



Eestikeelne väljaanne

## Õigusaktid

54. aastakäik

18. veebruar 2011

Sisukord

IV EÜ asutamislepingu, ELi lepingu ja Euratomi asutamislepingu kohaselt enne 1. detsembrist 2009 vastu võetud õigusaktid

2011/97/EÜ:

- ★ Komisjoni otsus 14. september 2005 riigiabimeetme C 11/04 (ex NN 4/03) kohta äriühingu – Olympic Airways – ümberkorraldamine ja erastamine (teatavaks tehtud numbri K(2005) 2706 all) <sup>(1)</sup> 1

2011/98/EÜ:

- ★ Komisjoni otsus, 28. oktoober 2009, riigiabi C 16/08 (ex NN 105/05 ja NN 35/07) kohta, mida rakendab Suurbritannia ja Põhja-Iiri Ühendkuningriik – Subsidiidumid meretranspordiettevõtjatele CalMac ja NorthLink mereveeteenuste osutamiseks Šotimaal (teatavaks tehtud numbri K(2009) 8117 all) <sup>(1)</sup> ..... 33

Hind: 4 EUR

(<sup>1</sup>) EMPs kohaldatav tekst

# ET

Aktid, mille pealkiri on trükitud harilikus trükikirjas, käsitlevad põllumajandusküsimuste igapäevast korraldust ning nende kehtivusaeg on üldjuhul piiratud.

Kõigi ülejäänud aktide pealkirjad on trükitud poolpaksus kirjas ja nende ette on märgitud tärn.



## IV

(EÜ asutamislepingu, ELi lepingu ja Euratomi asutamislepingu kohaselt enne 1. detsembrist 2009 vastu võetud õigusaktid)

## KOMISJONI OTSUS

14. september 2005

**riigiabimeetme C 11/04 (ex NN 4/03) kohta äriühingu – Olympic Airways – ümberkorraldamine ja erastamine**

(teatavaks tehtud numbri K(2005) 2706 all)

(Ainult kreeakeelne tekst on autentne)

(EMPs kohaldatav tekst)

(2011/97/EÜ)

EUROOPA ÜHENDUSTE KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Ühenduse asutamislepingut, eriti selle artikli 88 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 osutatud sätetele <sup>(1)</sup>

ning arvestades järgmist:

**1. MENETLUS**

(1) 3. märtsi 2003. aasta kirjas (TREN A/26534, 25. juuli 2003) kinnitasid Kreeka ametiasutused endale võetud kohustust erastada riigile kuuluv lennuettevõtja Olympic Airways ning kirjeldasid selleks juba astunud samme.

(2) Kuna ametlikku teatist ei esitatud, väljastas komisjon 8. septembril 2003 teabe esitamise korralduse, mis tehti Kreeka ametiasutustele teatavaks 9. septembril 2003 (K(2003) 3266). Selles nõuti Kreeka ametiasutustelt kogu vajaliku teabe esitamist, mis võimaldab komisjonil uurida seda, kas äriühingu Olympic Airways ümberkorraldamis- ja erastamismeetmed olid vastavuses asutamislepingu artikliga 87.

(3) Samal päeval saatis komisjon Kreeka ametiasutustele kirja (TREN D/15287), milles nõudis, et nad teataksid komisjonile seadusest (vastu võetud 9. septembril 2003),

millega nähti ette äriühingu Olympic Airways erastamine. 17. septembri 2003. aasta kirjas (TREN A/30881) teatasid Kreeka ametiasutused, et neil oli kavatsus esitada see teave esimesel võimalusel.

(4) 25. septembril 2003 sai komisjon ametliku kaebuse (TREN A/30589) äriühingu Olympic Airways erastamise kohta lennuettevõtja konkurendilt Aegean Airlines.

(5) Erastamist käsitlev seadus ja vastus teabe esitamise korraldusele saadeti komisjonile 29. septembri 2003. aasta kirjaga (TREN A/30866). Teatav osa teavet oli siiski puudu ning komisjon teavitas sellest Kreeka ametiasutusi 31. oktoobri 2003. aasta kirjas (TREN D/17821), mille koopia saadeti 4. detsembril 2003 faksi teel ka Kreeka alalisele esindusele.

(6) 12. detsembril 2003, enne kui komisjon oli jõudnud lõpule viia uurimise äriühingu Olympic Airways ümberkorraldamis- ja erastamismeetmete vastavusest asutamislepingu artiklile 87, asutati uus äriühing Olympic Airlines. Komisjoni 8. septembril 2003 algatatud teabe esitamise korraldus kanti seejärel riigiabi registrisse numbri all NN 4/03.

(7) 15. detsembril 2003 kordas komisjon oma nõuet esitada erastamise kohta teavet (TREN D/22742) ning Kreeka ametiasutused esitasid nõutud teabe 18. ja 19. detsembril 2003. aasta kirjades (vastavalt TREN A/38288 ja TREN A/38258).

(8) 15. jaanuaril 2004 saadeti Kreeka ametiasutustele täiendava teabe nõue (TREN D/160), millele nad vastasid kahe kirjaga 16. jaanuaril 2004 (TREN A/11076 ja A/11077).

<sup>(1)</sup> ELT C 192, 2.7.2004, lk 2.

- (9) 16. jaanuaril 2004 saatis komisjon Kreeka ametiasutustele kirja Spatas asuva Ateena rahvusvahelise lennujaama (edaspidi: „AIA”) ning selle jätkuva suhte teemal äriühinguga Olympic Airways/Airlines. Kreeka ametiasutused vastasid 23. veebruari 2004. aasta kirjaga. 15. juunil 2004 saadeti Kreeka ametiasutustele täiendava teabe taotlus kõnealuse küsimuse kohta, vastus sellele kirjale saabus 4. augustil 2004.
- (10) 16. märtsi 2004. aasta otsusega, millest Kreetat teavitati 16. märtsi 2004. aasta kirjas (SG (2002) D/228848), algatas komisjon asutamislepingu artikli 88 lõikes 2 sätestatud menetluse. Juhtum registreeriti numbril all C 11/04.
- (11) Komisjoni otsus algatada ametlik uurimismenetlus avaldati ka *Euroopa Liidu Teatajas* <sup>(2)</sup>. Komisjon kutsus huvitatuid isikuid üles esitama oma märkusi. Kreeka saatis oma märkused komisjonile 11. juuni 2004. aasta kirjaga.
- (12) Menetluse algatamise otsuses ette nähtud aja jooksul laekus komisjonile märkuseid veel kahelt huvitatud isikult. Need märkused esitati Kreeka ametiasutustele seoses ametiasutuste tehtud tähelepanekutega. Kreeka tähelepanekud saadi kätte 3. novembril 2004.
- (13) 11. oktoobril 2004 saatis komisjon Kreekale märgukirja, milles teatas oma kavatsusest võtta vastu abi maksmise peatamise korraldus, kui kümne päeva jooksul alates kirja kättesaamisest ei esitata komisjonile rahuldavat teavet, millega tõendatakse, et Kreeka ei tee abi saajatele enam abimakseid. Kreeka ametiasutusi kutsuti üles esitama selles küsimuses oma märkused. Kreeka ametiasutused vastasid märgukirjale 28. oktoobril 2004. Kreeka väitis, et kõnealuse korralduse vastuvõtmine selles etapis seaks tõsiselt ohtu Kreeka senise pingsa töö ning oleks ebaproportsionaalne ja põhjendamatu.
- (14) Pärast kõnealuste tähelepanekute esitamist on Kreeka ametiasutuste esindajad komisjoni talitust korrapäraselt teavitanud äriühingute Olympic Airlines ja Olympic Airways Services ümberkorraldamise ja erastamise käigust (17. detsembril 2004, 19. detsembril 2004, 3. veebruaril 2005, 7. veebruaril 2005 ja 28. aprillil 2005 toimunud kohtumistel ning 22. veebruari 2005. aasta ja 19. aprilli 2005. aasta kirjades).
- (15) Lisaks esitasid nad komisjoni talitustele teavet järgmistest küsimustest:
- seadus 3259/2004, millega anti äriühingule Olympic Airways ajutine puutumatus võlausaldajate algatatud täitemenetluse suhtes (22. detsembri 2004. aasta e-kiri); ja
  - seadus 3282/2004, millega riik võttis üle äriühinguga Olympic Airways kohustused finantsasutuste ees seoses Olympic Airlinesi lennukite Airbus A340-300 rahastamis- ja rendilepingutega (22. detsembri 2004. aasta ja 4. aprilli 2005. aasta e-kirjad).
- Neid täiendavaid selgitusi võetakse käesolevas otsuses arvesse sel määral, mil need on asjakohased komisjoni poolt menetluse algatamisel tõstatatud küsimuste puhul ning pakuvad nende kohta selgitusi.

## 2. ASJAOLUD

### 2.1. KOMISJONI VARASEMAD OTSUSED SEoses ÄRIÜHINGU OLYMPIC AIRWAYS JA SELLE TÛTARETTEVÕTJATEGA

#### 1994. aasta otsus

- (16) 7. oktoobril 1994 võttis komisjon vastu otsuse 94/696/EÜ <sup>(3)</sup> (edaspidi „1994. aasta otsus”), mille kohaselt Kreeka antud või antav abi äriühingule Olympic Airways loeti ühisturuga kokkusobivaks tingimusel, et Kreeka täidab terve rea otsuses loetletud kohustusi.

#### 1998. aasta otsus

- (17) Kuna aga mitut 1994. aasta otsusele lisatud tingimust ei täidetud, otsustas komisjon avada 30. aprillil 1996 asutamislepingu artikli 88 lõikes 2 sätestatud menetluse uuesti ning algatada menetluse ka talle teatavaks saanud uue teatamata jäetud abi suhtes <sup>(4)</sup>.

- (18) 14. augustil 1998 võttis komisjon vastu otsuse 1999/332/EÜ <sup>(5)</sup> (edaspidi „1998. aasta otsus”), mille kohaselt loeti ühisturuga kokkusobivaks teatav Kreeka antud või antav abi äriühingule Olympic Airways ajavahemikku 1998–2002 hõlmava ümberkorraldamiskava raames. Ka seda abi lubati anda üksnes teatavatel tingimustel.

<sup>(3)</sup> EÜT L 273, 25.10.1994, lk 22.

<sup>(4)</sup> EÜT C 176, 19.6.1996, lk 5.

<sup>(5)</sup> EÜT L 128 21.5.1999, lk 1.

<sup>(2)</sup> Vt joonealune märkus 1.

## 2000. aasta otsus

- (19) 2000. aasta juulis teatas Kreeka Vabariik komisjonile oma kavatsusest kasutada ülejäänud lubatud abisummat mitme laenutatise jaoks seoses uute lennukite ostmise ning äriühingu Olympic Airways kolimisega Ateena rahvusvahelisse lennujaama Spatas; vastavad lepingud kavatseti sõlmida enne 2000. aasta lõppu. 10. novembri 2000. aasta kirjas (SG(2000)D/108307) teavitas komisjon Kreeka ametiasutusi sellest, et ta kavatseb osaliselt muuta 1998. aasta otsust laenutatise käsitleva abimeetme osas.

## 2002. aasta otsus

- (20) 6. märtsil 2002 otsustas komisjon algatada asutamislepingu artikli 88 lõikes 2 sätestatud ametliku uurimismenetluse. Komisjon väljendas muret seoses 1994. ja 1998. aasta otsustega lubatud abi kuritarvitamise, äriühingu ümberkorraldamiskava rakendamata jätmise ning uue ebaseadusliku riigiabi võimaliku andmisega.

- (21) 9. augustil 2002 saatis komisjon Kreeka ametiasutustele veel ühe korralduse esitada eelnevalt taotletud teave. Eelkõige nõudis komisjon riigi tasutud tegevuskulusid käsitlevaid aruandeid ja summasid. Kreeka Vabariigi vastused olid aga puudulikud.

- (22) 11. detsembril 2002 võttis komisjon vastu lõpliku negatiivse otsuse Kreeka Vabariigi poolt äriühingule Olympic Airways antud abi kohta (otsus 2003/372/EÜ, <sup>(6)</sup> edaspidi „2002. aasta otsus“). Komisjon leidis, et asjaomaste tingimuste eiramise, eeskätt ümberkorralduskava nõuetekohase rakendamata jätmise tõttu ei vastanud eelnevalt riigi antud ja komisjoni lubatud abi asutamislepingu nõuetele. Lisaks sellele sai komisjoni teada, et Olympic Airways oli saanud uut ebaseaduslikku ja ühisturuga kokkusobimatut riigiabi, mis seisnes selles, et Kreeka riik suhtus sallivalt teatavate sotsiaalkindlustusmaksete, kütuselt ja varuosadelt tasutava käibemaksu, lennujaamadele makstavate renditasude, lennujaamatasude ja Kreeka lennujaamade kaudu lahkuvatelt reisijatelt kogutava maksu (nn *spatosimo*) maksmata jätmisse või maksetega hilinemisse.

- (23) Otsuses nõuti, et Kreeka peab võtma vajalikud meetmed, et nõuda abisaajalt tagasi nii otsuse artiklis 1 osutatud 14 miljardi Kreeka drahmi (41 miljoni euro) suurune riigiabi

kui ka otsuse artiklis 2 osutatud uus abi. Abi tagasinõudmine pidi toimuma viivitamata ja vastavalt siseriiklikus õiguses kehtivale korrale, tingimusel et see võimaldab käesoleva otsuse kohest ja tõhusat täitmist. Tagastamisele kuuluvad summad sisaldasid ka intressi, mida arvatati alates abi andmise kuupäevast kuni selle tegeliku tagastamise kuupäevani.

- (24) Samuti pidi Kreeka kahe kuu jooksul alates otsuse teatavakstegemise kuupäevast teavitama komisjoni meetmetest, mida ta otsuse täitmiseks võtab. Otsus tehti Kreeka ametiasutustele teatavaks 13. detsembri 2002. aasta kirjas (SG(02) D/233148) ja avaldati Euroopa Liidu Teatajas 28. mail 2003.

- (25) 11. veebruaril 2003 teatas Kreeka valitsus komisjonile seoses 2002. aasta otsusega, et talle esitatud sõltumatu arvamuse kohaselt ei saanud äriühingule Olympic Airways osaks sooduskohtlemist ning seepärast ei täida valitsus otsuses sisalduvat nõuet tagasi nõuda summad, mis komisjoni hinnangul on ühisturuga kokkusobimatud.

Järeldused seoses 2002. aasta otsusega

- (26) 24. veebruaril 2003 vaidlustas Olympic Airways komisjoni otsuse esimese astme kohtus (kohtuasi T68/03). Kreeka ei palunud vaidlusega ühineda ega vaidlustanud otsust kohtus ka eraldi.

- (27) 6. märtsil 2003 teatas komisjon, et Kreeka valitsus on kohustatud täitma 2002. aasta otsust. 26. juunil 2003 vastas Kreeka valitsus, et uurib 2002. aasta otsuse ning komisjoni poolt selle vastuvõtmisel järgitud menetluse õiguspõhjust. Samuti kinnitas ta komisjonile, et kavatseb abisummad tagasi nõuda. Seda Kreeka valitsus aga ei teinud, samuti ei esitanud ta komisjonile kõnealuse tagasinõudmise ajakava. Seetõttu oli komisjon sunnitud esitama Euroopa Kohtule 3. oktoobril 2003 hagiavalduse seoses otsuse eiramisega (kohtuasi C-415/03).

- (28) Euroopa Kohus tegi kõnealuses kohtuasjas otsuse 12. mail 2005 komisjoni kasuks <sup>(7)</sup>. Kohus (teine koda) sedastas, et Kreeka Vabariik, võtmata määratud tähtaja jooksul kõiki vajalikke meetmeid ebaseaduslikuks ja ühisturuga kokkusobimatuks tunnistatud riigiabi tagasinõudmiseks (välja arvatud sotsiaalkindlustusmaksetega seotud summad), ei täitnud oma kohustusi.

<sup>(6)</sup> ELT L 132 28.5.2003, lk 1.

<sup>(7)</sup> EKLis seni veel avaldamata.

- (29) 23. mail 2005 saatis komisjon Kreeka ametiasutustele kirja meetmete kohta, mida Kreeka peab võtma Euroopa Kohtu otsuse täitmise tagamiseks.
- (30) Kreeka ametiasutused vastasid 2. juuni 2005. aasta kirjaga, kinnitades taas oma soovi teha kõnealusel küsimuses komisjoniga täielikku koostööd. Allpool on kokkuvõtlikult esitatud kirja see osa, mis on seotud menetluse algatamisel tõstatatud küsimustega.
- (31) 2002. aasta otsuses kokkusobimatuks kuulutatud abi ei ole seni veel tagasi nõutud. EÜ asutamislepingu artikli 228 alusel võib komisjon võtta meetmeid seoses otsuse mittetäitmisega.
- (32) Käesolevas otsuses on käsitletud üksnes neid otsuseid ja meetmeid, mille Kreeka ametiasutused tegid või kehtestasid äriühingu Olympic Airways ja selle õigusjärglaste heaks pärast 2002. aasta otsuse vastuvõtmist.

### 3. MENETLUSE ALGATAMINE

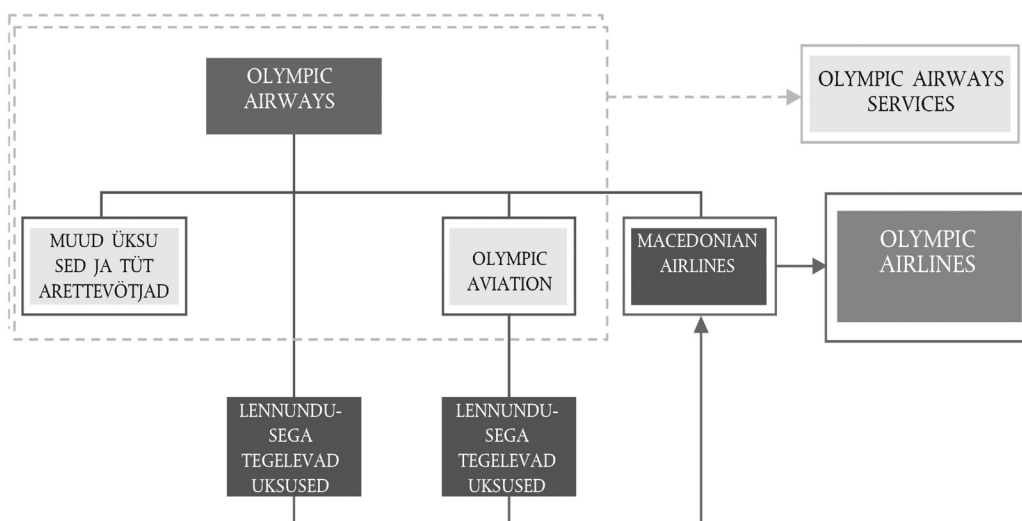
Komisjon algatada asutamislepingu artikli 88 lõikes 2 sätestatud menetluse järgmistel põhjustel:

#### 3.1. ÄRIÜHING EI TÄITNUD JÄTKUVALT MAKSU- JA SOTSIAALKINDLUSTUSKOHUSTUSI

- (33) Alates 2002. aastast töötas Olympic Airways kahjumiga. Tema kasumlikkuse määra on jätkuvalt negatiivne. Tulu teenimise asemel vähendab põhitegevus igal aastal äriühingu koguväärtust. Seega on raske, kohati ka võimatu uskuda, et äriühing suudaks tegevust jätkata muul viisil, kui jättes tasumata oma võlad riigi ees 2002. aasta otsuses leiti, et selline võlgade sissenõudmata jätmine kujutab endast ebaseaduslikku riigiabi.
- (34) Komisjon jõudis järeldusele, et kui mitte *de jure*, siis *de facto* on riik Olympic Airwaysi peamine võlausaldaja ning ilma riigi korduva sekkumiseta oleks äriühing oma tegevuse ammu lõpetanud.

#### 3.2. ÄRIÜHINGU STRUKTUURI ÜMBERKORRALDAMINE

- (35) Menetluse algatamise ajal oli komisjon teadlik seadusest 3185/2003, millega nähti ette mitmesuguste Olympic Airwaysi kontserni kuuluvate äriühingute, nimelt Olympic Aviation ja Macedonian Airlinesi lennundusega tegelevate üksuste eraldamine ning nende ühendamine üheks üksuseks (endine Macedonian Airlines) uue nimega Olympic Airlines. Lennundusega mittetegelevad üksused pidid jääma Olympic Airwaysi koosseisu uue nime all Olympic Air Services. Seaduses 3185/2003 oli sätestatud võimalus viia läbi sarnane menetlus maapealse käitluse, hoolduse ja tehniliste üksustega, kuid seda ei ole siiani tehtud.



- (36) Menetluse algatamisel leidis komisjon, et kuna Kreeka Vabariigil ei õnnestunud Olympic Airwaysi kontserni tervikuna erastada, otsustas ta jagada selle eraldi üksusteks, et teha need potentsiaalsetele investoritele atraktiivsemaks ja ühtlasi eraldada need üksused Olympic Airwaysi kohustustest.

- (37) Näib, et pärast Olympic Airwaysi kontserni ümberkorraldamist on tegelik olukord selline, et pärast 2003. aasta detsembrit on kogu lennundustegevus koondunud Olympic Airlinesi ning kogu muu tegevus – peamiselt maapealne käitlus, hooldus ja tehniline teenindus – toimub vanas äriühingus, mille nimi on nüüd Olympic Air Services. Ühtlasi jääb Olympic Airways Services enamusaktsionäriks teistes lennundusega seotud Kreeka äriühingutes, mis tegutsevad sellistes valdkondades nagu tootlustamine, infotehnoloogia ja kütuseteenused.
- (38) Erastamisseaduses on kindlaks määratud, et varade ja kohustuste ning muude õiguste ülekandmine uuele äriühingule on vabastatud kõikidest riigi, avalik-õiguslike juriidiliste isikute või mis tahes riigiasutustega seotud maksudest, lõivudest ja tasudest. Samuti on sellised ülekandmised vabastatud tasudest, võlgadest ja nõuetest seoses kolmandate füüsiliste või juriidiliste isikutega, välja arvatud ümberkorraldamise bilansis sõnaselgelt väljendatud kohustused. Lisaks on seaduse 3185/2003 artiklis 27 sätestatud, et uuele äriühingule tehakse erand tsiviilseadustiku artiklite 479 ja 939 kohaldamisest<sup>(8)</sup> ning äriseadustiku artikli 537 ja järgnevate artiklite kohaldamisest seoses nende võlgadega, mis tekkisid Olympic Airwaysil enne lennundusega tegelevate üksuste eraldamist. Seega on võlausaldajatel selle meetme tõttu võimalik esitada nõudeid üksnes Olympic Airlinesile ülekantud võlgade suhtes, kuid nad ei saa nõuda uelt äriühingult sisse äriühingusse Olympic Airways jäänud võlgu. Seejärel jõustasid Kreeka ametiasutused 15. oktoobril 2004. aastal seaduse 3259/2004, millega anti äriühingule Olympic Airways ajutine puutumatus võlausaldajate algatatud täitemenetluste suhtes.
- (39) Seaduse 3185/2003 kohaldamisel kaasas Kreeka riik konsultandi (Deloitte & Touche) Olympic Airwaysi kontserni lennundusega tegelevate üksuste väärtuse kindlaksmääramiseks. Konsultandi ülesanne oli koostada ka ümberkorralduskava ning Olympic Airwaysi ja Olympic Aviationil olukorda käsitlev aruanne, et määrata kindlaks, kui palju ja millised töötajad viia üle Olympic Airlinesi. Konsultandi Deloitte & Touche sõnul ei korraldanud nad auditit ning töötasid üksnes Olympic Airwaysi ja Olympic Aviationil juhtkonna esitatud andmete teiginedes. Lisaks ei hõlmanud konsultandi hinnang äriühingutele Olympic Airways ja Olympic Aviation kuuluvaid lennukuid, viimaste väärtuseks määras teine väliskonsultant Airclaims Ltd turuhinnas 120 miljonit eurot.
- (40) Avaliku teenindamise kohustused kanti Olympic Aviationilt üle Olympic Airlinesile ilma avalikku konkurssi korraldamata. Ilmneb, et Olympic Aviation oli andnud oma 10 miljoni euro suurusele kohustusele Ateena rahvusvahelise lennujaama ees tagatise kõnealuste avaliku teenindamise kohustuste täitmisel teenitavast tulust ning olenemata asjaolust, et avaliku teenindamise kohustusi pidi hakkama täitma Olympic Airlines, jäi kõnealune laen Olympic Aviationile.
- (41) Presidendi dekreedis 178/2002, millega võetakse Kreeka õigusesse üle nõukogu direktiiv 98/50/EÜ,<sup>(9)</sup> on sätestatud, et tegevuse mis tahes viisil ühelt äriühingult teisele üleviimise korral viiakse uude äriühingusse üle ka asjaomase tegevusega seotud töötajad, tagades neile samad tingimused ja õigused kui varem. Siiski kavatsesid Kreeka ametiasutused töötajate staatust muuta. Selleks oleks pidanud korraldama presidendi dekreediga 178/2002 ette nähtud läbirääkimised.
- (42) Üksuste eraldamise ajal kohaldati kogu töötajaskonna suhtes ligi 300 eriseadust, kollektiivlepingut ja muud sätet. Seepärast oli Kreeka ametiasutuste arvates oluline muuta õiguslikku raamistikku ning pidada kollektiivlepingute üle uued läbirääkimised, eriti arvestades asjaolu, et 2003. aasta juunis töötas kontsernis 6 171 inimest (ligikaudu 1 850 töötajat läks üle Olympic Airlinesi) ning tööjõukulud moodustasid 38 % kogutuludest, samas kui tööstusharu keskmine on ligikaudu 22–26 %. Sellest tulevalt nähti seaduse 3185/2003 artikliga 27 ette mitmed muudatused. Olympic Airlinesi suhtes ei kohaldata seadust 2190/1994, mis käsitleb avaliku sektori äriühingute töötajate töölevõtmise halduskorda. Tagatud olid nende töötajate õigused, kellel oli kehtivate kollektiivlepingute alusel õigus siirduda 2003. ja 2004. aastal pensionile.
- (43) Vastupidiselt äriühingule Olympic Airways, mis oli rahastanud oma tegevust täielikult võlgadest, kavatseti Olympic Airlinesi puhul kasutada äriühingu enda rahalisi vahendeid. Tegevust alustades oli Olympic Airlinesi võlg peaaegu olematu, mis oli suurel määral tingitud uude üksusesse üle viidud varade ja kohustuste valikust. Kohustuste osas ei võtnud Olympic Airlines tegevuse alustamisel üle mingeid emaettevõtja finantsvõlgu, mille suurus tol hetkel oli 207 miljonit eurot.

<sup>(8)</sup> Mõlemad artiklid osutavad võlausaldajate õigusele olla kaitstud varade üleviimise puhul.

<sup>(9)</sup> EÜT L 201, 17.7.1998, lk 88.

(44) Vastavalt Kreeka pankrotiseaduse (seadus 2190/1920) kohaldatavatele sätetele jäävad üksuse, sektori või osakonna eraldamise ning selle tegutseva äriühinguga liitmise korral kõnealuse äriühingu aktsiad algsele äriühingule. Antud juhtumi puhul tähendab see, et Olympic Airlinesi aktsiad oleksid pidanud jääma Olympic Airwaysi omandisse. Seaduse 3185/2003 artiklis 27 on aga sätestatud, et erastamismenetluse raames lähevad kõik Olympic Airwaysi eri üksuste eraldamisel tekkinud aktsiad üle Kreeka riigile. Lisaks sellele kasutatakse kogu kõnealuste üksuste edasisest müügist saadud raha Olympic Airwaysi võlgade tasumiseks ja kohustuste täitmiseks. Kreeka riik väitis, et antud menetlusega kantakse finantsvarad üle riigile ning nende väärtust ei saa vaidlustada, kuivõrd see on määratud audiitorite hinnangu põhjal. Lisaks sellele leiab riik, et kui varasid müüb riik, saab nende eest suuremat hinda kui oleks võimalik saada juhul, kui osalust ei oleks talle üle kantud.

### 3.3. 130 312 450 EURO SUURUNE ETTEMAKSE ÄRIÜHINGULE OLYMPIC AIRWAYS

(45) Vastavalt seaduse 3185/2003 artiklile 27 avas Kreeka riik ministri 22. detsembri 2003. aasta dekreediga 2/71992/A0024 Kreeka Pangas erikonto nimetusega „Kreeka riik – Olympic Airwaysi kontserni denatsionaliseerimiskonto”. Kontole kantakse üle summad, mis saadakse nende erastamismenetluse käigus müüdavate Olympic Airwaysi kontserni äriühingute müügist (esimesena müüakse Olympic Airlines), mille aktsiad on üle kantud Kreeka riigile. Selleks et katta vajalikud kulutused enne kontserni äriühingute erastamist, kandis riik asjaomasele kontole summa, mida kirjeldati ettemaksena (*prokatavoli* või *propliromi*). Kõnealune ettemakse oli võrdne Olympic Airlinesi aktsiate nimiväärtusega (130 312 450 eurot).

(46) Neid Olympic Airwaysi kohustusi, mida uuele üksusele Olympic Airlines üle ei kantud, täpsemalt mõnede töötajate enneaegse pensionile siirdumisega seotud kulutusi, kavatseti rahastada nii erikontolt kui ka Olympic Airlinesile ja kolmandatele isikutele osutatud teenuste eest saadud tulust.

### 3.4. SPATOSIMO JA MAKSED ATEENA RAHVUSVAHELISELE LENNUJAAMALE

(47) 19. jaanuari 2004. aasta kirjaga edastas kaebuse esitanud Aegean Airlines komisjonile koopia Kreeka tsiviillennundusameti kirjast (dokument DII/A/28751/11626/22.7.2003), mis oli adresseeritud riigikontrolörile ning saadetud äriühingule Ateena rahvusvaheline lennujaam. Kirjast selgus, et Olympic Airways võlgnes 26 001 473,33 euro suuruse summa seoses lennuettevõt-

jate kasseeritava ja riigile edastatava „lennujaamade kaasaajamise ja arendamise maksuga”, mida tuntakse ka nimetuse all *spatosimo*.

(48) Samuti selgus kirjast, et Kreeka tsiviillennundusamet nõudis võlgnetava 26 miljoni euro suuruse summa tasumist. Seetõttu ilmnes, et Kreeka lennujaamade peamine kasutaja Olympic Airways ei tasunud *spatosimo*'t ning sundis seega riiki leidma vahendeid vastloodud ja *spatosimo*'st sõltuva Ateena rahvusvahelise lennujaama abistamiseks. Kuigi Olympic Airwaysil oli kohustus võlgu olevad summad edaspidi tasuda, kahtlustas komisjon, et vahepeal tekkis tal eelis tänu riigi sallivale suhtumisele, kes jättis äriühingu hilinevad maksete eest karistamata ning kehtestas mehhanismi, mille kohaselt teised Kreeka lennujaamad pidid aitama hüvitada Olympic Airwaysi *spatosimo* võla hilinevad maksimisest või maksmata jätmisest tingitud kahju.

## 4. MENETLUSE AJAL LAEKUNUD MÄRKUSED

### 4.1. KREEKA AMETIASUTUSTE ESIALGSED MÄRKUSED

(49) 11. juunil 2004 esitas Kreeka vastuse menetluse algatamisele. See algas selgitusega, et Kreeka arvates oli Olympic Airwaysi puhul kõige asjakohasem lahendus kontserni mitmesuguste äriühingute ja tegevusalade erastamine. Erastamine oli kavas läbi viia võimalikult kiiresti ning täielikus kooskõlas Kreeka ja Euroopa ühenduse kohaldatavate eeskirjade ja nõuetega; komisjoni kavatseti toimuvatest arengutest täiel määral teavitada. Kreeka selgitas, et ametiasutuste jaoks on erastamine majanduslikult kõige eelistatum lahendus, kuna see tooks sisse rohkem raha kui oleks oodata äriühingu likvideerimise korral. Tunnistades, et erastamisega kaasneb ka sotsiaalne ning muu mittemajanduslik kasu, rõhutasid Kreeka ametiasutused siiski, et kõige sobivama strateegia kindlaksmääramise ainus kriteerium oli majandusanalüüs.

(50) Kreeka viitas erastamisprotsessi käigus juba tehtud edusammudele, millest komisjoni oli eelnevalt teavitatud. Kreeka kinnitas, et Olympic Airwaysi ja Olympic Aviation lennundustegevuse eraldamisel oli olemasolevale äriühingule Macedonian Airlines üle läinud ka mitmesugune immateriaalne vara, nagu teenindusajad, kahepoolsetest kokkulepetest tulenevad õigused, kaubamärk ja logo ning Olympic Airwaysi firmaväärtus. Macedonian Airlines muutis oma nime ja tema uueks nimeks sai Olympic Airlines. Olympic Airlinesi aktsiate omandiõigus läks (pärast kapitali suurendamist, et see vastaks lennundusega tegelevate üksuste mitterahalisele sissemaksele) üle otse Kreeka riigile, mis läbi Olympic Airlines eraldati Olympic Airwaysi kontsernist. Uuele äriühingule eraldati kõik vajalikud load ja ta alustas tegevust 12. detsembril 2003.



- (51) Järgnevalt selgitasid Kreeka ametiasutused, et Olympic Airlinesi strateegiline mudel on luua elujõuline regulaarlende pakkuv lennuettevõtja, kelle tööjõukulud vastaksid tööstusharu keskmisele ning kes saaks enda heaks ära kasutada mitut tegurit, sealhulgas Olympic Airwaysi tugevat kaubamärki, Kreeka positsiooni ühena maailma 15 populaarseimast turismisihtpunktist ning 2004. aasta Ateena olümpiamänge. Olympic Airlinesile oli määratud uus juhtkond ning käimas oli äriplaani põhjalik läbivaatamine.
- (52) Pärast Olympic Airlinesi tegevuse alustamist lõpetas Olympic Airways oma tegevuse ELi lennutegevusloaga lennundusettevõtjana ning selle uueks nimeks sai Olympic Airways Services. Olympic Aviation oli samuti lõpetanud lennundustegevuse, välja arvatud piiratud üldlennundus- ja helikopteriteenused, mis kavatseti üle viia uude äriühingusse.
- (53) Kreeka sõnul kavatseti erastada ka nüüdseks äriühingusse Olympic Airways Services koondunud lennundusväline tegevus (maapealne käitlus, hooldus, tehniline teenindus ja lennukoolitus). See oli ette nähtud ka seadusega 3185/2003. Samuti kavatseti müüa osalused muudes äriühingutes, nagu Olympic Catering ja Galileo Hellas. Olympic Airwaysil oli osalus ka Ateena rahvusvahelises lennujaamas tegutsevas kolmes kütuseettevõtjas, milleks olid Athens Airport Pipeline Co, Olympic Fuel Co ja Olympic IntoPlane Co, ning ka need osalused kavatseti aegsalt ja nõuetekohaselt müüa. Nende äriühingute müümine pidi olema suhteliselt lihtne, kuna nende bilansid olid korras ning eraaktsionäridel oli ostueesõigus.
- (54) Kreeka ametiasutused soovisid selgitada mitut menetluse algatamise käigus tõstatatud ümberkorraldamisega seotud küsimust.
- (55) Seoses Olympic Airwaysi ja Olympic Airlinesi vaheliste kokkulepetega kinnitas Kreeka, et kõiki teenuseid osutatakse turuhinnaga ning need on kooskõlas Olympic Airwaysi üldise äripoliitikaga. Kreeka ametiasutused kohustusid edastama need kokkulepped ka komisjonile.
- (56) Seoses lennukite rendiga rõhutas Kreeka, et Olympic Airlinesile läksid üle üksnes täielikult äriühingule Olympic Airways kuulunud lennukid. Olympic Airwaysi renditud lennukid anti Olympic Airlinesile turuhinnaga allrendile, kuna rendilepingu ennetähtaegse lõpetamise korral oleks Olympic Airways pidanud tasuma rendileandjate kantud kahjud. Kasutusrendilepingud kavatseti sõlmida otse Olympic Airlinesi nimel ning jätta Olympic Airways rendilepingust välja.
- (57) Osaliselt riigigarantiiga hõlmatud (45 % ulatuses rahastamisväärtusest) nelja Airbus A340-300 lennuki rent ei lähe üle uuele äriühingule. Olympic Airlines käitab neid lennukeid allrendi korras, makstes äriühingule Olympic Airways turuhinda. Sel viisil ei kandu riigi toetus Kreeka ametiasutuste väitel üle Olympic Airlinesile.
- (58) Seoses kõnealustele lennukitele antud riigigarantiidega väitis Kreeka, et kuigi 2002. aasta otsusega tunnustati äriühingule Olympic Airways mitmel viisil (sealhulgas riigigarantiidena) antud ümberkorraldamisabi ühisturuga kokkusobimatuks, nõudis komisjon õiguspärase ootuse alusel üksnes äriühingule Olympic Airways antud ümberkorraldamisabi viimase osamakse (41 miljonit eurot) tagasinõudmist (ning ühtlasi lubamatu uue abi tagasinõudmist). Kreeka väidab, et kuna 2002. aasta otsuses ei olnud konkreetselt sätestatud riigigarantiide tagasivõtmist (või nende tühistamist), siis lubati sellega nende jätkumine.
- (59) Kreeka väitis, et avaliku teenindamise kohustuste üleminek toimus seaduspäraselt, kuna kõnealuste marsruutide teenindamine moodustas Olympic Aviation lennundustegevuse lahutamatu osa ning marsruutide teenindamine jätkus samade lennukite ja samade töötajatega kui ülejäänud võrgustikus.
- (60) Äriühingule Olympic Airways antud väidetava uue abi puhul tekitas Kreeka ametiasutustele teatavat segadust see, mida peetakse silmas „maksukohustuste” all. Kreeka ametiasutuste sõnul ei suutnud komisjon tõestada, et Kreeka ametiasutused abistasid Olympic Airwaysi, suhtudes sallivalt teatavate (mitte üksnes maksudega seotud) kohustuste täitmata jätmisse. Kreeka ametiasutused väitsid, et sellise väite esitamisel lasub komisjonil ka tõendamiskohustus, mida viimane aga ei täitnud. Kreeka ametiasutused kinnitasid veelkord, et Olympic Airwaysi suhtes kehtisid samad üldkohaldatavad Kreeka õigusaktid ja menetlused, mis kõikide Kreeka äriühingute suhtes.

- (61) *Spatosimo* väidetava maksmata jätmise kohta väitis Kreeka valitsus, et tuleb vahet teha *spatosimo*'t koguvate lennuettevõtjate ja Kreeka tsiviillennundusameti suhtel, kellele esimesed selle maksu edastavad, ning Kreeka tsiviillennundusameti ja lennureisijate arvu põhjal väljaarvutatud *spatosimo*'t saavate Kreeka lennujaamade (sh Ateena rahvusvaheline lennujaam) suhtel. Lennuettevõtjat kogusid *spatosimo*'t reisijatel ja edastasid selle riigile. Sel viisil sissenõutud, ent riigile edastamata jäetud *spatosimo* kujutas endast võlgnevust riigi ees ning selle suhtes kohaldati riigile võlgnetavate summade sissenõudmise juhendi (KEDE) üldsätteid. See juhtuski osutatud 26 001 473,33 euro suuruse summa puhul, mille Olympic Airways jättis õigeaegselt maksmata, kuid mis tasuti hiljem osamaksetena koos kõigi kohaldatavate viiviste ja trahvidega.
- (62) Kogumissüsteem oli lahutatud jagamissüsteemist, mille kaudu Kreeka riik (läbi Kreeka tsiviillennundusameti) maksis raha lennujaamadele. Kuigi need kaks süsteemi pidid toimima kompensatsiooni põhimõttel (ühast rahastatakse teist), ei sõltunud Kreeka riigi kohustus lennujaamadele makseid teha riigi suutlikkusest neid summasisid lennuettevõtjatel koguda. Selle tulemusel on esinenud olukordi, kus riik oli kohustatud maksuma välja summasisid, mida ta ei olnud veel kogunud. Kuigi olukord oli riigi jaoks ebamugav, ei kujutanud see endast riigiabi, kuna lennuettevõtjaid ei vabastatud kohustusest maksta (sh viiviseid ja trahve). Menetluse algatamisel viidatud konkreetse juhtumi puhul oli Kreeka riik piiratud raha-voogude tõttu sunnitud muutma eri lennujaamadele jagatava *spatosimo* määrasid, eraldades suurema summa Ateena rahvusvahelisele lennujaamale (mille tulemusel teistele lennujaamadele võlgnetavad maksed lühiajaliselt vähenesid). See oli vajalik seetõttu, et Ateena rahvusvahelise lennujaama finantsolukorda jälgisid Euroopa Investeerimispank ja turul tegutsevad laenuandjad ning see ei olnud seotud asjaoluga, kas Olympic Airways maksis oma võlgu olevad summad.
- (63) Kreeka riigi sõnul tõstata komisjon *spatosimo* maksmata jätmise küsimuse ainsa tõendina selle kohta, et Olympic Airways jättis oma võlad riigi ees tasumata.
- (64) Mis puutub seadusega 3185/2003 ette nähtud erikontosse, siis leidsid Kreeka ametiasutused, et 130 312 450 euro suurune ettemakse äriühingule Olympic Airways oli ajutine meede, mille oleks võtnud iga mõistlik turuinvestor. Kui oleks jõudnud kätte aeg Olympic Airlinesi müümiseks, oleksid kõik ettemaksed erikontole tagasi kantud. Veel selgitasid Kreeka ametiasutused, et Olympic Airlinesi aktsiad ei kuulunud enam Olympic Airwaysi kontsernile, vaid riigile. Kuna Olympic Airways oli kaotanud väärtuses oma lennundusega tegelevate üksuste võrra, oli äriühingule Olympic Airways tehtud ettemakse, mis ei ületanud kaotatud vara väärtust, ümberkorraldamise ja erastamise seisukohast proportsionaalne ja sobiv meede.
- (65) Kui Olympic Airlinesi müügist saadavast tulust ei piisaks 130 312 450 euro suuruse ettemakse tagasimaksmiseks, korvatakse puudujääk lennundusega mittetegelevate üksuste müügist saadavate vahenditega. Seaduses 3185/2003 sätestati, et nende üksuste müügist saadav tulu makstakse erikontole. Kui Olympic Airwaysi finantskohustused ületavad müüdavate äriühingute aktsiakapitali nimiväärtust, kohaldatakse Kreeka maksejõuetusseadust ning võlausaldajad saavad esitada oma vastavad nõuded selle alusel.
- (66) Võimalik müügitulu, mis ületab müüdud äriühingute aktsiakapitali nimiväärtust, jääb riigile ning Olympic Airways ei saa seda kasutada. Olympic Airways saab kontot kasutada vaid töötajate lahkumise ja pensionile siirdumisega seotud kohustuste täitmiseks ning Olympic Airwaysi ja Olympic Aviation'i finantskohustuste täitmiseks ümberkujundamis- ja likvideerimisprotsessi käigus.
- (67) Kreeka ametiasutuste sõnul püüti seadusega 3185/2003 maksimeerida aktsionäride vara, et tagasisaadavad abisummad ning investeeingu tasuvus oleksid võimalikult suured. Võlausaldajad ei oleks olnud pankroti korral paremini kaitstud.
- (68) Kui komisjon seevastu leiab, et ettemakse ei vastanud turumajandusliku (era)investori tegevusele tagasisaadavate summade ja investeeingu tasuvuse maksimeerimiseks, siis paluvad Kreeka ametiasutused komisjonil käsitada ettemakset vastavalt äriühingute päästmise ja ümberkorraldamise suunistele päästmisabina, mis on ühisturuga kokkusobiv artikli 87 lõike 3 punkti c alusel. Sellisel juhul kinnitavad Kreeka ametiasutused, et päästmisabi andmise tingimused olid täidetud alates 2003. aasta detsembrist ning seda on võimalik tõendada äriplaanide ja muu sellisega.
- (69) Seoses Olympicu kontserni mõne äriühingu tulevastele ostjatele antud võimaliku abi küsimusega soovisid Kreeka ametiasutused kinnitada komisjonile veelkord oma kavatsust müüa nii Olympic Airlines kui mis tahes muu tegevusharu/äriühing turuhinnaga ning teha seda kooskõlas kohaldatavate Kreeka ja ühenduse õigusaktidega.

(70) Kreeka ametiasutused ei nõustunud järeldusega, mille kohaselt Kreeka riik soovis kaitsta Olympic Airlinesi 2002. aasta otsuse jõustamise eest, keelates Olympic Airwaysi võimalikel võlausaldajatel esitada oma nõuded Olympic Airlinesi vastu. Nad väitsid, et pigem oli eesmärk investeerida maksimaalses ulatuses tagasi saada. Kreeka ametiasutuste selgituse kohaselt toimib erikonto nii, et Olympic Airwaysi ja tema võlausaldajate kasutuses on Olympic Airlinesi aktsiakapitali nimiväärtuseni ulatuv summa, millega on tagatud võlausaldajate piisav kaitse. Kreeka rõhutas, et tal on õigus otsustada, millised vahendid on ümberkorraldamisel ja erastamisel kõige sobivamad, ning et kehtestades kaitsemeetmed Olympic Airwaysi võlausaldajatele vähemalt samaväärse kaitse tagamiseks kui neil muidu oleks, oli Kreeka astunud seaduslik samm. Kõnealust võlausaldajate kaitset ei tohi segi ajada 2002. aasta otsusega kehtestatud tagasinõudekohustusega.

(71) Samuti ei nõustunud Kreeka komisjoni järeldusega, et Olympic Airlinesi loomine ei ole lahendus, kuna tagatud ei ole Olympic Airlinesi elujõulisus; Kreeka väitel on ta Olympic Airlinesi edukuses kindel.

(72) Mis puutub üldise ümberkorraldamise ja erastamise kavandatud pikka rakendusaega, siis väitis Kreeka, et ta võttis komisjoni tõstatatud küsimuse teatavaks ning püüab kõnealust protsessi võimaluse korral kiirendada. Kreeka kavatses esitada komisjonile ümberkorraldamis-/erastamiskava rakendamise ning sellele järgneva Olympic Airwaysi likvideerimise uue ajakava.

(73) Seoses küsimusega, mis käsitles muid seadusi, millega äriühingule Olympic Airways nähti ette erandid ja puutumatus, kordas Kreeka, et seaduse 96/1975 sätteid, millega nähti ette Olympic Airwaysi eesõigused (sellistes valdkondades nagu tehingutelt makstavad maksud, tempel- ja liikluskasutusest vabastamine ning riigigarantiid), on tühistatud ning Olympic Airwaysi suhtes kehtivad kõik üldkohaldatavad maksud ja äriühing tegutseb vabaturumajanduse tingimustes.

#### 4.2. KOLMANDATE ISIKUTE ESITATUD MÄRKUSED

(74) Pärast Kreeka ametiasutustele adresseeritud kirja avaldamist Euroopa Liidu Teatajas esitasid ettenähtud tähtjaks märkusi veel kaks huvitatud isikut.

##### 4.2.1. AEGEAN AIRLINES

(75) Esimesed märkused laekusid Kreeka lennuettevõtjalt Aegean Airlines (edaspidi „Aegean“). Aegean tegi järgmised tähelepanekud.

#### **Olympic Airwaysi ja Ateena rahvusvahelise lennujaama vahelised soodsad maksetingimused**

(76) Aegeani väitel tasus Olympic Airways esimesel Ateena rahvusvahelises lennujaamas tegutsemise aastal vähem kui 30 % kohustustest Ateena rahvusvahelise lennujaama ees; väidetavalt on Ateena rahvusvaheline lennujaam ja Olympic Airways (kes on 35 % ga Ateena rahvusvahelise lennujaama suurim üksikklient) jõudnud kokkuleppele ja Ateena rahvusvahelise lennujaama kasuks on seatud kaks eelishüpoteeiki kolmele Olympic Airwaysi lennukile, et tagada rohkem kui 29 miljoni euro suuruse summa ning sellele lisanduvate intresside ja kulude maksmine. Aegeani hinnangul moodustavad Olympic Airwaysi õigeaegselt tasumata kohustused Ateena rahvusvahelise lennujaama ees ligikaudu 70-80 miljonit eurot. Aegeani väitis, et 55 % ulatuses riigile kuuluv Ateena rahvusvaheline lennujaam on lasknud Olympic Airwaysil ja Olympic Airlinesil tekkida märkimisväärseid kohustusi, mis teiste lennuettevõtjate puhul ei ole võimalik. Aegeani hinnangul oleks tal samade võimaluste juures tekkinud 40-50 miljoni euro ulatuses käibekapitali.

#### **Olympic Airways kontserni kuuluvate äriühingute finantstulemused**

(77) Aegean väitis, et Olympic Aviationi registreeritud kahjum oli 32,2 miljonit eurot (ehk 39 % käibest suurusega 83 miljonit eurot) vaatamata sellele, et Kreeka riik andis talle 8,2 miljonit eurot hüvitist tegevuse „aegsa üleviimise“ eest Ellinikoni lennujaamast Ateena rahvusvahelisse lennujaama. Olympic Aviationi võlad Olympic Airwaysi ees olid kasvanud 68 miljonilt eurolt 2000. aastal 127 miljoni euroni 2002. aasta lõpuks. Olympic Airways ei olnud konsolideerinud 2001. ja 2002. aastal Olympic Aviationi raamatupidamist ning Aegeani arvates oli selle eesmärk näidata emavettevõtja olukorda paremas valguses.

