

OTSUSED

SISUKORD

1.	Menetlus	9
2.	Taust ja uuritavate meetmete kirjeldus	10
2.1.	Üldine raamistik	10
2.1.1.	Esialgsed lepingud	10
2.1.2.	Esialgsete lepingute pikendamine	12
2.1.3.	Toremari erastamine ja uue teenuste riigihankelepingu sõlmimine	13
2.2.	2011. ja 2012. aasta otsuses käsitletud meetmed	13
2.3.	Käesolevas otsuses käsitletud meetmete üksikasjalik kirjeldus	13
2.3.1.	Toremari ja Itaalia vahelise esialgse lepingu pikendamine	13
2.3.1.1.	Avalike teenuste osutamise kohustused	13
2.3.1.2.	Eelarve ja kestus	14
2.3.2.	Toremari erastamine	16
2.3.2.1.	Müügimenetlus ja lõplik otsus	17
2.3.2.2.	Müügileping	17
2.3.2.3.	Menetlused riigi tasandil	18
2.3.3.	Toscana maakonna ning Moby/Toremari vaheline uus teenuste riigihankeleping	19
2.3.3.1.	Abisaaja	19
2.3.3.2.	Liinid	19
2.3.3.3.	Kestus	19
2.3.3.4.	Avalike teenuste osutamise kohustused	19
2.3.3.5.	Hüvitamist käsitlevad sätted ja lõplik otsus	20
2.3.4.	Sildumise eesõigus	20
2.3.5.	2010. aasta seaduses kehtestatud meetmed	21
2.4.	Rikkumismenetlus nr 2007/4609	21
3.	Menetluse algatamise ja pikendamise põhjused	23
3.1.	Toremari ja Itaalia vahelise esialgse lepingu pikendamine	23
3.1.1.	Altmarki kriteeriumide täitmine ja abi olemasolu	23
3.1.2.	Siseturuga kokkusobivus	23
3.2.	Toremari erastamine	24
3.3.	Toscana maakonna ning Moby/Toremari vaheline uus teenuste riigihankeleping	24
3.3.1.	Altmarki kriteeriumi täitmine ja abi olemasolu	24
3.3.2.	Kokkusobivus	25
3.4.	Sildumise eesõigus	25
3.5.	2010. aasta seaduses kehtestatud meetmed	25
4.	Itaalia märkused	25
4.1.	Avalike teenuste osutamise kohustused ja konkurentsitingimused	25

4.2.	Toremari erastamine	26
4.2.1.	Toremari müügihind	26
4.2.2.	Menetluse läbipaistev ja mittediskrimineeriv laad	26
4.3.	Esialgse lepingu pikendamise ja uue avaliku teenindamise lepingu vastavus Altmarki tingimustele	26
4.4.	2010. aastal kasutatud 9,95 % tulumäär ja CIPE direktiivis alates 2010. aastast kehtestatud 6,5 % riskipremia	27
4.5.	Sildumise eesõigus	27
4.6.	2010. aasta seaduses kehtestatud meetmed	28
4.7.	Esialgse lepingu pikendamise ja uue avaliku teenindamise lepingu vastavus üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitlevale 2011. aasta otsusele	28
4.8.	Esialgse lepingu ja uue avaliku teenindamise lepingu vastavus üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitlevale 2011. aasta raamistikule	29
5.	Moby/Toremari esitatud märkused	29
5.1.	Avalike teenuste osutamise kohustused ja konkurentsitingimused	29
5.2.	Toremari erastamine	29
5.2.1.	Toremari aktsiate eest makstud hind	29
5.2.2.	Menetluse läbipaistvus ja mittediskrimineerivus ning Toremari varade uue avaliku teenindamise lepinguga sidumine	29
5.3.	Uue avaliku teenindamise lepingu vastavus <i>Altmarki</i> tingimustele	30
5.4.	Toremari ja Itaalia vahelise esialgse lepingu pikendamine	30
6.	Hindamine	31
6.1.	Abi olemasolu ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses	31
6.1.1.	Toremari ja Itaalia vahelise esialgse lepingu pikendamine	31
6.1.1.1.	Riiklikud rahalised vahendid	31
6.1.1.2.	Valikulisus	31
6.1.1.3.	Majanduslik eelis	31
6.1.1.4.	Konkurentsile ja kaubandusele avaldatav mõju	33
6.1.1.5.	Järeldus	33
6.1.1.6.	Uus või olemasolev abi	33
6.1.2.	Toremari äriüksusega seotud uue avaliku teenindamise lepingu sõlmimine Mobyga/Toremariiga	34
6.1.2.1.	Esimene <i>Altmarki</i> kriteerium	34
6.1.2.2.	Teine <i>Altmarki</i> kriteerium	40
6.1.2.3.	Kolmas <i>Altmarki</i> kriteerium	40
6.1.2.4.	Neljas <i>Altmarki</i> kriteerium	43
6.1.2.5.	Järeldus	48
6.1.3.	2010. aasta seaduses kehtestatud meetmed	48
6.1.3.1.	Rahaliste vahendite võimalik kasutamine laevade uuendamiseks likviidsuse tagamise eesmärgil	48
6.1.3.2.	Erastamisprotsessiga seotud maksuvabastused	49
6.1.3.3.	Võimalus kasutada FASi rahalisi vahendeid likviidsusvajaduste rahuldamiseks	49
6.1.4.	Järeldus abi olemasolu kohta	50

6.2.	Abi seaduslikkus	50
6.3.	Abi kokkusobivus ühisturuga	50
6.3.1.	Toremari ja Itaalia vahelise esialgse lepingu pikendamine	50
6.3.1.1.	Kohaldatavad õigusnormid	50
6.3.1.2.	Üldist majandushuvi pakkuv teenus ELi toimimise lepingu artikli 106 tähenduses	52
6.3.1.3.	Vajadus ülesande andmise akti järele, milles määratakse kindlaks avalike teenuste osutamise kohustused ja hüvitiste väljaarvutamise meetodid	54
6.3.1.4.	Antava ülesande kestus	55
6.3.1.5.	Vastavus direktiivile 2006/111/EÜ	55
6.3.1.6.	Hüvitise summa	55
6.3.1.7.	Sildumise eesõigus	57
6.3.1.8.	Järeldus	58
6.3.2.	Järeldus riigiabi siseturuga kokkusobivuse kohta	58
7.	Järeldus	58

KOMISJONI OTSUS (EL) 2022/348,**17. juuni 2021,****meetmete SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN) kohta, mida Itaalia ja Toscana maakond rakendasid äriühingu Toremar ja selle omandaja Moby suhtes***(teatavaks tehtud numbri C(2022) 4271 all)***(Ainult itaaliakeelne tekst on autentne)****(EMPs kohaldatav tekst)**

EUROOPA KOMISJON,

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

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

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

ning arvestades järgmist:

1. MENETLUS

- (1) 23. märtsil 2009, 9. detsembril 2009, 21. detsembril 2009, 6. jaanuaril 2010, 27. septembril 2010 ja 12. oktoobril 2010 sai komisjon kuus kaebust eri toetusmeetmete kohta, mida Itaalia võttis endise Tirrenia kontserni äriühingute kasuks ⁽²⁾. Kaebused käsitlesid avaliku teenuse hüvitist, mida maksti nendele äriühingutele pärast Itaaliaga ajavahemikuks 1989. aasta jaanuarist kuni 2008. aasta detsembrini sõlmitud esialgsete avaliku teenindamise lepingute (edaspidi „esialgsed lepingud“) lõppemist, täiendavaid toetusmeetmeid, mis kehtestati äriühingute erastamisprotsessi raames vastu võetud mitme õigusaktiga, samuti teatavaid küsimusi seoses eelkõige Tirrenia di Navigazione SpA. (edaspidi „Tirrenia“) ja Siremar – Sicilia Regionale Marittima S.p.A. (edaspidi „Siremar“) erastamismenetlusega.
- (2) 1. detsembril 2010 teatas Itaalia komisjonile hüvitisest, mida Itaalia oli maksnud 2009. ja 2010. aastal äriühingule Toscana Regionale Marittima S.p.A. (edaspidi „Toremar“).
- (3) 5. oktoobril 2011 algatas komisjon ametliku uurimismenetluse mitme meetme suhtes, mida Itaalia oli võtnud endise Tirrenia kontserni äriühingute kasuks (edaspidi „2011. aasta otsus“). Uurimine puudutas muu hulgas hüvitist, mida oli makstud Toremarile 1. jaanuari 2009. aasta seisuga mitme mereveoliini teenindamise eest, ja mitut muud selle äriühingu suhtes rakendatud meedet (vt põhjendus 33).
- (4) 2011. aasta otsus avaldati *Euroopa Liidu Teatajas*. Komisjon palus huvitatud isikutel esitada oma märkused uuritavate abimeetmete kohta ⁽³⁾.
- (5) 28. septembri 2011. aasta kirjaga oli Itaalia juba teatanud komisjonile kavatsusest erastada endise Tirrenia kontserni piirkondlikud äriühingud, sealhulgas Toremar. 26. oktoobril 2011 saatis komisjon Itaaliale erastamismenetluse kohta teabenõude. Itaalia esitas komisjoni 26. oktoobri 2011. aasta teabenõudele vastuse 30. novembril 2011.

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

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

⁽³⁾ Riigiabi – Itaalia Vabariik – Riigiabi nr SA.32014 (11/C) (ex 11/NN), SA.32015 (11/C) (ex 11/NN), SA.32016 (11/C) (ex 11/NN) – Itaalia – Endise kontserni Tirrenia äriühingutele ja nende omandajatele antud riigiabi – Kutse märkuste esitamiseks vastavalt Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 108 lõikele 2 (ELT C 28, 1.2.2012, lk 18).

- (6) 15. novembril 2011 esitas Itaalia märkused 2011. aasta otsuses käsitletud meetmete kohta.
- (7) Äriühing Toscana di Navigazione S.r.l. esitas 28. veebruaril 2012 saadetud faksis kaebuse Toremari erastamise tulemusena antud väidetava ebaseadusliku riigiabi ja Toremari valitud ostjale, äriühingule Moby S.p.A. (edaspidi „Moby“) makstud hüvitise kohta. Täpsemalt väidab kaebuse esitaja, et i) müügimenetlus andis eelise Moby; ii) Toremari ja Moby ühinemine toob kaasa monopoli Piombino – Elba saare liinidel ja iii) Moby avaliku teenuse osutamise eest kogu uue avaliku teenindamise lepingu 12aastase kehtivusaja jooksul makstud hüvitis ei ole siseturuga kokkusobiv, kuna kaebuse esitaja ise juba osutab sarnaseid teenuseid kaubandustingimustel.
- (8) 19. juuli 2012. aasta kirjas esitas Itaalia lisateavet endise Tirrenia kontserni piirkondlike äriühingute, sealhulgas Toremari erastamise kohta.
- (9) 7. novembril 2012 laiendas komisjon uurimismenetlust muu hulgas teatavate täiendavate toetusmeetmete suhtes, mida Toscana maakond oli võimaldanud Toremarile riikliku hüvitise kujul uue avaliku teenindamise lepingu alusel. Komisjon võttis selle otsuse muudetud versiooni vastu 19. detsembril 2012 (edaspidi „2012. aasta otsus“).
- (10) 2012. aasta otsus avaldati *Euroopa Liidu Teatajas*. Komisjon palus huvitatud isikutel esitada oma märkused uuritavate abimeetmete kohta ⁽⁴⁾.
- (11) 11. detsembril 2012 esitas Itaalia oma märkused ja 22. aprillil 2013 jõudsid komisjonini Toremari ja selle ostja Moby märkused.
- (12) Oma 22. jaanuari 2014. aasta otsusega (edaspidi „2014. aasta otsus“) ⁽⁵⁾ lõpetas komisjon ametliku uurimismenetluse mitmesuguste meetmete suhtes, mida Sardiinia maakond oli võtnud äriühingu Saremar kasuks. 2017. aastal jättis Üldkohus rahuldamata kaebuse, mille Saremar ja maakond selle otsuse peale esitasid ⁽⁶⁾.
- (13) 25. jaanuaril 2018, 29. märtsil 2018, 31. augustil 2018, 12. veebruaril 2019, 5., 14. ja 17. veebruaril 2020 ning 12. oktoobril 2020 palus komisjon Itaalialt lisateavet. Itaalia esitas teavet 26. aprillil 2018, 31. mail 2018, 2. novembril 2018, 11. detsembril 2018, 8. aprillil 2019, 16. ja 28. oktoobril 2019, 7., 16. ja 23. veebruaril 2020, 21. aprillil 2020, 9. novembril 2020 ning 1. ja 10. detsembril 2020.
- (14) Käesolev otsus puudutab üksnes võimalikku abi Toremarile, nagu on täpsustatud punktis 2.3. Kõiki ülejäänud meetmeid, mida käsitletakse 2011. ja 2012. aasta otsustes, uuritakse juhtumite SA.32014, SA.32015 ja SA.32016 raames eraldi ning seetõttu ei kuulu need käesoleva otsuse kohaldamisalasse. Eelkõige puudutavad need ülejäänud meetmed endise Tirrenia kontserni teisi äriühinguid.

2. TAUST JA UURITAVATE MEETMETE KIRJELDUS

2.1. Üldine raamistik

2.1.1. Esialgsed lepingud

- (15) Tirrenia kontserni omanik oli pikka aega äriühingu Fintecna ⁽⁷⁾ kaudu Itaalia ning alguses kuulus kontserni kuus äriühingut, nimelt Tirrenia, Adriatica, Caremar, Saremar, Siremar ja Toremar. Need äriühingud osutasid mereveoteenuseid Itaaliaga 1991. aastal sõlmitud eraldi avaliku teenindamise lepingute alusel, mis kehtisid

⁽⁴⁾ Riigiabi – Itaalia Vabariik – Riigiabi nr SA.32014 (2011/C), SA.32015 (2011/C) ja SA.32016 (2011/C) – Endise kontserni Tirrenia äriühingutele ja nende omandajatele antud riigiabi – Kutse märkuste esitamiseks vastavalt Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 108 lõikele 2 (ELT C 84, 22.3.2013, lk 58).

⁽⁵⁾ Komisjoni 22. jaanuari 2014. aasta otsus (EL) 2018/261 abimeetmete SA.32014 (2011/C), SA.32015 (2011/C), SA.32016 (2011/C) kohta, mida Sardiinia maakond rakendas äriühingu Saremar kasuks (ELT L 49, 22.2.2018, lk 22).

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

⁽⁷⁾ Fintecna (Finanziaria per i Settori Industriale e dei Servizi S.p.A.) kuulub täielikult Itaalia majandus- ja rahandusministeeriumile ning on spetsialiseerunud osalustega seotud ja erastamisprotsesside juhtimisele, samuti tootmis-, finants- või korralduslikesse raskustesse sattunud äriühingute ratsionaliseerimise ja restruktureerimise projektidele.

kakskümmend aastat ajavahemikus 1989. aasta jaanuarist 2008. aasta detsembrini (edaspidi „esialgsed lepingud“). Äriühingule Fintecna kuulus kogu äriühingu Tirrenia aktsiakapital, Tirreniale omakorda kuulusid piirkondlikud äriühingud Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar ja Toremar. 2004. aastal ühendati Tirreniaga Adriatica, kes teenindas mitut mereveoliini Itaalia ja Albaania/Horvaatia/Kreeka/Montenegro vahel.

- (16) Nende esialgsete lepingute eesmärk oli tagada peamiselt Mandri-Itaalia ning Sitsiilia ja Sardiinia, samuti väiksemate Itaalia saarte vahelise mereveo teenuste regulaarne ja usaldusväärne osutamine. Selleks andis Itaalia rahalist abi toetustena, mis maksti otse igale Tirrenia kontserni äriühingule.
- (17) Traditsiooniliselt on Toremar teenindanud mitut merekabotaaži⁽⁸⁾ liini Toscana maakonna ja väiksemate naabersaarte vahel. Täpsed asjaomased liinid on nimetatud põhjenduses 38.
- (18) 6. augustil 1999 otsustas komisjon algatada Euroopa Liidu toimimise lepingu (edaspidi „ELi toimimise leping“) artikli 108 lõikes 2 sätestatud menetluse seoses abiga, mida maksti esialgsete lepingute alusel kuuele tollal Tirrenia kontserni moodustanud äriühingule.
- (19) Uurimise käigus taotles Itaalia, et Tirrenia kontserni juhtumi uurimine eraldataks osadeks, et teha esmajärjekorras Tirreniat puudutav lõppotsus. Taotlust põhjendati Itaalia plaaniga jätkata kontserni erastamist, alustades Tirreniast, ja tema kavatsusega kiirendada nimetatud protsessi seoses selle äriühinguga.
- (20) Komisjon otsustas tulla vastu Itaalia taotlusele ja peatas komisjoni otsusega 2001/851/EÜ (edaspidi „2001. aasta otsus“) algatatud menetluse äriühingule Tirrenia antud abi suhtes⁽⁹⁾. Abi tunnistati siseturuga kokkusobivaks tingimusel, et Itaalia võtab teatavad kohustused.
- (21) Komisjon tunnistas oma otsusega 2005/163/EÜ⁽¹⁰⁾ (edaspidi „2004. aasta otsus“) Itaalia poolt Tirrenia kontserni muudele äriühingutele kui Tirrenia makstud hüvitise osaliselt siseturuga kokkusobivaks, kuid tingimusel, et Itaalia täidab mitu kohustust, ja osaliselt siseturuga kokkusobimatuks. Otsus põhines 1992.–2001. aasta raamatupidamisandmetel ja sisaldas teatavaid tingimusi, mille eesmärk oli tagada hüvitise kokkusobivus siseturuga kogu esialgsete lepingute kehtivuse ajal.
- (22) 4. märtsi 2009. aasta otsusega liidetud kohtuasjades T-265/04, T-292/04 ja T-504/04⁽¹¹⁾ (edaspidi „2009. aasta kohtuotsus“) tühistas Üldkohus 2004. aasta otsuse.
- (23) Oma otsusega (EL) 2020/1411⁽¹²⁾ lõpetas komisjon muid Tirrenia kontserni äriühinguid (v.a Tirrenia), sealhulgas Toremari käsitleva uurimise, mis hõlmas ajavahemikku 1992–2008 (edaspidi „2020. aasta otsus Tirrenia kontserni kohta“). Komisjon jõudis järeldusele, et merekabotaaži teenuste osutamiseks antud abi kujutas endast olemasolevat abi, samas kui rahvusvaheliste meretransporditeenuste osutamiseks antud abi oli kooskõlas üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2011. aasta raamistikuga (edaspidi „üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitlev 2011. aasta raamistik“) (13).

⁽⁸⁾ Vt nõukogu 7. detsembri 1992. aasta määrus (EMÜ) nr 3577/92 teenuste osutamise vabaduse põhimõtte kohaldamise kohta merevedudel liikmesriikides (merekabotaaž) (EÜT L 364, 12.12.1992) (edaspidi „merekabotaaži määrus“).

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

⁽¹⁰⁾ Komisjoni 16. märtsi 2004. aasta otsus 2005/163/EÜ riigiabi kohta, mida Itaalia on andnud laevaühingutele Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar ja Toremar (ELT L 53, 26.2.2005, lk 29).

⁽¹¹⁾ Liidetud kohtuasjad T-265/04, T-292/04 ja T-504/04: Tirrenia di Navigazione vs. komisjon, ECLI:EU:T:2009:48.

⁽¹²⁾ Komisjoni 2. märtsi 2020. aasta otsus (EL) 2020/1411 riigiabi nr C 64/99 (ex NN 68/99) kohta, mida Itaalia andis laevandusettevõtjatele Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar ja Toremar (Tirrenia kontsern) (ELT L 332, 12.10.2020, lk 1).

⁽¹³⁾ Komisjoni teatis „Euroopa Liidu raamistik riigiabi jaoks, mida antakse avalike teenuste eest makstava hüvitisena“ (ELT C 8, 11.1.2012, lk 15).

- (24) Oma otsusega (EL) 2020/1412 ⁽¹⁴⁾ lõpetas komisjon ametliku uurimismenetluse seoses abimeetmetega Tirreniale ja selle omandajale CINile ajavahemikul 2009–2020.

2.1.2. Esialgsete lepingute pikendamine

- (25) 30. detsembri 2008. aasta dekreet-seaduse nr 207 (mis muudeti 27. veebruari 2009. aasta seaduseks nr 14) artiklis 26 sätestati, et esialgseid lepinguid (sealhulgas Toremari suhtes kohaldatavat lepingut), mis pidid esialgu kehtima kuni 31. detsembrini 2008, pikendatakse ühe aasta võrra kuni 31. detsembrini 2009.
- (26) 25. septembri 2009. aasta dekreet-seaduse nr 135 (mis muudeti 20. novembri 2009. aasta seaduseks nr 166 (edaspidi „2009. aasta seadus“)) artiklis 19b sätestati, et seoses Tirrenia kontserni äriühingute erastamisega loobub emattevõtja Tirrenia osalusest piirkondlikes äriühingutes (v.a Siremar) ilma mis tahes tasu maksmiseta järgmiselt:
- a) Caremar antakse esialgu üle Campania maakonnale. Seejärel annab Campania maakond Lazio maakonnale üle Caremari äriüksuse, ⁽¹⁵⁾ mis korraldab Laziomari nime all eraldiseisva äriüksusena ühenduse pidamist Ponziane saartega;
 - b) Saremar antakse üle Sardiinia maakonnale ning
 - c) Toremar antakse üle Toscana maakonnale.
- (27) Ühtlasi oli 2009. aasta seaduses sätestatud, et Itaalia ning Tirrenia ja Siremar lepivad 31. detsembriks 2009 kokku uutes lepingutes. Samuti kavatsesi piirkondlike liinide teenindamine kinnitada avaliku teenindamise lepingute projektides, milles vastavalt Saremar ja Toremar lepivad Sardiinia ja Toscana piirkondliku omavalitsusega kokku 31. detsembriks 2009 ning Caremar ja Lazionar Campania ja Lazio lepivad piirkondliku omavalitsusega kokku 28. veebruariks 2010. Uute lepingute/avaliku teenindamise lepingute projektide suhtes pidi välja kuulutatama hankemenetlus äriühingute endi osalusel ja pärast kõigi nende äriühingute erastamise elluviimist kavatsesi need ostjatega allkirjastada ⁽¹⁶⁾.
- (28) Selleks pikendati 2009. aasta seadusega esialgsete lepingute (sealhulgas Toremari suhtes kohaldatava lepingu) kehtivust alates 1. jaanuarist 2010 kuni 30. septembrini 2010.
- (29) 2009. aasta seadusega kehtestati ka teenuste osutamise eest makstava iga-aastase hüvitise ülemmäärad kehtivusega alates 2010. aastast (nii pikendatud esialgsete lepingute alusel kui ka uute lepingute ja avaliku teenindamise lepingute alusel), kokku 184 942 251 eurot järgmiselt.

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

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

Tabel 1. Alates 2010. aastast kehtivad hüvitise ülemmäärad

⁽¹⁴⁾ Komisjoni 2. märtsi 2020. aasta otsus (EL) 2020/1412 meetmete SA.32014, SA.32015, SA.32016 (11/C) (ex 11/NN) kohta, mida Itaalia rakendas äriühingu Tirrenia di Navigazione ja selle omandaja Compagnia Italiana di Navigazione suhtes (ELT L 332, 12.10.2020, lk 45).

⁽¹⁵⁾ See üleandmine vormistati 1. juunil 2011.

⁽¹⁶⁾ 2009. aasta seaduse artikli 19b lõige 10.

- (30) Lisaks sätestati 1. oktoobri 2010. aasta seaduse nr 163 (millega muudeti 5. augusti 2010. aasta dekreet-seadust nr 125, edaspidi „2010. aasta seadus“) artiklis 1 esialgsete lepingute (sealhulgas Toremari suhtes kohaldatava lepingu) täiendav pikendamine alates 1. oktoobrist 2010 kuni Tirrenia ja Siremari erastamisprotsessi lõpuni, mis toimus vastavalt 19. juulil 2012 ja 31. juulil 2012.

2.1.3. Toremari erastamine ja uue teenuste riigihankelepingu sõlmimine

- (31) 2010. aasta jaanuaris kuulutati välja pakkumismenetlus (vt punkt 2.3.2), et leida ostja Toremari, mis oli seotud uue avaliku teenindamise lepinguga mereveoteenuste osutamiseks 12 aasta jooksul avaliku teenuse hüvitise eest.
- (32) Pärast pakkumismenetluses eduka pakkumuse tegemist sai Toremari uueks omanikuks Moby. Toscana maakonna ja Moby vaheline müügileping allkirjastati 2. jaanuaril 2012. Samal päeval allkirjastasid pooled (sealhulgas Toremari) uue teenuste riigihankelepingu mereveoteenuste osutamiseks. Selle alusel anti kõigi Toremari aktsiate omandiõigus 2. jaanuaril 2012 Toscana maakonnalt Mobyle üle.

2.2. 2011. ja 2012. aasta otsuses käsitletud meetmed

- (33) 2011. ja 2012. aasta otsusega algatatud ametlikus uurimismenetluses hinnati järgmisi meetmeid:
- a) hüvitis üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutamise eest pikendatud esialgsete lepingute alusel (1. meede);
 - b) Tirrenia ja Siremari päästmisabi ebaseaduslik pikendamine (2. meede);
 - c) endise Tirrenia kontserni ⁽¹⁷⁾ äriühingute erastamine (3. meede);
 - d) tulevaste lepingute/avaliku teenindamise lepingute alusel makstud hüvitis üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutamise eest (4. meede);
 - e) sildumise eesõigus (5. meede);
 - f) meetmed, mis olid sätestatud 2010. aasta seaduses, millega muudeti dekreet-seadust nr 125/2010 (6. meede);
 - g) lisameetmed, mis Sardiinia maakond võttis Siremari kasuks (7. meede).
- (34) Oma 2014. aasta otsusega lõpetas komisjon ametliku uurimismenetluse seoses meetmetega, mille Sardiinia maakond võttis Siremari kasuks eespool viidatud 7. meetmena, välja arvatud üks meede ⁽¹⁸⁾.

2.3. Käesolevas otsuses käsitletud meetmete üksikasjalik kirjeldus

- (35) Käesolevas otsuses käsitletakse ainult põhjenduses 33 loetletud 1., 3., 4., 5. ja 6. meedet, niivõrd kui need hõlmavad Toremari ja Mobyt. Neid meetmeid kirjeldatakse üksikasjalikumalt järgmistes punktides.

2.3.1. Toremari ja Itaalia vahelise esialgse lepingu pikendamine

2.3.1.1. Avalike teenuste osutamise kohustused

- (36) Toremariiga sõlmitud esialgse lepingu artiklis 1 nähti ette viie aasta plaanid, milles täpsustatakse teenindatavad sadamad, kasutatavate laevade tüüp, teenuste nõutav sagedus ja tariifid.
- (37) Toremari esimene viie aasta plaan (aastateks 1990–1994) kiideti heaks ministri 29. mai 1990. aasta käskkirjaga ja see jõustus tagasiulatuvalt 1. jaanuaril 1990. Teine, aastaid 1995–1999 hõlmav plaan, mis kiideti heaks ministri 14. mai 1996. aasta käskkirjaga, jättis liinid ja sageduse samaks. Mis puudutab aastaid 2000–2004 ja 2005–2008, siis plaanid küll koostati, kuid pädevad ministeeriumid ei ole neid ametlikult heaks kiitnud. Selle asemel on valitsus võtnud vastu juhtumipõhiseid otsuseid, et viia teenused paremini vastavusse kohalike kogukondade vajadustega, tegemata samas avalike teenuste osutamise süsteemis olulisi muudatusi.

⁽¹⁷⁾ See hõlmab ostuhinna maksmise edasilükkamist CINI poolt Tirrenia äriüksuse omandamise eest ja mitut väidetavat täiendavat abimeedet seoses Siremari äriüksuse erastamisega (nt sealhulgas algselt Siremari äriüksuse omandanud üksusele, Cdi-le, riigi antud edasigarantii ja kapitali suurendamine).

⁽¹⁸⁾ Nimelt ei hinnatud 2014. aasta otsuses ega hinnata ka käesolevas otsuses projekti „Bonus Sardo – Vacanza“, mis on 7. meetme osa.

(38) Esialgse lepingu alusel, mida pikendati põhjendustes 25–30 nimetatud hilisemate õigusaktidega, teenindas Toremar aasta ringi järgmisi liine:

- Livorno–Gorgona–Capraia liinil osutas Toremar sõitjateveo ja segaveoteenuseid (reisijad ja sõidukid), pakkudes kaks korda nädalas laevateenust Gorgona saarele ja iga päev Capraia saarele. Teine ettevõtja, Piccola Società Cooperativa Marittima Ligure Tirrena A.R.L., teenindas juulis ja augustis samuti liini, kasutades ainult sõitjateveoks ette nähtud kiirlaeva. 2010. aastal lõpetas see ettevõtja aga liini teenindamise.
- Piombino–Portoferraio (Elba saar) liinil osutas Toremar iga päev segaveoteenuseid. Sellel liinil on aastaringsete sagedaste segavedudega konkurentsi pakkunud ka Moby, samuti kaks uut osalejat, Blu Navy, kes alustas sõite 2010. aastal (aprillist oktoobrini), ja Elba Ferries, kes tegutses ainult suvehooajal.
- Piombino–Cavo–Portoferraio liinil (Elba saar) osutas Toremar kiirtiiburlaevaga ainult sõitjateveoteenust.
- Piombino – Rio Marina – Porto Azzurro – Pianosa liinil (Elba saar) oli Toremar ainus ettevõtja, kes pakkus iga päev segaveoteenuseid Rio Marina sadamasse ja kord nädalas Pianosa sadamasse.
- Liinil Porto S. Stefano – Giglio saar osutas Toremar aasta ringi iga päev segaveoteenuseid. Liini teenindas ka ettevõtja Maregiglio, kes pakkus aprillist novembrini segaveoteenuseid, kusjuures oktoobris ja novembris tehti päevas keskmiselt kaks kuni neli sõitu ning aprillist septembrini kuus kuni kaheksa sõitu.

