mukaan niitä sovelletaan myös ennen 31 päivää tammikuuta 2012 myönnettyyn tukeen (ks. johdanto-osan 283 ja 284 kappale).

3.2 **Toremarin yksityistäminen**

(111) Kun vuoden 2012 päätös hyväksyttiin, komissio epäili, ettei Toremarin myyntiä koskeva tarjouskilpailumenettely ollut ollut riittävän avoin ja ehdoton sen varmistamiseksi, että myynti toteutuu markkinahintaan.

(112) Komissio katsoi vuoden 2012 päätöksessä, että tietyt yksityistämisen yhteydessä asetetut vaatimukset saattoivat rajoittaa tarjoajien lukumäärää tai vaikuttaa myyntihintaan. Komissio toisti vakiintuneen käytäntönsä, jota se soveltaa valtion omistuksessa oleville yrityksille kuuluvien (tai tässä tapauksessa valtiosta johtuvien varojen) myynnissä: sellaiset muut kuin taloudelliset näkökohdat, joihin yksityinen myyjä ei kiinnittäisi huomiota, kuten yleiseen järjestykseen liittyvät syyt, työllisyysvaatimukset tai aluekehitystä koskevat seikat, viittaavat valtiontuen olemassaoloon, jos niiden perusteella asetetaan mahdolliselle ostajalle raskaita velvoitteita ja ne ovat siten omiaan laskemaan myyntihintaa.

(113) Lisäksi komissio katsoi kyseisellä hetkellä saatavilla olleiden tietojen perusteella, että Toremarin tarjouskilpailumenettelyssä asetetut *tekniset ja rahoitusvaatimukset* rajoittivat tosiasiallisesti tarjouskilpailua rajaamalla mahdolliset tarjoajat olemassa oleviin meriliikenneyrityksiin, sillä kyseisessä tapauksessa myytiin itse yritystä yhdessä sille annetun palveluhankintasopimuksen kanssa ([46]).

(114) Edellä esitetyistä syistä komissio totesi alustavasti, ettei Toremarin myyntiä koskeva yksityistämismenettely ollut ollut riittävän avoin ja ehdoton, jotta se olisi itsessään varmistanut myynnin toteutuvan markkinahintaan. Sen vuoksi komissio ei voinut kyseisessä vaiheessa sulkea pois mahdollisuutta, että ostajalle oli annettu taloudellista etua.

(115) Komissio myös katsoi vuoden 2012 päätöstä tehdessään saatavilla olleiden tietojen perusteella, että kaikki yksityistämisprosessin aikana mahdollisesti ilmennyt tuki oli sisämarkkinoille soveltumatonta.

3.3 **Toscanan alueen ja Mobyn/Toremarin välinen uusi palveluhankintasopimus**

3.3.1 *Altmark-tuomion noudattaminen ja tuen olemassaolo*

(116) Vuosien 2011 ja 2012 päätöksissä komissio katsoi alustavasti, ettei Toremarille (ja sen ostajalle Mobylle) myönnetty korvaus täyttänyt Altmark-tuomiossa vahvistettuja kriteerejä, joten se oli SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua tukea. Komissio päätyi tähän näkemykseen, koska i) ainakin tietyillä Toremarin liikennöimillä reiteillä oli kilpailijoita, jotka vaikuttivat tarjoavan samanlaisia palveluja, eivätkä komissiolle toimitetut tiedot olleet riittäviä, jotta olisi voitu todeta, oliko kyseiselle yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvälle palvelulle sellaista julkisen palvelun tarvetta, jota markkinavoimat eivät yksin voineet täyttää, ii) korvauksen laskeminen CIPE:n toimintaohjeen mukaisesti näytti johtaneen siihen, että toimijalle oli maksettu julkisen palvelun tuottamisesta liiallisia korvauksia

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

([45]) Komission tiedonanto: Julkisesta palvelusta maksettavana korvauksena myönnettävää valtiontukea koskevat Euroopan unionin puitteet.

([46]) Tarjouspyynnössä edellytetään, että osallistujat osoittavat suorittaneensa 30 päivän marraskuuta 2006 ja 30 päivän marraskuuta 2009 välisenä aikana meriliikennepalveluja yhteensä vähintään 450 000 meripeninkulman verran ja että niiden kolmen edellisen tilikauden liikevaihto meriliikennepalvelujen alalla oli vähintään 150 miljoonaa euroa, josta vähintään 75 miljoonaa euroa oli peräisin meriliikenteen henkilöliikennepalveluista.

samoista syistä kuin vuoden 2011 päätöksessä todetut syyt, ja iii) Altmark-tuomion neljäs kriteeri ei ilmeisesti täyttynyt, sillä tarjouskilpailussa edellytettiin, että tarjouskilpailun voittaja ottaa palveluhankintasopimuksen lisäksi vastuulleen koko Toremar-yrityksen. Komissio katsoi alustavasti, että jos palveluhankintasopimus olisi kilpailutettu ilman yrityksen ostoa koskevaa velvollisuutta, olisi tämä johtanut yhteisön kannalta vähäisempiin kustannuksiin.

3.3.2 *Soveltuvuus sisämarkkinoille*

(117) Toremarille myönnetyn korvauksen soveltuvuudesta sisämarkkinoille komissio totesi, että Italian toimittamien tietojen perusteella vaikutti siltä, ettei kyseinen palveluhankintasopimus kuulunut yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvistä palveluista vuonna 2011 tehdyn päätöksen soveltamisalaan sopimuksen pitkän (12-vuotisen) toimeksiantokauden vuoksi. Ainakaan komissio ei voinut tehdä johtopäätöstä yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvistä palveluista vuonna 2011 tehdyn päätöksen sovellettavuudesta, koska sille ei ollut vielä toimitettu allekirjoitettua sopimusta. Komissiolle ei toimitettu sellaisia tietoja (esimerkiksi toimeksiannon antamista edeltäneiden kahden tilikauden aikana kuljetettujen matkustajien määrästä), joiden perusteella se olisi voinut tutkia, täyttyivätkö muut yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvistä palveluista vuonna 2011 tehdyssä päätöksessä vahvistetut sisämarkkinoille soveltuvuuden edellytykset. 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.

3.4 **Kiinnityspaikkaa koskeva etuoikeus**

(118) 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. Jos kiinnityspaikkaa koskevasta etuoikeudesta sen sijaan maksetaan, komissio katsoi, että mikäli Toremarin 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 Italiaa ja kolmansia osapuolia toimittamaan lisätietoja tästä toimenpiteestä.

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

3.5 **Vuoden 2010 laissa säädetyt toimenpiteet**

(120) Vuoden 2011 päätöksessä komissio katsoi alustavasti, että kaikki vuoden 2010 laissa säädetyt toimenpiteet olivat valtiontukea entisen Tirrenia-konsernin yrityksille, mukaan lukien Toremarille. Toimenpiteitä olivat muun muassa 1) mahdollisuus käyttää alusten ajanmukaistamiseen tarkoitettuja varoja maksuvalmiustarkoituksiin, 2) yksityistämisprosessiin liittyvät verovapautukset sekä 3) mahdollisuus käyttää alikäytettyjen alueiden kehittämiseen tarkoitetun rahaston varoja. Komissio pyysi Italiaa selventämään, olivatko nämä toimenpiteet tarpeen julkisen palvelun tarjoamiseksi, ja jos olivat, millä tavalla.

(121) Komission alustavan näkemyksen mukaan kyseiset toimenpiteet olivat todennäköisesti toimintatukea sellaisten kustannusten alentamiseksi, joista Toremar 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**

(122) Italia toimitti luettelon reiteistä, joita Toremar liikennöi julkisen palvelun velvoitteiden mukaisesti, sekä nämä reittitiedot vahvistavat oikeudelliset asiakirjat ja tiedot reittien vuorotiheydestä ja aikatauluista eri kausina, kilpailuympäristöstä ja julkisen palvelun velvoitteiden asettamiseen johtaneista syistä.

(123) Italia huomautti varsinaisen yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvän palvelun olemassaolosta, että edellä tarkoitettujen julkisen palvelun velvoitteiden tarkoituksena oli varmistaa alueellinen jatkuvuus sekä mantereen ja saarten väliset yhteydet. Kyseinen palvelu myös edesauttaa saarten taloudellista kehitystä sekä helpottaa intermodaalista kuljetusta, ja samalla se täyttää saariyhteisöjen välttämättömät liikkuvuustarpeet ympäri vuoden ja varmistaa perustuslaissa taatun alueellista jatkuvuutta koskevan oikeuden toteutumisen.

(124) Kilpailuympäristön osalta Italia toimitti tietoja, joista käy ilmi, että Toremar on useimmilla asianomaisilla reiteillä ainoa ympärivuotisesti liikennöivä toimija. Vaikka kilpailua on vuosien mittaan ollut jonkin verran, erityisesti Piombinon ja Portoferraion välisellä reitillä **(linja A2)** Mobyn ryhdyttyä liikennöimään sillä, Italia kuitenkin katsoo, että Toremarin tarjoama palvelu ei ole korvattavissa ja että alueellista jatkuvuutta ei olisi voitu taata pelkästään markkinavoimilla.

4.2 **Toremarin yksityistäminen**

4.2.1 *Toremarin myyntihinta*

(125) Italian mukaan Toremarin yksityistämisessä yrityksen koko osakepääoma siirrettiin Toscanan alueen käynnistämässä julkisessa tarjouskilpailumenettelyssä. Alueellisen jatkuvuuden ylläpitämiseksi menettelyyn kuului myös toimeksianto, joka koski julkisten meriliikennepalvelujen tarjoamista Toscanan saaristossa 12 vuoden ajan.

(126) Toscanan alue tilasi riippumattoman asiantuntija-arvioinnin (ks. johdanto-osan 67 ja 68 kappale) Toremarin myynnin oikeudellisten ja taloudellisten kysymysten arvioimiseksi. Italian mukaan tässä arvioinnissa (Fidin raportissa) kuvaillaan selkeästi ja tiiviisti Toremarin osakepääoman markkina-arvon määrittämiseksi käytetyt menettelyt.

4.2.2 *Menettelyn avoimuus ja syrjimättömyys*

(127) Italia korostaa, että menettelyt toteutettiin avoimuutta ja syrjimättömyyttä koskevien oikeudellisten periaatteiden mukaisesti. Se totesi, että kaikille 11:lle kiinnostuksensa ilmaisseelle taholle annettiin tarvittavat tiedot, jotta ne voivat tehdä tarjouksen, antamalla niille pääsy virtuaaliseen tietokantaan, joka sisälsi kaikki asiakirjat. Lisäksi Italia toteaa, että tässä vaiheessa menettelyä sillä ei ollut määräysvaltaa mahdollisiin tarjoajiin nähden, sillä kiinnostuksenilmaisupyyntöön toimitetut vastaukset eivät olleet sitovia. Tarjouskilpailun osallistujilla oli myös oikeus esittää kysymyksiä ja saada vastauksia hankintaviranomaiselta.

(128) Komission epäilyksistä, jotka koskivat tarjouskilpailuun osallistumiselle asetettuja teknisiä ja rahoitukseen liittyviä edellytyksiä, Italia toteaa, että tällaiset edellytykset eivät ole syrjiviä vaan perustuvat siihen, että liikennöitsijäksi on valittava sellainen toimija, jolla on erityistä taitotietoa vaadittujen julkisten palvelujen määrän ja laadun kehittämiseksi. Tämä on erityisen tärkeää, kun kyseessä on käsiteltävänä olevan kaltainen tarjouskilpailu, sillä kyseisessä menettelyssä Toremarin myynti ja uuden palveluhankintasopimuksen tekeminen oli sidottu yhteen ([47]). Italian mukaan tarjouskilpailussa asetettujen teknisten ja rahoitukseen liittyvien edellytysten tarkoituksena ei ollut estää kilpailun pitämistä avoimena kaikille mahdollisille tarjoajille, vaan ne olivat tämäntyyppisen tarjouskilpailun rakenteen välitön ja väistämätön seuraus.

(129) Siirrettyjen omaisuuserien ja työllisyyden tason säilyttämistä koskevan velvoitteen osalta Italia korostaa, ettei Toremarin myyntiin liittynyt mitään työllisyyden tasoon liittyviä velvoitteita.

4.3 **Altmark-edellytysten täyttyminen alkuperäisen sopimuksen jatkamisen ja uuden palveluhankintasopimuksen yhteydessä**

(130) Italia väittää, että neljä Altmark-kriteeriä täyttyvät sekä vuosien 2009–2011 että vuosien 2012–2024 osalta, seuraavin perustein:

— Toremarin tehtäväksi on tosiasiallisesti annettu julkisen palvelun velvoitteiden hoitaminen. Alkuperäisen sopimuksen jatkamisen ja uuden palveluhankintasopimuksen yhteydessä esitettiin selkeästi velvoitteet, jotka koskevat liikennöitäviä reittejä, aikatauluja, vuorovälejä, käytettävien alusten laatua ja palvelun laatua yleisesti, liikennöitäviin satamiin liittyviä tariffivelvoitteita ja unionin lainsäädännön mukaisia matkustajien oikeuksia. Näin ollen Italia katsoo, että julkisen palvelun velvoitteet on määritelty selkeästi ja että ensimmäinen Altmark-kriteeri täyttyy.

([47]) Italia viittaa tässä yhteydessä 21 päivänä joulukuuta 2009 päivättyyn komission (energian ja liikenteen pääosaston) kirjeeseen D(2009) 75213 (ks. johdanto-osan 96 kappale).

— Korvauksen laskentaperusteena olleet parametrit vahvistettiin etukäteen objektiivisesti ja läpinäkyvästi. Nämä parametrit selitetään yksityiskohtaisesti CIPE:n toimintaohjeessa, jota sovelletaan vuodesta 2010 alkaen maksettuihin korvauksiin ja jota on sovellettu myös uudessa palveluhankintasopimuksessa (ja sen liitteissä). Näin ollen Italia katsoo, että kyseiset parametrit vahvistettiin objektiivisesti ja läpinäkyvästi etukäteen ja että toinen Altmark-kriteeri täyttyy.

— Kolmannen Altmark-kriteerin osalta todetaan, että alkuperäisen sopimuksen jatkamisen ja uuden palveluhankintasopimuksen perusteella maksettu korvaus ei ylitä sitä, mikä on tarpeen julkisen palvelun velvoitteen hoitamisesta aiheutuneiden kustannusten kattamiseksi. Tämä käy selvästi ilmi yrityksen tuloslaskelmista, joiden mukaan vuosien 2009–2011 kattaman kolmen vuoden aikana tappiota kertyi 372 008 euroa ja vuosien 2012–2016 kattaman viiden vuoden aikana 353 960 euroa. Lisäksi uuden palveluhankintasopimuksen 26 artiklassa käyttöönotetun tasapainottamismekanismin avulla on toteutettu toimenpiteitä sen varmistamiseksi, että mahdolliset poikkeamat korjataan ja siten vältetään liiallisten korvausten maksaminen.

— Italian mukaan myös neljäs Altmark-kriteeri täyttyy. Vuosina 2010 ja 2011 Toscanan alue seurasi yrityksen tehokkuutta, ja uuden palveluhankintasopimuksen kattamalla ajanjaksolla julkisen palvelun velvoitteiden hoitamisesta vastaava yritys valittiin tarjouskilpailumenettelyllä unionin sääntöjen mukaisesti.

4.4 **Vuonna 2010 käytetty 9,95 prosentin tuottoaste ja CIPE:n toimintaohjeessa vahvistettu, vuodesta 2010 alkaen sovellettu 6,5 prosentin riskipreemio**

(131) Vuoden 2011 päätöksessä mainitaan, että vuoden 2010 sijoitetun pääoman tuottoasteeksi oli määritetty 9,95 prosenttia ennen veroja. Italiaa pyydettiin perustelemaan tämä, sillä CIPE:n toimintaohjeessa määrätään, että pääoman tuotto lasketaan keskimääräistä pääomakustannusta (WACC) koskevan kaavan avulla käyttämällä 6,5 prosentin riskipreemiota (ks. johdanto-osan 46 kappale).

(132) Italia toteaa, että viittaus 9,95 prosentin tuottoasteeseen liittyy uusien sopimusten luonnoksiin ja palveluhankintasopimuksiin, jotka kilpailutettaisiin tarjouskilpailussa yhdessä yritysten kanssa ja jotka allekirjoitettaisiin ostajien kanssa Tirrenia-konsernin kunkin yrityksen yksityistämisen loppuunsaattamisen yhteydessä (ks. johdanto-osan 27 kappale).

(133) Italia korostaa myös, että koska vuoden 2009 ([48]) laki rajoittaa tarjouskilpailussa määritettyä korvauksen määrää (joka muodosti tarjouspyynnön perustan), korvauksen määrän laskentaa päätettiin yksinkertaistaa soveltamalla kiinteää pääoman tuottoastetta. Alkuperäisen sopimuksen jatkon kattamana ajanjaksona (vuosina 2010 ja 2011) pääoman kiinteäksi tuottoasteeksi laskettiin tosiasiallisesti 6,9 prosenttia. Vuodesta 2012 alkaen Mobyn/Toremarin kanssa tehdyssä uudessa palveluhankintasopimuksessa on sovellettu kiinteää 6,5 prosentin pääoman tuottoastetta. Italia on väittänyt, että nämä kiinteämääräiset pääoman tuottoasteet ovat edelleen oikeassa suhteessa asiaankuuluviin riskeihin ja että ne jäävät joka tapauksessa alle 9,95 prosentin, joka oli komissiolle alun perin ilmoitettu pääoman tuottoaste.