(78) Samuti osutas Aegean Olympic Airwaysi kasumlikkusele 2003. aastal. Avaliku lennuliiklusteabe põhjal vähenes Olympic Airwaysi lennuliiklus 2003. aastal 8 % võrra ning täituvus 5 % võrra. Kõige märgatavam oli vähenemine Euroopa marsruutidel (14,4 %) ja äriklassi reisijate hulgas (26 %). Aegeani arvamusel kohaselt tähendab selline reisijate arvu kahanemine koos üha keerukamaks muutuva turuolukorraga (kütusehindade tõus, kasvav konkurents odavlennuettevõtjatega) seda, et Olympic Airwaysi kontserni finantsolukord halvenes terve 2003. aasta vältel.

#### **Olympic Airlinesi võimalik doteerimine äriühingule Olympic Airways Services võlgade maksmata jätmise kaudu**

(79) Aegean avaldas kahtlust, et uus äriühing ei maksa äriühingult Olympic Airways Services saadavate teenuste eest (või ei maksa sellises ulatuses, mida tuleks maksta).

- (80) Aegnani sõnul ammandas erikontole üle kantud 130 312 450 euro suurune ettemakse end juba kaheksa kuu pärast.
- (81) Vastu võeti uus seadus (3259/2004), millega kaitstakse ettevõtjaid Olympic Airways Services ja Olympic Aviation täitemenetluste eest, mida nende vastu võidakse algatada. Selle seaduse kohaselt ei tohtinud kuni 28. veebruarini 2005 algatada Kreekas ega väljaspool Kreekat ühtegi täitemenetlust ega ajutist meetet äriühingute Olympic Airways Services ja/või Olympic Aviation kinnis- või vallasvara suhtes. Kõnealune seadus võeti vastu ilmselt seetõttu, et teatavad võlausaldajad olid arestinud ühe Airbus 300-600 lennuki ning ähvardasid selle võla katteks müüa.
- (82) Aegean märkis, et Kreeka riik andis Olympic Aviation avaliku teenindamise kohustuse alla kuuluvad marsruudid Olympic Airlinesile automaatselt, korraldamata selleks avalikku konkurssi. Lisaks võttis uus äriühing üle kõik Olympic Airwaysi liiklusõigused EMP välistes riikidesse, ilma et nende määramise kriteeriume oleks uuesti hinnatud, kuigi teised lennuettevõtjad, sealhulgas Aegean, olid avaldanud huvi neid õigusi saada.
- (83) Aegean oli seisukohal, et varade ülekandmine Olympic Airlinesile ilma vastavate kohustuste ülekandmiseta võib olla vastuolus nii asutamislepingu kui Kreeka põhiseadusega.
- (84) Ajakirjanduses avaldatud artikli põhjal oli Macedonian Airlinesil enne selle Olympic Airlinesiks muutmist kogunenud 3,5 miljardi Kreeka drahmi ulatuses maksukohustusi ning Aegeani väitel ei ole Kreeka riik esitanud Olympic Airlinesile selle summa kohta mingeid nõudeid.

#### 4.2.2. RYANAIR

- (85) Märkusi esitas ka Iiri odavlennuettevõtja Ryanair. Ryanair esitas mitu üldist tähelepanekut ühenduse eeskirjade kohaldamise kohta muudes liikmesriikides kui Kreeka ning muude lennuettevõtjate suhtes kui Olympic. Käesoleva juhtumi kohta täheldas Ryanair alustuseks, et neil ei ole võimalik Kreeka valitsusele saadetud kirja kohta esitada märkusi, kuna puudub selle ingliskeelne tõlge.
- (86) Järgnevalt väitis Ryanair, et Olympic Airwaysi suhtes algatatud algses uurimises leiti, et Olympic Airways sai riigiabi rohkem kui 1 miljardi euro ulatuses, kuid pidi Kreeka valitsusele tagasi maksma vaid 200 miljonit

eurot. Teised lennuettevõtjad olid sunnitud nurjunud riikliku lennuettevõtjat kõrgemate lennujaamatasude kaudu doteerima, sest äriühingule Olympic Airways oli antud nende tasudega seoses maksepuhkust. Ryanairi arvamuse kohaselt kahjustab kõnealuse nurjunud riikliku lennuettevõtja ebaseaduslik toetamine uute ja tõhusamate äriühingute võimalusi turule siseneda. Uue võlavaba lennuettevõtja loomine oli vastuvõetamatu ning Ryanair tõstas küsimuse, kas uuele äriühingule uue lennuettevõtja sertifikaadi taotlemisel järgiti nõukogu 23. juuli 1992. aasta määruse (EMÜ) nr 2407/92 (lennuettevõtjatele lennutegevuslubade väljaandmise kohta) <sup>(10)</sup> artiklis 4 sätestatud kehtivaid menetlusi. Lõpetuseks väitis Ryanair, et Kreekal ei tohiks lubada järjekordselt eeskirju eirata ning jätkata oma nurjunud riikliku lennuettevõtja toetamist.

#### 4.3. KREEKA VASTUS KOLMANDATE ISIKUTE MÄRKUSTELE

- (87) Kreeka arvamuse kohaselt sisaldasid kolmandate isikute esitatud märkused ebatäpseid andmeid, millega ei lisandu uurimisse mingit uut teavet. Kreeka ametiasutused tuletasid meelde, et lennuettevõtja eelmine erastamisprotsess lõpetati 6. oktoobril 2004 ning nii Olympic Airlinesi kui ka muude tegevusvaldkondade ja üksuste erastamiseks oli määratud uus rühm nõustajaid. Uued nõustajad olid juba tööd alustanud ja ettepanekute koostamise etapil tehti edusamme. Koostati ka erastamise soovituslik ajakava.
- (88) Kreeka vastused kolmandate isikute konkreetsetele märkustele olid järgmised.

##### 4.3.1. AEGEAN AIRLINESI TÄHELEPANEKUD

- (89) Olympic Airwaysi väidetava sooduskohtlemise küsimust Ateena rahvusvahelises lennujaamas oli juba varem käsitletud käesoleva riigiabi juhtumi uurimise kontekstis, Euroopa Kohtus (kohtuasi C-415/03, komisjon vs Kreeka) ja muudes riigiabi uurimistes (NN 27/1996, Ateena rahvusvahelise lennujaama ehitamine ja kasutamine). Kuigi Ateena rahvusvaheline lennujaam kuulus 55 % ulatuses riigile, juhiti seda eraettevõttena, mille igapäevast tegevust riik ei kontrollinud. Seega vastutas Ateena rahvusvaheline lennujaam ainuisikuliselt lennujaamatasude kogumise ning hilinevad maksete tasumise eest. Ateena rahvusvahelise lennujaama üheksast direktorist neli määras riik, neli arendajad ning üks oli sõltumatu. Kreeka kordas, et *spatosimo* hilinevad maksimisega seotud küsimusi on ta juba selgitanud.

<sup>(10)</sup> EÜT L 240 24.8.1992, lk 1.

- (90) Mis puutub Olympic Airlinesi võimalikku doteerimisse äriühingule Olympic Airways Services võlgade maksmata jätmise kaudu, väitsid Kreeka ametiasutused, et Olympic Airways Services osutab Olympic Airlinesile kõiki teenuseid turutingimustel. Kreeka ametiasutused esitasid dokumenteeritud tõendeid Olympic Airlinesi maksete kohta äriühingule Olympic Airways.
- (91) Üldisemalt esitas Kreeka dokumente, mis toetasid tema väidet, et Olympic Airlinesil ei ole tasumata võlgnevusi ühegi riikliku üksuse ees. Kreeka esitas tõendeid antud hetkeni maksuametile makstud palgatöötajate maksu (FMY), käibemaksu, lennujaamatasude (Ateena rahvusvahelise lennujaama ja mujal asuvate lennujaamade tasude), *spatosimo* ja sotsiaalkindlustusmaksete (IKA) kohta.
- (92) Kreeka väitis, et erikontol olevaid summasid kasutati kooskõlas seaduse 3185/2003 sätetega. Kontole tehtud ettemaks oli ajutine meede, mille oleks võtnud iga mõistlik turuinvestor. Ettemaksu kasutati eeskätt nii Olympic Airwaysi kui ka Olympic Aviation'i töötajatele palkade maksmiseks, lennukite rendimakseteks ning Olympic Airwaysi ja Olympic Aviation'i töötajate varasele pensionile suumiseks seotud kulude katteks.
- (93) Olympic Airlines ei saanud erikontolt otseselt ega kaudselt mingeid rahalisi vahendeid. Kreeka ametiasutused lükkasid järjekindlalt ümber ka väite, nagu ei oleks Olympic Airlinesile selle loomisest kantud üle mingeid kohustusi.
- (94) 130 312 450 euro suurune summa eraldati osamaksetena ajavahemikul 24. detsembrist 2003 kuni 13. maini 2004 (vähem kui kuue kuu jooksul). See maksti välja sellisel viisil, et kui komisjon oleks leidnud selle olevat riigiabi asutamislepingu artikli 87 lõike 1 tähenduses, siis oleksid täidetud kõik tingimused, et lugeda see päästmisabiks. Toetamiseks seisukohta, et ettemakset võib pidada päästmisabiks, juhtis Kreeka tähelepanu järgmisele:
- Olympic Airways oli ümberkorraldamise suuniste tähenduses raskustes äriühing;
  - Olympic Airwaysile tehtud ettemakse oli likviidsustoetus;
  - likviidsustoetusena tehtud ettemakse kavatseti tagasi maksta hiljemalt 12 kuu jooksul alates Olympic Airwaysile viimase osamakse tegemisest; viimane osamakse tehti 2004. aasta mais ning tagasimaksmine pidi toimuma pärast Olympic Airlinesi erastamist 2005. aasta mais;
- päästmisabi andmisega hoiti ära tõsised sotsiaalsed probleemid kõikjal Kreekas;
- Olympic Airways lõpetas tegevuse lennuettevõtjana ning osutas üksnes muid teenuseid, mistõttu kõrvalmõju teistes liikmesriikides on piiratud;
- äriühingule antud summa oli vajalik selleks, et ta saaks oma tegevust piiratud ajavahemiku jooksul jätkata; summa oli proportsionaalne ja võrreldav muude päästmisabi summadega, mida komisjon on sarnase suurusega või samas sektoris tegutsevate äriühingute puhul lubanud.
- (95) Kreeka arvas, et uus seadus (3259/2004), millega kaitsakse äriühinguid Olympic Airways Services ja Olympic Aviation täitemenetluste eest, oli vajalik erastamisprotsessi tagamiseks. Kõnealuse ajutise meetmega ei võetud võlausaldajatelt nende õigusi, vaid täitemenetlus peatati piiratud ajaks. Asjaomast ajutist kaitset võlausaldajate eest ei kohaldata Kreeka riigi ega teiste riiklike organite suhtes, vaid üksnes Olympic Airwaysi ja Olympic Aviation'i puhul. Selle meetme näol ei olnud tegemist riigiabi, kuna sellega ei kaasnenud riiklike ressursside ülekandmist. (Seaduse 3185/2003 kohaselt saavad võlausaldajad pärast üksuste eraldamist algatada menetlust Olympic Airlinesi vastu vaid seoses Olympic Airlinesile üle kantud võlgadega.)
- Avaliku teenindamise kohustused ja kahepoolsete kokkulepete alusel määratud õigused**
- (96) Kreeka arvamuse kohaselt läksid avaliku teenindamise kohustused ja kahepoolsete kokkulepete alusel määratud õigused Olympic Airlinesile üle õigusjärgluse alusel kooskõlas Kreeka äriühinguõigusega. Kõnealuseid lennuliine teenindas kas Olympic Airways või Olympic Aviation ning nende äriühingute lennundusega tegelevad üksused läksid üle Olympic Airlinesile.
- (97) Seoses Macedonian Airlinesi 3,5 miljardi Kreeka drahmi suuruse tasumata maksuvõlga selgitas Kreeka, et ajavahemikul 1993–1997 tasumata maksuvõlg on arutlusele Kreeka kohtutes. Kõnealune summa (koos tasude ja trahvidega) moodustab 9 106 481,75 eurot ning kohtuvaidlus ei ole veel lõppenud Kuni kohtulahendini jõudmiseni kajastab äriühing seda kohustust nõuetekohaselt oma raamatupidamises.

## 4.3.2. RYANAIRI MÄRKUSED

- (98) Kreeka lükkas Ryanairi märkused täielikult kõrvale, märkides, et Ryanair ei tegutse Kreeka turul ega konkureeri Olympic Airlinesiga ning kasutab asjaomast menetlust selleks, et toetada enda argumente oma käimasolevas vaidluses komisjoniga.

## 4.4. KREEKA MÄRKUSED PÄRAST ABI MAKSMISE PEATAMISE KORRALDUST KÄSITLEVA MÄRGUKIRJA KÄTTESAAMIST

- (99) 11. oktoobril 2004 teatas komisjon Kreekale märgukirjaga oma kavatsusest anda välja abi maksmise peatamise korraldus, millega Kreekal nõutakse igasuguse ebaseadusliku abi maksmise lõpetamist kuni tehakse otsus selle ühisturuga kokkusobivuse kohta. Selles teavitas komisjon Kreekat, et kui ta kümne päeva jooksul alates kirja kättesaamisest ei esita komisjonile rahuldavat teavet, millega tõendatakse, et Kreeka ei tee äriühingule Olympic Airways enam abimakseid, võetakse vastu kõnealune abi maksmise peatamise korraldus. Kreekal paluti esitada selles küsimuses oma märkused.
- (100) Kreeka ametiasutused vastasid märgukirjale 28. oktoobril 2004. Kreeka väitis, et kõnealuse korralduse vastuvõtmine selles etapis oleks ebaproportsionaalne ja põhjendamatu ning seaks tõsiselt ohtu Kreeka senise pingsa töö raskustes olevate äriühingute jaoks lahenduse leidmisel. Komisjoni märgukirjas tõstatatud sisuliste küsimuste peale vastas Kreeka, et kuna Olympic Airways ei ole enam lennuettevõtja, ei kogu ta enam *spatioso* maksu. Seoses erikontoga ja sellele Olympic Airlinesi jaoks makstud 130 312 450 euroga väitis Kreeka, et tegemist on mõistliku investori käitumise või võimaliku päästmisabi maksmisega. Uurimismenetluse selles etapis ei näinud Kreeka vajadust sellise korralduse järele: asjaolud ei olnud alates menetluse algatamisest oluliselt muutunud ning puudusid ka tõendid märkimisväärse või heastamatu kahju kohta, mis õigustaks sellise korralduse vastuvõtmist.

## 4.5. KREEKA MÄRKUSED PÄRAST OTSUST KOHTUASJAS C-415/03 – KOMISJON VS KREEKA

- (101) Nagu eespool mainitud, saatis komisjon Kreeka ametiasutustele 23. mail 2005. aastal kirja, milles soovis saada teavet meetmete kohta, mida Kreeka on võtnud kohtuasjas C-415/03 – komisjon vs Kreeka tehtud Euroopa Kohtu otsuse täitmiseks.
- (102) Kreeka ametiasutused vastasid 2. juuni 2005. aasta kirjaga, milles arutleti peamiselt abi tagasinõudmise üle 2002. aasta otsuse alusel. Käesoleva menetluse raames

võetakse seda arvesse sel määral, kuivõrd selles käsitletakse käimasoleva uurimismenetluse teemaks oleva ümberkorraldamise ja kavandatud erastamisega seotud küsimusi.

- (103) Kõigepealt soovisid Kreeka ametiasutused tõstatada teatavad küsimused seoses Olympic Airwaysi abi tagasinõudmisega. Kreeka ametiasutused rõhutasid, et kuigi Euroopa Kohtu otsuse punktis 33 on märgitud, et „kõnealuse toiminguga viidi kõik Olympic Airwaysi varad ... üle uuele äriühingule Olympic Airlines”, ei ole see täpne ning mitmed olulised varad jäid äriühingule Olympic Airways ja see tegutseb edasi mitmel turul.
- (104) Käimas oli Olympic Airwaysi kontserni kuuluvate äriühingute erastamine ning kõnealuse erastamise üksikasjad olid juba edastatud komisjoni talitustele. Kreeka ametiasutused kavatsesid tagasinõudmisotsust täies ulatuses järgida ning kui Olympic Airlinesi varad saavad müüdüd, läheks sellest saadav tulu otse Kreeka riigile. Kui need tulud ei kata tagasinõutavaid summasid, siis kasutatakse Olympic Airwaysi kontserni äriühingute müügist saadavaid tulusid, mis laekuvad erikontole valitsuse nimele. Kui kõik need võimalused on ammendatud, kavatsesid Kreeka ametiasutused Olympic Airwaysi likvideerida.
- (105) Kui Olympic Airlinesi müügitulu ei kata tagasinõutavaid summasid, võtab Kreeka kohustuse mitte kaitsta „õigusjärgseid äriühinguid” (sealhulgas otseselt ka Olympic Airlinesi) ühegi Kreeka õiguse üld- või erisättega komisjoni 2002. aasta detsembri otsusega pandud kohustuse eest abi tagasi maksta. Seoses seaduse 3185/2003 erisättega, millega kaitstakse Olympic Airlinesi võlausaldajate eest enne ümberkorraldamist kogunenud Olympic Airwaysi võlgade osas, on kirjas täpsemalt märgitud, et „isegi Kreeka riik ei saa Olympic Airwaysi võlgu Olympic Airlinesilt välja nõuda” ning et ühenduse õiguse ülimalikkusest tulenevalt ei saa tagasinõudmisel kasutada kõnealust sätet komisjoni otsuse ja ühenduse riigiabi eeskirjade mõju kahjustamiseks.
- (106) Kreeka ametiasutused väitsid, et asjaomase sätte eesmärk oli kaitsta Olympic Airlinesi ümberkorraldamise ajal, mitte aga võimaliku kohustuse eest abi vastavalt 2002. aasta detsembri otsusele tagasi maksta. Juhul kui abi ei õnnestu Olympic Airwaysi kontserni tasandil täiel määral tagasi nõuda, ei saa Kreeka arvamusel kohaselt kehtestada Olympic Airlinesile tulevast võimalikku kohustust abi tagasi maksta, kui õigusjärgne äriühing müüakse põhjendatud turuhinnaga, võttes arvesse komisjoni erastamismenetlust käsitlevaid suuniseid.

## 5. KOMISJONI TELLITUD EKSPERDIUURINGU TULEMUSED

- (107) Enne kui komisjon sai asuda hindama menetluse algatamisel tõstatatud küsimusi ning Kreeka ametiasutuste ja kolmandate isikute esitatud teavet, tuli uurida äriühingute Olympic Airways (Olympic Airways Services) ja Olympic Airlines praegust majandus- ja finantsolukorda ning ümberkorraldamise ja erastamise kulgu.
- (108) Selleks kasutas komisjon sõltumatu eksperdi (Moore Stephens) teenuseid, et koostada uuring mitmesuguste Olympic Airwaysi kontserni äriühingute ümberkorraldamise, tegevuse ja erastamise hetkeseisu kohta ning esitada tähelepanekud selle kohta, mis on toimunud pärast ümberkorraldamist.
- (109) Moore Stephens (eksperdid) teostas uuringu Ateenas 9.–26. mail 2005. Neid aitasid Kreeka ametiasutused ja nende nõustajad ning uuringut hõlbustas asjaolu, et ametiasutused ja nende erastamisnõustajad olid valmistanud ette andmeruumi, et kõik erastamisprotsessis osalevad potentsiaalsed ostjad saaksid ise olukorraga tutvuda.

### 5.1. EKSPERTIDE JÄRELDUSED ÜMBERKORRALDAMISE KOHTA

- (110) Eksperdid uurisid ümberkorraldamist ning Olympic Airlinesile üle kantavate ja äriühingule Olympic Airways jäävate varade ja kohustuste hindamise viisi ning osutasid sellele, et mõned kanded ei vastanud ei Kreeka ega rahvusvahelistele üldtunnustatud raamatupidamis põhimõtetele (GAAP). Nad tõid välja, et Olympic Airwaysi bilansis oli firmaväärtusena kajastatud 30 miljoni euro suurune summa juba enne ümberkorraldamist. See summa kujutas juhtkonna hinnangut Olympicu kaubamärgi, Olympicu logo, Olympic Airlinesi kaubamärgi, teenindusaegade ja kahepoolsete kokkulepete väärtuse kohta. Nii Kreeka kui ka rahvusvaheliste üldtunnustatud raamatupidamis põhimõtete kohaselt ei tohi bilansis kajastada äriühingusiseselt loodud immateriaalset põhivara ja firmaväärtust.
- (111) Veel üks võimalik probleem oli seotud lennukite hindamisega. Üksuste eraldamise ajal hinnati hetke turuväärtuse põhjal ümber Olympic Airwaysi ja Olympic Aviation omandis olevad lennukid ja lennukimootorid. Seda tegi 1. oktoobril 2003 sõltumatu lennuettevõtjate konsul-

tant Airclaims Ltd. ning selle tulemusel suurenes senine amortisatsiooni jääkväärtus ligikaudu 43,2 miljoni euro võrra.

- (112) Eksperdid rõhutasid, et Olympic Airlinesi algbilansis ei kajastatud ebatõenäoliselt laekuvaid kaubanduslikke nõudeid. Kui Olympic Airlinesi juhtkond oli kindel, et kõik ülekantud saldod laekuvad, siis eksperdid pidasid ebarealistlikuks, et ebatõenäoliselt laekuvad võlad puuduvad. Lisaks sisaldas Macedonian Airlinesi ümberkujundamise bilanss 825 020 euro suurust summat real „ebatõenäoliselt laekuvad nõuded”. Ekspertide arvamuse kohaselt ei olnud mõistlik näidata kõnealust summat varana.
- (113) Olympic Airlinesi algbilanss sisaldas 7,9 miljoni euro ulatuses varasid Olympic Airwaysilt, mis põhines juhtkonna hinnangul ja mis oli eelnevalt moodustanud Macedonian Airlinesi võla. Vastavat kohustust Olympic Airlinesile üle ei kantud, sest seaduse 3185/2003 sätetega oli lubatud jätta kohustused äriühingule Olympic Airways.
- (114) Algbilansis sisaldus mitmesuguste saadaolevate võlgade all 24,4 miljoni euro suurune summa, mis kujutas Olympic Airwaysilt saada olevat summat seoses kahe äriühingule Olympic Airways kuuluva ja tema bilansis kajastatud ning Olympic Airlinesile renditud A300-600 lennuki müügi eeldatava netotuluga. Selle summa kajastamine ei olnud kooskõlas Kreeka ja rahvusvaheliste üldtunnustatud raamatupidamis põhimõtetele, sest see on seotud äriühingule mittekuuluva põhivara veel toimumata müügiga. Kuna Olympic Airlines kandis ilmselt asjaomaste lennukite omandiga kaasnevad kulud ja sai sellest tulenevad tulud, oleks võinud need lennukid koos ülejäänud omatud lennukitega Olympic Airlinesile üle anda arvestusliku väärtusega 19,2 miljonit eurot.
- (115) Eksperdid kinnitasid, et Olympic Airlinesi bilanss ei sisaldanud enamikku Olympic Airwaysi ja Olympic Aviation lennundustegevusega seotud kohustusi. Kreeka äriühinguõiguse kohaselt kuuluvad ülekandmisele kõik äriühingu ümberkorraldamise käigus eraldatud tegevusvaldkondadega seotud varad ja kohustused. Kuigi sellega kaasnes paratamatult teatav subjektiivsus, ei olnud juhtkonnal seaduse järgi võimalik ülekantavaid varasid ja kohustusi valida. Seadus 3185/2003 sisaldas aga sätteid, millega Olympic Airwaysi kontserni juhtkonnal lubati eirata õigusaktide tavapäraseid nõudeid ning jätta kohustused eraldunud äriühingule valikuliselt üle kandmata. Seadusele 3185/2003 tuginedes otsustas juhtkond mitte kanda eraldunud äriühingule üle kohustusi, mis on vanemad kui üks kuu.

- (116) Eksperdid võrdlesid üle kantud ja üle kandmata jäetud kohustusi, kõrvutades Olympic Airlinesi 11. detsembri 2003. aasta algbilansi ning Olympic Airwaysi ja Olympic Aviationi 31. detsembri 2003. aasta lõppbilansi väljavõtteid (Olympic Airways ja Olympic Aviation ei koostanud bilanssi 11. detsembri 2003. aasta seisuga).

BILANSI VÄLJAVÕTTED	Olympic Airlines 11. detsember 2003	Olympic Airways 31. detsember 2003	Olympic Aviation 31. detsember 2003	
<b>Eraldis tegevuse lõpetamiseks</b>				
Eraldis pensionihüvitisteks	33 922 469	82 035 663	10 534 535	Märkus 1
Muu	7 616	89 230 530	709 865	Märkus 1
	<b>33 930 085</b>	<b>171 266 193</b>	<b>11 244 400</b>	
<b>Pikaajaline võlg</b>				
Pangalaenu	—	148 036 005	—	Märkus 2/ Märkus 1
Muud pikaajalised võlad	—	1 018 427	—	Märkus 1
	—	<b>149 054 432</b>	—	
<b>Lühiajalised kohustused</b>				
Tarnijad	31 019 022	89 067 738	148 671 366	Märkus 1
Lühiajalised kohustused pankade ees	—	14 504 809	—	Märkus 3/ Märkus 1
Klientide ettemaksed	824 482	—	392 413	Märkus 1
Tasumisele kuuluvad maksud ja tasud (sh lennujaamatasud)	4 045 699	373 549 262	719 901	Märkus 1
Tasumisele kuuluvad sotsiaalkindlustusmaksed	2 495 142	147 554 360	—	Märkus 1
Pikaajaliste võlgade lühiajaline osa	—	22 986 786	—	Märkus 2/ Märkus 1
Tasumisele kuuluvad dividendid	514 739	—	—	
Sidusettevõtjatele võlgnevad summad	—	4 745 844	—	Märkus 1
Muud võlakohustused	7 009 156	65 838 943	617 392	Märkus 1
Ettemakstud piletid	32 288 005	—	—	
	<b>78 196 245</b>	<b>718 247 742</b>	<b>150 401 072</b>	
<b>Viitvõlad ja ettemakstud tulu</b>				
Kumuleerunud kulud	—	49 642 845	751 674	Märkus 1
Mitmesugused viitvõlad ja ettemakstud tulu	—	57 328 943	17 664 167	Märkus 1
	—	<b>106 971 788</b>	<b>18 415 841</b>	
<b>KOHUSTUSED KOKKU</b>	<b>112 126 330</b>	<b>1 145 540 155</b>	<b>180 061 313</b>	

Märkus 1: seaduse 3185/2003 alusel säilinud kohustused.

Märkus 2: ABN Amro laen

Märkus 3: laen Emporiki pangalt, mis tasuti saadud 130 miljonist eurost 2004. aasta veebruaris.



- (117) Ekspertid näitasid, et Olympic Airlinesile ei kantud üle mingeid pikaajalisi kohustusi, vaid üksnes 10 % lühiajalistest kohustustest. Olympic Airlinesile üle kantud kohustused (145 miljonit eurot) moodustavad kolme äriühingu kõikidest kohustustest kokku (1 471 miljonit eurot) vaid 9,9 %. Olympic Airlinesile kanti üle üksnes lühiajalised kohustused (10 % kõikidest lühiajalistest kohustustest kokku), mis ei olnud vanemad kui üks kuu.
- (118) Suurima osa Olympic Airwaysi kontsernile jäänud kohustustest moodustasid maksu- ja sotsiaalkindlustuskohustused riigi ees, kokku 521 miljonit eurot. Ekspertide aruande kohaselt jäeti enamik kohustusi Olympic Airwaysi kontsernile juhtkonna tahtel selleks, et võimaldada lennuettevõtjal uue nime Olympic Airlines all tegevust jätkata ning valmistuda erastamiseks. Ekspertid järeldasid, et kui Olympic Airwaysi kontserni juhtkond oleks kõik lennundusega tegelevate üksuste kohustused Olympic Airlinesile üle kandnud, oleks uuel äriühingul olnud samasugused likviidsusprobleemid kui Olympic Airwaysi kontsernilgi, mis oleks peaaegu kindlalt viinud lennuettevõtja maksejõuetuse ja tegevuse lõpetamiseni. Teisisõnu ei oleks ümberkorraldamisel olnud mingit mõtet, kui koos varadega oleks üle kantud ka kõik Olympic Airwaysi kontserni lennundusega tegelevate üksuste kohustused.
- (119) Mis puutub Macedonian Airlinesi, siis jäeti bilansist välja aastaid 1992–1997 käsitleva revisjoni järeldustega seotud 9,1 miljoni euro suurune maksueraldis. Aastatel 1998–2003 ei olnud Macedonian Airlinesi jaoks maksueraldisi tehtud. Maksuamet ei ole omapoolset revisjoni veel korraldanud. Juhtkond ei teinud vastavat eraldist, kuna nende arvamus kohaselt ei ole neil asjaomasel ajavahe- mikul kasumimaksu osas kohustusi. Macedonian Airlines oli kasumis aastatel 2001, 2002 ja 2003.
- (120) Ekspertid järeldasid, et Olympic Airlinesile üle kantud varad hinnati üle. Ekspertid hindasid ülekantud varasid uuesti ning jõudsid järeldusele, et juhtkonna hinnang Olympic Airwaysi kontserni väärtusele (130 312 459 eurot), mis ei olnud kinnitatud sõltumatute audiitorite poolt, oli märkimisväärselt üle hinnatud (nende arvamus kohaselt rohkem kui 90 miljoni euro võrra). Kreeka ja rahvusvaheliste üldtunnustatud raamatupidamis põhimõtete alusel heakskiidetud raamatupidamismeetodeid kasutades koostasid ekspertid Olympic Airlinesi uue bilansi, mis kajastab eespool kirjeldatud küsimusi sel määral, mil neid on võimalik kvantifitseerida, ning selle tulemusel vähenes Olympic Airlinesile ülekantud netovarade väärtus 130 miljonilt eurolt 38 miljonile eurole. Ekspertide sõnul on isegi teatavat hindamisel esinenud subjektiivsust arvestades nende kahe summa vahelist erinevust raske selgitada, ja nad järeldasid, et Olympic Airlines oli üle hinnatud <sup>(11)</sup>.

Kirje	Algbilanss (eurodes)	Korrigeerimine (eurodes)	Korrigeeritud bilanss (eurodes)	Selgitus
1. Firmaväärtus	30 000 000	(30 000 000)	—	Äriühingu siseselt loodud firmaväärtuse eemaldamine
2. Äriühingule kuuluvad lennukid	124 599 144	(43 200 000)	81 399 144	Riigile kuuluvad lennukid amortisatsiooni jääkväärtuses
3. Kaubanduslikud nõuded	51 336 137	Juhtkonna hinnang	Juhtkonna hinnang	Ebatöenäoliselt laekuvate kaubanduslike nõuete eemaldamine
4. Olympic Airwaysilt saadaolev summa	7 904 245	(2 904 245)	5 000 000	Olympic Airwaysi võla kajastamine tegelikus summas
5. Saadaolevad summad (Macedonian Airlines)	825 020	(825 020)	—	Ebatöenäoliselt laekuvate summade eemaldamine (Macedonian Airlines)
6a. Mitmesugused saadaolevad võlad	24 674 196	(24 674 196)	—	Lennukite edasise realiseerimisega seotud võlgade eemaldamine
6b. Äriühingule kuuluvad lennukid	—	19 175 961	19 175 961	Müüdavate lennukite lisamine arvestuslikus väärtuses
7. Tasumisele kuuluvad summad (vanemad kui üks kuu)	—	Juhtkonna hinnang	Juhtkonna hinnang	Üle ühe kuu vanuste tasumisele kuuluvate summade lisamine
8. Eraldis 1992.–1997. aasta maksudeks	—	(9 106 482)	(9 106 482)	Eraldise lisamine 1992.–1997. aasta maksudeks (Macedonian Airlines)
9. Eraldis 1998.–2003. aasta maksudeks	—	Juhtkonna hinnang	Juhtkonna hinnang	Eraldise lisamine 1998.–2003. aasta maksudeks (Macedonian Airlines)
Kokku		(91 533 982)		

<sup>(11)</sup> Ekspertid märgivad, et tegemist ei olnud algbilansi auditeerimisega ning et ei tehtud kõiki korrigeerimisi, mis on nõutavad auditi korral.

(121) Ekspertid teatasid, et Olympic Airlinesi algbilansi ja üksuste ümberkorraldamise bilansid koostas äriühingu raamatupidamisega tegelev Deloitte & Touche juhtkonna esitatud teabe põhjal, kuid nende kohta ei viidud läbi auditit ega muud sõltumatut kontrolli. Kreeka äriühinguõiguse alusel peavad sõltumatud audiitorid esitama oma järeldusotsuse selle kohta, kas ümberkorraldamise bilanssides esitatud arvandmete väljavõte nende aluseks olevatest raamatupidamisdokumentidest on õige. Seadusega 3185/2003 oli Olympic Airlinesil aga lubatud see kohustus täitmata jätta ning audiitoritelt nõuti üksnes bilansi koostamist ja mitte selle kohta järeldusotsuste esitamist.

(122) Ekspertidel ei olnud võimalik öelda, kas bilansid koostas tõepoolest Deloitte & Touche või hoopis juhtkond. Deloitte & Touche'i tööaruanne oli kirjeldav, selles selgitati bilansside ülesehitust ja rõhutati, et „meie ise ei korraldanud ühtegi auditit ega muud sõltumatut kontrolli” ning ümberkorraldamise bilansside eest „vastutab täielikult ja ainuisikuliselt” juhtkond.

(123) Ekspertid järeldasid, et lisaks eelmises järelduses kirjeldatud nõuetekohase raamatupidamiskäsitluse küsimustele puudus ka üldine kindlus seoses algbilansis esitatud arvandmetega, kuna vastavat auditit või sõltumatut kontrolli ei olnud korraldatud. Selle järelduse toetamiseks osutasid ekspertid ka audiitori aruandele Olympic Airlinesi 31. detsembril 2003, s.o kaks ja pool nädalat pärast algbilansi koostamist lõppenud majandusaasta raamatupidamisaruannete kohta, milles audiitorid avaldasid kahtlust äriühingu algbilansi suhtes. Audiitorid väitsid, et firma-väärtuse põhivara hindamisväärtuse ning Olympic Airlinesi moodustanud üksustest äriühingusse ületoodud kohustuste ja vara puhul ei ole neil võimalik nende väärtust kinnitada ja nad ei esita nende kohta järeldusotsust.

(124) Seadusega 3185/2003 oli nähtud ette sularaha ettemakse Kreeka riigilt, et katta Olympic Airwaysi ja Olympic Aviation finantskohustused ümberkujundamise ja likvideerimismenetluse käigus; kõnealune summa põhines Olympic Airlinesi aktsiate nimiväärtusel. Ekspertid järeldasid, et Olympic Airwaysi kontserni [...] (\*) huvides oli maksimeerida Olympic Airlinesi algset aktsiakapitali, maksimeerides ülekantud varade väärtust ja minimeerides ülekantud kohustuste väärtust. Ülekantud netovarade väärtus ja seega ka Olympic Airlinesi aktsiakapitali nimiväärtus oli 130 miljonit eurot. Kooskõlas seadusega 3185/2003 maksis Kreeka valitsus selle summa äriühingule Olympic Airways.

(125) Ekspertid jõudsid järeldusele, et tunnustatud raamatupidamis põhimõtete kasutamise korral oleks Kreeka valitsus saanud eraldada äriühingule Olympic Airways seaduse 3185/2003 alusel palju väiksema summa. Arvestades Olympic Airwaysi ja Olympic Airlinesi rahalist olukorda ümberkorraldamise ajal, oleks selline riigi poolt kättesaadavaks tehtud sularaha vähendamine märkimisväärselt mõjutanud Olympic Airwaysi ja Olympic Airlinesi suutlikkust tegevust jätkata.

(126) Lisaks järeldasid ekspertid, et eraldumise, erastamise ja varade müümise protsessi lõpptulemusel ei jäänud Olympic Airwaysi kontsernile mingit äritegevust, üksnes minimaalselt varasid ja sadu miljoneid eurosid võlgu. Suure tõenäosusega oleks kohaldatud Olympic Airwaysi ja Olympic Aviation suhtes Kreeka õiguses sisalduvaid maksejõuetussätteid ning äriühingud oleks likvideeritud. Kulud oleks tulnud kanda võlausaldajatel, eeskätt Kreeka riigil.

## 5.2. EKSPERTIDE JÄRELDUSED ÄRIÜHINGU OLYMPIC AIRWAYS (OLYMPIC AIRWAYS SERVICES) KOHTA PÄRAST ÜMBERKORRALDAMIST

(127) Ekspertid uurisid äriühingu Olympic Airways (Olympic Airways Services) olukorda alates 11. detsembril 2003. aasta otsusest. Äriühing on olnud jätkuvalt kahjumis, mis oli hävitanud tema kapitali ja reservid ning tõsiselt kahjustanud laenuvõimalusi.

### 5.2.1. OLYMPIC AIRWAYS (OLYMPIC AIRWAYS SERVICES) MAKSU- JA SOTSIAALKINDLUSTUSKOHUSTUSED

(128) Ekspertid leidsid, et Olympic Airwaysi bilanss sisaldab ulatuslikke maksu- ja sotsiaalkindlustuskohustusi. Need on igal aastal kasvanud, kuna maksuametile tehtud maksed ei ole olnud vastavuses antud aasta kohustustega. Maksukohustused olid seotud peamiselt mitme aasta taguse töötajate palgafondimaksuga ning hõlmasid ka kohustusi seoses lennujaamatasude, käibemaksu ja kasumimaksuga. Lennundusega tegelevate üksuste üleviimisel Olympic Airlinesi kanti vastloodud äriühingule üle üksnes kuni ühe kuu vanused maksu- ja sotsiaalkindlustuskohustused. Sotsiaalkindlustuskohustused on seotud peamiselt äriühingu põhilise pensionifondiga. 2003. ja 2004. aastal kasvasid asjaomased kohustused kokku 137 miljoni euro võrra. Sel ajavahemikul tegi äriühing 7,7 miljoni euro ulatuses makseid 2003. aastale eelnevaid aastaid käsitleva võlgade tasumise kokkuleppe kohaselt.

(\*) Selle teabe suhtes kehtib ametisaladuse hoidmise kohustus

	(miljonit eurot)		
	2002 (*)	2003 (*)	2004 (**)
Maksud	219	374	431
Sotsiaalkindlustusmaksed	54	148	196
Kokku	273	522	627

(\*) Auditeeritud raamatupidamisaruannetest pärinevad andmed (märkus-tega).

(\*\*) Auditeerimata esialgsed andmed Olympic Airwaysi raamatupidamisaruannetest.

Märkus: 2005. aasta arvanded ei ole kättesaadavad, sest Olympic Airwaysi raamatupidamisaruandeid ei ole alates 31. detsembrist 2004 ajakohastatud.

(129) Ekspertid osutasid, et Olympic Airwaysi 2003. aasta auditaruandes on märgitud, et „äriühingute raamatupidamises ja dokumentides ei ole suures osas järgitud maksualaste õigusaktidega ette nähtud tingimusi”. Aruandes on öeldud ka, et „1998. ja 1999. aasta maksuauditi käigus järeldati, et raamatupidamine ja dokumendid on puudulikud” ning et „maksuamet ei ole teostanud äriühingus aastatel 2000–2003 (k.a) auditit ning äriühingu maksukohustused aastatel 1998–2003 (k.a) ei ole lõplikud”.

(130) Ekspertid järeldasid, et Olympic Airways ei ole juba mitu aastat oma maksu- ja sotsiaalkindlustuskohustusi täiel määral täitnud. Nad osutasid, et äriühingu kohustused kokku olid suured juba 2002. aasta lõpus (273 miljonit eurot) ning on sellest ajast oluliselt kasvanud. Hinnangulised kohustused 2004. aasta lõpu seisuga olid 627 miljonit eurot, mis moodustab üle 75 % Olympic Airlinesi ja Olympic Airwaysi kontserni 2003. aasta ühendatud käibest. Nad lisasid, et Olympic Airwaysi maksukohustuste täies ulatuses tasumata jätmine andis äriühingule rahavoogude näol eelise nii enne kui ka pärast ümberkorraldamist.

#### 5.2.2. OLYMPIC AIRWAYSILE (OLYMPIC AIRWAYS SERVICES) ÜLE KANTUD 130 312 459 EURO SUURUNE SUMMA

(131) Ajavahemikul 24. detsembrist 2003 kuni 13. maini 2004 kandis Kreeka valitsus Olympic Airwaysi kontsernile seitsmes osas üle kokku 130 312 459 eurot sularaha. Ekspertid uurisid kõnealuseid ülekandeid, et välja selgitada, kuidas raha maksti ja milleks seda järgnevalt kasutati.

(132) Kõnealune raha maksti seaduse 3185/2003 sätete alusel ning see põhines vastloodud äriühingu Olympic Airlinesi aktsiakapitali nimiväärtusel. Seaduse kohaselt oli see summa ette nähtud „lahkumistoetuste ja töötajate mis tahes viisil pensionile siirdumisega seotud kulude maksmiseks ning Olympic Airwaysi ja Olympic Aviationi finantskohustuste katmiseks ümberkujundamise ja likvideerimismenetluse käigus”.

(133) Ekspertid leidsid, et ülekanded tehti ajal, mil Olympic Airwaysi pangakontolt olid rahalised vahendid suures osas kasutatud. Imnes seaduspärasus, et riigi ülekantud raha kasutati ära järkjärguliselt mõne nädala jooksul, kuna muudest allikatest sissetulevad rahasummad olid väiksemad kui sularaha väljamaksed. Hetkel, mil vahendid pangakontol ähvardasid lõppeda, tehti järgmine ülekanne ja kogu protsess kordus.

Ülekande kuupäev	(eurodes)
24. detsember 2003	32 960 288
14. jaanuar 2004	10 091 143
30. jaanuar 2004	35 356 335
13. veebruar 2004	10 000 000
8. aprill 2004	8 000 000
22. aprill 2004	12 000 000
13. mai 2004	21 904 693
Kokku	130 312 459

(134) Kõnealuse maksegraafiku ja Olympic Airwaysi juhtkonna esitatud teabe põhjal [...]. Ekspertid tegid kindlaks, et Olympic Airwaysi juhtkond oli tõlgendanud pensionija muude ümberkorraldamiskulude kontseptsiooni kõige laiemal võimalikult moel, et katta Olympic Airwaysi mis tahes võimalikke kulusid, mis jäävad ajavahemikku alates Olympic Airlinesi üksuste eraldamisest kuni erastamise lõpuleviimiseni. Ei ole lihtne kontrollida analüüsi sellest, milleks Olympic Airways neid vahendeid kasutas, kuna erikontole kantud vahendeid ei olnud võimalik eristada kõikidest teistest äriühingu põhilisele pangakontole laekunud vahenditest, kuid Olympic Airwaysi juhtkond selgitas komisjoni ekspertidele, et raha kasutati järgmiselt:

Kulukategooria	(eurodes)
Lennukite rent	51 012 257
Pensionimaksed	29 953 077
Palgafond	34 407 994
Laenu tagasimakse Emporiki pangale	14 939 131
Kokku	130 312 459

5.2.3. ABN AMRO PANGA POOLT OLYMPIC AIRWAYSILE ANTUD LAENU OSALINE TASUMINE KREEKA RIIGI POOLT

- (135) 9. veebruaril 2001 sõlmis Olympic Airways ABN Amro pangaga laenulepingu summas 182 198 160 eurot, et rahastada Olympic Airwaysi kolimist Ateena uude rahvusvahelisse lennujaama.
- (136) Laen tuli tagasi maksta ajavahemikul 9. augustist 2003 kuni 9. veebruarini 2011 kuuteistkümnelt iga kuue kuu tagant tehtava 11 387 385 euro suuruse osamaksena (pluss intress) ning selle tagatiseks oli riigigarantii, millega anti ABN Amrole õigus nõuda Olympic Airwaysi maksekohustuse täitmist otse riigilt.
- (137) 11. detsembril 2003 toimunud lennundusega tegelevate üksuste Olympic Airlinesile üleandmise tingimuste kohaselt jäi laenu Olympic Airwaysi kohustuste hulka. 31. detsembriks 2003 oli Olympic Airwaysi tasunud ühe graafikujärgse osamakse ning Olympic Airwaysi bilansis kajastatud kohustus moodustas 170 810 775 eurot.
- (138) Olympic Airwaysi raamatupidamisaruandeid läbi vaadates leidsid eksperdid, et ABN Amro oli laenu teise, kolmanda ja neljanda osamakse puhul tuginenud riigigarantiile. Seega maksis Kreeka riik Olympic Airwaysi nimel järgmised osamaksed:

Makse kuupäev	Makstud summa (eurodes)
10. mai 2004	12 390 090 (*)
8. oktoober 2004	12 288 017 (*)
9. märts 2005	12 267 250 (*)
Kokku	36 945 357

(\*) Põhisumma koos intressiga.

- (139) Samuti leidsid eksperdid, et Kreeka valitsus oli palunud Kreeka maksuametil asjaomane raha Olympic Airwaysilt tagasi nõuda. Maksuamet esitas Olympic Airwaysile raha tagasimaksmist nõudvad võlateged. Kõnealune summa oli kajastatud Olympic Airwaysi raamatupidamises kohustusena maksuameti ees, kuid seda ei ole veel tagasi makstud.

5.2.4. LENNUKITE (A340) KAPITALIRENT

- (140) Olympic Airwaysi raamatupidamist läbi vaadates leidsid eksperdid, et 24. septembril 2004 tegi Kreeka riik kui äriühinguga Credit Lyonnais kahe A340 lennuki kohta sõlmitud kahe kapitalirendilepingu tagaja kokku 11 774 684 euro ulatuses rendimakseid. Asjaomased maksed olid seotud 29. juulil 2004 tasumisele kuulunud lepingujärgse poolaastaosamaksega.
- (141) Eksperdid leidsid, et valitsus oli palunud Kreeka maksuametil asjaomane raha Olympic Airwaysilt tagasi nõuda. Maksuamet esitas Olympic Airwaysile raha tagasimaksmist nõudvad võlateged. Kõnealune summa oli kajastatud Olympic Airwaysi raamatupidamises kohustusena maksuameti ees, kuid seda ei olnud veel tagasi makstud.

5.2.5. OLYMPIC AIRWAYSIS OTSENE RAHASTAMINE RIIGI POOLT

- (142) Samuti leidsid eksperdid, et Kreeka riik oli 9. augustil 2004 teinud Olympic Airwaysile 8,2 miljoni euro suuruse sularahamakse. Riik oli maksnud selle summa Olympic Airwaysile ettemaksena rahast, mille Olympic Airways oli maksnud tingdeponeerimiskontole tagatisena äriühingule Crédit Lyonnais kahe A340 lennuki kapitalirendimaksete eest. Crédit Lyonnais nõustus raha tingdeponeerimiskontolt vabastamisega lennukite kapitalirendilepingute üleandmise järel Olympic Airwaysilt riigile (lepingute uuendamist), mis pidi toimuma 2004. aasta detsembris. Lepingute üleandmine riigile toimus tõepoolest 2004. aasta detsembris.
- (143) Kui Olympic Airways sai 2004. aasta detsembris tagasi tingdeponeerimiskontol olnud raha, ei maksnud ta riigilt saadud ettemakset tagasi. 23. märtsil 2005 saatis riik äriühingule Olympic Airways kirja, nõudes asjaomase summa tagasimaksmist koos intressiga. Eksperdid kinnitasid, et nende komisjonile esitatud lõpparuande kuupäeval (14. juuni 2005) ei olnud Olympic Airwaysi kõnealust summat riigile tagasi maksnud.

5.2.6. MUUD KULUD

- (144) Olympic Airwaysi raamatupidamist läbi vaadates leidsid eksperdid, et kreditsaldos oli 31. detsembri 2004. aasta seisuga kajastatud 8 miljoni euro suurune summa, mis võlgneti Kreeka telekommunikatsiooniorganisatsioonile (OTE). Olympic Airwaysi pearaamatu kohaselt ei tasunud Olympic Airways 2003. ja 2004. aastal OTEle teatavates asukohtades osutatud teenuste eest. 4,5 miljonit eurot kõnealusest saldost oli pärit varasemast ajast kui 2003. aasta.