2.3.1.2. Eelarve ja kestus

(39) Tabelis 2 on esitatud iga-aastase hüvitise summa, mida Itaalia maksis Toremarile ajavahemikul 2009–2011.

(40) Lisaks sellele on Toscana maakond reserveerinud 3 000 000 euro suuruse täiendava aastaeelarve, mis pidi Toremarile välja makstama pärast aruande esitamist ajavahemikul 2010–2011 tekkinud tegelike tulude ja kulude kohta. Nendel aastatel vähenes reisijate arv majandus- ja finantskriisi tagajärjel oluliselt, samas kui kütusekulud suurenesid. Toscana maakonna arvates ei olnud keskest riigieelarvest makstud hüvitis avaliku teenusega seotud kulude katmiseks seega piisav.

Aasta	Hüvitis	Reserv	Kokku
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

Tabel 2. Ajavahemikul 2009–2011 makstud hüvitis (eurodes)

(41) Esialgse lepinguga nähakse ette avaliku teenuse eest iga-aastase hüvitise maksmine järgmiselt: esimene ettemakse tehakse iga aasta märtsis ja see vastab 70 %-le eelmisel aastal makstud hüvitisest. Teine makse, mis tehakse juunis, võrdub 20 %ga hüvitisest. Makstud summade ning jooksva aasta tegevuskulude ja tulude vahe on jääksumma, mis makstakse välja 30. novembriks. Kui selgub, et Toremar on saanud osutatud teenuste netokuludest suurema summa (tulu miinus kahjum), peab Toremar esialgse lepingu kohaselt vahe tagasi maksma ⁽¹⁹⁾.

— 2009. aastal makstud hüvitis

⁽¹⁹⁾ Pärast 25. novembrit 2010 arvatakse seaduse nr 856/1986 artikli 11 alusel taristu- ja transpordiministeeriumi, majandus- ja rahandusministeeriumi ning majandusarengu ministeeriumi vahelise konverentsi (edaspidi „ministeeriumidevaheline konverents“) otsusega iga-aastase toetuse kehtestamise kohta toetuste tulevatest ettemaksetest maha kõik ülemäärased hüvitised.

- (42) Presidendi 1. juuni 1979. aasta dekreedis nr 501 (edaspidi „dekreet nr 501/79“) on sätestatud mitmesugused elemendid (tulud ja kulud), mida arvestatakse avalike mereveoteenuste osutajatele makstava toetuse arvutamisel. Lisaks nähti 5. detsembri 1986. aasta seadusega nr 856 (edaspidi „seadus nr 856/86“) ette teatavate muudatuste tegemine Itaalia avalike mereveoteenuste osutamise kohustuste süsteemis. Mis puudutab ühendusi väiksemate ja suuremate saartega, siis muudeti selle artikliga 11 avaliku teenuse hüvitise arvutamise kriteeriume. Toetus tuli arvutada keskmiste ja objektiivsete parameetrite alusel kindlaksmääratud tulude ja teenuse kulude vahe põhjal ning see pidi sisaldama investeeritud kapitalilt saadavat mõistlikku tulu. Artiklis 11 on ette nähtud ka see, et avaliku teenindamise lepingud peavad sisaldama subsideeritud liinide loetelu, sagedust ja kasutatavate laevade tüüpe. Toetused pidid heaks kiitma vastutavad ministrid. Presidendi dekreedis nr 501/79 ja seaduses nr 856/86 sätestatud põhimõtted kajastusid esialgsetes lepingutes.
- (43) 2009. aastal arvutati üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutamise eest makstav hüvitis alates 1991. aastast kehtinud esialgses lepingus kehtestatud meetodika kohaselt ja lepingu kehtivust pikendati pärast selle esialgse kehtivusaja lõppu 31. detsembril 2008. Eelkõige vastas hüvitis avalike teenuste osutamise korra alusel osutatavate teenuste akumulieritud puhaskahjumile, millele lisati kapitaliinvesteeringute tulususele vastav muutuv summa.
- (44) Riigiasutuste kindlaksmääratud hüvitise arvutamisel võeti arvesse järgmisi kuluelemente: soetamis-, reklaami- ja majutuskulud, peale-, mahalaadimis- ja manööverdamiskulud, kaldapealse halduspersonali kulud, laevade hoolduskulud, halduskulud, kindlustuskulud, rendi- ja liisingukulud, kütus, maksud ja amortisatsioonikulud.
- 2010. ja 2011. aastal ning alates 2012. aastast makstud hüvitis
- (45) Alates 2010. aastast on üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutamise eest makstava hüvitise kindlaksmääramisel kasutatud uut meetodikat, mis on sätestatud CIPE⁽²⁰⁾ 9. novembri 2007. aasta direktiivis „Avalike teenuste osutamise kohustuste kindlaksmääramise kriteeriumid ja tariifidünaamika üldist huvi pakkavas merekabotaaži sektoris“ (edaspidi „CIPE direktiiv“) (21). CIPE direktiivi preambuli kohaselt võeti direktiiv vastu avalike teenuste osutamise korra alusel mereveoteenuseid osutavate avalik-õiguslike äriühingute erastamise eesmärgil (22). CIPE direktiivi sätteid kohaldati Tirrenia kontserni äriühingute osutatavate teenuste suhtes alates 2010. aastast, veel enne asjaomaste uute lepingute ja avaliku teenindamise lepingute jõustumist pärast asjaomaseid erastamisi.
- (46) CIPE direktiivis sätestatud meetod võimaldab avalikke mereveoteenuseid osutavatel ettevõtjatel teenida asjakohast tulu. Kapitalitootlus arvutatakse kapitali kaalutud keskmise hinna (WACC) alusel.
- (47) Nõutav omakapitali investeeringute tulusus (23) arvutatakse kapitalivara hinnamudeli abil. Kapitalivara hinnamudeli alusel tuletatakse omakapitali hind i) riskivabast määrast, ii) beetakordajast (äriühingu hinnanguline riskiprofiil aktsiaturu kohta) ja iii) aktsiaturule määratud omavahendite riskipreemiast.
- (48) Eelkõige arvutatakse omakapitali maksumus, kohaldades riskivaba tegevuse tulumäära suhtes lisariski preemiat. See preemia arvutatakse turu riskipreemiana, mis korrutatakse selle beetakordajaga, mis mõõdab, kui riskantne on teatav tegevus turu jaoks.
- (49) CIPE direktiivis on sätestatud, et riskivaba tegevuse tulumäär vastab kümneaastaste võrdlusvõlakirjade keskmisele kogutulule, viidates eelmisele 12 kuule, mille kohta on andmed olemas.
- (50) CIPE direktiivis kehtestatakse 4 % suurune riskipreemia. Samas aga hüvitatakse mitteainuõiguslikul alusel osutatava teenuse korral ettevõtja eeldatavalt suurem risk täiendava 2,5 % lisamisega riskipreemiale.

(20) Comitato interministeriale per la programmazione economica.

(21) Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana (edaspidi „GURI“) nr 50, 28. veebruar 2008.

(22) Vastavalt 27. detsembri 2006. aasta seaduse nr 296 artikli 1 punktile 999 ja dekreet-seaduse 430/1997 artikli 1 punktile e.

(23) Omakapitaliinvestori soovitud tulumäär, arvestades äriühingu riskiprofiili ja sellega seotud rahavoogusid.

- (51) Praktikas ei tohi Toremarile makstava hüvitise summa siiski ületada 2009. aasta seaduses sätestatud 13 005 441 euro suurust ülemmäära (vt põhjendus 29). Ehkki 2009. aasta seadusega piiratakse kõigile Tirrenia äriühingutele avalike teenuste osutamise korraga hõlmatud mereveoteenuste osutamise eest makstavat iga-aastast hüvitist, sisaldab CIPE direktiiv ka teatavaid kaitsemeetmeid, mis võimaldavad asjaomastel ettevõtjatel oma tegevuskuludid piisavalt katta.
- (52) CIPE direktiivi kohaselt tuleb eelkõige kindlaks määrata teenuste ulatus, avaliku teenindamise lepingus ettenähtud maksimumtariifid ja tegelikult makstav hüvitis nii, et teenuseosutajale oleks tagatud kõigi vastuvõetavate kulude katmine. Kohaldatakse järgmist valemit:

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

kus

- $VA(RSP)$ on avalike teenuste osutamise kohustuste täitmise eest makstava hüvitise diskonteeritud väärtus;
- $VA(AI(X))$ on muude tulude (piletitulu ja muu) diskonteeritud väärtus;
- $VA(CA)$ on lubatud tegevuskulude, võla tagasimaksmise ja investeeritud kapitali tulususe diskonteeritud väärtus.

- (53) Kui eespool osutatud võrrand ei kehti, võib subsideeritud tegevuse ulatust vähendada või teise võimalusena vaadatakse üle teenuse korraldus (nt laeva tüüp) või muudetakse tariifi piiranguid.
- (54) Lisaks sellele kohandatakse igal aastal hinnakujunduse valemi alusel iga teenuse suhtes kohaldatavat tariifi ülemmäära, millest on maha arvatud maksud ja sadamatasud:

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

kus

- ΔT on tariifi ülemmäära aastane muutus protsentides;
- ΔP on vaatlusaasta inflatsioonimäär;
- X on avaliku teenindamise lepingus sätestatud tariifi ülemmäära tegelik aastane kohandamismäär, mis jääb lepingu kehtivusaja jooksul samaks.

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

2.3.2. Toremari erastamine

- (56) 13. jaanuaril 2010 avaldas Toscana maakond oma ametlikus väljaandes ⁽²⁴⁾ ja Itaalia Vabariigi ametlikus väljaandes ⁽²⁵⁾ pakkumiskutse Toremari müümiseks ja avaliku teenuse hüvitise määramiseks avalike teenuste osutamise kohustuste täitmise eest eespool põhjenduses 38 nimetatud mereveoliinidel. See teade avaldati 14. jaanuaril 2010 lisaks ka *Euroopa Liidu Teatajas* ⁽²⁶⁾ ja mitmes üleriigilises ajalehes ⁽²⁷⁾.
- (57) Itaalia valis riigihankelepingute seadustiku – seadusandliku dekreediga nr 163/2006 (*il Codice dei Contratti pubblici*) – artikli 20 lõikes 1 osutatud menetluse, mis sarnaneb Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2004/18/EÜ ⁽²⁸⁾ artikliga 21, milles on märgitud, et „[l]epingute suhtes, mille objektiks on II B lisas loetletud teenused [näiteks veetranspordi teenused], kehtivad üksnes artikli 23 [tehnilised kirjeldused] ja artikli 35 lõike 4 [teated]“. Lepingu sõlmimise tingimuseks valiti majanduslikult soodsaim pakkumus.

⁽²⁴⁾ Bolletino Ufficiale della Regione Toscana (BURT) nr 2, 13. jaanuar 2010.

⁽²⁵⁾ GURI nr 4, 13. jaanuar 2010.

⁽²⁶⁾ Ametlik väljaanne nr S/9/010860/2010.

⁽²⁷⁾ Corriere della Sera, Il Sole 24Ore, La Repubblica ja La Nazione.

⁽²⁸⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 31. märtsi 2004. aasta direktiiv 2004/18/EÜ ehitustööde riigihankelepingute, asjade riigihankelepingute ja teenuste riigihankelepingute sõlmimise korra kooskõlastamise kohta (ELT L 134, 30.4.2004, lk 114).

2.3.2.1. Müügimenetlus ja lõplik otsus

- (58) Pärast pakkumiskutse avaldamist teatas tähtaja möödumisel osalemishuvist 11 isikut, nimelt: 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 S.p.a., Grandi Navi Veloci S.p.a., Buquebus Italia S.r.l., Loss Cipreses S.p.a. ja Blu Navy/Transeuropa Ferries.
- (59) Kõigi 11 äriühingu esitatud dokumendid kinnitasid, et nad kõik vastavad hanketeates sätestatud nõuetele ja seetõttu kutsuti neid kõiki pakkumust esitama.
- (60) Pakkumiskutse sisaldas uue 12aastase kestusega lepingu projekti, mis sõlmitakse eduka pakkuja ja Toscana maakonna vahel, ning üksikasjalikumad teavet pakkumismenetluse kohta. Eelkõige kinnitati kutses, et teenuste riigihankelingu sõlmimiseks valitakse majanduslikult soodsaim pakkumus, mis saab hinna eest 20 punkti, kvaliteedi eest 70 punkti ja lisateenuste eest 10 punkti. Mis puudutab Toremari äriüksuse müügihinda, siis nimetati kutses kindlaksmääratud summat, mis vastab 10 258 397 eurole, mis arvutati sõltumatu uuringu alusel, milles hinnati Toremari varade koguväärtust (vt põhjendused 65–73). See hind ei olnud läbiräägitav ja pakkujad ei saanud selle kohta finantspakkumust teha.
- (61) Seepärast paluti kõigil potentsiaalsetel pakkujatel lisada oma finantspakkumusse Toremari müügi eest eelnimetatud kindel summa, samas kui Toscana maakond valib majanduslikult soodsaima pakkumuse, arvestades hanget kui tervikut, hinna ja muude, peamiselt kvaliteedi- ja teenusega seotud kriteeriumide alusel, mis on esitatud kutses (vt põhjendus 60).
- (62) 11 pakkujale anti juurdepääs ka virtuaalsetele andmeruumidele, mis sisaldasid järgmist:
- 1) kogu juriidiline, tehniline, finants- ja äriteave Toremari kohta;
 - 2) teave äriühingu laevade, immateriaalse vara ja kinnisasjade kohta;
 - 3) kogu teave teenuste osutamise ja kaupade ostmise lepingute kohta;
 - 4) hindamismenetlus ja pakkumuse tehniline vorm;
 - 5) kogu muu nõutav teave, et potentsiaalsed ostjad saaksid müügiobjekti õigesti hinnata.
- (63) Pakkumuse esitas kaks äriühingut, nimelt Moby ja Toscana di Navigazione, kes mõlemad on pikaajagsed Itaalia laevandusettevõtjad. Ülejäänud üheksa äriühingut tähtjaks pakkumust ei esitanud.
- (64) Pärast pakkumuste hindamist jäeti Toscana di Navigazione S.r.l. menetlusest kõrvale, kuna tema esitatud majanduslik pakkumus ei olnud kooskõlas pakkumisdokumentides sätestatud tehnilise pakkumuse ja finantssuutlikkuse nõuetega. Seepärast võitis hanke Moby seoses nii Toremari äriüksuse erastamise kui ka mereveoteenuste osutamisega (vt punkt 2.3.3).

2.3.2.2. Müügileping

- (65) Arvestades pakkumismenetluse laadi, oli Toremari aktsiakapitali kindlasummalise hinna määramine Toscana maakonna valik, et teha kindlaks parim konkureeriv pakkumus.
- (66) Müügileping allkirjastati 2. jaanuaril 2012 ja selles on sätestatud Toremari aktsiate loovutamine Mobyle fikseeritud hinnaga 10 258 397 eurot. See summa tasutakse kümne aastase osamaksega alates lepingu esimese aasta lõpust, s.o 2. jaanuarist 2013.
- (67) Fikseeritud hind 10 258 397 eurot kõigi Toremari aktsiate eest määrati kindlaks Toscana maakonna tellitud sõltumatu eksperdi hinnangu alusel, mille koostas Fidi Toscana S.p.A. (edaspidi „Fidi aruanne“).

- (68) Summa viitab äriühingu materiaalse vara, hoonete, laevade, muu materiaalse põhivara ja finantsvara ning muude nõuete väärtusele 30. juunil 2010. Immateriaalne vara (nt kontsessioonid, load, litsentsid, kaubamärgid jne) jäeti hindamisest välja ja pakkujate otsustada. Seejärel summat muudeti erinevuse tõttu aktsiate 30. juuni 2010. aasta raamatupidamisliku netoväärtuse ja nende turuväärtuse vahel ⁽²⁹⁾.
- (69) See eespool nimetatud summa sisaldab ka Tirrenialt saadaolevat 9 772 572 euro suurust krediiti (edaspidi „krediit“).
- (70) Müügilepingu artikli 1 lõigete 5 ja 6 kohaselt kinnitab Moby, viidates esimesele osamaksele, et on tasunud Toscana maakonnale ettemaksu 485 825 eurot, mis võrdub müügihinna ja krediidi vahega.
- (71) Müügilepingu artikli 1 lõike 3 kohaselt kehtib kindlaksmääratud hinna tasumise suhtes – välja arvatud ettemakstud summa – tingimus, et tasutakse 9 772 572 euro suurune summa, mille Tirrenia võlgneb Toremari ⁽³⁰⁾. Müügilepingu artikli 4 lõike 3 kohaselt jääb Moby kohustus, juhul kui krediidisummat ei ole tagasi saadud, kanda krediit (või krediidi jääksumma) Toscana maakonnale üle ükskõik mis ajal enne teenuste riigihankelepingu lõppu ⁽³¹⁾.
- (72) Müügilepingu artikli 4 kohaselt on Moby kohustatud teavitama Toscana maakonda Toremari aktsiate müügist kolmandatele isikutele, kes jäävad igal juhul koos Toremari uue ostjaga teenuste riigihankelepingus sätestatud kohustuste täitmise eest ühiselt vastutavaks.
- (73) Lisaks sellele on Banca Popolare di Milano andnud vastavalt müügilepingu artiklile 5 Toscana maakonna kasuks garantii, mis katab Toremari aktsiate kogu müügihinna (sealhulgas ostja kohustuse kanda üle kõik krediidisummad, mida Tirrenia ei ole veel tasunud).

2.3.2.3. Menetlused riigi tasandil

- (74) Hankemenetluse suhtes, mille tulemusena anti Toremari äriüksus ja avaliku teenindamise leping Moby, algatati riiklikes kohtutes mitu menetlust.
- (75) Kõnealusest menetlusest välja jäetud pakkuja ja kaebuse esitaja Toscana di Navigazione S.r.l. vaidlustas riiklikes kohtutes enda hankemenetlusest väljaarvamise seaduslikkuse. Esialgu esitas kaebuse esitaja ajutise meetme taotluse Toscana maakonna halduskohtule. Viimane lükkas taotluse 14. juuli 2011. aasta kohtumäärusega nr 774 tagasi. Apellatsiooniasutuses jättis Itaalia riiginõukogu selle otsuse jõusse oma 31. augusti 2011. aasta määrusega nr 3666, milles rõhutati eelkõige seda, et äriühingu esitatud majanduslik pakkumus oli mittetäielik seoses osutatavate lisateenuste ja asjaoluga, et see ei olnud esitatud aasta kohta ning seetõttu ei saanud kohaldada pakkumisdokumentides ette nähtud uuesti hindamise mehhanismi.
- (76) Toscana di Navigazione S.r.l. kaebas seejärel pakkumismenetluse tulemuse Toscana maakonna halduskohtusse, kes lükkas apellatsioonkaebuse tagasi oma 1. märtsi 2012. aasta määrusega nr 414, milles kinnitati, et äriühingu pakkumus ei vasta avaliku sektori hankija nõuetele.

⁽²⁹⁾ Arvestades pakkumismenetluse korraldamiseks vajalikku aega, võeti Fidi aruandes eelduseks, et aktsiate tegelik üleandmine ei saa toimuda enne 2010. aasta lõppu. Seetõttu tuleks 30. juuni 2010. aasta seisuga kindlaks määratud varade raamatupidamislikku väärtust muuta, et võtta arvesse varade turuväärtust tegeliku üleandmise ajal. Varade turuväärtust hindas teine sõltumatu ekspert. See hindamine ei käsitlenud Toremari aktsiate müügihinna arvutamist, vaid Toremari varade väärtuse arvutamist.

⁽³⁰⁾ Itaalia sõnul oli 2009. aasta seaduse (vt põhjendus 26) artiklis 4 sätestatud Itaalia rahandusministeeriumi kohustus tagada, et erastamisprotsessi ajal nähakse ette, et „Tirrenia SpA ja Siremar SpA ostja täidab kohustuse tasuda kõik võlad Toremari SpA-le 60 päeva jooksul pärast üleandmist“. Kui Tirrenia kaasati erakorralisse haldusmenetlusse (vt sellega seoses komisjoni 2. märtsi 2020. aasta otsus (EL) 2020/1412 meetmete SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN) kohta, mida Itaalia rakendas äriühingu Tirrenia di Navigazione ja selle omandaja Compagnia Italiana di Navigazione suhtes), lisas Toscana maakond selleks, et vältida negatiivset mõju Toremari erastamisprotsessile, selle klausli müügilepingusse, millega seati nõudele vastava müügihinna osa maksmise tingimuseks nõude tasumine Tirrenia poolt. See klausel tehti teatavaks kõigile pakkumismenetluses osalejatele.

⁽³¹⁾ Kõige uuema Itaaliast saadud teabe kohaselt ei ole seda nõuet tänase päevani tasutud. Erakorralise haldusmenetluse raames lubas Rooma tsiviilkohus kanda selle nõude tagamata nõuete nimekirja.

- (77) Toscana di Navigazione S.r.l. kaebas selle otsuse edasi riiginõukokku, kes tegi kohtumäärusega nr 83/2015 otsuse äriühingu kasuks, nõudes, et Toscana maakond vaataks oma pakkumismenetluse ja selle nõuded uuesti läbi. Pärast seda, kui Toscana maakond oli teinud auditi, võeti vastu 30. märtsi 2015. aasta dekreet nr 1312, millega kinnitati Toscana maakonna otsus jätta äriühing pakkumismenetlusest välja, kuna pakkumismenetluses osalemiseks vajaliku tehnilise, majandusliku ja finantssuutlikkuse nõuete täitmine ei olnud tõendatud.
- (78) Toscana di Navigazione S.r.l. esitas 30. märtsi 2015. aasta dekree di nr 1312 peale kaebuse Toscana maakonna halduskohtule, kes lükkas apellatsioonkaebuse oma 26. oktoobri 2015. aasta määrusega nr 1446 tagasi. Viimati nimetatud otsuse kinnitas lõpuks riiginõukogu kohtumäärusega nr 3347/2016.

2.3.3. Toscana maakonna ning Moby/Toremari vaheline uus teenuste riigihankeleping

2.3.3.1. Abisaaja

- (79) Nagu on öeldud põhjenduses 63, esitasid uue avaliku teenindamise lepingu saamiseks pakkumuse Moby ja Toscana di Navigazione. Pärast Toscana di Navigazione väljajätmist sõlmis Moby/Toremari⁽³²⁾ 2. jaanuaril 2012 Toscana maakonnaga uue avaliku teenindamise lepingu mereveoliinide teenindamiseks.
- (80) Vastavalt uue teenuste riigihankelepingu artikli 1 lõikele 2 osutab Moby lepingus sätestatud teenuseid ainult Toremari kaudu.

2.3.3.2. Liinid

- (81) Moby/Toremari pakub avaliku teenindamise korra alusel sõitjateveo- ja segaveoteenuseid (sõitjad ja autod) mitmel merekabotaaži liinil järgmiselt:

Livorno–Gorgona–Capraia (**liin A1**)

Piombino–Portoferraio (Elba saar) (**liin A2**)

Piombino–Cavo–Portoferraio (Elba saar) (**kiirliin A2**)

Piombino – Rio Marina – Porto Azzurro – Pianosa (Elba saar) (**liin A3**)

Porto S. Stefano – Giglio saar (**liin A4**)

Porto S. Stefano – Giannutri (**liin A5**)

Tabel 3. Liinidevõrk, mida teenindas Moby/Toremari uue teenuste riigihankelepingu alusel

2.3.3.3. Kestus

- (82) Toscana maakonna ning Moby/Toremari vaheline uus teenuste riigihankeleping kehtib 12 aastat (2012–2024).

2.3.3.4. Avalike teenuste osutamise kohustused

- (83) Moby/Toremariiga sõlmitud lepingus sätestatud nõuded puudutavad muu hulgas teenindatavaid sadamaid, teenindatavatele mereveoliinidele määratud laevade tüüpi ja mahutavust, teenuse sagedust ja maksimumtariife.

⁽³²⁾ Leping Toscana saarestiku saari ühendavate merekabotaaži teenuste osutamiseks on sõlmitud ühelt poolt Toscana maakonna ning teiselt poolt Moby ja Toremari vahel. Sellest tulenevalt viidatakse otsuse avaliku teenindamise lepingut käsitlevas jaos läbivalt mõlemale äriühingule („Moby/Toremari“).

2.3.3.5. Hüvitamist käsitlevad sätted ja lõplik otsus

- (84) Pakkumismenetluses oli uue lepingu alusel põhjenduses 81 nimetatud mereveoliinidel avalike teenuste osutamise kohustuste täitmise eest igal aastal makstava hüvitise ülemmäär 14 550 400 eurot (12aastase lepinguperioodi vältel kokku 174 604 810 eurot). See määrati kindlaks, liites kokku järgmised summad: 13 005 441 eurot, nagu on sätestatud 2009. aasta seaduses (vt põhjendus 29), millele lisandub 2009. aasta seaduse artikli 19b lõike 16 punktis d ette nähtud lisasumma 1 544 959 eurot märkimisväärsete investeeringute tõttu, mida ettevõtja peab tegema kogu lepinguperioodi jooksul.
- (85) See hüvitise summa määrati kindlaks CIPE direktiivis sätestatud metoodika alusel (vt põhjendused 45–55). Uues teenuste riigihankalepingus on CIPE direktiivis sätestatud kaitsemeetmed kajastatud.
- (86) Teenuste riigihankalepingu artikli 4 lõike 2 kohaselt oli Mobyle/Toremarile aastast makstav hüvitis hinnanguliselt 13 333 318 eurot. Sellegipoolest määratakse teenuste riigihankalepingu artikli 4 lõike 3 kohaselt Mobyle/Toremarile tegelikult makstav hüvitis kindlaks tegelikult osutatud teenuse tulemina (st miili hind iga liini kohta), võttes lepingus sätestatu kohaselt arvesse kaasnevaid (äri- ja tööstuslikke) riske (nt hüvitise vähendamine, kui äriühingu laevad ei sõida, trahvid teenuste katkestamise korral jne).
- (87) Teenuste riigihankalepingus on ette nähtud sellise hüvitise maksmine, mis ei ületa avalike teenuste osutamise kohustuste täitmisel tekkinud netokulusid (majanduslik ja finantstasakaal). Sellest lepingulisest tasakaalust kõrvalekaldumise puhuks on teenuste riigihankalepingu artiklis 26 ette nähtud tasakaalustamismehhanism, mille abil hinnatakse kõiki hüvitise maksmisega seotud näitajaid. Seega, kui hüvitise summa osutub selle aluseks olevate majandusnäitajate olulise muutuse⁽³³⁾ tõttu ebapiisavaks, et katta kõik teenuse osutamisega seotud kulud, võimaldab uus teenuste riigihankaleping läbi vaadata hüvitise peamised näitajad, nimelt järgmised: i) tariifisüsteem; ii) pakutavate avalike teenuste tase; iii) aastase piirhinna tase ja iv) kapitalitoetused investeeringuteks.
- (88) Teenuste riigihankalepingu artikli 4 lõigete 4, 5 ja 6 kohaselt vähendatakse ettevõtjale makstavat hüvitist teenuste katkestamise korral töötajate streigi tõttu 80 % ja ettenägematute sündmuste korral 30 % võrra, samas kui teenuste osutamata jätmine toob kaasa trahvi ettevõtjale.
- (89) Teenuste riigihankalepingu artikli 24 kohaselt on ettevõtja kohustatud rakendama tehnilise, majandusliku ja juhtimise järelevalve süsteemi, mille kohaselt saadetakse teenuste riigihankalepingu alusel osutatud teenuse iga-aastane kasumiaruanne kontrollimiseks maakonna ametiasutustele.

2.3.4. Sildumise eesõigus

- (90) 2009. aasta seaduse artikli 19b lõikes 21 on sätestatud, et saartega ühenduse tagamiseks ja avalike teenuste osutamise kohustusi silmas pidades jätkavad endise Tirrenia kontserni äriühingud, sealhulgas Toremar, juba määratud sildumist ja neil on eesõigus uute teenindusaegade jaotamisel vastavalt meresõiduasutuste poolt 28. jaanuari 1994. aasta seaduse nr 84 ja Itaalia merendusseadustiku kohaselt kehtestatud menetlustele.

⁽³³⁾ Artikli 26 lõikes 2 on sätestatud: „Majandusliku ja finantstasakaalu positiivset või negatiivset hälvet võivad põhjustada

a) juhtimise ebatõhusus;
b) ekslik teave, mille äriühing on esitanud tegelikult osutatud teenuste kohta iga-aastase hinna kindlaksmääramiseks;
c) erakordselt ebasoodsad turutingimused, mis ei sõltu äriühingust ja mille tagajärjel halvenevad tegevustingimused ning seetõttu suurenevad tegevuskulud või vähenevad piletitulud, mis põhjustab ärikasumi enam kui 10 % suuruse negatiivse muutuse;
d) rahalised muudatused;
e) muudatused seadustes või eeskirjades, millega kehtestatakse lepingus sätestatud teenusele uued tingimused;
f) uued investeeringud, mida nõuab maakond ja mis tuleb teha artiklis 20 sätestatud riiklikest vahenditest;
g) tariifisüsteemi muutmine vastavalt artiklile 13;
h) erakordselt soodsad turutingimused, mille tulemusel suureneb ärikasum üle 10 %;
i) personali ühikukulude suurendamine, et saavutada vastavus riikliku kollektiivlepinguga ja äriühingu jaoks vajalik läbirääkimispositsioon täiendavate pensionide küsimuses“. (Komisjoni mitteametlik tõlge).