(134) Italia myös selittää, että CIPE:n toimintaohjeessa vahvistetun kokonaismenetelmän soveltaminen olisi saattanut johtaa siihen, että pääoman tuottoaste olisi ollut yli 6,5 prosenttia. Tästä syystä Italia katsoo, että sen yksinkertaistettu lähestymistapa on konservatiivinen eikä periaatteessa mahdollista CIPE:n toimintaohjeessa vahvistettua tasoa korkeamman korvauksen maksamista Mobylle/Toremarille.

4.5 **Kiinnityspaikkaa koskeva etuoikeus**

(135) Italia viittaa vuoden 2009 lain 19 b §:n 21 momenttiin, jonka mukaan Toremar säilyttää sille aiemmin myönnetyn kiinnityspaikkaa koskevan etuoikeuden sekä etuoikeuden jaettaessa uusia lähtö- ja tuloaikoja kansallisen lainsäädännön mukaisesti (ks. edellä oleva johdanto-osan 90 kappale).

(136) Italia väittää, ettei valtio ole menettänyt varoja kiinnityspaikkaa koskevan etuoikeuden myöntämisen takia. Italian mukaan kaikki lauttaliikenteen toimijat maksavat asianomaisille satamaviranomaisille vakiomaksuja kiinnityspaikasta. Italia väittää myös, että kiinnityspaikkaa koskeva etuoikeus on myönnetty vain julkisen palvelun reiteillä ja että Toremar ja myöhemmin Moby/Toremar eivät maksaneet aiemmin eivätkä maksa tällä hetkellä mitään lisämaksua kyseisestä etuoikeudesta, koska satamat antaisivat niiden valita ensimmäisenä tulo- ja lähtöaikansa, vaikka niillä ei olisi muodollisesti tällaista etuoikeutta julkisen palvelun tehtävänsä vuoksi.

([48]) Italian mukaan tarjouskilpailussa korvauksen määrälle asetettiin yläraja ainoastaan tarjousten arvioimiseksi eikä se rajoita sopimuksen aikana tosiasiallisesti maksettavaa korvauksen määrää.

(137) Italia katsoo, että kiinnityspaikkaa koskeva etuoikeus ei anna merkityksellistä etua entisen Tirrenia-konsernin yrityksille, ei myöskään Toremarille tai sen ostajalle Mobylle. 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 Toremar ja Moby liikennöivät ympärivuotisesti (toisin kuin esimerkiksi vain sesongin aikana liikennöivät toimijat), Italian mukaan on myös luonnollista, että satamat antaisivat niiden valita ensimmäisenä tulo- ja lähtöaikansa myös ilman kiinnityspaikkaa koskevaa muodollista etuoikeutta. Näistä syistä Italia katsoo, ettei kiinnityspaikkaa koskeva etuoikeus ole voinut antaa Toremarille ja Mobylle merkityksellistä etua.

4.6 **Vuoden 2010 laissa säädetyt toimenpiteet**

(138) Vuoden 2010 laissa säädetyistä toimenpiteistä (ks. edellä oleva johdanto-osan 91 ja 92 kappale) Italia toteaa, että Toremar on tosiasiallisesti käyttänyt sille jo laissa 102/2009 osoitetut varat niiden alkuperäiseen tarkoitukseen. Toremar käytti 1 617 300 euroa kalustonsa ajanmukaistamiseen (808 650 euroa Aethalia-aluksen ja 808 650 euroa Liburna-aluksen ajanmukaistamiseen) kansainvälisten turvallisuusmääräysten täyttämiseksi. Lisäksi todetaan, että näitä varoja ei ole käytetty maksuvalmiustarkoituksiin.

(139) Yksityistämisprosessiin liittyvien verovapautusten osalta Italia väittää, ettei tätä toimenpidettä sovellettu yhteisöveroon, koska Caremarin, Saremarin ja Toremarin omistusoikeudet luovutettiin alueille ilmaiseksi. Koska luovutuksesta ei maksettu mitään, konsolidoidun tuloverolain 86 §:n 1 momentin a kohtaa, joka koskee maksua vastaan tehtävän varojen luovutuksen yhteydessä saatua luovutusvoittoa, ei Italian mukaan sovelleta. Arvonlisäverosta Italia toteaa, 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 korostaa, 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).

(140) Alikäytettyjen alueiden kehittämiseen tarkoitetun rahaston varojen osalta Italia toteaa, ettei Toremaria ole tuettu näillä varoilla. Italia myös selvensi, ettei alikäytettyjen alueiden kehittämiseen tarkoitetun rahaston varoja käytetty lisäkorvauksen maksamiseksi entisen Tirrenia-konsernin yrityksille, kuten Toremarille. 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 asetuksen 125/2010 1 §:n 5 b momentin nojalla alueilla oli oikeus käyttää alikäytettyjen alueiden kehittämiseen tarkoitetun rahaston varoja rahoittaakseen (osittain) normaalit julkisen palvelun korvaukset ja varmistaakseen siten meriliikennepalvelujen jatkuvuuden. Lisäksi Italia selventää, että asetuksen 185/2008 26 §:n mukaisesti Tirrenia-konsernille osoitettiin vuosina 2009–2011 kunakin vuonna 65 miljoonaa euroa, ja tämän perusteella alikäytettyjen alueiden kehittämiseen tarkoitetun rahaston varoista nostettiin yhteensä 195 miljoonaa euroa. Nämä varat siirrettiin sitten liikenneministeriön tilille, joka oli varattu entisen Tirrenia-konsernin yrityksille (Tirrenia, Siremar, Caremar, Toremar ja Saremar) maksettaviin julkisen palvelun korvauksiin. Italian mukaan kyseinen toimenpide koskee siis ainoastaan varoja, jotka on kohdennettu Italian valtion talousarviosta julkisen palvelun korvausten maksamiseen.

4.7 **Yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvistä palveluista vuonna 2011 tehdyn päätöksen noudattaminen alkuperäisen sopimuksen jatkamisen ja uuden palveluhankintasopimuksen yhteydessä**

(141) Italian mielestä Toremarille uuden palveluhankintasopimuksen 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.

(142) Italia esittää vastauksessaan tiedot keskimääräisestä vuotuisesta liikenteen määrästä vuosina 2010–2016 kaikkien reittien liikennetietojen perusteella. Tämän pohjalta Italia esitti matkustajaliikennetiedot osoittaakseen, että yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvistä palveluista vuonna 2011 tehdyn päätöksen 2 artiklan 1 kohdan d alakohdassa säädetty 300 000 matkustajan raja ei ylittynyt yhdelläkään Toremarin vuoden 2011 loppuun asti liikennöimällä reitillä eikä se ole ylittynyt yhdelläkään Mobyn/Toremarin vuodesta 2012 alkaen liikennöimällä reitillä.

4.8 **Yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluita koskevien vuoden 2011 puitteiden noudattaminen alkuperäisen sopimuksen ja uuden palveluhankintasopimuksen yhteydessä**

(143) Italia väittää myös, että Mobylle/Toremarille ei ole maksettu liiallisia korvauksia ja että yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluita koskevien vuoden 2011 puitteiden edellytykset täyttyvät.

(144) Edellä esitetyn väitteen perustelemiseksi Italia toimitti tietoja, joista käyvät ilmi sijoitetun pääoman tuotto vuosina 2010–2017 sekä menetelmä, jolla varmistetaan, että Toremarin ja Mobyn/Toremarin tarjoamista palveluista ei maksettu liikaa korvausta, reittikohtaiset kustannukset ja tulot vuosina 2010–2017 sekä kaluston poistoaika vuosina 2009–2017 ([49]).

(145) Lisäksi Italia toteaa, että Toremar (ja Moby/Toremar) ei ole harjoittanut kaupallista toimintaa vuodesta 2009.

5. **MOBYN/TOREMARIN HUOMAUTUKSET**

5.1 **Julkisen palvelun velvoitteet ja kilpailuympäristö**

(146) Moby/Toremar väittää, että uudessa palveluhankintasopimuksessa ja sen liitteissä määritellään konkreettisesti asianomaisiin meriliikennereitteihin liittyvät julkisen palvelun velvoitteet. Nämä velvoitteet koskevat muun muassa palvelun laatua ja yksityiskohtia (liikennöitävät matkat, aikataulut ja palveluehdot) sekä sovellettavia tariffeja.

(147) Vastatessaan kantelijan väitteeseen, jonka mukaan Toremarin ja Mobyn sulautuminen johti monopoliin Piombinon ja Elban saaren välisillä reiteillä, Moby/Toremar viittaa kyseiselle sulautumalle saatuun lupaan, jonka Italian kansallinen kilpailuviranomainen myönsi 19 päivänä heinäkuuta 2011 annetulla päätöksellä nro 22622 sillä edellytyksellä, että sulautuman yhteydessä noudatetaan tiettyjä ehtoja, joiden tarkoituksena oli nimenomaan kilpailun varmistaminen kyseisellä reitillä.

(148) Lisäksi Moby/Toremar toteaa, että kyseisiä reittejä ei voitu liikennöidä ilman julkista tukea eivätkä markkinat yksinään pystyneet tarjoamaan palveluja palveluhankintasopimuksen mukaisten vähimmäisvaatimusten mukaisesti.

5.2 **Toremarin yksityistäminen**

5.2.1 *Toremarin osakkeista maksettu hinta*

(149) Moby/Toremar toteaa, että Toremarin yksityistämiseen ei liity valtiontukea, koska riippumaton arvioija vahvisti sovitun hinnan.

5.2.2 *Menettelyn avoimuus ja syrjimättömyys sekä Toremarin omaisuuden sitominen yhteen uuden palveluhankintasopimuksen kanssa*

(150) Vastatessaan vuoden 2012 päätöksessä esitettyyn komission alustavaan kantaan, jonka mukaan tarjouskilpailussa asetetut tekniset ja rahoitukseen liittyvät vaatimukset saattoivat rajoittaa tarjouksen tekemisestä kiinnostuneiden osallistujien määrää, Moby/Toremar väittää, että nämä vaatimukset todella olivat välttämättömiä, kun otetaan huomioon Toremarin erityinen rakenne, joka johtui siitä, että se oli aiemmin osa Tirrenia-konsernia.

(151) Mobyn/Toremarin mukaan Toremarilla ei ollut kaikkia tarvittavia valmiuksia, jotta se olisi yksin voinut tarjota vaaditut meriliikennepalvelut, ja aiemmin se oli aina käyttänyt Tirrenia-konsernin palveluja, erityisesti kun oli kyse kaupallisista palveluista (esimerkiksi satamien lipunmyyntipisteiden toiminnan, puhelinkeskusten ja viestinnän koordinointi), teknisistä palveluista (esimerkiksi tietojärjestelmien hallinta) ja tietyistä erikoistuneista palveluista (esimerkiksi hankintojen hallinta).

(152) Näin ollen Moby/Toremar väittää, että näin laadittua tarjouskilpailua ei voida pitää syrjivänä ja että Toscanan alueella oli elinkeinopoliittiset perusteet vaatia, että Toremarin ostaja toimii jo entuudestaan meriliikenteen matkustajapalvelujen alalla, palvelun jatkuvuuden varmistamiseksi.

([49]) Ks. tarkempi analyysi 6.3.1 jaksossa.

(153) Moby/Toremar toteaa, että jos palveluhankintasopimus olisi tehty ilman Toremarin myyntiä, Toremarin toiminnan jatkamiselle ei olisi ollut muuta syytä eikä sitä olisi ollut helppoa myydä eteenpäin markkinoilla kaluston erityispiirteiden vuoksi. Lisäksi Toscanan alue olisi osapuolten mukaan todennäköisesti joutunut maksamaan suuremman korvauksen palvelusta, sillä toimijan olisi täytynyt hankkia tarvittavat alukset ja henkilöstö. Toscanan alue olisi lisäksi joutunut maksamaan Toremarin kaluston käytöstäpoistosta sekä yrityksen hallinnoinnista ja likvidaatiosta aiheutuvat kustannukset. Näin ollen Toremarin omaisuuserien sitominen yhteen uuden palveluhankintasopimuksen kanssa myös minimoi valtion tukitoimenpiteistä aiheutuvat kustannukset.

(154) Vastatessaan kantelijan väitteeseen, jonka mukaan Mobylle koitui etua tarjouskilpailussa, Moby/Toremar viittaa kansalliseen menettelyyn (ks. 2.3.2.3 jakso), jossa vahvistettiin Toremarin yksityistämistä ja palveluhankintasopimuksen myöntämistä koskevan tarjouskilpailumenettelyn tulos.

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

(155) Moby/Toremar toteaa, että uusi palveluhankintasopimus täyttää kaikki Altmark-kriteerit.

(156) Osapuolten mukaan julkisen palvelun velvoitteet on määritelty selkeästi ja korvauksen perusteena olevat parametrit on vahvistettu etukäteen objektiivisesti ja läpinäkyvästi. Lisäksi palvelun toimeksiantamismenetelmä (alennushuutokauppa) ja käyttöönotettu seurantajärjestelmä, jonka perusteella Toremarille maksetaan korvaus ainoastaan tosiasiallisesti suoritetuista palveluista, varmistavat, että korvaus ei ylitä sitä, mikä on tarpeen julkisen palvelun velvoitteiden täyttämisestä aiheutuvien kustannusten kattamiseksi.

(157) Lisäksi Moby/Toremar väittää, että julkisen palvelun velvoitteiden hoitamisesta vastaava yritys on valittu tarjouskilpailumenettelyllä unionin lainsäädännön mukaisesti.

5.4 **Toremarin ja Italian välisen alkuperäisen sopimuksen jatkaminen**

(158) Moby/Toremar viittaa komission päätökseen 2005/163/EY, jäljempänä 'vuoden 2004 päätös', jossa komissio totesi Italian Tirrenia-konsernin muille yrityksille kuin itse Tirrenialle myöntämän korvauksen olevan osittain soveltuvaa sisämarkkinoille, osittain soveltuvaa sisämarkkinoille sillä edellytyksellä, että Italia toteuttaa tietyt toimenpiteet, sekä osittain soveltumatonta sisämarkkinoille.

(159) Moby/Toremar väittää, että kyseisellä päätöksellä komissio vahvisti alkuperäisen sopimuksen olleen sisämarkkinoille soveltuva sopimuksen voimassaolon päättymiseen eli vuoden 2008 loppuun asti ja että sen voimassaolon jatkaminen vuosina 2009–2011 tarkoittaa yksinkertaisesti sisämarkkinoille soveltuvan eli voimassa olevan tukitoimenpiteen jatkamista. Sopimusta jatkettaessa ei tehty merkittäviä muutoksia, ja jatkaminen oli tarpeen Tirrenia-konserniin kuuluvien yritysten yksityistämismenettelyn järjestämiseksi.

(160) Lisäksi Moby/Toremar toteaa, että vaikka komissio katsoisi, että Toremar sai valtiontukea alkuperäisen sopimuksen jatkamisen myötä, tämä kiistettäisiin sillä perusteella, että Toremar myytiin Mobylle hankintamenettelyssä eli markkinaehdoin hintaan, jonka yhteydessä muun muassa arvioitiin kyseinen tuki. Näin ollen ja vakiintuneen oikeuskäytännön ([50]) perusteella Moby/Toremar katsoo, että alkuperäisen sopimuksen jatkamiseen ei liity valtiontukea.

([50]) Osapuolet perustelevat väitteensä viittaamalla seuraaviin tapauksiin: yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 20.9.2001, Banks, C-390/98, ECLI:EU:C:2001:456; yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 24.9.2002, Acciaierie di Bolzano v. komissio, yhdistetyt asiat C-74/00 P ja C-75/00 P, ECLI:EU:C:2002:524 sekä yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 29.4.2004, Saksa v. komissio, C-277/00, ECLI:EU:C:2004:238.

6. **ARVIOINTI**

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

(161) 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”.

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

a) oltava jäsenvaltion myöntämä tai valtion varoista myönnetty;

b) suosittava jotain yritystä tai tuotannonalaa;

c) vääristettävä tai uhattava vääristää kilpailua; sekä

d) vaikutettava jäsenvaltioiden väliseen kauppaan.

(163) Komissio toteaa, että kiinnityspaikkaa koskeva etuoikeus, jota sovelletaan vain julkisen palvelun reiteillä, liittyy erottamattomasti Toremarin ja sen ostajan Mobyn toimintaan yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvien palvelujen tuottamiseksi. Näin ollen tätä toimenpidettä arvioidaan yhdessä kyseisille yrityksille myönnetyn julkisen palvelun korvauksen kanssa (ks. 6.1.1 ja 6.1.2 jakso).

(164) Lisäksi komissio toteaa, että Italian ja Mobyn/Toremarin välillä tehtyä uutta palveluhankintasopimusta olisi arvioitava yhdessä Toremarin yksityistämisen kanssa. Yhteinen arviointi on tarkoituksenmukainen, sillä Italia järjesti uuden palveluhankintasopimuksen niin, että tarjouskilpailun voittajan oli myös ostettava Toremarin koko osakepääoma mainitussa palveluhankintasopimuksessa vahvistettujen julkisen palvelun velvoitteiden hoitamiseksi.

6.1.1 *Toremarin ja Italian välisen alkuperäisen sopimuksen jatkaminen*

6.1.1.1 Valtion varat

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

(166) Komissio panee merkille, että Italian mukaan kaikki lauttaliikenteen harjoittajat maksavat asianomaisille satamaviranomaisille vakiomaksuja kiinnityspaikasta mutta että Toremar 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 90 kappale), se voidaan katsoa valtion toteuttamaksi toimenpiteeksi.

6.1.1.2 Valikoivuus

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

6.1.1.3 Taloudellinen etu

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

(169) Altmark-tuomiossa ([51]) 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.

(170) 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):

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

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

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

— Silloin, kun julkisen palvelun velvoitteiden täyttämisestä vastaavaa yritystä ei tietyssä konkreettisessa tapauksessa valita 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).