### 5.3. EKSPERTIDE JÄRELDUSED OLYMPIC AIRLINESI KOHTA PÄRAST ÜMBERKORRALDAMIST

#### 5.3.1. OLYMPIC AIRLINESI TULEMUSED 2004. AASTAL

- (145) Ekspertid leidsid, et 2004. aasta oli Olympic Airlinesile äri seisukohast keeruline – 616,7 miljoni euro suuruse käibe juures moodustas tegevuskahjum 94,5 miljonit eurot ning aasta netokahjum enne maksude mahaarvamist 87,1 miljonit eurot. Isegi brutotasandil (käive miinus teenuste otsesed kulud) oli äriühingu tegevuskasum vaid 4 miljonit eurot. 2003. aasta kasumiaruanne sisaldas erakorraliste kirjete all 13,0 miljoni euro suurust eraldist, millest 12,6 miljonit kajastati uuesti tuludena 2004. aastal. Seega oleks asjakohasem arvestada 2004. aasta kahjumiks mitte 87,1 miljonit, vaid 99,7 miljonit eurot.
- (146) Ekspertid osutasid ka sellele, et äriühingu netovara (24,3 miljonit eurot) vähenes 2004. aasta lõpul 18,6 % le aktsiakapitalist (130,4 miljonit eurot). Kui aga kustutada varadest ka firmaväärtus, väheneks netovara 4,8 % le aktsiakapitalist. Aktsiaseltse reguleeriva seaduse 2190 kohaselt tuleb juhul, kui äriühingu netovara jääb alla 50 % aktsiakapitalist, kutsuda kokku aktsionäride koosolek ning määrata kindlaks tegevuskava äriühingu bilansi taastamiseks ja seeläbi võlausaldajate kaitsmiseks. Nii aga ei toimitud. Sama seaduse järgi on Kreeka kaubandusministeriumil õigus tühistada äriühingu tegevusluba juhul, kui äriühingu netovara jääb alla 10 % aktsiakapitalist. Ekspertid väitsid, et see meede on siiski äärmuslik abinõu ja tegelikkuses rakendatakse seda harva.
- (147) Olympic Airlinesi juhtkond põhjendas asjaomaseid tulemusi peamiselt järgmisega:
- turismituru negatiivne reaktsioon Olympic Airways kontserni ümberkorraldamisele, mis tõi kaasa broneeringute arvu kahanemise 2003/2004. aasta jõulude ja aastavahetuse pühadeperioodil;
  - salongitöötajate streigid 2003. aasta detsembrist kuni 2004. aasta veebruarini, mille tulemusel selle aja jooksul tühistati lende, vähenes broneeringute arv ja kasvasid kulud;
  - lisakulud seoses ümberkorraldamisega, sealhulgas vajadusega võtta tööle kavandatust oluliselt rohkem piloote, ning oodatust suuremad rendikulud ja suurem arv lennukeid, mis renditi koos meeskonna, kindlustuse ja lennuki kasutamiseks vajalike teenustega (wet lease).
- (148) Ekspertid järeldasid, et kuna Olympic Airlinesil ei olnud sularahareserve kõnealuste kulude kandmiseks, oli ainus võimalus raha laenata või saada tarnijatelt paremad krediitingimused. Ekspertid analüüsisid äriühingu

2004. aasta rahavooge ning tõendasid, et kasutati viimatinimetatud võimalust, suurendades võlausaldajatele võlgnetavaid summasid kõnealusel aastal [...] miljoni euro võrra. Tarnijate osas oli kõige suurem Ateena rahvusvahelisele lennujaamale võlgnetav [...] miljoni euro suurune summa, mis võrreldes 2003. aastaga oli suurenenud [...] miljoni euro võrra. 2005. aasta aprillis sõlmis Olympic Airlines Ateena rahvusvahelise lennujaamaga kokkuleppe [...] miljoni euro maksmiseks võla jäägist, mis tol kuupäeval moodustas [...] miljonit eurot. Kokkuleppe tingimuste kohaselt tuli 30. aprillist 2005 kuni 30. novembrini 2005 iga kuu tasuda kindlaksmääratud summa. Veel üks oluline element summa juures, mille Olympic Airlines 31. detsembri 2004. aasta seisuga võlgnes, oli [...] miljoni euro suurune võlg Olympic Aviationile ees, mis 31. detsembri 2003. aasta seisuga oli suurenenud [...] miljonit eurot.

- (149) Seoses Olympic Airlinesi tegevusega 2005. aastal töid ekspertid välja, et raamatupidamisaruanded, mis käsitlevad aega pärast 31. detsembrist 2004, ei olnud kättesaadavad, kuid muude finantsdokumentide ja juhtkonnaga peetud arutelude põhjal järeldasid nad, et 2005. aasta esimeses kvartalis oli Olympic Airlines kandnud lisakahju. Nagu eelnevatel aastatelgi, tekitas see lünki rahavoogudes ning juhtkond oli sunnitud otsima rahastamiseks lühiajalisi lahendusi. Täiendavaid positiivseid rahavooge tekitati Ateena rahvusvahelisele lennujaamale võlgnetavate tasude maksmist edasi lükates, lisaks anti tagatiseks hüpoteedid lennukitele koguväärtusega 36 miljonit eurot.
- (150) Ekspertid järeldasid, et Olympic Airlinesi äritegevus on äärmiselt hooajaline, seda tõendavad negatiivsed rahavood oktoobrist kuni märtsini, mida kompenseerivad positiivsed rahavood aprillist kuni septembrini. Kõnealune tsüklil kordub igal aastal. Suvekuude netosissevood ei kompenseeri täiel määral talvekuude netoväljavoo, mistõttu kokkuvõttes on pidev vajadus täiendavate vahendite järele. Ei olnud selge, millal võib äriühing saavutada aastate arvestuses positiivsed rahavood, kuid juhtkond loodab, et uue omaniku valduses toimub see kõige varem 2006. ja kõige hiljem 2007. aastal.

#### 5.3.2. MAKSUD (TULUMAKS, ETTEVÖTTE TULUMAKS, SOTSIAALKINDLUSTUSMAKSED JA KÄIBEMAKS)

- (151) Ekspertid vaatasid läbi Olympic Airlinesi raamatupidamise ja dokumendid seoses töötajate tulumaksu, sotsiaalkindlustusmaksete ja käibemaksuga ajavahemikul 2003. aasta detsembrist kuni 2005. aasta maini. Nad märkisid, et lennundusega tegelevate üksuste Olympic Airlinesiks eraldamise tingimuste kohaselt läksid uuele äriühingule seoses Olympic Airwaysist Olympic Airlinesi üleviidud töötajatega üle vaid ühe kuu maksu- ja sotsiaalkindlustuskohustused.

- (152) Olympic Airlinesi kogu maksu- ja sotsiaalkindlustusvõlg Kreeka riigi ees kasvas 2003. aasta detsembrist kuni 2004. aasta detsembrini 20,2 miljoni euro võrra. See moodustas osa Olympic Airlinesi 94,4 miljoni euro suurusest võlgnevusest.
- (153) Töötaja ja tööandja sotsiaalkindlustusmaksid (IKA) arvestati ja maksti riigile õigeaegselt kuni 2004. aasta oktoobrini. 2004. aasta oktoobrist kuni 2005. aasta veebruarini maksid ei tehtud. 2005. aasta märtsis sõlmis

äriühing maksuametiga kokkuleppe tasumata [...] miljoni euro suuruse võla maksmiseks 18 igakuise osamaksena alates 2005. aasta märtsist, millega tegelikult muudeti kreditsaldo kaheksateistkümnekuiseks laenuks. Alates 2005. aasta märtsist on äriühing kokkulepet järginud ja täitnud ka oma jooksvaid igakuiseid kohustusi.

- (154) Ekspertid leidsid, et Olympic Airlines arvestas ja tasus käibemaksu asjaomasel ajavahemikul nõuetekohaselt.

### 5.3.3. LENNUKID

Lennuki tüüp	Arv	[...]	Istekohtade arv	Omandivorm
Airbus A340-313	4	[...]	295	renditud
Airbus A300-65	3	[...]	269	renditud
Boeing 737-400	14	[...]	150	7 omanduses / 7 renditud
Boeing 737-300	2	[...]	136	renditud
Boeing 717-200	3	[...]	100	renditud
ATR-72-320	7	[...]	68	omanduses
ATR-42-320	6	[...]	50	4 omanduses / 2 renditud
DHC-8	4	[...]	37	renditud
Kokku	43			

- (155) Ekspertid teatasid, et tegevust alustades kuulus Olympic Airlinesi lennuparki 43 lennukit, millest 18 olid äriühingu omand ja 25 renditud. Alates sellest ajast on Olympic Airlinesi omanduses olevate lennukite arv püsinud sama ning renditud lennukite arv vähenenud kolme võrra. Kaks äriühingule Olympic Airways kuulunud ja Olympic Airlinesi renditud lennukit Airbus A300-600 müüdi 2005. aasta veebruaris ning ühe Boeing 737-3000 rendilepingut, mis lõppes 2005. aasta märtsis, ei pikendatud.

#### 5.3.3.1. Kasutusrent

- (156) Olympic Airlines rentis lennukeid allrendi korras äriühingutelt Olympic Airways, Olympic Aviation (Olympic Airways Services) ning nelja kapitalirendilepingu puhul otse Kreeka valitsuselt (vt jagu 5.3.3.2). Kasutusrendile oli võetud kaheksateist lennukit kas otse rendileandjalt või allrenditud äriühingutelt Olympic Airways või Olympic Aviation (Olympic Airways Services). Kui rendileandjate ning äriühingute Olympic Airways ja Olympic Aviation (Olympic Airways Services) vahelised rendilepingud aegusid, sõlmis Olympic Airlines uued rendilepingud otse rendileandjatega.

- (157) Ekspertid tuvastasid, et äriühingutelt Olympic Airways ja Olympic Aviation (Olympic Airways Services) allrendile võetud lennukite allrendimaksed olid väiksemad kui põhirendimaksed. Küsides Olympic Airlinesi juhtkonnalt, miks see nii on ja kuidas seda põhjendatakse, vastati neile, et lennukid võeti allrendile turuhinnaga. Olympic Airlinesi juhtkonna sõnul oli see äriühingule Olympic Airways (Olympic Airways Services) kasulik, kuna nende lennukitel oli rendilevõtja. Olympic Airlines väitis, et ta võiks rentida lennukeid ka mujalt, kui Olympic Airways ei pakuks turuhinda. Olympic Airlinesile oli see kasulik seeläbi, et ta sai rentida lennukeid pigem kehtiva turuhinna kui algsetes lepingutes sätestatud kõrgema hinnaga.

- (158) Ekspertid võrdlesid põhirendi ja allrendi hinda ning leidsid, et 31. detsembril 2004 lõppenud aastal moodustasid Olympic Airwaysi allrendinõuded Olympic Airlinesile 29,7 miljonit eurot, kusjuures samal ajal maksis Olympic Airways samade lennukite eest põhirendi kokku 67,3 miljonit eurot. Seega jäi Olympic Airways kanda tegelikke rendikulud 37,6 miljoni euro ulatuses (55 % rendikuludest kokku).

5.3.3.2. **Kapitalirent**

- (159) Seoses nelja Airbus A340-300 lennukiga, mille rendimaksetele andis Kreeka riik pärast üksuste esialgset eraldamist garantii, väitsid eksperdid, et esialgu andis Olympic Airways kõnealused lennukid Olympic Airlinesile allrendile. Eraldumise ajal Olympic Airwaysi ja Olympic Airlinesi tuleviku osas valitsenud ebakindluse tõttu nõudsid asjaomased finantsasutused (rendileandjad) aga rendile rangemaid makse- ja garantiitingimusi. Nii Olympic Airwaysi kui ka enda kui riigigarantii andja suhtes kehtestatud tingimuste leevendamiseks otsustas Kreeka riik Olympic Airwaysi kohustused üle võtta ning kõigi nelja lennuki põhirendilepingud läksid Olympic Airlinesilt üle riigile (lepingud uuendati), neist kaks 2004. aasta detsembris ja kaks 2005. aasta aprillis. Ekspertide sõnul pidi Kreeka parlament sellise olukorra seaduslikkuse tagamiseks võtma vastu uue õigusakti (seaduse 3283/2004 artikli 53).

Lennukid	Reg nr	Põhirendimakse Olympic Airways/ riik — rendileandja	Allrendimakse Olympic Airways / Olympic Airlines	Allrendimakse riik / Olympic Airlines (pärast lepingute uuendamist)
Airbus A340-300 MSN 280	SX-DFC	789 648 eurot	600 000 dollarit	600 000 dollarit
Rendilepingu kuupäev		8.10.1999	27.5.2004	27.4.2004
Airbus A340-300 MSN 292	SX-DFD	770 599 eurot	600 000 dollarit	600 000 dollarit
Rendilepingu kuupäev		8.10.1999	27.5.2004	25.4.2004
Airbus A340-300 MSN 235	SX-DFA	744 509 eurot	525 000 dollarit	395 000 eurot
Rendilepingu kuupäev		8.10.1999	12.12.2003	17.12.2004
Airbus A340-300 MSN 239	SX-DFB	744 509 eurot	525 000 dollarit	395 000 eurot
Rendilepingu kuupäev		8.10.1999	12.12.2003	17.12.2004

Märkus 1: põhirendimakseid tasutakse tagantjärele iga poole aasta tagant.

Märkus 2: allrendimakseid tasutakse ettemaksena iga kuu.

Märkus 3: kõik tabelis näidatud maksed on kuupõhised.

Igakuiste põhirendimaksete aluseks on 2004. aasta maksed jagatuna 12ga.

Märkus 4: esitatud arvandmed ei sisalda intressi.

- (160) Ekspertid võrdlesid ka kõnealuse nelja lennuki põhirendi ja allrendi määrasid. Nad leidsid, et riigi makstud põhirent moodustas ligikaudu 750 000 eurot kuus, kusjuures allrendimaksed jäid vahemikku 400 000 – 500 000 eurot kuus. Selle tagajärjel kaotas Kreeka riik neljast lennukist igapäev pealt 250 000 – 350 000 eurot kuus.

- (161) Samuti osutasid eksperdid sellele, et 2004. aasta detsembrist kuni 2005. aasta märtsi lõpuni ei teinud Olympic Airlines kahe riigilt allrendile võetud A340 eest mingeid maksed. 2005. aasta märtsi lõpus moodustasid Olympic Airlinesi kohustused valitsuse ees seoses nende kahe allrenditud lennukiga 5,1 miljonit eurot. Selle summa tasus Olympic Airlines 2005. aasta aprillis koos aprillikuu rendimaksuga.

## 5.3.4. SPATOSIMO

- (162) Ekspertid teatasid, et alates Olympic Airlinesi tegevuse alustamisest 2003. aasta detsembris kuni 31. detsembrini 2004 moodustasid Olympic Airlinesi poolt klientidelt kogutud lennujaamatasud [...] miljonit eurot ning maksuametile tasutud summad [...] miljonit eurot. 2004. aasta märtsis ning 2004. aasta juunist kuni septembrini tehti maksed maksuametile õigeaegselt (kogumisele järgneva kuu 20. kuupäevaks). Ülejäänud kuudel alates 2003. aasta detsembrist kuni 2005. aasta märtsini hilinesid maksed üks kuni viis kuud. 31. detsembri 2004. aasta saldo [...] miljonit eurot kujutas ligikaudu kolme kuu jooksul kogutud tasusid. 31. märtsil 2005 võlgneti lennujaamatasusid summas [...] miljonit eurot, mis kujutas ligikaudu kahe ja poole kuu jooksul kogutud tasusid.

### 5.3.5. OLYMPIC AIRLINESI POOLT ÄRIÜHINGULE OLYMPIC AIRWAYS SERVICES MAKSTUD MAAPEALSE KÄITLUSE JA TEHNILISE TOE TASUD

(163) Kuna Olympic Airlines koosneb üksnes Olympic Airwaysi ja Olympic Aviation lennundusega tegelevatest üksustest, ei suuda ta ise täita lennuliini käitamiseks hädavajalikke lisafunktsioone (liinihooldus, tankimine, maapealne käitlus jne) ning peab nende eest maksma. Komisjon palus ekspertidel kontrollida Kreeka ametiasutuste väidet, mille kohaselt Olympic Airlines maksis nende teenuste eest turuhinda ning et vastavad lepingud sõlmiti tavapärasel turutingimustel.

(164) Ekspertide aruande kohaselt sõlmisid Olympic Airlines ja Olympic Airways (sealhulgas Olympic Aviation ja Olympic Catering S.A.) omavahel seitse lepingut mitmesuguste teenuste osutamiseks, nagu maapealne käitlus, tehniline hooldus, lasti ja posti käitlemine, ladude haldamine, raamatupidamisalane tugi ja nõustamine, inimeste koolitamine ja reisimarsruutide programmeerimisteenused, infotehnoloogia- ja telekommunikatsiooniteenused ning tootlustamine. Ekspertid leidsid, et 2004. aastal osutasid Olympic Airwaysi kontserni äriühingud Olympic Airlinesile teenuseid ligikaudu [...] miljoni euro väärtuses. Peamised Olympic Airlinesi ja Olympic Airwaysi kontserni vahelised teenuslepingud olid seotud maapealse käitluse ja hooldusteenustega. Olympic Airlines kasutas Olympic Airwaysi kontserni teenused maapealse käitluse osas [...] % ulatuses ja hoolduse osas täies ulatuses. Regulaarlendudel põhinevad lepingujärgsed tasud moodustasid 2004. aastal [...] miljonit eurot maapealse käitluse ja [...] miljonit eurot hoolduse eest.

(165) Komisjoni eksperdid uurisid tasusid, mida Olympic Airwaysi kontsern nõuab Olympic Airlinesilt ja teistelt lennuettevõtjatelt. Maapealse käitluse tasud olid madalamad, kuid Olympic Airlinesi juhtkond selgitas seda äriliste asjaoludega, sest suurima kliendina sai Olympic Airlines mahupõhist allahindlust. Mis puutub tootlustamisse, siis maksis Olympic Airlines saadud teenuste eest ilmselt turuhinda ning tehnilise hoolduse puhul nõudis Olympic Airways Olympic Airlinesilt tasu muudel alustel kui teistelt klientidelt, seega ei olnud neid võimalik tulemuslikult võrrelda. Olympic Airlinesi juhtkonna väitel lepiti nende arvates kõik tasud Olympic Airwaysi osutatavate teenuste eest kokku vastastikuse sõltumatuse põhimõttel ning need kujutavad õiglast turuväärtust.

### 5.3.6. ATEENA RAHVUSVAHELISE LENNUJAAMA TASUD

(166) Äriühing Ateena rahvusvaheline lennujaam kuulub 55 % ulatuses riigile ning vastutab Ateena rahvusvahelise lennujaama ehitamise, käitamise ja arendamise eest. Kuigi riigil on enamusosalus, juhitakse äriühingut lennu-

jaama arendamise kokkuleppe alusel erasektori äriühinguna ning selle suhtes ei kohaldata Kreeka riigi kontrolli alla kuuluvaid äriühinguid käsitlevaid õigusakte.

(167) Ateena rahvusvaheline lennujaam oli Olympic Airwaysi ja on Olympic Airlinesi suurim võlausaldaja, kelle igaaastased tasud on ligikaudu 60 miljonit eurot. Kuna Ateena rahvusvahelise lennujaamaga seotud kulud moodustavad väga suure osa Olympic Airlinesi kulubasist, tuli ekspertidel uurida Olympic Airlinesi ja Ateena rahvusvahelise lennujaama vahelisi suhteid, et teha kindlaks, kas lennuettevõtjale on pakutud soodustingimusi, mis võiksid endast kujutada kaudset riiklikku toetust. Ekspertid tegid kindlaks, et Olympic Airlinesi kohustused Ateena rahvusvahelise lennujaama ees ja talle tehtud maksed alates tegevuse alustamisest kuni 19. maini 2005 olid järgmised:

[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...]

(168) Ekspertide aruande kohaselt nõudis Ateena rahvusvaheline lennujaam lennuettevõtjatelt tasu mitmesuguste lennujaama osutatud teenuste eest, sealhulgas lennukite maandamise ja parkimise ning turva- ja maapealse käitluse infrastruktuuridega seotud tasusid. Tasude aluseks olid standardsed määrad, mis olid ette nähtud Ateena rahvusvahelise lennujaama 2003. aasta juunis kehtestatud suunistes „Kasutustingimused klientidele ja lennuliiklastasude hinnakiri”. Tavapärase makseage oli 20 kalendripäeva. Hilinenud maksete suhtes kohaldati viivist 3 % pluss Euribor.

(169) Ekspertid said teada, et 2004. aasta lõpus sõlmis Olympic Airlines Ateena rahvusvahelise lennujaamaga finantsarvelduse kokkuleppe, mille kohaselt Olympic Airlines võis tasuda Ateena rahvusvahelise lennujaama arved tavapärasest maksetingimistest kehtestatud 20 päeva asemel 45 päeva jooksul. Pikem makseage kehtis 1. juulist 2004 kuni 28. veebruarini 2005. Kõnealuse pikema makseaja saamise tingimusena pidi Olympic Airlines tagatisena seadma Ateena rahvusvahelise lennujaama kasuks hüpoteegi kahele [...] lennukile maksimumsummas kuni [...] miljonit eurot. 31. detsembril 2004 võrdus Olympic Airlinesi kohustus ligikaudu nelja kuu tasudega ning 2005. aasta mais ligikaudu viie kuu tasudega, mis selgelt ületab finantsarvelduse kokkuleppes sätestatud 45-päevase makseaja.



(170) 22. aprillil 2005 sõlmis Olympic Airlines Ateena rahvusvahelise lennujaamaga kokkuleppe [...] miljoni euro maksmiseks võla jäägist, mis tol kuupäeval moodustas [...] miljonit eurot. Selle kokkuleppega nähti tagatiseks ette veel [...] miljonit eurot. Kokkuleppe kohaselt tuli ajavahemikul 30. aprillist 2005 kuni 30. novembrini 2005 teha muutuvad kuumaksed. [...] miljoni euro suurusest summast loodeti saada [...] miljonit eurot avaliku teenindamise kohustuse täitmisel teenitavast tulust. [...] miljoni euro suuruse tagatisena seati eelishüpotek kahele [...] lennukile ja neljale mootorile.

(171) Selle teabe põhjal kujutas asjaolu, et Olympic Airlinesile lubati talvehooajal kuhjuda [...] miljoni euro suurusel ärivõlal, mis muudeti seejärel kaheksateistkuuliseks suvehooajal tagasi makstavaks lühiajaliseks laenuks, ekspertide arvamuse kohaselt tegelikult Olympic Airlinesi käibekapitali hooajalist rahastamist. Selline rahastamine koos salliva suhtumisega hilinenud maksetesse viitab sellele, et Ateena rahvusvaheline lennujaam kohtles Olympic Airlinesi soodustingimustel, mis ei olnud kättesaadavad teistele lennuettevõtjatele.

## 6. ABI HINDAMINE

### 6.1. ÕIGUSLIK ALUS

(172) EÜ asutamislepingu artikli 87 lõike 1 kohaselt on igasugune liikmesriigi poolt või riigi ressurssidest ükskõik missugusel kujul antav abi, mis kahjustab või ähvardab kahjustada konkurentsi, soodustades teatavaid ettevõtjaid või teatavate kaupade tootmist, ühisturuga kokkusobimatu niivõrd, kuivõrd see kahjustab liikmesriikidevahelist kaubandust.

(173) Riigiabi mõiste hõlmab kõiki otseseid või kaudseid eeliseid, mida rahastatakse riigi ressurssidest ja mille annab kas riik ise või mis tahes vahendaja talle antud volituste kohaselt.

(174) Käesolev otsus on seotud üksnes pärast 2002. aasta detsembri otsust antud abiga. See ei hõlma võimalikke riigiabi elemente üheski edasises tehingus mõne asjaomase äriühingu aktsiate või varadega.

(175) EÜ asutamislepingu artiklis 228 on sätestatud, et kui Euroopa Kohus leiab, et liikmesriik ei ole täitnud asutamislepingust tulenevat kohustust, siis nõutakse sellelt riigilt Euroopa Kohtu otsuse täitmiseks vajalike meetmete võtmist. Käesoleval juhul leiti 2002. aasta otsuses, et abi on ebaseaduslik ja ühisturuga kokkusobimatu. 12. mai

2005. aasta otsuses kohtuasjas C-415/03 komisjon vs Kreeka leidis Euroopa Kohus, et liikmesriik ei võtnud vajalikke meetmeid.

(176) Lepingu artikli 228 lõikes 2 on sätestatud, et kui komisjon on arvamusel, et asjassepuutuv liikmesriik ei ole võtnud niisuguseid meetmeid, esitab ta pärast seda, kui on andnud sellele riigile võimaluse esitada oma seisukohad (märgukirjas), põhjendatud arvamuse, milles on täpsustatud, missugustes punktides asjassepuutuv liikmesriik ei ole täitnud Euroopa Kohtu otsust.

### 6.2. ABI OLEMASOLU

(177) Komisjon analüüsis täpselt ja põhjalikult nii menetluse algatamise ajal esitatud märkusi kui ka Kreeka tähelepanekuid ja eksperdiuuringut Olympic Airwaysi ümberkorraldamisest ning Olympic Airwaysi ja Olympic Airlinesi käitumise kohta alates ümberkorraldamisest. Komisjon otsustas uurida, kas riigiabi on antud neljas põhiküsimuses: i) ümberkorraldamine ise, ii) asjaolu, kas Olympic Airlines on saanud alates 2003. aastast muud riigiabi, iii) äriühingule Olympic Airways antud 130 miljonit eurot ja iv) asjaolu, kas Olympic Airways on saanud muud riigiabi.

i) Milline oli 2003. aasta detsembris toimunud Olympic Airwaysi ümberkorraldamise olemus?

(178) Kreeka ametiasutuste eesmärk seaduse 3185/2003 koostamisel ja rakendamisel oli ilmselt võimaldada Olympic Airwaysi kontserni lennundusega tegelevatel üksustel uue nime Olympic Airlines all tegevust jätkata ning valmistada erastamiseks. Seepärast peab komisjon uurima Olympic Airwaysi ja Olympic Airlinesi vahelisi suhteid. Olympic Airlines loodi äriühingu Olympic Airwaysi lennundusega tegelevatest üksustest ja ta jätkab Olympic Airwaysi lennundustegevust; algselt võttis ta üle kõik Olympic Airwaysi lennukid ning käitab hetkel 40 lennukit Olympic Airwaysilt üle võetud 43 lennukist samade meeskondadega ja samadel marsruutidel. Olympic Airlines võttis õigusjärgsuse alusel üle eelnevalt Olympic Airwaysi teenindatud marsruutide võrgustiku, tema avaliku teenindamise kohustused ning kahepoolsete kokkulepete alusel teenindatavad marsruudid ELi-välisest riikidesse. Nagu varem mainitud, asutati Olympic Airlines seaduse 3185/2003 alusel, milles käsitletakse konkreetselt Olympic Airwaysi/Olympic Airlinesi juhtumit ja tehakse erand tavaliselt kohaldatavatest Kreeka äriühinguseaduse sätetest.

- (179) Olympic Airways oli suurtes võlgades ja komisjon oli eelnevalt tuvastanud, et äriühing oli saanud ebaseaduslikku ja ühisturuga kokkusobimatut riigiabi; eraldamise tulemusena eemaldati kõik Olympic Airwaysi tulu toovad lennundusega tegelevad üksused, samas kui vastavatest kohustustest viidi üle vaid väga vähesed. Kõik pikaajalised võlad jäid õiguseellastele, Olympic Airlinesile kanti üle ainult kuni ühe kuu vanused maksu- ja sotsiaalkindlustuskohustused ning Olympic Airwaysi kontserni muud kohustused Kreeka riigi ees. Lisaks otse Kreeka riigile eraldamise hetkel ligikaudu 93 miljoni euro ulatuses kohustusi Ateena rahvusvahelise lennujaama ees. Eraldamise tingimuste kohaselt ei kantud sellest midagi üle Olympic Airlinesile, vaid kõik jäi äriühingule Olympic Airways.
- (180) Samuti järeltas komisjon, et seadusega 3185/2003 ette nähtud erastamisprotsessi jätkudes ei jää juba praegu suurtes võlgades Olympic Airwaysi kontsernile aja jooksul mingit äritegevust, üksnes minimaalselt varasid ja sadade miljonite eurode ulatuses võlgu. Nõnda muutub veelgi ebatõenäolisemaks, et makstakse tagasi 2002. aasta otsusega nõutud ühisturuga kokkusobimatu riigiabi. Kreeka ametiasutused kavatsevad kohaldada Olympic Airwaysi ja Olympic Aviation suhtes maksejõuetussätteid ning äriühingud likvideerida. Kulud tuleks kanda võlausaldajatel, eeskätt Kreeka riigil. Komisjon märgib, et kuna nii Olympic Airways kui ka Olympic Airlines kuuluvad Kreeka riigile, on Olympic Airlinesi loomise puhul tegemist mitte niivõrd ümberkorraldamise kui kunstliku kontsernisese ümberkujundamisega. Seda seisukohta toetab ka tutvumine seaduse 3185/2003 sättega, millega Olympic Airlinesi kaitstakse Kreeka tsiviilseadustiku ja äriseadustiku tavapäraselt kohaldatavate sätete eest seoses võlgadega, mis olid Olympic Airwaysil tekkinud enne lennundusega tegelevate üksuste eraldamist. Sellest nähtub, et ilma asjaomase eriseaduseta jõutaks ka riigi õiguse tavasätete kohaldamisel järeltulele, et kahe äriühingu vahel valitseb järjepidevus.
- (181) Lisaks märgib komisjon, et 2. juuni 2005. aasta kirjas komisjonile tunnistas Kreeka valitsus sõnaselgelt Olympic Airlinesi Olympic Airwaysi õigusjärglasena, viidates Olympic Airlinesile kui Olympic Airwaysi õigusjärglasele seoses tagasinõudmisega.
- (182) Oma otsuses kohtuasjas C-415/2003 *komisjon vs Kreeka* kaalus ka Euroopa Kohus varade ülekandmist Olympic Airlinesile, mis oli ümberkorraldamise oluline tahk. Kohus järeltas, et „kõnealuse tehinguga viidi Olympic Airwaysi võlgadest vabad varad” üle „uuele äriühingule Olympic Airlines ... viisil, mis tegi siseriiklike õigusnormide alusel võimatuks endise äriühingu Olympic Airways võlakohustusi uuel äriühingult Olympic Airlines sisse nõuda”<sup>(12)</sup>. Kohus lisas, et nõnda „takistas nimetatud toiming otsuse 2003/372 (2002. aasta otsuse) tegelikku täitmist ja Kreeka riigi poolt selle äriühingu tegevuse toetuseks antud riigiabi sissenõudmist. Seega seati tõsiselt ohtu otsuse eesmärk, mis on suunatud tsiviillennundussektoris moonutamata konkurentsi taastamisele”. Seepärast järeltas Euroopa Kohus, et ümberkorraldamise eesmärk oli Olympic Airwaysi lennundusega tegelevate üksuste kunstlik isoleerimine eelnevalt toimunud.
- (183) Seepärast on selge, et Olympic Airwaysi ümberkorraldamine 2003. aastal, mille käigus loodi eraldi juriidiline isik Olympic Airlines, viidi läbi selleks, et vältida 2002. aasta otsusest tulenevat riigiabi tagasinõudmist, ning et vähemalt enne eraldumist antud riigiabi tagasinõudmise puhul on Olympic Airlines Olympic Airwaysi õigusjärglane.
- ii) Kas Olympic Airlines on saanud riigiabi alates oma loomisest?
- (184) Eksperdid tuvastasid, et Olympic Airlines oli pidevalt kaotanud raha alates oma loomisest. Mis puutub menetluse algatamisel tõstatatud küsimustesse, leidsid eksperdid, et seoses *spatosimo*’ga on Olympic Airlines teinud alates oma loomisest kõik nõutud maksed; seoses Olympic Airwaysi poolt Olympic Airlinesile osutatud maapealse käitluse ja hooldusteenustega ei ole komisjonil piisavalt teavet, et otsustada, kas need sisaldavad riigiabi elemente. Mis puutub Olympic Airlinesi maksu- ja sotsiaalkindlustuskohustusesse, leidsid eksperdid, et kui mitte arvestada teatavaid hilinevad maksed (seoses millega määrati trahvid), on Olympic Airlines oma kohustusi täitnud.
- (185) *Spatosimo* ning maksu- ja sotsiaalkindlustuskohustuste osas järeltas komisjon, et Olympic Airlines ei ole alates oma loomisest riigiabi saanud. Äriühingu raamatupidamisega tutvudes leidsid eksperdid aga, et kahes küsimuses võimaldasid tarnijad Olympic Airlinesile soodsamaid tingimusi.

(12) Otsuse punkt 33.

- (186) Olympic Airlines rentis lennukeid allrendi korras äriühingutelt Olympic Airways, Olympic Aviation ning nelja kapitalirendilepingu puhul otse Kreeka riigilt. Eksperdid näitasid iga juhtumi puhul, et allrendimaksed olid väiksemad kui peamise rendilevõtja põhirendimaksed. Selle tagajärjel kaotas Kreeka riik neljast lennukist igäihe pealt 250 000 kuni 350 000 eurot kuus. Olympic Airwaysilt Olympic Airlinesile allrendile antud lennukite puhul tähendasid äriühingute Olympic Airlines ja Olympic Airways tasutud summade vahelised erinevused seda, et 2004. aastal oli Olympic Airwaysi kahju seeläbi 37,6 miljonit eurot (ehk 55 % kogu rendikulust).
- (187) Olympic Airlinesi ja Ateena rahvusvahelise lennujaama vahelisi suhteid uurides jõudsid eksperdid järeldusele, et Olympic Airlinesile talvehooajal [...] miljoni euro suuruse ärivõla kuhjumise lubamine ning selle järgnev muutmine kaheksakuuliseks lühiajaliseks laenuks, mis tuli tagasi maksta suvehooajal, kujutas tegelikult Olympic Airlinesi käibekapitali hooajalist rahastamist. Selline rahastamine koos salliva suhtumisega hilinenud maksetesse viitab sellele, et Ateena rahvusvaheline lennujaam kohtles Olympic Airlinesi soodustingimustel, mis ei olnud kättesaadavad teistele lennuettevõtjatele.
- (188) Seoses sooduskohtlemisega võib komisjon kõigepealt järeldada, et Kreeka ametiasutuste otsus anda lennukid Olympic Airlinesile allrendile ning kanda seeläbi igas kuus iga lennuki kohta 250 000 kuni 350 000 euro suurust kahju on ilmselgelt riigi ressursside ülekandmine Olympic Airlinesile. Meetmega vähendatakse kulusid, mida Olympic Airlines peaks vastasel korral kandma. Tegemist on erimeetmega, mis on suunatud otseselt ja üksnes Olympic Airlinesile ning see moonutab või ähvardab moonutada konkurentsi, sest Olympic Airlines tegeleb täielikult liberaliseeritud lennutransporditurul.
- (189) Väljakujunenud kohtupraktika kohaselt ei tohi teha vahet juhtumitel, mille puhul riigiabi annab otse riik, ja juhtumitel, mille puhul seda annavad era- või avalik-õiguslikud organid, mille riik on loonud või määranud abi haldamiseks<sup>(13)</sup>. Selleks aga, et soodustused saaks lugeda abiks EÜ asutamislepingu artikli 87 lõike 1 tähenduses, peavad need esiteks olema antud otse või kaudselt riigi ressurssidest<sup>(14)</sup> ja teiseks olema seostatavad riigiga<sup>(15)</sup>.
- (190) Seepärast peab komisjon seoses Olympic Airwaysi ja Ateena rahvusvahelise lennujaama võetud meetmetega otsustama, kas need on seostatavad riigiga. Nagu mainitud punktis 192, on riigi osalusega äriühingu võetud meetme riigiga seostatavust võimalik kindlaks määrata mitme näitaja alusel, mis tulenevad juhtumi asjaoludest ja meetme võtmise kontekstist.
- (191) Seoses Olympic Airwaysi otsusega anda lennukid Olympic Airlinesile allrendile põhirendimaksetest oluliselt väiksema hinnaga ning kaotada seeläbi 37,6 miljonit eurot, märgib komisjon, et nii Olympic Airways kui ka Olympic Airlines olid 100 % riigi osalusega äriühingud. Mõlema äriühingu kõik juhtkonna ja nõukogu liikmed olid nimetatud ametisse riigi poolt. Võib järeldada, et Olympic Airways ja Olympic Airlines olid (ja on endiselt) riigi kontrolli all. Kreeka riigil oli otseselt ja kaudselt (Olympic Airwaysi suurima võlausaldajana) mõlema äriühingu üle valitsev mõju. Seega ei olnud Olympic Airwaysi otsus anda lennukid Olympic Airlinesile allrendile iseseisva äriühingu otsus.
- (192) Mis puutub Ateena rahvusvahelise lennujaama, siis olenemata Kreeka kinnitustest, et tal ei ole mingit rolli Ateena rahvusvahelise lennujaama äritegevuse mõjutamisel, täheldab komisjon, et riigile kuulub 55 % Ateena rahvusvahelise lennujaama aktsiakapitalist ning riik nimetab ametisse üheksast direktorist neli. Euroopa Kohus on välja toonud ka muid kriteeriume, mida võib kasutada selle kindlaksmääramisel, kas riigi osalusega äriühingu võetud meetet saab seostada riigiga<sup>(16)</sup>. Riigiga seostatavuse üle otsustades on Euroopa Kohus osutanud teistele kriteeriumidele, mida saab kasutada, et määrata kindlaks, kas riigi osalusega äriühingu võetud abimeetme saab seostada riigiga. Need hõlmavad äriühingu integreeritust riiklikesse haldusstruktuuridesse, tema tegevusvaldkondi ja tegevust turul, kus ta konkureerib tavatingimustes erasektori äriühingutega, tema õiguslikku seisundit (st kas tema kohta kehtib avalik õigus või tavaline äriühinguõigus), riiklike organite järelevalve taset äriühingu juhtimise üle või mõnda muud näitajat, mis konkreetse juhtumi puhul näitab riiklike organite seotust meetme võtmisega või nende mitteseotuse ebatõenäosust, võttes arvesse ka meetme ulatust, sisu ja tingimusi. Kuigi Ateena rahvusvahelise lennujaama enamusosalus kuulub riigile, juhitakse seda käesoleval juhul erasektori äriühinguna, mis oma igapäevases tegevuses on Kreeka riigist sõltumatu (riik nimetab üheksast direktorist ametisse vaid neli), ning arvestades asjaolu, et kõik Olympic Airwaysi / Olympic Airlinesi võlad Ateena rahvusvahelise lennujaamale makstakse tagasi koos intressidega ja need on tagatud lennukitele seatud hüpoteekidega, ei saa komisjon lõplikult järeldada, et Ateena rahvusvahelise lennujaama tegevust on võimalik seostada riigiga.

<sup>(13)</sup> Kohtuasi 78/76, *Steinike & Weinlig vs Saksamaa*, EKL 1977, lk 595, punkt 21.

<sup>(14)</sup> Liidetud kohtuasjad C-72/91 ja C-73/91, *Sloman Neptun vs Bodo Ziesemer*, EKL 1993, lk 1887, punkt 19.

<sup>(15)</sup> Liidetud kohtuasjad 67/85, 68/85 ja 70/85, *Van der Kooy ja teised vs komisjon*, EKL 1988, lk 219, punkt 35.

<sup>(16)</sup> Kohtuasi C-482/99, *komisjon vs Prantsusmaa (Stardust Marine)*, EKL 2002, lk I-4397, punkt 56.

- (193) Sellest tulenevalt leiab komisjon, et Olympic Airwaysi ja Olympic Airlinesi vahelised rendilepingud kahjustavad või ähvardavad kahjustada konkurentsi, kuna nendega antakse soodustusi ühele kindlale äriühingule, vabastades ta kohustustest, mis tal vastasel korral oleksid olnud. Samuti märgib komisjon, et asjaomased meetmed mõjutavad liikmesriikide vahelist kaubandust ning moonutavad või ähvardavad moonutada konkurentsi selle turul, kuna need on seotud ühenduse lennuettevõtjaga (nagu kirjeldatud punktis 193). Komisjon järeldab, et rendilepingud, mille alusel Olympic Airlines rendib lennukeid kas Olympic Airwaysilt või riigilt, kujutavad Olympic Airlinesile antud riigiabi asutamislepingu artikli 87 lõike 1 tähenduses.
- iii) Milline oli seadusega 3185/2003 ette nähtud erikontole kantud ettemakse staatus? Kuidas raha välja maksti ja kulutati? Kes sai sularaha väljamaksetest kasu?
- (194) Komisjon saab esmajärjekorras järeldada, et asjaomane makse kujutab riigi ressursside ülekandmist (raha tuli otse riigieelarvest ja see oli seaduse 3185/2003 artikliga 27 sõnaselgelt ette nähtud) ning üksikmeedet, kuna on suunatud üksnes äriühingule Olympic Airways.
- (195) Kreeka ametiasutuste sõnul oli äriühingule Olympic Airways 130 312 459 euro andmine mõistliku investori teguviis. Vastavalt asjakohasele ühenduse kohtupraktikale tuleb avalik-õigusliku investori käitumist võrrelda pikaajalise kasumlikkuse võimalustest lähtuva hüpoteetilise erainvestori käitumisega<sup>(17)</sup>. Ajutistes raskustes äriühingu ellujäämiseks vajalik kapitali suurendamine, kui nimetatud äriühing pärast asjakohaste ümberkorraldamismeetmete võtmist suudab saavutada uuesti kasumlikkuse, ei ole tingimata riigiabi, kui erainvestor oleks teinud samasuguse otsuse. Euroopa Kohus on ka osutanud, et riigiabiga ei ole tegemist juhul, kui kapitali suurendatakse tingimustel, mis oleksid vastuvõetavad tavapärastel turutingimustel tegutsevale erainvestorile<sup>(18)</sup>.
- (196) Ajal, mil Olympic Airwaysile 130 312 459 euro suurune ettemakse tehti, oli tema finantsolukord juba väga keeruline. 2002. aasta otsuses tuvastas komisjon, et äriühing oli saanud ebaseaduslikku ja ühisturuga kokkusobimatut riigiabi ja nõudis selle tagasinõudmist. Ühtlasi oli Olympic Airways just ilma jäänud oma lennundusega tegelevatest üksustest ning tema kanda oli jätud suurem osa kohustusi, mis tavapäraselt oleks olnud seotud kõnealuste üksustega. 2003. aasta lõpus võlgnes Olympic Airways Kreeka riigile tasumata maksu- ja sotsiaalkindlustuskohustuste näol kokku 522 miljonit eurot. Olympic Airwaysi finantsolukorda arvesse võttes on komisjon sunnitud järeldama, et samas olukorras ei oleks äriühing erainvestorilt võrreldavat sularaha ettemakset ilmselgelt saanud. Seda enam, et antud olukorras oli investor ka Olympic Airwaysi suurim võlausaldaja, kellel oli tegelikult väga väike tõenäosus saada tagasi summad, mille Olympic Airways talle juba võlgnes. Selline võlausaldaja ei oleks lasknud tekkida olukorral, kus võlad üha kasvavad ning samas kaovad varad, mida saaks kasutada nende võlgade tasumiseks<sup>(19)</sup>. Vastupidi, erainvestor oleks astunud kõik õiguslikud sammud, et tagada võlgnevuste tasumine või talle antud tagatiste realiseerimine. Seepärast ei saa komisjon nõustuda Kreeka arvamusel, mille kohaselt äriühingule Olympic Airways kõnealuse summa ettemaksena andmine oli mõistliku investori teguviis.
- (197) Teisalt peab komisjon kaaluma, kas 130 312 459 euro suurust summat võib pidada teatavaks riigi makstud kompensatsiooniks äriühingule Olympic Airways temalt võetud ja riigi poolt Olympic Airlinesile antud varade eest, nagu Kreeka algselt väitis. Selle väite toesuse kontrollimiseks peab komisjon uurima Olympic Airwaysilt võetud ja Olympic Airlinesile üle kantud varade väärtust. Olympic Airwaysi juhtkonna teostatud hindamise põhjal oli Olympic Airlinesile üle kantud varade väärtus 130 312 459 eurot. Kui see vastab tõele, ei ole kõnealuse rahasumma äriühingule Olympic Airways ülekandmisel tegemist riigiabiga, kuna Olympic Airways ei saanud seeläbi mingeid eeliseid.
- (198) Siinkohal peab komisjon tähtsaks seda, et Olympicu enda audiitorid (Deloitte & Touche) avaldasid 31. detsembri 2003. aastal lõppenud majandusaasta aruandes kahtlust seoses Olympic Airwaysi säilitatud varade ja Olympic Airlinesi üle kantud varade väärtusega. Audiitorid väitsid, et firmaväärtuse, põhivara hindamisväärtuse ning Olympic Airlinesi moodustanud üksustest äriühingusse ületoodud kohustuste ja vara puhul ei ole neil võimalik nende väärtust kinnitada ja nad ei esita nende kohta järeldusotsust.

<sup>(17)</sup> Kohtuasi C-305/89, *Itaalia vs komisjon (Alfa Romeo)*, EKL 1991, lk I-1603, punkt 20.

<sup>(18)</sup> Vt liidetud kohtuasjad C-296/296 ja C-318/82, *Leeuwarder Papierwarenfabriek*, EKL 1985, lk 3727.

<sup>(19)</sup> Kohtujurist Mischo ettepanek kohtuasjas C-480/98, *Magfesa*, EKL 2000, lk I-8717, punktid 32–43.

- (199) Komisjoni jaoks koostatud uuringus tõendasid eksperdid veenvalt, et Olympic Airlinesile üle kantud vara oli üle hinnatud. Selleks hindasid eksperdid komisjoni juhtnõu-ride järgi ise üle kantud varasid, kasutades nii Kreekas kui rahvusvaheliselt tunnustatud raamatupidamistavasid ja -standardeid. Nad leidsid, et Olympic Airlinesi üle kantud netovarade väärtus ei olnud mitte 130 miljonit eurot vaid pigem ligikaudu 38 miljonit eurot. Komisjon uuris põhjalikult asjaomaseid andmeid ja ekspertide kasutatud meetodikat ning nõustub siinkohal ekspertide analüüsiga. Komisjon järeldeb, et ülekantud varad oli ligikaudu 91,5 miljoni euro võrra üle hinnatud.
- (200) Vaatamata sellele, et asjaomaste summade kohta täiesti täpse hinnangu saamiseks tuleb korraldada varade ja kohustuste täielik audit, järeldeb komisjon siiski, et ülehinnatud summad moodustavad ligikaudu 91,5 miljonit eurot.
- (201) Olles teinud sellise otsuse, märgib komisjon, et ülehindamine on konkreetse suunitlusega, kuna sellega suunatakse raha otse äriühingule Olympic Airways ning antakse äriühingule eelis, kuna seda raha tuleb kasutada „lahkumistoetuste ja töötajate mis tahes viisil pensionile siirdumise- ja seotud kulude maksmiseks ning Olympic Airwaysi ja Olympic Aviation'i finantskohustuste katmiseks ümberkujundamise ja likvideerimismenetluse käigus”<sup>(20)</sup> mis tahes viisil, et äriühingul oleks võimalik „täita oma finantskohustusi”. Komisjon märgib muu hulgas, et seda sätet tõlgendati laialt ja kõnealust summat kasutati Olympic Airwaysi üldiste tegevuskulude katmiseks: ettemakstud summast rohkem kui 51 miljonit eurot kasutati lennukite rendimakseteks.
- (202) Samuti järeldeb komisjon, et see moonutab või ähvardab moonutada konkurentsi ning mõjutab liikmesriikidevahelist kaubandust, kuna on seotud äriühinguga, kes konkureerib teiste ühenduse äriühingutega eelkõige alates nõukogu 15. oktoobri 1996. aasta direktiivi 96/67/EÜ (juurdepääsu kohta maapealse käitluse turule ühenduse lennujaamades) jõustumisest, mille kohaselt on maapealse käitluse turg konkurentile avatud lennujaamades, mille vedude maht ületab aastas 2 miljoni reisija või 50 000 tonni kauba künnise<sup>(21)</sup>. Seepärast tuleb komisjonil järel-  
dada, et summa, mille võrra Olympic Airlinesile üle kantud varad üle hinnati ning mis maksti äriühingule Olympic Airways, kujutab endast Olympic Airwaysile riigiabi andmist asutamislepingu artikli 87 lõike 1 tähenduses.
- iv) Kas Olympic Airways (Olympic Airways Services) on saanud riigiabi alates 2002. aasta detsembrist?
- (203) Nagu eksperdid tõendasid, on Olympic Airlines pärast komisjoni viimase otsuse vastuvõtmist (12. detsember 2002) ja alates Olympic Airlinesi eraldumisest saanud riigilt sularaha ettemakseid ning tema maksu- ja sotsiaalkindlustuskohustused riigi ees on kasvanud.
- (204) On selge, et ABN Amrolt saadud 36 945 357 euro suuruse laenu tagasimaksed, A340 lennukite 11 774 684 euro suurused kapitalirendimaksed ning Olympic Airwaysi otsene rahastamine 8,2 miljoni euro ulatuses hõlmasid riigi ressursside otsest ülekandmist äriühingule Olympic Airways. Punktis 7 kirjeldatud põhjustel kujutavad need meetmed endast uusi ebaseaduslikke abimeetmeid sel määral, mil tegemist ei ole Kreeka riigi poolt eelnevalt antud garantiide täitmisega. Nagu äriühingule Olympic Airways antud ettemakse analüüsimisel juba selgitatud, riik küll registreeris kõnealused summad nõudena Olympic Airwaysi vastu maksuametis ja kuigi Olympic Airways kajastab neid oma raamatupidamises maksukohustustena, on riigi tegelikud võimalused tagada nende summade tagasimaksmine väga väikesed või lausa olematud, ning seega ei saa väita, et ta toimis nende maksete tegemisel ratsionaalselt või ärielistest kaalutlustest lähtuvalt.
- (205) Eelnevalt on juba kirjeldatud äriühingu Olympic Airways (Olympic Airways Services) keerulist ja üha halvenevat olukorda seoses maksude ja sotsiaalkindlustusmaksetega. Olympic Airwaysi maksu- ja sotsiaalkindlustuskohustused olid juba 2002. aasta lõpus väga suured, moodustades 273 miljonit eurot. Sellest ajast saadik on see summa märkimisväärselt kasvanud. 2004. aasta lõpu seisuga moodustasid kohustused hinnanguliselt 627 miljonit eurot, mis tähendab seda, et käesolevas otsuses käsitletud ajavahemikul kasvasid Olympic Airwaysi kohustused riigi ees 354 miljoni euro võrra.
- (206) Mis puutub Olympic Airwaysi kuhjuvatesse maksukohustustesse, siis suhtub riik ise maksuameti kaudu sallivalt mitmesuguste Olympic Airwaysi võlgnetavate maksude ja tasude maksmise pidevasse edasilükkamisse ja maksmata jätmisesse. Sotsiaalkindlustusmaksete kogumine on tehtud ülesandeks Kreeka õiguse<sup>(22)</sup> alusel asutatud avalik-õiguslikule asutusele (IKA), kes riigi järelevalve all vastutab sotsiaalkindlustussüsteemi haldamise ja kohustuslike sotsiaalkindlustusmaksete kogumise eest. Tal on õigus, kuid mitte kohustus sõlmida kokkuleppeid võlgade hilisemaks tasumiseks<sup>(23)</sup>. Seega on Olympic Airwaysi üha kasvav maksukohustus riigi ees selgelt riigiga seostatav.