2.3.5. 2010. aasta seaduses kehtestatud meetmed

- (91) 2010. aasta seadusega nähti endise Tirrenia kontserni äriühingutele ette võimalus kasutada kiireloomuliste likviidsusvajaduste katmiseks ajutiselt rahalisi vahendeid, ⁽³⁴⁾ mis on juba eraldatud laevastiku uuendamiseks ja ajakohastamiseks. Endise Tirrenia kontserni äriühingud, kes seda võimalust kasutasid, olid siiski kohustatud need sihtotstarbelised vahendid taastama, et nad saaksid oma laevadel ikkagi vajalikke uuendusi teha. Need uuendused olid vajalikud uute rahvusvaheliste ohutusstandardite täitmiseks pärast 1996. aasta Stockholmi lepingut ⁽³⁵⁾.
- (92) Täpsemalt eraldati kahest rajatisest lähtudes ⁽³⁶⁾ kogu Tirrenia kontserni uuenduste katmiseks 23 750 000 eurot. Toremarile eraldati sellest summast 1 617 300 eurot, mida ta kasutas oma laevapargi uuendamiseks (vt põhjendus 138).
- (93) Lisaks on 2010. aasta seaduse artiklis 1 sätestatud järgmine:
- a) esialgseid lepinguid pikendatakse 1. oktoobrist 2010 kuni Tirrenia ja Siremari erastamisprotsessi lõpuni (vt ka põhjendus 30);
 - b) dekreet-seaduse 135/2009 (mis muudeti 2009. aasta seaduseks) artiklit 19b muudetakse lõike 24a lisamisega. Selle lõike kohaselt kohaldatakse kõigi 2009. aasta seaduse lõigete 1–15 sätete rakendamisel tehtavate ametlike toimingute ja tehingute suhtes maksuvabastust. Need lõiked käsitlevad merekabotaaži sektori liberaliseerimist Tirrenia kontserni erastamise kaudu, sealhulgas selle ettevalmistavat etappi, st piirkondlike äriühingute üleandmist asjaomastele maakondadele;
 - c) avaliku teenuse katkematuse tagamiseks ja endiste Tirrenia kontserni äriühingute erastamisprotsessi toetamiseks võivad kõnealused maakonnad kasutada alakasutatud piirkondade fondi (*Fondo Aree Sottoutilizzate*, edaspidi „FAS“) ⁽³⁷⁾ rahalisi vahendeid vastavalt CIPE direktiivile ⁽³⁸⁾.

2.4. Rikkumismenetlus nr 2007/4609

- (94) Pärast komisjoni talituste ja Itaalia vahelist varasemat teabevahetust saatis komisjoni energietika ja transpordi eest vastutav peadirektor 19. detsembril 2008 Itaaliale nõude teabe esitamiseks. See nõue puudutas muu hulgas ülevaadet sel ajal käigus olnud avaliku teenindamise lepingu alusel teenindavatest liinidest ja avaliku teenuse osutamisest, mille Itaalia oli kavandatud uute lepingute alusel ette näinud. Lisaks paluti Itaaliale esitada rohkem üksikasju Tirrenia kontserni erastamiskavade kohta.
- (95) Oma 28. aprilli 2009. aasta kirjas esitas Itaalia üksikasjaliku vastuse komisjoni 19. detsembri 2008. aasta kirjale. Selles kirjas märkis Itaalia muu hulgas järgmist:
- 1) Itaalia merekabotaaži sektori liberaliseerimiseks Tirrenia kontserni erastamise teel oli vaja pikendada esialgseid lepinguid kuni 31. detsembrini 2009;
 - 2) Tirrenia kontsernile makstud avaliku teenuse hüvitis oli vajalik saartega ühenduse tagamiseks mereühenduste kaudu, mida turul tegutsevad eraettevõtjad rahuldavalt ei pakkunud;

⁽³⁴⁾ Nagu on sätestatud dekreet-seaduse 78/2009 (mis muudeti seaduseks 102/2009, edaspidi „seadus 102/2009“) artikli 19 lõikes 13a ja 2009. aasta seaduse artikli 19b lõikes 19.

⁽³⁵⁾ Need ohutusstandardid sätestati seejärel nõukogu 17. märtsi 1998. aasta direktiivis 98/18/EÜ, mis võeti üle 4. veebruari 2000. aasta seadusandliku dekreediga nr 45, Euroopa Parlamendi ja nõukogu 14. aprilli 2003. aasta direktiivis 2003/24/EÜ, mis võeti üle 8. märtsi 2005. aasta seadusandliku dekreediga nr 52, ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivis 2003/25/EÜ, mis võeti üle 14. märtsi 2005. aasta seadusandliku dekreediga nr 65.

⁽³⁶⁾ Kõik 2009. aasta seaduse artikli 19b lõikes 19 ette nähtud rahalised vahendid (s.o 7 000 000 eurot) ja 16 750 000 eurot seaduses 102/2009 ette nähtud vahenditest.

⁽³⁷⁾ Alakasutatud piirkondade fond (*Fondo Aree Sottoutilizzate*) on riiklik fond, mis toetab Itaalia regionaalpoliitika elluviimist. Selle rahalised vahendid on ette nähtud peamiselt piirkondadele, mille Itaalia on sellisena määratlenud.

⁽³⁸⁾ Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana nr 137, 16. juuni 2009.

- 3) liinide põhjalik ratsionaliseerimisprotsess lõppes 10. märtsil 2009. Selle protsessi käigus võeti arvesse asjakohaseid sotsiaalseid, tööhõive- ja majandusaspekte, samuti vajadust kaitsta eri piirkondi ühendava liikluse jaoks olulisi ühendusi ning see hõlmas konsulteerimist kuue asjaomase maakonnaga. Selle ratsionaliseerimisega kaasneks kogu Tirrenia kontserni jaoks avaliku teenuse netokulu vähenemine umbes 66 miljoni euro võrra ja umbes 600 meeskonnaliikme koondamine. Itaalia tuletas ka meelde, et 2009. aasta ratsionaliseerimisega täiendati varasemaid jõupingutusi (2004., 2006. ja 2008. aastal) Tirrenia kontserni pakutavate teenuste vähendamiseks;
- 4) eesmärk oli: i) säilitada liinid, mis on vajalikud ühenduse tagamiseks saarte ja mandriga ning nende vahel, ja õigus tervisele, õppimisele ja liikumisele, ii) ratsionaliseerida ühendusi, mida teenindavad eraettevõttjad, kes pakuvad samu ühendusi sama aja jooksul, sarnaste kvaliteedi ja katkematuse tagatistega, ning iii) ratsionaliseerida suviseid ja kiirühendusi, mille puhul veetakse ainult inimesi;
- 5) kirjas andis Itaalia ülevaate Tirrenia kontserni äriühingute 2008. aastal teenindatud liinidest ja vähendatud liinide arvust, mida Tirrenia kontserni äriühingud teenindaksid 2009. aastal. Itaalia sõnul on viimati nimetatud liinid Tirrenia kontserni äriühingute uute omanikega sõlmitavate uute lepingute aluseks.
- (96) 21. detsembril 2009 saatis komisjoni energeetika ja transpordi eest vastutav peadirektor Itaaliale kirja, milles märkis muu hulgas, et arvestades Itaalia merekabotaaži sektori põhjalikku ümberkorraldamist ja märkimisväärse sotsiaalse mõju tõttu, mis erastamisega kaasneb, oleks juhul, kui pakkumismenetlused viiakse ellu avaliku teenindamise lihtlepingute alusel, selliseid lepinguid omavate laevandusettevõtete pakkumismenetluses osalemine vastuvõetav – põhimõtteliselt erandina – selleks, et tagada ühenduse laevaomanike mittediskrimineerimise kriteeriumi täitmine, mis on sätestatud nõukogu määruses (EMÜ) nr 3577/92 ⁽³⁹⁾ (edaspidi „merekabotaaži määrus“).
- (97) 29. jaanuaril 2010 ⁽⁴⁰⁾ saatis komisjon ametliku kirja merekabotaaži määruse väärade rakendamise kohta. Selles kirjas tuletas komisjon meelde, et määruks on sätestatud, et kui liikmesriik sõlmib avaliku teenindamise lepingu või kehtestab avalike teenuste osutamise kohustused, peab ta seda tegema kõigi ühenduse laevaomanike suhtes mittediskrimineerivalt. Määruse artikli 4 lõikes 3 on sätestatud, et olemasolevad avaliku teenindamise lepingud võivad kehtida kuni asjaomase lepingu kehtivusaja lõpuni. Komisjon aga märkis, et Tirrenia kontserni äriühingud jätkasid mereveoteenuste osutamist pärast vastavate avaliku teenindamise lepingute (esialgsed lepingud) kehtivusaja lõppemist. Täpsemalt pidi nende lepingute kehtivus lõppema 2008. aasta lõpus, kuid Itaalia pikendas neid korduvalt. Seepärast kutsus komisjon Itaaliat üles esitama selle kohta oma seisukohad.
- (98) Samal päeval, s.o 29. jaanuaril 2010, vastas komisjoni energeetika ja transpordi eest vastutav peadirektor Itaalia 22. jaanuari 2010. aasta kirjale. Peadirektor rõhutas, et tema vastus puudutab üksnes merekabotaaži määruse järgimist, mitte riigiabi küsimusi. Selle taustal osutas peadirektor, et teatavate liinide kohta esitatud põhjendused olid piisavad varem avaldatud kahtluste kummutamiseks. Peadirektor tuletas meelde, et avaliku teenindamise lepingud võivad hõlmata ainult neid liine, millel esineb turutõrkeid.
- (99) Itaalia vastas komisjoni 29. jaanuari 2010. aasta ametlikule kirjale 29. märtsil 2010. Oma vastuses selgitas Itaalia muu hulgas, et Toremari pakkumismenetluse järgmistes etappides osaleb 11 huvitatud isikut.
- (100) 10. septembri 2010. aasta erakorralisel kohtumisel teatas Itaalia komisjonile, et ka Toremari lepingu sõlmimisega seotud konkurentsipõhine pakkumismenetlus viibib. Seejärel pikendati 1. oktoobri 2010. aasta seadusega nr 163 esialgsed lepinguid kuni Tirrenia ja Siremari erastamisprotsesside lõpetamiseni (vt ka põhjendus 30).

⁽³⁹⁾ Nõukogu 7. detsembri 1992. aasta määrus (EMÜ) nr 3577/92 teenuste osutamise vabaduse põhimõtte kohaldamise kohta merevedudel liikmesriikides (merekabotaaž). Komisjon märgib, et merekabotaaži määrus ei kohusta liikmesriike oma mereveoteetvõtteid erastama, vaid üksnes seda spetsiifilist turgu liberaliseerima (ELT L 364, 12.12.1992, lk 7).

⁽⁴⁰⁾ Ametlik kiri kinnitati 28. jaanuaril 2010, kuid Itaaliale edastati see alles järgmisel päeval.

- (101) Neid sündmusi silmas pidades saatis komisjon 24. novembril 2010 täiendava ametliku kirja. Selles kirjas märkis komisjon järgmist:
- a) muu hulgas Toremariga sõlmitud esialgset lepingut pikendati automaatselt ja ilma igasuguse konkurentsipõhise menetlusega;
 - b) kuigi kõnealuste avaliku teenindamise lepingute kohaldamist jätkati, ei olnud ühtegi konkurentsipõhist pakkumismenetlust lõpule viidud, muu hulgas ka Toremari puhul;
 - c) komisjon jätab endale õiguse esitada vajaduse korral põhjendatud arvamus (võttes arvesse Itaalia võimalikke märkusi).
- (102) Itaalia teatas 15. juuli 2016. aasta kirjas komisjonile, et endise Tirrenia kontserni kõigi äriühingute erastamine on lõpule viidud. 8. detsembril 2016 otsustas komisjon rikkumismenetluse lõpetada.

3. MENETLUSE ALGATAMISE JA PIKENDAMISE PÕHJUSED

3.1. Toremari ja Itaalia vahelise esialgse lepingu pikendamine

3.1.1. Altmarki kriteeriumide täitmine ja abi olemasolu

- (103) Oma 2011. aasta otsuses asus komisjon esialgsele seisukohale, et avalike teenuste osutamise kohustuste määramine ei olnud piisavalt selge ega võimaldanud komisjonil seega teha lõplikku järeldust selle kohta, kas see sisaldab ilmseid vigu. Eelkõige puudus komisjonil selles etapis täielik ülevaade Toremarile kõnealuste liinide teenindamiseks pandud tegelikest kohustustest võrreldes konkurentide pakutavate teenustega mõnel neist liinidest.
- (104) Komisjon asus esialgsele seisukohale, et Altmarki kohtuotsuse⁽⁴¹⁾ teine tingimus on täidetud, kuna hüvitise arvutamise aluseks olevad näitajad olid eelnevalt kindlaks määratud ja vastasid läbipaistvusnõuetele. Komisjon märkis eelkõige, et neid näitajaid kirjeldatakse esialgses lepingus (seoses hüvitisega 2009. aasta eest) ja CIPE direktiivis (seoses hüvitisega alates 2010. aastast).
- (105) Komisjon leidis siiski, et Altmarki kohtuotsuse kolmas tingimus ei ole nähtavasti täidetud ja et ettevõtjad võisid saada avalike teenuste osutamise ülesannete täitmise eest liiga suurt hüvitist. Eelkõige avaldas komisjon kahtlust, kas alates 2010. aastast kohaldatav 6,5 % suurune riskipremia kajastab asjakohast riski suurust, kuna esmapilgul näis, et Toremar ei võta endale riske, mis selliste teenuste osutamiseks tavaliselt kaasnevad.
- (106) Komisjon asus ühtlasi esialgsele seisukohale, et neljas Altmarki tingimus ei ole täidetud, kuna esialgse lepingu pikendamiseks ei korraldatud pakkumismenetlust. Komisjon märkis lisaks, et talle ei ole esitatud ühtegi tõendit, mis kinnitaks väidet, et Toremar osutas asjaomaseid teenuseid tõepoolest kogukonna jaoks kõige väiksemate kuludega.
- (107) Seetõttu jõudis komisjon 2011. aasta otsuses esialgsele järeldusele, et Toremarile aastatel 2009–2011 makstud avaliku teenuse osutamise hüvitis kujutab endast riigiabi ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses. Lisaks leidis komisjon, et seda abi tuleks käsitleda uue abina.

3.1.2. Siseturuga kokkusobivus

- (108) Komisjon asus 2011. aasta otsuses esialgsele seisukohale, et aastatel 2009–2011 avaliku teenuse osutamise eest makstud hüvitis ei kuulu üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2005. aasta otsuse⁽⁴²⁾ ega ka üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2005. aasta raamistiku⁽⁴³⁾ kohaldamisalasse. Seetõttu hindas komisjon seda meedet otse ELi toimimise lepingu artikli 106 lõike 2 alusel ja leidis, et tal on kahtlusi, kas kohaldatavad kokkusobivuse tingimused on täidetud.

⁽⁴¹⁾ Vt 24. juuli 2003. aasta otsus kohtuasjas C-280/00: Altmark Trans, ECLI:EU:C:2003:415.

⁽⁴²⁾ Komisjoni 28. novembri 2005. aasta otsus 2005/842/EÜ EÜ asutamislepingu artikli 86 lõike 2 kohaldamise kohta üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid osutavatele ettevõtjatele avalike teenuste eest makstava hüvitisena antava riigiabi suhtes (ELT L 312, 29.11.2005, lk 67).

⁽⁴³⁾ Ühenduse raamistik riigiabi jaoks, mida antakse avalike teenuste eest makstava hüvitisena (ELT C 297, 29.11.2005, lk 4).

- (109) Komisjon märkis 2012. aasta otsuses, et 31. jaanuaril 2012 jõustus uus üldist majandushuvi pakkuvate teenuste pakett, mis koosneb üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitlevast 2011. aasta otsusest ⁽⁴⁴⁾ ja üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitlevast 2011. aasta raamistikust ⁽⁴⁵⁾. Komisjon asus siiski esialgsele seisukohale, et pikendatud esialgse lepingu alusel makstud avaliku teenuse hüvitist ei saa pidada siseturuga kokkusobivaks ega vabastada üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2011. aasta otsuse kohasest teatamise nõudest.
- (110) 2010. aasta seadusega nähti ette esialgse lepingu pikendamine 30. septembrist 2010 kuni erastamisprotsessi lõpuni. Seetõttu sai äriühingu hüvitist, mida ta oli saanud alates 1. oktoobrist 2010 kuni erastamiseni, hinnata üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2011. aasta raamistiku alusel, mida vastavalt selle punktile 69 kohaldatakse ka enne 31. jaanuari 2012 antud abi suhtes (vt põhjendused 283 ja 284).

3.2. Toremari erastamine

- (111) Komisjonil oli 2012. aasta otsuse vastuvõtmise ajal kahtlusi, et Toremari müümiseks korraldatud pakkumismenetlus ei olnud piisavalt läbipaistev ja tingimusteta, et tagada turuhinnaga müük.
- (112) 2012. aasta otsuses leidis komisjon, et teatavad erastamisega seotud tingimused võisid piirata pakkujate arvu või mõjutada müügihinda. Komisjon kinnitas uuesti oma väljakujunenud praktikat seoses riigi omanduses olevate (või käesoleval juhul riigile omistatavate) äriühingute müügiga, mille kohaselt viitavad riigiabi olemasolule mittemajanduslikud tegurid, mida erasektori müüja arvesse ei võtaks, näiteks avaliku poliitika kaalutlused, tööhõivega seotud nõuded või regionaalareng, kui need panevad potentsiaalsele ostjale koormavaid kohustusi ja võivad seetõttu põhjustada müügihinna alanemist.
- (113) Selles etapis kättesaadava teabe põhjal leidis komisjon ka seda, et Toremari pakkumismenetluses kehtestatud nn *tehnilised ja finantsnõuded* tekitasid tegelikult pakkumismenetluses häireid, sest need piirasid potentsiaalsete pakkujate ringi olemasolevate mereveoettevõtjatega, arvestades et kõnealusel juhul pandi müüki nimelt äriühing, kellel oli avaliku teenindamise leping ⁽⁴⁶⁾.
- (114) Eespool esitatud põhjustel ei olnud Toremari äriüksuse erastamismenetlus komisjoni esialgse järelduse kohaselt piisavalt läbipaistev ja tingimusteta, et iseenesest tagada turuhinnaga müük. Seetõttu ei saanud komisjon selles etapis välistada, et ostjale anti majanduslik eelis.
- (115) Komisjon leidis 2012. aasta otsuse avaldamise ajal kättesaadava teabe põhjal ka seda, et igasugune abi, mis võis erastamisprotsessi käigus tekkida, on siseturuga kokkusobimatu.

3.3. Toscana maakonna ning Moby/Toremari vaheline uus teenuste riigihankaleping

3.3.1. Altmarki kriteeriumi täitmine ja abi olemasolu

- (116) Komisjon asus 2011. ja 2012. aasta otsuses esialgsele seisukohale, et Toremari (ja selle omandajale Moby) makstud hüvitis ei vasta Altmarki kohtuotsuses sätestatud kriteeriumidele ja on seetõttu abi ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses. Komisjon jõudis sellele järeldusele, võttes arvesse järgmist: i) konkurendid, kes paistsid pakkuvat sarnaseid teenuseid, tegutsesid vähemalt teatavatel Toremari teenindatavatel liinidel ja esitatud teave ei olnud piisav, et võimaldada komisjonil teha järeldust selle kohta, kas üldist majandushuvi pakkuv teenus kajastas tegelikku avaliku teenuse vajadust, mida turujõud üksi ei suuda rahuldada; ii) näis, et hüvitise CIPE direktiivi kohase arvutamise tulemusena maksti ettevõtjale avaliku teenuse osutamise eest liiga suurt hüvitist samadel

⁽⁴⁴⁾ Komisjoni 20. detsembri 2011. aasta otsus 2021/21/EL Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 106 lõike 2 kohaldamise kohta üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid osutavatele ettevõtjatele avalike teenuste eest makstava hüvitisena antava riigiabi suhtes (ELT L 7, 11.1.2012, lk 3).

⁽⁴⁵⁾ Komisjoni teatis Euroopa Liidu raamistik riigiabi jaoks, mida antakse avalike teenuste eest makstava hüvitisena

⁽⁴⁶⁾ Pakkumiskutse kohaselt peavad osalejad tõendama, et nad on osutanud ajavahemikul 30. novembrist 2006 kuni 30. novembrini 2009 vähemalt 450 000 meremiili mahus mereveoteenuseid ja nende mereveoteenuste teatatud käive viimasel kolmel majandusaastal oli vähemalt 150 miljonit eurot, millest vähemalt 75 miljonit eurot saadi reisijatele mereveoteenuste osutamisest.

põhjustel, mis on esitatud 2011. aasta otsuses, ning iii) Altmarki kohtuotsuse neljas kriteerium ei olnud tõenäoliselt täidetud, arvestades, et avaliku teenuse pakkumismenetluse tingimus oli, et edukas pakkuja omandab Toremari äriühingu tervenisti. Komisjon asus esialgsele seisukohale, et kui avaliku teenindamise lepingu pakkumismenetluses ei oleks olnud ostunõuet, oleks see toonud kaasa väiksemad kulud kogukonna jaoks.

3.3.2. Kokkusobivus

- (117) Seoses Toremarile makstava hüvitise kokkusobivusega märkis komisjon, et Itaalia esitatud teabe põhjal ei paistnud üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitlev 2011. aasta otsus olevat selle teenuste riigihankelepingu suhtes kohaldatav selle pika (12aastase) kehtivusaja tõttu. Igal juhul ei saanud komisjon selles etapis teha järeldusi üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2011. aasta otsuse kohaldamise kohta, kuna allkirjastatud lepingut ei olnud veel esitatud. Komisjon ei saanud üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2011. aasta otsuse ülejäänud kokkusobivustingimuste uurimiseks mingit teavet (nt ülesande andmisele eelnenud kahel majandusaastal veetud sõitjate arv). Seejärel hindas komisjon abi üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2011. aasta raamistiku alusel, kuid leidis, et tal on kahtlusi, kas selles raamistikus sätestatud siseturuga kokkusobivuse tingimused on täidetud, ja palus Itaalia seda tõendada.

3.4. Sildumise eesõigus

- (118) Komisjon asus 2011. aasta otsuses esialgsele seisukohale, et kuna sildumise eesõiguse eest ei maksta hüvitist, on meetme puhul tegemist õigusliku eelisega, millega ei kaasne riigi rahaliste vahendite ülekandmist ning seega ei saa seda käsitada riigiabina. Teise võimaluse kohta, st kui sildumise eesõiguse eest makstakse hüvitist, leidis komisjon, et kuna Toremar osutab tõelist üldist majandushuvi pakkuvat teenust ja see eesõigus antakse ainult üldist majandushuvi pakkuvate teenustega hõlmatud liinidele, ei annaks see täiendavat majanduslikku eelist, kuna see kuuluks üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutamise juurde. Sellegipoolest kutsus komisjon Itaaliat ja kolmanda isikuid üles esitama selle meetme kohta lisateavet.
- (119) Kuna komisjon oli seadnud kahtluse alla üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutamise legitiimsuse, ei saanud komisjon meetme siseturuga kokkusobivuse kohta järeldust teha, kui see peaks olema abi.

3.5. 2010. aasta seaduses kehtestatud meetmed

- (120) Komisjon asus 2011. aasta otsuses esialgsele seisukohale, et kõik 2010. aasta seaduses sätestatud meetmed kujutavad endast riigiabi endise Tirrenia kontserni äriühingutele, sealhulgas Toremarile. Need meetmed hõlmasid järgmist: 1) laevade uuendamiseks eraldatud rahaliste vahendite võimalik kasutamine likviidsuse tagamiseks; 2) erastamisprotsessiga seotud maksuvabastused ning 3) FASi rahaliste vahendite võimalik kasutamine. Komisjon kutsus Itaaliat üles selgitama, kas ja kuidas on kõik need meetmed vajalikud avaliku teenuse osutamiseks.
- (121) Komisjon asus ka esialgsele seisukohale, et need meetmed kujutavad endast tõenäoliselt tegevusabi, mis vähendab Toremari ja teiste endise Tirrenia kontserni äriühingute kulusid, mida nad peaksid muidu ise kandma, ning seetõttu tuleks neid meetmeid pidada siseturuga kokkusobimatuks.

4. ITAALIA MÄRKUSED

4.1. Avalike teenuste osutamise kohustused ja konkurentsitingimused

- (122) Itaalia esitas loetelu Toremari teenindatavatest liinidest (mida tõendavad vastavad juriidilised dokumendid), mille suhtes on kehtestatud avalike teenuste osutamise kohustused, sealhulgas hooajaline sagedus ja sõiduplaanid, konkurentsitingimused ning nende kohustuste põhjused.
- (123) Tõelise üldist majandushuvi pakkuva teenuse olemasolu kohta märgib Itaalia, et eespool nimetatud avalike teenuste osutamise kohustused kehtestati eri piirkondi ühendava liikluse ning mandriosa ja saarte vahelise ühenduse säilitamiseks. See teenus aitab kaasa ka saarte majandusarengule ja ühendvedude hõlbustamisele ning tagab samal ajal saarekogukondade oluliste liikumisvajaduste rahuldamise aasta ringi ning selle, et järgitakse põhiseaduslikku õigust eri piirkondi ühendavale liiklusele.

- (124) Mis puudutab konkurentsitingimusi, siis Itaalia esitas teabe, mis näitab, et Toremari on ainus ettevõtja, kelle laevad sõidavad enamikul liinidel aasta ringi. Kuigi aastate jooksul on teatav konkurents olemas olnud, eriti liinil Piombino–Portoferraio (**liin A2**), kus osaleb Moby, on Itaalia seisukohal, et Toremari pakutavat teenust ei saa asendada ja turujõud üksi ei ole suutnud eri piirkondi ühendavat liiklust tagada.

4.2. Toremari erastamine

4.2.1. Toremari müügihind

- (125) Itaalia sõnul hõlmas Toremari erastamine äriühingu kogu aktsiakapitali üleandmist avaliku pakkumismenetluse teel, mille algatas Toscana maakond. Eri piirkondi ühendava liikluse säilitamise eesmärgil hõlmas see menetlus samal ajal lisaks ka 12 aastaks Toscana saarestikus avalike teenuste osutamise ülesande andmist.
- (126) Toscana maakond tellis sõltumatu eksperdihinnangu (vt põhjendused 67 ja 68), et hinnata Toremari müügiga seotud õiguslikke ja majanduslikke küsimusi. Itaalia sõnul on selles hinnangus (edaspidi „Fidi aruanne“) selgelt ja täpselt esitatud menetlused, mida järgiti Toremari aktsiakapitali turuväärtuse kindlaksmääramisel.

4.2.2. Menetluse läbipaistev ja mittediskrimineeriv laad

- (127) Itaalia rõhutab, et menetlused toimusid kooskõlas läbipaistvuse ja mittediskrimineerimise õigusliku põhimõttega. Ta väitis, et kõik 11 osalemishuvist teatanud isikut said pakkumuse esitamiseks vajaliku teabe tänu juurdepääsule andmeruumi, kus olid olemas kõik dokumendid. Lisaks märgib Itaalia, et menetluse selles etapis ei olnud tal potentsiaalsete pakkujate üle mingit kontrolli, kuna vastused osalemishuvist teatamise kutsele ei olnud siduvad. Ka anti võistlejatele õigus esitada küsimusi ja saada hankijalt vastuseid.
- (128) Mis puudutab komisjoni kahtlusi seoses tehniliste ja finantsnõuetega, mille täitmist pakkujatelt pakkumismenetluses osalemiseks nõuti, väidab Itaalia, et sellised nõuded ei ole diskrimineerivad, vaid põhinevad vajadusel valida ettevõtja, kes suudab tagada spetsiifilise oskusteabe nõutavate avalike teenuste kvantitatiivseks ja kvalitatiivseks arendamiseks. See on asjakohasem sellise pakkumismenetluse kontekstis, nagu käesolevas menetluses uuritav pakkumismenetlus, kus Toremari müük oli seotud uue avaliku teenindamise lepingu sõlmimisega ⁽⁴⁷⁾. Itaalia sõnul ei ole pakkumismenetluses tehniliste ja finantsnõuete esitamine vastuolus pakkumismenetluse maksimaalse avatusega kõigile potentsiaalsetele pakkujatele, vaid see on selle konkreetse pakkumise struktuuri otsene ja vajalik tagajärg.
- (129) Mis konkreetset puudutab üleantud varasid ja töökohtade arvu säilitamise kohustust, rõhutab Itaalia, et Toremari müük ei hõlmanud töökohtade arvu säilitamise kohustust.

4.3. Esialgse lepingu pikendamise ja uue avaliku teenindamise lepingu vastavus Altmarki tingimustele

- (130) Itaalia väidab, et nii perioodil 2009–2011 kui ka perioodil 2012–2024 on neli Altmarki kriteeriumi täidetud järgmistel põhjustel:
- Toremari on tõepoolest usaldatud avalike teenuste osutamise kohustuste täitmine. Esialgse lepingu ja uue avaliku teenindamise lepingu kehtivusaja pikendamisel sätestati selgelt kohustused seoses teenindatavate liinide, sõiduplaani, sõitude sageduse, kasutatavate laevade kvaliteedi ja teenuste üldise kvaliteediga, tariifikohustused seoses teenindatavate sadamate ja sõitjate õigustega seotud kohustused kooskõlas liidu õigusaktidega. Seetõttu leiab Itaalia, et avalike teenuste osutamise kohustused on selgelt kindlaks määratud ja et esimene Altmarki kriteerium on täidetud;

⁽⁴⁷⁾ Itaalia viitab sellega seoses komisjoni (energeetika ja transpordi peadirektoraadi) 21. detsembri 2009. aasta kirjale D(2009) 75213 (vt põhjendus 96).