(171) Komissio täsmensi Altmark-kriteerien osalta soveltamaansa lähestymistapaa Euroopan unionin valtiontukisääntöjen soveltamisesta yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvien palvelujen tuottamisesta myönnettävään korvaukseen annetussa tiedonannossa ([52]), jäljempänä 'yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskeva tiedonanto'.

(172) 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.

(173) 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.

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

(175) Italia ei myöskään ole toimittanut 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. Italian toteamus, jonka mukaan Toscanan alue seurasi Toremarin tehokkuutta vuosina 2010 ja 2011, ei riitä tämän kriteerin täyttämiseksi, koska se ei osoita, vastasivatko Toremarille sen julkisen palvelun velvoitteiden hoitamisesta tosiasiallisesti aiheutuneet kustannukset sellaisia kustannuksia, joita hyvin johdetulle ja riittävillä kuljetusvälineillä varustetulle keskivertoyritykselle aiheutuisi kyseisten velvoitteiden täyttämisestä.

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

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

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

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

(178) Kiinnityspaikkaa koskevan etuoikeuden osalta komissio muistuttaa ensinnäkin, että Italian kilpailuviranomainen AGCM on ainakin kahteen otteeseen katsonut, että kyseisellä toimenpiteellä on taloudellista arvoa ([53]). Toremar ei kuitenkaan maksa mitään kiinnityspaikkaa koskevasta etuoikeudesta (ks. johdanto-osan 136 kappale). Lisäksi komissio toteaa, että kiinnityspaikkaa koskeva etuoikeus voi ainakin teoriassa alentaa toimijalle aiheutuvia kustannuksia (esimerkiksi koska taattu kiinnityspaikka voi vähentää odottelua satamassa ja siten laskea polttoaine-kustannuksia) tai lisätä sen tuloja (esimerkiksi koska tietyt lähtö- ja tuloajat saattavat olla kysytympiä matkustajien keskuudessa). Lauttaliikenteen käyttäjät saattavat nimittäin suosia sellaista lauttapalvelun tarjoajaa, 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 Toremarille taloudellista etua.

6.1.1.4 Vaikutus kilpailuun ja kauppaan

(179) Kun jäsenvaltion myöntämä tuki vahvistaa yrityksen asemaa unionin sisäisessä kaupassa muihin kilpaileviin yrityksiin verrattuna, tuen on katsottava vaikuttavan jäsenvaltioiden väliseen kauppaan ([54]). Riittää, että tuensaaja kilpailee muiden yritysten kanssa kilpailulle avoimilla markkinoilla ([55]).

(180) Tutkittavassa asiassa tuensaaja kilpailee muiden meriliikennepalveluja unionissa tarjoavien yritysten kanssa, etenkin kansainvälisen meriliikenteen markkinat vapauttaneen neuvoston asetuksen (ETY) N:o 4055/86 ([56]) ja meriliikenteen kabotaasimarkkinat vapauttaneen meriliikenteen kabotaasista annetun asetuksen voimaantulon jälkeen. Se, että Toremar 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 saattaa vaikuttaa unionin kauppaan ja vääristää kilpailua sisämarkkinoilla. Samoista syistä tämä johtopäätös pätee myös kiinnityspaikkaa koskevaan etuoikeuteen.

6.1.1.5 Päätelmät

(181) 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 Toremarille myönnettyä valtiontukea.

6.1.1.6 Uusi vai voimassa oleva tuki

(182) Komissio toteaa aluksi, ettei Toremarille meriliikenteen julkisen palvelun velvoitteiden hoitamisesta vuoden 2008 loppuun asti maksettua korvausta arvioida tässä päätöksessä. Kyseistä korvausta sekä sitä, voidaanko se luokitella voimassa olevaksi tueksi meriliikenteen kabotaasista annetun asetuksen 4 artiklan 3 kohdan perusteella, arvioidaan erillisessä komission päätöksessä ([57]).

(183) Neuvoston asetuksen (EU) 2015/1589 ([58]) 1 artiklan ensimmäisen kohdan c alakohdan mukaan uudella tuella tarkoitetaan ”kaikkia tukia, eli tukiohjelmia ja yksittäisiä tukia, jotka eivät ole voimassa olevaa tukea, mukaan lukien voimassa olevan tuen muutokset”. Lisäksi SEUT-sopimuksen 108 artiklan 3 kohdassa määrätään, että komissiolle on annettava ajoissa tieto uusien tukien myöntämistä tai voimassa olevien tukien muuttamista koskevista suunnitelmista ja että niitä ei saa toteuttaa ennen kuin menettelyssä on annettu lopullinen päätös ([59]). Komissio

([53]) 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, johdanto-osan 265 kappale (EUVL L 332, 12.10.2020, s. 45).

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

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

([56]) 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).

([57]) Päätös (EU) 2020/1411.

([58]) 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).

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

yhtyy unionin tuomioistuinten näkemykseen ([60]), jonka mukaan sellaisen tukiohjelman 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.

(184) Edellä esitetyistä syistä komissio katsoo, että riippumatta siitä, luokitellaanko Toremarille vuoden 2008 loppuun asti maksettu korvaus voimassa olevaksi tueksi ([61]), alkuperäisen sopimuksen jatkamisen perusteella maksettu julkisen palvelun korvaus olisi katsottava uudeksi tueksi. Tämä johtopäätös pätee myös kiinnityspaikkaa koskevaan etuoikeuteen.

6.1.2 *Uuden palveluhankintasopimuksen myöntäminen Mobylle/Toremarille yhdessä Toremarin liiketoiminnan kanssa*

(185) Komission on arvioitava Altmark-kriteerien (ks. johdanto-osan 170 kappale) täyttymistä määrittääkseen, antoiko Toremarin liiketoiminnan kanssa yhteensidotun uuden palveluhankintasopimuksen tekeminen SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua etua Mobylle/Toremarille.

6.1.2.1 Ensimmäinen Altmark-kriteeri

(186) Komissio muistuttaa, ettei missään määritellä yhtenäisesti ja täsmällisesti palvelua, jota voidaan pitää unionin lainsäädännön nojalla ensimmäisen Altmark-kriteeri mukaisena tai SEUT-sopimuksen 106 artiklan 2 kohdassa tarkoitettuna yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvänä palveluna ([62]). 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.”

(187) 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.

(188) Kabotaasin osalta tarkat unionin säännöt julkisen palvelun velvoitteita varten vahvistetaan meriliikenteen kabotaasista annetussa asetuksessa ja säännöt meriliikenteeseen osallistuville yrityksille mahdollisesti myönnetyn valtiontuen tutkimista varten määritetään puolestaan yhteisön suuntaviivoissa meriliikenteen valtiontuelle ([63]), jäljempänä ’meriliikenteen suuntaviivat’.

(189) 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.”

([60]) Yhteisöjen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen tuomio 6.3.2002, Diputación Foral de Álava ym. v. komissio, yhdistetyt asiat T-127/99, T-129/99 ja T-148/99, ECLI:EU:T:2002:59, 175 kohta.

([61]) Päätös (EU) 2020/1411.

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

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

(190) Meriliikenteen kabotaasista annetun asetuksen 2 artiklan 3 kohdassa säädetään, että sopimus julkisesta palvelusta voi käsittää erityisesti: liikennepalvelut, jotka vastaavat jatkuvuutta, säännöllisyyttä, kapasiteettia ja laatua koskevia sovittuja standardeja, lisäkuljetuspalvelut, liikennepalvelut määrätyin hinnoin ja ehdoin, erityisesti tietyille matkustajaryhmille tai tietyille reiteille tarkoitetut palvelut, sekä palvelujen mukauttamisen todellisten tarpeiden mukaan.

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

(192) Vakiintuneesta oikeuskäytännöstä seuraa, että julkisen palvelun velvoitteita voidaan asettaa vain, jos ne perustellaan tarpeella taata säännöllisen laivaliikenteen riittävyys, jota ei voida varmistaa pelkästään markkinavoimin ([64]). Meriliikenteen kabotaasista annetun asetuksen tulkintaa koskevassa tiedonannossa ([65]) vahvistetaan, että ”jäsenvaltioiden (mukaan luettuina soveltuvin osin alueelliset ja paikalliset viranomaiset) tehtävänä on määritellä, mille reiteille on asetettava julkisen palvelun velvoitteita. Tämä ei ole laivanvarustajien tehtävä. Erityisesti julkisen palvelun velvoitteita voidaan asettaa vain säännöllisille saarikabotaasipalveluille (reittiliikenteelle) silloin, kun markkinoiden toiminnassa on puutteita riittävien palvelujen tarjoamisen kannalta”. Lisäksi 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”.

(193) Oikeuskäytännön ([66]) mukaisesti komissio tekee kolmivaiheisen arvioinnin tarkistaakseen, onko julkisen palvelun tarve todellinen (ensimmäinen ja toinen vaihe) ja oliko palvelu tarpeellinen ja oikeassa suhteessa tähän tarpeeseen nähden (kolmas vaihe) eli täyttyykö ensimmäinen Altmark-kriteeri. Komissio arvioi seuraavia seikkoja:

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

(194) Tässä tapauksessa Toremarin tehtäväksi annettiin yhdistelmäpalvelujen (matkustajien ja ajoneuvojen kuljetus) suorittaminen useilla reiteillä, jotka esitetään taulukossa 3. Toremarille asetetut julkisen palvelun velvoitteet koskivat liikennöitäviä satamia, julkisen palvelun järjestelmän puitteissa liikennöidyille meriliikennereiteille kohdennettujen alusten tyyppiä ja kapasiteettia, vuorotiheyttä sekä käyttäjiltä veloitettavia enimmäishintoja.

(195) Kuten johdanto-osan 123 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 todella ovat oikeutettuja yleisen edun mukaisia tavoitteita.

(196) Perinteisesti Italian asettamia edellä kuvattuja tavoitteita ei ole saavutettu pelkästään markkinavoimin. Sen sijaan näiden palvelujen riittävyys on aiemmin varmistettu entisen Tirrenia-konsernin yrityksille asetetuilla julkisen palvelun velvoitteilla, jotka vahvistetaan alkuperäisissä sopimuksissa. Komissio toteaakin, että kyseisiä reittejä on liikennöity pitkälti muuttumattomina useiden vuosien ajan, ainakin alkuperäisen sopimuksen voimaantulosta lähtien. Italia ja erityisesti asianomaiset alueviranomaiset katsoivat, että kyseiset palvelut olivat (ja ovat) välttämättömiä käyttäjien kysynnän tyydyttämiseksi.

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

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

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

(197) Havainnollistaakseen palvelujen käyttäjien todellista kysyntää Italia toimitti koostettuja tilastoja, joista ilmeni, että vuonna 2010 Toremar kuljetti viidellä julkisen palvelun reitillä yhteensä 1 462 570 matkustajaa ja 317 488 ajoneuvoa. Vuoden 2011 luvut olivat hieman tätä pienemmät (1 437 613 matkustajaa ja 294 433 ajoneuvoa). Tämä osoittaa, että niiden kahden vuoden aikana, jotka edelsivät julkisen palvelun velvoitteiden toimeksiantamista Mobylle/Toremarille, meriliikennepalvelujen kokonaiskysyntä asiaankuuluvilla reiteillä oli merkittävää (reittikohtaiset tilastot vuosilta 2009–2011 esitetään johdanto-osan 297 kappaleessa).

(198) Italia toimitti myös vuoden 2018 loppuun asti ulottuvat kokonaistilastot (ks. taulukot 4 ja 5) osoittaakseen, että käyttäjien kysyntä jatkui Mobyn/Toremarin aloitettua liikennöinnin kaikilla kuudella reitillä uuden palveluhankintasopimuksen perusteella. Tämä vahvistaa, että käyttäjien kysyntä jatkui muutamin pienin poikkeuksin ylös- tai alaspäin lukuun ottamatta vuotta 2012, jolloin kysyntää oli selkeästi tavallista enemmän. Tämä johtui ennen kaikkea myyntiverkoston rakenteen uudistamisesta, joka on entisestään kasvattanut liikenteen määrää sesonkiaikana. Vuoden 2018 loppuun ulottuvien reitti- ja vuosikohtaisten tilastojen analyysissa ei siis havaittu viitteitä siitä, että käyttäjien kysyntä olisi loppunut tietyillä reiteillä.

Vuosi	Linja A1	Linja A2	Linja A2, pika	Linja A3	Linja A4	Linja A5	Matkustajien kokonais-määrä
2012	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
2013	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
2014	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
2015	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
2016	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
2017	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
2018	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)

Taulukko 4 – Matkustajatilastot vuosilta 2012–2018

Vuosi	Linja A1	Linja A2	Linja A2, pika	Linja A3	Linja A4	Linja A5	Ajoneuvojen kokonais-määrä
2012	(…)	(…)		(…)	(…)		(…)
2013	(…)	(…)		(…)	(…)		(…)
2014	(…)	(…)		(…)	(…)		(…)
2015	(…)	(…)		(…)	(…)		(…)
2016	(…)	(…)		(…)	(…)		(…)
2017	(…)	(…)		(…)	(…)		(…)
2018	(…)	(…)		(…)	(…)		(…)

Taulukko 5 – Ajoneuvojen kuljetustilastot vuosilta 2012–2018 ([67])

(199) Komissio katsoo, että edellä esitetyt tilastot osoittavat selvästi, että matkustaja- ja yhdistelmäpalvelujen kysyntä on todellista kullakin kuudella asiaankuuluvalla julkisen palvelun reitillä. Näin ollen voidaan todeta, että kyseiset palvelut vastaavat todellisiin julkisiin tarpeisiin ja todelliseen käyttäjien kysyntään.

2) Markkinoiden riittämätön toiminta

([67]) Pikalinjalla A2 ja linjalla A5 käytettävillä aluksilla ei voi kuljettaa ajoneuvoja.

(200) 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” ([68]). Näin ollen komission on tutkittava, olisiko palvelu ollut riittämätön, jos sen tarjoaminen olisi jätetty pelkästään markkinavoimien varaan, kun otetaan huomioon jäsenvaltion uuden palveluhankintasopimuksen 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”.

(201) Komissio huomauttaa, että sen ajanjakson aikana, joka johti uuden palveluhankintasopimuksen allekirjoittamiseen Mobyn/Toremarin kanssa, muutkin toimijat tarjosivat lauttaliikenteen palveluja uuden palveluhankintasopimuksen kohteena olevilla reiteillä, joskaan niiden palvelut eivät välttämättä olleet ympärivuotisia eikä vuorotiheys sama. Komissio arvioi 2 päivänä tammikuuta 2012 annettua toimeksiantoa edeltäneen kilpailutilanteen (sellaisena kuin se on kuvattu johdanto-osan 38 kappaleessa) perusteella kunkin asiaankuuluvan reitin osalta, vastasivatko muiden liikennöitsijöiden tarjoamat palvelut palveluja, jotka Mobyn/Toremarin oli tarjottava uuden palveluhankintasopimuksen mukaisesti.

(202) Seuraava taulukko kuvaa kilpailutilannetta Mobyn/Toremarin liikennöimillä reiteillä:

Reitti	**Moby/Toremar (ympärivuotisten edestakaisten vuorojen määrä päivässä)**	**Kilpailijat (vuorojen määrä päivässä)**
Livorno – Gorgona – Capraia **(linja A1)**	Yhdistelmäpalvelu (matkustajat ja ajoneuvot)	–
Portoferraio – Piombino (Elban saari) **(linja A2)**	Yhdistelmäpalvelu, vuoroja päivässä keskimäärin — 8 tammi–huhtikuussa — 15 huhti–syyskuussa — 8 syys–joulukuussa	**Moby** (ympärivuotinen yhdistelmäpalvelu), vuoroja päivässä keskimäärin — 6 tammi–maaliskuussa — 8 huhtikuussa, 12 toukokuussa ja 10 syyskuussa — 12 kesä–elokuussa — 8 lokakuussa — 6 marras–joulukuussa **Blu Navy** (yhdistelmäpalvelu) — Vuonna 2012 (ympäri vuoden) keskimäärin viisi vuoroa päivässä — Vuodesta 2013 lähtien keskimäärin viisi vuoroa päivässä vain maaliskuusta lokakuuhun **Elba Ferries** (yhdistelmäpalvelu kesäkuusta syyskuuhun), keskimäärin 5–6 vuoroa päivässä
Piombino – Cavo – Portoferraio (Elban saari) **(linja A2, pika)**	Nopea matkustajaliikenne	–
Piombino – Rio Marina – Pianosa (Elban saari) **(linja A3)**	Yhdistelmäpalvelu	–
Porto S. Stefano – Giglion saari **(linja A4)**	Yhdistelmäpalvelu, vuoroja päivässä keskimäärin — 3–4 tammi–maaliskuussa	**Maregiglio** (ympärivuotinen yhdistelmäpalvelu), vuoroja päivässä keskimäärin — 0,5–1 tammi–maaliskuussa — 2 huhti–toukokuussa

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

	— 4–5 huhti–syyskuussa — 4 syys–joulukuussa	— 5–6 kesä–heinäkuussa — 3–4 elo–syyskuussa — 1–2 lokakuussa — 1 marras–joulukuussa
Porto S. Stefano – Giannutri **(linja A5)**	Maregiglion Mobyn/Toremarin alihankkijana ([1]) tarjoama matkustajaliikennepalvelu	–

([1]) Tarjouspyyntöasiakirjoissa sallitaan alihankkijoiden käyttö. Italia on toimittanut komissiolle tiedot (palvelun nettokustannuksia vastaavista) tarkoista määristä, jotka Toscanan alue on vuosittain maksanut Mobylle/Toremarille julkisen palvelun tarjoamisesta Porto S. Stefanon ja Giannutrin välisellä reitillä. Toremar maksaa Maregigliolle kertakorvauksen alihankintasopimuksen perusteella. Tätä liiketoimea, johon liittyy yksityinen sopimus, ei käsitellä tässä päätöksessä.