<sup>(20)</sup> Seaduse 3185/2003 artikli 27 lõike 5 punkt b.

<sup>(21)</sup> EÜT L 272, 25.10.1996, lk 36.

<sup>(22)</sup> Seaduse 1846/1951 artikkel 11.

<sup>(23)</sup> Seadus 2676/1999.

- (207) Ühtlasi peab komisjon nüüd uurima, kas kõnealuse salliva suhtumisega kaasneb ka riigi ressursside ülekandmine. Riigiabi ei hõlma üksnes toetusi positiivses tähenduses, vaid ka kohustusi leevendavaid meetmeid. Seega Kreeka poolt meetmete võtmata jätmise talle võlgnetavate summade sissenõudmiseks on ilmselgelt riigi ressursside ülekandmine.
- (208) Olles kindlaks teinud, et toimus ressursside ülekandmine, mida on võimalik seostada riigiga, peab komisjon otsustama, kas kõnealune abi moonutab konkurentsi. Komisjon leiab, et nii riigipoolne otsese abi andmine kui ka võlgnetavate summade sissenõudmata jätmise andsid äriühingule Olympic Airways konkurentide ees olulise ärieeselise. Riik ei ole Olympic Airwaysi puhul maksete tegemisel toiminud ratsionaalselt ega ärielistest kaalutlustest lähtuvalt. Nagu kirjeldatud punktis 209S, on sellest tulenevalt tegemist konkurentsi moonutamisega siseturu liberaliseeritud sektoris. Seepärast on komisjon sunnitud järeldama, et nii riigi salliv suhtumine Olympic Airwaysi tasumata ja üha kasvavatesse maksu- ja sotsiaalkindlustuskohustustesse kui ka riigi poolt Olympic Airwaysi asemel tehtud maksed kujutavad äriühingule Olympic Airways antud riigiabi asutamislepingu artikli 87 lõike 1 tähenduses.

### 6.3. ABI KOKKUSOBIVUS

#### i) Äriühingule Olympic Airlines antud abi kokkusobivus ühisturuga

- (209) Olles jõudnud järeldusele, et Olympic Airlines on saanud pärast oma loomist riigiabi, peab komisjon järgnevalt uurima Olympic Airlinesi heaks võetud meetmeid, võttes arvesse asutamislepingu artikli 87 lõikeid 2 ja 3, milles on ette nähtud erandid artikli 87 lõikes 1 sätestatud üldreeglid, mille kohaselt abi on ühisturuga kokkusobimatu.
- (210) Asutamislepingu artikli 87 lõikes 2 sätestatud erandid ei ole käesoleva juhtumi suhtes kohaldatavad, kuna abi ei ole oma olemuselt sotsiaalne, seda ei anta üksiktarbijale, sellega ei korvata loodusõnnetuste ja erakorraliste sündmuste tekitatud kahju ning seda ei anta Saksamaa jagamisest kahjustatud Saksamaa Liitvabariigi teatud piirkondade majandusele.
- (211) Artikli 87 lõikes 3 on sätestatud täiendavad erandid riigiabi üldkeelust. Artikli 87 lõike 3 punktides b ja d kehtestatud erandid ei ole käesoleva juhtumi suhtes kohaldatavad, kuna abiga ei edendata üleeuroopalist

huvi pakkuva olulise projekti elluviimist ega kõrvaldata tõsist häiret mõne liikmesriigi majanduses ning sellega ei edendata kultuuri ega säilitata kultuuripärandit.

- (212) Asutamislepingu artikli 87 lõike 3 punktid a ja c sisaldavad erandeid seoses abiga, mis on ette nähtud majandusarengu edendamiseks niisugustes piirkondades, kus elatustase on erakordselt madal või kus valitseb tõsine tööpuudus. Kreeka on piirkond, mis kuulub täielikult artikli 87 lõike 3 punkti a kohaldamisalasse.
- (213) Mis puutub piirkondliku abi andmise eesmärkidesse seoses lennundusteenustega, siis leiab komisjon, et tavaliselt on neid lihtsam täita avaliku teenindamise kohustuste kehtestamise kaudu. Avaliku teenindamise kohustused kehtestab Kreeka riik Kreeka maismaaosa ja saarte vahel ning eri saarte vahel teenuseid osutavatele äriühingutele; mõne väheste lendudega lennuliini puhul võib riik tellida need mõnelt teenusepakkujalt, kellele kõnealuste teenuste osutamine hüvitatakse. Üldiselt leiab komisjoni, et avaliku teenindamise kohustuste hüvitamine on vajalik sihtotstarbeline toetus ning tingimusel, et teenusepakkuja valitakse läbipaistva ja mittediskrimineeriva menetluse alusel ning teenuseid ei hüvitata ülemääraselt, ei tõstatu sellise riigi toetuse puhul üldjuhul kokkusobimatu riigiabi küsimus. Selline olukord valitses Olympic Aviation teenindatud lepingute puhul. Ümberkorraldamise tingimuste kohaselt teenindab kõnealuseid marsruute nüüd õigusjärgse äriühinguna Olympic Airlines. Kätesaadava teabe piiratud arvestades ei saa komisjon välistada võimalust, et avaliku teenindamise lepingute Olympic Aviationilt Olympic Airlinesile ülemineku viisi puhul ei järgitud nõukogu 23. juuli 1992. aasta määruses (EMÜ) nr 2408/92 (ühenduse lennuettevõtjate juurdepääsu kohta ühendusesisestele lennuliinidele) <sup>(24)</sup> seoses avaliku teenindamise kohustustega sätestatud menetlusi. Igal juhul ei saa Kreeka tugineda artikli 87 lõike 3 punktis a sätestatud erandile summade puhul, mis anti Olympic Airlinesile alates selle loomisest.
- (214) Asutamislepingu artikli 87 lõike 3 punktis c on sätestatud erand seoses abiga, millega hõlbustatakse teatava majandustegevuse arengut, kui niisugune abi ei mõjuta ebasoovitavalt kaubandustingimusi määral, mis oleks vastuolus ühiste huvidega; nüüd peab komisjon uurima, kas seda sätet saab kohaldada käesoleva juhtumi puhul. Seda tehes tuleb komisjonil arvesse võtta nii vastavaid suuniseid, milles käsitletakse lennundussektorile antavat riigiabi <sup>(25)</sup> kui ka raskustes olevate äriühingute päästmiseks ja ümberkorraldamiseks antavat riigiabi <sup>(26)</sup>.

<sup>(24)</sup> EÜT L 240, 24.8.1992, lk 8.

<sup>(25)</sup> EÜ asutamislepingu artiklite 92 ja 93 ning EMP lepingu artikli 61 kohaldamine lennundussektorile antava riigiabi korral (EÜT C 350, 10.12.1994, lk 5).

<sup>(26)</sup> EÜT C 288, 9.10.1999, lk 2.

- (215) Seoses abiga, mis anti Olympic Airlinesile lennukite väiksemate rendikulude teel, viitab komisjon taas lennundussektori riigiabi suunistele. Suuniste punktis 14 on sätestatud, et otsene abi tegevuskahjumi katmiseks ei ole üldiselt ühisturuga kokkusobiv ning selle suhtes ei saa kohaldada erandit riigiabi üldkeelust. Edasi on suunistes täpsustatud, et lennumarsruutide teenindamise otsesest doteerimist võib lubada üksnes avaliku teenindamise kohustuste puhul ja üksikutele klientidele antava sotsiaalset laadi abiga.
- (216) Käesoleval juhul ei kuulu Olympic Airlinesile ei Kreeka riigi poolt rendilepingute teel antud otsene ega Olympic Airwaysi kaudu antud kaudne abi kummassegi lennumarsruutide teenindamise lubatava doteerimise kategooriasse. Seoses riigiabiga ei saa uus abi väljakujunenud kohtupraktika kohaselt olla ühisturuga kokkusobiv seni, kuni eelnevalt ebaseaduslikuks loetud abi ei ole tagasi makstud, kuna kogu abi kombineeritud mõju moonutaks märkimisväärselt konkurentsi ühisturul<sup>(27)</sup>. Kuna Olympic Airlines on eespool kirjeldatud põhjustel Olympic Airwaysi lennundusega tegelevate üksuste õigusjärglane ja seda ka tagasinõudmise puhul, ei saa Olympic Airlinesile antud uus abi olla kokkusobiv seni, kuni varasemat abi ei ole tagasi nõutud. Lisaks rikkus Kreeka abi andes eelnevalt võetud kohustust mitte anda täiendavat abi (1994. aasta otsuse artikli 1 punkt e) Olympic Airwaysile, mis laieneb ka äriühingu õigusjärglastele.
- (217) Kuigi Kreeka ametiasutused ei ole väitnud, et summad, mida Olympic Airlines on alates oma moodustamisest saanud, tulenevad ümberkorraldamisest, ning kuigi komisjon on teinud järelduse, et vähemalt enne eraldumist antud riigiabi tagasinõudmise puhul on Olympic Airlines Olympic Airwaysi õigusjärglane, uurib komisjon terviklikkuse tagamiseks Olympic Airlinesile antud abi lisaks ka 1999. aasta päästmise ja ümberkorraldamise suuniste kontekstis. Kõnealuste suuniste punktis 7 on sätestatud, et vastloodud äriühing ei ole kõlblik saama päästmis- või ümberkorraldamisabi isegi juhul, kui tema esialgne finantsseisund on ebakindel; seega ei kuulu abi kõnealuste suuniste kohaldamisalasse.
- (218) Seega äriühingule Olympic Airlines alates selle asutamisest antud abi ei vasta asutamislepingu artikli 87 lõike 3 punktis c kehtestatud erandi nõuetele. Komisjon leiab, et Olympic Airlinesiga sõlmitud odavate allrendilepingute kaudu andis Kreeka Olympic Airlinesile ebaseaduslikult teatamata uut abi.
- ii) a) Äriühingule Olympic Airlines antud abi kokkusobivus ühisturuga
- (219) Olles jõudnud järeldusele, et summa, mille võrra Olympic Airlinesi varad üle hinnati ja mille Kreeka riik seejärel äriühingule Olympic Airways maksis, kujutavad endast riigiabi, peab komisjon uurima seda meetet asutamislepingu artikli 87 lõigete 2 ja 3 põhjal, milles on kehtestatud erandid artikli 87 lõikes 1 sätestatud üldreeglist, mille kohaselt abi on ühisturuga kokkusobimatu.
- (220) Asutamislepingu artikli 87 lõikes 2 sätestatud erandid ei ole käesoleva juhtumi suhtes kohaldatavad: abi ei ole oma olemuselt sotsiaalne, seda ei anta üksiktarbijale, sellega ei korvata loodusõnnetuste ja erakorraliste sündmuste tekitatud kahju ning seda ei anta Saksamaa jagamisest kahjustatud Saksamaa Liitvabariigi teatud piirkondade majandusele.
- (221) Artikli 87 lõikes 3 on sätestatud täiendavad erandid riigiabi üldkeelust. Artikli 87 lõike 3 punktides b ja d kehtestatud erandid ei ole käesoleva juhtumi suhtes kohaldatavad: abiga ei edendata üleeuroopalist huvi pakkuva olulise projekti elluviimist ega kõrvaldata tõsist häiret mõne liikmesriigi majanduses ning sellega ei edendata kultuuri ega säilitata kultuuripärandit.
- (222) Asutamislepingu artikli 87 lõike 3 punktid a ja c näevad ette erandid seoses abiga, mis on ette nähtud majandusarengu edendamiseks niisugustes piirkondades, kus elatustase on erakordselt madal või kus valitseb tõsine tööpuudus. Kuigi Kreeka on piirkond, mis kuulub täielikult artikli 87 lõike 3 punkti a kohaldamisalasse, ei saa kõnealust sätet kohaldada punktis 211 toodud põhjustel.
- (223) Asutamislepingu artikli 87 lõike 3 punktis c on sätestatud erand seoses abiga, millega hõlbustatakse teatud majandustegevuse arengut, kui niisugune abi ei mõjuta ebasoovitavalt kaubandustingimusi määral, mis oleks vastuolus ühiste huvidega. Seega palusid Kreeka ametiasutused komisjonil juhul, kui ta peaks järeldama, et ettemakse ei vasta turumajandusliku investori käitumisele ja seepärast tuleb seda käsitada riigiabina asutamislepingu artikli 87 lõike 1 tähenduses, uurida, kas meetet võib pidada päästmisabiks.

<sup>(27)</sup> Kohtuasi C-355/95, *Textilwerke Deggendorf vs komisjon*, EKL 1995, lk II-2265.

## b) Võimalik päästmisabi

(224) Asjaomane summa maksti välja 2003. aasta detsembrist kuni 2004. aasta maini ning seega kohaldatakse selles küsimuses abi kokkusobivuse hindamiseks ühenduse 1999. aasta suuniseid raskustes olevate äriühingute päästmiseks ja ümberkorraldamiseks antava riigiabi kohta. 2004. aasta päästmise ja ümberkorraldamise suuniste<sup>(28)</sup> punkti 104 alusel kohaldatakse enne 10. oktoobrit 2004 võetud abimeetmete suhtes 1999. aasta suuniseid.

## c) 1999. aasta päästmise ja ümberkorraldamise suuniste kohaldamine

(225) 1999. aasta suuniste punktis 4 on sedastatud, et ühenduses puudub raskustes oleva äriühingu mõiste .... komisjon peab „äriühingut raskustes olevaks siis, kui see ei suuda kas oma või omanikelt/osanikelt/aktsionäridelt või krediidiandjatel saadud vahenditega peatada kahjumit, mis ametivõimude sekkumiseta viiks lühema või keskmise ajavahemiku jooksul peaaegu kindlasti äriühingu tegevuse lõpetamiseni.”

(226) Järgnevalt on suunistes selgitatud, et äriühingut loetakse „igal juhul ja suurusest olenemata raskustes olevaks järgmistel asjaoludel: a) kui on tegemist piiratud vastutusega äriühinguga, kes on kaotanud üle poole oma osa- või aktsiakapitalist ja üle veerandi sellest kapitalist viimase 12 kuu jooksul”.

(227) Punktis 6 on märgitud ka, et „tavapärased raskustes oleva äriühingu tunnused [on] suurenev kahjum, vähenev käive, kasvav laoseis, ülevõimsus, kahanev rahakäive, kasvav võlg, suurenevad intressinõuded ning vähenev või puuduv varade puhasväärtus”.

(228) Komisjon märgib, et Olympic Airways on kroonilises võlgnevuses äriühing, kes on juba kaotanud olulise osa oma põhikirjajärgsest kapitalist. Olympic Airwaysi võlgnevus Kreeka riigi ees seoses maksude ja sotsiaalkindlustusmaksetega kasvas 273 miljonilt eurolt 2002. aasta lõpus 522 miljoni euroni 2003. aasta lõpus, mil talle tehti ettemakse. Nagu juba selgitatud, ei ole äriühingul õnnestunud saada mingit kommertskrediiti ja tal on väga väike reaalne võimalus tasuda riigi ees oma võlad. Seega võib komisjon järeldada, et Olympic Airways on raskustes olev äriühing 1999. aasta päästmise ja ümberkorraldamise suuniste tähenduses.

## d) Päästmisabi andmise lubamise tingimused

(229) Ühenduse 1999. aasta suunistes raskustes olevate äriühingute päästmiseks ja ümberkorraldamiseks antava riigiabi kohta on sätestatud viis tingimust, mille kõigi täitmise korral võib anda päästmisabi. Komisjon peab kontrollima, kas käesoleva juhtumi puhul olid kõik viis tingimust täidetud.

(230) Esiteks peab päästmisabi „moodustuma likviidsustoetustest laenugarantiide või laenude vormis. Mõlemal juhul tuleb laenult võtta intressi, mis on vähemalt võrreldav heas majanduslikus olukorras olevatelt äriühingutelt võetava intressiga ja eelkõige komisjoni poolt vastu võetud viiteintressiga; kõik laenu tuleb tagasi maksta ja kõik garantiid peavad lõppema mitte hiljem kui kuus kuud pärast esimese väljamakse tegemist äriühingule”.

(231) Käesoleval juhul anti päästmisabi 130 312 450 euro suuruse (ettemaksena kirjeldatud) sularahatoetusena, mille Kreeka riik andis äriühingutele Olympic Airways ja Olympic Aviationile justkui selleks, et abistada neid kahte lennundusega tegelevate üksuste eraldamisele ja Olympic Airlinesi moodustamisele järgnevas ümberkorraldamises. Olympic Airwaysilt ega Olympic Aviationilt ei nõutud intressi ning 130 312 450 euro suurune summa kavatseti riigile tagasi maksta otse Olympic Airlinesi – Kreeka väitel Olympic Airwaysi kontsernile mittekuuluva äriühingu – erastamisest saadavast tulust. Kui Olympic Airlinesi müügist saadav tulu ei ole ettemakse tagasimaksmiseks piisav, siis müüakse puudujääva summa hüvitamiseks muid Olympic Airwaysi varasid. Nendel asjaoludel ei ole võimalik järeldada, et 1999. aasta päästmise ja ümberkorraldamise suuniste esimene tingimus on täidetud.

(232) Teiseks peab abi olema „seotud laenudega, mis tuleb tagasi maksta hiljemalt kaheteistkümne kuu jooksul pärast viimase osamakse tegemist kõnealusele äriühingule”. Nagu eespool osutatud, ei saa kõnealust summat õigupoolest kirjeldada äriühingutele Olympic Airways ja Olympic Aviation antud laenuna, kuna selle tagasimaksimine sõltub kolmanda äriühingu müügist. 130 312 450 euro suurune summa maksti välja osamaksetena sõltuvalt Olympic Airwaysi ja Olympic Aviation vajadustest ajavahemikul 24. detsembrist 2003 kuni 13. maini 2004. Praeguseks, st rohkem kui aasta hiljem, ei ole seda summat tagasi makstud; seega ei ole teine tingimus täidetud. Võttes arvesse seda, et asjaomane meede ei vasta kahele esimesele tingimusele, ei ole ülejäänud kolme tingimuse täiendav analüüs vajalik.

<sup>(28)</sup> ELT C 244, 1.10.2004, lk 2.



(233) Komisjon märgib, et ka äriühingule Olympic Airways 2003. aastal antud toetus on vastuolus Kreeka eelnevalt võetud kohustusega mitte anda Olympic Airwaysile täiendavat abi (1994. aasta otsuse artikli 1 punkt e). Komisjon asub seisukohale, et meede ei vasta päästmise ja ümberkorraldamise suunistes sätestatud päästmisabi nõuetele.

(234) Komisjon peab kaaluma ka Kreeka riigi toetusi äriühingule Olympic Airways, mis moodustasid kokku peaaegu 57 miljonit eurot, ning riigi sallivat suhtumist Olympic Airwaysi võlgadesse, mille tulemusel Olympic Airwaysi maksu- ja sotsiaalkindlustuskohustused kasvasid 273 miljonilt eurolt 2002. aasta lõpus, mil ümberkorraldamine aset leidis, 627 miljoni euroni 2004. aasta lõpus ning mille kohta komisjon on otsustanud, et need kujutasid endast riigiabi andmist. Asutamislepingu artikli 87 lõikes 2 ning lõike 3 punktides a, b ja d sätestatud erandid ei ole Olympic Airwaysi suhtes kohaldatavad (vt punktid 219–221) ja komisjon peab nüüd hindama, kas artikli 87 lõike 3 punktis c sätestatud erandit saab kohaldada.

(235) Nagu eelnevalt mainitud, rikutakse äriühingule Olympic Airways mis tahes uue abi andmisega eelnevalt võetud kohustust mitte anda täiendavat abi (1994. aasta otsuse artikli 1 punkt e). Veelgi olulisemana tuleb uue ebaseadusliku abi käsitlemisel arvestada, et Olympic Airways oli juba eelnevalt abi saanud; seega on ilmselgelt rikutud ühekordse abi põhimõtet, mis on sätestatud nii lennundussektorile antavat riigiabi käsitlevates suunistes kui ka raskustes olevate äriühingute päästmiseks ja ümberkorraldamiseks antavat riigiabi käsitlevates ühenduse suunistes. Komisjon täheldab, et vastavalt Euroopa Kohtu kohtupraktikale ei saa uus abi olla ühisturuga kokkusobiv seni, kuni eelnevalt ebaseaduslikuks loetud abi ei ole tagasi makstud<sup>(29)</sup>. Seega ei vasta osutatud uus abi asutamislepingu artikli 87 lõike 3 punktis c kehtestatud erandi nõuetele.

(236) Komisjon järeldeb, et Olympic Airlinesile ülekantud varasid üle hinnates andis Kreeka ülehinnatud summa ulatuses äriühingule Olympic Airways ebaseaduslikku ja ühisturuga kokkusobimatut riigiabi. Ühtlasi leiab komisjon, et peaaegu 57 miljoni euro suurused toetused äriühingule Olympic Airways ning Kreeka riigi salliv suhtumine Olympic Airwaysi maksu- ja sotsiaalkindlustuskohustuste hilinenud täitmisesse või täitmata jätmisesse kujutavad endast ebaseaduslikku ja ühisturuga kokkusobimatut riigiabi.

## 7. ÕIGUSPÄRANE OOTUS JA RIIGIGARANTIID

(237) Kreeka tegi mitu nelja A340-300 lennuki kapitalirendi ning ka ABN Amrolt saadud laenu tagasimakset; mõlema laenu riigigarantiid anti äriühingule Olympic Airways enne 2002. aasta otsust. Kreeka väidab, et kuna 2002. aasta otsusega ei nõutud sõnaselgelt Kreeka riigi poolt pärast 1998. aastat äriühingule Olympic Airways antud garantiide peatamist või lõpetamist, tähendab see kaudselt seda, et komisjon oli nende jätkumise ning nende alusel tehtud maksetega nõus. Komisjon ei saa selle väitega nõustuda järgmistel põhjustel.

(238) Komisjon on arvamusel, et 2002. aasta otsuse resolüüvosa on piisavalt selged ja üheselt mõistetavad: „Artikkel 1. Kreeka poolt äriühingule Olympic Airways antud ümberkorraldamisabi, mis hõlmas:... b) uusi laenu-tagatise summas 378 miljonit USA dollarit laenule, mis tuli võtta enne 31. märtsi 2001 uute lennukite ostmiseks ja vajalikeks investeringuteks seoses Olympic Airwaysi kolimisega uude asukohta Spata lennuväljal; ... on asutamislepingu artikli 87 lõike 1 tähenduses ühisturuga kokkusobimatu ...”.

Seoses abi tagasinõudmise kohustusega on 2002. aasta otsuses eristatud ajavahemikke 1994–1998 ja 1998–2002. Mis puutub ajavahemikku 1994–1998, otsustas komisjon kooskõlas nõukogu määruse (EÜ) nr 659/1999<sup>(30)</sup> artikli 14 lõikega 1, et enne 14. augustit 1998 antud abi ei ole vaja tagasi nõuda. Kuid kõnealused garantiid andis riik sellest kuupäevast oluliselt hiljem (neljale lennukile 1999. aasta oktoobris ja ABN Amro laenule 2001. aasta veebruaris).

(239) Igal juhul märgib komisjon, et selleks, et eelnevalt antud riigigarantii täitmine ei kujutaks endast uut riigiabi, peavad asjaomased meetmed täpselt vastama algse garantii tingimustele (garantii saaja isik, tähtajad, tagatud summa, pankroti eelneva väljakuulutamise vajadus jne). Kui liikmesriik teeb tagatud laenuga seotud makse muudel tingimustel kui garantii andmise ajal algselt kokku lepiti, käsitab komisjon seda makset uue abina, millest tuleb teatada artikli 88 lõike 3 alusel<sup>(31)</sup>.

(240) Täpsemalt tundub, et Kreeka valitsuse hiljutised maksed seoses eespool mainitud laenudega ei vastanud algses garantiides sätestatud tingimustele, nagu Kreeka ametiasutused neid tollal kirjeldasid. Näiteid.

<sup>(30)</sup> „Komisjon ei nõua abi tagastamist, kui see on vastuolus ühenduse õiguse üldpõhimõttega.”

<sup>(31)</sup> Vt komisjoni teatis EÜ asutamislepingu artiklite 87 ja 88 kohaldamise kohta garantiidena antava riigiabi suhtes (EÜT C 71, 11.3.2000, lk 14).

<sup>(29)</sup> Eespool osutatud kohtuasi C-355/95, *Deggendorf*.

- Mis puutub ABN Amro laenu, siis maksis valitsus äriühingu eest osamaksed (ligikaudu 36 miljonit eurot) otse, ilma et maksekohustust oleks eelnevalt rikutud ning ilma pankroti või maksejõuetuse eelneva väljakuulutamiseteta. Asjaolu, et valitsus nõudis äriühingult hiljem selle summa tagasimaksmist, näitab, et makse näol ei olnud tegemist lihtsalt varem antud garantiid täitmisega;
  - Samad kaalutlused kehtivad lennukite 11 miljoni euro suuruste kapitalirendimaksede tegemise laenu ning ligikaudu 8 miljoni euro suuruste otsete sularahamaksede kohta.
  - Lisaks oli nelja lennuki laenulepinguid ametlikult muudetud (uuendatud), et nimetada äriühingu asemel laenusajaks riik. Need ülimalt sisulised muudatused eelnesid asjaomastele maksetele.
  - 8 miljoni euro suuruse ettemakse puhul kahe rendilepingu muutmiseks oli ilmselgelt tegemist meetmega, mida algse garantiis ei olnud ette nähtud.
- (241) Sel määral, mil esines muudatusi, millest komisjonile ei teatatud ning mida komisjon heaks ei kiitnud, kujutavad kõnealused maksed ilmselgelt uut ebaseaduslikku abi. Kui käesolevat otsust hakatakse jõustama, on komisjon siiski valmis uurima mis tahes täiendavat teavet, mida Kreeka ametiasutused võivad esitada ligikaudu 36 miljoni euro suuruste ABN Amro laenu osamaksete maksmise ja/või ligikaudu 11 miljoni suuruste nelja lennuki soetamiseks sõlmitud rendilepingute osamaksete maksmise kohta ning nende maksete osalise või täieliku vastavuse kohta algsete garantiide tingimustele,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

#### Artikkel 1

1. Olympic Airwaysi ja Kreeka nõustumine Olympic Airlinesi tasutud lennukite allrendimakssetega, mis olid väiksemad kui põhirendimakssetena makstud summad ning mille tulemusel kandis Olympic Airways 2004. aastal ligikaudu 37 miljoni euro ulatuses kahju ja riik kuni 2005. aasta maini ligikaudu 2,75 miljoni euro ulatuses kahju, kujutab endast ebaseaduslikku ja asutamislepinguga kokkusobimatut riigiabi Olympic Airlinesile.
2. Kreeka andis äriühingule Olympic Airways ebaseaduslikku ja ühisturuga kokkusobimatut riigiabi summa ulatuses, mille võrra Olympic Airlinesi loomise ajal tema varad üle hinnati; komisjoni esialgsel hinnangul moodustab see summa ligikaudu 91,5 miljonit eurot.

3. Sel määral, mil tegemist ei ole lihtsalt otsuse 2003/372/EÜ artikli 1 punktis b osutatud garantiide ja nendega seotud tingimuste täitmisega, kujutavad Kreeka riigi poolt äriühingule Olympic Airways antud summad koguväärtuses ligikaudu 8 miljonit eurot ning teatavad Kreeka riigi poolt Olympic Airwaysi asemel ajavahemikul 2004. aasta maist kuni 2005. aasta märtsini täiendavalt tasutud pangalaenu ja kapitalirendi osamaksed endast ebaseaduslikku ja asutamislepinguga kokkusobimatut riigiabi äriühingule Olympic Airways.

4. Kreeka riigi järjepidev salliv suhtumine Olympic Airwaysi maksu- ja sotsiaalkindlustusvõlgadesse riigi ees, mis ajavahemikul 2002. aasta detsembrist kuni 2004. aasta detsembrini moodustasid ligikaudu 354 miljonit eurot, kujutab endast ebaseaduslikku ja asutamislepinguga kokkusobimatut riigiabi äriühingule Olympic Airways.

#### Artikkel 2

1. Kreeka nõuab artiklis 1 osutatud abi selle saajatelt tagasi.
2. Abi tagasinõudmine toimub viivitamata ja vastavalt siseriiklikus õiguses kehtivale korrale, tingimusel et see võimaldab käesoleva otsuse kohest ja tõhusat jõustamist. Tagastamisele kuuluvad summad sisaldavad ka intressi, mida arvutatakse alates abi andmise kuupäevast kuni selle tegeliku tagastamise kuupäevani. Intressi arvutatakse regionaalabi toetusekvivalendi suhtes kohaldatava viitemäära alusel.

#### Artikkel 3

Kreeka peatab viivitamata kõik täiendavad abimaksed äriühingutele Olympic Airways ja Olympic Airlines.

#### Artikkel 4

Kreeka teatab komisjonile artiklite 2 ja 3 täitmiseks võetavatest meetmetest kahe kuu jooksul alates käesoleva otsuse teatavaks tegemise kuupäevast.

#### Artikkel 5

Käesolev otsus on adresseeritud Kreeka Vabariigile.

Brüssel, 14. september 2005

Komisjoni nimel  
asepresident  
Jacques BARROT

## KOMISJONI OTSUS,

28. oktoober 2009,

**riigiabi C 16/08 (ex NN 105/05 ja NN 35/07) kohta, mida rakendab Suurbritannia ja Põhja-liri Ühendkuningriik – Subsiidiumid meretranspordiettevõtjatele CalMac ja NorthLink mereveoteenuste osutamiseks Šotimaal**

(teatavaks tehtud numbri K(2009) 8117 all)

(Ainult ingliskeelne tekst on autentne)

(EMPs kohaldatav tekst)

(2011/98/EÜ)

EUROOPA ÜHENDUSTE KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Ühenduse asutamislepingut, eriti selle artikli 88 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 osutatud sätetele<sup>(1)</sup> ja võttes arvesse nende märkusi

ning arvestades järgmist:

## 1. MENETLUS

- (1) Ühendkuningriik teavitas 19. detsembri 2003. aasta kirjas komisjoni meetmetest, mida Šotimaa täitevorgan kavatses võtta Šotimaa parvlaevateenuste viimiseks „kooskõlla [oma] arusaamaga ELi eeskirjadest, milles käsitletakse merendusele antavat riigiabi”.
- (2) Ühendkuningriik teavitas 19. aprilli 2004. aasta ja 30. juuni 2004. aasta kirjades komisjoni Šotimaa täitevorgani kavatsusest viia läbi kaks avalikku pakkumismenetlust veoteenuste osutamiseks Põhja- ja Läänesaartele.
- (3) Pärast seda sai komisjon huvitatud isikutelt mitu ametlikku kaebust ja mitteametlikku märkust ühisturuga väidetavalt kokkusobimatu riigiabi kohta, mida anti kõnealuseid veoteenuseid osutavatele ettevõtjatele<sup>(2)</sup>.
- (4) Pärast nimetatud kaebuste saamist saatis komisjon Ühendkuningriigile mitu täiendava teabe nõuet vastavalt nõukogu 22. märtsi 1999. aasta määruse (EÜ) nr 659/1999 (millega kehtestatakse üksikasjalikud eeskirjad EÜ asutamislepingu artikli 93 [nüüd artikkel 88] kohaldamiseks)<sup>(3)</sup> (edaspidi „menetlusmäärus”) artiklile 5, millele saadi vastused.
- (5) 16. aprillil 2008 otsustas komisjon algatada ametliku uurimismenetluse seoses ettevõtjatega NorthLink Ferries

Limited, Cowal Ferries Limited ja CalMac Ferries Limited seotud riigiabi meetmetega<sup>(4)</sup>.

- (6) Vastuseks otsusele algatada ametlik uurimismenetlus saatis Ühendkuningriik 16. juulil 2008 oma märkused. Ühendkuningriik esitas lisateavet 22. detsembri 2008. aasta ja 2. veebruari 2009. aasta kirjades.
- (7) Pärast ametliku uurimismenetluse algatamise otsuse avaldamist sai komisjon märkusi mitmelt huvitatud isikult. Ühendkuningriiki kutsuti üles nendele märkustele vastama.
- (8) Komisjon kohtus 11., 12. ja 13. detsembril 2008 mitme huvitatud isiku esindajatega sellistest ettevõtetest ja asutustest nagu NorthLink Ferries Limited, Cowal Ferries Limited, CalMac Ferries Limited, Pentland Ferries, Western Ferries (Clyde) Limited, Orkney maakonnakoogu, Argylli ja Bute'i nõukogu, Inverclyde'i nõukogu, Šotimaa ministrid, Šotimaa täitevorgan ja peeride survegrupp.
- (9) Komisjon järeldas ametliku uurimismenetluse käigus saadud lisateabe põhjal, et osaliselt on abikava olemasolev abi. Seepärast otsustas komisjon algatada paralleelselt ametliku uurimismenetlusega menetlusmääruse artikliga 17 ette nähtud koostöömenetluse.
- (10) Komisjon kohtus 17. märtsil 2009 Ühendkuningriigi esindajatega. Kohtumisel teatas komisjon liikmesriigile kooskõlas menetlusmääruse artikliga 17, et komisjoni arvates on abikava osaliselt olemasolev abi, ning esitas esialgse seisukoha, mille kohaselt ei ole abikava mõned aspektid ühisturuga kokkusobivad. Liikmesriigi ametiasutustele anti võimalus esitada oma märkused esialgse seisukoha kohta nii kohapeal kui ka hiljem kirjalikult.
- (11) Komisjon palus 23. märtsil 2009 Ühendkuningriigilt lisateavet. Teavet saadi 15. mail 2009 ja 3. juulil 2009.

<sup>(1)</sup> ELT C 126, 23.5.2008, lk 16.<sup>(2)</sup> Selle tulemusel algatati kaks riigiabi juhtumit numbrite all NN 105/05 ja NN 35/07.<sup>(3)</sup> EÜT L 83, 27.3.1999, lk 1.<sup>(4)</sup> Vt joonealune märkus 1.

## 2. KIRJELDUS

- (12) Kõnealuse juhtumi puhul on tegemist regulaarse parvlaevateenuse pakkumisega Šotimaa mandri ning rannikust läänes ja põhjas asuvate saarte vahel. Praegu pakutakse seda teenust peamiselt avaliku teenindamise lepingu alusel <sup>(5)</sup> ning ettevõtjad saavad ülesannete täitmise eest hüvitist.
- (13) Kuna Lääne- ja Põhjasaartel osutatavaid avalikke teenuseid reguleerivad õiguslikud raamistikud on erinevad ning abisaajad on erinevad juriidilised isikud, vaadeldakse käesolevas otsuses lääne- ja põhjapoolseid mereteid edaspidi eraldi.

### 2.1. LÄÄNESAARED

#### 2.1.1. MERETEED

- (14) Olemasolevad parvlaevateed Šotimaa Läänesaartele on esitatud kaardil 1.

Kaart 1

#### Lääne-Šotimaa mereteed



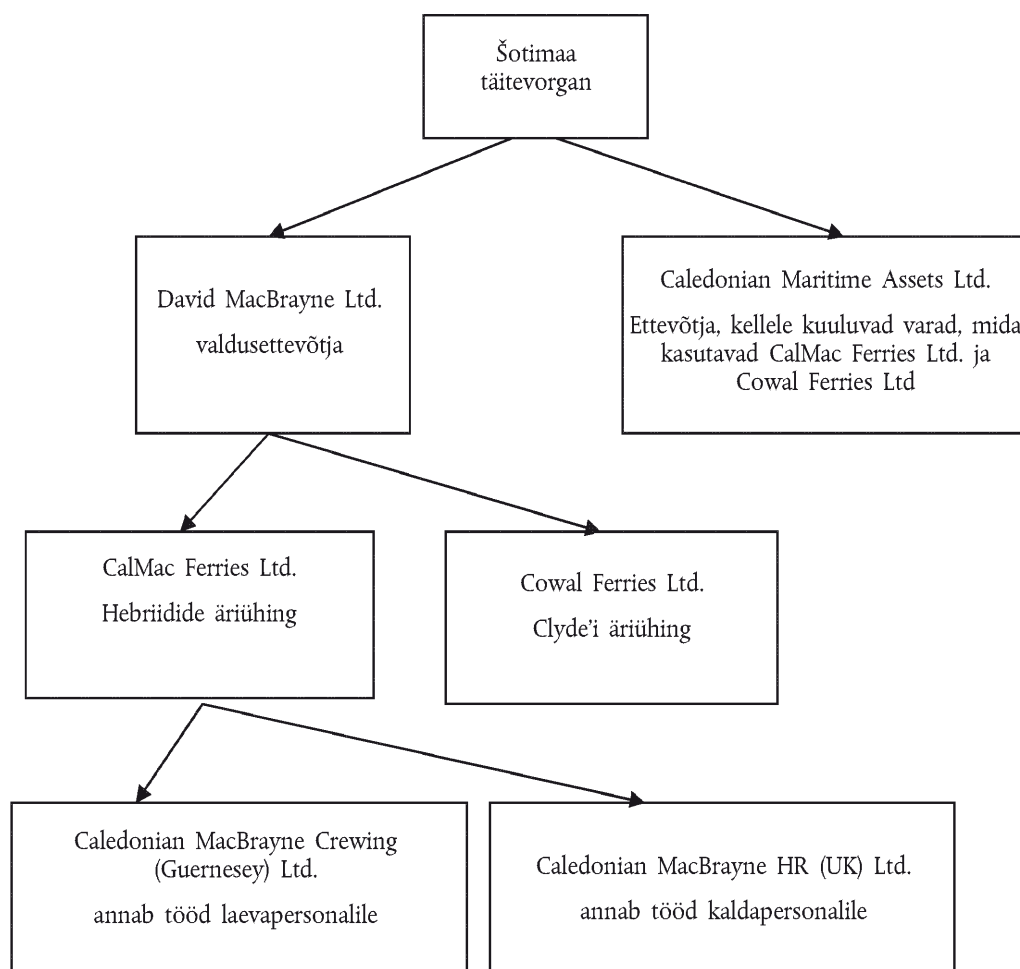
<sup>(5)</sup> Välja arvatud Gourock-Dunooni liin.

## 2.1.2. ETTEVÕTJAD

2.1.2.1. **CalMac Ferries Ltd.**

- (15) 1950. aastatel osutasid rannikulähedasi reisijate-, posti- ja kaubaveeteenuseid Läänesaartel <sup>(6)</sup> kaks avalik-õiguslikku ettevõtjat: Caledonian Steam Packet Company Ltd. ja David MacBrayne Ltd.
- (16) 1973. aastal liideti Caledonian Steam Packet Company Ltd. äriühingu David MacBrayne Ltd. ühe osaga, mille tulemusena tekkis äriühing Caledonian MacBrayne Ltd. Uus ettevõtja hakkas osutama regulaarseid parvlaevateenuseid enamikul marsruutidel Clyde'i lahes ning Lääne-Highlandi ja saarte vahel.
- (17) Enne 2006. aastat kuulus Caledonian MacBrayne Ltd. riigile, alludes Šotimaa küsimuste eest vastutavale ministrile ning pärast täitevvõimu detsentraliseerimist 1999. aastal läks ettevõtte täisomandus Šotimaa täitevorganile.
- (18) Oktoobris 2006 korraldati ettevõtja Caledonian MacBrayne Ltd. ümber, mille käigus eraldati laevade ja kaldavarade haldamine parvlaevateenuste osutamisest. Ettevõtja uus struktuur on näidatud skeemil 1.

Skeem 1

**Praegune omandistruktuur**

- (19) Parvlaevateenuse osutamise õigus anti üle kahele uuele ettevõtjale – CalMac Ferries Ltd. ja Cowal Ferries Ltd., – mis on ettevõtja David MacBrayne Ltd. täisomanduses olevad tütarettevõtjad. Viimane oli varem Šotimaa täitevorgani täisomanduses olev mittetoimiv ettevõte.

<sup>(6)</sup> Sise-Hebriidid ja Välis-Hebriidid ning Clyde'i lahe saared.

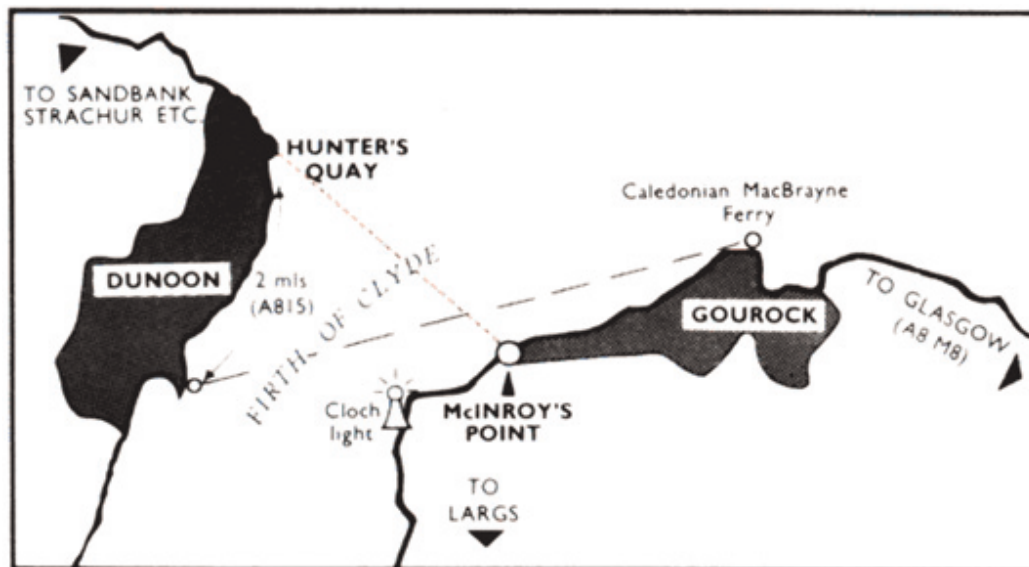
- (20) CalMac Ferries Ltd. võttis koos kahe enda täisomanduses oleva tütarettevõtjaga Caledonian MacBrayne Crewing (Guernsey) Ltd. ja Caledonian MacBrayne HR (UK) Ltd., kes annavad tööd vastavalt laeva- ja kaldapersonalile, üle parvlaevateenuste osutamise Hebriidide liinidel.
- (21) Cowal Ferries Ltd. võttis üle parvlaevateenuste osutamise Clyde'i lähel.
- (22) Samal ajal säilitas Caledonian Maritime Assets Ltd. (edaspidi „CMAL“) omandiõiguse laevadele ja kaidele, mida kasutatakse parvlaevateenuste osutamiseks Clyde'i lähel ja Hebriidide liinil.
- (23) Uue korra kohaselt rendib CMAL laevu ja kaisid ettevõtjatele CalMac Ferries Ltd. ja Cowal Ferries Ltd. Samuti omab ja haldab CMAL sadamarajatisi peaaegu pooltes sadamates 50-st, mida teenindavad CalMac Ferries Ltd. ja Cowal Ferries Ltd. CMAL on Šotimaa täitevorgani täis- ja otseses omanduses.
- (24) Hetkel kasutab CalMac Ferries Ltd. prahtimislepingu alusel 29 CMALi laeva, millega osutatakse reisijate- ja sõidukiteveo ning laevandusteenuseid Lääne-Šotimaa ranniku lähedal asuvatele saartele ning Clyde'i jõe suudmealal. Lisaks kasutatakse eraldi prahtimislepingutega veel kahte laeva.
- (25) Cowal Ferries Ltd. käsutuses on prahtimislepingu alusel kolm CMALi laeva.
- (26) Arvestades sellega, et eespool nimetatud erinevad ettevõtjad kuuluvad samasse kontserni, kasutatakse lihtsuse mõttes käesoleva otsuse ülejäänud osas terminit „CalMac“, millega mõeldakse äriühinguid, mis on ettevõtja David MacBrayne Ltd. omanduses ning mis kuulusid enne ümberkorraldusi ettevõtjatele Caledonian MacBrayne Ltd., Caledonian Steam Packet Company Ltd. ja David MacBrayne Ltd.
- (27) Praegu teenindab CalMac 26 liini. 31. märtsil 2006 lõppenud majandusaastal vedas ainuüksi CalMac Ferries Ltd. nendel liinidel 5,3 miljonit reisijat, 1,1 miljonit autot, 94 000 tarbesõidukit ja 14 000 bussi.

#### 2.1.2.2. *Western Ferries Ltd.*

- (28) Ettevõtjal CalMac ei ole teenindatavatel liinidel praktiliselt ühtegi konkurenti. Ainus konkurent Western Ferries Ltd. osutab praamiteenust vaid Clyde'i jõe suudmealal Clyde'i lahe ülaosas asuva Gourrocki ja Cowali poolsaarel asuva Dunooni vahel, nagu näidatud kaardil 2.

Kaart 2

#### Mereteed Clyde'i jõe suudmealal



- (29) Western Ferries alustas Gourrock–Dunooni liinil praamiteenuse osutamist 1973. aastal. Praegu on ettevõtjal neli sõidukeid ja reisijaid vedavat laeva, mis teevad mitu reisi päevas ning veavad 88 % sõidukitest, 86 % kaupadest ja 68 % reisijatest (7).

(7) Western Ferries Ltd esitatud andmed.