- parameetrid, mille alusel hüvitis arvutati, olid eelnevalt objektiivselt ja läbipaistvalt kindlaks määratud. Neid parameetreid on üksikasjalikult selgitatud CIPE direktiivis, mida kohaldatakse alates 2010. aastast antud hüvitise suhtes, ning neid on kohaldatud ka uues avaliku teenindamise lepingus (ja selle lisades). Seepärast leiab Itaalia, et need parameetrid kehtestati eelnevalt objektiivselt ja läbipaistvalt ning teine Altmarki kriteerium on täidetud.
- Mis puudutab kolmandat Altmarki kriteeriumi, ei ületa hüvitis ei esialgse lepingu pikenduse puhul ega ka uues avaliku teenindamise lepingus avalike teenuste osutamise kohustuste täitmisest tulenevate kulude katmiseks vajalikku. See ilmneb selgelt äriühingu kasumiaruannetest, mis näitavad kolmeaastasel perioodil (2009–2011) 372 008 euro suurust kahjumit ja viieaastasel perioodil (2012–2016) 353 960 euro suurust kahjumit. Lisaks on uue avaliku teenindamise lepingu artiklis 26 kehtestatud tasakaalustamismehhanismi tõttu võetud meetmeid tagamaks, et kõik kõrvalekalded parandatakse ja seega välditakse ülemäärast hüvitamist;
- Itaalia leiab, et ka neljas Altmarki kriteerium on täidetud. Toscana maakond jälgis kahe aasta jooksul, st 2010–2011, äriühingu tõhusust, samas kui uue avaliku teenindamise lepinguga hõlmatud perioodiks valiti avalike teenuste osutamise kohustuste täitmise eest vastutav ettevõtja pakkumismenetluse teel kooskõlas liidu eeskirjadega.

4.4. 2010. aastal kasutatud 9,95 % tulumäär ja CIPE direktiivis alates 2010. aastast kehtestatud 6,5 % riskipreemia

- (131) 2011. aasta otsuses on öeldud, et 2010. aasta investeeritud kapitali maksueelseks tootluseks määrati 9,95 %. Itaalia paluti seda põhjendada, arvestades, et CIPE direktiiviga on ette nähtud, et kapitalitootluse määramiseks kapitali kaalutud keskmise hinna (WACC) valemi (vt põhjendus 46) alusel kasutatakse 6,5 % suurust riskipreemiat.
- (132) Itaalia väidab, et viide 9,95 % suurusele määrale puudutab uute lepingute/avaliku teenindamise lepingute projekte, mille kohta korraldati pakkumismenetlus, kus äriühingud ise nende kohta pakkumusi tegid, ja mis allkirjastati ostjatega pärast kõigi Tirrenia kontserni äriühingute erastamise lõpuleviimist (vt põhjendus 27).
- (133) Itaalia rõhutab ka seda, et kuna pakkumismenetluse hüvitissummale (s.o pakkumismenetluse alus) oli 2009. aasta seadusega ülemäär kehtestatud,⁽⁴⁸⁾ otsustati hüvitise arvutamist tõepoolest lihtsustada, kohaldades kapitalitootluse ühtset määra. Tegelikult on esialgse lepingu pikendust hõlmava perioodi (s.o 2010–2011) kapitalitootluseks arvatud ühtne määr 6,9 %. Alates 2012. aastast on Moby/Toremariga sõlmitud uue avaliku teenindamise lepingu alusel kohaldatud kindlamääralist kapitalitootlust 6,5 %. Itaalia on väitnud, et need kindlamääralsed kapitalitootlused on endiselt vastavuses kaasnevate riskidega ja igal juhul on need alla 9,95 %, millest komisjonile esialgu teatati.
- (134) Itaalia selgitab ühtlasi, et CIPE direktiivis sätestatud täieliku metoodika kohaldamine oleks võinud anda tulemuseks kapitalitootluse, mis oleks ületanud 6,5 %. Sel põhjusel on Itaalia seisukohal, et tema lihtsustatud lähenemisviis on konservatiivne ega võimalda põhimõtteliselt Moby/Toremarile maksta suuremat hüvitist kui see, mis kehtestati CIPE direktiivi kohaselt.

4.5. Sildumise eesõigus

- (135) Itaalia viitab 2009. aasta seaduse artikli 19b lõikele 21, millega antakse Toremarile õigus jätkata talle juba määratud sildumist ja eesõigus uute teenindusaegade jaotamisel kooskõlas siseriikliku õigusega (vt eespool põhjendus 90).
- (136) Itaalia väidab, et sildumise eesõiguse eraldamisega ei kaotatud riigi rahalisi vahendeid. Itaalia sõnul maksavad kõik parvlaevaettevõtjad sildumise eest asjaomastele sadamavaldajatele korrapäraseid tasusid. Itaalia väidab ka, et kõnealust sildumise eesõigust on kohaldatud ainult avaliku teenindamise lepingu kohaselt teenindatavate liinide suhtes ning et Toremar ja hiljem Moby/Toremar ei maksnud ega maksa sildumise eesõiguse eest mingit lisatasu, kuna sadamad annaksid neile esimese valiku sildumisaegu isegi sildumise ametliku eesõiguse puudumise korral, kuna nad täidavad avaliku teenuse osutamise ülesannet.

⁽⁴⁸⁾ Itaalia sõnul kujutab pakkumises esitatud hüvitissumma endast piirmäära üksnes pakkumuste hindamise otstarbel ega piira lepingu kestel makstavat tegelikku hüvitist.

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

4.6. 2010. aasta seaduses kehtestatud meetmed

- (138) Mis puudutab 2010. aasta seaduses sätestatud meetmeid (vt eespool põhjendused 91 ja 92), siis väidab Itaalia, et Toremarile on eraldatud juba seadusega 102/2009 ette nähtud rahalised vahendid ja ta on need tõepoolest algsel eesmärgil ära kasutanud. Nimelt kasutas Toremar 1 617 300 eurot oma laevapargi uuendamiseks, et järgida rahvusvahelisi ohutusstandardeid (st 808 650 eurot laeva Aethalia ja 808 650 eurot laeva Liburna uuendamiseks). Väidetakse ka, et neid vahendeid ei ole kasutatud likviidsuse tagamiseks.
- (139) Erastamisprotsessiga seotud maksuvabastuste kohta väidab Itaalia, et meetet ei kohaldatud äriühingu tulumaksu suhtes, kuna Caremar, Saremar ja Toremar anti maakondadele üle tasuta. Tasu puudumise korral ei kohaldata konsolideeritud tulumaksuseaduse artikli 86 lõike 1 punkti a, mis käsitleb kapitali kasvutulu vara üleandmisel tasu eest. Käibemaksu kohta märgib Itaalia, et Caremari, Saremari ja Toremari üleandmine kujutab endast tehingut, mis on presidendi 26. oktoobri 1972. aasta dekreeidi nr 633 artikli 10 lõike 1 punkti 4 alusel käibemaksust vabastatud. Mis puudutab kaudseid makse (v.a käibemaks), siis rõhutab Itaalia, et 2010. aasta seadusega ette nähtud maksuvabastuse eesmärk oli haldustoimingute lihtsustamine. Maksustamise seisukohast võib selle mõju pidada ebaoluliseks ja kindla maksumääraga maksude puhul väikeseks. Täpsemalt puudutab see registreerimistasu (168 eurot dokumendi kohta), kinnistu ja hüpoteegi registreerimise tasusid (kumbki 168 eurot) ja tempelmaksu (14,62 eurot nelja lehekülje eest).
- (140) FASi vahendite kohta väidab Itaalia, et Toremar ei ole nendest mingit kasu saanud. Itaalia selgitas lisaks, et endise Tirrenia kontserni äriühingutele, sealhulgas Toremarile, lisahüvitise maksmiseks ei kasutatud FASi rahalisi vahendeid. Selle asemel eraldati need vahendid nende eelarveassigneeringute täiendamiseks, mis loodi endise Tirrenia kontserni äriühingutele avaliku teenuse osutamise eest hüvitiste maksmiseks, juhul kui need eelarveassigneeringud osutuvad ebapiisavaks. Itaalia märgib, et dekreet-seaduse 125/2010 artikli 1 lõige 5b võimaldas maakondadel kasutada FASi rahalisi vahendeid regulaarse avaliku teenuse hüvitise (osa) rahastamiseks ja seega avalike mereveoteenuste katkematus tagamiseks. Lisaks selgitab Itaalia, et dekreet-seaduse 185/2008 artikli 26 kohaselt eraldati Tirrenia kontsernile 2009., 2010. ja 2011. aastaks 65 miljonit eurot aastas ning 195 miljonit eurot võeti vastavalt FASi vahenditest. Seejärel kanti need vahendid transpordiministeeriumi kontole, mis oli ette nähtud endise Tirrenia kontserni äriühingutele (Tirrenia, Siremar, Caremar, Toremar ja Saremar) avaliku teenuse osutamise eest hüvitise maksmiseks. Seetõttu puudutaks see meede üksnes rahaliste vahendite eraldamist Itaalia eelarvest avaliku teenuse hüvitiste maksmiseks.

4.7. Esialgse lepingu pikendamise ja uue avaliku teenindamise lepingu vastavus üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitlevale 2011. aasta otsusele

- (141) Isegi kui Itaalia leiab, et uue avaliku teenindamise lepingu kohaselt Toremarile makstud avaliku teenuse hüvitis ei ole riigiabi, on ta ka argumenteerinud, miks see meede oleks üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2011. aasta otsusega kooskõlas, kui see oleks abi.
- (142) Itaalia esitab oma vastuses ajavahemiku 2010–2016 iga-aastase keskmise sõitjate arvu, võttes aluseks kõik liinid. Selle põhjal esitas Itaalia sõitjateveo andmed, tõendades et üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2011. aasta otsuse artikli 2 lõike 1 punktis d sätestatud 300 000 sõitja künnist ei ole ületatud ühelgi liinil, mida teenindas kuni 2011. aasta lõpuni Toremar ning alates 2012. aastast Moby/Toremar.

4.8. Esialgse lepingu ja uue avaliku teenindamise lepingu vastavus üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitlevale 2011. aasta raamistikule

- (143) Lisaks väidab Itaalia, et Moby/Toremari kasuks ei ole toimunud mingit ülemäära hüvitamist ja üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2011. aasta raamistiku tingimused on täidetud.
- (144) Eespool öeldu põhjendamiseks esitas Itaalia teabe, mis näitab investeeritud kapitali tootluse summasid aastatel 2010–2017 ja metoodikat, mille abil kontrolliti, et Toremari ja Moby/Toremari osutatud teenuste puhul ei oleks ülemäära hüvitamist, kulusid ja tulusid liini kohta aastatel 2010–2017 ning laevapargi amortisatsiooni aastatel 2009–2017 ⁽⁴⁹⁾.
- (145) Lisaks väidab Itaalia, et Toremari (ja Moby/Toremari) ei ole ajavahemikul 2009. aastast kuni praeguseni mingi äritegevusega tegelenud.

5. MOBY/TOREMARI ESITATUD MÄRKUSED

5.1. Avalike teenuste osutamise kohustused ja konkurentsitingimused

- (146) Moby/Toremari väidab, et uues avaliku teenindamise lepingus ja selle lisades on asjaomaste mereveoliinidega seotud avalike teenuste osutamise kohustused konkreetsetl kindlaks määratud. Need kohustused puudutavad muu hulgas teenuse kvaliteeti ja omadusi (tehtavad sõidud, sõiduplaanid, teenuse tingimused) ja kohaldatavaid tariife.
- (147) Vastates kaebuse esitaja väitele, et pärast Toremari ja Moby ühinemist tekkis Piombino – Elba saare liinidel monopol, viitavad viimati nimetatud isikud loale, mille andis kõnealusele ühinemisele Itaalia konkurentsiamet 19. juuli 2011. aasta otsusega nr 22622 ja mille tingimus oli, et täidetakse teatavad tingimused, mille eesmärk oli just nimelt konkurentsi olemasolu tagamine sellel liinil.
- (148) Lisaks väidab Moby/Toremari, et kõnealuseid liine ei oleks võimalik teenindada ilma riigipoolse toetuseta ja turg üksi ei suudaks osutada teenuseid, mis vastavad riigihankelepinguga kaasnevatele miinimumnõuetele.

5.2. Toremari erastamine

5.2.1. Toremari aktsiate eest makstud hind

- (149) Moby/Toremari väidab, et Toremari erastamisega ei kaasne riigiabi elemente, kuna kokkulepitud hinna kinnitas sõltumatu hindaja.

5.2.2. Menetluse läbipaistvus ja mittediskrimineerivus ning Toremari varade uue avaliku teenindamise lepinguga sidumine

- (150) Vastates komisjoni 2012. aasta otsuses esitatud esialgsele seisukohale, et pakkumismenetluse tehnilised ja finantsnõuded võisid piirata nende konkurentide arvu, kes võiksid olla pakkumuse esitamisest huvitatud, väidab Moby/Toremari, et need nõuded olid tõepoolest vajalikud, arvestades Toremari erilist struktuuri, mis tulenes sellest, et see oli olnud osa Tirrenia kontsernist.
- (151) Moby/Toremari sõnul ei olnud Toremariil kõiki vahendeid, et nõutavad mereveoteenused üksi tagada, ja varem on ta alati kasutanud Tirrenia kontserni teenuseid, eelkõige kaubanduslikke (nt sadamates asuvate müügipunktide, kõnekeskuste tegevuse ja teabevahetuse koordineerimine), tehnilisi teenuseid (nt infosüsteemide haldamine) ja teatavaid spetsialiseeritumaid teenuseid (pakkumise juhtimine).
- (152) Seetõttu väidab Moby/Toremari, et pakkumismenetluse sellist ülesehitust ei saa pidada diskrimineerivaks ja et Toscana maakonna nõue, et Toremari ostja juba tegutseks sõitjate mereveo sektoris, on tingitud tööstuspoliitika eesmärgist tagada teenuse katkematus.

⁽⁴⁹⁾ Vt täiendav analüüs punktis 6.3.1.

- (153) Moby/Toremari väidab, et kui teenuste riigihankeleping oleks sõlmitud ilma Toremari müügita, ei oleks viimasel enam mingit põhjust tegevust jätkata, samuti ei oleks seda laevapargi eripära arvestades lihtne turul edasi müüa. Lisaks sellele oleks Toscana maakond pidanud poolte sõnul maksuma teenuse eest tõenäoliselt suuremat hüvitist, arvestades, et ettevõtja oleks pidanud ennast varustama vajalike laevade ja töötajatega. Lisaks oleks Toscana maakond pidanud kandma Toremari laevade utiliseerimise ning äriühingu juhtimise ja likvideerimise kulud. Seetõttu vähendab Toremari varade sidumine uue avaliku teenindamise lepinguga ka riigi sekkumisega kaasnevaid kulusid.
- (154) Kõigele lisaks viitab Moby/Toremari, vastates kaebuse esitaja väitele, et pakkumismenetlus andis Mobyle eelise, riigi tasandil toimunud kohtumenetlustele (vt punkt 2.3.2.3), kus kinnitati Toremari erastamise pakkumismenetluse tulemus ja teenuste riigihankeleping sõlmimine.

5.3. Uue avaliku teenindamise lepingu vastavus Altmarki tingimustele

- (155) Moby/Toremari väidab, et uus avaliku teenindamise leping vastab kõigile Altmarki kriteeriumidele.
- (156) Poolte sõnul on avalike teenuste osutamise kohustused selgelt kindlaks määratud ning hüvitise parameetrid on eelnevalt objektiivselt ja läbipaistvalt paika pandud. Lisaks ei ületa see hüvitis tänu teenuse osutamiseks lepingu sõlmimise mehhanismile (vähempakkumine) ja loodud järelevalvesüsteemile, mille kohaselt saab Toremari hüvitist ainult tegelikult toimunud tegevuse eest, avalike teenuste osutamise kohustuste täitmisest tekkivate kulude katmiseks vajalikku.
- (157) Peale selle väidab Moby/Toremari, et avalike teenuste osutamise kohustuste täitmise eest vastutava äriühingu valik tehti pakkumismenetluses kooskõlas liidu õigusega.

5.4. Toremari ja Itaalia vahelise esialgse lepingu pikendamine

- (158) Moby/Toremari viitab komisjoni otsusele 2005/163/EÜ (edaspidi „2004. aasta otsus“), millega komisjon tunnistas Itaalia poolt Tirrenia kontserni muudele äriühingutele kui Tirreniale endale makstud hüvitise osaliselt siseturuga kokkusobivaks, tingimusel et Itaalia täidab mitu kohustust, ja osaliselt siseturuga kokkusobimatuks.
- (159) Moby/Toremari väidab ka, et selle otsuse alusel on komisjon kinnitanud esialgse lepingu kokkusobivust selle kehtivusaja lõppemiseni 2008. aasta lõpus ja et selle pikendamine aastateks 2009–2011 kujutab endast lihtsalt kokkusobiva meetme jätkamist, seega olemasolevat abimeedet. Selline pikendamine ei hõlma olulisi muudatusi ja see oli vajalik Tirrenia kontserni kuuluvate äriühingute erastamismenetluse korraldamiseks.
- (160) Lisaks väidab Moby/Toremari, et isegi kui komisjon leiaks, et Toremari sai varem riigiabi esialgse lepingu pikendamise tõttu, lükkab selle ümber asjaolu, et Toremari müüdi riigihankemenetluse teel, seega turutingimustel, Mobyle hinnaga, mis sisaldas muu hulgas selle abielemendi hindamist. Sellest tulenevalt ja väljakujunenud kohtupraktika⁽⁵⁰⁾ alusel ei ole esialgse lepingu pikendamine riigiabiga seotud.

⁽⁵⁰⁾ Pooled viitavad selle väite põhjendamisel järgmistele kohtuasjadele: kohtuasi C-390/98: *Banks*, ECLI:EU:C:2001:456; liidetud kohtuasjad C-74/00 P ja C-75/00 P: *Falck*, ECLI:EU:C:2002:524, ning kohtuasi C-277/00: *Saksamaa vs. komisjon*, ECLI:EU:C:2004:238.

6. HINDAMINE

6.1. Abi olemasolu ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses

- (161) ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 kohaselt „on igasugune liikmesriigi poolt või riigi ressurssidest ükskõik missugusel kujul antav abi, mis kahjustab või ähvardab kahjustada konkurentsi, soodustades teatud ettevõtjaid või teatud kaupade tootmist, siseturuga kokkusobimatu niivõrd, kuivõrd see kahjustab liikmesriikidevahelist kaubandust“.
- (162) ELi toimimise lepingu artikli 107 lõikes 1 sätestatud tingimused on kumulatiivsed. Seetõttu peavad selleks, et kindlaks teha, kas teatatud meetmed kujutavad endast riigiabi ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses, olema täidetud kõik eespool nimetatud tingimused. Nimelt peab rahaline toetus:
- a) olema saadud riigilt või riigi ressurssidest;
 - b) soodustama teatud ettevõtjaid või teatud kaupade tootmist;
 - c) kahjustama või ähvardama kahjustada konkurentsi ja
 - d) kahjustama liikmesriikidevahelist kaubandust.
- (163) Komisjon märgib, et sildumise eesõigus, mis kehtib ainult avaliku teenindamise lepingu alusel teenindatavatel liinidel, on lahutamatult seotud Toremari ja selle omandaja Moby üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutamisega. Seetõttu hinnatakse seda meetet koos neile äriühingutele makstava avaliku teenuse hüvitisega (vt punktid 6.1.1 ja 6.1.2).
- (164) Lisaks märgib komisjon, et Itaalia ja Moby/Toremari vahelist uut avaliku teenindamise lepingut tuleks hinnata koos Toremari erastamisega. Selline ühine hindamine on asjakohane, sest põhimõtteliselt korraldas Itaalia uue avaliku teenindamise lepingu nii, et võitnud pakkuja pidi selleks, et täita kõnealuses lepingus sätestatud avalike teenuste osutamise kohustusi, omandama kogu Toremari aktsiakapitali.

6.1.1. Toremari ja Itaalia vahelise esialgse lepingu pikendamine

6.1.1.1. Riiklikud rahalised vahendid

- (165) Itaalia usaldas Toremarile esialgses lepingus, mida pikendati, nimetatud mereveoliinide teenindamise. Esialgne leping sõlmiti riigiga ja sellest tuleneva Toremarile ette nähtud avaliku teenuse hüvitise maksab riik oma eelarvest. Seepärast saab Toremarile makstud avaliku teenuse hüvitist seostada riigiga ja seda antakse riigi ressurssidest.
- (166) Komisjon võtab arvesse, et Itaalia sõnul maksavad kõik parvlaevaettevõtjad sildumise eest asjaomastele sadamaval-dajatele korrapäraseid tasusid, kuid Toremar ei maksnud sildumise eesõiguse eest lisatasu. Sellegipoolest on komisjon seisukohal, et põhimõtteliselt oleks Itaalia võinud otsustada kehtestada sildumise eesõiguse eest lisatasu ja seda tegemata jättes on ta loobunud riigieelarvelistest tuludest. Kuna sildumise eesõigus on antud seadusega (vt põhjendus 90), saab seda seostada riigiga.

6.1.1.2. Valikulisus

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

6.1.1.3. Majanduslik eelis

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

- (169) Täpsemalt öeldes märkis Euroopa Kohus Altmarki kohtuotsuses, ⁽⁵¹⁾ et riigi sekkumine ei kuulu ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 kohaldamisalasse, kui see on käsitatav hüvitisena, mis on tasu abi saanud ettevõtjate poolt avalike teenuste osutamise kohustuse täitmisel osutatud teenuse eest, mistõttu ei saa need ettevõtjad tegelikult rahalist soodustust ja see sekkumine ei anna nendele ettevõtjatele paremat konkurentsipositsiooni võrreldes nendega konkureerivate ettevõtjatega.
- (170) Euroopa Kohus selgitas samas ka, et selleks, et sellist avaliku teenuse hüvitist ei saaks konkreetsel juhul kvalifitseerida riigiabiks, peavad olema täidetud neli kumulatiivset kriteeriumi (Altmarki kriteeriumid), mis on kokkuvõtlikult järgmised:
- abi saav ettevõtja peab olema reaalselt vastutav avalike teenuste osutamise kohustuse täitmise eest ja see kohustus peab olema täpselt määratletud (esimene Altmarki kriteerium);
 - parameetrid, mille alusel hüvitist arvutatakse, peavad olema eelnevalt objektiivselt ja läbipaistvalt kindlaks määratud (teine Altmarki kriteerium);
 - hüvitist ei tohi olla suurem, kui on vajalik avalike teenuste osutamise kohustuste täitmisest tulenevate kulude täielikuks või osaliseks katmiseks, arvestades selle kohustuse täitmisega seotud tulu ja mõistlikku kasumit (kolmas Altmarki kriteerium);
 - kui avalike teenuste osutamise kohustusi täitvat ettevõtjat ei valitud konkreetsel juhul avalikus pakkumismenetluses, mis võimaldab välja valida kandidaadi, kes suudab üldsusele asjassepuutuvaid teenuseid osutada kõige odavamalt, peab sobiva hüvitise suurus olema kindlaks määratud selliste kulude analüüsi alusel, mida keskmise suurusega, hästi korraldatud juhtimise ja asjassepuutuva avaliku teenindamise nõudluse rahuldamiseks vajalike sobivate transpordivahenditega varustatud ettevõtja oleks nende kohustuste täitmisel kandnud, arvestades nende kohustuste täitmisega seotud tulusid ja mõistlikku kasumit (neljas Altmarki kriteerium).
- (171) Komisjon täpsustas Altmarki kriteeriumide kohaldamist oma teatistes riigiabi eeskirjade kohaldamise kohta üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutamise eest makstava hüvitise suhtes (edaspidi „üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitlev teatis“) ⁽⁵²⁾.
- (172) Arvestades, et Altmarki kriteeriumid peavad olema täidetud kumulatiivselt, võimaldaks ühe nimetatud kriteeriumi mittejärgimine komisjonil järeldada, et hinnatav meede annab abisaajale majandusliku eelise. Selle põhjal hindab komisjon kõigepealt neljanda Altmarki kriteeriumi täitmist.
- (173) Neljanda Altmarki kriteeriumi kohaselt peab hüvitist riigiabi välistamiseks piirduma üksnes minimaalselt vajalikuga. See kriteerium arvatakse täidetuks juhul, kui avaliku teenuse hüvitise saaja on valitud pakkumismenetluse teel, mis võimaldab välja valida pakkuja, kes on võimeline osutama teenuseid üldsusele kõige väiksemate kuludega; või kui hüvitise saaja ei ole valitud pakkumismenetluse teel, on kriteerium täidetud juhul, kui hüvitist on arvatud hästi juhitud ettevõtte kulude alusel.
- (174) Ühegi esialgse lepingu pikendamise puhul ajavahemikul 1. jaanuarist 2009 kuni 1. jaanuarini 2012 ei valitud Toremari avaliku pakkumismenetluse teel. Itaalia pikendas üksnes juba kehtivat süsteemi, andes sellega eelnevalt kindlaks määratud ettevõtjale õiguse saada endiselt hüvitist avalike teenuste osutamise kohustuste täitmisest.
- (175) Lisaks ei ole Itaalia esitanud komisjonile mingeid tõendeid selle kohta, et hüvitise suurus määrati kindlaks nende kulude analüüsi alusel, mida keskmise suurusega, hästi korraldatud juhtimise ja asjassepuutuva avaliku teenindamise nõudluse rahuldamiseks vajalike sobivate transpordivahenditega varustatud ettevõtja oleks nende kohustuste täitmisega seotud tulusid ning mõistlikku kasumit. Itaalia argument, et Toscana maakond jälgis aastatel 2010–2011 Toremari tõhusust, ei ole selle kriteeriumi täitmiseks piisav, kuna see ei näita, kas Toremari avalike teenuste osutamise kohustuste täitmisel tegelikult kantud kulud olid kooskõlas keskmise suurusega, hästi korraldatud juhtimise ja vajalike sobivate transpordivahenditega varustatud ettevõtja kuludega.
- (176) Komisjon järeldab seetõttu, et käesoleval juhul ei ole neljas Altmarki kriteerium täidetud.

⁽⁵¹⁾ Vt 24. juuli 2003. aasta otsus kohtuasjas C-280/00: Altmark Trans, ECLI:EU:C:2003:415.

⁽⁵²⁾ Komisjoni teatis Euroopa riigiabi eeskirjade kohaldamise kohta üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutamise eest makstava hüvitise suhtes (ELT C 8, 11.1.2012, lk 4).

- (177) Arvestades, et kõnealusel juhul ei järgita nelja Altmarki tingimust kumulatiivselt, järeldeb komisjon, et pikendatud esialgse lepingu alusel mereveoliinide teenindamise eest makstud hüvitis andis Toremarile majandusliku eelise.
- (178) Sildumise eesõigusega seoses tuleb komisjon kõigepealt meelde, et Itaalia konkurentsiamet AGCM on vähemalt kahel korral leidnud, et sellel meetmel on majanduslik väärtus⁽⁵³⁾. Sellegipoolest ei maksa Toremar sildumise eesõiguse eest mingit tasu (vt põhjendus 136). Lisaks sellele märgib komisjon, et sildumise eesõigusel on vähemalt teoreetiliselt potentsiaal vähendada ettevõtja kulusid (nt kuna garanteeritud sildumine võib lühendada sadamates ooteaegu ja vähendada seega kütusekulusid) või suurendada tema tulusid (nt seetõttu, et mõnel kellaajal väljumiste järele võib tekkida suurem sõitjatepoolne nõudlus). On tõsi, et kui sildumise eesõigus võimaldab kiiremat sildumist, võivad parvlaevateenuse kasutajad eelistada parvlaevaettevõtjat, kes sellest meetmest kasu saab. Isegi kui need mõjud realiseeruvad vaid piiratud tingimustel või on suhteliselt väikesed, võib sildumise eesõigus anda Toremarile siiski majandusliku eelise.

6.1.1.4. Konkurentsile ja kaubandusele avaldatav mõju

- (179) Kui liikmesriigi antud abiga tugevdatakse ettevõtja positsiooni võrreldes teiste Euroopa Liidu siseturul konkureerivate ettevõtjatega, siis tuleb viimati nimetatud ettevõtjaid käsitada sellest abist mõjutatuna⁽⁵⁴⁾. Piisab sellest, kui abisaaja konkureerib teiste ettevõtjatega konkurentsile avatud turul⁽⁵⁵⁾.
- (180) Käesoleval juhul konkureerib abisaaja teiste liidus mereveoteenuseid pakkuvate ettevõtjatega, eelkõige alates sellest ajast, millal jõustusid nõukogu määrus (EMÜ) nr 4055/86⁽⁵⁶⁾ ja merekabotaaži määrus, millega liberaliseeritakse vastavalt mereveo ja merekabotaaži rahvusvaheline turg. Asjaolu, et mõnel liinil oli Toremar sel ajal ainus teenuseosutaja, ei tähenda, et teised (rahvusvahelised) teenuseosutajad ei võiks olla huvitatud sarnaste mereveoteenuste pakkamisest. Seetõttu võib pikendatud esialgse lepingu alusel mereveoliinide teenindamise eest antav hüvitis mõjutada liidu kaubandust ja moonutada konkurentsi siseturul. Samadel põhjustel kehtib see järeldus ka sildumise eesõiguse kohta.

6.1.1.5. Järeldus

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

6.1.1.6. Uus või olemasolev abi

- (182) Komisjon märgib kõigepealt, et Toremarile avalike teenuste osutamise kohustuste täitmise eest 2008. aasta lõpuni makstud hüvitist käesolevas otsuses ei hinnata. Hüvitise hindamist ja selle liigitumist olemasolevaks abiks merekabotaaži määruse artikli 4 lõike 3 alusel käsitletakse komisjoni eraldi otsuses⁽⁵⁷⁾.
- (183) Vastavalt nõukogu määruse (EL) 2015/1589⁽⁵⁸⁾ artikli 1 punktile c on uus abi „kogu abi, see tähendab abikavad ja individuaalne abi, mis ei ole olemasolev abi, sealhulgas olemasoleva abi muudatused“. Lisaks nähakse ELi toimimise lepingu artikli 108 lõikes 3 ette, et olemasoleva abi määramise plaanidest või olemasoleva abi muutmise plaanidest tuleb komisjoni piisavalt aegsasti teavitada ja neid ei tohi rakendada enne, kui nimetatud menetluse järgi on tehtud lõplik otsus⁽⁵⁹⁾.