Taulukko 6 – Kilpailutilanne Mobyn/Toremarin liikennöimillä reiteillä

(203) Komissio katsoo, että kuten taulukosta 6 selvästi käy ilmi, Mobyn/Toremarin tarjoamat palvelut eivät ole korvattavissa kilpailijoiden tarjoamilla palveluilla, koska nämä eivät täytä tai eivät täysin täytä uuden palveluhankintasopimuksen mukaisia julkisen palvelun velvoitteita, erityisesti kun otetaan huomioon Toremarin tarjoaman palvelun ympärivuotinen jatkuvuus. Kolmella kuudesta reitistä (linjat A2 (pika), A3 ja A5) Moby/Toremar on ainoa liikennöitsijä, joka tarjoaa kyseistä palvelua. Näin ollen Mobyn/Toremarin kanssa tehdyssä sopimuksessa määrätyt, näiden kolmen reitin liikennöintiä koskevat julkisen palvelun velvoitteet ovat perusteltuja, koska niille on todellinen julkinen tarve, jotta voidaan varmistaa alueellinen jatkuvuus silloin, kun markkinat eivät yksistään voi tarjota sitä.

(204) Niiden reittien osalta, joilla palveluja tarjoavat myös muut liikennöitsijät (linjat A2 ja A4), komissio katsoo, että tarjottujen palvelujen säännöllisyydessä on suuria eroja. Moby/Toremar liikennöi näitä reittejä jatkuvasti ympäri vuoden, kun taas muut taulukossa mainitut liikennöitsijät (Blu Navy, Elba Ferries ja Maregiglio) eivät tarjoa tällaista jatkuvaa ympärivuotista palvelua (Blu Navyn ja Elba Ferriesin tapauksessa) eivätkä yhtä tihein vuorovälein kuin Moby/Toremar. Esimerkiksi Blu Navy aloitti liikennöinnin vuonna 2010 tarjoten palveluja huhtikuusta marraskuuhun. Vuonna 2012 se liikennöi ympäri vuoden tarjoten keskimäärin viisi vuoroa päivässä, ja vuonna 2013 se palasi alkuperäiseen liikennöintiaikatauluunsa, jonka mukaan se liikennöi vain maaliskuusta lokakuuhun. Maregiglio liikennöi linjalla A4 ympäri vuoden mutta tarjoaa vähemmän vuoroja kuin Moby/Toremar. Tämä koskee erityisesti tammi–helmikuuta ja marras–joulukuuta, jolloin Maregiglio ei liikennöi joka päivä vaan vuoroja on kuukaudessa 20–30. Näin ollen kyseisten saarten ja mantereen välisten säännöllisten ja tiheiden yhteyksien toteutuminen ympärivuotisesti vaarantuisi olennaisesti ilman Mobyn/Toremarin näillä reiteillä tarjoamaa palvelua, koska Blu Navy ja Elba Ferries eivät olisi pystyneet tarjoamaan palvelua koko sopimuskauden ajan samoin edellytyksin kuin Moby/Toremar.

(205) Erityisesti Mobyn (Mobyn/Toremarin kilpailijana) linjalla A2 tarjoaman palvelun osalta komissio huomauttaa, että Moby liikennöi ympäri vuoden päivittäin säännöllisesti ja tihein vuorovälein (esimerkiksi talviaikana 5 vuoroa ja kesäkaudella 17 vuoroa päivässä), eli se tarjosi hyvin samankaltaista palvelua kuin Moby/Toremar.

(206) Italia on kuitenkin toimittanut tietoja, joista käy ilmi, että julkista palvelua oli välttämätöntä jatkaa Mobyn/Toremarin tarjoamana, että tämä palvelu vastasi todelliseen julkisen palvelun tarpeeseen ja että Moby ei yksin pystynyt vastaamaan tähän meriliikenneyhteyksien tarpeeseen.

1) Ensinnäkin Mobyn/Toremarin aikataulua mukautettiin uuden palveluhankintasopimuksen yhteydessä intermodaalisen kuljetuksen onnistumisen varmistamiseksi erityisesti sovittamalla meriliikennepalvelut paremmin yhteen Piombinon ja Campiglia Marittiman rautatieasemien rautatieliikenteen palvelujen kanssa.

2) Toiseksi Italia on osoittanut, että julkisen palvelun velvoitteista vastaava toimija mahdollistaisi meriliikenteen palvelujen tosiasiallisen jatkuvuuden koko talvikauden ajan ja lyhentäisi kansalaisten edun mukaisesti odotusaikaa satamassa merkittävästi, lähes puolellatoista tunnilla (esimerkiksi Piombinossa odotusaika olisi ilman Toremarin tarjoamaa palvelua kolme tuntia, kun sekä Toremarin että Mobyn liikennöidessä odotusaika on puolitoista tuntia).

3) Kolmanneksi Moby/Toremar tarjoaa palveluhankintasopimuksen perusteella ympäri vuoden ylimääräisen edestakaisen päivittäisen iltalähdön aikavälillä, joka ajoittuu 30 minuuttia (sopimuksen tekohetkellä) viimeisen lähdön jälkeen ja ennen klo 00.30 (ks. johdanto-osan 258 kappale). Näin ollen Moby/Toremar ajaa päivittäin viimeisen vuoron linjalla A2 (klo 22.00 tai 22.30 riippuen päivästä ja kuukaudesta). Arvioitujen aikataulujen mukaan Moby/Toremar ajaa myös ensimmäisen vuoron Portoferraiosta mantereelle. Tästä syystä Mobyn/Toremarin alukset ovat yöt saaren satamassa, mikä lisää kustannuksia. Näin voidaan tarjota aamun ensimmäinen yhteys kouluun tai töihin kulkeville asukkaille ja varmistaa yhteydet kiireellisissä sairaustapauksissa.

4) Neljänneksi on esitetty, että Moby ei olisi yksin pystynyt tarjoamaan riittäviä palveluja suurelle määrälle matkustajia, jotka tarvitsevat kuljetusta Piombinon ja Portoferraion välillä molempiin suuntiin. Vaikka matkustajamäärä on selkeästi paljon suurempi kesäkuukausien aikana, vuoden 2012 kolmen ensimmäisen kuukauden (eli sesongin ulkopuolella) aikana kirjatut matkustajamäärät osoittavat, että molemmilla aluksilla (sekä Mobyn/Toremarin että Mobyn aluksella) on ollut jatkuvasti matkustajia, joiden oli päästävä kulkemaan molempiin suuntiin työskentelyn, opiskelun tai muiden henkilökohtaisten syiden vuoksi.

(207) Edellä esitetyn perusteella komissio toteaa, että toimeksiantohetkellä markkinavoimat eivät yksin riittäneet täyttämään julkisen palvelun tarpeita. Monilla reiteillä Moby/Toremar oli nimittäin ainut toimija, ja lopuilla reiteillä kilpailijoiden Toscanan saaristossa tarjoamat palvelut eivät vastanneet Mobyn/Toremarin palveluja jatkuvuuden, säännöllisyyden, kapasiteetin ja laadun näkökulmasta eivätkä siten täysin täyttäneet Mobyn/Toremarin kanssa tehdyssä uudessa palvelusopimuksessa asetettuja julkisen palvelun vaatimuksia.

3) Vähiten haitallinen lähestymistapa

(208) Komissio toteaa, että Italia on päättänyt tehdä mieluummin palveluhankintasopimuksen yhden toimijan (Mobyn/Toremarin) kanssa kuin asettaa julkisen palvelun velvoitteita kaikille toimijoille, jotka olivat halukkaita liikennöimään kyseisillä reiteillä. Italian toimittamien tietojen perusteella komissio myöntää, ettei käyttäjien kysyntään olisi voitu vastata asettamalla julkisen palvelun velvoitteita (ks. johdanto-osan 196 kappale). Tämä johtuu siitä, että Moby/Toremar on useilla reiteillä ainut toimija, ja silloin kun näin ei ole, muiden toimijoiden tarjoamat palvelut eivät riitä täyttämään (kaikkia) palvelujen säännöllisyyttä, jatkuvuutta ja laatua koskevia vaatimuksia. Lisäksi useimpien reittien liikennöinti erityisesti sesongin ulkopuolella on tappiollista, joten ilman julkisen palvelun korvausta niitä ei liikennöitäisi lainkaan. Komissio ottaa lisäksi huomioon Italian ja tuensaajien väitteen, jonka mukaan palveluhankintasopimuksen tekeminen oli tarpeen myös Toremarin yksityistämiseksi. Tarkemmin sanottuna Italia väittää, että kilpailuttamalla Toremar yhdessä uuden palveluhankintasopimuksen kanssa sen oli mahdollista i) varmistaa meriliikenteen julkisen palvelun jatkuvuus, ii) saada valtion kannalta mahdollisimman suuri arvo. Näistä syistä komissio hyväksyi (ks. johdanto-osan 96 kappale) Italian päätöksen kilpailuttaa Toremarin liiketoiminta yhdessä uuden palveluhankintasopimuksen kanssa. Samalla komissio hyväksyi – ja hyväksyy myös tässä päätöksessä – sen, ettei Italia voinut tukeutua kaikkia toimijoita koskeviin julkisen palvelun velvoitteisiin vaan teki mieluummin palveluhankintasopimuksen vain Mobyn/Toremarin kanssa.

Päätelmät

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

(210) Voidakseen todeta, että ensimmäinen Altmark-kriteeri täyttyy, komission on vielä tarkistettava, oliko Mobylle/Toremarille asetetut julkisen palvelun velvoitteet määritelty selkeästi. Tältä osin komissio toteaa, että julkisen palvelun velvoitteet määritellään selkeästi uudessa palveluhankintasopimuksessa ja sen liitteissä (jotka sisältävät esimerkiksi aluksia koskevat eritelmät kullekin reitille). Myös korvausta koskevat yksityiskohtaiset säännöt täsmennetään uudessa palveluhankintasopimuksessa, vuoden 2009 laissa ja CIPE:n toimintaohjeessa. Lisäksi uuden palveluhankintasopimuksen voimassaoloaika on määritelty selkeästi (12 vuotta), ja sopimuksessa yksilöidään Moby/Toremar julkisen palvelun tuottajaksi sekä täsmennetään järjestelyt mahdollisten liiallisten korvausten välttämiseksi ja perimiseksi takaisin (ks. myös johdanto-osan 228 kappale). Näin ollen komissio katsoo, että ensimmäinen Altmark-kriteeri täyttyy.

Kiinnityspaikkaa koskeva etuoikeus

(211) 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 Mobylle/Toremarille, 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 palveluhankinta-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. Tämä kiinnityspaikkaa koskeva etuoikeus siirtyi Mobylle/Toremarille sen ostaessa Toremarin. Tätä taustaa vasten komissio katsoo, että kyseisellä toimenpiteellä on varmistettu, että Moby/Toremar kykenee täyttämään julkisen palvelun velvoitteensa, joissa on kyse varsinaisista yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvistä palveluista (ks. johdanto-osan 209 kappale). Lisäksi Italia on vahvistanut, että kiinnityspaikkaa koskeva etuoikeus myönnetään vain julkisen palvelun järjestelmän puitteissa liikennöitäessä. Näin ollen myös kiinnityspaikkaa koskeva etuoikeus täyttää Altmark-tuomion ensimmäisen edellytyksen.

6.1.2.2 Toinen Altmark-kriteeri

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

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

(214) Tarkemmin sanottuna korvauksen laskentaperusteena olleet parametrit selitetään yksityiskohtaisesti CIPE:n toimintaohjeessa ja niitä sovelletaan uudessa palveluhankintasopimuksessa (ja sen liitteissä). Korvauksen laskentamenetelmä, mukaan lukien esimerkiksi huomioon otettavat kustannustekijät, täsmennetään CIPE:n toimintaohjeessa. Koska kiinnityspaikkaa koskeva etuoikeus ei johda Mobyn/Toremarin osalta rahalliseen korvaukseen, komissio katsoo tämän toimenpiteen olevan toisen Altmark-kriteerin mukainen.

(215) Näin ollen komissio katsoo, että toinen Altmark-edellytys täyttyy.

6.1.2.3 Kolmas Altmark-kriteeri

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

(217) 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.

(218) Komissio esitti vuoden 2012 päätöksessä epäilyjä entisen Tirrenia-konsernin yrityksille, muun muassa Mobylle/Toremarille, vuodesta 2012 alkaen maksettujen korvausten oikeasuhteisuudesta. Komissio katsoi alustavasti, ettei kiinteä 6,5 prosentin riskipreemio kuvastanut asianmukaista riskitasoa, koska ensi näkemältä vaikutti siltä, ettei Moby/Toremar 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 Mobylle/Toremarille oli mahdollisesti maksettu liiallisia korvauksia.

(219) Komissio toteaa, että tietyt uudessa palveluhankintasopimuksessa määrätyn korvausmenetelmän osatekijät näyttävät tosiaan pienentävän Mobylle/Toremarille aiheutuvaa kaupallista riskiä. Esimerkiksi Mobylle/Toremarille sallittuja enimmäishintoja mukautetaan vuosittain inflaatiokehityksen ja kuluttajahintaindeksin muutosten huomioon ottamiseksi. Lisäksi uusi palveluhankintasopimus sisältää tiettyjä lausekkeita (ks. johdanto-osan 87 kappale), joiden

avulla pyritään säilyttämään kyseisen julkisen palvelun taloudellinen ja rahoitukseen liittyvä tasapaino. Esimerkiksi siinä tapauksessa, ettei julkisen palvelun korvaus riittäisi kattamaan uuden palveluhankintasopimuksen mukaisten palvelujen tuottamisesta aiheutuvia kustannuksia, kyseisten lausekkeiden nojalla voitaisiin tarkistaa i) tariffijärjestelmää, ii) tarjottavien julkisten palvelujen tasoa, iii) vuotuisen hintakaton tasoa ja iv) investointeja varten maksettavaa pääomatukea.

(220) Sopimuksen 26 artiklassa määrätään, että jos Mobyn/Toremarin talous ja rahoitus ovat epätasapainossa, se voi pyytää niiden tasapainottamista toimittamalla Toscanan alueelle tätä koskevan ehdotuksen. Ehdotus toimitetaan sopimuksen hallinnoinnista vastaavalle tekniselle komitealle. Italia on toimittanut komissiolle tietoja (ks. taulukko 7), joista käyvät ilmi talouden ja rahoituksen tasapainottamiseksi maksetut määrät, jotka johtuvat Mobylle/Toremarille aiheutuneiden arvonlisäverokustannusten ja polttoaineen hinnan noususta vuosina 2012–2018.

euroa	**Sopimuksen mukainen julkinen korvaus**	**Tasapainottavan rahoituksen määrä**	**Yhteensä**
2012	13 291 109	2 033 145	15 324 254
2013	13 234 326	–	13 234 326
2014	13 287 102	1 150 000	14 437 102
2015	13 366 507	677 052	14 043 559
2016	13 212 118	–	13 212 118
2017	13 523 598	–	13 523 598
2018	13 706 440	–	13 706 440

Taulukko 7 – Tasapainottava rahoitus

(221) Kuten edellä olevasta taulukosta käy ilmi ja kuten Italia on selostanut, sopimuksen mukaisen taloudellisen tasapainon säilyttämiseksi korvausta mukautettiin vuoden 2012 osalta, kun taas vuodesta 2013 sopimuksen loppuun asti toteutettiin tariffijärjestelmää koskevia toimenpiteitä, joilla mukautettiin hinnoittelua. Korvauksia mukautettiin jälleen vuosina 2014 ja 2015, minkä seurauksena maksettiin ylimääräinen tasapainottava korvaus vuosina 2013 ja 2014 voimassa olleen riittämättömän tariffijärjestelmän vuoksi, kun taas vuosina 2016–2018 korvausta ei ollut tarpeen mukauttaa.

(222) Vaikka nämä takeet näyttävät vähentävän Mobylle/Toremarille koituvaa kaupallista riskiä, komissio katsoo, että yritys joutuu edelleen kantamaan riskin siitä, että korvaus ei välttämättä riitä kattamaan palvelun suorittamisesta aiheutuvia kustannuksia. Tasapainottamista koskevaa ehdotusta ei välttämättä aina hyväksytä, koska Toscanan alue tekee ratkaisun asiassa siihen liittyvien tosiseikkojen perusteella 90 päivän kuluessa siitä, kun Moby/Toremar on esittänyt pyyntönsä, saatuaan teknisen komitean lausunnon. Mobyn/Toremarin on jatkettava julkisen palvelun hoitamista muuttumattomana, kunnes päätös on tehty. Tällainen tasapainottamista koskeva pyyntö on jo kerran hylätty, koska palveluhankintasopimuksen 26 artiklan edellytykset eivät täyttyneet ([69]).

(223) Lisäksi komissio toteaa, että tasapainottavaa rahoitusta ei voida maksaa kaikkien kustannusluokkien perusteella. Palveluhankintasopimuksen 26 artiklan mukaan Moby/Toremar vastaa itse johdon tehottomuuteen liittyvistä kustannuksista, lainakuluista sekä kustannuksista, jotka johtuvat henkilöstön yksikkökustannusten noususta työlainsäädännön vaatimusten vuoksi. Tämän vuoksi Mobylla/Toremarilla on jatkuva kannustin pyrkiä tuottamaan palvelunsa tehokkaasti ja yhteisön kannalta vähäisimmin kustannuksin.

(224) Kuten edellä johdanto-osan 46–50 kappaleessa selitetään, CIPE:n toimintaohjeen mukaan pääoman tuotto lasketaan keskimääräistä pääomakustannusta (WACC) koskevan kaavan avulla käyttämällä 6,5 prosentin riskipreemiota. Käytännössä kuitenkin 6,5 prosentin tasoa sovellettiin kiinteämääräisenä pääoman tuottoasteena (ks. myös johdanto-osan 133 kappale).