## 2.1.3. AVALIKU TEENINDAMISE KOHUSTUS

- (30) Üldine õigusraamistik, mis võimaldab anda rahalist toetust parvlaevateenuste osutamiseks Šotimaal, on 1960. aasta seadus laevandusteenuste osutamise kohta mägismaal ja saartel (*Highlands and Islands Shipping Services Act of 1960*),<sup>(8)</sup> mida on muudetud Šotimaa 2001. aasta transpordiseaduse (*Transport (Scotland) Act 2001*)<sup>(9)</sup> jaotisega 70 ning Šotimaa 2005. aasta transpordiseaduse (*Transport (Scotland) Act 2005*)<sup>(10)</sup> jaotisega 45. Kokkuleppel ettevõtjaga CalMac täiendati õigusraamistikku ministri võetud kohustustega<sup>(11)</sup>.
- (31) Kõnealune õigusraamistik on väga üldsõnaline. Selles on üksnes öeldud, et Šotimaa ametiasutused võivad teha isikutele transpordiga seotud eesmärgil ettemakseid toetuste või laenudena. Üksikasjalikult ei ole määratletud, millistel tingimustel selliseid ettemakseid võib teha. 1995. aasta kohustus näeb ette toetuste ja laenude andmise ettevõtjale CalMac meretransporditeenuste osutamiseks, eesmärgiga säilitada või parandada majanduslikke ja sotsiaalseid tingimusi Šotimaa mägismaal ja saartel. Saamata jäänud tulude hüvitamisega kaetakse tegevuskahjum, samal ajal kui kapitalitoetused ja -laenuid on mõeldud investeerimiseks, näiteks laevade omandamiseks ning kaide ja sadamate korrastamiseks.
- (32) Šotimaa ametiasutused otsustasid kõik avalikku teenindamist käsitlevad üksikasjad, nagu toetuskõlblikud liinid, regulaarsus, sagedus, veomahud, pileti hinnad ja toetuse suurus, ning edastasid need iga-aastaste kirjadega ettevõtjale CalMac.
- (33) Oktoobris 2006 muutus koos ettevõtja CalMac ümberkorraldamisega kehtetuks viimane 1995. aasta kohustus. Ühtegi uut kohustust ei allkirjastatud kuni 2007. aasta septembrini, mil jõustus 2007. aasta avaliku teenindamise leping.
- (34) CalMac on osutanud parvlaevateenuseid 2007. aasta avaliku teenindamise lepingu alusel alates 2007. aasta oktoobrist, mil võitis avaliku pakkumismenetluse<sup>(12)</sup>. (pakkumise tegi ainsana veel V-Ships, kuid taandas end hiljem menetlusest). 2007. aasta avaliku teenindamise leping hõlmab kõiki liine, mida CalMac oli senini teenindanud, välja arvatud Gourock–Dunooni liin, ning selles on üksikasjalikult täpsustatud täitmisele kuuluvad avaliku teenindamise kohustused. Kõnealused teenused hõlmavad reisijate, sõidukite ja kaupade vedu. Laevad, millega teenust osutatakse, on renditud 2006. aasta oktoobris asutatud ettevõtjalt CMAL, kelle ainus tegevusala on laevade omamine ja rentimine.
- (35) Aastatel 2005–2006 algatati hankemenetlus Gourock–Dunooni liinile piiramatu ja doteerimata praamiteenuse osutajate leidmiseks. Algetapis näitasid üles huvi kolm ettevõtjat (Western Ferries, CalMac ja V-Ships), kuid lõpuks ei esitanud pakkumist ükski ettevõtja.
- (36) Kuni 2007. aasta avaliku teenindamise lepingu jõustumiseni ei eristatud Gourock–Dunooni liini teenindamise eest makstavat hüvitist teiste liinide eest makstavast hüvitisest, sest tegemist oli ühtse maksega, mitte sihtotstarbeliste maksetega igale liinile eraldi. 2007. aasta avaliku teenindamise lepingu jõustumisest alates makstakse Gourock–Dunooni liini toetused eraldi ettevõtjale CalMac.
- (37) Selle liini avaliku teenindamise kohustus ja vastav kompensatsioon on seotud üksnes reisijate, mitte tarbesõidukite veoga. CalMac võib siiski osutada veoteenust tarbesõidukitele äritingimustel.
- (38) Kuna Gourock–Dunooni liin jäi 2007. aasta avaliku teenindamise lepingust välja, on selle liiniga seotud kompensatsiooni maksmise õiguslik alus endiselt 1960. aasta seadus laevandusteenuste osutamise kohta mägismaal ja saartel, mida on muudetud Šotimaa 2001. aasta transpordiseaduse jaotisega 70 ning Šotimaa 2005. aasta transpordiseaduse jaotisega 45.
- (39) Aastate jooksul on ettevõtja CalMac teenindanud Lääne-saartele viivaid liine märkimisväärse järjepidevusega. Šotimaa ametiasutuste otsusel on siiski tehtud mõningaid muudatusi, näiteks suleti üks liin pärast silla avamist, alustati uute teenuste pakkumisega olemasolevatel liinidel ja suurendati reiside sagedust. Veomahud on suurenenud tänu vanade laevade asendamisele uutega, mis tavaliselt on suurema mahutavusega<sup>(13)</sup>. Üldiselt on tariifid kasvanud koos inflatsiooniga<sup>(14)</sup>.
- (40) Siiani on CalMac saanud Šotimaa ametiasutustelt avaliku teenuse kohustustega seoses järgmisi makseid:

<sup>(8)</sup> Seaduse tekst on kättesaadav Internetis järgmisel aadressil: [http://www.opsi.gov.uk/RevisedStatutes/Acts/ukpga/1960/ukpga\\_19600031\\_en\\_1](http://www.opsi.gov.uk/RevisedStatutes/Acts/ukpga/1960/ukpga_19600031_en_1)

<sup>(9)</sup> Seaduse tekst on kättesaadav Internetis järgmisel aadressil: [http://www.opsi.gov.uk/legislation/scotland/acts2001/asp\\_20010002\\_en\\_1](http://www.opsi.gov.uk/legislation/scotland/acts2001/asp_20010002_en_1)

<sup>(10)</sup> Seaduse tekst on kättesaadav Internetis järgmisel aadressil: <http://www.opsi.gov.uk/legislation/scotland/acts2005/20050012.htm>

<sup>(11)</sup> Need olid ministri võetud kohustused rahastada parvlaevateenuste osutamist rahandusministeeriumi nõusolekul ja kokkuleppel ettevõtjaga CalMac. Aastatel 1961, 1973, 1975 ja 1995 allkirjastati mitu kohustust, mis kõik kajastasid ettevõtja varasemat struktuuri koos teenuste osutamise kohustusega ja mille põhjal koostati hiljem Clyde'i ja Hebriidide parvlaevateenuste osutamise 2007. aasta leping. 1995. aasta kohustuse tekst on kättesaadav Internetis järgmisel aadressil: <http://www.calmac.co.uk/policies/undertakingbysecretaryofstate.pdf>

<sup>(12)</sup> Pakkumiskutse tekst on kättesaadav Internetis järgmisel aadressil: <http://www.scotland.gov.uk/Resource/Doc/161181/0043718.pdf>

<sup>(13)</sup> 1995. aastast alates on lisandunud üksikeist laeva.

<sup>(14)</sup> 1995. aastast alates on hinnad tõusnud vahemikus 2–5 % aastas.

Tabel 1

## Ettevõtjale CalMac alates 1995. aastast antud riiklikud vahendid

(miljonit naela)

	Kompensatsioon saamata jäänud tulu eest	Kapitalitoetused/-laenud <sup>(1)</sup>	Kokku
1995/1996	8,3	8,5	16,8
1996/1997	11,7	2,3	14,0
1997/1998	10,5	9,9	20,4
1998/1999	14,4	11,9	26,4
1999/2000	15,0	9,7	24,7
2000/2001	19,0	6,5	25,5
2001/2002	20,4	1,8	22,2
2002/2003	18,9	7,7	26,6
2003/2004	25,9	2,8	28,7
2004/2005	25,1	8,8	33,9
2005/2006	31,4	6,2	37,6
2006/2007	34,2	9,9	44,1
2007/2008	40,5	4,9	45,3

<sup>(1)</sup> Laenusummad ei sisalda intresse. Kuni 2002. aastani rahastati uute laevade hankimist toetuste (75 %) ja laenude (25 %) kaudu. Alates 2002. aastast rahastatakse laevade hankimist ainult laenude kaudu.

- (41) Gourock–Dunooni liini kohta esitas Ühendkuningriik finantsteabe, milles kajastub ettevõtja CalMac avaliku teenindamise toimingute (peamiselt reisijateveo) ja äritegevuse (peamiselt sõidukiteveo) netokäive alates majandusaastast 2002/2003:

Tabel 2

## CalMaci avaliku teenuse osutamise ja äritegevuse kasumiaruanne Gourock-Dunooni liinil alates majandusaastast 2002/2003

(miljonit naela)

	Avalikud teenused			Äritegevus			Kokku
	Tulud	Kulud	Kasum/kahjum	Tulud	Kulud	Kasum/kahjum	Kasum/kahjum
2002/2003	0,7	- 3,1	- 2,4	1,0	- 0,5	0,5	- 1,9
2003/2004	0,7	- 3,4	- 2,7	0,8	- 0,5	0,3	- 2,4
2004/2005	0,8	- 3,4	- 2,7	1,0	- 0,5	0,5	- 2,2
2005/2006	0,9	- 3,8	- 2,9	0,9	- 0,5	0,4	- 2,5
2006/2007	0,9	- 3,7	- 2,8	1,0	- 0,5	0,4	- 2,4
2007/2008	0,9	- 3,7	- 2,7	1,0	- 0,5	0,5	- 2,3

- (42) Tabelis 2 esitatud arvud on saadud kohustuslike aruannete põhjal koostatud analüütilise raamatupidamisarvestuse tulemusel. Äritegevusest saadav tulu on peamiselt sõidukite ja nendes reisivate inimeste veost saadav tulu <sup>(15)</sup>. Tulu avalikest teenustest on sõidukita reisijate veost saadav tulu. Kulude poolel on sellised üldkulud nagu nii reisijate kui ka sõidukite veoks ette nähtud laevade personali, laevade ja terminaliga seotud kulud liigendatud vastavalt laevade sõidukite ja jalgsi reisijate keskmisele mahutavusele.

<sup>(15)</sup> Eeldatakse, et igas autos on keskmiselt kaks reisijat. Sõidukites reisijate arvu osakaalu kogu reisijate arvust kohaldatakse reisijate veost saadava kogutulu suhtes, et arvutada reisijate veost äritegevusena saadav tulu vastandina avaliku teenindamise toimingutest saadavale tulule.



- (43) Ettevõtja audiitor (KPMG LLP) on viinud läbi kokkulepitud menetlused metoodika, raamatupidamise üksikasjade ja aruande sisu kohta. Tabelis 2 esitatud arvude ja ettevõtja CalMac raamatupidamise alusdokumentide vahel ei tuvastatud märkimisväärseid erinevusi.

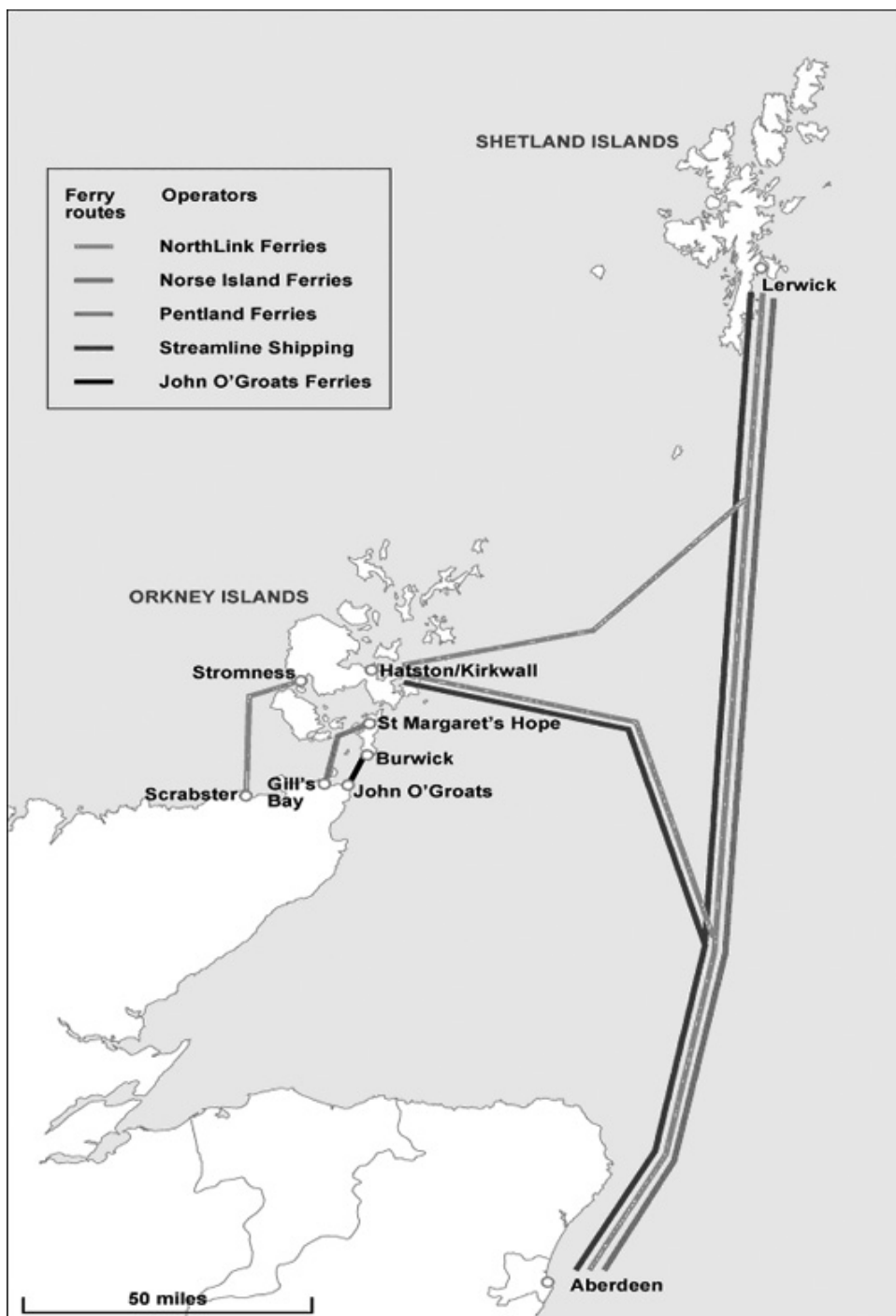
## 2.2. PÕHJASAARED

### 2.2.1. MERETEED

- (44) Olemasolevad parvlaevateed Šotimaa Põhjaosaartele (Orkney ja Shetlandi saarestikud) on esitatud kaardil 3.

Kaart 3

### Põhja-Šotimaa mereteed



## 2.2.2. MERETRANSPORDIETTEVÕTJAD

2.2.2.1. **NorthLink**

- (45) NorthLink Orkney and Shetland Ferries Ltd. (edaspidi „NorthLink 1”) asutati 2000. aastal Ühendkuningriigi ühe juhtiva panga Royal Bank of Scotlandi ja ettevõtja CalMac ühisettevõttena, milles kummalgi oli 50 %-ne osalus.
- (46) Ajavahemikus 2002–2006 osutas NorthLink 1 avaliku teenindamise lepingu alusel praamiteenust kahel liinil: kolme sihtkoha, Aberdeeni (Šotimaa mandriosa), Kirkwalli (Orkney saared) ja Lerwicki (Shetlandi saared) vahelisel liinil ning üle Pentlandi lahe sõitval lühemal liinil Scrabsteri (Šotimaa mandriosa) ja Stromnessi (Orkney saared) vahel.
- (47) Aastas veetakse nendel liinidel kokku ligikaudu 300 000 reisijat.
- (48) 2006. aastal loodi ettevõtja CalMac (mis ise kuulub täielikult Šotimaa valitsusele) täisomanduses olev uus tütar-ettevõtja NorthLink Ferries Ltd. (edaspidi „NorthLink 2”). NorthLink 2 võttis 2006. aastal üle kaks Põhjasaarte liini ning suurema osa NorthLink 1 varadest ja töötajatest. NorthLink 2 tegutseb 6. juulil 2006 allkirjastatud avaliku teenindamise lepingu alusel, mis kehtib aastani 2012.
- (49) Praegu pakub NorthLink 2 meretransporditeenust kahe reisijate, sõidukite ja kaupade veoks mõeldud laevaga ning kahe kaupade ja loomade veoks mõeldud laevaga.
- (50) NorthLink 1 eksisteerib edasi, kuid on sisuliselt mitte-toimiv ettevõtte, millel puudub regulaarne äritegevus ja millel on vähe varasid.

2.2.2.2. **P&O Ferries**

- (51) Ajavahemikus 1997–2002 pakkus P&O Ferries mere-transportiteenust kahel liinil, mida hiljem hakkasid avaliku teenindamise lepingu alusel teenindama NorthLink 1 ja NorthLink 2. P&O Ferries nendel liinidel enam ei tegutses.

2.2.2.3. **Pentland Ferries**

- (52) 2001. aastast alates on Pentland Ferries korraldanud igapäevaseid reise Šotimaa mandriosas asuva Gills Bay ja Orkney saarestikus asuva St. Margaret's Hope'i vahel. Pentland Ferries osutab teenust kahe reisijate, sõidukite ja kaupade veoks mõeldud laevaga ning teostab umbes 80 % kõikidest kariloomade ja ohtlike kaupade vedudest Šotimaa mandriosa ja Orkney saarte vahel.

2.2.2.4. **Streamline Shipping**

- (53) 1984. aastast alates on Streamline Shipping osutanud kaks korda nädalas konteinervedude teenust Aberdeeni ja Lerwicki vahel, kasutades renditud püstlastimisega kaubalaevu ja enda konteinerlaevu. 1987. aastal hakkas ettevõtja osutama ka konteinervedude teenust Aberdeeni ja Kirkwalli (Orkney saared) vahel, kasutades renditud püstlastimisega kaubalaevu (edaspidi „lo-lo-laev”).
- (54) 2008. aasta keskel sõlmis Šotimaa täitevorgan ettevõtjaga Streamline Shipping kaubaveolepingu kaupade veoks Põhjasaartele.

2.2.2.5. **John O’Groats Ferries**

- (55) 1971. aastast alates on John O’Groats Ferries osutanud parvlaevateenust turistidele John O’Groatsist Šotimaa mandriosas Burwicki Orkney saartel. John O’Groats Ferries osutab teenust üksnes maist septembri lõpuni.

2.2.2.6. **Norse Islands Ferries**

- (56) 2002. aasta septembrist kuni 2003. aasta juunini osutas Norse Islands Ferries teenust ühe ja aeg-ajalt kahe üksnes kaubaveoks mõeldud laevaga Šotimaa mandriosa ja Shetlandi saarte vahel. Norse Islands Ferries ei tegutses enam nimetatud liinil.

## 2.2.3. AVALIKU TEENINDAMISE KOHUSTUS

- (57) Avaliku teenindamise kohustus kehtib kahe Põhjasaari teenindava liini suhtes: kolme sihtkoha – Aberdeeni (Šotimaa mandriosa), Kirkwalli (Orkney saared) ja Lerwicki (Shetlandi saared) – vahelisel liinil ning lühemal liinil Scrabsteri (Šotimaa mandriosa) ja Stromnessi (Orkney saared) vahel.
- (58) Nimetatud liinide jaoks kuulutati välja kolm avalikku pakkumismenetlust, mille tulemusel sõlmiti kolm avaliku teenindamise lepingut Šotimaa ametiasutuste ja kolme ettevõtja vahel: P&O Ferries ajavahemikus 1997–2002, NorthLink 1 ajavahemikus 2002–2006 ning NorthLink 2 ajavahemikus 2006–2012. Kahe esimese pakkumise puhul hõlmas avaliku teenindamise kohustus üksnes reisijate vedu (kaubavedu ei doteeritud, kuid keelatud see polnud). 2006–2012. aasta leping hõlmab siiski ka kehtestatud ülempiiriga kaubavedude avaliku teenindamise kohustust.

2.2.3.1. **1997. aasta avaliku teenindamise leping ettevõtjaga P&O Ferries**

- (59) Šotimaa ametiasutused kuulutasid 1995. aasta juunis välja avaliku pakkumismenetluse Aberdeen–Kirkwall–Lerwicki ja Scrabster–Stromnessi liinidele. Otsustati, et ettevõtjal CalMac ei lubata pakkumises osaleda.

- (60) Menetluse tulemusel valis Šotimaa täitevorgan välja ettevõtja P&O Ferries. Vastavalt avaliku teenindamise lepingule pidi ettevõtjale P&O Ferries makstama aastatoetusi, mille suhtes kehtis „tagasivõtmise kord”, mille eesmärk on piirata võimalikke toetusi juhul, kui äriühingu kasum ületab prognoositu. P&O Ferries sai ajavahemikus 1997–2002 Šotimaa ametiasutustelt lepingu täitmiseks 55 miljonit naela <sup>(16)</sup>.
- (61) Avaliku teenindamise lepingu kohaselt piirdus toetuste andmine reisijate, reisijatega sõiduautode ja sarnaste sõidukitega, nagu autoelamud ja mootorrattad.
- 2.2.3.2. 2000. aasta avaliku teenindamise leping ettevõtjaga NorthLink 1**
- (62) 1998. aastal kuulutas Šotimaa täitevorgan välja uue avaliku pakkumismenetluse, eesmärgiga sõlmida avaliku teenindamise leping Aberdeen–Kirkwall–Lerwicki ja Scrabster–Stromnessi liinide teenindamiseks ajavahemikus 2002–2007.
- (63) Avaliku pakkumise kutses oli teenusele esitatavates nõuetes öeldud, et ettevõtjad peavad tagama ka kaupade veo, kuid eeldati, et seda teenust osutatakse kaubanduslikel alustel ehk subsiidiumita. Kätesaadavaks tehtavate kaubaveoteenuste maht jäeti pakkujate määrata, eeldusel et see jääb vähemalt samale tasemele sel ajal ettevõtja P&O Ferries poolt pakutavaga, sisaldades sealhulgas mõistlikku varu nõudluse prognoositud kasvu tarvis.
- (64) Avaliku pakkumise kutses oli määratletud marsruut ja reiseid minimaalne arv, kuid pakkujad pidid ise esitama üksikasjaliku sõidugraafiku. Pakkumiskutses nõuti, et Šotimaa täitevorgan peab pakkumise võitja hinnaplaaniga nõustuma ja maksimumhinnad avalikustatakse. Eeldati, et esialgsed hinnad ei ületa märkimisväärselt kehtivat hinnataset.
- (65) 1998. aasta novembris teatasid oma huvist avaliku pakkumise vastu kolmteist laevandusettevõtjat. Esmalt valiti välja kuus parvlaevaettevõtjat ja 1999. aasta juunis esitasid neist pakkumise kolm: SERCO Denholm, P&O Ferries ja NorthLink 1.
- (66) Šotimaa täitevorgan tühistas SERCO Denholmi pakkumise, sest see oli kõrgeim hinnapakkumine ning sellepärast, et pidas vastuvõetamatuks pakkuja soovi müüa lepingu lõppedes laevad või anda nende rendilepingud üle Šotimaa täitevorganile.
- (67) 2000. aasta septembris valis Šotimaa täitevorgan parimaks pakkujaks ettevõtja NorthLink 1. Ettevõtja NorthLink 1 pakkumine oli 45,7 miljoni naelase subsiidiuminõudega viieaastase lepingu jooksul 14 miljonit odavam kui ettevõtja P&O Ferries pakkumine. Ettevõtja NorthLink 1 hinnangulised kulud olid suuremad kui ettevõtja P&O Ferries omad, kuid NorthLink 1 prognoosis, et saab reisijate veost 8 miljonit ja kaupade veost 13 miljonit naela suuremat tulu, sest eeldas vedude mahu suuremat kasvu. Samuti oli ettevõtja NorthLink 1 nõus väiksema kasumiga kui P&O Ferries.
- (68) Ettevõtja NorthLink 1 ja Šotimaa täitevorgani vahel sõlmiti leping 2000. aasta detsembris. Pärast hankelepingu sõlmimist tellis NorthLink 1 kolm uut reisijate ja sõidukite veoks mõeldud parvlaeva ning ostis kasutatud kaubalaeva.
- (69) Esmalt eeldati, et uuel teenuseosutajal on uute laevade tellimiseks ja ehitamiseks piisavalt aega, et alustada tegutsemist 2002. aasta aprillis. NorthLink 1 sai siiski alustada tegutsemist alles 1. oktoobril 2002. Viivituse tõttu pikendas Šotimaa täitevorgan avaliku teenindamise lepingut ettevõtjaga P&O Ferries kuue kuu võrra.
- (70) Ettevõtja NorthLink 1 pakkumise aluseks olnud tulude ja kulude prognoos osutus ülemäära optimistlikuks. Ajavahemikus 1997–2002 oli P&O Ferries ainus ettevõtja, kes pakkus reisijate, sõidukite ja kaupade veoks Šotimaa mandriosa ja Põhjasaarte vahel veeremilaeva (edaspidi „ro-ro-laev”) teenust. Ka NorthLink 1 eeldas prognoosi koostades, et on ro-ro-laevade puhul monopoolses seisundis.
- (71) Need ootused siiski ei täitunud. 2001. aasta kevadel hakkas uus ettevõtja Pentland Ferries osutama veoteenuseid Šotimaa mandriosa ja Orkney saarte vahel ning võttis järk-järgult olulise osa Orkney reisijate-, sõidukite- ja kaubaveoturust endale.
- (72) Kolmest maanteeveoettevõtjast koosnev konsortsium <sup>(17)</sup> teatas 2002. aasta juulis vastusena 2001. aastal ettevõtja NorthLink 1 teatatud kaubaveohindadele, mida pidas varem ettevõtja P&O Ferries pakutud hindadega võrreldes liiga kõrgeks, et on osa uuest parvlaevaettevõtjast Norse Island Ferries. 2002. aasta septembri alguses hakkas Norse Island Ferries osutama ro-ro-laevadega igapäevast kaubaveoteenust Shetlandi saarte ja Šotimaa mandriosa vahel ning võttis esimeste tegevuskuudega endale suure osa kaubaveoturust.

<sup>(16)</sup> Allikas: Report of Audit Scotland of December 2005 on the NorthLink ferry services contract. Aruanne on kättesaadav Internetis järgmisel aadressil: [http://www.audit-scotland.gov.uk/docs/central/2005/nr\\_051222\\_northlink\\_ferry.pdf](http://www.audit-scotland.gov.uk/docs/central/2005/nr_051222_northlink_ferry.pdf)

<sup>(17)</sup> Nimetatud kolm maanteeveoettevõtjat vedasid ligikaudu 80 % kõikidest kaupadest Shetlandi saarte ja Šotimaa mandriosa vahel, kasutades ettevõtja P&O Ferries pakutavat parvlaevateenust.

- (73) Pärast seda, kui Pentland Ferries teatas 2001. aastal uue kaubaveoteenuse pakkumisest, soovis NorthLink 1 arutada Šotimaa täitevorganiga uue konkurendi mõju oma finantsseisundile. NorthLink 1 esitas Šotimaa täitevorganile oma ärimudeli, et viimasel oleks võimalik hinnata konkurendi mõju ettevõtja elujõulisusele. Ärimudeli kohaselt oli ettevõtja NorthLink 1 esialgu prognoosinud lepingu kehtivuse ajal kogutuluks 14,9 miljonit naela. Muutunud oludes prognoositi nüüd kahjumiks 16,4 miljonit naela. See tekitas tõsiseid kahtlusi ettevõtja maksujõulisuse ning suutlikkuse suhtes lepingut täita. Ühendkuningriigi arvates oli peamiseks põhjuseks ettevõtja Norse Island Ferries pakutav konkurents, sest 31,3 miljoni naelast kahjumist oli 25,5 miljonit naela just sellest tingitud.
- (74) Norse Islands Ferries lõpetas konkurentsi pakkumise Shetlandi kaubaveoturul 2003. aasta juuni alguses pärast otsust tegevus lõpetada. See andis ettevõtjale NorthLink 1 lootust saada taas majanduslikult kindlamale alusele. Seega otsustas Šotimaa täitevorgan jätkata ettevõtja NorthLink 1 toetamist kooskõlas avaliku teenindamise lepingu tingimustega, uskudes, et ettevõtja Norse Islands Ferries tegevuse lõpetamine on piisav, et leping jääks lõpuni kehtima.
- (75) 2003. aasta suvel, mõned kuud pärast tegevuse alustamist teatas NorthLink 1 siiski Šotimaa täitevorganile, et ei suuda lepingu kehtivuse lõpuni, st 2007. aasta septembri lõpuni oma lepingulisi kohustusi täita.
- (76) Šotimaa täitevorgan vaatas koos sõltumatute raamatupidajatega ettevõtja finantsolukorra uuesti üle ning jõudis järeldusele, et NorthLink 1 on pankroti äärel.
- (77) Šotimaa täitevorgani arvates oli tekkinud oht, et kui ettevõtjale NorthLink 1 ei maksta täiendavaid subsiidiume ja ettevõtja vastu algatatakse ametlik maksejõuetusmenetlus (mida võisid teha paljud kreditorid), katkeb elutähtsa teenuse osutamine. Avaliku teenindamise kohustuse tulevik sõltuks ettevõtjale määratud pankrotihalduri heast tahtest. Pankrotihaldur ei oleks seotud ühegi ettevõtja lepingulise kohustusega ega oleks seega kohustatud osutama subsideeritud teenust.
- (78) Pärast suhtlemist komisjoni talitustega teatas Šotimaa täitevorgan 8. aprillil 2004 kavatsusest kuulutada teenuse osutamiseks välja uus hange ning avaldas Euroopa Liidu

Teatajas vastava hanketeate. Samaaegselt uue pakkumismenetlusega, mida kirjeldatakse edaspidi, võttis Šotimaa täitevorgan mitmeid meetmeid, et tagada seniks elutähtsa teenuse osutamine.

### 2.2.3.3. 2004. aastal ettevõtjaga NorthLink 1 alla kirjutatud muudatusprotokoll

- (79) 29. septembril 2004 leppis Šotimaa täitevorgan ettevõtjaga NorthLink 1 avaliku teenindamise lepingu muudatusprotokollile alla kirjutades kokku muudetud rahastamiskorras. Muudatusprotokollis nähti ette puudujäägi katmise süsteem, millega tagati, et NorthLink 1 saab jätkata teenuste osutamist kuni lepingu üleandamiseni spetsifikaatides määratletud tasemel. Samuti nähti muudatusprotokollis ette, et teatavad ettevõtja NorthLink 1 omanduses olevad või renditud varad võib teha kättesaadavaks järgmise avaliku pakkumise puhul omal äranägemisel ja hinnangulisel turuväärtusel pakkujatele, kes sooviksid neid kasutada teenuste osutamiseks sõlmitava lepingu raames. Eelarvekontrolli säilitamiseks nimetatud perioodil hõlmas muudatusprotokoll meetmeid, millega oli võimalik kontrollida ettevõtja võimet ületada Šotimaa täitevorgani nõusolekuta kokkulepitud eelarve tingimusi.
- (80) Lisaks sellele nähti muudatusprotokollis ette ligikaudu 1,5–2 miljoni naela suurune „ergutusmaks“ aastas, eeldusel, et kõik keerukad teenuste kvaliteedi ning kulude ja tuludega seotud eesmärgid on saavutatud või ületatud. Ergutusmaks esimene osa pidi makstama tingimusel, et täpsust, usaldusväärsust ja muud teenuse kvaliteeti käsitlevad eesmärgid on täielikult saavutatud. Makse see osa oli mõeldud asendama ja edasi arendama esimeses lepingus ette nähtud sanktsioonide süsteemi. Teine osa pidi makstama, kui tekib kulude kokkuhoid / tulude suurenemine võrreldes baaseelarvega, mille oleksid heaks kiitnud Šotimaa täitevorgani sõltumatud raamatupidajad.
- (81) 2005. aasta augustis palus Šotimaa riigikontrolör Šotimaa riigikontrollil (Audit Scotland) uurida ettevõtjaga NorthLink 1 sõlmitud uut avaliku teenindamise lepingut. Šotimaa riigikontroll on 2000. aasta aprillis riigi rahanduse ja aruandekohustuse seaduse (*Public Finance and Accountability (Scotland) Act 2000*)<sup>(18)</sup> alusel loodud riigiasutus, mis osutab teenuseid riigikontrolörile. Asutuse eesmärk on tagada, et Šotimaa täitevorgan kasutaks riiklikke vahendeid asjakohaselt, tõhusalt ja tulemuslikult.

<sup>(18)</sup> Seaduse tekst on kättesaadav Internetis järgmisel aadressil: [http://www.opsi.gov.uk/legislation/scotland/acts2000/asp\\_20000001\\_en\\_1](http://www.opsi.gov.uk/legislation/scotland/acts2000/asp_20000001_en_1).

- (82) Vastavalt 2005. aasta detsembris avaldatud Šotimaa riigi-kontrolli aruandele <sup>(19)</sup> sai NorthLink 1 Šotimaa täitevorganilt avaliku teenindamise lepingu kolme esimese aasta jooksul, 2002. aasta oktoobrist 2005. aasta septembrini, 71 miljonit naela, mida tuleks võrrelda lepingujärgse hüvitisega summas 50,3 miljonit naela. Aruandes on esitatud 71 miljoni naela jagunemine:
- a) 33,6 miljonit naela põhihüvitisena vastavalt esialgsele lepingule;
- b) 16,7 miljonit naela muude maksetena vastavalt esialgse lepingu tingimustele;
- c) 18,2 miljonit naela täiendavate vahenditena teenuste osutamise jätkamiseks;
- d) 2,5 miljonit naela, et maksta ühe maksena mõned ettevõtja NorthLink 1 rendimaksud.
- (83) Ühendkuningriigi ametiasutuste esitatud teabe põhjal andis Šotimaa täitevorgan ajavahemikus septembrist 2005 kuni lepingu üleminekuni 6. juulil 2006 ettevõtjale NorthLink 1 lisaabi 21,6 miljonit naela.
- (84) Ühendkuningriik esitas finantsteabe, milles kajastub ettevõtja NorthLink 1 avaliku teenindamise toimingutest (peamiselt reisijatevedu) ja äritegevuse (peamiselt sõidukitevedu) netokäive alates majandusaastast 2002/2003 kuni majandusaastani 2005/2006:

Tabel 3

## NorthLink 1 avaliku teenuse osutamise ja äritegevuse kasumiaruanne 2002/2003–2005/2006

(miljonit naela)

	Avalikud teenused			Äritegevus			Kokku
	Tulud	Kulud	Kasum/kahjum	Tulud	Kulud	Kasum/kahjum	Kasum/kahjum
2002/2003	26,7	- 28,3	- 1,7	7,7	- 7,3	0,5	- 1,2
2003/2004	38,0	- 35,5	2,5	10,5	- 10,0	0,5	3,0
2004/2005	33,8	- 34,6	- 0,8	10,3	- 10,1	0,1	- 0,7
2005/2006 <sup>(1)</sup>	31,1	- 30,2	0,9	7,4	- 7,2	0,2	1,1

<sup>(1)</sup> Üheksa kuu jooksul kuni 6. juulini 2006.

- (85) Tabelis 3 esitatud arvud on saadud analüütilise raamatupidamisarvestuse tulemusel, lähtudes kohustuslikest aruannetest. Äritegevuse tulud vastavad kaupade ja kariloomade veost saadud sissetulekule <sup>(20)</sup>. Tulu avalikest teenustest hõlmab riiklike vahendeid ja piletimüügist saadud tulu. Kulude poolel on sellised üldkulud nagu sadamamaks, terminali kulud ja halduskulud, jagatud vastavalt avalike teenuste ja äritegevuse suhtelisele osakaalule nendes kuludes.
- (86) Ettevõtja audiitor (KPMG LLP) on viinud läbi kokkulepitud menetlused meetoodika, raamatupidamise üksikasjade ja aruande sisu kohta. Tabelis 3 esitatud arvude ja
- ettevõtja NorthLink 1 raamatupidamise alusdokumentide vahel märkimisväärseid erinevusi ei tuvastatud.
- 2.2.3.4. 2006. aastal ettevõtjaga NorthLink 2 sõlmitud avaliku teenindamise leping**
- (87) 2004. aasta märtsis teavitas Ühendkuningriik komisjoni Šotimaa täitevorgani kavatsusest kuulutada avaliku teenindamise lepingu sõlmimiseks võimalikult kiiresti välja uus pakkumine.
- (88) 8. aprillil 2004 teatas Šotimaa täitevorgan avalikult kavatsusest kuulutada välja uus hange ning avaldas Euroopa Liidu Teatajas vastava hanketeate. 27. mail 2004 avaldas Šotimaa täitevorgan konsulteerimistegevuse osana teenuste spetsifikaadi projekti.

<sup>(19)</sup> Vt joonealune märkus 16.<sup>(20)</sup> Kariloomade ja kaupade vedu jäi avaliku teenindamise lepingu kohaldamisalast välja.

- (89) Erinevalt 2000. aasta hankest hõlmas uus pakkumiskutse <sup>(21)</sup> avaliku teenindamise kohustust kaubavedudele. Pakkumise võitja pidi osutama ro-ro-laevadega ulatuslikku kaubaveoteenust, mis hõlmaks kariloomi ja ohtlikke kaupu ning lisareisi nädala sees Kirkwall–Aberdeeni liinil. 2006. aasta tariifide määramisel võeti aluseks 2005. aasta tariifid, mille puhul kasutati tarbijahinnaindeksiga indekseerimist. Tavaliste kaupade veotariife tuli alandada Aberdeen–Kirkwall–Lerwicki liinil igas suunas, kusjuures 19 % tuli alandada Kirkwall–Aberdeeni suunal ja 25 % Shetlandi saarte suunal.
- (90) NorthLink 1 omas lepingu täimiseks vajalikke varasid, nagu infotehnoloogia riistvara, laevade varuosad ja seadmed, sadamavarustus, kontori inventar, erinevad varud ja kariloomade haagised. Samuti olid ettevõtjal kaubalaevade, vedukite ja piletimüügisüsteemi kehtivad rendilepingud. Need varad ja lepingulised kokkulepped tehti hinnangulise turuväärtuse põhjal kättesaadavaks kõikidele pakkujatele.
- (91) 19. juulil 2005 kutsus Šotimaa täitevorgan kolme väljavalitud ettevõtjat pakkumist tegema. Kaks pakkumist esitati 30. novembril 2005 ja kolmas ettevõtja taandas end menetlusest oktoobris 2005. 9. märtsil 2006 teatas Šotimaa täitevorgan eelistatud pakkuja – ettevõtja CalMac – valimisest.
- (92) Loodi uus ettevõtja CalMac (mis ise kuulub täielikult Šotimaa valitsusele) täisomanduses olev tütarettevõtja NorthLink 2, mis pidi hakkama täitma ettevõtjaga CalMac 6. juulil 2006 sõlmitud avaliku teenindamise lepingut. Avaliku teenindamise leping hõlmas ajavahemikku 2006–2012. NorthLink 2 võttis üle kaks Põhja-saarte liini ning suurema osa NorthLink 1 varadest ja töötajatest.

- (93) Ühendkuningriigi sõnul ostis NorthLink 2 kõik soovitud NorthLink 1 varad tegelike või hinnanguliste turuhindadega.
- (94) NorthLink 2 sai Šotimaa ametiasutustelt seoses 2006. aasta avaliku teenindamise lepinguga järgmisi makseid.

Tabel 4

**Ettevõtjale NorthLink 2 alates 2006. aastast antud riiklikud vahendid**

(miljonit naela)			
	Kompensatsioon saamata jäänud tulu eest	Kapitalitoetused	Kokku
2006/2007 <sup>(1)</sup>	21,8	1,3	23,1
2007/2008 <sup>(2)</sup>	28,0	2,0	30,0

<sup>(1)</sup> Arvud kajastavad ajavahemikku 6. juulist 2006 (mil avaliku teenindamise leping jõustus) kuni 31. märtsini 2007.

<sup>(2)</sup> Arvud kajastavad ajavahemikku 1. aprillist 2007 kuni 31. märtsini 2008.

- (95) NorthLink 2 ei ole tegutsenud 2006. aasta avaliku teenindamise lepingu kohaldamisalasse (mis hõlmab kariloomade ja kaupade vedu) mittekuuluvatel tegevusaladel. Seega loetakse kõiki ettevõtja toiminguid avaliku teenindamise kohustuseks. Ühendkuningriik esitas finantsteabe, milles kajastub ettevõtja NorthLink 2 netokäive alates majandusaastast 2006/2007, mil leping sõlmiti. Teabe paremaks mõistmiseks on andmed esitatud kaupade ja reisijate (ja reisijatega sõiduautode) kaupa.

Tabel 5

**Ettevõtja NorthLink 2 avaliku teenuse osutamise kasumiaruanne 2006/2007–2007/2008 <sup>(22)</sup>**

(miljonit naela)							
	Reisijad ja reisijatega sõiduautod			Kaubad			Kokku
	Tulud	Kulud	Kasum/kahjum	Tulud	Kulud	Kasum/kahjum	Kasum/kahjum
2006/2007	38,3	– 37,5	0,8	12,1	– 11,8	0,3	1,1
2007/2008	39,7	– 38,6	1,0	10,9	– 10,6	0,3	1,3

- (96) Tabelis 5 esitatud arvud on saadud analüütilise raamatupidamisarvestuse tulemusel, lähtudes kohustuslikest aruannetest.

- (97) Ettevõtja audiitor (KPMG LLP) on viinud läbi kokkulepitud menetlused meetoodika, raamatupidamise üksikasjade ja aruande sisu kohta. Tabelis 5 esitatud arvude ja ettevõtja NorthLink 2 raamatupidamise alusdokumentide vahel märkimisväärseid erinevusi ei tuvastatud.

<sup>(21)</sup> 2006. aasta pakkumiskutse kokkuvõte on kättesaadav Šotimaa täitevorgani veebilehel: <http://www.scotland.gov.uk/Resource/Doc/55971/0015831.pdf>

<sup>(22)</sup> Arvud kajastavad lepingu sõlmimise aastaid, mis lõppesid 30. juunil. Seadusjärgsed aruandeaastad lõppevad 31. märtsil.

## 2.2.4. VEOHINNAD

- (98) Tabelis 6 on esitatud kaubaveohinnad, mida rakendasid alates 1. jaanuarist 2000 avaliku teenindamise lepingu järgne ettevõtja (kaubaveoteenus ro-ro-laevadega) ja Streamline Shipping (kaubaveoteenus lo-lo-laevadega).

Tabel 6

**Avaliku teenindamise lepingu sõlminud ettevõtja ja ettevõtja Streamline Shipping kehtestatud kaubaveohindade võrdlus jooksva meetri kohta** <sup>(23)</sup>

(naelades)

Aasta	Avaliku teenindamise lepingu sõlminud ettevõtja		Streamline Shipping <sup>(1)</sup>	
	Shetland	Orkney	Shetland	Orkney
2000 (P&O Ferries)	43,70	37,90	37,05	31,62
2002 (NorthLink 1 soovituslikud hinnad)	44,00	36,00		
2002/2003 (NorthLink 1)	36,00	25,50	33,69	29,40
2004 (NorthLink 1)	38,50	27,50	34,87	28,86
2005 (NorthLink 1)	39,45	28,20	33,24	30,29
2006 (NorthLink 1)	40,60	29,00	40,43	32,07
Juuli 2006 (NorthLink 2)	30,60	23,50	40,43	32,07

(<sup>1</sup>) Kuna lo-lo-laevade puhul ei esitata teenusehinde tavaliselt jooksva meetri kohta, on Streamline Shipping arvanud oma hinnad võrdluse saamiseks ümber jooksva meetri kohta.

- (99) Streamline Shipping väidab avaldatud andmetele toetudes, et NorthLink 1 ja NorthLink 2 langetasid kaubaveohinnad tasemele, mis ei ole ettevõtja Streamline Shipping jaoks jätkusuutlik, ja see oli võimalik ainult tänu avaliku teenuse osutajale reisijate veoks antud subsidiumitele.
- (100) Ühendkuningriik rõhutab, et tabelis 6 esitatud võrdlus on eksitav, sest ettevõtja Streamline Shipping tasud ei ole kehtestatud jooksva meetri kohta <sup>(24)</sup>. Nad väidavad, et lo-lo- ja ro-ro-laevadega Põhjaosaartel osutatavad teenused esindavad kaubaveoturu erinevaid segmente, olgugi et kahe teenuse kasutamisel esineb kattuvusi. Lo-lo-laevadega transporditeenuse osutamine vaid kahe reisi näol nädalas ei ole reeglina nii ajatundlik ja veetav last on tavaliselt väiksema väärtusega. Ühendkuningriik väidab seega, et kahe teenuse mis tahes võrdlus on kunstlik ning et selliste võrdluste põhjal on keeruline järeldusi teha.
- (101) NorthLink 1 teatas 2001. aasta detsembris – enne avaliku teenindamise lepingu täitmist – et kehtestab Shetlandi ja Orkney suundadel haagise hinnaks vastavalt 44,0 ja 36,0 naela. Need hinnad olid õigustatud, sest NorthLink 1 pidi kehtestama määra, mis oli üheaegselt nii äriselt tasuv kui ka turule vastuvõetav. Ühtlasi kinnitati, et
- need hinnad kehtestatakse viieks aastaks. NorthLink 1 väitis, et ei suutnud lugeda „jätkusuutlikuks olukorda, kus me [NorthLink 1] veame haagiseid tasuta või väga väikese tasu eest”. Samas rõhutas NorthLink 1, et kaubavedusid ei subsideeritud.
- (102) Streamline Shipping väidab, et NorthLink 1 reageeris ettevõtjate Streamline Shipping ja Norse Island Ferries pakutavale konkurentsile, kehtestades 2002. aastal kohe lepinguperioodi alguses oluliselt madalamad hinnad kui need, mida NorthLink 1 pidas enne äriselt tasuvateks (Shetlandi ja Orkney suundadel haagisele vastavalt 36,00 ja 25,50 naela jooksva meetri kohta). Streamline Shipping ja Norse Island Ferries kahtlustavad, et NorthLink 1 osutas kaubaveoteenust alla omahinna.
- (103) NorthLink 1 kehtestas 2003. aasta detsembris madalamad hinnad:
- a) soodushind tühjatele haagistele;
- b) 200 naela suurune ühtne hind mitteajatundlikele kaupadele Aberdeen–Kirkwalli suunal (nn „pühapäeva pakkumine”) ja

<sup>(23)</sup> Allikas: Streamline Shipping.

<sup>(24)</sup> Lo-lo-laevade puhul hõlmab teenus tavaliselt laadungi rühmitamist ja stabiliseerimist, kusjuures lahtine last ja kaubaalused laaditakse sageli konteinerisse ümber ning lastitakse seejärel kaubalaevale.

c) ärilise liikluse mahahindluskava, mis nägi ette kuni 10 % hinnaalandust, mis määratakse ühes kuus veetavate liinimeetrite alusel.

- (104) 2006. aasta juulist alates, mil NorthLink 2 alustas kolmanda avaliku teenindamise lepingu täitmist, on äriplaneeritud ettevõtjale Streamline Shipping väidetavalt veelgi suurenenud. Ettevõtja Streamline Shipping väitel teatas tollane transpordiminister ettevõtjaga NorthLink 2 uut avaliku teenindamise lepingut sõlmides, et kaubaveo hindu alandatakse Aberdeen–Shetlandi liinil 25 % ja Aberdeen–Orkney liinil 19 %. Ettevõtja Streamline Shipping väitel oli see võimalik ainult tänu sellele, et suurendati ettevõtjale NorthLink 2 antavat iga-aastast subsidiumi.
- (105) Ettevõtja Streamline Shipping väitel kehtestas NorthLink 22006. aasta juulis Shetlandi liinil tavahinnaks 30,60 naela jooksva meetri kohta ja Orkney liinil 23,50 naela jooksva meetri kohta. Neid hindu tuleks võrrelda ettevõtja Streamline Shipping hindadega, mis on 40,43 naela jooksva meetri kohta Shetlandi liinil ja 32,07 naela jooksva meetri kohta Orkney liinil. Lisaks sellele kehtivad väidetavalt ka soodustused tühjale haagisele ja „pühapäeva pakkumine”, mis teeb ettevõtja NorthLink 2 pakutavaks soodustuseks kuni 73 %.
- (106) Streamline Shipping väidab, et kuigi ta on varem püüdnud hindu alandades konkurentsist püsida, on ettevõtja NorthLink 2 klientidele pakutavad soodustused muutunud selle strateegia mõttetuks. Ettevõtja Streamline Shipping hinnangul peaks ta kulude tagasiteenimiseks kehtestama hinnaks 36,67 naela jooksva meetri kohta. See on aga praegu ettevõtja NorthLink 2 kehtestatud hindadest kõrgem.
- (107) Pentland Ferries väidab, et NorthLink 2 rakendab nimevõtte all „sõbrad ja perekond” Orkney elanikele suunatud allahindluskava, mis mõjutab negatiivselt ettevõtja Pentland Ferries pakutavat konkureerivat teenust, eriti pärast märtsi 2009, mil alustas reise ettevõtja Pentland Ferries uus katamaraan „Pentalina”. Nimelt laiendas NorthLink väidetavalt seda soodustust aastatel 2008–2009 väga paljudele „sõpradele ja pereliikmetele”, langetades seeläbi tõhusalt reisijate üldist piletihinda ning kahjustades konkureerivat teenust, mida pakub Pentland Ferries.
- (108) Allahindluskava seisneb selles, et saare elanikud võivad määrata kuni kuus väljaspool Orkney ja Shetlandi saari elavat leibkonda, kes saavad ettevõtjaga NorthLink reisides 30 % soodustust <sup>(25)</sup>.
- (109) Ühendkuningriigi ametiasutused selgitasid, et allahindluskava, mis kehtib ainult madal- ja keskhoosajal, kasutas 2008. aastal kõigest 4 952 reisijat. Kuna NorthLink 2 vedas 2008. aastal 295 913 reisijat, moodustavad allahindluskava alusel reisijad ainult 1,6 % kõikidest reisijatest. Kava raames saadi 2008. aastal tulu (arvestades kõiki reisijaid ja autosid) ligikaudu 95 000 naela, mis moodustab 2008. aasta kogutulust ehk ligikaudu 20 miljonist naelast vähem kui 0,5 %. Ühendkuningriigi ametiasutused väidavad, et nii väikesemahuline allahindluskava ei saanud ettevõtja Pentland Ferries ärihuvisid märkimisväärselt mõjutada.
- (110) Ettevõtjate NorthLink 2 (liinil Scrabster–Stromness) ja Pentland Ferries (liinil Gill’s Bay – St Margaret’s Hope) avaldatud reisijateveo tariifid on praegu järgmised <sup>(26)</sup>:

Tabel 7

**Avaliku teenindamise lepingu sõlminud ettevõtja ja ettevõtja Pentland Ferries kehtestatud reisijateveohindade võrdlus**

(naelades)

	NorthLink 2			Pentland Ferries	
	Madalhooaeg <sup>(1)</sup>	Keskhoosaeg <sup>(2)</sup>	Kõrghooaeg <sup>(3)</sup>	kuni 31. märts 2009	1. aprill 2009 – 31. oktoober 2009
<b>REISIJAD</b>					
Täiskasvanu (üks suund)	13,80	15,00	16,10	10,00	13,00
5–15-aastane laps (üks suund)	6,90	7,50	8,10	5,00	6,00
Alla 4-aastane laps <sup>(4)</sup>	TASUTA				
<b>SÕIDUKID</b>					
Sõiduauto ja autoelamu (< 6 m)	43,60	44,80	48,20	25,00	30,00
Mootorrattad	13,20	15,00	16,70	10,00	11,00

<sup>(1)</sup> Madalhooaeg: jaanuar, veebruar, märts, november, detsember (välja arvatud 19. detsember – 8. jaanuar).

<sup>(2)</sup> Keskhoosaeg: aprill, mai, juuni, september, oktoober, 19. detsember – 8. jaanuar.

<sup>(3)</sup> Kõrghooaeg: juuli, august.

<sup>(4)</sup> Pentland Ferries ei võta tasu alla 5-aastastelt lastelt.

<sup>(25)</sup> Allikas: ettevõtja NorthLink veebisait ([www.northlinkferries.co.uk](http://www.northlinkferries.co.uk)).