⁽⁵³⁾ Komisjoni 2. märtsi 2020. aasta otsus (EL) 2020/1412 (meetmete SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN) kohta, mida Itaalia rakendas äriühingu Tirrenia di Navigazione ja selle omandaja Compagnia Italiana di Navigazione suhte) (ELT L 332, 12.10.2020, lk 45), põhjendus 265.

⁽⁵⁴⁾ Vt eelkõige kohtuasi 730/79: Philip Morris vs. komisjon, ECLI:EU:C:1980:209, punkt 11; kohtuasi C-53/00: Ferring, ECLI:EU:C:2001:627, punkt 21; kohtuasi C-372/97: Itaalia vs. komisjon, ECLI:EU:C:2004:234, punkt 44.

⁽⁵⁵⁾ Kohtuasi T-214/95: Het Vlaamse Gewest vs. komisjon, ECLI:EU:T:1998:77.

⁽⁵⁶⁾ Nõukogu 22. detsembri 1986. aasta määrus (EMÜ) nr 4055/86 teenuste osutamise vabaduse põhimõtte kohaldamise kohta liikmesriikide ning liikmesriikide ja kolmandate riikide vahelises mereveos (EÜT L 378, 31.12.1986, lk 1).

⁽⁵⁷⁾ Komisjoni 2. märtsi 2020. aasta otsus (EL) 2020/1411 riigiabi nr C 64/99 (ex NN 68/99) kohta, mida Itaalia andis laevandusettevõtjatele Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar ja Toremar (Tirrenia kontsern) (ELT L 332, 12.10.2020, lk 1).

⁽⁵⁸⁾ Nõukogu 13. juuli 2015. aasta määrus (EL) 2015/1589, millega kehtestatakse üksikasjalikud eeskirjad Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 108 kohaldamiseks (ELT L 248, 24.9.2015, lk 9).

⁽⁵⁹⁾ Kohtuasi C-590/14 P: DEI ja komisjon vs. Alouminion tis Ellados, ECLI:EU:C:2016:797, punkt 45.

Kooskõlas Euroopa kohtute⁽⁶⁰⁾ seisukohaga leiab komisjon, et sellise abikava rakendamise kestuse muutmine (st pikendamine), mille lõppkuupäev oli paika pandud (st 31. detsember 2008), on piisav, et muuta see uueks abiks, olenemata sellest, kas meetme muid omadusi muudeti või ei muudetud.

- (184) Eespool esitatud põhjustel leiab komisjon, et olenemata asjaolust, et Toremarile kuni 2008. aasta lõpuni makstud hüvitis liigitub olemasolevaks abiks, ⁽⁶¹⁾ tuleks pikendatud esialgse lepingu alusel makstud avaliku teenuse hüvitist pidada uueks abiks. See järeldus kehtib ka sildumise eesõiguse kohta.

6.1.2. Toremari äriüksusega seotud uue avaliku teenindamise lepingu sõlmimine Mobyga/Toremoriga

- (185) Selleks et otsustada, kas Toremari äriüksusega seotud uue avaliku teenindamise lepingu sõlmimine kujutab endast Moby/Toremari antud eelist ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses, peab komisjon hindama, kas Altmarki kriteeriumid on täidetud (vt põhjendus 170).

6.1.2.1. Esimene Altmarki kriteerium

- (186) Komisjon tuleb meelde, et üldist huvi pakkuva teenuse kohta ei ole liidu õiguses ühest ja täpset määratlust ei esimese Altmarki tingimuse ega ELi toimimise lepingu artikli 106 lõike 2 tähenduses ⁽⁶²⁾. Üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva teatise punkt 46 on sõnastatud järgmiselt.

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

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

- (188) Kabotaaži valdkonnas kehtivad avalike teenuste osutamise kohustust reguleerivad üksikasjalikud liidu eeskirjad on sätestatud merekabotaaži määru, mereveoga tegelevatele ettevõtjatele antava võimaliku riigiabi uurimise puhul aga ühenduse suunistes meretranspordile antava riigiabi kohta (edaspidi „mereveo riigiabi suunised“) ⁽⁶³⁾.

- (189) Merekabotaaži määru artikli 4 lõikes 1 on sätestatud:

„Liikmesriik võib sõlmida avalike teenuste osutamise lepinguid laevaühingutega, kes osalevad regulaarsete teenuste osutamisel saartele ja saartelt ning nende vahel, või kehtestada neile avalike teenuste osutamise kohustusi kabotaaži-teenuste osutamise tingimusena. Kui liikmesriik sõlmib avaliku teenindamise lepinguid või kehtestab avalike teenuste osutamise kohustusi, peab ta seda tegema ühtki ühenduse laevaomanikku diskrimineerimata“.

⁽⁶⁰⁾ Liidetud kohtuasjad T-127/99, T-129/99 ja T-148/99: Territorio Histórico de Álava – Diputación Foral de Álava ja teised vs. komisjon, ECLI:EU:T:2002:59, punkt 175.

⁽⁶¹⁾ Komisjoni 2. märtsi 2020. aasta otsus (EL) 2020/1411 riigiabi nr C 64/99 (ex NN 68/99) kohta, mida Itaalia andis laevandusettevõtjatele Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar ja Toremar (Tirrenia kontsern) (ELT L 332, 12.10.2020, lk 1).

⁽⁶²⁾ Kohtuasi T-289/03: BUPA jt vs. komisjon EKL 2008, lk II-81, punkt 96. Vt ka kohtujurist Tizzano ettepanek kohtuasjas C 53/00: Ferring, EKL 2001, lk I-9069 ja kohtujurist Jacobi ettepanek kohtuasjas C 126/01: GEMO, EKL 2003, lk I-13769.

⁽⁶³⁾ Komisjoni teatis K(2004)43 – Ühenduse suunised meretranspordile antava riigiabi kohta (ELT C 13, 17.1.2004, lk 3).

- (190) Merekabotaaži määrase artikli 2 lõikes 3 on sätestatud, et avaliku teenindamise leping võib hõlmata: veoteenuseid, mis vastavad kinnitatud jätkuvus-, regulaarsus-, veomahu- ja kvaliteedinormidele, lisaveoteenuseid, kindlaksmääratud tariifiga ja kindlaksmääratud tingimustel, eriti teatavatele reisijatekategoriatele või teatavatel marsruutidel osutatavaid veoteenuseid, teenuste kohandamist tegelike nõuetega.
- (191) Mereveo riigiabi suuniste punkti 9 kohaselt võib kehtestada avalike teenuste osutamise kohustusi või sõlmida avaliku teenindamise lepinguid teenuste kohta, millele on viidatud määrase (EMÜ) nr 3577/92 artiklis 4, st plaanipärase transporditeenuste kohta saartele, saartelt ja nende vahel.
- (192) Väljakujunenud kohtupraktika kohaselt võib avalike teenuste osutamise kohustusi kehtestada vaid siis, kui see on põhjendatud vajadusega tagada piisavad regulaarsed mereveoteenused, mida ei ole võimalik tagada ainult turujõudude abil ⁽⁶⁴⁾. Merekabotaaži määrase tõlgendamist käsitlevas teatises ⁽⁶⁵⁾ kinnitatakse, et „[l]iinid, mida võib kohustada teenindama avaliku teenuse korras, määravad kindlaks liikmesriigid (k.a piirkondlikud ja kohalikud ametiasutused), mitte laevaomanikud. Avalike teenuste osutamise kohustusi võib eelkõige ette näha saarekabotaaži regulaarteenusena, juhul kui turuhäirete tõttu ei ole võimalik tagada piisavat teenust“. Lisaks määratletakse merekabotaaži määrase artikli 2 punktis 4 avalike teenuste osutamise kohustused kui kohustused, „mida kõnesolev ühenduse laevaomanik kommertshuvidest lähtudes endale ei võtaks või ei võtaks samas ulatuses või samadel tingimustel“.
- (193) Kooskõlas kohtupraktikaga ⁽⁶⁶⁾ korraldab komisjon esimese Altmarki kriteeriumi täitmise kontrollimiseks kolmeetapilise hindamise, et kindlaks teha, kas on olemas tõeline vajadus avaliku teenuse järele (esimene ja teine etapp) ning kas see oli vajalik ja proportsionaalne (kolmas etapp). Komisjon hindab,
- 1) kas oli olemas **kasutajatepoolne nõudlus**;
 - 2) kas turuosalisel ei suutnud seda nõudlust rahuldada ilma riigiasutuste kehtestatud kohustuseta (**turutõrke olemasolu**);
 - 3) kas selle puuduse kõrvaldamiseks ei piisanud lihtsalt avalike teenuste osutamise kohustuse kasutamisest (**kõige vähem kahjulik lähenemisviis**).
- 1) Kasutajatepoolne nõudlus
- (194) Kõnealusel juhul usaldati Toremarile segaveoteenuste (sõitjad ja sõidukid) osutamine mitmel tabelis 3 esitatud liinil. Toremari avaliku teenindamise kohustused puudutasid teenindatavaid sadamaid, avaliku teenindamise korra alusel teenindatavatele mereveoühendustele määratud laevade tüüpi ja mahutavust, teenuste sagedust ja maksimumtariife.
- (195) Nagu on kirjeldatud põhjenduses 123, on Itaalia kehtestanud uues lepingus sätestatud avalike teenuste osutamise kohustused peamiselt selleks, et i) tagada mandri ja saarte vaheline ühendus ning ii) aidata kaasa asjaomaste saarte majandusarengule regulaarsete ja usaldusväärsete mereveoteenuste kaudu. Komisjoni arvates on need tõepoolest õigustatud avaliku huvi eesmärgid.
- (196) Varem ei ole Itaalia taotletud eesmärgi üksnes turujõudude koostöö abil saavutada. Tegelikult on nende teenuste piisavust traditsiooniliselt tagatud avaliku teenuse osutamise kohustustega, mis on sellel eesmärgil pandud endise Tirrenia kontserni äriühingutele ja mis on sätestatud esialgsetes lepingutes. Komisjon märgibki, et kõnealuseid liine on hoitud peaaegu muutmatusena käigus palju aastaid, st vähemalt alates esialgse lepingu jõustumisest. Itaalia ja eelkõige piirkondlikud omavalitsused leidsid, et need teenused olid (ja on endiselt) vajalikud kasutajatepoolse nõudluse rahuldamiseks.

⁽⁶⁴⁾ Vt kohtuasi C-205/99 Asociación Profesional de Empresas Navieras de Líneas Regulares (Analir) ja teised vs. Administración General del Estado, ECLI:EU:C:2001:107.

⁽⁶⁵⁾ Komisjoni teatis Euroopa Parlamendile, nõukogule, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ning Regioonide Komiteele, millega ajakohastatakse ja parandatakse teatist, milles käsitletakse nõukogu määrase (EMÜ) nr 3577/92 (teenuste osutamise vabaduse põhimõtte kohaldamise kohta merevedudel liikmesriikides (merekabotaaž)) tõlgendamist, Brüssel, COM(2014) 232 final, 22.4.2014.

⁽⁶⁶⁾ Vt kohtuasi T-454/13: SNCM vs. komisjon, ECLI:EU:T:2017:134, punktid 130 ja 134.

- (197) Selleks et selgitada kasutajate tegelikku nõudlust teenuste järele, esitas Itaalia koondstatistika, mis näitab, et 2010. aastal vedas Toremar viie liinipaketi liinidel kokku 1 462 570 sõitjat ja 317 488 sõidukit. 2011. aasta arvud olid veidi väiksemad (st 1 437 613 sõitjat ja 294 433 sõidukit). See näitab, et kahel aastal enne seda, kui avalike teenuste osutamise kohustused Moby/Toremarile usaldati, oli asjaomastel liinidel mereveoteenuste järele märkimisväärne kogunõudlus (statistika liinide kaupa aastate 2009–2011 kohta on esitatud põhjenduses 297).
- (198) Et pakkuda lisatõendeid selle kohta, et kasutajatepoolne nõudlus püsis, kui Moby/Toremar hakkas kõigil kuuel liinil teenuseid osutama uue avaliku teenindamise lepingu alusel, esitas Itaalia ka koondstatistika, mis hõlmab perioodi kuni 2018. aasta lõpuni (vt tabelid 4 ja 5). See kinnitab, et kasutajate nõudlus püsis, kuigi oli mõningaid väikesi nihkeid üles- või allapoole, välja arvatud 2012. aasta, millal täheldati suuremat nihet ülespoole, mis tuleneb peamiselt müügivõrgustiku struktuuri uuendamisest, mis mõjutas positiivselt sõitjate arvu suurenemist selle aasta kõrghooajal. Igal juhul ei osutanud iga aasta kohta ja kuni 2018. aasta lõpuni liinide kaupa tehtud statistika analüüs kordagi sellele, et kasutajatepoolne nõudlus konkreetsetel liinidel oleks kadunud.

Aasta	Liin A1	Liin A2	Kiirliin A2	Liin A3	Liin A4	Liin A5	Reisijate arv kokku
2012	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2013	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2014	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2015	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2016	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2017	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2018	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Tabel 4. Aastate 2012–2018 sõitjateveo statistika

Aasta	Liin A1	Liin A2	Kiirliin A2	Liin A3	Liin A4	Liin A5	Sõidukite arv kokku
2012	[...]	[...]		[...]	[...]		[...]
2013	[...]	[...]		[...]	[...]		[...]
2014	[...]	[...]		[...]	[...]		[...]
2015	[...]	[...]		[...]	[...]		[...]
2016	[...]	[...]		[...]	[...]		[...]
2017	[...]	[...]		[...]	[...]		[...]
2018	[...]	[...]		[...]	[...]		[...]

Tabel 5. Aastate 2012–2018 sõidukiteveo statistika ⁽⁶⁷⁾

- (199) Komisjon leiab, et eespool esitatud statistika näitab selgelt tegelikku nõudlust sõitjateveo- ja segaveoteenuste järele kõigil kuuel kõnealusel avaliku teenuse liinil. Seetõttu võib järeldada, et need teenused vastavad üldsuse tegelikele vajadustele ja rahuldavad tegelikku kasutajatepoolset nõudlust.

2) Turutõrke olemasolu

⁽⁶⁷⁾ Kiirliinil A2 ja liinil A5 kasutatud laevad ei saanud vedada sõidukeid.

(200) Üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva teatise punkti 48 kohaselt „ei oleks asjakohane hõlmata konkreetse avaliku teenuse osutamise ülesandega selliseid teenuseid, mida tavapärastes turutingimustes tegutsevad ettevõtjad juba pakuvad või mida nad saavad pakkuda rahuldavalt ja üldsuse huvidega kooskõlas olevatel tingimustel (näiteks teenuse hind, objektiivsed kvaliteeditunnused, jätkuvus ja kättesaadavus), nagu need on määratlenud riik“⁽⁶⁸⁾. Seetõttu peab komisjon uurima, kas teenus oleks olnud ebapiisav, kui selle osutamine oleks jäetud üksnes turujõudude hooleks, võttes arvesse avaliku teenindamise kohustusi, mille liikmesriik on kehtestanud uue avaliku teenindamise lepinguga. Üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva teatise punktis 48 märgitakse selle kohta, et „komisjon [piirdub] kontrollimisega, kas liikmesriik ei ole teinud ilmset viga“.

(201) Komisjon märgib, et sellel ajavahemikul, mille lõpus sõlmiti uus avaliku teenindamise leping Moby/Toremari, osutasid mõnel uue avaliku teenindamise lepingu kohaldamisalasse kuuluval liinil parvlaevateenuseid teised ettevõtjad, kuid mitte tingimata aasta ringi ja sama sagedusega. Tuginedes konkurentsiolekordale, mis eelnes ülesande andmise ajale 2. jaanuaril 2012 (nagu on kirjeldatud põhjenduses 38), hindab komisjon iga asjaomase liini puhul, kas teiste ettevõtjate osutatud teenused olid samaväärsed teenustega, mida Moby/Toremar pidi osutama uue avaliku teenindamise lepingu alusel.

(202) Allpool esitatud tabelis kirjeldatakse konkurentsiolekorda Moby/Toremari teenindatavatel liinidel:

Liin	Moby/Toremar (aastaringised sõidud päevas)	Konkurendid (sõidud päevas)
Livorno–Gorgona–Capraia (liin A1)	Segaveoteenus (sõitjad ja sõidukid)	Puuduvad
Portoferraio–Piombino (Elba saar) (liin A2)	Segaveoteenus, keskmine sõitude arv: — kaheksa sõitu ajavahemikus jaanuarist aprillini — 15 sõitu ajavahemikus aprillist septembrini — kaheksa sõitu ajavahemikus septembrist detsembrini	Moby (aastaringne segaveoteenus), keskmine sõitude arv: — kuus sõitu ajavahemikus jaanuarist märtsini — kaheksa sõitu aprillis, 12 sõitu mais ja 10 sõitu septembris — 12 sõitu ajavahemikus juunist augustini — kaheksa sõitu oktoobris — kuus sõitu novembris ja detsembris Blu Navy (segaveoteenus) — 2012. aastal (aasta ringi) keskmiselt viis sõitu — Alates 2013. aastast ainult märtsist oktoobrini, keskmiselt viis sõitu Elba Ferries (segaveoteenus juunist septembrini), keskmiselt viis kuni kuus sõitu
Piombino–Cavo–Portoferraio (Elba saar) (kiirliin A2)	Sõitjateveoteenus kiirlaevadega	Puuduvad
Piombino–Rio Marina–Pianosa (Elba saar) (liin A3)	Segaveoteenus	Puuduvad
Porto S. Stefano – Giglio saar (liin A4)	Segaveoteenus, keskmine sõitude arv: — kolm kuni neli sõitu ajavahemikus jaanuarist märtsini	Mareglgio (aastaringne segaveoteenus) keskmine sõitude arv: — 0,5–1 sõitu ajavahemikus jaanuarist märtsini — 2 sõitu aprillis ja mais

⁽⁶⁸⁾ Vt kohtuasi C-205/99: Analir jt, ECLI:EU:C:2001:107, punkt 71.

	— neli kuni viis sõitu ajavahemikus aprillist septembrini — neli sõitu ajavahemikus septem- brist detsembrini	— viis kuni kuus sõitu juunis ja juulis — kolm kuni neli sõitu augustis ja septembris — üks kuni kaks sõitu oktoobris — üks sõit novembris ja detsembris
Porto S. Stefano – Giannutri (liin A5)	Sõitjateveoteenust pakkus Maregiglio Moby/Toremariiga sõlmitud allhankelepingu alusel ⁽¹⁾	Puuduvad

⁽¹⁾ Hankedokumentides on allhanke võimalused ette nähtud. Itaalia on esitanud komisjonile konkreetseid summasid – mis on teenuse netokulud –, mida Toscana piirkond maksis igal aastal Moby/Toremari avaliku teenuse osutamise eest Porto S. Stefano – Giannutri liinil. Toremar teeb Maregigliole allhankelepingu alusel kindlasummalise makse. Nimetatud tehing, mis on seotud eralepinguga, ei kuulu käesoleva otsuse kohaldamisalasse.

Tabel 6. Konkurentsiolekord Moby/Toremari teenindatavatel liinidel

- (203) Komisjon on seisukohal, et nagu tabelist 6 selgelt näha, ei ole Moby/Toremari pakutavad teenused asendatavad teiste konkurentide pakutavate teenustega, kuna viimased ei täida või ei täida täies mahus uues avaliku teenindamise lepingus sätestatud avalike teenuste osutamise kohustusi, eelkõige Toremari osutatava teenuse aastaringse käigushoidmise seisukohast. Nimelt kolmel liinil kuuest ei paku peale Moby/Toremari teenust ükski teine ettevõtja (kiirliin A2, liinid A3 ja A5). Sellest tulenevalt on Moby/Toremariiga sõlmitud lepingus nende kolme liini teenindamiseks sätestatud avalike teenuste osutamise kohustused põhjendatud tegeliku avaliku vajadusega tagada eri piirkondi ühendav liiklus, kui turg üksi ei suuda seda pakkuda.
- (204) Mis puudutab liine, kus teenuseid pakuvad ka teised ettevõtjad (liinid A2 ja A4), leiab komisjon, et pakutavate teenuste regulaarsuses on suuri erinevusi. Moby/Toremari sõidab nendel liinidel aasta ringi katkestusteta, samas kui kõik teised eespool esitatud tabelis nimetatud ettevõtjad (st Blu Navy, Elba Ferries ja Maregiglio) ei paku seda pidevat teenust aasta ringi (Blu Navy ja Elba Ferries), samuti ei tee nad seda sama sagedusega nagu Moby/Toremari. Näiteks Blu Navy hakkas 2010. aastal sõitma aprillist novembrini. Seejärel sõitis ta aastal 2012 aasta ringi, tehes keskmiselt viis sõitu, ning 2013. aastal pöördus ta tagasi alge sõiduplaani juurde ja sõitis ainult märtsis ja oktoobris. Maregiglio sõidab liinil A4 aasta ringi, kuid sellegipoolest teeb ta Moby/Toremariiga võrreldes vähem sõite. Nimelt ei sõida Maregiglio jaanuarist veebruarini ja novembrist detsembrini iga päev, igakuiste reiside arv jääb 20–30 vahele. Seega oleks nendel konkreetsetel liinidel Moby/Toremari osutatavate teenusteta saarte vajadus regulaarse ja sagedase aastaringse ühenduse järele mandriga suures ohus, kuna nii Blu Navy kui ka Elba Ferries ei oleks saanud teenust osutada samadel tingimustel nagu Moby/Toremari kogu lepingu kehtivusaja jooksul.
- (205) Komisjon märgib eeskätt nende teenuste kohta, mida osutab Moby (kui Moby/Toremari konkurent) liinil A2, et Moby sõidab regulaarselt aasta ringi ja päevas mitu korda (nt alates viiest sõidust talvel kuni 17 sõiduni suveperioodil), osutades seega Moby/Toremari teenusega väga sarnast teenust.
- (206) Sellegipoolest on Itaalia esitanud teavet, mis näitab, et avaliku teenuse osutamise jätkamine Moby/Toremari poolt oli vajalik ja vastas tegelikule vajadusele avaliku teenuse järele ning et seda üldsuse vajadust mereühenduse järele ei suutnud Moby üksi rahuldada.
- 1) Esiteks kohandati Moby/Toremari sõiduplaani seoses uue avaliku teenindamise lepinguga, et tagada ühendvedu, eelkõige mereveoteenuste parem integreerimine Piombino ja Campiglia Marittima raudteejaamas pakutavate raudteeteenustega;

- 2) teiseks on Itaalia tõendanud, et avalike teenuste osutamise kohustusi täitva ettevõtja olemasolu võimaldaks tagada mereveoteenuse tegeliku katkematuse kogu talveperioodil ning lühendaks oluliselt ja elanikkonna huvides sildumise ooteaega peaaegu pooleteise tunni võrra (nt alates kolmest tunnist Piombinos Toremar puudumise korral kuni pooleteise tunnini nii Toremar kui ka Moby puhul);
- 3) kolmandaks hoiab Moby/Toremar avaliku teenindamise lepingu alusel käigus aastaringset igapäevast õhtust lisasõitu, mis toimub ajavahemikus 30 minutit pärast nende viimast (ülesande andmise ajal) sõitu kuni 00.30 (vt põhjendus 258). Seega teenindab Moby/Toremar iga päev liini A2 viimasel teenindusajal (olenevalt päevast ja kuust kell 22.00 või 22.30). Hinnatud sõiduplaanid näitavad ka seda, et Moby/Toremar teeb päeva esimese sõidu Portoferraioilt mandrile. Seepärast jäävad Moby/Toremari laevad sageli ööseks saare sadamasse dokki – mille tagajärjel kulud on suuremad – et pakkuda esimest ühendust hommikul elanikele, kes sõidavad edasi-tagasi kas oma õpingute või töö pärast, ning tagavad ühenduse meditsiinilistes hädaolukordades;
- 4) neljandaks on väidetud, et Moby üksi ei suudaks teenindada suurt hulka sõitjaid, kes vajavad transporti Piombino ja Portoferraio vahel ja vastupidi. Kuigi suvekuudel veetakse ilmselt palju rohkem sõitjaid, näitavad 2012. aasta esimese kolme kuu (st madalhooaja) andmed, et kummagi (Moby/Toremar või Moby) laeva pardal on olnud pidevalt reisijaid, kes pidid sõitma edasi-tagasi töö või õpingute pärast või muudel isiklikel põhjustel.

(207) Eespool öeldut silmas pidades järeldeb komisjon, et ülesande andmise hetkel avaliku teenuse vajaduste rahuldamiseks ainuüksi turujõududest ei piisanud. On tõsi, et Moby/Toremar oli paljudel liinidel ainus teenuseosutaja, samal ajal kui teistel liinidel ei olnud Toscana saarestikus tegutsevate konkurentide pakutavad teenused oma katkematuse, regulaarsuse, mahu ja kvaliteedi poolest samaväärsed ega rahuldanud seetõttu täielikult Moby/Toremoriga sõlmitud uues teenuste riigihankelepingus sätestatud avaliku teenuse nõudeid.

3) Kõige vähem kahjulik lähenemisviis

(208) Komisjon märgib, et Itaalia on otsustanud sõlmida avaliku teenindamise lepingu ühe ettevõtjaga (Moby/Toremar), selle asemel et kehtestada avalike teenuste osutamise kohustused kõigile ettevõtjatele, kes on huvitatud kõnealuste liinide teenindamisest. Itaalia esitatud teabe põhjal nõustub komisjon, et kasutajatepoolset nõudlust ei olnud võimalik täita avalike teenuste osutamise kohustuste kehtestamisega (vt põhjendus 196). Täpsemalt öeldes on Moby/Toremar mitmel liinil ainus teenuse osutaja ja kus see nii ei ole, ei vasta teiste ettevõtjate pakkumine (kõigile) regulaarsuse, katkematuse ja kvaliteedi nõuetele. Lisaks on enamiku liinide käigushoidmine, eriti madalhooajal, kahjumlik, nii et ilma avaliku teenuse hüvitiseta neid üldse ei teenindatakski. Lisaks arvestab komisjon Itaalia ja abisaajate väidet, mille kohaselt oli avaliku teenindamise lepingu sõlmimise võimalus vajalik ka Toremar erastamise seisukohast. Täpsemalt väidab Itaalia, et Toremar pakkumismenetlus koos uue avaliku teenindamise lepinguga võimaldas i) tagada avaliku mereveoteenuse katkematuse ja ii) suurendada väärtust riigi jaoks. Nendel põhjustel nõustus komisjon (vt põhjendus 96), et Itaalia korraldab pakkumismenetluse Toremar äriüksuse müümiseks koos uue avaliku teenindamise lepinguga. Seejuures oli komisjon nõus ja kordab ka käesolevas otsuses seisukohta, et Itaalia ei saanud tugineda avalike teenuste osutamise kohustusele, mida kohaldatakse kõigi ettevõtjate suhtes, vaid pidi pigem sõlmima avaliku teenindamise lepingu ainult Moby/Toremoriga.

Järeldus

- (209) Eespool esitatud hinnangu põhjal järeldeb komisjon, et Itaalia ei ole teinud Moby/Toremarile usaldatud üldist majandushuvi pakkuvate teenuste kindlaksmääramisel ilmset viga. Seega on komisjoni 2012. aasta otsuses avaldatud kahtlused hajutatud.
- (210) Tegemaks järeldest, et esimene Altmarki kriteerium on täidetud, peab komisjon ikkagi kontrollima, kas Moby/Toremarile usaldati selgelt kindlaks määratud avalike teenuste osutamise kohustused. Sellega seoses märgib komisjon, et avalike teenuste osutamise kohustusi on uues avaliku teenindamise lepingus ja selle lisades (mis sisaldavad näiteks laevade tehnilisi kirjeldusi iga liini puhul) selgelt kirjeldatud. Hüvitist reguleerivad eeskirjad on samuti üksikasjalikult sätestatud uues avaliku teenindamise lepingus, 2009. aasta seaduses ja CIPE direktiivis. Uuel avaliku teenindamise lepingul on ka selge kehtivusaeg (12 aastat), selles nimetatakse Moby/Toremari avaliku teenuse osutajana ning leping sisaldab ülemäärase hüvitise vältimise ja tagasinõudmise korda (vt ka põhjendus 228). Seetõttu järeldeb komisjon, et esimene Altmarki kriteerium on täidetud.

Sildumise eesõigus

- (211) 2009. aasta seaduse artikli 19b lõikes 21 on selgelt sätestatud, et sildumise eesõigus on vajalik ühenduse tagamiseks saartega ning arvestades endise Tirrenia kontserni äriühingute, sealhulgas Moby/Toremari avalike teenuste osutamise kohustusi. Kui avalike teenuste osutamise kohustustega ettevõtjatel ei oleks sildumise eesõigust, peaksid nad (mõnikord) enne sildumist ootama oma järjekorda ja sellest võiksid tekkida viivitused, mis kahjustaksid eesmärgi tagada kodanikele usaldusväärne ja mugav ühendatus. Korrapärane sõidugraafik on saarte elanike liikumisvajaduste rahuldamiseks ja asjaomaste saarte majandusarengule kaasaaitamiseks tõepoolest vajalik. Kuna uues avaliku teenindamise lepingus on lepingu alusel teenindatavate liinide väljumiseks ette nähtud konkreetsed sõiduplaanide koostamise kohustused, aitab sildumise eesõigus tagada, et sadamad eraldavad kaikohti ja sildumisaegu nii, et avaliku teenuse osutajal oleks võimalik täita oma avalike teenuste osutamise kohustusi. See sildumise eesõigus läks Toremari omandamisel üle Moby/Toremari. Seda arvestades leiab komisjon, et selle meetme eesmärk on võimaldada Moby/Toremari täita oma avalike teenuste osutamise kohustust, mis kujutab endast tõelist üldist majandushuvi pakkuvat teenust (vt põhjendus 209). Lisaks sellele on Itaalia kinnitanud, et sildumise eesõigus kehtib ainult avalike teenuste osutamise korra alusel osutatavatele teenustele. Seetõttu vastab ka sildumise eesõigus Altmarki kohtuotsuse esimesele tingimusele.