([69]) Huhtikuun 3 päivänä 2012 päivätty kirje (viite AOOGRT-0096174/O.80).

(225) Kuten taulukosta 8 käy ilmi, toteutuneet luvut vuosilta 2012–2018 osoittavat, että julkisen palvelun korvaus ei riittänyt kattamaan palvelun nettokustannuksia edes 6,5 prosentin pääoman tuotolla. yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluita koskevien vuoden 2011 puitteiden 47 kohdan mukaisesti komissio arvioi liiallisten korvausten mahdollisuuden koko sopimuksen voimassaoloajalta. Vuosina 2012–2018 Mobyn/Toremarin saama summa oli hieman yli 4 miljoonaa euroa pienempi kuin tukikelpoinen määrä. Käytännössä tämän ajanjakson aikana Mobylle/Toremarille maksettu korvaus kattoi julkisen palvelun nettokustannukset, mutta se ei saanut juuri lainkaan (yhteensä vain hieman yli 30 000 euroa) tuottoa pääomalle. Nämä luvut vahvistavat, että tasapainottamista koskevat sopimuksen 26 artiklan määräykset eivät suojaa Mobya/Toremaria kaikilta julkisen palvelun tuottamiseen liittyviltä riskeiltä.

Toremarin julkisen palvelun tehtävä	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Kaikki yhteensä
Tulot yhteensä	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
– Kustannukset yhteensä	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
– Kuoletukset	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
= Julkisen palvelun nettokustannukset	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
+ Pääoman tuotto (6,5 %)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
= Korvauskelpoinen määrä	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
+ Tosiasiallinen korvaus	15 324 255 €	13 234 327 €	14 437 102 €	14 043 559 €	13 212 118 €	13 523 598 €	13 706 440 €	97 481 399 €
= Liiallinen / liian vähäinen korvaus	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	- 4 169 085 €

Taulukko 8 – Toremarin toteuttaman julkisen palvelun nettokustannukset vuosina 2012–2018

(226) Muodollisen tutkinnan aikana (ks. johdanto-osan 133 kappale) Italia selvensi, että koska vuoden 2009 laki rajoitti tarjouskilpailussa määritettyä korvauksen määrää, laskutapaa päätettiin yksinkertaistaa soveltamalla 6,5 prosentin tasoa kiinteämääräisenä pääoman tuottoasteena. Italia katsoo, että sen yksinkertaistettu lähestymistapa on konservatiivinen (ks. johdanto-osan 134 kappale) eikä mahdollista CIPE:n toimintaohjeessa vahvistettua tasoa korkeamman korvauksen maksamista Mobylle/Toremarille.

(227) Komissio on tätä taustaa vasten verrannut Mobyyn/Toremariin sovellettua pääoman tuottoastetta (joka oli 6,5 %) verrokkiryhmän vuonna 2011 (Mobyn/Toremarin toimeksiantoa edeltävänä vuonna) saamaan pääoman mediaanituottoon. Verrokkiryhmä koostuu valituista lauttaliikenteen harjoittajista, jotka tarjosivat meriliikenteen yhteyksiä Italian sisällä tai Italian ja muiden jäsenvaltioiden välillä ([70]). Analyysi osoittaa, että Mobyn/Toremarin saama pääoman tuotto on hieman pienempi kuin verrokkiryhmän mediaanituotto. Vertailu siis osoittaa, ettei 6,5 prosentin pääoman tuotto ollut kohtuuton Mobyn/Toremarin toimeksiannon alkamista edeltävänä vuonna.

(228) Komissio panee myös tyytyväisenä merkille, että uuden palveluhankintasopimuksen mukaan Mobyn/Toremarin on toimitettava Toscanan alueelle vuosittain sisäinen kirjanpitonsa (reittikohtaisesti eriteltynä ja riippumattoman tilintarkastajan vahvistamana), jotta alue voi tarkistaa, onko liiallisia korvauksia maksettu. Myös näin varmistetaan, ettei Toremar voi saada liiallisia korvauksia. Myös ristikkäistukien mahdollisuus on poissuljettu, koska Toremar harjoitti ainoastaan kaupallista toimintaa. Italia toimitti kyseiset kirjanpitotiedot myös vuosilta 2012–2018, minkä ansiosta komissio saattoi tehdä taulukossa 8 esitetyt laskelmat.

(229) Edellä esitetyn perusteella komissio katsoo, ettei Toremarille 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 vahvistetun korvauksen enimmäismäärän kanssa. Tätä silmällä pitäen pääoman tuotto, jota Toremar saattoi etukäteen odottaa, vastasi riskiä, joka sille aiheutui sen hoitaessa uuden palveluhankintasopimuksen mukaisia julkisia palveluja. Näin ollen komissiolla ei enää ole epäilyksiä kolmannen Altmark-edellytyksen täyttymisestä.

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

(230) Kiinnityspaikkaa koskevan etuoikeuden ja siitä mahdollisesti johtuvan liiallisen korvauksen osalta komissio toteaa seuraavaa: Italia väittää, että kiinnityspaikkaa koskevasta etuoikeudesta mahdollisesti johtuva rahallinen etu olisi vähäinen (ks. johdanto-osan 137 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. Edellä esitetty komission analyysi (ks. johdanto-osan 228 kappale) vahvisti, ettei Mobylle/Toremarille maksettu liiallista korvausta vuosina 2012–2018. Näin ollen komissio katsoo, että kolmas Altmark-kriteeri täyttyy myös kiinnityspaikkaa koskevan etuoikeuden osalta.

6.1.2.4 Neljäs Altmark-kriteeri

(231) 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.

(232) 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 ([71]) ja direktiivin 2004/18/EY mukaisesti.

(233) Komissio huomauttaa, että nyt tarkasteltavassa tapauksessa tarjouskilpailumenettely toteutettiin ennen Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2014/24/EU ([72]) (jota sovelletaan meriliikenteen alalla tehtäviä julkisia hankintoja koskeviin sopimuksiin) ja Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2014/25/EU ([73]) voimaantuloa. Kyseisenä ajankohtana sovellettiin direktiivejä 2004/17/EY ja 2004/18/EY. Direktiiviä 2004/17/EY ei kuitenkaan sovelleta Mobyn/Toremarin tarjoamien palvelujen kaltaisiin meriliikennepalveluihin. Direktiivin 2004/17/EY 5 artiklassa nimittäin tehdään selväksi, että sen soveltamisalaan kuuluvat ainoastaan rautateitse, automatisoiduin järjestelmin, raitioteitse, johdinautoilla, linja-autoilla tai kaapeliradoilla tarjottavat palvelut.

(234) 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 ([74]), 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.

(235) Direktiiviä 2004/18/EY ei myöskään missään tapauksessa sovelleta sen 1 artiklan 4 kohdassa määriteltyihin palveluja koskeviin käyttöoikeussopimuksiin ([75]). Komissio huomauttaa, että tästä huolimatta palveluja koskeviin käyttöoikeussopimuksiin (palveluhankintasopimuksiin), joihin liittyy tiettyjä rajatylittäviä etuja, sovelletaan edelleen perussopimuksessa vahvistettuja avoimuuden, syrjimättömyyden ja yhdenvertaisen kohtelun yleisiä periaatteita.

([71]) 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).

([72]) 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).

([73]) 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).

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

([75]) 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".

(236) Edellä esitetyn perusteella komissio katsoo, että direktiiviä 2004/18/EY voidaan soveltaa vain palveluhankintasopimuksiin, mutta vain silloin, kun kyseessä ei ole palveluja koskeva käyttöoikeussopimus. Lisäksi tarkasteltavassa tapauksessa voidaan soveltaa vain osaa kyseisen direktiivin vaatimuksista (edellä esitetyn mukaisesti), koska siinä on kyse palveluhankintasopimuksen kohteena olevista vesikuljetuspalveluista. Tätä taustaa vasten komissio katsoo, ettei se voi tarkastella pelkästään julkisia hankintoja koskevien direktiivien noudattamista määrittääkseen, täyttyykö neljäs Altmark-kriteeri. Tästä syystä komissio arvioi seuraavaksi, perustuiko Italian toteuttama tarjouskilpailumenettely kilpailuun ja oliko se avoin, syrjimätön ja ehdoton. Komissio perustaa tämän arvioinnin asiaan liittyviin ohjeisiin, jotka se antaa valtiontuen käsitettä koskevassa tiedonannossaan ([76]) (erityisesti sen 89 kohdassa ja sitä seuraavissa kohdissa) sekä yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevassa tiedonannossa (erityisesti sen 63 kohdassa ja sitä seuraavissa kohdissa).

Tarjousmenettelyn kilpailuun perustuva ja avoin luonne

(237) Valtiontuen käsitettä koskevan tiedonannon 90 kohdassa täsmennetään, että tarjouskilpailun on perustuttava kilpailuun ([77]), 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.

(238) Käsiteltävänä olevassa tapauksessa kiinnostuksenilmaisupyyntö julkaistiin *Euroopan unionin virallisessa lehdessä* sekä kansallisessa ja alueellisessa virallisessa lehdessä ja kansallisissa sanomalehdissä (ks. johdanto-osan 56 kappale). Pyynnössä kehotettiin ”kaikkia niitä, jotka kykenevät takaamaan meriliikennepalvelun jatkuvuuden” ilmaisemaan kiinnostuksensa, asettamatta mitään lisäehtoja. Mahdollisille tarjoajille annettiin riittävästi aikaa ilmaista kiinnostuksensa ja saada siten mahdollisuuden osallistua jatkoprosessiin. Näin ollen komissio katsoo, että Toscanan alueen aikomuksesta myydä Toremar ja tehdä palveluhankintasopimus ilmoitettiin laajalti, jotta tieto tavoittaisi kaikki mahdolliset tarjoajat.

(239) Lisäksi tarjoajille on toimitettava kaikki tarjouskilpailuun osallistumista varten tarvittavat asiakirjat ja tiedot, jotta ne voivat asianmukaisesti arvioida myytävää yritystä. Nämä tiedot on asetettava mahdollisten tarjoajien saataville avoimella ja syrjimättömällä tavalla, ja kaikilla kiinnostuneilla osallistujilla on oltava yhtäläinen mahdollisuus tutustua tietoihin.

(240) 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 ([78]). Koska yhtäkään niistä 11 tahosta, jotka ilmaisivat kiinnostuksensa osallistua tarjouskilpailuun, ei suljettu pois prosessista, komissio katsoo, että tämä valintaperuste oli selkeä kaikille kiinnostuneille tarjoajille ja myös perusteltu tavoitellun tavoitteen kannalta.

(241) Toiseksi vuoden 2009 laissa tehtiin kiinnostuneille tarjoajille selväksi, että tarjouskilpailumenettelyn päätyttyä tehtäisiin uusi sopimus / palveluhankintasopimus ja että julkisen palvelun korvauksen vuotuiseksi enimmäismääräksi oli vahvistettu 13 005 441 euroa. Lisäksi kiinnostuksenilmaisupyynnössä ilmoitettiin, että tavoitteena oli myydä Toremar kiinteään 10 258 397 euron hintaan. Kuten Italia on vahvistanut, kaikki olennaiset tiedot myynnin kohteesta, mukaan lukien ostajan ja Italian välillä tehtävän palveluhankintasopimuksen luonnos, asetettiin kaikkien niiden 11 toimijan saataville, jotka ilmaisivat kiinnostuksensa osallistua tarjouskilpailume-

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

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

([78]) Kuten edellä (ks. johdanto-osan 234 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.

nettelyyn. Näin kyseiset toimijat saattoivat päättää, tekisivätkö ne tarjouksen ja jos tekisivät, millä hinnalla. Tällä perusteella komissio katsoo, että kiinnostuksenilmaisupyynnöstä kävi riittävän selvästi ilmi, että myynti koski sekä Toremar-yritystä että sen kanssa yhteensidottua uutta palveluhankintasopimusta. Kiinnostuksensa ilmaisseille tahoille annettiin oikeus tutustua kaikkiin tarvittaviin tietoihin, jotta ne voivat päättää mahdollisen tarjouksen tekemisestä.

(242) Kolmanneksi komissio katsoo, että kiinnostuksenilmaisupyyntöön vastanneiden mahdollisten tarjoajien lukumäärä oli huomattavan suuri. Kaikki 11 kiinnostuksensa ilmaissutta yritystä saivat seuraavaksi Toscanan alueelta yksityiskohtaiset tiedot prosessista. Lisäksi vaikuttaa siltä, että direktiivin 2004/18/EY säännösten mukaisesti Italialla ei ollut velvollisuutta antaa kiinnostuksenilmaisupyynnössä muita tietoja myönnettävästä sopimuksesta lukuun ottamatta mainintaa julkisen palvelun tarjoamisen jatkamisesta ja viittausta kyseistä palvelua säänteleviin oikeudellisiin sääntöihin (ks. johdanto-osan 234 kappale).

(243) Neljänneksi kiinnostuksenilmaisupyyntö sisälsi tarvittavat vähimmäistiedot (eli maininnan julkisen palvelun jatkamisvaatimuksesta), jotta kiinnostuneet tahot saattoivat ilmaista kiinnostuksensa, eivätkä nämä tiedot olleet sellaisia, että kiinnostuneita meriliikenteen harjoittajia olisi niiden perusteella voitu sulkea pois menettelystä. Suunnitteluviranomaisten päätöksenä oli varmistaa julkisen palvelun jatkuvuus ja yhteydet Toscanan saariston ja mantereen välillä. Tästä ehdosta ilmoitettiin etukäteen kaikille mahdollisille toimijoille, jotka olivat kiinnostuneita osallistumaan tarjouskilpailuun, kuten edellä selitetään. Tämän perusteella komissio on Italian kanssa samaa mieltä siitä, että tässä vaiheessa sillä ei ollut määräysvaltaa mahdollisiin tarjoajiin nähden (ks. johdanto-osan 127 kappale), mikä osoittaa, että suunnitteluviranomaiset eivät asettaneet julkisen palvelun jatkamista pakolliseksi ehdoksi suosiakseen valikoivasti yhtäkään mahdollisista tarjoajista valitessaan toimijaa, jolle palveluhankintasopimus myönnettäisiin ja jolle Toremarin liiketoiminta myytäisiin. Komissio toteaa myös, että kaikille 11 taholle, jotka olivat ilmaisseet kiinnostuksensa osallistua menettelyyn, annettiin kaikki merkitykselliset tiedot valintaperusteista ja menettelyn jatkosta niille lähetetyssä tarjouspyyntökirjeessä ([79]).

(244) Lisäksi komissio katsoo, että Toscanan alueen aloitteesta perustetun, kaikki tarvittavat asiakirjat sisältävän erityisen digitaalisen alustan tai tietokannan ansiosta kaikki kiinnostuneet tarjoajat saivat tasapuolisesti ja asianmukaisesti kattavat tiedot tarjouksensa laatimiseksi.

(245) Komissio esitti vuoden 2012 päätöksessä epäilyjä siitä, olivatko tietyt *tarjoajille tarjouskilpailussa asetetut tekniset ja rahoitukseen liittyvät vaatimukset* (ks. johdanto-osan 113 kappale) tarpeellisia niiden vakiomuotoisten laatuvaatimusten lisäksi, jotka määrätään aina julkisen palvelun velvoitteiden yhteydessä. Lisäksi komissio epäili, voitaisiinko tällaiset vaatimukset hyväksyä tarkasteltavana olevan kaltaisessa tapauksessa, jossa koko yritys myydään.

(246) Komissiolle toimitettiin tutkimuksen aikana tietoja, jotka poistivat nämä huolenaiheet. Komissio katsoo jäljempänä esitetyistä syistä, että kyseiset tekniset ja rahoitukseen liittyvät vaatimukset eivät johtaneet mahdollisten tarjoajien poissulkemiseen.

(247) Ensinnäkin kyseiset tekniset ja rahoitukseen liittyvät vaatimukset sisältyivät tarjouspyyntöasiakirjoihin, eli ne olivat kaikkien mahdollisten tarjoajien tiedossa jo prosessin alkuvaiheessa. Nämä vaatimukset mainittiin muun muassa kansainvälisesti julkaistussa hankintailmoituksessa, jossa kaikkia kyseiset vaatimukset täyttäviä kiinnostuneita toimijoita kehotettiin toimittamaan kiinnostuksenilmaisunsa.

(248) Toiseksi komissio toteaa, että nämä erityisvaatimukset ilmaistiin objektiivisina edellytyksinä menettelyyn osallistumiselle, eivätkä ne näin ollen olleet myöntämisperusteita eikä niiden perusteella annettu pisteitä. Näin ollen hankintaviranomaiset eivät valinneet tarjoajia menettelyn seuraavaan vaiheeseen harkintavaltansa perusteella.

([79]) Kirjeessä kerrottiin muun muassa Tirrenialta perittävästä 9 772 572 euron lainasta (ks. johdanto-osan 69–71 kappale).

(249) Kolmanneksi komissio katsoo, että ottaen huomioon tarjouskilpailun toteuttamistavan (eli yrityksen myynnin sitominen yhteen uuden palveluhankintasopimuksen tekemisen kanssa) Toscanan alueen tavoite, jolla se pyrki varmistamaan julkisen palvelun jatkamisen mahdollisimman korkeita laatuvaatimuksia noudattaen, on oikeutettu yleisen edun mukainen tavoite ([80]), jota ei olisi voitu saavuttaa ilman mainittuja vaatimuksia. Lisäksi se, että nämä vaatimukset sisältävän hankintailmoituksen perusteella 11 osapuolta ilmaisi kiinnostuksensa, osoittaa selvästi, että näiden vaatimusten asettaminen ei karkottanut mahdollisia tarjoajia.