<sup>(26)</sup> Allikas: vastavad veebisaidid ([www.northlinkferries.co.uk](http://www.northlinkferries.co.uk) ja [www.pentlandferries.co.uk](http://www.pentlandferries.co.uk)).



(111) Huvitatud isik väitis ka, et NorthLink 2 pakub äritegevusena laeval majutamise teenust Orkneyl (kui laev on öösel sadamas) hindadega, mis jäävad alla omahinna, ning et see mõjutab ettevõtjaid, kes pakuvad majutusteenust hotellides.

### 2.3. AMETLIKU UURIMISMENETLUSE ALGATAMISE PÕHJUSED

#### 2.3.1. LÄÄNESAARED

##### 2.3.1.1. Riigiabi olemasolu

(112) Ametliku uurimismenetluse algatamise otsuses väljendas komisjon seoses riigiabimaksetega, mida tehti ettevõtjale CalMac kuni lepingu allkirjastamiseni 2007. aastal, kahtlust, kas need maksed vastasid Altmarki kohtuotsuses<sup>(27)</sup> sätestatud kriteeriumitele ja jäid sellest tulenevalt riigiabi mõistest välja vastavalt asutamislepingu artikli 87 lõikele 1.

(113) Komisjon kahtles, kas: ettevõtjale CalMac kehtestatud avaliku teenindamise kohustus oli selgelt määratletud; hüvitise väljaarvutamise aluseks võetud parameetrid määrati enne avaliku teenindamise kohustuse kehtestamist kindlaks objektiivsel ja läbipaistval viisil; avaliku teenindamise kohustuse täitmisel ettevõtja CalMac kantud kulused hüvitati ülemäära; vajaliku hüvitise tase määrati kindlaks kulude analüüsi alusel, mida nende kohustuste täitmisel kannaks keskmine hästi juhitud ettevõtte, võttes arvesse nende kohustuste täitmisest laekuvaid sissetulekuid ja mõistlikku kasumit.

(114) Komisjon jõudis esialgsele järeldusele, et kuni 2007. aasta lepingu allkirjutamiseni võisid ettevõtjale CalMac tehtud maksed kujutada endast eelist ja olla seega riigiabi asutamislepingu artikli 87 lõike 1 tähenduses.

(115) 2007. aasta avaliku teenindamise lepingu kohta ei olnud komisjonil piisavalt teavet, et teha esialgseid järeldusi riigiabi olemasolu kohta, ning komisjon palus Ühendkuningriigi ametiasutustel esitada nõutud teave.

(116) Komisjon märkis, et mõned huvitatud isikud olid seisukohal, et liinide, välja arvatud Gourock–Dunooni liin,

liitmine piiras ülemäära ja märkimisväärselt pakkumismenetluse käigus konkurentsi, kuna väidetavalt oli ainult CalMac suuteline tegema pakkumise, mis hõlmas kõiki liine. Komisjon tõstatas ka küsimuse, kas pakkumise tingimus, mille kohaselt pidi edukas pakkuja rentima laevu CMAL-ilt, võis anda ettevõtjale CalMac eelise.

(117) Sellisel juhul oleks komisjon seisukohal, et lepingut ei sõlmitud tõeliselt avatud ja mittediskrimineeriva avaliku hankekonkursi teel. See oleks võinud tekitada olukorra, kus Šotimaa ametiasutused maksavad asjaomase avaliku teenindamise nõuete täitmise eest suuremat hüvitist kui seda muudu oleks makstud ning seega oleks olnud tegemist riigiabiga asutamislepingu artikli 87 lõike 1 tähenduses.

##### 2.3.1.2. Kokkusobivus ühisturuga

(118) Komisjon leidis menetluse algatamise otsuses, et asutamislepingu artikli 86 lõige 2 on asjakohane õiguslik alus hindamiseks meetme kokkusobivust ühisturuga<sup>(28)</sup>.

(119) Komisjon väljendas kahtlusi seoses enda otsuse (EÜ asutamislepingu artikli 86 lõike 2 kohaldamise kohta üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid osutavatele ettevõtjatele avalike teenuste eest makstava hüvitisena antava riigiabi suhtes)<sup>(29)</sup> (edaspidi „üldist majandushuvi pakkuva teenuse otsus“) tingimuste täitmisega.

(120) Selleks et subsideeritud teenused oleksid EÜ asutamislepingu artikli 86 lõike 2 kohaselt ühisturuga kokkusobivad, peavad need olema tegelikud ja seaduslikud üldist majandushuvi pakkuvad teenused, mille täitmine on usaldatud abisaajale, ning selline hüvitis ei tohi konkurentsi ja kaubandust ebaproportsionaalselt mõjuta.

(121) Menetluse algatamise otsuses oli komisjoni esialgne seisukoht, et ettevõtjale CalMac antud teenused olid seaduslikud üldist majandushuvi pakkuvad teenused, kuid tõendite puudumisel ei olnud komisjonil võimalik hinnata, kas ülesande andmise akt oli piisav ja kas ettevõtjale CalMac antud abi oli proportsionaalne selle eesmärgiga, ning seetõttu ei saanud komisjon ka hinnata, kas võimalik riigiabi oli ühisturuga kokkusobiv.

<sup>(28)</sup> Vt joonealune märkus 1.

<sup>(29)</sup> Komisjoni 28. novembri 2005. aasta otsus 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).

<sup>(27)</sup> Euroopa Ühenduste Kohtu 24. juuli 2003. aasta otsus kohtuasjas C-280/00: *Altmark Trans, Regierungspräsidium Magdeburg*; EKL 2003, lk I-7747 ELT C 226, 20.9.2003, lk 1.

## 2.3.2. PÕHJASAARED

## 2.3.2.1. Riigiabi olemasolu

- (122) Komisjoni esialgne seisukoht oli, et ettevõtja NorthLink 1 rahastamine vastavalt muudatusprotokollile ei vasta tõenäoliselt Altmarki kohtuasja neljandale kriteeriumile, milles nõutakse, et vajaliku hüvitise tase määratakse kindlaks kulude analüüsi alusel, mida keskmine hästi juhitud ettevõtte kannaks nende kohustuste täitmisel. Seega on tõenäoline, et kõnealused maksed kujutasid endast riigiabi asutamislepingu artikli 87 lõike 1 tähenduses.
- (123) Ettevõtja NorthLink 2 kohta küsis komisjon selgitusi seoses ettevõtja NorthLink 1 varade ülevõtmise ning 2006. aasta lepingu vastavusega Altmarki kohtuasja neljandale kriteeriumile. Seega ei saanud riigiabi olemasolu välistada.

## 2.3.2.2. Kokkusobivus ühisturuga

- (124) Ametliku uurimismenetluse algatamise otsuses ei suutnud komisjon kindlaks määrata, mille alusel saaks pidada ühisturuga kokkusobivaks võimalikku riigiabi, mis anti ettevõtjale NorthLink 2 seoses ettevõtja NorthLink 1 varade võimaliku üleminekuga talle alla nende turuväärust.
- (125) Mis puutub ettevõtjale NorthLink 1 2000. aasta lepingu ja muutmisprotokolliga ning ettevõtjale NorthLink 2 2006. aasta lepinguga antud võimalikku riigiabisse, siis olid nimetatud ettevõtjate osutatud teenused seaduslikud üldist majandushuvi pakkuvad teenused ning volituste andmise akte võis pidada asjakohaseks. Samas on piisavate tõendite puudumisel siiski kaheldav, kas ettevõtjatele NorthLink 1 ja NorthLink 2 antud võimalik riigiabi oli proportsionaalne selle eesmärkidega.

## 3. HUVITATUD ISIKUTE MÄRKUSED

- (126) Menetlusmääruse artikli 6 lõikes 1 kehtestatud tähtjaks sai komisjon märkusi mitmelt huvitatud isikult. Vastavalt menetlusmääruse artikli 6 lõikele 2 anti Ühendkuningriigi ametiasutustele võimalus vastata huvitatud isikutelt selleks tähtjaks laekunud märkustele. Oma seisukohad esitasid järgmised huvitatud isikud: Euroopa Transporditöötajate Föderatsioon, James Knight äriühingust TSL Contractors Limited, Western Ferries, John Rose, Streamline Shipping, professor Alfred J. Baird Napieri ülikoolist, Pedersen Consulting, James Knight ja Andy Knight (äriühingu Isle of Mull Ferry Company Limited nimel), McGill's Bus Service Limited ning veel kaks isikut, kes palusid, et nende isikud ja märkuste sisu jääksid konfidentsiaalseks.
- (127) Ettevõtja *Streamline Shipping* märkused sarnanevad nendega, mida viimane esitas 2004. aasta juulis. Märkustes leitakse, et meretranspordiettevõtja NorthLink 1 finantskriis oli ettevõtja enda konkurentsi rikkumise

strateegia otsene tulemus, mille raames langetati esmalt ettevõtja Norse Island Ferries ja seejärel ettevõtja Streamline Shipping konkurentsist kõrvaldamiseks kaubaveohindu enneolematult madalale tasemele. Selle strateegia tulemusel oli valitsus sunnitud rahastama kõnealust ettevõtjat suuremas ulatuses, kui oli avaliku teenindamise kohustuse täitmiseks vaja. Märkustes tsiteeritakse riigikontrolöri 2005. aasta detsembri aruannet, milles on öeldud, et „kaubaveohinnad ja nendest tulenev konkurents ettevõtjaga Norse Island Ferries oli üks peamine tegur, mis aitas kaasa ettevõtja NorthLink 1 rahaliste raskuste tekkimisele” ning et „kuigi täiendava (kauba)laeva rentimise eesmärk oli tagada nõudluse rahuldamiseks piisav veomaht, tekitas see olukorra, kus kaubaveomaht ületas nõudluse. Täiendava laeva ülalpidamiskulud ületasid kaasnenu lisatulu ja süvendasid rahavoogudega seotud probleeme.”

- (128) Ettevõtja NorthLink 2 suhtes väitis Streamline Shipping, et selle laevad on alakasutatud. Väidetavalt on ettevõtjale Streamline Shipping eriti halvasti mõjunud ettevõtja NorthLink 2 poolne turuhindade langetamine 25 % Shetlandi ja 19 % Orkney liinil võrreldes ettevõtjaga NorthLink 1.
- (129) Ettevõtja *Western Ferries* väljendas uuesti muret ettevõtjale CalMac Gourock–Dunooni liini teenindamise eest makstava subsiidiumi üle. *Western Ferries* leiab, et nimetatud liin on majanduslikult tasuv, mida tõestab ettevõtja enda kasumlik tegevus. Samuti leiab *Western Ferries*, et Altmarki kohtuasja tingimused pole täidetud, kuna subsiidium on suurem, kui on vaja ainult reisijate veoks üksnes reisijate veoks mõeldud laevadega (hinnanguline ülejääk 1,3 miljonit naela). Samuti väidetakse, et abi kasutatakse sõidukiteveo subsideerimiseks, hoides näiteks kütusehinna kallinedes sõidukite veo hinnad muutumatuna (CalMac tõstis 2009. aastal hindu vaid 3,8 %, st 1 % vähem kui oli inflatsioon). Lisaks sellele pole erinevalt ettevõtjate NorthLink ja CalMac võrgustikest selle liini peale avalikku hanget korraldatud ja seepärast pole see ELi nõudmistega kooskõlas. *Western Ferries* leiab ka, et hiljuti ettevõtja CalMac võrgustiku peale korraldatud hankes oli liiga palju ettekirjutusi ning et liinide liitmine on põhjendamatu. Nendel tingimustel suutis vaid CalMac pakkumise esitada.
- (130) Ettevõtja CalMac finantsilise läbipaistvuse suhtes väideti, et Gourock–Dunooni liini kohta esitatud käitamiskuludes (kuni 2008. aasta märtsini 4,2 miljonit aastas) ei arvestata teenuse tegeliku kogumaksumust, sest ei kajastata asjaomase personali pensionikohustust, ühise peakorterihalduskulude jagunemine ettevõtjate vahel pole läbipaistev ning hooldelaeva päevaseid liisingumakseid on näidatud tegelikest maksetest märkimisväärselt väiksemana. Ei ole mingeid tõendeid selle kohta, et Šotimaa valitsus oleks aktiivselt jälginud sõidukiteveo võimalikku ristsubsideerimist.

- (131) *Western Ferries* leiab, et hoolimata NorthLinki olukorrast on olemas piisav turg reisijate, sõiduautode ja kaupade veoks. Ettevõtja *Western Ferries* pakutava teenuse tõttu ei ole tulevikus põhjust sõidukite vedu subsideerida.
- (132) *Euroopa Transporditöötajate Föderatsioon* väljendas pettumust, et ettevõtjate CalMac ja NorthLink osutatavat elutähtsat teenust on vaja taas üle vaadata. Föderatsioon rõhutas vajadust stabiilse avaliku teenuse järele, mis on õiguspäraselt määratletud kooskõlas nõukogu 7. detsembri 1992. aasta määrusega (EMÜ) nr 3577/92 teenuste osutamise vabaduse põhimõtte kohaldamise kohta merevedudel liikmesriikides (edaspidi „merekabotaaži määrus“) <sup>(30)</sup>.
- (133) Üks huvitatud isik väljendas muret sõltumise üle riiklikust teenuseosutajast, kelle monopolset seisundit tugevdatakse riigiabi andmisega. Kõnealune isik leiab, et ettevõtja CalMac teenindavatele liinidele korraldatud hankemenetlus oli kitsalt määratletud ja seda ei saa lugeda avatud hankemenetluseks. Huvitatud isik kutsub üles hankemenetluse objektiks olnud liinipaketi jagamist eraldi liinideks.
- (134) *James Knight* leiab, et ettevõtja CalMac pakutava teenuse hinna ja kvaliteedi suhe ei ole paigas ning et eraõiguslikud teenuseosutajad peaksid teenuste osutamise üle võtma. Härra Knight pakub välja võimalikke alternatiivseid kavasid, et vähendada liinide teenindamisega seotud kulude katmiseks vajalikke subsidiume ning suurendada innovatsiooni ja kulutasuvuse toetamist.
- (135) Üks teine huvitatud isik leiab, et ettevõtjale CalMac Ühendkuningriigi ametiasutuste kehtestatud reise sageduse piirang Gourock–Dunooni liinil kujutab endast tegelikult riigiabi ettevõtjale *Western Ferries*, moonutab märkimisväärselt konkurentsi ja tugevdab ettevõtja *Western Ferries* valitsevat seisundit. Teisalt leidis huvitatud isik, et ettevõtjale CalMac anti riigiabi seadusliku avaliku teenuse osutamise eest.
- (136) *John Rose* leiab, et hankekonkurss ettevõtjate NorthLink 1 ja NorthLink 2 lepingutele ei olnud kooskõlas ELi eeskirjadega. Ta leiab ka, et Gourock–Dunooni liini ei saa pidada elutähtsaks ühenduseks, sest alternatiiv maantee näol on juba olemas ja eraõiguslik laevandusettevõtja osutab paremat teenust subsidiumita.
- (137) *Professor Alfred Baird* esitas uuringud, mis näitasid, et ettevõtja NorthLink tegevust saaks tõhustada laevastiku koosseisu parandamisega, et riigi suurenev roll Šotimaa laevandusturul on vastuolus ELi poliitika ja suundumustega ning et üldiselt ei ole vajalik ega soovitatav, et riik tegeleks meretransporditeenuse osutamisega.
- (138) Ettevõtja *McGill's Bus Service* leiab, et jalgsi reisijate vedamiseks Gourocki ja Dunooni vahel pole subsideeritud teenust vaja, sest nemad juba osutavad seda teenust kaubanduslikel alustel.
- (139) Äriühing *Pedersen Consulting* väidab, et Läänesaarte pakkumismenetluse tingimuste täitmine oli nii keeruline ja kallis, et ainult ettevõtja CalMac oli võimeline selles osalema. Gourock–Dunooni liini suhtes leiab *Pedersen Consulting*, et subsideeritud sõidukiteveo teenuse osutamist pole mõtet jätkata, sest *Western Ferries* juba veab kasumlikult peaaegu 90 % kogu sõidukitevoost. Reisijate võimalus Gourocki lõppjaamas otse ümber istuda oleks siiski mõistlik ühistranspordilahendus. Ettevõtja NorthLink kohta väitis *Pedersen Consulting*, et hankemenetlus oli ebapiisav ja tõi kaasa ebatõhusa teenuse, samal ajal kui *Pentland Ferries* juba osutab subsideerimata ja kasumlikku teenust. *Stromness–Scrabsteri* liini on lihtne sulgeda, säästes seeläbi maksumaksja raha.

#### 4. ÜHENDKUNINGRIIGI MÄRKUSED MENETLUSE ALGATAMISE OTSUSE JA HUVITATUD ISIKUTE MÄRKUSTE KOHTA

- (140) Ametliku uurimismenetluse algatamise otsuses teatas komisjon kahtlusest, et tingimus, mille kohaselt pidi 2007. aastal Ühendkuningriigi ametiasutuste ja ettevõtja CalMac vahel avaliku teenindamise lepingu sõlmimisega lõppenud avaliku pakkumise võitja rentima laevu ettevõtjalt CMAL, võis anda eelise ettevõtjale CalMac.
- (141) Ühendkuningriigi ametiasutused on seisukohal, et see tingimus ei andnud eelist ettevõtjatele CalMac ega CMAL. Vastupidi, nad leiavad, et täielikult nõuetele vastavate laevade kättesaadavus, mis oleks kohe lepingu algusest valmis täitma liinile esitatavaid nõudeid, oli eeliseks teistele pakkujatele, muutes potentsiaalsete pakkujate jaoks lävendi madalamaks ning luues hankemenetlusele võrdsed tingimused.
- (142) Ühendkuningriigi ametiasutused viitasid komisjoni teatisele merekabotaaži määrase tõlgendamise kohta <sup>(31)</sup> (jaotis 5.3.2.1), milles on öeldud, et „kui liikmesriikide ametiasutused omavad või kui nende käsutuses on laevu, võib need anda kõikide potentsiaalsete teenuse osutajate käsutusse samadel mittediskrimineerivatel tingimustel“. Ühendkuningriigi ametiasutused leiavad, et on peaaegu võimatu, et ühel ettevõtjal oleks kohe lepingu jõustumisel nõuetele vastavad uued laevad, mis suudaksid teenindada kõiki liine ja pidada ühendust kaugete saarte kogukondadega.

<sup>(30)</sup> EÜT L 364, 12.12.1992, lk 7.

<sup>(31)</sup> Teatis nõukogu määruse (EMÜ) nr 3577/92 (teenuste osutamise vabaduse põhimõtte kohaldamise kohta merevedudel liikmesriikides) tõlgendamise kohta, KOM(2003) 595 (lõplik) (EÜTs avaldamata).

- (143) Ametliku uurimismenetluse algatamise otsuses seadis komisjon ka kahtluse alla, kas kõikide liinide, välja arvatud Gourock–Dunooni liin, liitmine piiras ülemäära ja märkimisväärselt pakkumismenetluse käigus konkurentsi, nagu väidavad mõned huvitatud isikud.
- (144) Ühendkuningriigi ametiasutused leiavad, et kõnealuste liinide liitmine hankekonkursil oli õigustatud mitmel põhjusel: Šotimaa täitevorgani seisukohalt maksimeeris see hinna ja kvaliteedi suhte; võimaldas laevade asendamist, juhul kui võrgustiku mingil liini juhtub laevaga rike; sellega välditi tasuvamate liinide eelistamist; hõlbustati juhtimist, parandati laevade turvalisust ja hooldust; ning välditi täiendavat halduskoormust ja hoiti kokku mitme hankemenetluse korraldamise kulud.
- (145) Vastavalt komisjoni teatisele merekabotaaži määrase tõlgendamise kohta (jaotis 5.5.3) „liikmesriigid soovivad sageli liita avaliku teenindamise lepingu järgsed liinid erinevatele saartele ja erinevatelt saartelt üheks paketi, et saavutada mastaabisäästu ja tõmmata ligi ettevõtjaid. Liinide liitmine ei ole iseenesest vastuolus ühenduse õigusega, eeldusel, et liinide liitmine ei ole diskrimineeriv. Liidetud liinide asjakohase suuruse üle tuleks otsustada, pidades silmas parimat sünergiat, mida on võimalik olulisi transpordivajadusi rahuldades saavutada”.
- (146) Ametliku uurimismenetluse algatamise otsuses kahtles komisjon, kas teatud varad<sup>(32)</sup> kogusummas 1,55 miljonit naela läksid üle ettevõtjalt NorthLink 1 ettevõtjale NorthLink 2 alla turuväärtuse, kujutades seega riigiabi ettevõtjale NorthLink 2.
- (147) Ühendkuningriigi ametiasutused väitsid, et võimalus osta ettevõtjalt NorthLink 1 varasid oli pakkumiskutse dokumendis juba ette nähtud ning et seega oli kõikidel pakkujatel juurdepääs nendele varadele samadel tingimustel. Pakkumismenetluse ajal edastati kahele väljavalitud pakkujale teave müügiks olevate varade hinna kohta. Kohustust varasid osta siiski polnud, kuna pakkujad võisid eelistada omi lahendusi.
- (148) Kõikidel pakkujatel lubati laevad, seadmed ja muud varad eelnevalt üle vaadata. Märkimisväärsete varade (laevad, sadamatraktorid ja NorthLink kaubamärk summas 1,3 miljonit naela) väärtus tehti kindlaks sõltumatute hindamistega. Ülejäänud varad summas 0,25 miljonit naela hinnati turuhinnangute alusel.
- (149) Üldist majandushuvi pakkuva teenuse otsuse<sup>(33)</sup> kohta leidis Ühendkuningriik, et üldist majandushuvi pakkuva teenuse otsus hõlmab enamikku Clyde'i ja Hebriididele suunduvatest ning NorthLinki võrgustikku kuuluvatest liinidest. Ettevõtjate CalMac ja NorthLink teenindatavatest liinidest ainult neli ei ületa künnist ja neid tuleks hinnata vahetult EÜ asutamislepingu artikli 86 lõike 2 alusel.
- (150) Ühendkuningriigi ametiasutused leidsid, et ettevõtjatega CalMac ja NorthLink sõlmitud lepingud on asjakohased volituste andmist käsitlevad aktid, milles määratletakse üksikasjalikult avalike teenuste osutamise kohustuse sisu ja kestus, asjaomased ettevõtjad ja piirkonnad, ettevõtjatele antud ainu- või erioigused, hüvitise väljaarvutamise, kontrollimise ja läbivaatamise parameetrid ning ülemääraste hüvitiste maksmise vältimise ja tagasimaksmise kord.
- (151) Lisaks sellele on CalMac ja NorthLink kohustatud pidama eraldi raamatupidamisarvestust üldist majandushuvi pakkuvate teenuste ja muu tegevuse kohta, sest ainult üldist majandushuvi pakkuvatele teenustele tehtud kulutused kuuluvad hüvitamisele (kõik üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutamisel tekkivad muutuvkulud, proportsionaalne osa üldist majandushuvi pakkuvate teenuste ja muu tegevusega seotud püsikuludest ja mõistlik kasum) ning on kohustatud kehtestama asjakohase aruandlus- ja järelevalvemenetluse.
- (152) Gourock–Dunooni liini kohta mõõnsid Ühendkuningriigi ametiasutused, et võib olla kaheldav, kas ettevõtja CalMac osutatavad teenused on seaduslikud üldist majandushuvi pakkuvad teenused, sest erasektori ettevõtja pakub mere-transporditeenust praktiliselt samal liinil ilma subsidiu- mita. Ametiasutused leiavad siiski, et ettevõtja Western Ferries teenust peavad paljud kohalikud elanikud täiendavaks ja kasulikuks, kuid mitte tõhusaks asenduseks ettevõtja CalMac teenusele, tänu millele saab kesklinnast kesklinna.
- (153) Ühendkuningriigi ametiasutused teatasid komisjonile, et pärast 2006. aastal Gourock–Dunooni liinile korraldatud edutut hankemenetlust kavatsesid nad korraldada avaliku teenindamise lepingu sõlmimise eesmärgil uue avatud, läbipaistva ja mittediskrimineeriva avaliku hanke järgmiste tunnustega:
- a) avaliku teenindamise leping hõlmab kesklinnast kesklinna viivat parvlaevateenust kuueaastase avaliku teenindamise lepingu alusel;
- b) hankes nähakse ette subsidium liini teenindamiseks (vastupidiselt eelmisele hankele);

<sup>(32)</sup> Laev, sadamatraktorid, laevade varuosad, sadamavarustus, IT-riistvara, NorthLinki kaubamärk jne.

<sup>(33)</sup> Vt joonealune märkus 29.

- c) kaotatakse praegu ajagraafiku suhtes kehtivad piirangud;
- d) subsiidium hõlmab ainult reisijate vedu;
- e) edukal pakkujal on õigus osutada piiramatut tarbesõidukite veoteenust kooskõlas asjakohaste raamatupidamismeetmete ja auditi järelevalvega, et vältida ristsubsideerimist reisijate veolt tarbesõidukite veole;
- f) edukal pakkujal on õigus välja pakkuda laevadega seotud lahendusi, asendades praegu liinil sõitvad laevad uutega.
- (154) Ühendkuningriigi ametiasutused kavatsesid hankida asenduslaevad ettevõtja CMAL kaudu, kes rendib need ettevõtjale, kellega on sõlmitud avaliku teenindamise leping. Ühendkuningriigi ametiasutused leiavad, et see üldist majandushuvi pakkuv teenus on õigustatud mitmel põhjusel, mis on muuhulgas seotud teenuse sageduse ja mugavusega, reisile kuluva ajaga, integreerimisega teiste transpordivahenditega ja teenuse usaldusväärsusega.

## 5. MEETME HINDAMINE

### 5.1. RIIGIABI OLEMASOLU

#### 5.1.1. ASUTAMISLEPINGU ARTIKLI 87 LÕIKE 1 KRITERIUMID

- (155) EÜ asutamislepingu artikli 87 lõikega 1 nähakse ette, et „kui EÜ asutamislepingus ei ole sätestatud teisiti, on igasugune liikmesriigi poolt või riigi ressurssidest antav abi, mis kahjustab või ähvardab kahjustada konkurentsi, soodustades teatud ettevõtjaid või teatud kaupade tootmist, ühisturuga kokkusobimatu niivõrd, kuivõrd see kahjustab liikmesriikidevahelist kaubandust.”
- (156) Asutamislepingu artikli 87 lõikes 1 sätestatud kriteeriumid on kumulatiivsed. Seetõttu tuleb selleks, et teha kindlaks, kas eespool kirjeldatud maksed ettevõtjatele CalMac, NorthLink 1 ja NorthLink 2 olid riigiabi asutamislepingu artikli 87 lõike 1 tähenduses, tuleb välja selgitada, kas rahaline toetus:
- tõi kaasa riigi ressursside kaotuse, mida on võimalik seostada riigiga;
  - andis valikulise eelise teatavatele ettevõtjatele või teatavate kaupade tootmisele;
  - kahjustas või ähvardas kahjustada konkurentsi ning
  - kahjustas liikmesriikidevahelist kaubandust.
- (157) Eespool kirjeldatud erinevad maksed on tehtud riigi vahenditest ning on seostatavad asjaomase riigiga. Seega on asutamislepingu artikli 87 lõike 1 esimene kriteerium täidetud.
- (158) Asjaomaseid makseid kompensatsioonina saamata jäänud tulu eest ja kapitalitoetuste/-laenudena tehakse üksnes teatavatele konkreetsetele ettevõtjatele. Seega on need valikulised.
- (159) Ettevõtjate CalMac, NorthLink 1 ja NorthLink 2 regulaarne rahastamine vähendab tegevuskulusid, mis muidu oleksid ettevõtjate kanda, ning annab neile majanduslikku kasu võrreldes ettevõtjatega, kes rahastavad oma tegevust üksnes äritegevusest saadava tuluga. Selleks, et teha kindlaks, kas on tegemist eelise, mida saaks pidada riigiabi asutamislepingu artikli 87 lõike 1 tähenduses, peab komisjon hindama, kas Altmarki kohtuasja tingimused<sup>(34)</sup> on täidetud.
- (160) Kabotaažvedude turg on pärast merekabotaaži määruse jõustumist, st pärast 1993. aasta jaanuari, täielikult liberaliseeritud. Kui eelis oleks antud Altmarki kohtuasja kriteeriume arvesse võttes ükskõik millisele ettevõtjale, oleks see moonutanud konkurentsi ja kahjustanud liikmesriikide vahelist kaubandust. Asutamislepingu artikli 87 lõike 1 kolmas ja neljas kriteerium oleksid olnud samuti täidetud.
- (161) Samuti kinnitab komisjon esialgset hinnangut, mille kohaselt ei vasta maksete tegemine ettevõtjatele CalMac, NorthLink 1 ja NorthLink 2 erainvestori käitumisele tavalistes turutingimustes. Seepärast tuleb turumajandusliku investeerimise põhimõtte alusel lugeda sellised maksed riigiabiks.
- (162) Varade müük, mis toimus lepingu üleminekul ettevõtjalt NorthLink 1 ettevõtjale NorthLink 2, ei sisaldanud riigiabi elemente. Kõik ettevõtja NorthLink 1 varad, mida kasutati parvlaevateenuse osutamiseks, tehti 2004–2005. aasta avalikus hankemenetluses kõigile pakkujatele kättesaadavaks (vt eespool põhjendus 88). Varade müük kogusummas 1,5 miljonit naela toimus sõltuvalt varast tegelike turuhindade või hinnanguliste turuhindade alusel. Kuna need varad olid sama hinnaga kättesaadavad kõikidele pakkujatele ja kuna need hinnad vastasid kaupade turuhinnale, ei kaasanud nende müük riigi vahendeid ega andnud valikulist majanduslikku eelist ühelegi ettevõtjale. Seega on välistatud, et varade müük sisaldas riigiabi elemente.

<sup>(34)</sup> Vt joonealune märkus 27.

(163) Ametliku uurimismenetluse algatamise otsuses seadis komisjon kahtluse alla, kas ettevõtjale CalMac antud teatavate laenude intressimäärad olid kooskõlas turumajandusliku investeerimise põhimõttega ning sisaldasid seega riigiabi.

(164) Oluline oleks olnud kindlaks teha, kas CalMac oli saanud avaliku teenindamise kohustuse täitmiseks ülemäärast hüvitist, võttes arvesse kõiki riikliku rahastamise allikaid. Ettevõtja CalMac puhul on abikava olemasolev abi ja kuna selle kokkusobivust tuleb hinnata üksnes tulevikku silmas pidades (vt allpool jaotis 5.2), ei ole komisjonil vaja hinnata nende laenude puhul riigiabi olemasolu, sest need on seotud minevikuga.

#### 5.1.2. ALTMARKI KOHTUASJA KRITERIUMID

(165) Nagu öeldud eespool põhjenduses 112, on selleks, et teha kindlaks, kas tegemist on eelise, mis on riigiabi asutamislepingu artikli 87 lõike 1 tähenduses, peab komisjon hindama, kas Altmarki kohtuasja tingimused on täidetud.

(166) Vastavalt kohtupraktikale Altmarki kohtuasjas ei kujuta avaliku teenindamise kohustuste või lepingu täitmise eest hüvitise andmine abisaaja(te) eelistamist ning seega ei kuulu see asutamislepingu artikli 8 lõike 1 keelu kohaldamisalasse, kui kumulatiivselt on täidetud järgmised neli tingimust:

— abi saav ettevõtja on reaalselt vastutav avaliku teenindamise kohustuse täitmise eest ja see kohustus on täpselt määratletud (edaspidi „Altmarki esimene kriteerium”);

— parameetrid, mille alusel hüvitist arvutati, olid eelnevalt objektiivselt ja läbipaistvalt kindlaks määratud (edaspidi „Altmarki teine kriteerium”);

— hüvitist ei olnud suurem, kui oli vajalik avaliku teenindamise kohustuse täitmise tulenevate kulude täielikuks või osaliseks katmiseks, arvestades selle kohustuse täitmise seotud tulu ja mõistlikku kasumit (edaspidi „Altmarki kolmas kriteerium”) ning

— kui avaliku teenindamise kohustust täitvat ettevõtjat ei valitud avalikus hankemenetluses, oli sobiva hüvitise tase kindlaks määratud selliste kulude analüüsi alusel, mida oleks nende kohustuste täitmiseks kandnud keskmise suurusega, hästi korraldatud juhti-

mise ja sobivate transpordivahenditega varustatud ettevõtja, arvestades kohustuste täitmise seotud tulusid ja mõistlikku kasumit (edaspidi „Altmarki neljas kriteerium”).

#### 5.1.2.1. CalMac

(167) Ettevõtja CalMac puhul on tegemist kahe selgelt eristatava etapiga, nagu on osutatud ametliku uurimismenetluse algatamise otsuses: esimene etapp enne 2007. aasta lepingu sõlmimist, mil avaliku teenindamise kohustus anti ilma eelneva hankemenetluseta nn kohustuste kaudu otse ettevõtjale ja mil Šotimaa ametiasutused määrasid kõik avaliku teenindamise tingimused kindlaks iga-aastastes kirjades, ning teine etapp pärast 2007. aasta lepingu sõlmimist, mis leidis aset pärast avalikku hankemenetlust, kus avaliku teenindamise kohustus oli üksikasjalikult määratletud. Gourrock–Dunooni liini tuleb vaadelda eraldi, sest see jäeti 2007. aasta lepingust välja ning sellega seotud avaliku teenindamise kohustused määratletakse endiselt Šotimaa ametiasutustelt ettevõtjale CalMac saadetavates iga-aastastes kirjades.

#### a) Enne 2007. aasta lepingu sõlmimist

(168) Nagu on osutatud ametliku uurimismenetluse algatamise otsuses, pole kahtlust, et enne 2007. aasta lepingu sõlmimist ei vastanud ettevõtjale CalMac pandud avaliku teenindamise kohustuse eest antud hüvitist Altmarki kohtuasja kriteeriumitele. Avaliku teenindamise kohustused ei olnud volituste andmist käsitlevas aktis selgelt määratletud. Lisaks sellele ei olnud ametlikus aktis selgelt määratletud avaliku teenindamise kohustuse nõuded, nagu teenindatavad sadamad ning teenuse osutamise regulaarsus, pidevus ja sagedus. Hüvitise arvutamise parameetrid ei olnud eelnevalt läbipaistvalt kindlaks määratud, samuti ei olnud kindlaks määratud hüvitise tase keskmise ettevõtja kulude analüüsi põhjal. Seega kinnitatakse ametliku uurimismenetluse algatamise otsuse esialgselt hinnangut.

(169) Kuna Gourrock–Dunooni liini teenindamise hüvitamine toimub endiselt samadel alustel, kohaldatakse eespool kirjeldatud hindamist ka kõnealuse liini suhtes.

#### b) Pärast 2007. aasta lepingu sõlmimist

*Altmarki esimene kriteerium – täpselt määratletud avaliku teenindamise kohustus*

(170) Kõnealuse sektori suhtes kehtib määrus, milles on määratletud, milliseid elemente peaks avaliku teenindamise kohustuse piisav määratlus sisaldama. Seepärast tuleks Altmarki esimest kriteeriumi hinnata merekaabataži määruse artikli 4 alusel, milles on sätestatud nõuded, mida avaliku teenindamise kohustus peaks hõlmama: teenindatavad sadamad, regulaarsus, pidevus, sagedus, võime teenust osutada, tasumäärad ja laevapere.

- (171) 2007. aasta leping on selle tingimusega selgelt kooskõlas, määratledes üksikasjalikult kõik need parameetrid. Pakkumisdokumendis ei ole laevapere täpne arv määratletud, kuid näiteks teenuse kvaliteedi ja tööhõive eeskirjade kohta esitatud nõuded ei võimalda suuri kõikumisi.
- (172) Avaliku teenindamise lepingul on ka mõistlik kehtivusaeg – kuus aastat – kooskõlas ühenduse suunistega mere-transportile antava riigiabi kohta (edaspidi „merendusala suunised“) <sup>(35)</sup>.
- Altmarki teine kriteerium – hüvitise arvutamise parameetrite eelnev, objektiivne ja läbipaistev määratlemine*
- (173) Altmarki hindamise kontekstis nõutakse teises kriteeriumis, et hüvitise arvutamise parameetrid oleksid eelnevalt objektiivselt määratletud, võttes arvesse kõiki tegureid (nt kütuse hind, investeeringud uutesse laevadesse jne).
- (174) Ühest küljest olid hüvitise arvutamise parameetrid enne avaliku teenindamise kohustuse täitmahakkamist üsna selged. Need võrdusid pakkujate üksikasjalikult määratletud kuludega, millele oli liidetud kokkulepitud kasumimarginaal ja millest oli lahutatud eeldatav kasum, mida saadakse parvlaevateenuse osutamisel. Kehtib sissenõudmise klausel, milles on öeldud, et kui ületatakse kokkulepitud kasumimarginaali, vähendatakse sellele vastavalt subsideerimist. Need arvutused tehakse kuueaastase lepingu iga aasta kohta enne lepinguperioodi algust (edaspidi „põhistsenaarium“). Avaliku teenindamise lepingus on sätestatud mitmed erakorralised juhtumid, mis võivad tuua kaasa hüvitise suuruse ümbervaatamise (nt ootamatud sadamatööd, uute laevade hankimine, palkade tõstmine jne).
- (175) Teisalt vaadatakse iga lepinguaasta lõpus põhistsenaarium läbi, et kajastada eelneva aasta tegelikke kulusid. Erandkorras võib põhistsenaariumi vaadata läbi ka enne aasta lõppu. Lepinguperioodil võib hüvitist suurendada või vähendada mitmel korral. Läbivaatamise ettepaneku teeb ettevõtja (CalMac) ja Šotimaa täitevorgan peab selle heaks kiitma. Erimeelsuste puhul on võimalik anda asi läbivaatamiseks eksperdile. Kuigi avaliku teenindamise leping sisaldab mõningaid viiteid selle kohta, kuidas hüvitise suurust teataval ootamatutel asjaoludel kohandada, ei ole selliste kohandamiste täpsed parameetrid eelnevalt teada. Hüvitise suurust kohandatakse pigem Šotimaa täitevorgani ja ettevõtja CalMac vahelise vahekohtumenetlusega, mis hõlmab tõenäoliselt ka eksperdi sekkumist. Vahekohtumenetluse kriteeriumid ei ole kõikide võimalike juhtude jaoks eelnevalt objektiivselt sätestatud. Vahekohtumenetlus toob kaasa läbipaistvuse puudumise hüvitise arvutamise parameetrite määramisel. Samuti tekitab see ohu, et aastate lõikes antud hüvitiste suurus varieerub ega sõltu läbipaistvatest, eelnevalt määratletud ja objektiivsetest kriteeriumitest.
- (176) Seega ei ole komisjonil võimalik anda kindlalt hinnangut selle kohta, kas Altmarki teine kriteerium on täidetud.
- Altmarki kolmas kriteerium – ülemäärase hüvitamise puudumine (sealhulgas mõistlik kasu)*
- (177) Nagu eelmises jaotises osutatud, on hüvitise arvutamise parameetrid üldjuhul selgelt kindlaks määratud, välja arvatud kriteeriumid, mida kasutatakse teataval asjaoludel ette nähtud vahekohtumenetluses. Kuigi mõned hüvitise arvutamise parameetrid ei ole eelnevalt täpselt kindlaks määratud, leiab komisjon, et sellistel asjaoludel on olemasolev hüvitise suuruse läbivaatamise menetlus asjakohane ja piisav, et vältida ülemäärast hüvitamist. Seda seetõttu, et võimalik täiendav hüvitis põhineb tegelikel kuludel. Seega on Altmarki kolmas kriteerium täidetud (vt ka jaotis 5.3.3.3).
- Altmarki neljas kriteerium – hankemenetlus (juhul kui hanget ei korraldata, kulude arvutamine keskmise ettevõtja kulude põhjal)*
- (178) Kõnealusel juhul anti avaliku teenindamise kohustus pärast avalikku hankemenetlust.
- (179) Esmalt tuleb hinnata, kas hange oli hästi kavandatud, õiglane, avatud ja läbipaistev. Vastupidisel juhul võis avaliku teenindamise kohustuse täitmine maksta riigile rohkem kui minimaalselt vajalik.
- (180) Hüvitatud isikute tõstatatud küsimused käsitlesid sellega seoses kõikide liinide, välja arvatud Gourock–Dunooni liini, liitmist hankes ning nõuet, et edukas pakkuja kasutaks ettevõtja CMAL laevu.
- (181) Liinide liitmise suhtes väideti, et see kõrvaldas tõhusalt rivaalid, sest CalMac, mis juba osutas kõiki teenuseid, oli ainus pakkuja, kes oli suuteline tegema pakkumise kõikide liinide peale.
- (182) Siiski oli ka teine pakkuja (V-Ships), kes tegi pakkumise kõikide liinide peale. Lõpuks taandas V-Ships end menetlusest väitega, et ettevõtja CMAL laevade kasutamise tingimus takistab uuenduste läbiviimist ja piirab osutatavate teenuste paindlikkust.

<sup>(35)</sup> ELT C 13, 17.1.2004, lk 3.

- (183) Geograafiline piirkond, mida 26 liini hõlmavad, on suhteliselt ühetaoline: kõik liinid on suhteliselt lühikesed (pikim ligikaudu 100 kilomeetrit) ja sadamad on suhteliselt lähestikku (mandril pikim vahemaa ligikaudu 250 kilomeetrit).
- (184) Ühendkuningriigi ametiasutused esitasid usaldusväärseid argumente, millega põhjendati 26 liini liitmist.
- (185) Ametiasutused väitsid, et liitmine tagab laevastiku paindlikkuse, mida on vaja võrgustiku parimaks teenindamiseks. Näiteks laeva rikke puhul on asenduslaeva viivitamatu leidmine elutähtsa ühenduse tagamise seisukohalt väga oluline. Tagavaralaevu on vaja ka kehvade ilmastikututingimuste puhul ning siis, kui laevad vajavad remonti või tekib ootamatu vajadus suurema veomahu järele. Praegu suudab CalMac tagada asenduslaeva sageli tänu sellele, et suunab laevu järjest ühelt liinilt teisele. Kui liinide võrgustikku teenindaks mitu ettevõtjat, oleks pideva teenuse tagamine ja veomahu optimeerimine keerulisem.
- (186) Lisaks sellele soodustab liinide liitmine võrgustiku integreerimist, muutes lihtsamaks laevaliikluse ja sadamatoimingute ohutuse, kvaliteedi ja keskkonnaaspektide ühendamise ja normide ühtlase rakendamise kogu võrgustikus. Ühendkuningriigi Veeteede ja Rannavalve Ameti Šotimaa ja Iirimaa piirkondlik osakond (United Kingdom's Maritime & Coastguard Agency Regional Office for Scotland and Ireland) on selgelt öelnud, et võrgustiku killustamine ei pruugi olla kõige tõhusam viis ohutu ja usaldusväärse teenuse osutamise tagamiseks.
- (187) Lisaks annab liinide liitmine mastaabisäästu, eelkõige piletitite müügi ja turunduse seisukohalt ning toetab terviklikku transpordisüsteemi, mille raames on klientidel võimalik broneerida piletid üheainsa tehinguga mitmele liinile. Sama kehtib ka turismi edendamise kohta.
- (188) Võib väita, et kulude minimeerimiseks tuleks hanked korraldada iga liini peale eraldi. Komisjon tunnustab siiski, et üksikute hangetega (26 hanget) kaasnevad halduskulud ja -koormus on liiga suured.
- (189) Samuti oleks võinud kaaluda vahepealset lahendust, kus liidetakse üksnes osa liinidest, kuid sellisel juhul võis üksnes oletada, kas sellise hankemenetluse maksumus oleks riigieelarve kulude seisukohalt olnud suurem või väiksem kui tegelik maksumus liidetud hankemenetluse puhul.
- (190) Komisjoni teatises merekabotaaži määruse tõlgendamise kohta (jaotis 5.5.3) on öeldud, et „liikmesriigid soovivad sageli avaliku teenindamise lepingu kohaselt teenindatavaid liine erinevatele saartele ja erinevatelt saartelt liita, et saavutada mastaabisäästu ja tõmmata ligi ettevõtjaid. Liinide liitmine ei ole iseenesest vastuolus ühenduse õigusega, eeldusel, et liinide liitmine ei ole diskrimineeriv. Liidetud liinide asjakohase suuruse üle tuleks otsustada, pidades silmas parimat sünergiat, mida on võimalik olulisi transpordivajadusi rahuldades saavutada”.
- (191) Võttes arvesse õigusraamistikku, milles on liinide liitmine selgesõnaliselt lubatud, ja Ühendkuningriigi mõistlikke argumente, ei saa järeldada, et liinide liitmine oleks hankemenetluse tarbetult ebaõiglane tingimus ja suurendaks vältimatult riigi tehtavaid kulutusi avaliku teenindamise kohustuse täitmiseks.
- (192) Edukale pakkujale esitatud nõue kasutada ettevõtja CMAL varasid oli hanke mõistlik nõue, arvestades seda, et Šotimaa ametiasutused olid selgelt huvitatud olemasolevate laevade kasutamisest, mitte nende kasutult seismisest või nimetatud varade müümisest. Teatises merekabotaaži määruse tõlgendamise kohta (jaotis 5.3.2.1) on sätestatud, et „kui liikmesriikide ametiasutused omavad või kui nende käsutuses on laevu, võib need anda kõikide potentsiaalsete teenuse osutajate käsutusse ühesugustel mittediskrimineerivatel tingimustel”. Lisaks sellele on see pakkujate suhtes erapooletu tingimus, arvestades seda, et kõik pakkujad peaksid maksma ühe ja sama laeva kasutamise eest samasugust hinda. Kuigi see nõue on õiguspärane, võib see suurendada teenuse maksumust. Juhul kui pakkujatel on lubatud esitada alternatiivseid lahendusi, ei saa välistada, et see vähendab kokkuvõttes avaliku teenindamise kohustuse netokulusid.
- (193) Lisaks sellele võib ühel ettevõtjal, arvestades Šotimaa Läänesaartega ühendust pidavate laevade eripärasid, olla keeruline leida kohe lepingu jõustumisel nõuetele vastavad uued laevad, mis suudaksid teenindada kõiki liine ja pidada ühendust kaugete saartega.
- (194) Ettevõtjal CalMac oli pakkumisel konkurentsieelis, sest ta juba teenindas kõnealuseid liine, kuid oleks vale järeldada, et selle eelise tõttu oli hange nimetatud ettevõtjale sobivalt välja töötatud ning kõrvaldas tõhusalt teised pakkujad<sup>(36)</sup>.
- (195) Seetõttu järeldatakse, et hankemenetlus viidi läbi asjakohaselt ning et see oli avatud, mittediskrimineeriv ja läbipaistev.

<sup>(36)</sup> Tegelikult osales pakkumises veel üks pakkuja.



(196) Nagu eespool osutatud, vaadatakse hüvitise arvutamise parameetrid läbi vähemalt kord aastas. Mõnel juhul on selline läbivaatamine ettevõtja ja Šotimaa ametiasutuste vahelise vahekohtumenetluse tulemus. Sellest tulenevalt on võimalus, et riik peab eraldama ettevõtjale rohkem (või vähem) vahendeid kui pakkumises ette nähtud hüvitis.

(197) Kui pakkumiskutses oleks nõutud, et pakkujad kohustuksid kuueaastase lepinguperioodi jooksul teenust pakkuma kindlaks määratud hüvitise abil, võttes ise kõik riskid, ei oleks riigil mingeid riske ja see minimeeriks teoreetiliselt kulusid. Siiski ei saa välistada võimalust, et kui pakkujad peaksid ise võtma kõik tegevusega seotud riskid, ei oleks ükski ettevõtja nõus pakkumist tegema või et pakkujad teeksid palju kõrgema pakkumise, mis hõlmaks lisariski.

(198) Seega ei ole võimalik täiesti kindlalt järeldada, et Altmarki neljas kriteerium on täidetud.

#### Järeldus

(199) Arvestades seda, et ei ole võimalik täiesti kindlalt järeldada, et Altmarki teine ja neljas kriteerium on täidetud, loetakse ettevõtjaga CalMac sõlmitud avaliku teenindamise leping riigiabi elemente sisaldavaks.

#### 5.1.2.2. NorthLink

##### a) NorthLink 1 (2002–2006)

*Altmarki esimene kriteerium – täpselt määratletud avaliku teenindamise kohustus*

(200) Nagu põhjenduses 170 osutatud, kehtib kõnealusel konkreetsetes sektoris määrus, milles on sätestatud, milliseid elemente peaks avaliku teenindamise kohustuse piisav määratlus sisaldama. Seepärast tuleks Altmarki esimest kriteeriumi hinnata merekabotaaži määruuse artikli 4 alusel.

(201) On ilmne, et pakkumiskutse vastas nimetatud kriteeriumile, sest selles olid üksikasjalikult määratletud kõik merekabotaaži määruuses osutatud parameetrid, st teenindatavad sadamad, regulaarsus, pidevus, sagedus, võime teenust osutada, tasumäärad ja laevapere. Seda kinnitab ka Šotimaa riigikontrolli detsembris 2005 avaldatud aruanne.

(202) Avaliku teenindamise lepingu periood oli samuti alla kuue aasta, nagu soovitati merendusalaastes suunistes.