6.1.2.2. Teine Altmarki kriteerium

- (212) Komisjon tuletab meelde, et 2012. aasta otsuses (vt selle punkt 205) jõudis ta esialgsele seisukohale, et Altmarki kohtuotsuse teine kriteerium on täidetud.
- (213) Seda arvestades märgib komisjon, et hüvitise arvutamise aluseks olevad parameetrid on eelnevalt kindlaks määratud ja vastavad läbipaistvusnõuetele kooskõlas teise Altmarki kriteeriumiga.
- (214) Täpsemalt öeldes selgitatakse hüvitise arvutamise parameetreid üksikasjalikult CIPE direktiivis ja neid on kohaldatud uues avaliku teenindamise lepingus (ja selle lisades). Hüvitise arvutamise meetod, sealhulgas näiteks arvestatud kuluelemendid, on üksikasjalikult sätestatud CIPE direktiivis. Kuna sildumise eesõigusega ei kaasne Moby/Toremari rahalist hüvitist, leiab komisjon, et see meede on teise Altmarki kriteeriumiga kooskõlas.
- (215) Seetõttu jõuab komisjon järeldusele, et Altmarki kohtuotsuse teine tingimus on täidetud.

6.1.2.3. Kolmas Altmarki kriteerium

- (216) Kolmanda Altmarki tingimuse kohaselt ei saa üldist majandushuvi pakkuva teenuse osutamise eest saadud hüvitist ületada avalike teenuste osutamise kohustuste täitmisest tulenevate kulude täielikuks või osaliseks katmiseks vajalikku summat, võttes arvesse sellega seonduvaid tulusid ning mõistlikku kasumit nende kohustuste täitmise eest.
- (217) Altmarki kohtulahendis ei esitata aga mõistliku kasumi mõiste täpset määratlust. Üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva teatise kohaselt tuleks mõistliku kasumi all mõista kapitalitootluse määra, mida keskmine ettevõtja vajab, kaaludes riski suurust arvestades, kas osutada kogu volituste kehtivuse ajal üldist majandushuvi pakkuvat teenust või mitte. Riski suurus oleneb asjaomastest sektorist, teenuse liigist ja hüvitismehhanismi iseloomust.
- (218) 2012. aasta otsuses väljendas komisjon kahtlust endise Tirrenia kontserni äriühingutele, sealhulgas Moby/Toremari alates 2012. aastast makstud hüvitiste proportsionaalsuse suhtes. Nimelt asus komisjon esialgu seisukohale, et kindlaksmääratud 6,5 % suurune riskipreemia ei kajastanud riski asjakohast suurust, kuna esmapilgul näis, et Moby/Toremari ei võta enda kanda riski, mis selliste teenuste osutamisega tavaliselt kaasnevad. Täpsemalt hõlmavad hüvitise arvutamiseks kasutatavad kuluelemendid kõiki teenuse osutamisega seotud kulusid ja muutusi, nt kütusehindade muutusi. Selle tulemusel leidis komisjon selles etapis, et Moby/Toremari võis saada liiga suurt hüvitist.
- (219) Komisjon märgib, et uues avaliku teenindamise lepingus sätestatud hüvitamise meetodi teatavad aspektid näivad tõepoolest vähendavat Moby/Toremari äririski. Eelkõige kohandatakse igal aastal maksimaalseid piletihindu, mida Moby/Toremari võib küsida, et võtta arvesse inflatsiooni ja kajastada tarbijahinnaindeksi muutumist. Lisaks sisaldab uus avaliku teenindamise leping teatavaid klausleid (vt põhjendus 87), mille eesmärk on säilitada avalike teenuste

majanduslik-rahaline tasakaal. Eelkõige juhul, kui avaliku teenuse hüvitis ei ole piisav uue avaliku teenindamise lepinguga ülesandeks tehtud teenuste kulude katmiseks, võimaldavad need klauslid läbi vaadata i) tariifisüsteemi, ii) pakutavate avalike teenuste taseme, iii) aastase piirhinna taseme ja iv) kapitalitoetused investeeringuteks.

- (220) Lepingu artikli 26 kohaselt võib Moby/Toremar juhul, kui tekib majanduslik ja rahaline tasakaalustamatus, taotleda tasakaalustamist, esitades ettepaneku Toscana maakonnale. Seejärel esitatakse see ettepanek lepingu haldamise eest vastutavale tehnilisele komisjonile. Itaalia on esitanud komisjonile teabe (vt tabel 7) tasakaalustavate maksete kohta, mis tulenevad Moby/Toremari suurematest käibemaksukuludest ja kütusehinna tõusust aastatel 2012–2018.

<i>Eurodes</i>	Riiklik hüvitis lepingu alusel	Tasakaalustav makse	Kokku
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

Tabel 7. Tasakaalustavad maksed

- (221) Nagu eespool esitatud tabel näitab ja nagu Itaalia on täiendavalt selgitanud, korrigeeriti lepingu majandusliku tasakaalu säilitamiseks hüvitist 2012. aasta eest, samas kui alates 2013. aastast kuni lepingu lõpuni võeti meetmeid tariifisüsteemi raames, kohandades piletihindu. 2014. ja 2015. aastal korrigeeriti hüvitist veel kord, mille tulemusena tehti täiendav tasakaalustav makse vastavalt 2013. ja 2014. aasta ebarahuldava tariifisüsteemi tõttu, samas kui 2016.–2018. aastal ei olnud korrigeerimine vajalik.
- (222) Kuigi need kaitsemeetmed paistavad vähendavat Moby/Toremari äririski, on komisjon seisukohal, et äriühingutel on endiselt risk, et hüvitis ei pruugi olla teenuse osutamise kulude katmiseks piisav. Tasakaalustamise ettepanekut ei pruugita alati heaks kiita, kuna Toscana maakond arutab asja sisuliselt ja teeb oma otsuse pärast seda, kui tehniline komisjon on esitanud 90 päeva jooksul alates Moby/Toremari taotluse saamist oma arvamuse. Kuni otsuse vastuvõtmiseni peab Moby/Toremar jätkama avaliku teenuse osutamist muudatusteta. Ühel juhul lükatigi selline tasakaalustamise taotlus tagasi, kuna avaliku teenindamise lepingu artikli 26 tingimused ei olnud täidetud ⁽⁶⁹⁾.
- (223) Lisaks märgib komisjon, et tasakaalustavat makset ei kohaldata mitte kõigi kulukategooriate suhtes. Eelkõige peaks vastavalt avaliku teenindamise lepingu artiklile 26 Moby/Toremari kandma juhtimise ebatõhususest tulenevad kulud, laenukasutuse kulutused ja tööõiguse nõuete täitmisega seotud personali ühikukulude suurenemise. Seetõttu säilib Moby/Toremari motivatsioon osutada oma teenuseid tõhusalt ja vähimate kuludega kogukonna jaoks.
- (224) Nagu on öeldud eespool põhjendustes 46–50, on CIPE direktiivis ette nähtud, et kapitalitootluse määramiseks kapitali kaalutud keskmise hinna (WACC) valemi alusel kasutatakse 6,5 % suurust riskipremiat. Praktikas kohaldata aga 6,5 % suurust kindlamääralist kapitalitootlust (vt ka põhjendus 133).

⁽⁶⁹⁾ 3. aprilli 2012. aasta kiri, viitenumber: AOOGR-0096174/O.80.

- (225) Nagu on osutatud tabelis 8, näitavad ajavahemiku 2012–2018 arv näitajad, et tegelik avaliku teenuse hüvitis ei olnud teenuse netokulu, sealhulgas 6,5 % kapitalitootluse katmiseks piisav. Kooskõlas 2011. aasta üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva raamistiku punktiga 47 hindab komisjon, kas kogu lepingu kehtivuse ajal on makstud ülemääraseid hüvitisi. Ajavahemikul 2012–2018 sai Moby/Toremar veidi üle 4 miljoni euro võrra vähem, kui oli rahastamiskõlblik summa. Põhimõtteliselt kattis Moby/Toremar sellel perioodil makstud hüvitis avaliku teenuse netokulud, kuid tegelikku kapitalitulu peaaegu ei saadudki (st see oli veidi üle 30 000 euro). Need arvud kinnitavad, et lepingu artiklis 26 sätestatud tasakaalustamise sätted ei kaitse Moby/Toremari kõigi avaliku teenuse osutamise seotud riskide eest.

Toremari avaliku teenuse osutamine	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Kõik kokku
Kogutulu	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
- kogukulu	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
- amortisatsioon	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
= avaliku teenuse netokulud	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
+ kapitalitootlus (6,5%)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
= hüvituskõlblik	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
+ tegelik hüvitis	15 324 255 €	13 234 327 €	14 437 102 €	14 043 559 €	13 212 118 €	13 523 598 €	13 706 440 €	97 481 399 €
= ülemäärane / ebapiisav hüvitamine	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	- 4 169 085 €

Tabel 8. Toremari avaliku teenuse osutamise netokulud ajavahemikul 2012–2018

- (226) Itaalia selgitas ametliku uurimise käigus (vt põhjendus 133), et kuna hüvitise pakkumismenetluses esitatud ülemäärane on sätestatud 2009. aasta seaduses, otsustati arvutamist lihtsustada ja kohaldada 6,5 % kindlamääralise kapitalitootlusega. Itaalia on seisukohal, et tema lihtsustatud lähenemisviis on konservatiivne (vt põhjendus 134) ega võimalda Moby/Toremarile maksta suuremat hüvitist kui see, mis kehtestati CIPE direktiivi kohaselt.
- (227) Seda tausta arvesse võttes on komisjon võrrelnud Moby/Toremari suhtes kohaldatud 6,5 % suurust kapitalitootlust võrdlusrühma 2011. aastal (aasta enne Moby/Toremarile ülesande andmist) saavutatud kapitali keskmise tootlusega. Võrdlusrühm koosneb valitud parvlaevaettevõtjatest, kes pakkusid mereühendusi Itaalia piires või Itaalia ja teiste liikmesriikide vahel ⁽⁷⁰⁾. Analüüs näitab, et Moby/Toremar saavutatud kapitalitootlus on napilt väiksem kui võrdlusrühma saadud keskmine tulu. See võrdlus näitlikustab, et aastal enne Moby/Toremarile ülesande andmist ei olnud 6,5 % suurune kapitalitootlus mõistlik.
- (228) Lisaks märgib komisjon positiivse küljena seda, et uue avaliku teenindamise lepingu kohaselt peab Moby/Toremar saatma oma raamatupidamisdokumendid (milles peetakse arvestust liinide kaupa ja mille on kinnitanud sõltumatu audiitor) igal aastal Toscana maakonnale, et viimane saaks kontrollida, kas Moby/Toremar on saanud ülemäärast hüvitist või mitte. See annab lisatagatise, et vältida ülemäärase hüvitise andmist Toremarile. Lisaks, kuna Toremar tegeles ainult äritegevusega, on ristsubsideerimine igal juhul välistatud. Itaalia esitas need raamatupidamisdokumendid ka ajavahemiku 2012–2018 kohta, mis võimaldas komisjonil teha tabelis 8 esitatud arvutused.
- (229) Eelpool esitatu põhjal järeldab komisjon, et Toremarile makstud avaliku teenuse hüvitis ei ületa avalike teenuste osutamise kohustuste täitmise kulude katmiseks vajalikku summat, võttes arvesse saadud tulu ja mõistlikku kasumit. Täpsemalt leiab komisjon, et CIPE direktiiviga kehtestatud 6,5 % suurust riskipremiat tuleb hinnata koos 2009. aasta seaduses sätestatud hüvitise maksimumsummaga. Seda silmas pidades oli kapitalitootlus, mida Toremar eelanalüüsi kohaselt võis oodata, kooskõlas riskidega, mis tekkisid talle uue avaliku teenindamise lepingu alusel avalike teenuste osutamisel. Seetõttu on komisjoni kahtlused Altmarki kohtuotsuse kolmanda tingimuse täitmise suhtes hajutatud.

⁽⁷⁰⁾ Eelkõige puudutab see äriühinguid Minoan Lines Shipping, La Méditerranéenne, Moby, Grandi Navi Veloci, Libertylines, Grimaldi Group, Corsica Ferries, SNAV ja Caronte & Tourist. Endise Tirrenia kontserni teised äriühingud (nt Caremar, Laziomar) on võrdlusrühmast välja jäetud.

- (230) Mis puudutab sildumise eesõigust ja sellest tuleneda võivat mis tahes ülemäärast hüvitamist, märgib komisjon järgmist. Itaalia väidab, et sildumise eesõigusest tulenevad võimalikud rahalised eelised oleksid piiratud (vt põhjendus 137). Seega oleks ka sellest meetmest tulenev ülemäärase hüvitamise oht väike. Peale selle kui see meede vähendaks avaliku teenuse osutaja tegevuskulusid või suurendaks tema tulusid, kajastuks selline mõju täielikult ettevõtja raamatupidamises. Komisjoni eespool esitatud analüüs (vt põhjendus 228) kinnitas, et ajavahemikul 2012–2018 ei saanud Moby/Toremar ülemäärast hüvitist. Seetõttu järeldab komisjon, et ka sildumise eesõigus on Altmarki kolmanda kriteeriumiga kooskõlas.

6.1.2.4. Neljas Altmarki kriteerium

- (231) Neljas Altmarki kriteerium on täidetud juhul, kui üldist majandushuvi pakkuva teenuse osutamise eest makstava hüvitise saaja on valitud pakkumismenetluse teel, mis võimaldab välja valida pakkuja, kes on võimeline osutama üldist majandushuvi pakkuvat teenust üldsusele kõige väiksemate kuludega; või kui hüvitise saaja ei ole valitud pakkumismenetluse teel, on kriteerium täidetud juhul, kui hüvitis on arvutatud hästi korraldatud juhtimisega ettevõtja kulude põhjal.
- (232) Üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva teatise punkti 63 kohaselt on lihtsaim viis, kuidas riigiasutused saaksid täita neljandat Altmarki kriteeriumi, korraldada kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 2004/17/EÜ ⁽¹⁾ ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 2004/18/EÜ ⁽²⁾ avatud, läbipaistev ja mittediskrimineeriv riigihankemenetlus.
- (233) Komisjon märgib, et käesoleval juhul alustati pakkumismenetlust enne Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2014/24/EL ⁽³⁾ (mida kohaldatakse mereveeteenuste osutamiseks sõlmitud riigihankelepingute suhtes) ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2014/25/EL ⁽⁴⁾ jõustumist. Sel ajal kohaldati direktiive 2004/17/EÜ ja 2004/18/EÜ. Direktiivi 2004/17/EÜ ei kohaldata siiski selliste mereveeteenuste suhtes, nagu osutab Moby/Toremar. Direktiivi 2004/17/EÜ artiklis 5 on tõepoolest sätestatud, et selle kohaldamisalasse kuuluvad ainult raudtee-, automaatsüsteemide, trammi-, trollibussi-, bussi- või kaabeltranspordi teenused.
- (234) Lepingud, mille avaliku sektori hankijad on sõlminud mere-, ranniku- või jõetransporditeenuste osutamise valdkonnas, kuuluvad direktiivi 2004/18/EÜ põhjenduse 20 alusel hoopis selle direktiivi kohaldamisalasse. Veetransporditeenused on loetletud ka selle direktiivi II B lisas, mis tähendab, ⁽⁵⁾ et nende suhtes kohaldatakse ainult selle artikli 23 ja artikli 35 lõiget 4. See tähendab, et vastavalt direktiivile 2004/18/EÜ kohaldatakse mereveeteenuste riigihankelepingu suhtes ainult tehnilisi kirjeldusi käsitlevaid kohustusi (artikkel 23) ja lepingu sõlmimise teate avaldamise kohustust (pärast lepingu sõlmimist ja seetõttu pakkumismenetluse lõpus, mitte alguses: artikli 35 lõige 4). Kõik muud direktiiviga 2004/18/EÜ ette nähtud eeskirjad – sealhulgas avaldatavate teadete sisu käsitlevad sätted (artikli 36 lõige 1) ja valikukriteeriumide sätted (artiklid 45–52) – ei ole mereveeteenuste riigihankelepingute suhtes kohaldatavad.
- (235) Lisaks ei kohaldata direktiivi 2004/18/EÜ selle direktiivi artikli 1 lõikes 4 määratletud teenuste kontsessioonide suhtes ⁽⁶⁾. Komisjon märgib, et teenuste kontsessioonidele (ja riigihankelepingutele), mis pakuvad teatavat piiriülest huvi, kehtivad siiski aluslepingu läbipaistvuse, diskrimineerimiskeelu ja võrdse kohtlemise üldpõhimõtte.

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

⁽²⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 31. märtsi 2004. aasta direktiiv 2004/18/EÜ ehitustööde riigihankelepingute, asjade riigihankelepingute ja teenuste riigihankelepingute sõlmimise korra kooskõlastamise kohta (ELT L 134, 30.4.2004, lk 114).

⁽³⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 26. veebruari 2014. aasta direktiiv 2014/24/EL riigihangete kohta ja direktiivi 2004/18/EÜ kehtetuks tunnistamise kohta (ELT L 94, 28.3.2014, lk 65).

⁽⁴⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 26. veebruari 2014. aasta direktiiv 2014/25/EL, milles käsitletakse vee-, energeetika-, transpordi- ja postiteenuste sektoris tegutsevate üksuste riigihankeid ja millega tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2004/17/EÜ (ELT L 94, 28.3.2014, lk 243).

⁽⁵⁾ Direktiivi 2004/18/EÜ artikli 21 kohaselt.

⁽⁶⁾ Direktiivi 2004/18/EÜ artikli 1 lõige 4 on sõnastatud järgmiselt: „Teenuste kontsessioon – sama liiki leping kui teenuste riigihankeleping, välja arvatud asjaolu, et vastutasuks teenuste osutamise eest antakse üksnes õigus teenust kasutada või see õigus koos tasuga“.

- (236) Eespool esitatu põhjal järeldab komisjon, et direktiivi 2004/18/EÜ saab kohaldada ainult riigihankelepingu korral, kuid mitte siis, kui see puudutab teenuste kontsessiooni. Peale selle, kuna kõnealune juhtum puudutab veetransporditeenuseid, mille suhtes kohaldatakse avaliku teenindamise lepingut, oleksid kohaldatavad ainult mõned selle direktiivi nõuded, nagu eespool öeldud. Seda arvestades leiab komisjon, et neljanda Altmarki kriteeriumi täidetuse tõendamisel ei saa ta tugineda üksnes riigihankedirektiivide järgimisele. Sel põhjusel hindab komisjon allpool, kas Itaalia kasutatud pakkumismenetlus oli konkureeriv, läbipaistev, mittediskrimineeriv ja tingimusteta. Selle hinnangu andmisel tugineb komisjon asjakohastele juhtnööridele, mis on esitatud tema abi mõistet käsitlevas teatises ⁽⁷⁾ (eriti selle punktides 89 jj) ja üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitlevas teatises (eriti selle punktides 63 jj).

Pakkumismenetluse konkureeriv ja läbipaistev iseloom

- (237) Abi mõistet käsitleva teatise punktis 90 sätestatakse, et hankemenetlus peab olema konkureeriv, ⁽⁷⁸⁾ et võimaldada huvitatud ja kvalifitseerunud pakkujatel menetluses osaleda. Lisaks peaks menetlus teatise punkti 91 kohaselt olema läbipaistev, et kõik huvitatud pakkujad saaksid igas menetlusetapis võrdset ja nõuetekohast teavet. Samas punktis rõhutatakse ka, et teabe kättesaadavus, huvitatud pakkujate seisukohast piisav aeg ning valiku ja lepingu sõlmimise kriteeriumide selgus on kõik läbipaistva valikumenetluse otsustava tähtsusega osad, ning osutatakse sellele, et hankemenetluse kohta tuleb avaldada piisaval määral teavet, nii et kõik potentsiaalsed pakkujad saaksid seda arvesse võtta.
- (238) Käesoleval juhul avaldati pakkumismenetluses osalemise kutse *Euroopa Liidu Teatajas*, samuti riiklikus ja piirkondlikus ametlikus väljaandes ning üleriigilistes ajalehtedes (vt põhjendus 56). Selles kutses kutsuti kõiki, kes suudavad „tagada mereveoteenuste katkematus“, teatama oma huvist, ega seatud lisatingimusi. Potentsiaalsetele pakkujatele anti oma huvist nõuetekohaselt teatamiseks piisavalt aega, mis võimaldas neil edasises protsessis osaleda. Seetõttu on komisjon seisukohal, et Toscana maakonna kavatsusest müüa Toremar ja sõlmida avaliku teenindamise leping anti laialdaselt teada, nii et see jõudis kõigi võimalike pakkujateni.
- (239) Lisaks tuleb pakkujatele esitada kõik dokumendid ja kogu teave, mida on vaja pakkumisprotsessis osalemiseks, et nad saaksid müüki pandud äriühingut nõuetekohaselt hinnata. Selline teave tuleb potentsiaalsetele pakkujatele kättesaadavaks teha läbipaistval ja mittediskrimineerival viisil, nii et kõigil huvitatud osalejatel on võrdne juurdepääs asjakohasele teabele.
- (240) Esiteks mainiti osalemiskutses, et pakkujad peavad suutma „tagada mereveoteenuste katkematus“. See oli ainus valikukriteerium, mida Itaalia kohaldas, et otsustada, kas huvitatud isikutel lubatakse pakkumismenetluses osaleda. Kuigi osalemiskutses ei täpsustatud, kuidas pakkujad saavad tõendada, et nad vastavad sellele nõudele, tähendas see vaikumisi, et kasutada võidakse mis tahes sobivaid tõendamisvahendeid ⁽⁷⁹⁾. Kuna ühtki pakkumismenetluses osalemise huvist teatanud 11 isikut ei jätud kõrvale, on komisjon seisukohal, et see valikukriteerium oli kõigile huvitatud pakkujatele selge ja põhjendatud ka taotletava eesmärgi seisukohast.
- (241) Teiseks selgitati huvitatud isikutele viitega 2009. aasta seadusele, et uus avaliku teenindamise leping sõlmitakse pärast pakkumismenetluse lõppu ja avaliku teenuse eest makstava hüvitise maksimumsummaks määrati 13 005 441 eurot aastas. Lisaks märgiti osalemiskutses, et eesmärk on müüa Toremar fikseeritud hinnaga 10 258 397 eurot. Peale selle, nagu Itaalia kinnitas, tehti kogu müügi ulatust käsitlev asjakohane teave, sealhulgas ostja ja Itaalia vahel sõlmitava avaliku teenindamise lepingu projekt, kättesaadavaks 11 isikule, kes teatasid pakkumismenetluses osalemise huvist. See võimaldas neil isikutel otsustada, kas ja kui suur pakkumus teha. Selle

⁽⁷⁷⁾ Komisjoni teatis riigiabi mõiste kohta ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses (ELT C 262, 19.7.2016, lk 1).

⁽⁷⁸⁾ Abi mõistet käsitlevas teatises märgib komisjon, et riigiabi puhul osutavad liidu kohtud sageli „avatud“ hankemenetlusele. Mõiste „avatud“ ei osuta siiski konkreetsele menetlusele, mis on sätestatud riigihangete direktiivis. Seetõttu leiab komisjon, et sõna „konkureeriv“ on asjakohasem. Selles teatises on komisjon märkinud ka seda, et sellega ei kavatseta kalduda kõrvale kohtupraktikaga sätestatud sisulistest tingimustest.

⁽⁷⁹⁾ Lisaks, nagu eespool selgitatud (vt põhjendus 234), ei kohaldata selle pakkumismenetluse suhtes direktiivi 2004/18/EÜ artikli 36 lõiget 1. Seetõttu polnud Itaalia tegelikult kohustatud osalemiskutses valikukriteeriume esitada.

põhjal leiab komisjon, et osalemiskutse andis piisava selguse selles, et müük puudutab Toremari äriüksust, mis on seotud uue avaliku teenindamise lepinguga. Pärast oma huvist teatamist anti isikutele juurdepääs kogu vajalikule teabele, et otsustada võimaliku pakkumuse tegemise üle.

- (242) Kolmandaks leiab komisjon, et osalemiskutse tõmbas ligi märkimisväärse hulga potentsiaalseid pakkujaid. Kõik 11 äriühingut, kes esitasid osalemisavalduse, said seejärel Toscana maakonnalt üksikasjalikku teavet protsessi kohta. Peale selle näib, et vastavalt direktiivi 2004/18/EÜ sätetele ei olnud Itaalia kohustust esitada konkursikutses sõlmitava lepingu kohta muud lisateavet kui märkus avaliku teenuse osutamise katkematusel ja viide teenust reguleerivatele õigusnormidele (vt põhjendus 234).
- (243) Neljandaks sisaldas konkursikutse minimaalset vajalikku teavet, mida oli vaja osalemisavalduse esitamiseks (st avaliku teenuse katkematus), ning selle alusel ei oleks saanud muidu huvitatud merendusettevõtjaid välja jätta. Planeerimisasutused tegid otsuse tagada avaliku teenuse katkematus ja ühendada Toscana saarestiku saared mandriga. Nagu eespool selgitatud, tehti see tingimus eelnevalt teatavaks kõigile potentsiaalsetele ettevõtjatele, kes teatasid huvist pakkumismenetluses osaleda. Seetõttu nõustub komisjon Itaaliaga, et selles etapis puudus kontroll potentsiaalsete pakkujate üle (vt põhjendus 127), mis näitab, et planeerimisasutusel ei olnud kavatsust anda avaliku teenuse katkematus kohustusliku nõude lisamise tulemusena valikulist eelist mõnele potentsiaalsele pakkujale, kellega sõlmitakse avaliku teenindamise leping ja kellele antakse üle Toremari äriüksuse omandiõigus. Komisjon märgib ka seda, et kogu asjakohane teave valikukriteeriumide ja menetluse edasise kulu kohta oli esitatud kutses, mis saadeti kõigile 11-le menetluses osalemise huvist teatanud isikule ⁽⁸⁰⁾.
- (244) Lõpuks leiab komisjon, et Toscana maakonna algatus luua spetsiaalne digiplatvorm või andmeruum, mis sisaldab kõiki vajalikke dokumente, on võimaldanud kõigil potentsiaalsetel pakkujatel saada võrdselt, täielikult ja nõuetekohaselt kogu teave, mida nad oma pakkumuse koostamiseks vajasisid.
- (245) 2012. aasta otsuses väljendas komisjon kahtlust selle kohta, kas lisaks kvalitatiivsetele standardtingimustele, mis igal juhul avalike teenuste osutamise kohustusena kehtestatakse, tuleb pakkujatele esitada teatavad pakkumismenetluse *tehnilised ja rahalised nõuded* (vt põhjendus 113). Veel kahtles komisjon, kas selliste nõuetega saab nõustuda kõnealuses olukorras, kus müüki pannakse kogu äriühing.
- (246) Uurimise käigus sai komisjon teavet, mis tema kahtlusi hajutas. Komisjon leiab, et tehniliste ja finantsnõuete tõttu ei ole ühtegi potentsiaalset pakkujat kõrvale jäetud ja seda järgmistel põhjustel.
- (247) Esiteks lisati tehnilised ja finantsnõuded pakkumisdokumentidesse ja seega olid need kõigile potentsiaalsetele pakkujatele teada juba protsessi väga varajases etapis. Need nõuded lisati rahvusvaheliselt avaldatud hanketeatesse, millega kutsuti kõiki nendele nõuetele vastavaid huvitatud ettevõtjaid osalemisavaldust esitama.
- (248) Teiseks märgib komisjon, et erinõuded esitati menetluses osalemise objektiivsete tingimustena ja seega ei ole need pakkumuste hindamise kriteeriumid, samuti ei antud nende eest punkte. Sellest tulenevalt ei olnud avaliku sektori hankijatel pakkujate menetluse järgmisse etappi valimisel mingit kaalutlusõigust.

⁽⁸⁰⁾ Kutse sisaldab muu hulgas teavet Tirreniale esitatud 9 772 572 euro suuruse krediidi nõude kohta (vt põhjendused 69–71).

- (249) Kolmandaks, võttes arvesse pakkumismenetluse korraldamise viisi (st äriühingu müügi sidumine uue avaliku teenindamise lepingu sõlmimisega), on komisjon seisukohal, et Toscana maakonna eesmärk tagada avaliku teenuse osutamise katkematus rangeimate võimalike kvaliteedinõuete kohaselt on õigustatud avaliku huvi eesmärk, ⁽⁸¹⁾ mida ei oleks olnud ilma nimetatud nõueteta võimalik saavutada. Lisaks näitab asjaolu, et nimetatud nõudeid sisaldanud hanketeate avaldamise tulemusel esitati 11 osalemisavaldust, ilmselgelt, et nende nõuete kehtestamisel ei olnud heidutavat mõju.
- (250) Eespool esitatul põhjal leiab komisjon, et pakkumismenetlus oli tervikuna konkureeriv ja läbipaistev. Eelkõige tehti asjaomase piirkondliku või rahvusvahelise turu kõigi võimalike pakkujateni jõudmist võimaldaval viisil laialdaselt teatavaks Toscana maakonna kavatsus loobuda Toremari äriüksusest ja sõlmida võitjaga uus 12aastane avaliku teenindamise leping. Lisaks võtab komisjon arvesse, et oma huvist teatamine oli potentsiaalsete pakkujate jaoks lihtne ja nad ei pidanud selles etapis mingeid kohustusi võtma. Eeldades, et nad suudavad tõendada, et nad vastavad ainsale valikukriteeriumile, mis on suutlikkus tagada teenuse katkematus, anti neile isikutele kogu vajalik teave ja aeg, et nad saaksid otsustada, kas ja kui suure pakkumuse nad tahavad teenuse kohta teha. Nendel põhjustel leiab komisjon, et tema kahtlused, et pakkumismenetlus ei olnud osalemiskutse võimalike puuduste tõttu piisavalt läbipaistev, on hajutatud.