(250) Edellä esitetyn perusteella komissio katsoo, että kokonaisuutena arvioituna tarjouskilpailumenettely perustui kilpailuun ja oli avoin. Esimerkiksi Toscanan alueen aikomuksesta luopua Toremarin liiketoiminnasta ja tehdä tarjouskilpailun voittajan kanssa uusi palveluhankintasopimus 12 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 (palvelun jatkuvuuden takaaminen), annettiin kaikki tarvittavat tiedot sekä riittävästi aikaa, jotta niiden oli mahdollista päättää tarjouksen tekemisestä 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

(251) 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.

(252) Kuten edellä todetaan (ks. johdanto-osan 240 kappale), kiinnostuksenilmaisupyyntö sisälsi vain yhden valintaperusteen, jonka mukaan tarjoajien oli kyettävä ”takaamaan meriliikenteen palvelujen jatkuvuus”. Kaikki 11 osapuolta, jotka vastasivat kiinnostuksenilmaisupyyntöön ja ilmaisivat kiinnostuksensa, olivat tietoisia tästä velvoitteesta. Komissio katsoo, että tämä ehto oli objektiivinen ja että se oli tehty kiinnostuksenilmaisupyynnössä riittävän selväksi kaikille kiinnostuneille osapuolille.

(253) Seuraavaksi 11:tä kiinnostunutta tarjoajaa pyydettiin tekemään tarjous ja kaikille niille annettiin pääsy virtuaaliseen tietokantaan, joka sisälsi kaikki asiaankuuluvat tiedot (ks. johdanto-osan 62 kappale), jotta ne saattoivat arvioida myytävää Toremarin liiketoimintaa ja uutta palveluhankintasopimusta. Näin ollen kaikki tarjoajat saivat samat tiedot ja niitä kohdeltiin tasapuolisesti kaikissa vaiheissa.

(254) Näin ollen komission vuoden 2011 päätöksessä ilmaisemat epäilykset siitä, ettei kiinnostuksenilmaisupyyntö ollut syrjimätön, on kumottu. Kaikille osapuolille annettiin asianmukaisesti ja tasapuolisesti tietoa tarjouskilpailumenettelyn eri vaiheissa, joten niiden oli mahdollista tehdä tarjous täysin tietoisina menettelystä ja vaatimuksista. Komissio katsoo myös, että sopimuksen myöntämisperusteet mahdollistivat tarjousten objektiivisen vertailun ja arvioinnin.

Sen varmistaminen, että palvelut tuotetaan yhteisön kannalta vähäisimmin kustannuksin

(255) 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.

(256) Tässä tapauksessa tarjouskilpailun kohteena oli uusi palveluhankintasopimus ja sen kanssa yhteensidottu Toremarin liiketoiminta eikä pelkkä sopimus. Italia päätti, että Toremarin liiketoiminnalle asetetaan kiinteä myyntihinta (joka perustui riippumattoman asiantuntijan suorittamaan arvostukseen), joka ei ollut neuvoteltavissa, kun taas palveluhankintasopimuksen myöntämisperusteeksi Italia valitsi kokonaistaloudellisesti edullisimman tarjouksen niin, että tarjouksen osatekijät pisteytettäisiin seuraavasti: hinta 20 pistettä, laatu 70 pistettä ja lisäpalvelut 10 pistettä (ks. johdanto-osan 60 ja 61 kappale).

([80]) Yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 20.2.2001, Analir ym., C-205/99, ECLI:EU:C:2001:107, 37 kohta.

(257) Kokonaistaloudellisesti edullisimman tarjouksen käytön osalta yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevan tiedonannon 67 kohdassa todetaan, että (alimman hinnan lisäksi) myös kokonaistaloudellisesti edullisin tarjous katsotaan riittäväksi neljännen Altmark-kriteerin täyttämiseksi edellyttäen, että ”ratkaisuperusteet – – liittyvät läheisesti tuotettavan palvelun sisältöön ja mahdollistavat sen, että kokonaistaloudellisesti edullisin tarjous vastaa hankinnan markkina-arvoa” ([81]).

(258) Komissio toteaa Italian painottaneen sitä, että menettelyssä valittaisiin toimija, joka tarjoaisi palvelun korkeita laatuvaatimuksia noudattaen, ottaen huomioon tietyt vaatimukset. Tarjouspyyntökirje sisälsi kaikki tarvittavat tiedot hintatarjouksen ja teknisen tarjouksen täyttämiseksi. Teknisen tarjouksen (josta myönnettiin enintään 80 pistettä; loput 20 pistettä voitiin myöntää hinnasta) osalta kaikkia 11:tä kiinnostuksensa ilmaissutta meriliikenteen harjoittajaa pyydettiin toimittamaan tietoja kunkin linjan liikennöintiin käytettävien alusten keskimääräisestä iästä sopimuskauden kunakin vuonna, liikuntarajoitteisten matkustajien kuljetusmahdollisuudesta ja siihen liittyvästä teknisestä varustelutasosta sekä siitä, pystyisikö liikennöitsijä tarjoamaan ympärivuotisesti ylimääräisiä vuoroja tiettyinä kellonaikoina (muun muassa yöllä ajettavat vuorot). On selvää, että nämä laatuvaatimukset liittyvät läheisesti meriliikennepalvelujen tarjoamiseen ja tuovat sille lisäarvoa. Tämän perusteella komissio katsoo, että käyttämällä kokonaistaloudellisesti edullisinta tarjousta kyseisen palvelun toimeksiantamisen ja siihen sidotun Toremarin liiketoiminnan myynnin perusteena Italia sai aikaan tosiasiallisen kilpailuasetelman ja kykeni saamaan palvelun, jonka arvo oli mahdollisimman suuri, yhteisön kannalta vähäisimmin kustannuksin.

(259) Palvelun ja Toremarin liiketoiminnan myynnin yhteensitomisen osalta komissio katsoi vuoden 2012 päätöksessä alustavasti, että uuden palveluhankintasopimuksen kilpailuttaminen ilman velvollisuutta ottaa vastuulleen kyseisen julkisen palvelun tuottamisessa tarvittavia Toremarin aluksia olisi johtanut yhteisön kannalta vähäisempiin kustannuksiin.

(260) Komissio on jo edellä todennut, että tarjouskilpailumenettely on ollut riittävän läpinäkyvä ja syrjimätön, jotta mahdollisimman moni mahdollinen tarjoaja saattoi osallistua siihen. Kiinnostuksenilmaisupyyntö julkaistiin laajalti, ja siihen vastasi 11 merenkulkualan toimijaa. Kaikille 11 osallistujalle lähetettiin tarjouspyyntökirje, jossa niille annettiin kaikki merkitykselliset tiedot tarjouskilpailumenettelystä. Lisäksi Toscanan alue perusti erityisen digitaalisen alustan tai tietokannan, joka sisälsi kaikki tarvittavat asiakirjat, jotta kaikki mahdolliset tarjoajat saivat tietoa tasapuolisesti.

(261) Kiinnostuksenilmaisuvaiheen jälkeen saatiin kaksi kilpailukykyistä tarjousta (tarjouksen jättivät Moby ja Toscana di Navigazione S.r.l.), jotka Toscanan alue arvioi ottaen huomioon niiden teknisen tarjouksen ja hintatarjouksen. Kuten johdanto-osan 62 ja 64 kappaleessa todetaan, Toscanan alue havaitsi arviointivaiheessa joitakin epäjohdonmukaisuuksia Toscana di Navigazione S.r.l:n toimittaman teknisen tarjouksen ja hintatarjouksen välillä, minkä johdosta kyseinen yritys suljettiin pois prosessin jatkosta, ja näin sopimus myönnettiin lopulta Mobylle.

(262) Julkisen palvelun jatkuvuuden takaamista koskeva pakollinen ehto sekä omaisuuserien sitominen yhteen julkisen palvelun velvoitteiden kanssa liittyvät toisiinsa. Koska Toremarin myynti oli sidottu yhteen uuden palveluhankintasopimuksen kanssa, julkisen palvelun jatkuvuuden varmistamista koskevaa vaatimusta sovellettiin automaattisesti ostajaan eli Mobyyn, joka sai näin kiinnityspaikkaa koskevan etuoikeuden. Komissio katsoo seuraavista syistä, että Toremarin liiketoiminnan, uuden palveluhankintasopimuksen ja kiinnityspaikkaa koskevan etuoikeuden yhteensitominen eivät johtaneet alhaisempaan hintaan kuin yrityksen omaisuuden ja sopimuksen myyminen erikseen:

(263) Toremarin liiketoiminnan ainoana tarkoituksena on ollut julkisen palvelun tarjoaminen ja alueellisen jatkuvuuden varmistaminen. Kaikkia Toremarin aluksia on käytetty ja käytetään tällä hetkellä julkisen palvelun tarjoamiseen. Komissio katsoo, että yksityinen myyjä ei olisi voinut saada markkinoilla korkeampaa hintaa aluksista. Kuten Fidin raportissa todetaan, Toremarin kahdeksasta aluksesta kolmen arvoksi määritettiin niiden jäännösarvo, kun taas loput viisi on kuoletettu kokonaan ja niiden arvoksi määritettiin niiden romuarvo. Vaikuttaa kuitenkin epätodennäköiseltä, että alukset olisi saatu myytyä liikennöintitarkoituksiin, lukuun ottamatta julkisen palvelun jatkamista koskevan ehdon mukaiseen tarkoitukseen, arvioitua hintaa korkeammalla hinnalla. Tämä johtuu siitä, että niin kauan kuin alus ei vielä ole käyttöikänsä lopussa, sen arvo on liikennöitynä romuarvoa korkeampi. Skenaariossa, jossa alukset myydään erikseen, on todennäköistä, että osa niistä jouduttaisiin myymään romuarvoa vastaavalla

([81]) Ks. myös valtiontuen käsitettä koskevan tiedonannon 96 kohta.

hinnalla, mikäli ne edes saataisiin myytyä. Kun alukset sidotaan yhteen palveluhankintasopimuksen kanssa, kaikki alukset pysyvät liikenteessä, joten ne voidaan myydä romuarvoa korkeammalla hinnalla.

(264) Komissio on myös samaa mieltä tuensaajan esittämistä huomautuksista, jotka koskevat Toscanan alueelle koituvia huomattavia kustannuksia, jos Toremar olisi myyty erikseen mihin tahansa muuhun merenkulkutarkoitukseen kuin julkisen palvelun tarjoamiseen (näitä kustannuksia olisi voinut syntyä esimerkiksi likvidaatiosta tai tarvittavista aluksista, jotka Toremar olisi joutunut hankkimaan). Komissio myös pitää epätodennäköisenä, että mahdollisilla tarjoajilla olisi ollut valmiina tarvittavat kahdeksan alusta, jotka se olisi voinut uudelleenkohdentaa uudessa palveluhankintasopimuksessa määrättyjen julkisen palvelun velvoitteiden hoitamiseen, jos Toremar olisi myyty erikseen. Näin on etenkin siinä mielessä, että uudessa sopimuksessa asetetaan erityisiä vaatimuksia julkisen palvelun eri reiteillä käytettäville aluksille (esimerkiksi koon suhteen). Toimijat, joilla oli tarvittavat resurssit valmiina, käyttivät todennäköisesti kyseisiä resursseja jo muilla reiteillä, joten näiden resurssien kohdentaminen uudelleen uuden palveluhankintasopimuksen mukaisesti olisi väistämättä johtanut tulonmenetyksiin niiden aiemman käyttökohteen osalta.

(265) Näin ollen komissio katsoo, että kyseisten alusten ja palveluhankintasopimuksen yhteensitominen mahdollisti korkeamman hinnan saamisen Toremarin aluksista, koska vastineeksi näiden alusten käyttämisestä julkisen palvelun reiteillä alusten ostaja sai julkisen palvelun korvausta 12 vuoden ajan. Lisäksi kuka tahansa markkinatalouden ehdoin toimiva myyjä olisi päättänyt myydä Toremarin yhdessä uuden palveluhankintasopimuksen kanssa korkeimman mahdollisen hinnan saadakseen. Tällä perusteella komissio katsoo, ettei Italia ole asettanut sellaisia ehtoja, jotka olisivat todennäköisesti laskeneet hintaa tai joita yksityinen myyjä ei olisi asettanut.

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

(267) Edellä esitetyn perusteella komissio katsoo, että käyttämällä kokonaistaloudellisesti edullisinta tarjousta kyseisen palvelun toimeksiantamisen ja siihen sidotun Toremarin liiketoiminnan myynnin perusteena saatiin aikaan tosiasiallinen kilpailuasetelma tarjouskilpailumenettelyn loppuun asti, sillä menettelyssä saatiin kaksi kilpailukykyistä ja sitovaa tarjousta. Toscana di Navigazione S.r.l. suljettiin pois kilpailusta vasta myöhemmässä tarjousten arviointivaiheessa, eikä se näin ollen heikentänyt tarjouskilpailumenettelyn kilpailuasetelmaa. Näin ollen komissio katsoo, että neljäs Altmark-kriteeri täyttyy tarkasteltavana olevassa tapauksessa.

(268) Koska unionin tuomioistuimen Altmark-tuomiossa vahvistamat neljä edellytystä täyttyvät kumulatiivisesti, Toremarin liiketoimintaan sidotun uuden palveluhankintasopimuksen ja kiinnityspaikkaa koskevan etuoikeuden myöntäminen Mobylle/Toremarille ei komission mukaan antanut taloudellista etua kyseiselle yritykselle.

6.1.2.5 Päätelmät

(269) Koska kaikki SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa määrätyt edellytykset eivät täyty, komissio toteaa, että Toremarin liiketoiminnan kanssa yhteensidotun palveluhankintasopimuksen ja kiinnityspaikkaa koskevan etuoikeuden myöntäminen Mobylle/Toremarille ei ole SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea.

6.1.3 *Vuoden 2010 laissa säädetyt toimenpiteet*

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

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

6.1.3.1 Alusten ajanmukaistamiseen tarkoitettujen varojen mahdollinen käyttö maksuvalmiustarkoituksiin

(272) Valtion varat: Valtio myönsi kyseiset varat omasta talousarviostaan (ks. johdanto-osan 91 kappale), ja mahdollisuudesta käyttää niitä maksuvalmiustarkoituksiin säädettiin vuoden 2010 laissa. Näin ollen toimenpide on valtion toteuttama ja myönnetty valtion varoista.

(273) Valikoivuus: Toimenpide koski ainoastaan entisen Tirrenia-konsernin yrityksiä, kuten Toremaria, joten se oli valikoiva. Täydellisyyden vuoksi komissio huomauttaa, ettei toimenpide koskenut Mobya.

(274) Taloudellinen etu: Komissio toteaa, että Toremar käytti 1 617 300 euroa kalustonsa ajanmukaistamiseen (808 650 euroa Aethalia-aluksen ja 808 650 euroa Liburna-aluksen ajanmukaistamiseen) kansainvälisten turvallisuusmääräysten täyttämiseksi. Italian mukaan näitä varoja ei käytetty maksuvalmiustarkoituksiin (ks. johdanto-osan 138 kappale), eikä komissio löytänyt näyttöä, joka olisi osoittanut päinvastaista.

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

(276) Päätelmä: Koska kaikki SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa määrätyt edellytykset eivät täyty, komissio toteaa, etteivät Toremarille sen kaluston ajanmukaistamiseen myönnetyt varat ole SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea.

6.1.3.2 Yksityistämisprosessiin liittyvät verovapautukset

(277) Kuten johdanto-osan 93 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.

(278) Komissio toteaa ensinnäkin, että tässä on arvioitava kahta erillistä luovutusten sarjaa: 1) Tirrenian entisten tytäryhtiöiden Caremarin, Saremarin ja Toremarin luovutus Tirrenialta Campanian, Sardinian ja Toscanan alueille sekä 2) Toremarin liiketoiminnan luovutus Toscanan alueelta Mobylle. Vapautus koski rekisteröintiveroa, maa- ja kiinteistörekisteriveroja sekä leimaveroa, jäljempänä yhdessä 'välilliset verot', arvonlisäveroa ja yhteisöveroa. Tukitoimenpiteen saajina oli myyjä, ostaja tai molemmat. Tässä päätöksessä arvioidaan vain jälkimmäistä luovutusten sarjaa ([82]).

(279) Komissio toteaa myös heti alkuun, että lokakuun 26 päivänä vuonna 1972 annetun presidentin asetuksen nro 633 mukaisesti toimivien yritysten tai liiketoimintayksikköjen luovutuksia toiselle yritykselle ei katsota tavaroiden luovuttamiseksi, joten ne on vapautettu arvonlisäverosta. Näin ollen sellaiset liiketoimet kuin Toremarin liiketoiminnan myynti Mobylle eivät kuulu arvonlisäveron soveltamisalaan eikä verovapautus arvonlisäverosta ole voinut antaa Toremarille etua. Lisäksi komissio toteaa, että Toremarin liiketoimintaa koskevassa myyntisopimuksessa määrätään selvästi, että ostaja (eli Moby) vastaa kaikista liiketoimeen liittyvistä kuluista (kuten rekisteröintimaksuista, notaarin kuluista ja maarekisterimaksusta), eikä siinä viitata mitenkään Mobyn vapauttamiseen kyseisistä kuluista. Yhtiöveroa koskevan vapautuksen osalta komissio katsoo, että tätä veroa sovellettaisiin ainoastaan myyntituloihin. Tässä tapauksessa Moby kuitenkin osti Toremarin Toscanan alueelta, mikä tarkoittaa, että kyseinen liiketoimi oli Mobyn näkökulmasta kuluerä, minkä vuoksi siitä ei voitu periä yhtiöveroa. Näin ollen tämä toimenpide ei koske Mobya. Edellä esitetyn perusteella komissio katsoo, että näistä verovapautuksista ei ole koitunut hyötyä Toremarille tai Mobylle.