*Altmarki teine kriteerium – hüvitise arvutamise parameetrite eelnev, objektiivne ja läbipaistev määratlemine*

(203) Ühest küljest olid hüvitise arvutamise parameetrid enne avaliku teenindamise kohustuse täitmahakkamist üsna selged. Need võrdusid pakkujate 203 üksikasjalikult määratletud kuludega, millele oli liidetud kokkulepitud kasumimarginaal ja millest oli lahutatud eeldatav kasum, mida saadakse parvlaevateenuse osutamisel. Kehtis sissenõudmise klausel, milles on öeldud, et kui kokkulepitud kasumimarginaali ületatakse, jagatakse lisakasum Šotimaa täitevorganiga. Enamik majandus- ja finantsriske jäid eduka pakkuja kanda (risk, et tegelikud kulud ületavad hinnangulised, et nõudlus teenuse järele väheneb, inflatsioonirisk jne).

(204) Teisalt jäid osad riskid Šotimaa täitevorgani kanda või jagati poolte vahel, nimelt poliitika (ELi või siseriikliku) muutumise risk ja seadusandlikud riskid (nt ettevõtte tulumaksuseaduse muutumine). Lepingu kohaselt pidi Šotimaa täitevorgan maksma ettevõtjale NorthLink 1 täiendavaid toetusi, kui viimase kapitalitulu jääb teatud määrast allapoole või kui tema tulused mõjutavad teised tegurid, mis ei ole tema kontrolli all (nt üle 10 %-line kütusehinna tõus). Täiendavaid makseid tehti pärast ettevõtja NorthLink 1 rahalisi raskusi 2003. aastal ja 2004. aastal allkirjastati muudatusprotokoll, milles nähti ette ettevõtjale NorthLink 1 igakuiste maksete tegemine ning võimalus teha täiendavaid makseid, sõltuvalt ettevõtja NorthLink 1 finantstulemustest.

(205) Esialgses lepingus ette nähtud hüvitise taset ületava täiendava rahastamise võimalusi ei määratud kindlaks eelnevate, objektiivsete ja läbipaistvate parameetrite alusel, nagu näitab sellest tulenev vajadus anda täiendavaid vahendeid väljaspool avaliku teenindamise lepinguga võetud kohustusi. Igal juhul ei olnud muudatusprotokolli kohaste täiendava rahastamise võimaluste ja ettevõtjale NorthLink 1 pärast rahalisi raskusi tehtud täiendavate maksete aluseks objektiivsed ja läbipaistvad parameetrid.

(206) Seega ei ole võimalik täiesti kindlalt järeldada, et Altmarki teine kriteerium on täidetud.

*Altmarki kolmas kriteerium – ülemäärase hüvitamise puudumine (sealhulgas mõistlik kasu)*

(207) Nagu eelmises jaotises osutatud, olid hüvitise arvutamise parameetrid üldjuhul selgelt kindlaks määratud, välja arvatud kriteeriumid, mida kasutatakse teatavatel asjaoludel ette nähtud vahekohtumenetluses. Kuigi mõned hüvitise arvutamise parameetrid ei olnud eelnevalt täpselt kindlaks määratud, oli sellistel asjaoludel hüvitise suuruse läbivaatamise menetlus ülemäärase hüvitamise vältimiseks asjakohane. Seega vastas ettevõtjaga NorthLink 1 sõlmitud avaliku teenindamise leping Altmarki kolmandale kriteeriumile.

*Altmarki neljas kriteerium – hankemenetlus (juhul kui hanget ei korraldata, kulude arvutamine keskmise ettevõtja kulude põhjal)*

- (208) Nagu ettevõtja CalMac puhul juba eespool osundati (põhjendus 178), anti avaliku teenindamise kohustus ettevõtjale NorthLink pärast avalikku hankemenetlust.
- (209) Seepärast tuleb esmalt hinnata, kas hange oli hästi kavandatud, õiglane, avatud ja läbipaistev. Vastupidisel juhul võis avaliku teenindamise kohustuse täitmine maksta riigile rohkem kui minimaalselt vajalik.
- (210) Pakkumismenetlus hõlmas kahte liini (eespool analüüsitud ettevõtja CalMac puhul 26 liini, vt eespool põhjendused 183–191). Seega on liinide liitmise küsimus ettevõtjate NorthLink 1 ja NorthLink 2 puhul vähem asjakohane kui ettevõtja CalMac puhul. Samadel põhjustel, mida kirjeldati eespool ettevõtja CalMac puhul, leiab komisjon, et kahe liini liitmine ei sea kahtluse alla, et hange oli avatud, mittediskrimineeriv ja läbipaistev.
- (211) Ettevõtjale NorthLink 1 muudatusprotokolli alusel antud subsiidiumite, mis ületasid esialgses lepingus ette nähtud hüvitise taset, aluseks ei olnud avalik pakkumismenetlus ja neid ei määratud kindlaks keskmise ettevõtja kulude analüüsi alusel. Tegelikult muutis muudatusprotokoll lepingu rakendamise ajal kehtestatud saamata jäänud tulu eest antava uue kompensatsioonisüsteemiga esialgse hanke sisu ja ulatust, mõjutades seeläbi hanke läbipaistvust eelkõige selle potentsiaalsetele pakkujatele esitamise viisi suhtes.
- (212) Seega ei ole võimalik täiesti kindlalt järeldada, et Altmarki neljas kriteerium on täidetud.

#### *Järeldused*

- (213) Arvestades, et ei ole võimalik täiesti kindlalt järeldada, et Altmarki teine ja neljas kriteerium on täidetud, loetakse ettevõtjaga NorthLink 1 sõlmitud avaliku teenindamise leping riigiabi elemente sisaldavaks.

#### **b) NorthLink 2 (2006–2012)**

*Altmarki esimene kriteerium – täpselt määratletud avaliku teenindamise kohustus*

- (214) Nagu eespool osutatud, kehtib kõnealuses konkreetses sektoris määrus, milles on sätestatud, milliseid elemente peaks avaliku teenindamise kohustuse piisav määratlus sisaldama. Seetõttu tuleks Altmarki esimest kriteeriumi hinnata merekabotaazi määruise artikli 4 alusel.
- (215) On selge, et pakkumiskutse vastas nimetatud kriteeriumile, sest selles olid üksikasjalikult määratletud kõik

merekabotaazi määruises osutatud parameetrid, st teenindatavad sadamad, regulaarsus, pidevus, sagedus, võime teenust osutada, tasumäärad ja laevapere.

- (216) Avaliku teenindamise lepingu periood oli samuti alla kuue aasta, nagu soovitati merendusalaalastes suunistes.

*Altmarki teine kriteerium – hüvitise arvutamise parameetrite eelnev, objektiivne ja läbipaistev määratlemine*

- (217) Ühest küljest olid hüvitise arvutamise parameetrid enne avaliku teenindamise kohustuse täitmahakkamist üsna selged. Need võrdsid pakkujate üksikasjalikult määratletud kuludega, millele oli liidetud kokkulepitud kasumimarginaal ja millest oli lahutatud eeldatav kasum, mida saadakse parvlaevateenuse osutamisel. Kehtib sissenõudmise klausel, milles on öeldud, et kui kokkulepitud kasumimarginaali ületatakse, jagatakse lisakasum Šotimaa täitevorganiga. Ettevõtjaga NorthLink 2 sõlmitud lepingus on enamik riske Šotimaa täitevorgani kanda või peavad pooled neid jagama (ilmastikuriskid, inflatsioonirisk, risk, et nõudlus teenuse järele väheneb, transpordipoliitika muutumise risk jne).
- (218) Teisalt vaadatakse sarnaselt ettevõtjaga CalMac sõlmitud avaliku teenindamise lepinguga igal lepinguaastal subsiidiumid eelneva aasta tegelike majandustulemuste alusel läbi. Ettevõtja esitab muudetud põhistsenaariumi projekti, mille Šotimaa täitevorgan peab heaks kiitma. Erimeelsuste puhul kutsutakse vahekohtunikuks ekspert. Kuigi avaliku teenindamise lepingus on mõned viited selle kohta, kuidas hüvitise suurust teatavatel ootamatutel asjaoludel kohandada, ei ole selliste kohandamiste täpsed parameetrid eelnevalt teada. Hüvitise suurust kohandatakse pigem Šotimaa täitevorgani ja ettevõtja NorthLink 2 vahelise vahekohtumenetlusega, mis hõlmab tõenäoliselt ka eksperdi sekkumist. Komisjon märgib, et vahekohtumenetluse kriteeriumid ei ole kõikide võimalike juhtude jaoks eelnevalt objektiivselt sätestatud. Vahekohtumenetlus toob kaasa läbipaistvuse puudumise hüvitise arvutamise parameetrite määramisel. Samuti tekitab see ohu, et aastate lõikes antud hüvitiste suurus varieerub ega sõltu läbipaistvatest, eelnevalt määratletud ja objektiivsetest kriteeriumitest. Seega ei ole võimalik täiesti kindlalt kindlaks määrata, kas Altmarki teine kriteerium on täidetud.

*Altmarki kolmas kriteerium – ülemäärase hüvitamise puudumine (sealhulgas mõistlik kasu)*

- (219) Nagu eelmises jaotises osutatud, on hüvitise arvutamise parameetrid üldjuhul selgelt kindlaks määratud, välja arvatud kriteeriumid, mida kasutatakse teatavatel asjaoludel ette nähtud vahekohtumenetluses. Kuigi mõned hüvitise arvutamise parameetrid ei ole eelnevalt täpselt kindlaks määratud, oli olemasolev hüvitise suuruse läbivaatamise menetlus sellistel asjaoludel asjakohane ja

piisav, et vältida ülemäärast hüvitamist. Seda seetõttu, et võimalik täiendav hüvitis põhineb tegelikel kuludel. Seega on Altmarki kolmas kriteerium täidetud (vt ka jaotis 5.3.4.3).

*Altmarki neljas kriteerium – Hankemenetlus (juhul kui hanget ei korraldata, kulude arvutamine keskmise ettevõtja kulude põhjal)*

- (220) Kõnealusel juhul anti avaliku teenindamise kohustus pärast avalikku hankemenetlust.
- (221) Esmalt tuleb hinnata, kas hange oli hästi kavandatud, õiglane, avatud ja läbipaistev. Vastupidisel juhul võis avaliku teenindamise kohustuse täitmine maksta riigile rohkem kui minimaalselt vajalik.
- (222) Nagu ettevõtja NorthLink 1 puhulgi ei sea kahe liini liitmine kahtluse alla seda, kas hange oli avatud, mitte-diskrimineeriv ja läbipaistev.
- (223) Nagu ettevõtja CalMac puhulgi, on hankedokumentides edukale pakkujale esitatud nõue kasutada ettevõtja NorthLink 1 varasid mõistlik nõue, arvestades seda, et Šotimaa ametiasutused olid selgelt huvitatud olemasolevate laevade kasutamisest, mitte nende kasutult seismisest või nimetatud varade müümisest. Lisaks sellele on see pakkujate jaoks erapooletu tingimus, arvestades seda, et kõik pakkujad peaksid maksma ühe ja sama laeva kasutamise eest samasugust hinda. Kuigi see nõue on õiguspärane, võib see suurendada teenuse maksumust. Juhul kui pakkujatel on lubatud esitada alternatiivseid lahendusi, ei saa välistada, et see vähendab kokkuvõttes avaliku teenindamise kohustuse netokulusid.
- (224) Nimetatud põhjustel ja kooskõlas eespool seoses ettevõtjaga CalMac esitatud hinnanguga<sup>(37)</sup> ei ole komisjonil võimalik täiesti kindlalt järeldada, et Altmarki neljas kriteerium on täidetud.

#### Järeldused

- (225) Arvestades seda, et ei ole võimalik täiesti kindlalt järeldada, et Altmarki teine ja neljas kriteerium on täidetud, loetakse ettevõtjaga NorthLink 2 sõlmitud avaliku teenindamise leping riigiabi elemente sisaldavaks.

## 5.2. ABI OLEMUS

### 5.2.1. ÜLDISED KAAALUTLUSED

- (226) Olles kindlaks teinud, et ettevõtjatele CalMac, NorthLink 1 ja NorthLink 2 antud summad on riigiabi asutamisle-

pingu artikli 87 lõike 1 tähenduses, peab komisjon hindama, kas riigiabi on olemasolev või uus abi. Sellega seoses tuleb märkida, et ametliku uurimismenetluse algatamisel ei esitanud komisjon küsimust, kas abi tuleb käsitleda uue või olemasoleva abina.

- (227) Nagu eespool osutatud,<sup>(38)</sup> sai ametliku uurimismenetluse käigus siiski selgeks, et osa abist võib abi eraldavate sätete jõustumise kuupäeva silmas pidades lugeda olemasolevaks abiks. Seepärast otsustas komisjon algatada paralleelselt ametliku uurimismenetlusega menetlusmääruse artikliga 17 ette nähtud koostöömenetluse.
- (228) Olemasoleva riigiabi puhul on komisjon kohustatud kontrollima üksnes selle kokkusobivust antud hetkel ning tegema ettepanekuid muudatuste tegemiseks tulevikus. Uue abi puhul on komisjon vastupidi kohustatud kontrollima ka abi kokkusobivust minevikus.
- (229) Muudetud menetlusmääruse artikli 1 punkti b alapunkti i alusel on olemasolev abi „igasugune abi, mis oli olemas enne asutamislepingu jõustumist vastavates liikmesriikides, see tähendab abiprogrammid ja individuaalne abi, mis kehtisid enne ja mida rakendatakse ka pärast asutamislepingu jõustumist, ilma et eelõeldu piiraks Austria, Soome ja Rootsi ühinemisakti artiklite 144 ja 172, Tšehhi Vabariigi, Eesti, Küprose, Läti, Leedu, Ungari, Malta, Poola, Sloveenia ja Slovakkia ühinemisakti IV lisa punkti 3 ning Bulgaaria ja Rumeenia ühinemisakti V lisa punkti 2 ja punkti 3 lõike b ning nimetatud lisa liite kohaldamist”.
- (230) Vastavalt komisjoni 21. aprilli 2004. aasta määruse (EÜ) nr 794/2004 (millega rakendatakse nõukogu määrust (EÜ) nr 659/1999, millega kehtestatakse üksikasjalikud eeskirjad EÜ asutamislepingu artikli 93 kohaldamiseks)<sup>(39)</sup> (edaspidi „rakendusmäärus”) artikli 4 lõikele 1 „tähendab olemasoleva toetuse muudatus mis tahes muutust, välja arvatud puhtalt formaalsed või halduslikud muudatused, mis ei mõjuta toetusmeetme ühisturule vastavuse hindamist”.

- (231) Väljakujunenud pretsedendiõiguse kohaselt<sup>(40)</sup> ei peaks iga muudatus olemasolevas abis käsitama kui olemasoleva abi muutmist uueks abiks. Esimese Astme Kohtu sõnul „muutub esialgne kava uueks abikavaks vaid siis, kui muudatus mõjutab esialgse kava tegelikku sisu. Kui uus element on selgelt eristatav esialgsest kavast, ei ole kahtlust, et muudatus on oluline”.

<sup>(38)</sup> Vt eespool põhjendus 9.

<sup>(39)</sup> ELT L 140, 30.4.2004, lk 1.

<sup>(40)</sup> Esimese Astme Kohtu 30. aprilli 2002. aasta otsus liidetud kohtuasjades T-195/01 ja T-207/01: *Gibraltar vs. komisjon*, EKL 2002, lk II-2309.

<sup>(37)</sup> Vt eespool põhjendused 178–198.

- (232) Esimese Astme Kohus selgitas samuti, et see „(...) kas abi võib kvalifitseerida uueks abiks või olemasoleva abi muudatuseks, tuleb kindlaks teha uut abi käsitlevate sätete alusel”<sup>(41)</sup>. Kui asjaomaseid õigusnorme pole eelise olemuse või abisaajate toimingute suhtes muudetud, ei ole tegemist uue abiga.
- (233) Seetõttu tuleb hinnata õigusraamistikule ja abikava arengule tuginedes, kas Ühendkuningriigi ELiga ühinemisest alates 1973. aastal on toimunud sisulisi muudatusi, mis sisaldaksid uut abi. Pretsedentiõigus viitab eelise olemuse muudatustele, saavutatavatele eesmärkidele, abisaajale ja finantseerimisallikale.
- (234) Samuti tuleb hinnata, kas hilisemad muudatused on eristatavad esialgselt meetmest või mõjutavad eristamatud muudatused esialgse õigusraamistiku tegelikku sisu, st eelise olemust või rahastamisallikat, abi eesmärki, abisaajaid või abisaajate tegevuste ulatust, nii et esialgne meede muutub tervikuna uueks abiks.
- 5.2.2. CALMAC
- (235) Ettevõtja CalMac osutas parvlaevateenust Šotimaa saartele ammu enne Ühendkuningriigi Euroopa Ühendusega ühinemist 1973. aastal.
- (236) Subsiidiumi andmise esialgne õigusraamistik oli 1960. aasta seaduse laevandusteenuste osutamise kohta mägismaal ja saartel jaotise 2 lõige 1, mille alusel oli Šotimaa ministritel (Scottish Ministers)<sup>(42)</sup> õigus anda avalikku meretransporditeenust osutavatele isikutele toetusi/laene. Seaduse paragrahvi 2 lõigetes 3 ja 4 on sätestatud, et kui toetus/laen oli suurem kui 10 000 naela, tuli kasutada „kohustust” (mis praktikas tähendas teisest õigusakti) ning et sellise kohustuse pidi heaks kiitma Šotimaa parlament<sup>(43)</sup>.
- (237) 10. oktoobril 2005 jõustunud Šotimaa 2005. aasta transpordiseaduse paragrahvi 45 lõikega 1 tühistati 1960. aasta seaduse nimetatud sätted, kuid paragrahvi 45 lõikes 2 sätestati, et kõik enne 10. oktoobrit 2005 jõustunud kohustused jäävad ka edaspidi jõusse. See tähendas, et 7. aprilli 1995. aasta kohustus, millega anti avaliku teenindamise kohustus ettevõtjale CalMac, jäi jõusse ka pärast 2005. aasta seaduse jõustumist.
- (238) Alates 1. oktoobrist 2006, mil CalMac'i kontsern korraldati ümber ja Gourock–Dunooni liini teenindamiseks loodi uus juriidiline isik, on kõnelausel liinil avaliku teenindamise kohustuse täitmiseks antava hüvitise aluseks Šotimaa 2001. aasta transpordiseaduse, muudetud Šotimaa 2005. aasta transpordiseadusega, paragrahvi 70 lõige 1.
- (239) Kuni 1. oktoobrini 1997, mil jõustus parvlaevateenuste osutamise leping Clyde'i lahel ja Hebriididel, määrati avaliku teenindamise kohustus kindlaks Šotimaa ministrite poolt ettevõtjale CalMac edastatud iga-aastastes kirjades (regulaarsus, sagedus, veomahud, pileti hinnad ja toetuse suurus).
- (240) Alates 1. oktoobrist 2007 on avaliku teenindamise kohustuse nõuded avaliku pakkumismenetluse tulemusel sõlmitud avaliku teenindamise lepingu osa, välja arvatud Gourock–Dunooni liin.
- (241) Gourock–Dunooni liini puhul on subsiidiumi eraldamise vajadus alates 1. oktoobrist 2007 määratud kindlaks halduslikul teel, lähtudes ettevõtja iga-aastasest rahastamiskavast, mille on heaks kiitnud Šotimaa ministrid, ning tegelikust puudujäägi katmise vajadusest, mille Šotimaa valitsus on tuvastanud aasta jooksul toimunud jälgimise käigus.
- (242) Eespool öeldut silmas pidades on komisjon seisukohal, et abikava algusest alates on selle eesmärk jäänud samaks. Eesmärk on osutada parvlaevateenuseid Šotimaa saarte vahel.
- (243) Abikava õigusliku aluse areng ei muutnud oluliselt ettevõtjale CalMac 1973. aastast alates antud eelise olemust. CalMac on saanud pidevalt kompensatsiooni saamata jäänud tulu eest, kapitalitoetusi ja -laene (kaide ja sadamate infrastruktuuri parandamiseks ning laevade hankimiseks). Finantseerimisallikas ei ole samuti muutunud, sest kõik vahendid tulevad jätkuvalt riigi eelarvest.
- (244) Iga-aastaste hüvitiste summad on regulaarselt tõusnud. Seda ei tasu siiski käsitada uue abina. Nagu Euroopa Kohus on selgitanud<sup>(44)</sup> „(...) uue abi tekkimist või olemasoleva abi muutumist ei saa hinnata abi ulatuse põhjal või, konkreetsemalt, selle suuruse põhjal rahanduslikus mõttes ettevõtja eluea mis tahes hetkel, kui abi antakse varasemate põhikirjasätete alusel, mida ei ole muudetud.”

<sup>(41)</sup> Euroopa Kohtu 9. august 1994. aasta otsus kohtuasjas C-44/93: *Namur-Les Assurances du Crédit*, EKL 1994, lk I-3829.

<sup>(42)</sup> Enne täitevvõimu detsentraliseerimist 1999. aastal Šotimaa ministrium, Ühendkuningriigi valitsuse osakond.

<sup>(43)</sup> Enne täitevvõimu detsentraliseerimist Ühendkuningriigi parlament.

<sup>(44)</sup> Vt joonealune märkus 41.

- (245) Komisjon on seisukohal, et abisummade suurenemine on tingitud avaliku teenuse osutaja suurenenud finantsvajadusest avaliku teenindamise kohustuse täitmisel, samal ajal kui avaliku teenindamise kohustus, rahastamiskord ja hüvitist käsitlevad põhikirjasätete muudatused ei ole olulisi muudatusi läbi teinud.
- (246) Abisaaja on olnud abikava algusest saadik sama. Kuigi ettevõtja CalMac korraldati 2006. aastal ümber, on ta alati olnud ainus abisaaja ja kuulunud täielikult riigile. 2006. aastal eraldati laevade ja kaldavarade haldamine parvlaevateenuse osutamisest. Seda muutust ei saa pidada abikava raames abi saajate muutmiseks, sest kaks eraldi juriidilist isikut on jätkuvalt ainsad osalejad kõnealuses abikavas. Selline õiguslik eraldamine on tehnilist laadi muudatus, mis ei too kaasa abisaaja tegelikku muutumist.
- (247) Samuti tuleb Hebriididel ja Clyde'i lahel tegutsemisõiguse andmist kahele eraldi juriidilisele isikule (ettevõtja David MacBrayne Ltd. täisomandis olevad tütaretevõtjad CalMac Ferries Ltd. ja Cowal Ferries Ltd.) käsitada tehnilist laadi muudatusena, mis ei too kaasa abisaaja tegelikku muutumist.
- (248) Üldisi teenuseid ja ettevõtja CalMac teenindatavaid liine on veidi muudetud. Lisati mõned uued teenused, samas kui mõne teise osutamine lõpetati. Üks selline muudatus oli näiteks tingitud uue silla avamisest, mis muutis olemasoleva teenuse üleliigseks. Komisjon leiab, et need on tehnilist laadi muudatused, mille eesmärk on kohandada avaliku teenuse pakkumist elanikkonna vajadustega. Nimetatud kohandamised ei muutnud abikava üldist eesmärki. Avaliku teenindamise kohustus on tervikuna kindlaks määratud ja piiratud tehnilised muudatused liinidel ei muuda oluliselt abikava olemust.
- (249) Eespool loetletud põhjustel jõudis komisjon uurimise käigus järeldusele, et ettevõtjaga CalMac seotud abikava on olemasolev abi, <sup>(45)</sup> ning algatas paralleelselt ametliku uurimismenetlusega menetlusmääruse artikliga 17 ette nähtud koostöömenetluse. Komisjon teavitas järeldusest liikmesriiki ning väljendas oma esialgset arvamust, mille kohaselt abikava mõned aspektid ei ole enam ühisturuga kokkusobivad. Liikmesriikide ametiasutustele anti võimalus esitada esialgse arvamuse kohta märkusi.
- (250) Kuna ettevõtja CalMac suhtes kohaldatav abikava on olemasolev abi, tuleb selle kokkusobivust hinnata üksnes hetkeolukorrast lähtudes <sup>(46)</sup> ja komisjon ei ole kohustatud hindama varem ettevõtjale CalMac antud abi kokkusobivust.
- 5.2.3. NORTHLINK
- (251) On selge, et maksed, mis tehti ettevõtjale NorthLink 1 Põhjaosaarte liinide teenindamiseks ajavahemikus 2002–2006 avaliku teenindamise lepingu ja muudatusprotokolli alusel, on uus abi, sest enne 2002. aastat ei osutanud NorthLink 1 nimetatud liinidel avalikke teenuseid.
- (252) Samuti on ettevõtjale NorthLink 2 tehtud maksed uus abi, sõltumata sellest, kas ettevõtjaid NorthLink 1 ja NorthLink 2 tuleks käsitleda iseseisvate abisaajatena või tuleks ettevõtjat NorthLink 2 käsitada ettevõtja NorthLink 1 tegevuse jätkajana.
- (253) Seetõttu tuleb alates 2002. aastast ettevõtjatele NorthLink 1 ja NorthLink 2 makstud abi käsitada uue abina.
- (254) Seega tuleb hinnata abikava kokkusobivust ühisturuga 2002. aastale järgnenud perioodil.
- 5.3. KOKKUSOBIVUS
- 5.3.1. ASUTAMISLEPINGU ARTIKLI 86 LÕIKE 2 KOHALDATAVUS
- (255) Ettevõtjatele CalMac, NorthLink 1 ja NorthLink 2 antud abi hindamise õiguslik alus on asutamislepingu artikli 86 lõige 2.
- (256) Asutamislepingu artikli 86 lõike 2 alusel tuleb hinnata:
- kas Šotimaa parvlaevateenused on üldist majandushuvi pakkuvad teenused ja Ühendkuningriigi ametiasutused on need sellisena selgelt määratlenud (määratlus) <sup>(47)</sup>;
  - kas liikmesriik on andnud ettevõtjatele CalMac, NorthLink 1 ja NorthLink 2 nimetatud teenuse osutamiseks sõnaselge ülesande ning kas ettevõtjate ülesannete täitmise üle teostatakse järelevalvet (ülesande andmine ja järelevalve);

<sup>(45)</sup> Vt sarnane põhjenduskäik komisjoni 28. jaanuari 2009. aasta otsuses juhtumi E 4/2007 kohta: Prantsusmaa, Différenciation des „redevances par passager” sur certains aéroports français, eriti jaotis 4.

<sup>(46)</sup> Mõeldakse olukorda alates ettevõtjaga CalMac sõlmitud 2007. aasta avaliku teenindamise lepingu jõustumisest, välja arvatud Gourock–Dunooni liin, mille suhtes algab asjaomane olukord teenuse osutamise algusest.

<sup>(47)</sup> Lisaks sellele tuleb sõlmida kooskõlas merekabotaazi määрусega mittediskrimineeriv avaliku teenindamise leping.

— kas rahastamine on proportsionaalne avaliku teenuse osutamise kaasnepuhaskuludega, võttes arvesse ka muud avaliku teenuse ülesande täitmisest saadavat otsest või kaudset tulu, ning ega see ei moonuta tarbetult konkurentsi ega kahjusta kaubandust (proportsionaalsus).

### 5.3.2. ÜLDIST MAJANDUSHUVI PAKKUVATE TEENUSTE RAAMISTIKU<sup>(48)</sup> / ÜLDIST MAJANDUSHUVI PAKKUVATE TEENUSTE OTSUSE<sup>(49)</sup> kohaldatavus

(257) Alates üldist majandushuvi pakkuvate teenuste otsuse jõustumisest vabastab see teatavatel tingimustel kohustusel teatada hüvitisest, mida antakse üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutamise eest. Üldist majandushuvi pakkuvate teenuste raamistikus on selle jõustumise hetkest alates sätestatud kokkusobivuse tingimused meetmetele, mille suhtes kehtib teatamiskohustus.

(258) Üldist majandushuvi pakkuvate teenuste raamistiku punktis 3 on transpordisektor sellest selgesõnaliselt välja jäetud ning seega ei ole nimetatud raamistik käesoleval juhul kohaldatav. Sellest hoolimata võivad raamistikus sõnastatud tõlgendamispõhimõtted osutada kasulikuks analüüsivate meetmete kokkusobivuse hindamisel, arvestades asutamislepingu artikli 86 lõike 2 üldist kohaldamise konteksti<sup>(50)</sup>.

(269) Üldist majandushuvi pakkuvate teenuste otsus mere- ja õhustransporti ei välista. Ametliku uurimismenetluse algatamise otsuses tõstatati üldist majandushuvi pakkuvate teenuste otsuse kohaldamise võimalus, kuid komisjon esitas esialgse seisukoha, mille kohaselt ei tundunud see käesoleva juhtumi puhul kohaldatav.

(260) Üldist majandushuvi pakkuvate teenuste otsuse artiklis 2 on sätestatud teatamiskohustuse kaks erandit, mis võivad käesoleval juhtumil olla asjakohased:

„a) avalike teenuste eest makstavad hüvitised, mida makstakse ettevõtetele, kelle keskmine aastakäive enne maksustamist (kõigi tegevusalade kohta kokku) oli kahel üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutamisele eelnenud majandusaastal alla 100 miljoni euro ja kellele kõnealuse teenuse eest makstava hüvitise suurus jääb alla 30 miljoni euro aastas“;

„c) avalike teenuste osutamise eest makstav hüvitis saartega peetava õhu- või meretranspordiühenduse puhul, mille raames aasta keskmine reisijate arv ei

ületanud kahe majandushuvi pakkuva teenuse osutamisele eelnenud aasta jooksul 300 000 inimest aastas“.

(261) Ametliku uurimismenetluse algatamise otsuses tõstatati küsimus, millise juriidilise isiku suhtes tuleks kohaldada eespool kirjeldatud tingimust a (CalMac, NorthLink 1 või NorthLink 2 suhtes või kõigi suhtes koos).

(262) Komisjon märgib, et nii CalMac kui ka NorthLink 2 saavad praegu vastavate liinide teenindamise eest hüvitist üle 30 miljoni euro aastas<sup>(51)</sup>. Seega ei ole tingimus a täidetud.

(263) Ettevõtja NorthLink 2 suhtes näitavad viimased kättesaadavad andmed, et aastatel 2004/2005 veeti kahel teenindataval liinil 301 000 reisijat. Ettevõtja CalMac puhul on see arv palju suurem. Seega ei ole ka tingimus c täidetud.

(264) Komisjon kinnitab oma esialgset hinnangut, mille kohaselt ei ole üldist majandushuvi pakkuvate teenuste otsus käesoleva juhtumi suhtes kohaldatav.

### 5.3.3. ETTEVÕTJALE CALMAC ANTUD OLEMASOLEV ABI

#### 5.3.3.1. Määratlus

##### a) Hebriidid ja Clyde'i laht (välja arvatud Gourock–Dunooni liin)

(265) Nagu eespool osutatud (vt jaotis 5.2) on ettevõtjale CalMac antud abi vastavuse hindamisel oluline üksnes praegune olukord, sest tegemist on olemasoleva abiga. Seega tuleb hinnata ainult 2007. aasta avaliku teenindamise lepingu sätteid kõigi nelja liini puhul, välja arvatud Gourock–Dunooni liin, mis on lepingust välja jäetud. Komisjon on saanud kooskõlas asutamislepingu artikli 88 lõikes 1 sätestatud koostöömenetlusega Ühendkuningriigilt kogu vajaliku teabe olemasoleva abikava läbivaatamiseks.

(266) Hinnang, mis anti eespool Altmarki esimese kriteeriumi tingimuste täitmise kohta, kehtib ka siin. 2007. aasta avaliku teenindamise leping, mis sõlmiti avatud ja läbi paistva avaliku pakkumismenetluse tulemusel, on kooskõlas merekabotaaži määruse artikliga 4, milles on sätestatud nõuded, mida avaliku teenindamise kohustus peaks hõlmama: teenindatavad sadamad, regulaarsus, pidevus, sagedus, võime teenust osutada, tasumäärad ja laevapere.

<sup>(48)</sup> Ühenduse raamistik riigiabi jaoks, mida antakse avalike teenuste eest makstava hüvitisena (ELT C 297, 29.11.2005, lk 4).

<sup>(49)</sup> Vt põhjendus 119.

<sup>(50)</sup> Õhustranspordi sektori riigiabi eeskirjad viitavad käesolevas kontekstis konkreetselt üldist majandushuvi pakkuvate teenuste raamistiku põhimõtetele (vt komisjoni 9. detsembri 2005. aasta teatise „Ühenduse suunised lennujaamade rahastamise ja piirkondlikest lennujaamadest opereerivate lennuettevõtjate riikliku stardiabi kohta“ lõige 67 ja joonealune märkus 2 (ELT C 312, 9.12.2005, lk 1)).

<sup>(51)</sup> Ettevõtjatele CalMac ja NorthLink 2 maksti 2007/2008. majandusaasta eest hüvitist vastavalt 45,3 ja 30,0 miljonit naela (vt eespool tabelid 1 ja 4).

(267) Avaliku teenindamise lepingus on sätestatud, et ettevõtjale pandud kohustused ei keela ettevõtjal laevade kasutamist muudel eesmärkidel, tingimusel et on täidetud kohustus osutada üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid. Praktikas võimaldab see ettevõtjal vedada näiteks tarbesõidukeid, mis on avaliku teenindamise ülesannete hulka mittekuuluv toiming. Nimetatud tingimus ei ole mingil juhul ettevõtjale CalMac antud üldist majandushuvi pakkuva teenuse määratluses olev ilmne viga, sest viitab üldist majandushuvi pakkuva teenuse määratluse rakendusala välja jäänud toimingule, mida CalMac võib teostada äritingimustel (riigi subsidiumita).

#### b) Gourock–Dunooni liin

(268) Kuna Gourock–Dunooni liin jäeti 2007. aasta avaliku teenindamise lepingust välja, on nimetatud liinile antava hüvitise õiguslik alus jätkuvalt 1960. aasta seadus laevandusteenuste osutamise kohta mägismaal ja saartel, mida on muudetud Šotimaa 2001. aasta transpordiseaduse pagarahviga 70 ning Šotimaa 2005. aasta transpordiseaduse pagarahviga 45.

(269) Nimetatud liini avaliku teenindamise kohustus ja vastav kompensatsioon hõlmab üksnes reisijate, mitte tarbesõidukite vedu. CalMac võib siiski osutada tarbesõidukitele veoteenust äritingimustel.

(270) Avaliku teenindamise kohustuse määratlus ei ole kooskõlas merekabotaazi määruse artikliga 4. Avaliku teenuse peamised tunnused, nagu teenindatavad sadamad, regulaarsus, pidevus, sagedus, võime teenust osutada, tasumäärad ja laevapere, ei ole volituste andmist käsitlevas aktis tõepoolest ametlikult määratletud.

(271) Huvitatud isikud väidavad, et Gourock–Dunooni liini avaliku teenindamise kohustuse määratlemine on ilmne viga, viidates konkureerivale teenusele. On tõsi, et üks teine ettevõtja – Western Ferries – osutab veoteenuseid (reisijate, sõidukite ja kauba vedu) sarnasel liinil, teenindades enam-vähem samu sihtkohti, kuigi algus- ja lõpp-punktid on erinevad. Kohalik bussiettevõtja McGill's Buses pakub ümberistumisega bussiteenust Dunooni kesklinnast, viies jalgsi reisijad otse ettevõtja Western Ferries laevale ning seejärel Gourocki kaudu Glasgow kesklinna.

(272) Ühendkuningriigi ametiasutused esitasid usaldusväärse teabe üldist majandushuvi pakkuva teenuse piisavuse kohta reisijate veoks nimetatud liinil. Kuigi ametiasutused tunnustavad, et McGill's Buses ja Western Ferries osutavad jalgsi reisijatele väga piiratud arvu reiside juures „põhjalikku” teenust, ei asenda see ettevõtja CalMac pakutatavat teenust, pidades silmas sagedust, mugavust, reisile kuluvat aega, teiste transpordiliikidega integreerimist, usaldusväärset ja reisijatele kättesaadavust. Seega on kesklinna

kesklinna viiva teenuse riiklik toetamine majanduslikult ja ühiskondlikult õigustatud.

(273) CalMac osutab teenust sagedamini – 18 edasi-tagasi reisi tööpäeval, võrreldes 8 edasi-tagasi reisiga (enamus tipp-tundidel), mida teeb McGill's Buses, kusjuures pühapäeviti viimane teenust ei osuta. Ettevõtja CalMac osutatava teenuse puhul kulub reisile vähem aega, eelkõige mitte-tipp-tundidel (vahel on ettevõtja McGill's Buses osutatava teenuse puhul reisile kuluv aeg 50 % pikem). Vastupidiselt ettevõtja Western Ferries sõidugraafikule on ettevõtja CalMac pakutatav teenus tihedalt seotud Glasgow'sse viiva rongiühendusega. Samuti tekib ettevõtja CalMac teenuse puhul vähem viivitusi ja katkestusi kui konkureeriva buss-parvlaev-buss teenuse puhul (näiteks bussirikked või liikluseummikutest ja teedetöödest tingitud viivitused võivad mõjutada konkureeriva teenuse usaldusväarsust ja reisile kuluvat aega).

(274) Western Ferries tunnustab, et „mis tahes subsideeritud teenuse tulevik Dunooni suunal saab olla üksnes reisijatele suunatud avaliku teenindamise kohustuse täitmise jätkamine, mida osutatakse üksnes reisijatele mõeldud laevaga/laevadega”. Praegu veab Western Ferries 68 % reisijatest, samal ajal kui ärilise liikluse ja sõiduautode puhul on see 86–88 %. Arvud näitavad, et ettevõtjal CalMac on oluline osa reisijate veos, samas kui ärilise liikluse ja sõiduautode puhul on tema osakaal väiksem.

(275) Vastavalt asutamislepingu artikli 86 lõikele 2 piirub komisjon ilmsete vigade kontrollimisega üldist majandushuvi pakkuva teenuse määratluses. Kuigi samal liinil osutatakse konkureerivat teenust, ei asenda see ettevõtja CalMac pakutatavat teenust ning selle iseärasused ei anna põhjust järeldada, et avaliku teenindamise kohustuse määratluses oleks ilmne viga.

(276) Üks küsimus, mille tõstatas Western Ferries, käsitles asjaolu, et ettevõtjal CalMac on lubatud kasutada kõnealusel liinil nii sõidukite kui ka reisijate veoks mõeldud laevu, samal ajal kui avaliku teenindamise kohustus hõlmab üksnes reisijate vedu. Western Ferries väidab, et see põhjustab ristsubsideerimist ja ebaausat konkurentsi ning et seepärast tuleks avaliku teenindamise kohustust täita üksnes reisijatele ettenähtud laevadega.

(277) EÜ asutamislepingu artikli 86 lõike 2 alusel ei saa lugeda seda ilmseks veaks üldist majandushuvi pakkuva teenuse määratluses. Ettevõtjad, kellega on sõlmitud avaliku teenindamise leping, võivad tegeleda ka subsideerimata äritegevusega. Kui ettevõtjad tegelevad äritegevusega, peavad nad täitma teatavaid tingimusi, näiteks pidama eraldi raamatupidamisarvestust, jaotama üldkulusid piisavalt ja tagama, et ei oleks kahe erineva tegevusliigi vahelist ristsubsideerimist.

(278) Kui käesoleval juhul on nimetatud tingimused täidetud, ei saa komisjon nõuda, et üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid osutataks üksnes reisijatele mõeldud laevadega. Käesoleval juhul on äritegevuse ja avaliku teenindamise toimingud vaieldamatult väga tihedalt seotud – samad laevad osutavad korraga nii avalikku kui ka äriteenust – ning suurem osa kulusid on ühised. See näitabki, et eraldi raamatupidamisarvestuse ja kulude jaotamise mehhanismi suhtes <sup>(52)</sup> on vaja olla eriti tähelepanelik. Siiski ei kujuta see endast ilmset viga avaliku teenuse määratluses.

(279) Kokkuvõttes ei ole avaliku teenindamise kohustuse määratlus kooskõlas merekabotaaži määruse artikliga 4. Avaliku teenuse peamised tunnused, nagu teenindatavad sadamad, regulaarsus, pidevus, sagedus, võime teenust osutada, tasumäärad ja laevapere, ei ole volituste andmise aktis tõepoolest ametlikult määratletud. Seepärast on Gourock–Dunooni liini puhul üldist majandushuvi pakkuva teenuse praeguses määratluses tegemist ilmse veaga.

(280) Põhimõtteliselt on tulevikus siiski võimalik kõnealusel liinil reisijateveo kui üldist majandushuvi pakkuva teenuse sisu õiguspäraselt määratleda, kaasates võimaluse, et teenuse osutaja võib tegeleda äritegevusega, kasutades selleks reisijate ja sõidukite veoks ettenähtud laeva. Sellisena ei kujuta see ilmset viga, tingimusel et teenuse tunnused on volituste andmise aktis täpselt määratletud.

(281) Nagu eespool osutatud, teatas Ühendkuningriigi komisjonile, et korraldab asjakohase meetmena uue avatud, läbipaistva ja mittediskrimineeriva avaliku hanke kõnealusel liinil üksnes reisijate vedu hõlmava avaliku teenindamise lepingu sõlmimiseks.

(282) Seega on Ühendkuningriik kohustatud tagama, et avalik pakkumiskutse sisaldaks avaliku teenindamise kohustuse määratlust, mis sobiks kokku asutamislepingu artikli 86 lõikega 2. Komisjon jälgib, et Ühendkuningriigi heakskiidetud asjakohast meedet rakendataks nõuetekohaselt.

### 5.3.3.2. Ülesande andmine

#### a) Hebriidid ja Clyde'i laht (välja arvatud Gourock–Dunooni liin)

(283) Tundub ilmne, et ettevõtjale CalMac on antud sõnaselge ülesanne osutada kõnealust avalikku teenust. 2007. aasta avaliku teenindamise lepingus on täpselt selgitatud, millist teenust peab CalMac osutama ja kuidas on võimalik avaliku teenuse osutamise ulatust muuta.

(284) Avaliku teenindamise leping sisaldab ka selgeid sätteid selle kohta, kuidas kontrollida avaliku teenindamise lepingu täitmist, kohustades ettevõtjat CalMac esitama Šotimaa täitevorganile regulaarselt liinide teenindamise kohta üksikasjalikku teavet. Näiteks hinnatakse korrapäraselt tulemuslikkuse näitajaid. Kui tulemuslikkuse nõuded pole täidetud, võib hüvitist vastavalt vähendada.

#### b) Gourock–Dunooni liin

(285) Gourock–Dunooni liini puhul leiab komisjon, et ettevõtjale antud liini teenindamise ülesanne ei olnud piisav. Lisaks sellele, et üldist majandushuvi pakkuva teenus ei ole praegu korralikult määratletud, ei ole ka selgeid õigusnorme, mis näeksid ette tingimused, mille alusel peab CalMac kõnealust üldist majandushuvi pakkuvat teenust osutama. Näiteks ei ole selgeid sätteid hüvitise arvutamise ja aasta hüvitise suurust mõjutavate tulemuslikkuse näitajate kohta. Seega ei ole kõnealuse liini teenindamise ülesande andmine ettevõtjale CalMac piisavalt selge ja ülevaatlik.

(286) Ühendkuningriigi ametiasutused peavad tagama, et kõnealusel liinil üksnes reisijate vedu hõlmava avaliku teenindamise lepingu sõlmimise eesmärgil korraldatud uue avaliku pakkumismenetluse tulemusel antakse edukale pakkujale selgelt määratletud avaliku teenindamise kohustused.

### 5.3.3.3. Proportsionaalsus

#### a) Hebriidid ja Clyde'i laht (välja arvatud Gourock–Dunooni liin)

(287) Kuna ettevõtjale CalMac seni antud riigiabi on olemasolev abi, ei pea komisjon hindama, kas ettevõtjale anti minevikus avaliku teenindamise kohustuse täitmise eest ülemäärast hüvitist. Seepärast peab hinnang olema suunatud tulevikule. Tuleb hinnata üksnes seda, kas 2007. aasta avaliku teenindamise lepingu sätted annavad piisavaid tagatisi, et vältida ülemäärast hüvitamist ja ettevõtja CalMac võimalikku konkurentsivastast käitumist.

(288) Nagu eespool osutatud, <sup>(53)</sup> viidi avalik pakkumismenetlus läbi avatult ja läbipaistvalt.

(289) Avaliku teenindamise lepingu sätted on asjakohased, vältimaks avaliku teenindamise kohustuse ülemäärast hüvitamist. Hüvitis piirdub tegevuskuludega, millest lahutatakse tegevusest saadav tulu (sealhulgas mõistlik kasum). Samuti on avaliku teenindamise lepingus selgelt määratletud abikõlblikud kulud.

<sup>(52)</sup> Vt sellega seoses käeoleva otsuse põhjendusi 295–298.

<sup>(53)</sup> Vt põhjendusi 178–198, milles hinnatakse kokkusobivust Altmarki neljanda kriteeriumiga. Kuigi kõnealune tingimus ei ole täidetud, loetakse hanget piisavalt avatuks ja läbipaistvaks vastavalt merekabotaaži määrauses sätestatud kriteeriumitele.



- (290) Kehtib sissenõudmismehhanism, tänu millele tagastatakse enamus võimalikust ülemäärasest hüvitisest Šotimaa ametiasutustele. Üksnes väike osa jääb tagastamata. Näiteks kui hüvitist anti miljoni naela võrra vajalikust rohkem, saab CalMac endale jätta vaid 275 000 naela. Kui hüvitist anti kümne miljoni naela võrra rohkem kui tarvis, saab CalMac endale jätta vaid 725 000 naela. Sellise süsteemi eesmärk on luua ettevõtjale CalMac stiimul kulutuste vähendamiseks ja tõhususe suurendamiseks. Summad on väga väikesed ja kooskõlas üldist majandushuvi pakkuva teenuse raamistikus sätestatud „mõistliku kasumi“ määratlusega (punkt 18) <sup>(54)</sup>. Kuigi üldist majandushuvi pakkuva teenuse raamistik ei ole käesoleval juhul kohaldatav, leiab komisjon, et võimaliku ülemäärase hüvitise summad, mida CalMac võib endale jätta, on väga väikesed ja proportsionaalsed hüvitise summadega.
- (291) Lisaks sellele määratakse avaliku teenindamise lepingus ette nähtud kasumimarginaal hankemenetluse alusel ja seega on tagatud, et kõnealune marginaal kehtestatakse mõistlikul tasemel.
- (292) Avaliku teenindamise lepingus on ka punkt, millega tagatakse, et juhul kui avaliku teenuse osutaja saab riiklikku toetust muudest allikatest, vähendatakse hüvitist vastavalt lepingu tingimustele.
- (293) Kokkuvõttes pakub avaliku teenindamise leping piisavaid tagatisi, et vältida avaliku teenindamise kohustuse ülemäärast hüvitamist.
- (294) Lisaks ülemäärase hüvitamise küsimusele hindas komisjon selles valdkonnas saadud kaebuste alusel, kas avaliku teenindamise leping pakub piisavaid tagatisi, et ära hoida ettevõtja CalMac konkurentsivastast käitumist, mis võiks põhjendamatult moonutada konkurentsi. Nii oleks see näiteks juhul, kui CalMac õonestaks järjepidevalt konkurentide hindu, tõrjudes nad seeläbi turult.
- (295) Sellega seoses tuleks rõhutada, et praegu ei hüvitata nendel liinidel teenuse osutamist. Samuti seab avaliku teenindamise leping ranged tingimused piletihindadele. Leping hõlmab majandusaasta 2007/2008 hindade loetelu ja kohustab hindade ülevaatamise puhul konsulteerima Šotimaa ametiasutustega. Nimelt rikuks CalMac avaliku teenindamise lepingu sätteid, kui ta ühepoolse ja õigustamatu piletihindade langetamisega tõrjub konkurendid turult välja või takistab võimalike konkurentide sisenemist turule. Lisaks sellele ei saa CalMac nõuda allahindluse või avaldatud hinnakirjas kehtestatud piletihindade langetamise tõttu saamata jäänud tulu hüvitamist. See hoiab ära ka võimaliku konkurentsivastase hinnakäitumise.
- (296) Turgu saaks moonutada veel juhul, kui avaliku teenuse osutaja suudaks üksi tegutsedes märkimisväärselt muuta või parandada avaliku teenuse pakkumist, lisades näiteks uusi liine või suurendades oluliselt reise sagedust. Kui CalMac võiks automaatselt saada nende lisateenuste eest hüvitist, moonutaks see põhjendamatult konkurentsi tõenäoliselt rohkem, kui avaliku teenindamise kohustuse täitmise puhul oleks mõistlik eeldada.
- (297) Avaliku teenindamise lepingus on selgesõnaliselt nõutud, et enne avaldatud sõidugraafikute ja sageduse või kokkulepitud teenuste muutmist tuleb konsulteerida Šotimaa ministritega, kes peavad selle heaks kiitma.
- (298) Avaliku teenindamise lepingus on ka erisäte, millega on teenuse osutajal keelatud avalikke ja mitte-avalikke teenuseid ristsubsideerida ning millega nõutakse, et kõik ettevõtja CalMac ja selle tütarettevõtjate vahelised tehingud toimuksid nii, nagu oleks tegemist mitteseotud isikutega.
- (299) Peaaegu kõik ettevõtja CalMac tegevused kuuluvad avaliku teenindamise lepingu kohaldamisalasse. Sellest hoolimata tuleb läbipaistvuse huvides pidada eraldi raamatupidamisarvestust avalike teenuste ja mitte-avalike teenuste ehk äritegevuse kohta kooskõlas läbipaistvusdirektiivi sätetega <sup>(55)</sup>.
- (300) Avaliku teenindamise lepingu tingimuste kohaselt peab CalMac esitama igal aastal aruande avaliku teenuse ülesande täitmisel tekkinud kulude kohta. Kõnealuses „Tegelike tulemuste aruandes“ tehakse vahet avalike teenuste maksumuse ja ettevõtja CalMac ülejäänud tegevuste vahel. Seega on tagatud, et ettevõtjale CalMac makstud riiklikud vahendid ja nende vahendite kasutamine on ettevõtja CalMac ülejäänud tegevusest selgelt eristatud. Avaliku teenindamise lepingus on selgesõnaliselt sätestatud vajadus pidada avaliku teenindamise tegevuste rahastamiseks ja läbiviimiseks selget, eraldi ja läbipaistvat raamatupidamisarvestust.