Pakkumismenetluse mittediskrimineeriv laad

- (251) Abi mõistet käsitleva teatise punktis 92 rõhutatakse, et kõikide pakkujate mittediskrimineeriv kohtlemine kogu menetluse jooksul, objektiivsed valiku ja lepingute sõlmimise kriteeriumid, mis on enne menetlust kindlaks määratud, on asendamatud tingimused, et tagada menetluse tulemuseks oleva tehingu vastavus turutingimustele. Lisaks märgitakse samas punktis, et võrdse kohtlemise tagamiseks peavad lepingu sõlmimise kriteeriumid võimaldama pakkumusi objektiivselt võrrelda ja hinnata.
- (252) Nagu eespool märgitud (vt põhjendus 240), sisaldas osalemiskutse ainult üht tingimust: pakkujad peavad suutma „tagada mereveoteenuse katkematus“. Kõik 11 kutsele vastanud ja huvist teatanud isikut olid sellest kohustusest teadlikud. Komisjon leiab, et see tingimus oli objektiivne ja see oli kõigile huvitatud isikutele osalemiskutses piisavalt selgeks tehtud.
- (253) Seejärel kutsuti 11 huvitatud pakkujat pakkumust esitama ja kõigile neile anti juurdepääs virtuaalsele andmeruumile, mis sisaldas kogu asjakohast teavet (vt põhjendus 62), mis võimaldas neil hinnata Toremari äriüksust ja uut müüki pandud avaliku teenindamise lepingut. Seega said kõik pakkujad sama teavet ja neid koheldi kogu aeg võrdselt.
- (254) Seetõttu on komisjoni 2011. aasta otsuses osalemiskutse mittediskrimineerivuse suhtes väljendatud kahtlused hajutatud. Kõiki isikuid teavitati pakkumismenetluse eri etappides nõuetekohaselt ja võrdselt, mis võimaldas neil teha oma pakkumuse, tundes täielikult menetlust ja nõudeid. Komisjon leiab ka, et pakkumuste hindamise kriteeriumid võimaldasid pakkumusi objektiivselt võrrelda ja hinnata.

Teenuste osutamine kogukonna jaoks võimalikult väikeste kuludega

- (255) Üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva teatise punktis 65 on märgitud, et Euroopa Kohtu praktika kohaselt välistab riigihankemenetlus riigiabi olemasolu ainult siis, kui selle abil on võimalik valida välja pakkuja, kes on võimeline osutama teenust „kogukonnale vähima kuluga“.
- (256) Praegusel juhul korraldati pakkumismenetlus uue avaliku teenindamise lepingu kohta, mis on seotud Toremari äriühinguga, mitte ainult avaliku teenindamise lepingu enda kohta. Itaalia otsustas, et Toremari äriüksuse müügihind määratakse kindlaks (sõltumatu eksperdi hinnangu alusel) ja see ei ole läbiräägitav, samas kui teenuste riigihankelingu puhul valis Itaalia majanduslikult soodsaima pakkumuse, mille puhul hind annab 20 punkti, kvaliteet 70 punkti ja lisateenused 10 punkti (vt põhjendused 60 ja 61).

⁽⁸¹⁾ Kohtuasi C-205/99 Asociación Profesional de Empresas Navieras de Líneas Regulares (Analir) ja teised vs. Administración General del Estado, ECLI:EU:C:2001:107, punkt 37.

- (257) Seoses majanduslikult soodsaima pakkumise kasutamisega on üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva teatise punktis 67 öeldud, et (lisaks „madalaimale hinnale“) neljanda Altmarki kriteeriumi täitmiseks loetakse piisavaks ka „majanduslikult kõige soodsam pakkumus“ tingimusel, et pakkumuste hindamise kriteeriumid [...] on piisavalt tihedasti seotud pakutava teenuse sisuga ja võimaldavad majanduslikult kõige soodsamal pakkumusel vastata turuväärtusele“⁽⁸²⁾.
- (258) Komisjon märgib, et Itaalia pani rõhku sellise ettevõtja valimisele, kes osutaks teenust vastavuses rangete kvaliteedistandarditega, võttes arvesse teatavaid nõudeid. Pakkumiskutse sisaldas kogu vajalikku teavet pakkumusega seotud rahaliste ja tehniliste nõuete kohta. Eelkõige tehnilise pakkumuse puhul (mida hinnati kokku 80 punktiga ja ülejäänud 20 punkti määrati hinnakriteeriumile) kutsuti kõiki 11 huvist teatanud mereveoettevõtjat esitama teavet laevade keskmise vanuse kohta iga liini ja iga lepinguaasta arvestuses, puuetega reisijatele ette nähtud mahutavuse ja struktuuriliste rajatiste kohta, samuti teavet valitud ettevõtja võimaluste kohta planeerida aasta ringi lisasõite teatavatel teenindusaegadel (sealhulgas öised sõidud). Need kvaliteedikriteeriumid on ilmselgelt tihedalt seotud mereveoteenuse osutamisega ja annavad sellele lisaväärtust. Seetõttu leiab komisjon, et majanduslikult soodsaima pakkumuse kasutamine asjaomase teenuse puhul, mis oli seotud Toremari äriüksuse müügiga, võimaldas Itaalia luua tõhusa konkurentsi ja saada võimalikult suure väärtusega teenus vähimate kuludega kogukonnale.
- (259) Mis puudutab eelkõige teenuse sidumist Toremari äriüksuse müügiga, siis 2012. aasta otsuses asus komisjon esialgsele seisukohale, et uue avaliku teenindamise lepingu pakkumismenetlus ilma kohustuse võtta üle avaliku teenuse osutamiseks vajalikud Toremari laevad oleks toonud kaasa väiksemad kulud kogukonna jaoks.
- (260) Komisjon on juba eespool järeldanud, et pakkumismenetlus on olnud piisavalt läbipaistev ja mittediskrimineeriv, et võimaldada osaleda võimalikult paljudel potentsiaalsetel pakkujatel. Pärast osalemiskutse laialdast avaldamist vastas jaatavalt 11 mereveoettevõtjat. Kõigile 11 osalejale saadetud kutses oli esitatud kogu pakkumismenetlust puudutav teave. Lisaks lõi Toscana maakond spetsiaalse digiplatvormi või andmeruumi, mis sisaldas kõiki vajalikke dokumente, et võimaldada võrdset informeeritust kõigile potentsiaalsetele pakkujatele.
- (261) Pärast huvist teatamise etappi esitati kaks konkureerivat pakkumist (Moby ja Toscana di Navigazione S.r.l.), mida Toscana maakond hindas, võttes arvesse nende tehnilisi ja rahalisi aspekte. Nagu on märgitud põhjendustes 62 ja 64, avastas Toscana maakond hindamisetapis mõningaid vastuolusid, mis olid seotud äriühingu Toscana di Navigazione S.r.l. esitatud tehniliste ja majanduslike pakkumuste erinevustega ja mille tagajärjel jäeti ta protsessist välja ning seega sõlmiti leping lõpuks Mobyga.
- (262) Avaliku teenuse katkematuse tagamise kohustuslik tingimus ja varade sidumine avaliku teenuse osutamise kohustustega on omavahel seotud. Nimelt hakkab juhul, kui Toremari müük seotakse uue avaliku teenindamise lepinguga, omandaja, st Moby suhtes, automaatselt kehtima kohustus tagada avaliku teenuse katkematus ja talle antakse sildumise eesõigus. Komisjon leiab, et Toremari äriüksuse sidumisega uue avaliku teenindamise lepinguga ja sildumise eesõiguse andmisega ei kaasne madalam hind kui juhul, kui varad ja leping oleksid müüdud eraldi ja seda järgmistel põhjustel.
- (263) Toremari äriüksuse ainus otstarve oli avaliku teenuse osutamine ja eri piirkondi ühendava liikluse tagamine. Kõiki Toremari laevu on tõepoolest kasutatud ja kasutatakse ka praegu avalikuks teenindamiseks. Komisjon on seisukohal, et eraõiguslik müüja ei oleks saanud turul laevade eest kõrgemat hinda. Tõepoolest, Fidi aruande kohaselt kajastati Toremari kaheksast laevast kolme eelarves jääkväärtusega, samas kui ülejäänud viit, mis on täielikult amortiseerunud, nende vanametalli väärtusega. Siiski tundub ebatõenäoline, et neid laevu oleks saanud müüa muudel laevanduse eesmärkidel kui see, mis hõlmas avaliku teenuse osutamise jätkamise tingimust, kõrgema

⁽⁸²⁾ Vt ka abi mõistet käsitleva teatise punkt 96.

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

- (264) Lisaks nõustub komisjon abisaaja esitatud märkustega, mis puudutavad märkimisväärseid kulusid, mida Toscana maakond oleks pidanud kandma, kui Toremar oleks müüdud eraldi mis tahes laevanduslikul eesmärgil ilma avalikku teenuseta (st likvideerimiskulud, enda vajalike laevadega varustamise kulud jne). Komisjon leiab lisaks, et kui Toremar oleks müüdud eraldi, on ebatõenäoline, et potentsiaalsetel pakkujatel oleks olnud uuesti kasutuselevõtmiseks kohe olemas uues avaliku teenindamise lepingus sätestatud avalike teenuste osutamise kohustuste täitmiseks vajalikud kaheksa laeva. See on nii eelkõige sellepärast, et uus leping sisaldab erinõudeid (nt suurus) laevadele, mida kasutatakse avaliku teenindamise lepingu alusel teenindatavatel eri liinidel. Kõik ettevõtjad, kellel olid vajalikud ressursid, oleksid laevad tõenäoliselt juba muudel liinidel kasutusele võtnud ja nende uuesti kasutusele võtmine uue avaliku teenindamise lepingu kohaselt oleks vältimatult põhjustanud nende varasemast kasutamisest saadava tulu kaotuse.
- (265) Seepärast leiab komisjon, et nende laevade sidumine avaliku teenindamise lepinguga võimaldas saada Toremari laevade eest kõrgemat hinda, kuna nende omandaja saaks laevade avaliku teenindamise lepingu alusel teenindatavatel liinidel käitamise eest 12 aasta jooksul avaliku teenuse hüvitist. Lisaks sellele oleks iga turumajanduslik müüja otsustanud kõrgeima hinna saamiseks müüa Toremari koos uue avaliku teenindamise lepinguga. Selle põhjal järeldeb komisjon, et Itaalia ei ole lisanud tingimusi, mis oleksid võinud hinda alandada või mida eraõiguslik müüja poleks nõudnud.
- (266) Komisjon teeb järelduse, et tema kahtlus, et uue avaliku teenindamise lepingu pakkumine koos Toremari äriüksusega ei tooks kaasa väiksemat kulu kogukonnale, on hajutatud.
- (267) Eelöeldut arvesse võttes leiab komisjon, et majanduslikult soodsaima pakkumuse kasutamine uue avaliku teenindamise lepingu puhul, mis on seotud Toremari äriüksusega, tekitas tõelise konkurentsi kuni pakkumismenetluse lõpuni, kuna esitati kaks konkureerivat ja siduvat pakkumust. Äriühing Toscana di Navigazione S.r.l. jäeti välja alles pakkumuste esitamisele järgnenud hindamise ajal ja seega ei muutnud see pakkumisprotsessi konkurentsipõhisust. Seega järeldeb komisjon, et neljas Altmarki kriteerium on käesoleval juhul täidetud.
- (268) Arvestades, et Euroopa Kohtu Altmarki kohtuasjas kehtestatud neli tingimust on kumulatiivselt täidetud, järeldeb komisjon, et Toremari äriüksusega seotud uue avaliku teenindamise lepingu sõlmimine Moby/Toremoriga ja talle sildumise eesõiguse andmine ei anna viimasele majanduslikku eelist.

6.1.2.5. Järeldus

- (269) Kuna kõik ELi toimimise lepingu artikli 107 lõikes 1 sätestatud kriteeriumid ei ole täidetud, teeb komisjon järelduse, et Toremari äriüksusega seotud uue avaliku teenindamise lepingu sõlmimine Moby/Toremoriga ja talle sildumise eesõiguse andmine ei kujuta endast riigiabi ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

6.1.3. 2010. aasta seaduses kehtestatud meetmed

- (270) Komisjon asus 2011. aasta otsuses esialgsele seisukohale, et kõik dekreet-seaduses 125/2010, mida on muudetud ja millest on saanud 2010. aasta seadus, sätestatud meetmed kujutavad endast riigiabi endise Tirrenia kontserni äriühingutele, kui asjaomased abisaajad said neid meetmeid kasutada likviidsusvajaduste katmiseks ja seega oma üldise finantsseisundi parandamiseks.
- (271) Ametliku uurimise käigus saadud teabe põhjal leiab komisjon, et kolme meetet tuleks hinnata eraldi.

6.1.3.1. Rahaliste vahendite võimalik kasutamine laevade uuendamiseks likviidsuse tagamise eesmärgil

- (272) Riigi ressursid: kõnealused rahalised vahendid eraldas riik oma eelarvest (vt põhjendus 91) ja 2010. aasta seadusega võimaldati neid kasutada likviidsuse tagamiseks. Seepärast on meede seostatav riigiga ja antud riigi rahaliste vahendite kaudu.

- (273) *Valikulisus*: see meede anti ainult endise Tirrenia kontserni äriühingutele, sealhulgas Toremarile, ja seetõttu on see valikuline. Täielikkuse huvides juhib komisjon tähelepanu sellele, et seda meedet ei antud Mobyle.
- (274) *Majanduslik eelis*: komisjon märgib, et Toremar kasutas 1 617 300 eurot oma laevapargi uuendamiseks, et järgida rahvusvahelisi ohutusstandardeid (808 650 eurot laeva Aethalia ja 808 650 eurot laeva Liburna uuendamiseks). Itaalia sõnul ei kasutatud neid vahendeid kunagi likviidsuse tagamiseks (vt põhjendus 138) ja vastupidise kohta komisjon tõendeid ei leidnud.
- (275) Kuna Toremar ei kasutanud neid vahendeid likviidsuse tagamiseks, et vältida kulusid, mida ta oleks pidanud tavaolukorras ise oma rahalistest vahenditest katma, ei ole 2011. aasta otsuses väljendatud kahtlustel enam alust ja komisjon leiab, et seega ei ole nimetatud vahendite kasutamise kaudu Toremarile majanduslikku eelist antud.
- (276) Järeldus: kuna kõik ELi toimimise lepingu artikli 107 lõikes 1 sätestatud kriteeriumid ei ole täidetud, teeb komisjon järelduse, et Toremarile laevapargi uuendamiseks antud rahalised vahendid ei kujuta endast riigiabi ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

6.1.3.2. Erastamisprotsessiga seotud maksuvabastused

- (277) Nagu on kirjeldatud põhjenduses 93, on vastavalt 2010. aasta seaduse artiklile 1 Tirrenia kontserni erastamiseks ette nähtud teatavad toimingud ja tehingud, mida on kirjeldatud dekreet-seaduse 135/2009 (mida on muudetud ja millest on saanud 2009. aasta seadus) artikli 19b lõigetes 1–15, vabastatud kõigist sellistelt toimingutelt ja tehingutelt tavaliselt makstavatest maksudest.
- (278) Komisjon märgib esiteks, et siinjuures tuleb hinnata kahte eraldiseisvat üleandmist: 1) Tirrenia endiste tütarettevõtjate Caremari, Saremari ja Toremari üleandmine Tirrenialt vastavalt Campania, Sardiinia ja Toscana maakonnale ning 2) Toremari äriüksuse üleandmine Toscana maakonnalt Mobyle. Maksmisele mittekuuluvate maksude hulka kuuluvad eelkõige registreerimismaks, kinnistu ja hüpoteegi registreerimise tasud, tempelmaks (koos „kaudsed maksud“), käibemaks ja äriühingu tulumaks. Sellest abimeetmest saavad kasu müüja, ostja või mõlemad. Käesolevas otsuses hinnatakse ainult teist üleandmise paketti ⁽⁸³⁾.
- (279) Esmalt märgib komisjon ka seda, et presidendi 26. oktoobri 1972. aasta dekreeedi nr 633 kohaselt ei peeta jätkuva tegevusega ettevõtjate või äriüksuste üleandmist teisele ettevõtjale kaubatarneks ja seetõttu on see käibemaksust vabastatud. Seega, kuna sellised tehingud, nagu Toremari äriüksuse müük Mobyle, ei ole käibemaksuga maksustatud, ei saanud maksuvabastus anda Toremarile käibemaksuga seoses eelist. Lisaks sellele märgib komisjon, et Toremari äriüksuse müügilepingus on selgelt öeldud, et ostja, st Moby, peab tasuma kõik müügiga seotud kulud (st registreerimistasud, notarikulud, kinnistusraamat jne), osutamata Moby mis tahes vabastusele nende kulude kandmisest. Mis puudutab vabastust äriühingu tulumaksust, leiab komisjon, et seda maksu kohaldatakse ainult müügitulu suhtes. Antud juhul aga ostis Moby Toremari Toscana maakonnalt, mis tähendab, et see tehing oli Moby jaoks kulu ja seetõttu ei saanud seda maksustada äriühingu tulumaksuga. Seetõttu ei kehti see meede Moby kohta. Eespool öeldut silmas pidades järeldab komisjon, et nendest maksuvabastustest ei ole kasu saanud ei Toremar ega Moby.
- (280) Nendel põhjustel ei kujuta ükski eespool nimetatud maksuvabastus endast riigiabi ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

6.1.3.3. Võimalus kasutada FASi rahalisi vahendeid likviidsusvajaduste rahuldamiseks

- (281) 2011. ja 2012. aasta otsuses osutas komisjon endise Tirrenia kontserni äriühingute võimalusele kasutada FASi rahalisi vahendeid jooksvate likviidsusvajaduste rahuldamiseks. Itaalia selgitas siiski ametliku uurimismenetluse käigus, et FASi rahalised vahendid ei olnud mõeldud Toremari või Moby (või mõne muu endise Tirrenia kontserni äriühingu või nende vastavate omandajate) lisahüvitiseks. Selle asemel eraldati need vahendid nende eelarveassigneeringute täiendamiseks, mis olid ette nähtud endise Tirrenia kontserni äriühingutele avaliku teenuse eest hüvitiste maksmiseks, juhul kui hüvitised osutuvad ebapiisavaks. 2010. aasta seaduse artikli 1 lõige 5b võimaldas

⁽⁸³⁾ Esimest üleandmise paketti hinnati komisjoni 2. märtsi 2020. aasta otsuses (EL) 2020/1412 meetmete SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN) kohta, mida Itaalia rakendas äriühingu Tirrenia di Navigazione ja selle omandaja Compagnia Italiana di Navigazione suhtes.

maakondadel kasutada FASi rahalisi vahendeid korrapärase avaliku teenuse hüvitise (osa) rahastamiseks ja seega avalike mereveoteenuste katkematuse tagamiseks. Teisisõnu puudutab see meede üksnes Itaalia eelarvest vahendite eraldamist avaliku teenuse hüvitiste maksmiseks.

- (282) Eespool öeldut silmas pidades järeldeb komisjon, et FASi rahalised vahendid on ainult rahastamisallikad, mis võimaldavad riigil maksta avaliku teenuse hüvitisi (mida antakse pikendatud esialgse lepingu alusel) ega kujuta endast meetet, millest Toremari saaks kasu lisaks neile avaliku teenuse hüvitistele. Seetõttu ei kujuta FASi rahaliste vahendite võimalik kasutamine endast riigiabi ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

6.1.4. Järeldus abi olemasolu kohta

- (283) Eespool esitatud hinnangu põhjal leiab komisjon, et:

- hüvitis Toremari mereveoliinide teenindamise eest ajavahemikul 1. jaanuarist 2009 kuni 1. jaanuarini 2012 kujutab endast riigiabi ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses;
- uue avaliku teenindamise lepingu sõlmimine ajavahemikuks 2. jaanuarist 2012 kuni 31. detsembrini 2023, mis on seotud Toremari äriüksusega ja sildumise eesõiguse andmisega Mobyli/Toremari, vastab neljale Almarki tingimusele ega kujuta seetõttu endast riigiabi ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses;
- Toremari rahalisi vahendeid, mis olid ette nähtud laevade uuendamiseks, ei ole kasutatud likviidsuse tagamiseks ja seega ei kujuta need endast riigiabi Toremari ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses;
- Toremari erastamisprotsessiga seotud maksuvabastused ja võimalus kasutada FASi rahalisi vahendeid likviidsusvajaduste rahuldamiseks, nagu on sätestatud 2010. aasta seaduses, ei kujuta endast riigiabi Toremari ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

6.2. Abi seaduslikkus

- (284) Käesolevas otsuses nimetatud abimeede on kehtestatud enne komisjonilt saadud ametlikku heakskiitu. Seega, kuivõrd abimeede ei olnud teavitamisest vabastatud üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2005. aasta otsuse ega üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2011. aasta otsuse kohaselt, kohaldas Itaalia seda, rikkudes ELi toimimise lepingu artikli 108 lõiget 3 ⁽⁸⁴⁾.

6.3. Abi kokkusobivus ühisturuga

- (285) Eespool kindlaks tehtud riigiabi meetme kokkusobivust siseturuga tuleb hinnata ELi toimimise lepingu artikli 106 lõike 2 alusel.

6.3.1. Toremari ja Itaalia vahelise esialgse lepingu pikendamine

6.3.1.1. Kohaldatavad õigusnormid

- (286) Esialgse lepingu kehtivust pikendati pärast 2008. aasta lõppu järgmiste õigusaktidega:

- a) 30. detsembri 2008. aasta dekreet-seaduses nr 207, mis muudeti 27. veebruari 2009. aasta seaduseks nr 14, nähti ette esialgsete lepingute pikendamine 1. jaanuarist 2009 kuni 31. detsembrini 2009;
- b) 25. septembri 2009. aasta dekreet-seaduses nr 135, mis muudeti 2009. aasta seaduseks, nähti muu hulgas ette esialgsete lepingute pikendamine 1. jaanuarist 2010 kuni 30. septembrini 2010

⁽⁸⁴⁾ Itaalia on teatanud ainult (vt põhjendus 2) esialgse lepingu pikendamise raames makstud avaliku teenuse hüvitistest. Lisaks väidab Itaalia, et Toremari pikendatud esialgse lepingu alusel antud avaliku teenuse hüvitis on siseturuga kokkusobiv ja üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2011. aasta otsuse kohaselt teavitamisest vabastatud. Komisjon hindab punktis 6.3.1, kas see oli tõepoolest nii.

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

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

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

- (288) Üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2011. aasta raamistiku puhul täpsustatakse selle punktides 68 ja 69, et komisjon kohaldab selles raamistikus kehtestatud põhimõtteid kõigile talle teada antud abiprojektidele, mille teatis esitati enne või pärast kõnealuse raamistiku kohaldamise algust 31. jaanuaril 2012, ning kogu ebaseaduslikule abile, mille kohta ta teeb otsuse pärast 31. jaanuari 2012, isegi kui kõnealune abi on antud enne 31. jaanuari 2012. Viimasel juhul ei kohaldata üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2011. aasta raamistiku punktide 14, 19, 20, 24, 39 ja 60 sätteid.
- (289) Seega tähendavad eespool kirjeldatud üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2011. aasta otsuse ja üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2011. aasta raamistiku rakenduseeskirjad seda, et Toremarile pikenduse jooksul antud avaliku teenuse hüvitist saab hinnata üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2011. aasta paketi alusel. Kui üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2011. aasta otsuse või üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2011. aasta raamistiku asjakohased tingimused on täidetud, on see abimeede siseturuga kokkusobiv kogu asjaomasel perioodil 1. jaanuarist 2009 kuni 1. jaanuarini 2012 ⁽⁸⁵⁾.
- (290) Komisjon märgib, et nii 19. detsembril 2005 jõustunud üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitlevat 2005. aasta otsust kui ka üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitlevat 2011. aasta otsust kohaldatakse üksnes riigiabi suhtes, mida antakse avaliku teenuse hüvitiseks mereveoühenduste eest saartega, mille keskmine aastane sõitjate arv üldist majandushuvi pakkuva teenuse määramisele eelnenud kahel majandusaastal ei ületa 300 000. Itaalia esitas aga kõigi viie liini keskmised koonandmed – mitte iga liini kohta eraldi, et näidata, et 2010. ja 2011. aastal ei ületanud sõitjate arv kõikidel nendel liinidel, mida Toremar teenindas pikendatud esialgse lepingu alusel, 300 000 sõitja künnist aastas. Seepärast ei saa komisjon hinnata pikendatud esialgse lepingu alusel kuni 1. jaanuarini 2012 Toremarile makstud avaliku teenuse hüvitise kokkusobivust siseturuga ei üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2005. aasta otsuse ega üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2011. aasta otsuse alusel.
- (291) Järelikult kuuluks Toremarile alates 2009. aastast kuni erastamisprotsessi lõpuni makstud avaliku teenuse hüvitise kokkusobivus üldjuhul üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2011. aasta raamistiku kohaldamisalas.
- (292) Komisjon hindab, kas pikenduse ajal Toremarile makstud avaliku teenuse hüvitis vastab üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2011. aasta raamistiku tingimustele, välja arvatud selle punktides 9, 14, 19, 20, 24, 39 ja 60 sätestatud tingimused.

⁽⁸⁵⁾ Täielikkuse huvides märgib komisjon, et vastavalt üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2011. aasta otsuse artikli 10 punktis a sisalduvale üleminekusättele, mille kohaselt on enne kõnealuse otsuse jõustumist (s.o enne 31. jaanuari 2012) kehtestatud abikava, mis oli üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2005. aasta otsuse kohaselt siseturuga kokkusobiv ja teavitamiskohustusest vaba, veel kahe aasta jooksul (s.o 30. jaanuarini 2014 (kaasa arvatud)) siseturuga kokkusobiv ja teavitamiskohustusest vaba. See näitab, et kõnealuse korra alusel alates üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2005. aasta otsuse jõustumisest 19. detsembril 2005 kuni üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2011. aasta otsuse jõustumiseni 31. jaanuaril 2012 antud abi peetakse siseturuga kokkusobivaks, aga ainult selle andmise kuupäevast kuni 30. jaanuarini 2014 (kaasa arvatud). Alates 31. jaanuarist 2012 antud abile ei kohaldata mingil juhul üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2011. aasta otsuse artikli 10 punktis a sisalduvat üleminekusätet ning siseturuga kokkusobivuse hindamine tuleb teha üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2011. aasta otsuse alusel.

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

- (293) Üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2011. aasta raamistiku punktis 12 on sätestatud, et „[a]bi tuleb anda tegelik ja õigesti määratletud üldist majandushuvi pakkuva teenuse eest, nagu viidatakse aluslepingu artikli 106 lõikes 2“. Punktis 13 esitatud selgituse kohaselt „ei tohi liikmesriigid kehtestada konkreetseid avaliku teenuse osutamise kohustusi teenuste puhul, mida juba pakuvad või võivad pakkuda rahuldavalt ning tingimustel, mis on kooskõlas avalikkuse riigi poolt määratletud huvidega (näiteks hind, objektiivsed kvaliteediomadused, teenuse jätkuvus ja kättesaadavus) tavalistel turutingimustel toimivad ettevõtjad. Küsimuses, kas teenust võib pakkuda turg, piirdub komisjoni hinnang kontrollimisega, kas liikmesriigi määratluses ei ole ilmselgeid vigu, v.a juhtudel, kui liidu õigusega on kehtestatud rangemad normid“. Kõigele lisaks osutatakse üldist majandushuvi pakkuvais teenuseid käsitleva 2011. aasta raamistiku punktis 56 „liikmesriigi suurele valikuvabadusele“ seda laadi teenuste puhul, mida võiks liigitada üldist majandushuvi pakkuvateks teenusteks.
- (294) Üldist majandushuvi pakkuvate teenuste tõelisuse hindamisel tuleb lähtuda ka üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitlevast teatisest (vt põhjendused 186 ja 200), merekabotaaži määrusest (vt põhjendused 188–190) ja kohtupraktikast (vt põhjendused 192–193). Seetõttu peab komisjon pikenduse puhul hindama,
- kas eksisteeris **kasutajatepoolne nõudlus**;
 - kas turuosalised ei suutnud seda nõudlust rahuldada ilma riigiasutuste kehtestatud kohustuseta (**turutõrke olemasolu**);
 - kas selle puuduse kõrvaldamiseks ei piisanud lihtsalt avalike teenuste osutamise kohustuse kasutamisest (**kõige vähem kahjulik lähenemisviis**).
- (295) Komisjon juhib tähelepanu sellele, et Toremari lepingu pikenduse jooksul teenindatud avaliku teenuse liinid on samad, mis anti uue avaliku teenindamise lepingu alusel Mobyle/Toremari, välja arvatud asjaolu, et lepingu pikenduse ajal oli liinide arv viis (vt põhjendus 36), samas kui uue avaliku teenindamise lepinguga lisati üks ühendus Giannutri saarele (**liin A5**). Lisaks on komisjon juba kirjeldanud ja hinnanud konkurentsiolukorda nendel liinidel lepingu pikenduse jooksul. Seda arvestades tuginetakse allpool esitatud hinnangus eespool uue avaliku teenindamise lepingu kohta esitatud hinnangu asjaomastele osadele ja viidatakse neile (vt punkt 6.1.2.1).
- (296) Seda arvesse võttes tuleb komisjon kõigepealt meelde (vt põhjendus 123), et Itaalia on kehtestanud esialgses lepingus sätestatud avalike teenuste osutamise kohustused peamiselt selleks, et i) tagada mandri ja saarte vaheline ühendus ja ii) aidata kaasa asjaomaste saarte majandusarengule regulaarsete ja usaldusväärsete mereveoteenuste kaudu. Komisjon jõudis juba järeldusele (vt põhjendus 195), et need on tõepoolest õigustatud avaliku huvi eesmärgid.
- (297) Selleks et selgitada kasutajate tõelist nõudlust asjaomaste mereveoteenuste järele, esitas Itaalia (vt tabelid 9 ja 10) üksikasjaliku statistika, mis näitab, et 2009. aastal, mis oli pikenduse esimene aasta, vedas Toremari avalike teenuste osutamise kohustustega hõlmatud perioodidel viiel segaveoteenuste liinil kokku 1 622 876 sõitjat ja 347 935 sõidukit. Need näitajad olid väiksemad 2010. aastal (1 462 570 sõitjat ja 317 488 sõidukit) ja 2011. aastal (1 437 613 reisijat ja 294 433 sõidukit).