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

6.1.3.3 Mahdollisuus käyttää alikäytettyjen alueiden kehittämiseen tarkoitetun rahaston varoja maksuvalmiustarpeiden kattamiseksi

(281) Vuoden 2011 ja vuoden 2012 päätöksissä komissio toi esiin (entisen) Tirrenia-konsernin yritysten mahdollisuuden käyttää alikäytettyjen alueiden kehittämiseen tarkoitetun rahaston varoja vallitsevien maksuvalmiustarpeiden kattamiseksi. Muodollisen tutkintamenettelyn aikana Italia kuitenkin selvensi, ettei kyseisen rahaston varoja ollut tarkoitettu ylimääräiseksi korvaukseksi Toremarille tai Mobylle (tai muillekaan entisen Tirrenia-konsernin yrityksille tai niiden ostajille). Sen sijaan kyseiset varat otettiin käyttöön entisen Tirrenia-konsernin yrityksille maksettaviin julkisen palvelun korvauksiin varattujen talousarviomäärärahojen täydentämiseksi siltä varalta, etteivät ne riittäisi.

([82]) Ensimmäistä luovutusten sarjaa arvioidaan toimenpiteistä SA.32014, SA.32015, SA.32016 (11/C) (ex 11/NN), jotka Italia on toteuttanut Tirrenia di Navigazionen ja sen ostajan Compagnia Italiana di Navigazionen hyväksi, 2 päivänä maaliskuuta 2020 annetussa komission päätöksessä (EU) 2020/1412.

Vuoden 2010 lain 1 §:n 5 b momentin nojalla alueilla oli nimittäin oikeus käyttää alikäytettyjen alueiden kehittämiseen tarkoitetun rahaston varoja rahoittaakseen (osittain) normaalit julkisen palvelun korvaukset ja varmistaakseen siten meriliikennepalvelujen jatkuvuuden. Toisin sanoen tämä toimenpide koskee ainoastaan varoja, jotka on kohdennettu Italian talousarviosta julkisen palvelun korvausten maksamiseen.

(282) 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 Toremar voi hyötyä kyseisten julkisen palvelun korvausten lisäksi. Näin ollen alikäytettyjen alueiden kehittämiseen tarkoitetun rahaston varat eivät ole SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea.

6.1.4 *Päätelmä tuen olemassaolosta*

(283) Edellä esitetyn arvioinnin perusteella komissio katsoo, että

— Toremarille maksettu korvaus meriliikenteen reittien liikennöinnistä 1 päivän tammikuuta 2009 ja 1 päivän tammikuuta 2012 välisenä aikana on SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea.

— Toremarin liiketoiminnan ja kiinnityspaikkaa koskevan etuoikeuden kanssa yhteensidotun, 2 päivän tammikuuta 2012 ja 31 päivän joulukuuta 2023 väliselle ajanjaksolle tehdyn uuden palveluhankintasopimuksen myöntäminen Mobylle/Toremarille täyttää kaikki neljä Altmark-edellytystä, eikä se näin ollen ole SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea.

— Toremarille alusten ajanmukaistamiseen myönnettyjä varoja ei ole käytetty maksuvalmiustarkoituksiin, joten ne eivät ole Toremarille annettua SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea.

— Toremarin yksityistämisprosessiin liittyvät verovapautukset ja vuoden 2010 laissa säädetty mahdollisuus käyttää alikäytettyjen alueiden kehittämiseen tarkoitetun rahaston varoja maksuvalmiustarpeiden kattamiseksi eivät ole Toremarille annettua SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea.

6.2 **Tuen sääntöjenmukaisuus**

(284) Tässä päätöksessä tarkoitettu tukitoimenpide on pantu täytäntöön ennen minkäänlaista komission virallista hyväksyntää. Näin ollen Italia on kyseisen tukitoimenpiteen myöntäessään rikkonut SEUT-sopimuksen 108 artiklan 3 kohtaa, koska tätä toimenpidettä ei ollut vapautettu ilmoitusvelvollisuudesta yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvistä palveluista vuonna 2005 tehdyn päätöksen tai yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvistä palveluista vuonna 2011 tehdyn päätöksen nojalla ([83]).

6.3 **Tuen soveltuvuus sisämarkkinoille**

(285) Edellä määritetyn valtiontukitoimenpiteen soveltuvuutta sisämarkkinoille on arvioitava SEUT-sopimuksen 106 artiklan 2 kohtaan nähden.

6.3.1 *Toremarin ja Italian välisen alkuperäisen sopimuksen jatkaminen*

6.3.1.1 Sovellettavat säännöt

(286) Alkuperäisen sopimuksen 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 joulukuuta 2009 joulukuun 31 päivään 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;

([83]) Italia on ilmoittanut ainoastaan alkuperäisen sopimuksen jatkamisen perusteella maksettavasta julkisen palvelun korvauksesta (ks. johdanto-osan 2 kappale). Lisäksi Italia väittää, että Toremarille alkuperäisen sopimuksen jatkamisen perusteella maksettu julkisen palvelun korvaus soveltuu sisämarkkinoille ja että se oli vapautettu ilmoitusvelvollisuudesta yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvistä palveluista vuonna 2011 tehdyn päätöksen nojalla. Komissio arvioi 6.3.1 jaksossa, pitääkö tämä paikkansa.

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.

(287) 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 koskeva 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 ensimmäisen kohdan b alakohdassa 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".

(288) 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.

(289) 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 Toremarille 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 1 päivän tammikuuta 2012 välisen ajanjakson osalta ([84]).

(290) 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. Italia kuitenkin toimitti tiedot keskimääräisistä matkustajamääristä kaikkien viiden reitin osalta yhteensä eikä erikseen kunkin reitin osalta pyrkiessään osoittamaan, että matkustajamäärä kaikilla asiaankuuluvilla Toremarin alkuperäisen ja sittemmin jatketun sopimuksen mukaisesti liikennöimillä reiteillä vuosina 2010 ja 2011 ei ylittänyt kynnysarvoa, joka oli 300 000 matkustajaa vuodessa. 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 Toremarille alkuperäisen sopimuksen jatkamisen nojalla 1 päivään tammikuuta 2012 asti maksettu julkisen palvelun korvaus sisämarkkinoille.

(291) Näin ollen Toremarille vuodesta 2009 yksityistämisprosessin loppuun saattamiseen asti maksetun julkisen palvelun korvauksen soveltuvuutta sisämarkkinoille olisi normaalisti arvioitava yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluita koskevien vuoden 2011 puitteiden perusteella.

(292) Komissio arvioi, täyttääkö Toremarille sopimuksen jatkokaudella maksettu julkisen palvelun korvaus yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien vuoden 2011 puitteiden edellytykset, lukuun ottamatta 9, 14, 19, 20, 24, 39 ja 60 kohdassa annettuja määräyksiä.

([84]) Täydellisyyden vuoksi komissio toteaa, että yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvistä palveluista vuonna 2011 tehdyn päätöksen 10 artiklan ensimmäisen kohdan a alakohdan siirtymäsäännöstä, jonka mukaan ennen kyseisen 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 ensimmäisen kohdan 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.

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

(293) 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.

(294) Sitä, onko kyseessä varsinainen yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvä palvelu, on myös arvioitava yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevan tiedonannon (ks. johdanto-osan 186 ja 200 kappale), meriliikenteen kabotaasista annetun asetuksen (ks. johdanto-osan 188–190 kappale) ja oikeuskäytännön (ks. johdanto-osan 192 ja 193 kappale) valossa. Näin ollen komission on arvioitava sopimuksen jatkokauden osalta seuraavia seikkoja:

a) Oliko **käyttäjien taholta kysyntää**?

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

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

(295) Komissio huomauttaa, että Toremar liikennöi sopimuksen jatkokauden aikana samoja julkisen palvelun reittejä, jotka uudessa palveluhankintasopimuksessa annettiin Mobyn/Toremarin vastuulle, lukuun ottamatta yhtä poikkeusta, joka koskee yhteyksiä: sopimuksen jatkokauden aikana reittejä oli viisi (ks. johdanto-osan 36 kappale), kun taas uudessa palveluhankintasopimuksessa otetaan käyttöön yksi uusi yhteys, joka kulkee Giannutrin saarelle (**linja A5**). Lisäksi komissio on jo kuvaillut ja arvioinut kilpailutilannetta kyseisillä reiteillä sopimuksen jatkokaudella. Tämän johdosta seuraavassa arvioinnissa tukeudutaan ja viitataan edellä esitetyn, uutta palveluhankintasopimusta koskevan arvioinnin merkityksellisiin kohtiin (ks. 6.1.2.1 jakso).

(296) Tätä taustaa vasten komissio muistuttaa ensinnäkin (ks. johdanto-osan 123 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 195 kappale), että kyse on todella oikeutetuista yleisen edun mukaisista tavoitteista.

(297) Havainnollistaakseen, että kyseisille meriliikennepalveluille oli todellista kysyntää palvelujen käyttäjien taholta, Italia toimitti yksityiskohtaiset tilastot (ks. taulukot 9 ja 10), jotka osoittavat, että vuonna 2009 eli sopimuksen jatkokauden ensimmäisenä vuotena Toremar kuljetti viidellä yhdistelmäpalvelureitillä yhteensä 1 622 876 matkustajaa ja 347 935 ajoneuvoa julkisen palvelun velvoitteiden kattamilla ajanjaksoilla. Vuosien 2010 ja 2011 luvut olivat pienemmät (1 462 570 matkustajaa ja 317 488 ajoneuvoa vuonna 2010 ja 1 437 613 matkustajaa ja 294 433 ajoneuvoa vuonna 2011).

Vuosi	Linja A1	Linja A2	Linja A2, pika	Linja A3	Linja A4	Matkustajien kokonaismäärä
2009	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	1 622 876
2010	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	1 462 570
2011	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	1 437 613

Taulukko 9 – Matkustajatilastot vuosilta 2009–2011

Vuosi	Linja A1	Linja A2	Linja A2, pika	Linja A3	Linja A4	Ajoneuvojen kokonaismäärä
2009	(…)	(…)		(…)	(…)	347 935
2010	(…)	(…)		(…)	(…)	317 488
2011	(…)	(…)		(…)	(…)	294 433

Taulukko 10 – Ajoneuvojen kuljetustilastot vuosilta 2009–2011

(298) Kaiken kaikkiaan luvut osoittavat, että lauttapalvelujen käyttäjien kysyntä kullakin kyseisellä reitillä oli merkittävää ja melko vakaata, eikä vuosia 2009–2011 koskeva analyysi antanut viitteitä siitä, että kysyntä olisi hävinnyt. Komissio on jo osoittanut, että meriliikennepalvelujen käyttäjien kysyntä oli merkittävää vuodesta 2012 lähtien (ks. johdanto-osan 198 kappale).

(299) Näin ollen voidaan päätellä, että kyseisillä palveluilla vastattiin todelliseen käyttäjien kysyntään ja täytettiin siten todellisia julkisia tarpeita.

(300) Kuten johdanto-osan 200 kappaleessa selitetään, 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 velvoitteet. Yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevan tiedonannon 48 kohdassa todetaan tässä yhteydessä, että ”komissio voi arvioinnissaan ainoastaan tarkistaa, onko jäsenvaltio tehnyt ilmeisen virheen”.

(301) Komissio toteaa, että 1 päivän tammikuuta 2009 ja 1 päivän tammikuuta 2012 välisenä aikana myös muut toimijat tarjosivat lauttapalveluja joillakin reiteillä, joita Toremarin oli liikennöitävä alkuperäisen sopimuksen jatkamisen perusteella, mutta ne eivät välttämättä liikennöineet kyseisiä reittejä ympärivuotisesti tai samalla tiheydellä. Komissio on arvioinut jo johdanto-osan 201–207 kappaleessa kunkin asiaankuuluvan reitin osalta, vastasivatko muiden toimijoiden tarjoamat palvelut niitä palveluja, jotka Mobyn/Toremarin oli tarjottava uuden palveluhankinta-sopimuksen mukaisesti. Komissio muistuttaa, että arviointi perustui näiden reittien kilpailutilanteeseen 1 päivän tammikuuta 2009 ja 1 päivän tammikuuta 2012 välisenä aikana. Koska palvelut, jotka Mobyn/Toremarin on tarjottava, ovat liikennöitävien reittien, vuorotiheyden ja teknisten vaatimusten näkökulmasta lähes samanlaisia kuin Toremarilta sopimuksen jatkokaudella edellytetyt palvelut, komission näkemys (ks. johdanto-osan 207 kappale), jonka mukaan pelkästään markkinavoimat eivät riittäneet täyttämään julkisen palvelun tarpeita, pätee myös Toremariin sopimuksen koko jatkokauden osalta. Monilla reiteillä Toremar oli nimittäin ainut toimija, ja lopuilla reiteillä muiden toimijoiden tarjoamat palvelut eivät vastanneet sen palveluja jatkuvuuden, säännöllisyyden, kapasiteetin ja laadun näkökulmasta eivätkä siten täysin täyttäneet julkisen palvelun tarpeita, joiden täyttäminen oli alkuperäisessä sopimuksessa (sen jatkokaudella) annettu Toremarin hoidettavaksi.

(302) Ottaen huomioon yksityistämissuunnitelmat sekä tarpeen varmistaa alkuperäisen sopimuksen perusteella toteutetun julkisen palvelun jatkuvuus Italia päätti jatkaa kyseistä sopimusta muuttumattomana lukuun ottamatta muutosta, joka koski vuodesta 2010 lähtien sovellettavaa korvausmenetelmää. Komissio myöntää, ettei käyttäjien kysyntää (sellaisena kuin se kuvataan johdanto-osan 297–299 kappaleessa) olisi voitu täyttää asettamalla julkisen palvelun velvoitteita kaikille kyseisiä reittejä liikennöiville toimijoille. Toremar oli useilla reiteillä ainut toimija (ks. johdanto-osan 202 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 erityisesti sesongin ulkopuolella on tappiollista, joten ilman julkisen palvelun korvausta niitä ei todennäköisesti liikennöitäisi lainkaan. Lisäksi komissio myöntää, että Toremarin suunniteltu yksityistämisprosessi huomioon ottaen voimassa olevan palveluhankintasopimuksen jatkaminen oli ainut keino taata julkisen palvelun jatkuvuus kyseisen prosessin loppuun saakka.

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

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

(304) 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.

(305) Asiakirjoissa on kuvattava erityisesti

— julkisen palvelun velvoitteen täsmällinen luonne ja kesto;

— asianomainen yritys ja alue;

— yksinoikeuksien luonne;

— korvauksen laskennassa, valvonnassa ja tarkistamisessa käytettävät parametrit;

— järjestelyt liiallisten korvausten välttämiseksi ja perimiseksi takaisin.

(306) Vuoden 2011 ja vuoden 2012 päätöksissä komissio ilmaisi epäilyksensä sen suhteen, sisälsikö toimeksiantoasiakirja kattavan kuvauksen Toremarin julkisen palvelun velvoitteiden luonteesta sopimuksen jatkokaudella. Komissio korosti myös, ettei alkuperäisessä sopimuksessa määrättyä viisivuotissuunnitelmaa ollut hyväksytty vuosiksi 2000–2004 ja 2005–2008. Komissio kuitenkin muistutti, että toimeksiannon eri osa-alueita on mahdollista kuvata useissa asiakirjoissa ilman, että tämä kyseenalaistaisi velvoitteiden määritelmän asianmukaisuuden. Toremarin toimeksiantoasiakirjaan sisältyivät sopimuksen jatkokaudella alkuperäinen sopimus (sellaisena kuin se oli muutettuna ja jatkettuna ajan mittaan), viisivuotissuunnitelmat vuosiksi 1990–1994 ja 1995–1999, useita Italian tekemiä *ad hoc* -päätöksiä, CIPE:n toimintaohje ja vuoden 2009 laki.

(307) Tätä taustaa vasten komissio huomauttaa, että Toremarin toimeksiantoasiakirjan ytimen muodostavan alkuperäisen sopimuksen soveltamista (sellaisena kuin se oli muutettuna) jatkettiin kaikilta osin siihen asti, että yksityistämisprosessi saatiin päätökseen useiden asetusten nojalla (ks. johdanto-osan 286 kappale). Kyseisissä oikeudellisissa asiakirjoissa täsmennetään, että Toremarille oli annettu hoidettavaksi julkisen palvelun velvoitteita sen yksityistämiseen asti.

(308) Alkuperäisen sopimuksen mukaan viisivuotissuunnitelmissa yksilöidään palveluun kuuluvat reitit ja satamat, kyseisillä merireiteillä käytettävien alusten tyyppi ja kapasiteetti, vuorotiheys ja lippujen hinnat, mukaan lukien tuetut hinnat erityisesti saaristoalueiden asukkaille. Vuosien 2000–2004 ja 2005–2008 viisivuotissuunnitelmia ei hyväksytty muodollisesti, mutta vuosien 1995–1999 suunnitelman (joka hyväksyttiin 14 päivänä toukokuuta 1996 annetulla ministeriön asetuksella) soveltamista jatkettiin julkisen palvelun soveltamisalan osalta ilman muutoksia. Näin ollen kyseisen suunnitelman määräyksiä sovellettiin kaikilta osin 1 päivän tammikuuta 2009 ja 2 päivän tammikuuta 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 Toremarin ja entisen Tirrenia-konsernin muiden yritysten perimiä hintoja. Tällä perusteella komissio katsoo, että Toremarin hoidettavana sopimuksen jatkokaudella olleet julkisen palvelun velvoitteet oli määritelty riittävän selkeästi.