Aasta	Liin A1	Liin A2	Kiirliin A2	Liin A3	Liin A4	Sõitjate arv kokku
2009	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	1 622 876
2010	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	1 462 570
2011	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	1 437 613

Tabel 9. Aastate 2009–2011 sõitjateveo statistika

Aasta	Liin A1	Liin A2	Kiirliin A2	Liin A3	Liin A4	Sõitjate arv kokku
2009	[...]	[...]		[...]	[...]	347 935
2010	[...]	[...]		[...]	[...]	317 488
2011	[...]	[...]		[...]	[...]	294 433

Tabel 10. Aastate 2009–2011 sõidukiteveo statistika

- (298) Üldiselt näitavad arvud, et kasutajate nõudlus praamiteenuste järele igal asjaomasel liinil oli märkimisväärne ja üsna stabiilne, ning aastate 2009–2011 kohta tehtud analüüsist ei ilmnenud märke selle kadumise kohta. Komisjon on juba näidanud, et alates 2012. aastast oli kasutajate nõudlus mereveoteenuste järele märkimisväärne (vt põhjendus 198).
- (299) Seetõttu võib järeldada, et need teenused vastavad tegelikule kasutajatepoolsele nõudlusele ja rahuldavad seega üldsuse tegelikke vajadusi.
- (300) Nagu on selgitatud põhjenduses 200, peab komisjon uurima ka seda, kas teenus oleks olnud ebapiisav, kui selle osutamine oleks jäetud ainuüksi turujõudude hooleks, pidades silmas avalike teenuste osutamise kohustusi, mille liikmesriik on kehtestanud pikendatud esialgse lepinguga. Üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva teatise punktis 48 on selle kohta märgitud, et „komisjon [piirdub] kontrollimisega, kas liikmesriik ei ole teinud ilmset viga“.
- (301) Komisjon märgib, et ajavahemikul 1. jaanuarist 2009 kuni 1. jaanuarini 2012 pakkusid mõnel liinil, mida Toremar pidi pikendatud esialgse lepingu alusel teenindama, parvlaevateenuseid teisedki ettevõtjad, ehkki mitte tingimata aasta ringi ja sama sagedusega. Komisjon on juba põhjendustes 201–207 iga asjaomase liini puhul hinnanud, kas teiste ettevõtjate osutatud teenused olid samaväärsed nendega, mida Moby/Toremar pidi osutama uue avaliku teenindamise lepingu kohaselt. Komisjon tuletab meelde, et see hinnang põhines nende liinide konkurentsiolekul ajavahemikul 1. jaanuarist 2009 kuni 1. jaanuarini 2012. Kuna teenused, mida Moby/Toremar peab osutama, on pakutavate liinide, sageduste ja tehniliste nõuete poolest peaaegu identsed teenustega, mida Toremar pidi osutama lepingu pikenduse jooksul, kehtib komisjoni järeldus (vt põhjendus 207), et turujõududest üksi ei oleks piisanud avalike teenuste vajaduste rahuldamiseks, Toremari puhul ka kogu pikenduse jooksul. Paljudel liinidel oli Toremar tõepoolest ainus teenuseosutaja, samal ajal kui teistel liinidel ei olnud teiste ettevõtjate pakutavad teenused katkematuse, regulaarsuse, mahu ja kvaliteedi poolest samaväärsed ega rahuldanud seetõttu täielikult Toremarile esialgse (pikendatud) lepinguga ülesandeks tehtud avaliku teenuse vajadusi.
- (302) Kõigile lisaks otsustas Itaalia, pidades silmas kavandatud erastamist ja esialgse lepingu alusel osutatavate avalike teenuste katkematuse tagamiseks, pikendada seda lepingut muutmata kujul ja tingimusel, et muudetakse alates 2010. aastast kohaldatavat hüvitise arvutamise meetodikat. Komisjon nõustub, et kasutajatepoolset nõudlust (nagu on kirjeldatud põhjendustes 297–299) ei oleks saanud rahuldada avalike teenuste osutamise kohustuste kehtestamisega kõigile käigusolevaid liine teenindavatele ettevõtjatele. Täpsemalt öeldes oli Toremar mitmel liinil ainus teenuseosutaja (vt nt põhjendus 202) ja kus see nii ei olnud, ei vastanud teiste ettevõtjate pakumine (kõigile) regulaarsuse, katkematuse ja kvaliteedi nõuetele. Pealegi on enamiku (kui mitte kõigi) liinide käigushoidmine, eriti madalhoajal, kahjumlik, nii et ilma avaliku teenuse hüvitiseta neid tõenäoliselt üldse ei teenindatakski. Lisaks nõustub komisjon, et Toremari erastamise protsessi silmas pidades oli kehtiva avaliku teenindamise lepingu pikendamine ainus viis tagada avalike teenuste katkematus kuni selle erastamise lõpuni.
- (303) Seepärast järeldab komisjon, et Itaalia ei ole teinud Toremarile ülesandeks antud teenuste määratlemisel üldist majandushuvi pakkuva teenustena ilmset viga. Seega on komisjoni 2011. ja 2012. aasta otsuses avaldatud kahtlused hajutatud.

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

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

(305) Nendes õigusaktides tuleb täpsustada eelkõige:

- avalike teenuste osutamise kohustuse täpne laad ja kestus;
- asjaomane ettevõtja ja territoorium;
- ainuõiguste laad;
- hüvitise arvutamise, kontrollimise ja läbivaatamise parameetrid;
- ülemääraste hüvitiste maksmise vältimise ja tagasinõudmise kord.

(306) Komisjon avaldas oma 2011. ja 2012. aasta otsuses kahtlust, kas ülesande andmise aktis esitati Toremarile poolt pikenduse jooksul pakutavate avalike teenuste osutamise kohustuste laadi täielik kirjeldus. Lisaks rõhutas komisjon, et ajavahemike 2000–2004 ja 2005–2008 kohta ei võetud vastu ühtegi viie aasta plaani, nagu oli ette nähtud esialgses lepingus. Sellegipoolest tuleb komisjon meelde ka seda, et ülesande eri elemendid võidakse paigutada ka mitmesse akti, ilma et see seaks kohustuste kindlaksmääramise asjakohasuse kahtluse alla. Pikenduse jooksul hõlmas Toremarile ülesande andmise akt esialgset lepingut (muudetud ja aja jooksul pikendatud), viie aasta plaane, mis hõlmavad ajavahemikke 1990–1994 ja 1995–1999, mitut Itaalia *ad hoc* otsust, CIPE direktiivi ja 2009. aasta seadust.

(307) Seda arvestades märgib komisjon kõigepealt, et esialgne leping (aja jooksul muudetud), mis moodustab Toremarile ülesande andmise akti tuuma, kehtis täielikult kuni erastamise lõpetamiseni mitme dekreet-seaduse alusel (vt põhjendus 286). Nendes õigusaktides on täpsustatud, et Toremarile anti avalike teenuste osutamise kohustused kuni erastamise lõpuni.

(308) Esialgse lepingu kohaselt määratakse viie aasta plaanides kindlaks teenindatavad liinid ja sadamad, kõnealustele mereühendustele määratud laevade tüüp ja võimsus, sõitude sagedus ja tariifid, sealhulgas eelkõige saarepiirkondade elanikele mõeldud soodustariifid. Kuigi aastateks 2000–2004 ja 2005–2008 plaane ametlikult vastu ei võetud, kehtis 1995.–1999. aasta plaan (kinnitatud ministri 14. mai 1996. aasta käskkirjaga) jätkuvalt, mis tahes muudatusteta avalike teenuste osutamise kohustuste ulatuses. Seega kehtisid selle plaani sätted ajavahemikul 1. jaanuarist 2009 kuni 2. jaanuarini 2012 täies mahus edasi. Enne 2009. aastat muudeti esialgse lepinguga ette nähtud algset hinnakirja mitme hilisema aktiga. Samas ei antud kogu pikenduse jooksul välja ministeeriumidevahelisi käskkirju, et muuta veelgi endise Tirrenia kontserni äriühingute, sealhulgas Toremarile piletihindu. Selle põhjal järeldeb komisjon, et avalike teenuste osutamise kohustused, mida Toremar pidi pikenduse jooksul täitma, on piisavalt selgelt kindlaks määratud.

(309) Komisjon märkis juba 2011. aasta otsuse põhjendustes 239 ja 240, et hüvitise suuruse arvutamiseks vajalikud parameetrid on eelnevalt kindlaks määratud ja neid on selgelt kirjeldatud. Eelkõige sisaldab esialgne leping 2009. aasta kohta (vt põhjendused 42 ja 44) arvesse võetavate kuluelementide ammendavat ja täpset loetelu, samuti ettevõtja investeeritud kapitali tootluse arvutamise meetodikat. Asjaomane meetodika aastateks 2010 ja 2011 on sätestatud CIPE direktiivis (vt põhjendused 41–55). Täpsemalt kirjeldatakse CIPE direktiivis arvesse võetavaid kuluelemente ja investeeritud kapitali tootlust. Kõigele lisaks sisaldab 2009. aasta seadus 13 005 441 euro suurust hüvitise ülemmäära, mida kohaldatakse alates 2010. aastast. Lisaks nähti esialgses lepingus ette, et hüvitis makstakse välja osade kaupa, ja kinnitati, et hüvitis põhineb avaliku teenuse osutamisega seotud tegelikel kuludel ja tuludel. Nii saab kindlaks teha ülemäärase hüvitamise ja seda hõlpsasti vältida. Vajaduse korral saaks riik Toremarilt ülemäärase hüvitise tagasi nõuda.

(310) Selle põhjal leiab komisjon, et esialgse lepingu pikenduse kehtivusajaks määrati ülesande andmise aktides kindlaks avalike teenuste osutamise kohustused, kestus, asjaomane ettevõtja ja territoorium, hüvitise arvutamise, kontrollimise ja läbivaatamise parameetrid ning ülemäärase hüvitise vältimise ja tagasimaksmise kord, nagu on nõutud üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitlevas 2011. aasta raamistikus.

6.3.1.4. Antava ülesande kestus

- (311) Üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2011. aasta raamistiku punktis 17 on märgitud, et, „[ü]lesande kestust tuleks põhjendada viitega objektiivsetele kriteeriumidele nagu mitteüleantava põhivara amortiseerimisvadjadusele. Põhimõtteliselt ei tohiks ülesande andmise akti kehtivusaeg ületada ajavahemikku, mis on vajalik kõige olulisemate üldist majandushuvi pakkuva teenuse osutamiseks vajalike varade amortiseerimiseks“.
- (312) Itaalia märkis, et lepingu pikenduse kestus on kindlaks määratud, tuginedes ajavahemikule, mis on vajalik üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutamisel kasutatud varade amortiseerimiseks. Täpsemalt öeldes on pikendatud esialgse lepingu kogukestus pisut üle 22 aasta. Kõige olulisem vara avaliku teenuse osutamiseks on laevad. Parvlaeva-teenuste osutamiseks kasutatavate laevade amortisatsiooniperiood on tavaliselt pikk ja võib ületada 25 aastat.
- (313) Itaalia on komisjonile esitanud Toremari laevade amortisatsiooniväärtuse ajavahemikuks 2009–2011. Komisjon märgib, et esialgse lepingu pikenduse ajal olid kaheksast laevast viis juba täielikult amortiseerunud ning ülejäänud kolme, veel amortiseerumata laeva keskmine vanus oli 21,5 aastat.
- (314) Kuigi enamiku Toremari poolt esialgse lepingu pikenduse ajal kasutatud laevade amortisatsiooniperiood on läbi saanud, märgib komisjon, et selle perioodi pikendamine kolme aasta võrra oli vajalik avaliku teenuse katkematus tagamiseks kuni erastamisprotsessi lõpuleviimiseni. Võttes lisaks arvesse ülejäänud laevade, mille väärtus ei olnud veel täielikult amortiseerunud, keskmist vanust ja parvlaevateenuste jaoks kasutatavate laevade amortisatsiooniperioodi keskmist pikkust, teeb komisjon järelduse, et ülesande täitmise akti kestus on piisavalt põhjendatud ja üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva raamistiku punkt 17 on täidetud.

6.3.1.5. Vastavus direktiivile 2006/111/EÜ

- (315) Üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2011. aasta raamistiku punktis 18 on sätestatud: „Abi loetakse siseturuga kokkusobivaks aluslepingu artikli 106 lõike 2 alusel üksnes juhul, kui ettevõtja järgib [komisjoni] direktiivi 2006/111/EÜ [(liikmesriikide ja riigi osalusega äriühingute vaheliste finantssuhete läbipaistvuse ning teatavate ettevõtjate finantslähbipaistvuse kohta)] nõudeid, kui see on asjakohane“⁽⁸⁶⁾.
- (316) Lisaks nõutakse üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2011. aasta raamistiku punktis 44 järgmist: „Kui ettevõtja tegevus hõlmab nii üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutamist kui ka muud tegevust, peavad sisemisest raamatupidamisarvestusest üheselt selguma üldist majandushuvi pakkuvate teenuste ning muude teenuste osutamise seonduvad kulud ja tulud kooskõlas punktis 31 sätestatud põhimõtetega“.
- (317) Itaalia on kinnitanud, et Toremari tegevus on seisnenud üksnes esialgse lepingu kohaste avalike teenuste osutamises.
- (318) Seetõttu leiab komisjon, et üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva raamistiku punkt 18 ei ole kohaldatav.

6.3.1.6. Hüvitise summa

- (319) Üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2011. aasta raamistiku punktis 21 on märgitud, et „[h]üvitise suurus ei tohi ületada üldist majandushuvi pakkuva teenuse osutamise kohustuse täitmiseks vajalikke netokulusid koos mõistliku kasumiga“.
- (320) Kuna käesoleval juhul on hüvitis ebaseaduslik abi, mis anti enne raamistiku jõustumist, nähakse üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2011. aasta raamistiku punktis 69 konkreetselt ette, et ei nõuta kulude netokokkuhoiu meetodi kasutamist riigiabi hindamise eesmärgil. Selle asemel võib avalike teenuste kohustuste täitmiseks vajalike netokulude arvutamiseks kasutada alternatiivseid meetodeid, näiteks kulude jaotamisel põhinevat meetodit. Viimati nimetatud meetodi kohaselt arvutatakse netokulud avalike teenuste osutamise kohustuste täitmisel määratud teenuseosutajale tekkivate kulude ja tulude vahena, nagu on täpsustatud ja prognoositud ülesande andmise aktis. Üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2011. aasta raamistiku punktides 28–38 on täpsemalt sätestatud, kuidas seda meetodit tuleks kohaldada.

⁽⁸⁶⁾ Komisjoni 16. novembri 2006. aasta direktiiv 2006/111/EÜ liikmesriikide ja riigi osalusega äriühingute vaheliste finantssuhete läbipaistvuse ning teatavate ettevõtete finantslähbipaistvuse kohta (ELT L 318, 17.11.2006, lk 17).

- (321) Komisjon ei saanud oma 2011. ja 2012. aasta otsuses järeldada, kas alates 2009. aastast oli hüvitise summa proportsionaalne, kuna tal oli endiselt kahtlusi mõne Toremarile ülesandeks tehtud avaliku teenuse tõeliseks üldist majandushuvi pakkuvaks teenuseks liigitamise suhtes. Neid kahtlusi on käsitletud punktis 6.3.1.2 ja komisjon leiab seega, et Toremarile 2009. aasta eest makstud hüvitis on proportsionaalne ja kooskõlas ELi toimimise lepingu artikliga 106. Itaalia on esitanud 2009. aasta hüvitissumma (st 13 572 035 eurot) arvutuse, mis tehti esialgses lepingus sätestatud metoodika alusel ja mis vastas avaliku teenindamise korra alusel osutatud teenuste osutamisel kogunenud puhaskahjumile, millele lisati investeeritud kapitali tootlusele vastav muutuva suurusega summa (st 301 000 eurot).
- (322) Komisjon avaldas kahtlust ka 6,5 % suuruse riskipreemia suhtes, mida kohaldati alates 2010. aastast. Komisjon seadis eelkõige kahtluse alla selle, kas see riskipreemia kajastab asjakohast riski suurust, võttes arvesse seda, et esmapilgul ei tundunud, et Toremar võtab endale selliste teenuste osutamisega tavaliselt kaasnevaid riske.
- (323) Kapitalitootluse määramiseks kapitali kaalutud keskmise hinna (WACC) valemil alusel kasutati 6,5 % suurust riskipremiat. Samas, nagu põhjenduses 133 juba selgitatud, on Itaalia täpsustanud, et kuna pakkumismenetluses hõlmatud hüvitise ülemmäär oli sätestatud 2009. aasta seaduses, otsustati arvutamist lihtsustada ja kohaldada 2010. ja 2011. aastal 6,9 % kindlamääralise kapitalitootluse.
- (324) Sellega seoses sai komisjon Itaalia esitatud ja tabelis 11 kokku võetud liinipõhiste raamatupidamisaruannete põhjal kontrollida, et 2010. ja 2011. aasta peale kokku oli avaliku teenuse hüvitis ligikaudu 2 200 eurot väiksem kui teenuse netokulu, sealhulgas 6,9 % kindlamääraline kapitalitootlus:

Toremari avaliku teenuse osutamine	2010	2011	Kõik kokku
Kogutulu	21 241 542 eurot	20 097 049 eurot	41 338 591 eurot
– kogukulu	35 410 421 eurot	35 218 639 eurot	70 629 060 eurot
– amortisatsioon	1 064 158 eurot	985 207 eurot	2 049 365 eurot
= avaliku teenuse netokulu	- 15 233 037 eurot	- 16 106 797 eurot	- 31 339 834 eurot
+ kapitalitootlus (6,9 %)	- 359 417 eurot	- 313 826 eurot	- 673 243 eurot
= hüvituskõlblik	- 15 592 454 eurot	- 16 420 623 eurot	- 32 013 077 eurot
+ tegelik hüvitis	16 005 441 eurot	16 005 441 eurot	32 010 882 eurot
= ülemäärane/ebapiisav hüvitamine	412 987 eurot	- 415 182 eurot	- 2 195 eurot

Tabel 11. Toremari avaliku teenuse osutamise netokulud ajavahemikul 2010–2011

- (325) Üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2011. aasta raamistiku punktis 49 on sätestatud, et liikmesriigid peavad tagama, et ettevõtjad ei saaks üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutamise eest makstava hüvitise tulemusena ülemäära hüvitist (nagu on kindlaks määratud raamistiku punktis 47). Muu hulgas peavad liikmesriigid esitama tõendeid, kui komisjon neid nõuab. Peale selle peavad liikmesriigid korraldama korrapäraseid kontrollimisi või tagama selliste kontrollimiste tegemise ülesande lõppemisel, kuid mitte harvemini kui iga kolme aasta tagant.

- (326) Seoses kolmanda Altmarki kriteeriumiga on komisjon juba hinnanud, et 6,5 % kindlamääraline kapitalitootlus, mida Moby/Toremari eelanalüüsi kohaselt võis oodata, on kooskõlas riskidega, mis tekkisid talle uue avaliku teenindamise lepingu alusel avalike teenuste osutamisel (vt põhjendused 224–229). Lisaks kordab komisjon, et Itaalia on arvutamise lihtsustamiseks kasutanud kindlamääralist kapitalitootlust (milleks määrati 2010–2011. aastal 6,9 %). Tegelikult eeldas komisjon 2011. aasta otsuses, et 2010. aasta investeeritud kapitali maksueelseks tootluseks määrati 9,95 %, kuid Itaalia selgitas, et see oli hinnanguline väärtus tollase eelseisva avatud hankemenetluse jaoks, mis järgnes endise Tirrenia kontserni, sealhulgas Toremari erastamisele (vt põhjendus 132).
- (327) Komisjon märgib, et esitatud CIPE direktiivis on arvesse võetud teatavaid merekabootaži sektoris kohaldatavaid turuväärtusi. Selles on ette nähtud avalike teenuste osutamise kohustuste täitmise rahastamiskõlblikud kulud, samuti kapitalitootluse arvutamise põhimõtted selle spetsiifilise sektori jaoks olulise teabe, tingimuste ja riskide alusel.
- (328) Lisaks märgib komisjon, et 2010. ja 2011. aastal kasutas Toscana maakond oma reserve, et katta Toremari avalike teenuste lisakulud, mis tekkisid majandus- ja finantskriisist põhjustatud sõitjate arvu vähenemise ning samal perioodil suurenenud kütusekulude tagajärjel ja mida ei saanud katta riigieelarvest (vt põhjendus 40). Seetõttu oli Toremari tulude märkimisväärse kaotuse kommertsrisk, mille puhul ei olnud kindlust, et selle kahju katab Toscana maakond. Viimane vabastas reservid alles pärast aastate 2010–2011 tegelike kulude ja tulude üksikasjalikku kontrollimist. Seda silmas pidades leiab komisjon, et 6,9 % kapitalitootlus on kooskõlas kaasnevate riskidega.
- (329) Lisaks, nagu on juba selgitatud põhjenduses 227 seoses uue avaliku teenindamise lepingu hindamisega kolmanda Altmarki kriteeriumi alusel, on komisjon leidnud, et 2011. aastal (nagu ka 2010. aastal) oli Itaalias või Itaalia ja teiste liikmesriikide vahel mereveoühendusi pakkuvatest parvlaevaomanikest moodustatud võrdlusrühma saavutatud keskmine kapitalitootlus suurem kui 6,5 %, mõnel juhul üle 8 %. Seetõttu leitakse, et 6,9 % kapitalitootlus on kooskõlas võrdlusrühma puhul täheldatud kapitalitootlusega.
- (330) Eespool öeldut arvesse võttes leiab komisjon, et esitatud 6,9 % kapitalitootlus jääb mõistlikule tasemele.
- (331) Lisaks kõigele on Itaalia esitanud vajalikud tõendid, mis näitavad, et tehti kõik korrapärased kontrollid, tagamaks et hüvitise summa ei ületa teenuse netokulu. Lisaks tuleb komisjon meelde, et hüvitis makstakse välja osade kaupa (vt põhjendus 41) ning et lõplik väljamakse tehakse aasta tegelike kulude ja tulude põhjal. See tagab, et hüvitise summa ei ületa teenuse netokulusid.
- (332) Eespool öeldut arvesse võttes jõuab komisjon järeldusele, et esialgse lepingu pikenduse ajal Toremarile makstud hüvitise summa ei ole toonud kaasa ülemäärast hüvitist ning üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva raamistiku punkti 2.8 alusel kohaldatavad nõuded on täidetud.

6.3.1.7. Sildumise eesõigus

- (333) 2009. aasta seaduse artikli 19b lõikes 21 on selgelt sätestatud, et sildumise eesõigus oli vajalik ühenduse tagamiseks saartega ning arvestades endise Tirrenia kontserni äriühingute, sealhulgas Toremari avalike teenuste osutamise kohustusi. Kui avalike teenuste osutamise kohustustega ettevõtjatel ei oleks sildumise eesõigust, peaksid nad enne sildumist ootama oma järjekorda ja sellest võiksid tekkida viivitused, mis kahjustaksid eesmärki tagada tarbijatele usaldusväärne ja mugav ühendatus. Regulaarne sõidugraafik on saarte elanike liikumisvajaduste rahuldamiseks ja asjaomaste saarte majandusarengule kaasaaitamiseks tööpoolest vajalik. Kuna avaliku teenindamise lepingu kohaselt teenindatavate liinide väljumisajad on lepingus kindlaks määratud, on sildumise eesõigus vajalik selle tagamiseks, et sadamad eraldavad kaikohti ja sildumisaegu nii, et avaliku teenuse osutajal oleks võimalik täita oma avalike teenuste osutamise kohustusi.
- (334) Seda arvestades leiab komisjon, et selle meetme eesmärk oli võimaldada Toremari täita oma avalike teenuste osutamise kohustust, mis kujutab endast tõelist üldist majandushuvi pakkuvat teenust (vt punkt 6.3.1.2). Lisaks sellele on Itaalia kinnitanud, et sildumise eesõigus kehtib ainult avalike teenuste osutamise korra alusel osutatavatele teenustele.

- (335) Komisjon on juba üksikasjalikult hinnanud üldist majandushuvi pakkuvate teenuste ja Toremarile nendega seoses makstud hüvitise siseturuga kokkusobivust esialgse lepingu pikenduse jooksul (vt punkt 6.3.1). Seetõttu leiab komisjon, et sildumise eesõiguse siseturuga kokkusobivuse hindamine võib piirduda selle kindlakstegemisega, kas selle meetmega võib kaasna ülemäärane hüvitamine.
- (336) Komisjon võtab teadmiseks Itaalia esitatud argumendid, mille kohaselt on sildumise eesõigusest tulenevad võimalikud rahalised eelised piiratud (vt põhjendus 137). Seega oleks ka meetmest tulenev ülemäärane hüvitamine oht väike. Peale selle, kui see meede vähendaks avaliku teenuse osutaja tegevuskulusid või suurendaks tema tulusid, kajastuks selline mõju täielikult ettevõtja raamatupidamises. Seetõttu sobivad Toremari suhtes punktis 6.3.1.6 kirjeldatud viisil kohaldatud ülemäärane hüvitamine kontrollid ka sildumise eesõigusest tuleneva võimaliku ülemäärase hüvitamise kindlakstegemiseks.
- (337) Seetõttu järeltab komisjon, et sildumise eesõigus, mis on lahutamatu seotud Toremari osutatava avaliku teenusega, on kokkusobiv siseturuga vastavalt ELi toimimise lepingu artikli 106 lõikele 2 ja üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitlevale 2011. aasta raamistikule.

6.3.1.8. Järeldus

- (338) Põhjendustes 286–337 esitatud hinnangu põhjal järeltab komisjon, et Toremarile mereveoteenuste osutamise eest antud hüvitis esialgse lepingu pikendamise tingimusel ajavahemikuks 1. jaanuarist 2010 kuni 1. jaanuarini 2012 ja sildumise eesõigus on kooskõlas üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2011. aasta raamistiku kohaldatavate tingimustega ja on seetõttu ELi toimimise lepingu artikli 106 kohaselt siseturuga kokkusobiv.

6.3.2. Järeldus riigiabi siseturuga kokkusobivuse kohta

- (339) Eespool esitatud hinnangu põhjal leiab komisjon, et Toremarile ajavahemikul 1. jaanuarist 2010 kuni 1. jaanuarini 2012 mereveoliinide teenindamiseks antud hüvitis ja sildumise eesõigus on kooskõlas ELi toimimise lepingu artikliga 106 ja üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2011. aasta raamistikuga.

7. JÄRELDUS

- (340) Komisjon on seisukohal, et Itaalia rakendas hinnatavat abimeedet vastuolus Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 108 lõikega 3. Eespool esitatud hinnangu põhjal on komisjon otsustanud, et Toremarile pikendatud esialgse lepingu alusel antud avaliku teenuse hüvitis on siseturuga kokkusobiv vastavalt ELi toimimise lepingu artiklile 106. Lisaks, kuna sildumise eesõigus on lahutamatu seotud üldist majandushuvi pakkuva teenuse osutamisega Toremari poolt, on see meede samuti siseturuga kokkusobiv vastavalt ELi toimimise lepingu artiklile 106.
- (341) Peale selle leiab komisjon, et järgmised meetmed ei ole riigiabi ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses:
- 1) Toremarile ajavahemikul 2. jaanuarist 2012 kuni 31. detsembrini 2023 mereveoteenuste osutamise eest antav hüvitis uue teenuste riigihankelingu alusel, mis on seotud Toremari äriüksusega ja sildumise eesõiguse andmisega Mobyle/Toremari, kuna see vastab neljale Altmarki kriteeriumile;
 - 2) Toremari-poolne vahendite kasutamine laevade uuendamiseks, kuna neid vahendeid ei ole kasutatud likviidsuse tagamiseks, ning
 - 3) Toremari erastamisprotsessiga seotud maksuvabastused ja võimalus kasutada FASi rahalisi vahendeid likviidsusvajaduste rahuldamiseks, nagu on sätestatud 2010. aasta seaduses,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE

Artikkel 1

Hüvitis Toremarile ja sildumise eesõigus mereveoteenuste osutamiseks vastavalt esialgsele lepingule, mida pikendati alates 1. jaanuarist 2009 kuni 1. jaanuarini 2012, on riigiabi ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses. Itaalia on rakendanud abi Toremarile, rikkudes ELi toimimise lepingu artikli 108 lõiget 3. See abi on siseturuga kokkusobiv.

Artikkel 2

Uue avaliku teenindamise lepingu sõlmimine ajavahemikuks 2. jaanuarist 2012 kuni 31. detsembrini 2023, mis on seotud Toremari äriüksusega ja sildumise eesõiguse andmisega MobyLe/Toremari, ei kujuta endast riigiabi ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

Artikkel 3

Rahalisi vahendeid, mille Toremar sai oma laevade uuendamiseks, ei kasutatud likviidsuse tagamiseks ja seega ei kujuta need endast riigiabi Toremarile ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

Artikkel 4

Toremari erastamisprotsessiga seotud maksuvabastused ja võimalus kasutada *Fondo Aree Sottoutilizzate* rahalisi vahendeid likviidsusvajaduste rahuldamiseks, nagu on sätestatud 2010. aasta seaduses, ei kujuta endast riigiabi Toremarile ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

Artikkel 5

Käesolev otsus on adresseeritud Itaalia Vabariigile.

Brüssel, 17. juuni 2021

Komisjoni nimel
komisjoni liige
Margrethe VESTAGER