(309) Komissio totesi jo vuoden 2011 päätöksen johdanto-osan 239 ja 240 kappaleessa, että korvauksen määrän laskennassa tarvittavat parametrit on vahvistettu etukäteen ja kuvattu selkeästi. Esimerkiksi vuoden 2009 osalta alkuperäinen sopimus (ks. johdanto-osan 42 ja 44 kappale) sisältää tyhjentävän ja tarkan luettelon huomioon otettavista kustannustekijöistä sekä tiedot toimijan saaman sijoitetun pääoman tuoton laskentamenetelmästä. Vuosien 2010 ja 2011 osalta sovellettava menetelmä puolestaan määritellään CIPE:n toimintaohjeessa (ks. johdanto-osan 41–55 kappale). Tarkemmin sanottuna CIPE:n toimintaohjeessa täsmennetään huomioon otettavat kustannustekijät ja sijoitetun pääoman tuotto. Vuoden 2009 laissa korvauksen enimmäismääräksi säädetään 13 005 441 euroa vuodesta 2010 lähtien. 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. Näin valtio voisi tarvittaessa periä Toremarilta takaisin mahdollisen liiallisen korvauksen.

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

6.3.1.4 Toimeksiannon kesto

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

(312) Italia totesi, että sopimuksen jatkokauden kesto määritettiin sen ajanjakson perusteella, joka tarvittiin yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvän palvelun tuottamiseksi välttämättömien merkittävimpien omaisuuserien kuolettamiseen. Jatkettuna alkuperäisen sopimuksen kokonaiskesto ylittää juuri ja juuri 22 vuotta. Alukset ovat merkittävin julkisen palvelun tarjoamiseen tarvittava omaisuuserä. Lauttaliikenteessä käytettävien alusten poistoaika on yleensä pitkä, jopa yli 25 vuotta.

(313) Italia on toimittanut komissiolle tiedot Toremarin alusten poistoarvosta vuosina 2009–2011. Komissio toteaa, että alkuperäistä sopimusta jatkettaessa viisi Toremarin kahdeksasta aluksesta oli jo kuoletettu kokonaan, kun taas kolmen muun aluksen, joita ei ollut vielä kuoletettu, keskimääräinen ikä oli 21,5 vuotta.

(314) Useimpien Toremarin käyttämien alusten poistoaika ehti päättyä alkuperäisen sopimuksen jatkokauden aikana, mutta komissio toteaa, että sopimuksen voimassaoloa oli tarpeen jatkaa kolmella vuodella julkisen palvelun jatkuvuuden varmistamiseksi yksityistämisprosessin loppuun saattamiseen asti. Ottaen lisäksi huomioon niiden alusten keski-iän, joiden arvoa ei ollut vielä täysin kuoletettu, ja lauttaliikenteessä käytettyjen alusten keskimääräisen kuoletusajan komissio katsoo, että toimeksiantoasiakirjan kesto on perusteltu riittävästi ja että yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien puitteiden 17 kohtaa on noudatettu.

6.3.1.5 Direktiivin 2006/111/EY noudattaminen

(315) 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” ([85]).

(316) 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.”

(317) Italia on vahvistanut, että Toremarin toiminta on rajoittunut alkuperäisen sopimuksen perusteella tarjottuihin julkisiin palveluihin.

(318) Sen vuoksi komissio katsoo, että yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien puitteiden 18 kohta ei koske tarkasteltavana olevaa tapausta.

6.3.1.6 Korvauksen määrä

(319) 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”.

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

([85]) 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).

(321) Vuoden 2011 ja vuoden 2012 päätöksissä komissio ei voinut päätellä, oliko vuodesta 2009 alkaen maksetun korvauksen määrä oikeasuhteinen, koska sillä oli edelleen epäilyksiä sen suhteen, voitiinko jotkut Toremarin tehtäväksi annetut julkiset palvelut katsoa varsinaisiksi yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviksi palveluiksi. Nämä epäilyt on ratkaistu 6.3.1.2 jaksossa, ja näin ollen komissio katsoo, että Toremarille vuonna 2009 maksettu korvaus on oikeasuhteinen ja SEUT-sopimuksen 106 artiklan mukainen. Italia on toimittanut vuoden 2009 korvaussummaa (13 572 035 euroa) koskevan laskelman, joka perustuu alkuperäisessä sopimuksessa vahvistettuun menetelmään ja joka vastasi julkisen palvelun järjestelmän puitteissa tarjotuista palveluista kertynyttä nettotappiota, johon lisättiin sijoitetun pääoman tuottoa vastaava summa (301 000 euroa).

(322) Komissiolla oli epäilyksiä myös vuodesta 2010 lähtien sovelletun 6,5 prosentin riskipreemion suhteen. Komissio kyseenalaisti erityisesti sen, heijastiko kyseinen preemio asianmukaista riskitasoa, sillä Toremar ei ensi näkemältä näyttänyt kantavan riskejä, joita tällaisten palvelun tarjoamiseen tavallisesti liittyy.

(323) Pääoman tuoton määrittämisessä olisi pitänyt soveltaa 6,5 prosentin riskipreemiota käyttäen WACC-menetelmää. Kuten johdanto-osan 133 kappaleessa on jo todettu, Italia on kuitenkin selventänyt, että koska vuoden 2009 laki rajoittaa tarjouskilpailussa määritettyä korvauksen määrää, laskentaa päätettiin yksinkertaistaa soveltamalla 6,9 prosentin tasoa kiinteämääräisenä pääoman tuottoasteena vuosien 2010 ja 2011 osalta.

(324) Italian toimittaman reittikohtaisen kirjanpidon (esitetty koosteena taulukossa 11) perusteella komissio saattoi tältä osin todeta, että julkisen palvelun vuosien 2010 ja 2011 nettokustannukset, joissa on otettu huomioon 6,9 prosentin kiinteämääräinen pääoman tuottoaste, olivat noin 2 200 euroa suuremmat kuin korvauksen määrä.

Toremarin julkisen palvelun tehtävä	**2010**	**2011**	**Kaikki yhteensä**
Tulot yhteensä	21 241 542 euroa	20 097 049 euroa	41 338 591 euroa
– Kustannukset yhteensä	35 410 421 euroa	35 218 639 euroa	70 629 060 euroa
– Kuoletukset	1 064 158 euroa	985 207 euroa	2 049 365 euroa
= Julkisen palvelun nettokustannukset	– 15 233 037 euroa	– 16 106 797 euroa	– 31 339 834 euroa
+ Pääoman tuotto (6,9 %)	– 359 417 euroa	– 313 826 euroa	– 673 243 euroa
= Korvauskelpoinen määrä	– 15 592 454 euroa	– 16 420 623 euroa	– 32 013 077 euroa
+ Tosiasiallinen korvaus	16 005 441 euroa	16 005 441 euroa	32 010 882 euroa
= Liiallinen / liian vähäinen korvaus	412 987 euroa	– 415 182 euroa	– 2 195 euroa

Taulukko 11 – Toremarin toteuttaman julkisen palvelun nettokustannukset vuosina 2010 ja 2011

(325) 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.

(326) Komissio on jo arvioinut kolmannen Altmark-kriteerin yhteydessä, että 6,5 prosentin kiinteämääräinen pääoman tuotto, jota Moby/Toremar saattoi etukäteen odottaa, vastasi riskiä, joka sille aiheutui sen hoitaessa palveluhankintasopimuksen mukaisia julkisia palveluja (ks. johdanto-osan 224–229 kappale). Lisäksi komissio toistaa, että Italia on käyttänyt kiinteämääräistä pääoman tuottoastetta (joka oli 6,9 % vuosina 2010 ja 2011) yksinkertaistaakseen laskentaa. Itse asiassa komissio oletti vuoden 2011 päätöksessä, että vuoden 2010 sijoitetun pääoman tuottoasteeksi oli määritetty 9,95 prosenttia ennen veroja, mutta Italia selitti, että tämä oli arvio, joka muodostettiin entisen Tirrenia-konsernin, myös Toremarin, yksityistämisen myötä toteutettavaa tulevaa tarjouskilpailumenettelyä varten (ks. johdanto-osan 132 kappale).

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

(328) Lisäksi komissio toteaa, että Toscanan alue käytti vuosina 2010 ja 2011 varamäärärahojaan kattaakseen Toremarille aiheutuneet ylimääräiset julkisen palvelun kustannukset, joita valtion määrärahat eivät kattaneet ja jotka johtuivat matkustajamäärän vähenemisestä talous- ja finanssikriisin seurauksena ja samanaikaisesta polttoainekustannusten noususta (ks. johdanto-osan 40 kappale). Näin ollen Toremariin kohdistui kaupallinen riski merkittävästä tulonmenetyksestä ilman varmuutta siitä, että Toscanan alue kattaisi tämän tappion. Toscanan alue nimittäin ottaisi nämä varamäärärahat käyttöön vasta tarkistettuaan yksityiskohtaisesti vuosien 2010 ja 2011 toteutuneet kustannukset ja tulot. Tämän vuoksi komissio katsoo, että 6,9 prosentin suuruinen pääoman tuottoaste vastaa riskejä tässä tapauksessa.

(329) Kuten selitettiin johdanto-osan 227 kappaleessa, jossa uutta palveluhankintasopimusta arvioidaan kolmannen Altmark-kriteerin näkökulmasta, komissio on myös todennut, että meriliikenteen yhteyksiä Italian sisällä tai Italian ja muiden jäsenvaltioiden välillä tarjoavista valituista lauttaliikenteen harjoittajista koostuvan verrokkiryhmän saaman pääoman mediaanituotto oli vuonna 2011 (samaten kuin vuonna 2010) yli 6,5 prosenttia, jopa yli 8 prosenttia. Näin ollen 6,9 prosentin suuruisen pääoman tuottoasteen katsotaan vastaavan verrokkiryhmän saamaa pääoman tuottoa.

(330) Edellä esitetyn perusteella komissio katsoo, että ilmoitettu 6,9 prosentin suuruinen pääoman tuottoaste on kohtuullisella tasolla.

(331) Italia on myös toimittanut tarvittavan näytön siitä, että kaikki säännölliset tarkastukset tehtiin sen varmistamiseksi, että korvauksen määrä ei ylitä palvelun nettokustannuksia, ja lisäksi komissio muistuttaa, että korvaus maksetaan erissä (ks. johdanto-osan 41 kappale) ja että korvauksen loppumaksu lasketaan kyseisen vuoden toteutuneiden kustannusten ja tulojen perusteella. Näin varmistetaan, että korvauksen määrä ei ylitä palvelun nettokustannuksia.

(332) Edellä esitetyn perusteella komissio toteaa, että Toremarille ei maksettu liiallisia korvauksia alkuperäisen sopimuksen jatkon aikana ja että yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien puitteiden 2.8 jakson sovellettavia vaatimuksia on noudatettu.

6.3.1.7 Kiinnityspaikkaa koskeva etuoikeus

(333) Vuoden 2009 lain 19 b §:n 21 momentissa säädetään selvästi, että kiinnityspaikkaa koskeva etuoikeus oli tarpeen alueellisen jatkuvuuden takaamiseksi saarten kanssa ja ottaen huomioon entisen Tirrenia-konsernin yrityksille, myös Toremarille, asetetut julkisen palvelun velvoitteet. Jos nimittäin julkisen palvelun velvoitteita hoitaville yrityksille ei olisi myönnetty kiinnityspaikkaa koskevaa etuoikeutta, ne saattaisivat joutua odottamaan laituriinkiinnittymisvuoroaan ja olisivat tämän takia myöhässä, mikä hankaloittaisi luotettavien ja kätevien yhteyksien varmistamista kuluttajille. Säännöllinen aikataulu on todella tarpeen, jotta voidaan täyttää saarten väestön liikkuvuustarpeet ja edistää kyseisten saarten taloudellista kehitystä. Lisäksi alkuperäisessä sopimuksessa vahvistetaan tietty aikataulu julkisen palvelun reittien lähdöille, ja siksi kiinnityspaikkaa koskeva etuoikeus on välttämätön sen varmistamiseksi, että satamat jakavat laituripaikat sekä lähtö- ja saapumisajat siten, että julkisen palvelun tuottaja kykenee täyttämään julkisen palvelun velvoitteensa.

(334) Tätä taustaa vasten komissio katsoo, että kyseisen toimenpiteen tarkoituksena oli varmistaa, että Toremar kykenee täyttämään julkisen palvelun velvoitteensa, joissa on kyse varsinaisesta yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvästä palvelusta (ks. 6.3.1.2 jakso). Lisäksi Italia on vahvistanut, että kiinnityspaikkaa koskeva etuoikeus myönnetään vain julkisen palvelun järjestelmän puitteissa liikennöitäessä.

(335) Komissio on jo arvioinut yksityiskohtaisesti yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvien palvelujen ja Toremarille niiden toteuttamisesta maksettavan korvauksen soveltuvuutta sisämarkkinoille alkuperäisen sopimuksen jatkokaudella (ks. 6.3.1 jakso). Näin ollen on komission mukaan riittävää, että se kiinnityspaikkaa koskevan etuoikeuden sisämarkkinoille soveltuvuutta arvioidessaan määrittää, voiko kyseinen toimenpide johtaa liiallisiin korvauksiin.

(336) Komissio panee merkille Italian esittämät perustelut, joiden mukaan kiinnityspaikkaa koskevasta etuoikeudesta mahdollisesti saatava rahallinen hyöty on rajallinen (ks. johdanto-osan 137 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 6.3.1.6 jaksossa kuvatut liiallisen korvauksen tarkastukset, joita Toremarin osalta on tehty, soveltuvat myös kiinnityspaikkaa koskevasta etuoikeudesta mahdollisesti johtuvien liiallisten korvausten havaitsemiseen.

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

6.3.1.8 Päätelmät

(338) Johdanto-osan 286–337 kappaleessa esitetyn arvioinnin perusteella komissio toteaa, että Toremarille meriliikenteen palvelujen tarjoamisesta alkuperäisen sopimuksen jatkamisen perusteella 1 päivän tammikuuta 2010 ja 1 päivän tammikuuta 2012 välisellä ajanjaksolla myönnetty korvaus ja kiinnityspaikkaa koskeva etuoikeus täyttävät yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien vuoden 2011 puitteiden sovellettavat edellytykset ja soveltuvat siten sisämarkkinoille SEUT-sopimuksen 106 artiklan nojalla.

6.3.2 *Päätelmä tuen soveltuvuudesta sisämarkkinoille*

(339) Edellä esitetyn arvioinnin perusteella komissio katsoo, että Toremarille myönnetty korvaus ja kiinnityspaikkaa koskeva etuoikeus merireittien liikennöintiä varten 1 päivän tammikuuta 2010 ja 1 päivän tammikuuta 2012 välisenä aikana soveltuvat sisämarkkinoille SEUT-sopimuksen 106 artiklan ja yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien vuoden 2011 puitteiden nojalla.

7. **PÄÄTELMÄT**

(340) Komissio katsoo, että Italia on toteuttanut tarkasteltavana olevat tukitoimenpiteet sääntöjenvastaisesti ja rikkonut siten SEUT-sopimuksen 108 artiklan 3 kohtaa. Edellä esitetyn arvioinnin perusteella komissio on päättänyt, että Toremarille 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 Toremarin toteuttamiin yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviin palveluihin.

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

1) korvaus, joka maksettiin Toremarille 2 päivän tammikuuta 2012 ja 31 päivän joulukuuta 2023 väliselle ajalle tehdyn, Toremarin liiketoiminnan ja kiinnityspaikkaa koskevan etuoikeuden kanssa yhteensidotun uuden palveluhankintasopimuksen mukaisten meriliikennepalvelujen tarjoamisesta; toimenpide ei ole valtiontukea, koska se täyttää kaikki neljä Altmark-edellytystä;

2) se, että Toremar käytti alusten ajanmukaistamiseen tarkoitettuja varoja; toimenpide ei ole valtiontukea, koska varoja ei käytetty maksuvalmiustarkoituksiin; ja

3) Toremarin yksityistämisprosessiin liittyvät verovapautukset ja vuoden 2010 laissa säädetty mahdollisuus käyttää alikäytettyjen alueiden kehittämiseen tarkoitetun rahaston varoja maksuvalmiustarpeiden täyttämiseksi,

ON TEHNYT TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

1 artikla

Toremarille maksettu korvaus ja kiinnityspaikkaa koskeva etuoikeus meriliikennepalvelujen tarjoamiseksi alkuperäisen sopimuksen jatkamisen perusteella 1 päivän tammikuuta 2009 ja 1 päivän tammikuuta 2012 välisenä aikana ovat SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea. Italia on pannut Toremarille myönnetyn tuen täytäntöön sääntöjenvastaisesti ja rikkonut siten SEUT-sopimuksen 108 artiklan 3 kohtaa. Tämä tuki soveltuu sisämarkkinoille.

2 artikla

Toremarin liiketoiminnan ja kiinnityspaikkaa koskevan etuoikeuden kanssa yhteensidotun, 2 päivän tammikuuta 2012 ja 31 päivän joulukuuta 2023 väliselle ajanjaksolle tehdyn uuden palveluhankintasopimuksen myöntäminen Mobylle/Toremarille ei ole SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea.

3 artikla

Toremarin alusten ajanmukaistamiseen saamia varoja ei käytetty maksuvalmiustarkoituksiin, joten ne eivät ole SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea Toremarille.

4 artikla

Toremarin yksityistämisprosessiin liittyvät verovapautukset ja vuoden 2010 laissa säädetty mahdollisuus käyttää Fondo Aree Sottoutilizzate -rahaston varoja maksuvalmiustarpeiden täyttämiseksi eivät ole Toremarille annettua SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea.

5 artikla

Tämä päätös on osoitettu Italian tasavallalle.

Tehty Brysselissä 17 päivänä kesäkuuta 2021.

Komission puolesta
Margrethe VESTAGER
Komission jäsen