<sup>(54)</sup> Kui ülemäärane hüvitis on võrdluseks 10 miljonit naela (äärmiselt ebatõenäoline ja pretsedenditu stsenaarium), siis 725 000 naela, mille CalMac endale saab, on ettevõtjale CalMac majandusaastal 2007/2008 makstavast hüvitisest kõigest ligikaudu 1,7 %, moodustades kogutuludest veelgi väiksema protsendi.

<sup>(55)</sup> Komisjoni 16. novembri 2006. aasta direktiiv 2006/111/EÜ liikmesriikide ja riigi osalusega äriühingute vaheliste finantsühete läbipaistvuse ning teatavate ettevõtjate finantsläbipaistvuse kohta (ELT L 318, 17.11.2006, lk 17).

- (301) Selleks, et oleks tagatud avaliku teenindamise tegevustega seotud kulude selge eristamine muude tegevustega seotud kuludest, on vaja kehtestada ka asjakohane süsteem mõlemat liiki tegevustega kaasnevate ühiste kulude jagamiseks.
- (302) Avaliku teenindamise lepingus on üksikasjalikult sätestatud kõik hüvitamisele kuuluvad kulud. Lisaks hüvitisele saamata jäänud tulude eest, mis katab kõik avaliku teenuse osutamisega seotud tegevuskulud (nt ettevõtja CMAL laevade liisingumaksud, merdsõitvate töötajatega seotud kulud, kütus, terminalimaksud, piletimüügiga seotud kulud, kindlustus jne), on ette nähtud lisamaksud, et katta kulutused seoses kütusehinna ootamatu tõusu ja investeringutega (nt avalike teenuste osutamiseks vajalike varade omandamine, samal eesmärgil tehtavad sadamatööd jne). Kõik saamata jäänud tulude eest antava hüvitisega kaetavad kulud on täpselt määratletud põhistsenaariumis ning kütuse ja kapitalimahutustega seotud lisavahendite taotlemise ja määramise tingimused on täpselt määratletud avaliku teenindamise lepingus.
- (303) Seega on avaliku teenindamise leping avaliku ja mitte-avaliku teenuse osutamisega seotud kulude jagamise seisukohalt piisavalt selgesõnaline.
- (304) Komisjon jätkab vastavalt olemasolevate abikavadega seotud tavapraktikale ettevõtja CalMac tegevuse kontrollimist, pidades eelkõige silmas kulude asjakohast jagamist, ristsubsideerimise vältimist ning eraldi raamatupidamisarvestuse täielikku läbipaistvust.
- (305) Sellega seoses märgib komisjon positiivse asjaoluna, et Ühendkuningriigi ametiasutused kavatsevad avalikult konsulteerida huvitatud isikutega iga kord, kui ettevõtja CalMac avaliku teenindamise kohustustesse tehakse Hebriidide ja Clyde'i lahe liinide osas olulisi muudatusi. Samuti teevad ametiasutused ettevõtjale CalMac kohustuseks esitada alates 2009/2010. majandusaastast auditeeritud tulude ja kulude aruanded eraldi avaliku teenindamise tegevuste ja äritegevuse kohta ning kavatsevad lisada sellise nõude tulevikus kõikidesse avaliku teenindamise lepingutesse, mis sõlmitakse parvlaevateenuste osutamiseks Hebriididel ja Clyde'i lahel.
- b) Gourock–Dunooni liin**
- (306) Western Ferries väitis, et üksnes reisijatele mõeldud teenuse osutamine üksnes reisijateveoks ettenähtud laevadega hoiaks kokku maksumaksja raha, sest väheneks ettevõtjale CalMac antav iga-aastane subsiidium. Samas ei kohusta asutamislepingu artikli 86 lõige 2 liikmesriiki valima avaliku teenuse osutamiseks kõige kulutasuvamat võimalust.
- (307) Gourock–Dunooni liini puhul ei ole selgeid sätteid ülemäärase hüvitamise ega selgesõnalisi tagatisi konkurentsivastase käitumise ja ristsubsideerimise vältimiseks, samuti ei ole ametlikku nõuet pidada eraldi raamatupidamisarvestust ega jagada kulusid.
- (308) Seega ei ole Gourock–Dunooni liini puhul abi proportsionaalsus ettevõtja CalMac avaliku teenindamise kohustusega piisavalt tagatud ning seetõttu on vaja võtta asjakohaseid meetmeid, et tulevikus oleks abi ühisturuga kokkusobiv.
- (309) Ühendkuningriigi ametiasutused olid nõus korraldama asjakohase meetmena avaliku pakkumismenetluse. Kõnelust liini käsitleva olemasoleva abikavaga seoses leiab komisjon, et avaliku pakkumismenetluse läbiviimisel peavad Ühendkuningriigi ametiasutused tagama, et avalik pakkumiskutse Gourock–Dunooni liinil üksnes reisijate vedu hõlmava avaliku teenindamise lepingu sõlmimiseks sisaldaks sätteid ülemäärase hüvitamise kohta ja selgesõnalisi tagatisi konkurentsivastase käitumise ja ristsubsideerimise vältimiseks ning kohustust konsulteerida enne avaliku teenuse osutamise oluliste muudatuste tegemist avaliku sektori huvitatud isikutega. Samuti on vaja kaasata eraldi raamatupidamisarvestuse nõue ning kulude jagamist käsitlevad asjaomased sätted.
- (310) Sellega seoses märgib komisjon positiivse asjaoluna, et Ühendkuningriigi ametiasutused kavatsevad avalikult konsulteerida huvitatud isikutega iga kord, kui ettevõtja CalMac avaliku teenindamise kohustusi Gourock–Dunooni liini suhtes oluliselt muudetakse. Samuti teevad ametiasutused ettevõtjale CalMac kohustuseks esitada alates 2009/2010. majandusaastast auditeeritud tulude ja kulude aruanded avaliku teenindamise tegevuste ja äritegevuse kohta eraldi ning kavatsevad lisada sellise nõude tulevikus kõikidesse avaliku teenindamise lepingutesse, mis sõlmitakse parvlaevateenuste osutamiseks Gourock–Dunooni liinil.
- 5.3.3.4. Järeldused olemasoleva abi kohta**
- a) Hebriidid ja Clyde'i laht (välja arvatud Gourock–Dunooni liin)**
- (311) Hebriidide ja Clyde'i lahe liinidel, välja arvatud Gourock–Dunooni liin, on üldist majandushuvi pakkuv teenus hästi määratletud ja teenuse osutamine ettevõtjale CalMac nõuetekohaselt ülesandeks tehtud. Ettevõtjale CalMac antud abi proportsionaalsus avaliku teenindamise kohustusega on piisavalt tagatud. Seega on kõneluste liinide teenindamise eest ettevõtjale CalMac antud riigiabi kokkusobiv EÜ asutamislepingu artikli 86 lõikega 2.
- b) Gourock–Dunooni liin**
- (312) Gourock–Dunooni liini puhul ei ole avaliku teenindamise kohustus piisavalt hästi määratletud ega piisavalt täpsel ja läbipaistval viisil ülesandeks antud. Ettevõtjale CalMac antud hüvitise proportsionaalsus avaliku teenindamise kohustusega ei ole piisavalt tagatud. Seega ei ole Gourock–Dunooni liini teenindamise eest ettevõtjale CalMac antud riigiabi kokkusobiv EÜ asutamislepingu artikli 86 lõikega 2.

- (313) Komisjon märgib, et Ühendkuningriigi ametiasutused on olemasolevates abikavades ettenähtud koostöömenetluse raames kiitnud asjakohase meetmena heaks kõnealusel liinil üksnes reisijate vedu käsitleva avaliku teenindamise lepingu sõlmimise eesmärgil uue avatud, läbipaistva ja mittediskrimineeriva avaliku hanke korraldamise koos eespool kirjeldatud hankega. Vastavalt menetlusmääruse artiklile 19 kohustub liikmesriik heakskiidu andmise teel rakendama asjakohast meetet.
- (314) Selleks, et tagada avaliku teenuse kokkusobivus nimetatud liinil EÜ asutamislepingu artikli 86 lõikega 2, peab rakendamine toimuma kooskõlas järgmiste nõuetega: pakkumiskutse tuleb esitada ja järgnev avaliku teenindamise leping sõlmida mõistliku aja jooksul; avaliku teenindamise kohustus peab olema neis selgelt ja täpselt määratletud; pakkumiskutses ja lepingus tuleb ette näha ülesande täielik ja üksikasjalik andmine avaliku teenuse osutajale; pakkumiskutse ja leping peavad sisaldama piisavaid tagatise ülemäärase hüvitamise, ristsubsidierimise ja konkurentsivastase käitumise vältimiseks (sealhulgas kohustust konsulteerida enne avaliku teenuse osutamisse oluliste muudatuste tegemist avaliku sektori huvitatud isikutega) ning selgeid sätteid kulude jagamise ja eraldi raamatupidamisarvestuse kohta.
- (315) Eespool osutatud põhjustel võib kooskõlas menetlusmääruse artikliga 18 järeldada, et nimetatud liini puhul ei ole olemasolev abi enam kokkusobiv ühisturuga. Menetlusmääruse artikli 18 alusel peavad eespool nimetatud asjakohased meetmed ja nende nõuetekohane rakendamine tagama, et abi oleks edaspidi ühisturuga kokkusobiv.
- (316) Ühendkuningriigi ametiasutused võtsid 15. mai 2009. aasta kirjas kohustuseks võtta meetmeid, mis on vajalikud nimetatud liinile avaliku pakkumismenetluse algatamiseks enne 2009. aasta lõppu, nõustudes seega pakutud asjakohaste meetmetega. Edasine avaliku teenindamise leping peaks hakkama kehtima enne 2011. aasta juuni lõppu.
- (317) Komisjon märgib sellega seoses, et Ühendkuningriigi ametiasutused kavatsevad avalikult konsulteerida huvitatud isikutega iga kord, kui ettevõtja CalMac avaliku teenindamise kohustusi Gourrock–Dunooni liini suhtes oluliselt muudetakse. Samuti teevad ametiasutused ettevõtjale CalMac kohustuseks esitada alates 2009/2010. majandusaastast auditeeritud tulude ja kulude aruanded eraldi avaliku teenindamise tegevuste ja äritegevuse kohta ning kavatsevad lisada sellise nõude tulevikus kõikidesse avaliku teenindamise lepingutesse, mis sõlmatakse parvlaevateenuste osutamiseks Gourrock–Dunooni liinil.
- (318) Eespool öeldut silmas pidades ja kooskõlas menetlusmääruse artikliga 19 registreerib komisjon asjakohase meetme heakskiitmise Ühendkuningriigi ametiasutuste poolt ning loeb abikava eespool kirjeldatud asjakohaste meetmete nõuetekohasel rakendamisel asutamislepingu artikli 86 lõikega 2 kokkusobivaks. Seega peab abikava kokkusobivust EÜ asutamislepinguga kinnitama komisjon, kes kontrollib, kas Ühendkuningriik on ametiasutuste heakskiidetud asjakohased meetmed täpselt ja nõuetekohaselt jõustanud.
- (319) Komisjon jälgib hoolikalt eespool kirjeldatud asjakohaste meetmete rakendamist ja palub Ühendkuningriigi ametiasutustel end korrapäraselt teavitada kõikidest rakendusprotsessi käigus võetud meetmetest.
- (320) Komisjon jätab endale õiguse pidevalt hinnata olemasolevat abikava EÜ asutamislepingu artikli 88 lõike 1 alusel ning soovitada edasisi asjakohaseid meetmeid, mis on vajalikud ühisturu järkjärguliseks arenguks või toimimiseks.

#### 5.3.4. NORTHLINK

##### 5.3.4.1. Määratlus

###### a) NorthLink 1 (2002–2006)

- (321) Nagu eespool osutatud (vt jaotis 5.2.3), on ettevõtjatele NorthLink 1 ja NorthLink 2 antud abi uus abi. Seepärast on komisjon kohustatud lisaks praeguse olukorra hindamisele hindama ka meetme kokkusobivust, sest esimene avaliku teenindamise leping sõlmiti ettevõtjaga NorthLink 1.
- (322) Asjaomased sätted, mille alusel hinnatakse, kas ettevõtja NorthLink 1 avaliku teenindamise ülesanded olid piisavalt määratletud, on merekabootaazi määruse artiklis 4, milles on sätestatud nõuded, mida määratlus peaks hõlmama: teenindatavad sadamad, regulaarsus, pidevus, sagedus, võime teenust osutada, tasumäärad ja laevapere.
- (323) On üsna selge, et ajavahemikku 2002–2006 hõlmav avaliku teenindamise leping vastab nimetatud kriteeriumile, määratledes üksikasjalikult kõik nimetatud parameetrid. Pakkumiskutses oli konkreetselt määratletud marsruut ja reise minimaalne arv, nõue osutada kaupade (subsiidiumita) ja kariloomade veo teenust, minimaalse veomahu nõue (vähemalt võrdne ettevõtja P&O Ferries poolt pakutavaga) ja esialgsed tariifid, mis ei tohtinud ületada märkimisväärselt tasusid, mida võtab P&O Ferries.

- (324) Kõnealusel avaliku teenindamise lepingul oli ka mõistlik kehtivusaeg – alla kuue aasta –, mis järgis komisjoni tõlgendust merekabotaaži määrase kohta.
- (325) Muudatusprotokollis, millele kirjutati alla 2004. aastal pärast ettevõtja NorthLink 1 rahalisi raskusi 2003. aastal, nähti põhimõtteliselt ette täiendav puudujäägi katmise süsteem ja sellega ei muudetud märkimisväärselt juba kehtivat avaliku teenindamise kohustuse määratlust.

#### b) NorthLink 2 (2006–2012)

- (326) Nagu ametliku uurimismenetluse algatamise otsuses osutatud, leiab komisjon, et ettevõtjale NorthLink 2 antud avaliku teenindamise ülesanded on seaduslikud üldist majandushuvi pakkuvad teenused.
- (327) Nagu ettevõtjaga NorthLink 1 sõlmitud eelmise avaliku teenindamise lepingu puhulgi, on selge, et ettevõtjaga NorthLink 2 sõlmitud teise avaliku teenindamise lepingus on kõik avaliku teenindamise kohustuse parameetrid selgelt määratletud vastavalt merekabotaaži määrase artiklile 4. Pakkumiskutses oli konkreetselt määratletud marsruut ja reiseid minimaalne arv, nõue osutada ro-ro-laevadega kaupade (subsiidiumiga) ja kariloomade veo teenust, minimaalse veomahu nõue (vähe-malt võrdne ettevõtja NorthLink 1 poolt pakutavaga) ja esialgsed tariifid, mis ei tohtinud ületada märkimisväärselt tasusid, mida võtab NorthLink 1.
- (328) Nagu eelmisel lepingulgi oli ka kõnealusel avaliku teenindamise lepingul mõistlik kehtivusaeg – kuus aastat –, mis järgis komisjoni tõlgendust merekabotaaži määrase kohta.

#### 5.3.4.2. Ülesande andmine

##### a) NorthLink 1 (2002–2006)

- (329) Näib selge olevat, et ettevõtjale NorthLink 1 anti sõnaselge avaliku teenuse ülesanne osutada kõnealust avalikku teenust ajavahemikus 2002–2006. Avaliku teenindamise lepingus oli täpselt selgitatud, millist teenust peab NorthLink 1 osutama ja kuidas on võimalik avaliku teenuse osutamise ulatust muuta.
- (330) Šotimaa täitevorgani transpordiamet (Scottish Executive Transport Group) jälgis, kuidas täitis NorthLink 1 nii esialgse kui ka muudetud lepingu tingimusi. NorthLink 1 esitas nimetatud asutusele korrapäraselt tulemuslikkuse aruandeid.

##### b) NorthLink 2 (2006–2012)

- (331) Nagu ettevõtja NorthLink 1 puhulgi, on selge, et ettevõtjale NorthLink 2 anti sõnaselge avaliku teenuse ülesanne

osutada kõnealust avalikku teenust ajavahemikus 2006–2012. Avaliku teenindamise lepingus oli täpselt selgitatud, millist teenust peab NorthLink 2 osutama ja kuidas on võimalik avaliku teenuse osutamise ulatust muuta.

- (332) Avaliku teenindamise leping sisaldab ka selgeid sätteid selle kohta, kuidas kontrollida avaliku teenindamise lepingu täitmist, kohustades ettevõtjat NorthLink 2 esitama Šotimaa täitevorganile regulaarselt üksikasjalikku teavet liinide teenindamise kohta. Näiteks hinnatakse korrapäraselt tulemuslikkuse näitajaid. Kui tulemuslikkuse nõuded pole täidetud, võib hüvitist vastavalt vähendada.

#### 5.3.4.3. Proportsionaalsus

##### a) NorthLink 1 (2002–2006)

- (333) Erinevalt ettevõtjale CalMac antud subsiidiumist, mis oli olemasolev abi (vt eespool jaotis 5.2.2), on ettevõtjatele NorthLink 1 ja NorthLink 2 antud abi uus abi. Seepärast ei piisa, kui komisjon hindab, kas praegu kehtiva avaliku teenindamise lepingu (hõlmab ajavahemikku 2006–2012) sätted annavad piisavad tagatised ülemäärase rahastamise ja avaliku teenuse osutaja poolse võimaliku konkurentsivastase käitumise vältimiseks. Hinnata tuleb ka seda, kas alates 2002. aastast sai ettevõtja NorthLink 1 avaliku teenindamise kohustuse eest ülemäärast hüvitist ja kas avaliku teenuse osutaja käitus konkurentsivastasel, suurendades seeläbi avaliku teenindamise kohustuse täitmise maksumust ulatuses, mis ei olnud avaliku teenindamise lepingute eesmärkidega proportsionaalne.
- (334) Tuleb siiski rõhutada, et vastupidiselt riigiabi olemasolu hindamisele Altmarki neljanda tingimuse alusel piirdub kokkusobivuse analüüs ülemäärase hüvitamise ja võimaliku konkurentsivastase käitumise kontrollimisega ega tegele kulutasuvuse ja kulude minimeerimise küsimustega. Asutamislepingu artikli 86 lõike 2 kokkusobivuse hindamisel ei ole komisjoni ülesanne kontrollida, kas avalikku teenust oleks saanud osutada tõhusamalt.

- (335) Nagu näidatud eespool tabelis 3, olid ettevõtja NorthLink 1 avaliku teenindamise tegevuste netotulemused mõnel aastal positiivsed (2003/2004 ja 2005/2006) ja teistel aastatel negatiivsed (2002/2003 ja 2004/2005). Ettevõtja NorthLink 1 avaliku teenindamise tegevuse lõpptulemus oli ajavahemikus, mil ta osutas teenuseid Põhjaasaarte liinidel (2002–2006), 0,9 miljoni naelaga positiivne. See summa näitab, et aastast anti riiklikest vahenditest hüvitist ülemäärane keskmiselt 0,2 miljonit naela.

- (336) Esmalt tuleb märkida, et Ühendkuningriigi ametiasutuste esitatud andmed on saadud kohustuslike aruannete põhjal koostatud analüütilise raamatupidamisarvestuse tulemusel. Kasutatud meetodika, raamatupidamisandmete ja aruande sisu suhtes kinnitas tulemused sõltumatu väli-saudiitor. Esitatud arvude ja ettevõtja NorthLink 1 raamatupidamise alusdokumentide vahel ei tuvastatud märkimisväärseid erinevusi. Kõnealused andmed on piisavalt tõendatud ja tõepärased<sup>(56)</sup>.
- (337) Võrreldes riigilt aastas saadud keskmise hüvitisega, milleks on ligikaudu 23,2 miljonit naela,<sup>(57)</sup> on aasta keskmine ülemäär antud hüvitis summas 0,2 miljonit naela väga väike, moodustades sellest ligikaudu 0,9 %.
- (338) Komisjon on nõus põhimõttega, mille kohaselt üldist majandushuvi pakkuvat teenust osutavatele ettevõtjatele makstav hüvitis „ei tohi ületada avalike teenuste osutamise kohustuste täitmisel tekkivaid kulutusi, kui võetakse arvesse saadud tulu ja kõnealuste kohustuste täitmisest saadud mõistlikku kasumit”<sup>(58)</sup>. Mõistlik kasum tähendab „omakapitali tootlust, võttes arvesse riski, mis võib ettevõtjatele kaasneda liikmesriigi sekkumisega, (...), või selle riski puudumist”. Käesoleval juhul on aastane keskmine kasumimarginaal, milleks on ligikaudu 0,6 % avalikest teenustest saadavast tulust,<sup>(59)</sup> väga väike ja seda võib lugeda mõistlikuks, pidades silmas riske, mida NorthLink 1 avaliku teenindamise kohustuse täitmisel võttis. Eriti tuleb rõhutada, et need ettevõtja NorthLink 1 väga väikesed kasumid tulenesid avaliku teenindamise lepingu sõlmimiseks korraldatud hankemenetlusest ja seega pidid need olema turutingimusi arvestades minimaalsed.
- (339) Seega ei saanud NorthLink 1 ajavahemikus, mil osutas teenuseid Põhjasaarte liinidel, avaliku teenindamise ülesande täitmise eest ülemäärast hüvitist.
- (340) 2004. aasta juulis ettevõtja Streamline Shipping esitatud esialgses kaebuses väideti, et ettevõtjale NorthLink 1 maksti lisaks avaliku teenindamise kohustuse täimisega seotud hüvitatavatele kuludele kaubalaeva rentimiseks otse vähemalt 2 miljonit naela. Nagu eespool selgitati, ei toonud see siiski kaasa ettevõtjale NorthLink 1 usaldatud avalike teenuste ülemäärast hüvitamist.
- (341) Võimaliku konkurentsivastase käitumise suhtes ei viita ettevõtja Streamline Shipping esitatud andmed<sup>(60)</sup> ettevõtjate NorthLink 1 ja Streamline Shipping vahelistele
- märkimisväärsetele kaubaveo hindade erinevustele. Shetlandi liinil on ettevõtja NorthLink 1 hinnad ettevõtja Streamline Shipping omadest aastate lõikes kõrgemad. Orkney liinil on ettevõtja NorthLink 1 hinnad ettevõtja Streamline Shipping omadest aastate lõikes madalamad (5–13 %), kuid see asjaolu üksinda ei tõesta konkurentsivastast käitumist. Lisaks sellele võib võrdlus olla eksitav, sest nagu osutasid Ühendkuningriigi ametiasutused ei ole ro-ro- ja lo-lo-laevade kaubaveohinnad otse võrreldavad.
- (342) Lisaks sellele märgib komisjon, et ettevõtja NorthLink 1 äritegevus oli eraldi võttes kõikidel aastatel kasumlik. See tähendab seda, et tasud, mida NorthLink 1 võttis äritegevuse raames, lähtusid turust ja sobisid kokku kasumit maksimeeriva turumajanduslikes tingimustes tegutseva investori käitumisega.
- (343) 2005. aasta Šotimaa riigikontrolli aruandes, milles analüüsitakse ettevõtja NorthLink 1 tulemusi, ei nimetata ettevõtja rahaliste raskuste võimaliku põhjusena konkurentsivastast käitumist (näiteks hindade allalöömist). Pigem olid need tingitud peamiselt teiste ettevõtjate poolt pakutava konkurentsivastast suurenemisest.
- (344) Kokkuvõttes ei saanud NorthLink 1 avaliku teenindamise ülesande täitmise eest ülemäärast hüvitist ja samuti ei ole tõendeid selle kohta, et ta oleks käitunud konkurentsivastast ajavahemikus, mil osutas teenust Põhjasaarte liinidel. Järelikult oli ettevõtjale NorthLink 1 antud riigiabi avaliku teenindamise kohustusega proportsionaalne.

#### b) NorthLink 2 (2006–2012)

- (345) Ettevõtjaga NorthLink 2 sõlmitud avaliku teenindamise lepingu suhtes peab komisjon kontrollima ühelt poolt, kas avaliku teenindamise ülesande täitmise eest on seni antud ülemäärast hüvitist. Samuti peab komisjon kontrollima, kas on esinenud konkurentsivastast käitumist, mis suurendaks avaliku teenindamise kohustuse täitmise maksumust ulatuses, mis ei ole avaliku teenindamise lepingu eesmärkidega proportsionaalne. Teiselt poolt peab komisjon kontrollima, kas praegu ettevõtjaga NorthLink 2 kehtiva avaliku teenindamise lepingu (hõlmab ajavahemikku 2006–2012) sätted annavad piisavad tagatised abi proportsionaalsuse tagamiseks.
- (346) Nagu näidatud tabelis 5, on ettevõtja NorthLink 2 avaliku teenindamise tegevuste netotulemused olnud esimesel kahel aastal (2006/2007 ja 2007/2008) positiivsed. Seni on NorthLink 2 oma tegevustega kokkuvõttes 2,4 miljoni naelaga kasumis. See summa näitab, et aastas anti riiklikest vahenditest hüvitist ülemäärast keskmiselt 1,2 miljonit naela.

<sup>(56)</sup> „Tagasiulatava ümberarvestusmeetodi” lubatavuse kohta vt Esimese Astme Kohtu 7. juuni 2006. aasta otsus kohtuasjas T-613/97: UFX ja teised vs. komisjon (eelkõige punktid 128–147).

<sup>(57)</sup> Ligikaudu nelja tegutsemisaasta jooksul anti ettevõtjale NorthLink 1 kokku 92,6 miljonit naela toetust.

<sup>(58)</sup> Vt üldist majandushuvi pakkuvate teenuste raamistiku jaotis 14.

<sup>(59)</sup> Avalike teenuste osutamisest sai NorthLink 1 aastas tulu keskmiselt 32,4 miljonit naela (vt eespool tabel 3).

<sup>(60)</sup> Vt tabel 6.

- (347) Nagu eespool ettevõtja NorthLink 1 puhul osutatud, tuleb esmalt märkida, et Ühendkuningriigi ametiasutuste esitatud andmed on saadud kohustuslike aruannete põhjal koostatud analüütilise raamatupidamisarvestuse tulemusel. Kasutatud metoodika, raamatupidamisandmete ja aruande sisu suhtes kinnitas tulemused sõltumatu välisaudiitor. Esitatud arvude ja ettevõtja NorthLink 2 raamatupidamise alusdokumentide vahel ei tuvastatud märkimisväärseid erinevusi. Komisjon leiab, et kõnealused andmed on piisavalt tõendatud ja tõepärased <sup>(61)</sup>.
- (348) Võrreldes riigilt aastas keskmiselt saadud hüvitisega, milleks on ligikaudu 26,6 miljonit naela, <sup>(62)</sup> on aasta keskmine ülemäär antud hüvitis summas 1,2 miljonit naela väga väike, moodustades sellest üksnes ligikaudu 4,5 %.
- (349) Nagu eespool osutatud, on komisjon kiitnud heaks avaliku teenindamise kohustuse täitmise eest saadava mõistliku kasumi põhimõtte. Käesoleval juhul on aasta keskmine kasumimarginaal, milleks on ligikaudu 2,4 % avalikest teenustest saadavast tulust, <sup>(63)</sup> väike ja seda võib lugeda mõistlikuks, pidades silmas riske, mida NorthLink 2 võtab avaliku teenindamise kohustuse täitmiseks. Eriti tuleb rõhutada, et ettevõtja NorthLink 2 väikesed kasumid tulenesid avaliku teenindamise lepingu sõlmimiseks korraldatud hankemenetlusest ja seega pidid need olema turutingimusi arvestades minimaalsed.
- (350) Seetõttu leiab komisjon, et NorthLink 2 ei ole saanud seni avaliku teenindamise ülesande täitmise eest Põhja-saarte liinidel ülemäärast hüvitist.
- (351) Ettevõtja NorthLink 2 võimaliku konkurentsivastase käitumise suhtes väitis ettevõtja Streamline Shipping, et kaubaveohindade alandamine Shetlandi liinil 25 % ja Orkney liinil 19 %, millest teatati 2006. aasta juulis, mil hakkas kehtima kolmas avaliku teenindamise leping, mõjus talle kahjustavalt ning et hindade alandamine oli võimalik ainult tänu sellele, et ettevõtjale NorthLink 2 antavat subsiidiumit ettevõtjaga NorthLink 1 võrreldes suurendati.
- (352) Nagu eespool osutatud, ei tegele NorthLink 2 tegevustega väljaspool avaliku teenindamise lepingu kohaldamisala. Eelkõige käsitles Šotimaa täitevorgani ja ettevõtja NorthLink 2 vahel sõlmitud avaliku teenindamise leping vastupidiselt ettevõtjaga NorthLink 1 sõlmitud lepingule kaubavedu avaliku teenusena. Kõnealuse hindade alandamise nägi Šotimaa täitevorgan ette pakkumistingimustes. Seega oli kõnealune teave avalik ja pakkujad pidid seda pakkumist koostades arvesse võtma.
- (353) Seega ei ole NorthLink 2 saanud seni avaliku teenindamise kohustuste täitmise eest ülemäärast hüvitist. Lisaks sellele on ettevõtja NorthLink 2 kahe tegevusaasta jooksul olnud kaupade vedu eraldi võttes kasumlik, nagu selgus eespool tabelist 5. See tähendab, et tasud, mida NorthLink 2 võtab äritegevuse eest, lähtuvad turust ja sobivad kokku kasumit maksimeeriva turumajanduslikes tingimustes tegutseva investori käitumisega.
- (354) Lisaks tunnistab komisjon, et eespool põhjenduses 100 esitatud põhjustel ei pruugi olla ro-ro- ja lo-lo-laevade kaubaveohinnad otseselt võrreldavad.
- (355) Lisaks sellele ei avalda Pentland Ferries erinevalt ettevõtjast NorthLink 2 oma kaubaveotariife, kutsudes potentsiaalseid kliente pigem hindu küsima ja broneeringuid tegema piletikassaga ühendust võttes. Seega on ettevõtjal NorthLink 2 üsna keeruline meelega ja järjepidevalt ettevõtja Pentland Ferries hindu alla lüüa.
- (356) Samuti on Pentland Ferries ettevõtja NorthLink 2 võimaliku konkurentsivastase käitumise suhtes väitnud, et viimane on rakendanud Orkney elanike „pereliikmete ja sõprade“ suunatud allahindluskava, mis mõjutab negatiivselt ettevõtja Pentland Ferries pakutavat konkureerivat teenust <sup>(64)</sup>.
- (357) Nagu eespool tabelist 7 selgub, on kõik ettevõtja NorthLink 2 poolt kehtestatud reisijate ja sõidukite veo põhitariifid kõrgemad kui ettevõtja Pentland Ferries omad. Puuduvad üldsusele teadaolevad tõendid selle kohta, et Pentland Ferries teeks allahindlusi, kuid isegi kui eeldada, et Pentland Ferries ei tee odavamaid pakkumisi, ei ole ettevõtja NorthLink 2 poolt kehtestatud tariifid, arvestades ka „pereliikmete ja sõprade“ allahindluskava, märkimisväärselt ega järjepidevalt ettevõtja Pentland Ferries omadest madalamad. Lisaks sellele ei kehti allahindlused kõrghooajal (juuli ja august). Pealegi, nagu viitasid Ühendkuningriigi ametiasutused, moodustavad allahindluskava raames tehtud veod kõikidest NorthLink 2 vedudest väga väikese osa (1,6 %) ja veelgi väiksema osa sissetulekust (0,5 %). Ettevõtja NorthLink 2 tulu, mis on saadud allahindluste raames piletimüügist (jättes arvestamata allahindlusest tingitud võimalikku lisanõudlust), on väga väike <sup>(65)</sup>. Pentland Ferries ei suutnud konkreetsete arvudega tõestada, et kõnealune allahindluskava mõjus talle finantsiliselt halvasti. Sellest tulenevalt leiab komisjon, et ei ole põhjust väita, et NorthLink 2 on käitunud konkurentsivastaselt või et kõnealune allahindluskava moonutas oluliselt konkurentsi.

<sup>(61)</sup> Vt joonealune märkus 56.

<sup>(62)</sup> Vt tabel 4.

<sup>(63)</sup> Avalike teenuste osutamisest sai NorthLink 2 aastas tulu keskmiselt 50,5 miljonit naela (vt eespool tabel 5).

<sup>(64)</sup> Vt põhjendused 107–109.

<sup>(65)</sup> Ühendkuningriigi ametiasutuste hinnangu kohaselt saadi 2008. aastal kavast kogutulu (kõik reisijad ja sõidua autod) 95 000 naela, millest 30 %-line allahindlus moodustab 40 700 naela.

- (358) Lisaks sellele väitis üks huvitatud isik, et NorthLink 2 pakub äritegevusena laevas ööbimise teenust Orkney (kui laev on öösel sadamas) hindadega, mis jäävad alla omahinna, ning et see mõjutab hotelliteenuse pakkujaid<sup>(66)</sup>. Kuigi seda küsimust ametliku uurimismenetluse algatamise otsuses ei käsitletud, ei esitatud ühtegi konkreetset tõendit selle kohta, et ettevõtja NorthLink 2 kehtestatud hinnad kõnealusele teenusele on alla omahinna või et teenus mõjub negatiivselt konkureerivate hotelliteenuse pakkujate tuludele. Lisaks sellele ei saa majutushindu ja majutusteenuse osutamise maksimumst laeval otseselt võrrelda hotellis majutamise hindade ja vastava teenuse maksumusega. Sellest tulenevalt leiab komisjon, et ei ole põhjust väita, et NorthLink 2 käitub konkurentsivastaselt või et kõnealune teenus moonutab oluliselt konkurentsi. Igal juhul ei mõjuta konkurentsi võimalik moonutamine liikmesriikidevahelist kaubandust, eeldusel, et see leiab aset üksnes Orkney.
- (359) Lisaks abi proportsionaalsuse hindamisele minevikus peab komisjon kontrollima, kas avaliku teenindamise lepingu sätted annavad piisavaid tagatisi, et vältida ülemäärast hüvitamist ja võimalikku konkurentsivastast käitumist tulevikus.
- (360) Nagu eespool osutatud,<sup>(67)</sup> viidi avalik pakkumismenetlus läbi avatult ja läbipaistvalt.
- (361) Komisjon on seisukohal, et avaliku teenindamise lepingu sätted on avaliku teenindamise kohustuse ülemäärase hüvitamise vältimiseks asjakohased. Hüvitis piirdub tegevuskuludega (sealhulgas mõistlik kasum), millest lahutatakse tegevusest saadav tulu. Avaliku teenindamise lepingu on selgelt määratletud ka abikõlblikud kulud.
- (362) Kehtib sissenõudmismehhanism, tänu millele tagastatakse enamuse võimalikust ülemäärasest hüvitisest Šotimaa ametiasutustele. Üksnes väike osa jääb tagastamata. Näiteks kui hüvitist anti miljoni naela võrra vajalikust rohkem, saab NorthLink 2 endale jätta vaid 275 000 naela. Kui hüvitist anti kümne miljoni naela võrra rohkem kui tarvis, saab NorthLink 2 endale jätta vaid 725 000 naela. Sellise süsteemi eesmärk on luua ettevõtjale NorthLink 2 stiimul kulude vähendamiseks ja tõhususe suurendamiseks. Summad on väga väikesed ja kooskõlas üldist majandushuvi pakkuva teenuse raamistikus sätestatud „mõistliku kasumi“ määratlusega (punkt 18)<sup>(68)</sup>. Kuigi üldist majandushuvi pakkuva teenuse raamistik ei ole käesoleval juhul kohaldatav, leiab komisjon, et võimaliku ülemäärase hüvitise summad, mida NorthLink 2 võib endale jätta, on väga väikesed ja proportsionaalsed hüvitise summadega.
- (363) Lisaks sellele määratakse avaliku teenindamise lepingu ette nähtud kasumimarginaal hankemenetluse alusel ja seega on tagatud, et kõnealune marginaal kehtestatakse mõistlikul tasemel.
- (364) Avaliku teenindamise lepingus on ka punkt, millega on tagatud, et juhul kui avaliku teenuses osutaja saab riiklikku toetust muudest allikatest, vähendatakse hüvitist vastavalt lepingu tingimustele.
- (365) Kokkuvõttes pakub avaliku teenindamise leping piisavaid tagatisi avaliku teenindamise kohustuse ülemäärase hüvitamise vältimiseks.
- (366) Lisaks ülemäärase hüvitamise küsimusele tuleb hinnata, kas avaliku teenindamise leping pakub piisavalt tagatisi selleks, et oleks välistatud ettevõtja NorthLink 2 konkurentsivastase käitumine, mis võiks põhjendamatult moonutada konkurentsi. Nii oleks see näiteks juhul, kui NorthLink 2 lööks järjepidevalt konkurentide hindu alla, tõrjudes nad seeläbi turult.
- (367) Avaliku teenindamise leping seab ranged tingimused piletihindadele. Leping kohustab hindade ülevaatamise korral konsulteerima Šotimaa ametiasutustega. Nimelt rikuks NorthLink 2 avaliku teenindamise lepingu sätteid, kui ta ühepoolse ja õigustamatu piletihindade langetamisega tõrjub olemasolevad konkurendid turult välja või takistab võimalike konkurentide sisenemist turule. Lisaks sellele ei saa NorthLink 2 nõuda allahindluse või avaldatud hinnakirjas kehtestatud piletihindade langetamise tõttu saamata jäänud tulu hüvitamist. See hoiab samuti ära võimaliku konkurentsivastase hinnakäitumise.
- (368) Turgu saaks moonutada veel juhul, kui avaliku teenuse osutaja suudaks üksi tegutsedes märkimisväärselt muuta või parandada avaliku teenuse pakkumist, lisades näiteks uusi liine või suurendades oluliselt reise sagedust. Kui NorthLink 2 võiks automaatselt saada nende lisateenuste eest hüvitist, moonutaks see tõenäoliselt põhjendamatult konkurentsi rohkem, kui avaliku teenindamise kohustuse täitmise puhul oleks mõistlik eeldada.

<sup>(66)</sup> Vt eespool põhjendus 111.

<sup>(67)</sup> Vt jaotis, milles hinnatakse kokkusobivust Altmarki neljanda tingimusega (põhjendused 220–224).

<sup>(68)</sup> Kui ülemäärane hüvitis on võrdluseks 10 miljonit naela (äärmiselt ebatõenäoline ja pretsedenditu stsenaarium), siis 725 000 naela, mille NorthLink 2 endale saab, on ligikaudu vaid 1,7 % hüvitisest, mida makstakse ettevõtjale NorthLink 2 majandusaastal 2007/2008, moodustades kogutuludest veelgi väiksema protsendi.

- (369) Avaliku teenindamise lepingus on sõnaselgelt nõutud, et enne avaldatud sõidugraafikute ja sageduse või kokkulepitute teenuste muutmist tuleb konsulteerida Šotimaa ministritega, kes peavad muudatused heaks kiitma.
- (370) Avaliku teenindamise lepingus on ka konkreetne säte, millega on teenuse osutajal keelatud avalikke ja mitte-avalikke teenuseid ristsubsidierida ning millega nõutakse, et kõik ettevõtja NorthLink 2 ja selle tütarettevõtjate vahelised tehingud toimuksid nii, nagu oleks tegemist mitteseotud isikutega.
- (371) Peaaegu kõik ettevõtja NorthLink 2 tegevused kuuluvad avaliku teenindamise lepingu kohaldamisalasse. Sellest hoolimata tuleb läbipaistvuse huvides pidada eraldi raamatupidamisarvestust avalike teenuste ja võimalike mitte-avalike teenuste ehk äritegevuse kohta kooskõlas läbipaistvusdirektiivi sätetega.
- (372) Avaliku teenindamise lepingu tingimuste kohaselt peab NorthLink 2 esitama igal aastal aruande avaliku teenuse ülesande täitmisele tekkinud kulude kohta. See „Tegelike tulemuste aruanne” eraldab avalike teenuste maksumuse ettevõtja NorthLink 2 ülejäänud tegevustest. Seega on tagatud, et ettevõtjale NorthLink 2 makstud riiklikud vahendid ja nende vahendite kasutamine on ettevõtja NorthLink 2 ülejäänud tegevusest selgelt eristatud. Avaliku teenindamise lepingus on selgesõnaliselt sätestatud vajadus pidada avaliku teenindamise tegevuste rahastamiseks ja läbiviimiseks selget, eraldi ja läbipaistvat raamatupidamisarvestust.
- (373) Selleks, et oleks tagatud avaliku teenindamise tegevustega seotud kulude selge eristamine muude tegevustega seotud kuludest, on vaja kehtestada ka asjakohane süsteem mõlemat liiki tegevustega kaasnevate ühiste kulude jagamiseks.
- (374) Avaliku teenindamise lepingus on üksikasjalikult sätestatud kõik hüvitamisele kuuluvad kulud. Lisaks hüvitisele saamata jäänud tulude eest, mis katab kõik avaliku teenuse osutamisega seotud tegevuskulud (nt merdsõitvate töötajatega seotud kulud, kütus, terminalimaksud, piletimüügiga seotud kulud, kindlustus jne), on ette nähtud lisamaksud, et katta kulutused seoses kütusehinna ootamatu tõusu ja investeeringutega, mis tehakse avalike teenuste osutamiseks vajalike varade omandamiseks. Kõik saamata jäänud tulude eest antava hüvitisega kaetavad kulud on täpselt määratletud põhistsenaariumis ning kütuse ja kapitalimahutustega seotud lisavahendite taotlemise ja määramise tingimused on täpselt määratletud avaliku teenindamise lepingus.
- (375) Seega on avaliku teenindamise leping avaliku ja mitte-avaliku teenuse osutamisega seotud kulude jagamise seisukohalt piisavalt selgesõnaline.
- (376) Sellega seoses märgib komisjon positiivse asjaoluna, et Ühendkuningriigi ametiasutused kavatsevad avalikult konsulteerida huvitatud isikutega iga kord, kui ettevõtja NorthLink 2 avaliku teenindamise kohustustes tehakse Põhjasaarte liinidega seoses olulisi muudatusi. Samuti teevad ametiasutused ettevõtjale NorthLink 2 kohustuseks esitada alates 2009/2010. majandusaastast auditeeritud tulude ja kulude aruanded eraldi avaliku teenindamise tegevuste ja äritegevuse kohta ning kavatsevad tulevikus lisada sellise nõude kõikidesse avaliku teenindamise lepingutesse, mis sõlmitakse parvlaevateenuste osutamiseks Põhjasaarte liinidel.

#### 5.3.4.4. Järeldused

##### a) NorthLink 1 (2002–2006)

- (377) Avaliku teenindamise kohustus on nõuetekohaselt määratletud ja ettevõtjale NorthLink 1 piisavalt ülesandeks tehtud. Ettevõtjale NorthLink 1 antud avaliku teenindamise ülesande täitmise eest ajavahemikus 2002–2006 antud riigiabi puhul ei olnud tegemist ülemäärase hüvitamisega. Samuti ei ole piisavaid tõendeid konkurentsivastase käitumise kohta, mis oleks kunstlikult suurendanud avaliku teenuse kulusid, moonutades seeläbi põhjendamatult konkurentsi.
- (378) Seega on ajavahemikus 2002–2006 ettevõtjale NorthLink 1 antud riigiabi kokkusobiv EÜ asutamislepingu artikli 86 lõikega 2.

##### b) NorthLink 2 (2006–2012)

- (379) Ettevõtjale NorthLink 2 avaliku teenindamise ülesande täitmise eest seni antud riigiabi puhul ei ole olnud tegemist ülemäärase hüvitamisega. Samuti ei ole piisavaid tõendeid konkurentsivastase käitumise kohta, mis oleks kunstlikult suurendanud avaliku teenuse kulusid, moonutades seeläbi põhjendamatult konkurentsi.
- (380) Põhjasaarte liinidel on üldist majandushuvi pakkuv teenus hästi määratletud ja teenuse osutamine ettevõtjale NorthLink 2 nõuetekohaselt ülesandeks tehtud. Ettevõtjale NorthLink 2 antud abi proportsionaalsus avaliku teenindamise kohustusega on piisavalt tagatud. Seega on kõnealuste liinide teenindamise eest ettevõtjale NorthLink 2 antud riigiabi kokkusobiv EÜ asutamislepingu artikli 86 lõikega 2.

## 6. JÄRELDUSED

- (381) Eelöeldu põhjal järeldatakse, et ettevõtjale CalMac Põhjasaarte liinide, välja arvatud Gourcock–Dunooni liin, teenindamise eest antud riigiabi on olemasolev abi, mis on kokkusobiv EÜ asutamislepingu artikli 86 lõikega 2.



(382) Gourock–Dunooni liini suhtes registreerib komisjon kooskõlas menetlusmääruse artikliga 19 asjakohase meetme, mida komisjon pakkus vastavalt menetlusmääruse artiklile 18, heakskiitmise Ühendkuningriigi ametiasutuste poolt ning loeb abikava asutamislepingu artikli 86 lõikega 2 kokkusobivaks, tingimusel et eespool kirjeldatud asjakohaseid meetmeid rakendatakse nõuetekohaselt. Ühendkuningriik on kohustatud võtma meetmeid, mis on vajalikud nimetatud liinile avaliku pakkumismenetluse algatamiseks enne 2009. aasta lõppu. Järgmine avaliku teenindamise leping peaks hakkama kehtima enne 2011. aasta juuni lõppu. Komisjon jälgib hoolikalt eespool kirjeldatud asjakohaste meetmete rakendamist ja Ühendkuningriigi ametiasutused on kohustatud korrapäraselt teavitama komisjoni kõikidest rakendusprotsessis võetud meetmetest.

(383) Komisjon leiab, et riigiabi, mida anti ettevõtjatele NorthLink 1 ja NorthLink 2 Põhjasaarte liinide teenindamise eest vastavalt ajavahemikes 2002–2006 ja 2007–2009 on kokkusobiv asutamislepingu artikli 86 lõikega 2,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

*Artikkel 1*

Olemasolev riigiabi, mida anti ettevõtjale CalMac Ferries Ltd. avaliku teenindamise lepingu raames parvlaevateenuste osutamiseks Šotimaa Läänesaartel (välja arvatud Gourock–Dunooni liin), on kokkusobiv asutamislepingu artikli 86 lõikega 2.

*Artikkel 2*

Olemasolev riigiabi, mida anti ettevõtjale Cowal Ferries Ltd. Gourock–Dunooni liini teenindamise eest, on kokkusobiv asutamislepingu artikli 86 lõikega 2, tingimusel et Ühendkuningriik

kiidab heaks kohustuse rakendada asjakohaseid meetmeid kooskõlas määruse (EÜ) nr 659/1999 artikliga 19.

Eelkõige võtab Ühendkuningriik meetmed, mis on vajalikud Gourock–Dunooni liinile avaliku pakkumismenetluse algatamiseks enne 31. detsembrist 2009. Järgmine avaliku teenindamise leping peab hakkama kehtima enne 30. juunit 2011.

*Artikkel 3*

Ühendkuningriik teavitab komisjoni viivitamata meetmetest, mida on võetud kohustuste täitmiseks seoses Gourock–Dunooni liini rahastamisega.

*Artikkel 4*

Riigiabi, mida anti ettevõtjatele NorthLink Orkney, Shetland Ferries Ltd. ja NorthLink Ferries Ltd. nendega sõlmitud avaliku teenindamise lepingute raames parvlaevateenuste osutamiseks Šotimaa Põhjasaartel, on kokkusobiv asutamislepingu artikli 86 lõikega 2.

*Artikkel 5*

Käesolev otsus on adresseeritud Suurbritannia ja Põhja-Iiri Ühendkuningriigile.

Brüssel, 28. oktoober 2009

*Komisjoni nimel*  
*asepresident*  
Antonio TAJANI





## Tellimishinnad aastal 2011 (ilma käibemaksuta, sisaldavad tavalise saatmise kulusid)

<i>Euroopa Liidu Teataja</i> L- ja C-seeria väljaanne ainult paberandjal	ELi 22 ametlikus keeles	1 100 eurot aastas
<i>Euroopa Liidu Teataja</i> L- ja C-seeria paberandjal + DVD-l aastane väljaanne	ELi 22 ametlikus keeles	1 200 eurot aastas
<i>Euroopa Liidu Teataja</i> L-seeria väljaanne ainult paberandjal	ELi 22 ametlikus keeles	770 eurot aastas
<i>Euroopa Liidu Teataja</i> L- ja C-seeria igakuiselt ja kumulatiivselt DVD-l	ELi 22 ametlikus keeles	400 eurot aastas
<i>Euroopa Liidu Teataja</i> lisa (S-seeria – avalikud hanked ja pakkumismenetlused) kord nädalas DVD-l	mitmekeelne: ELi 23 ametlikus keeles	300 eurot aastas
<i>Euroopa Liidu Teataja</i> C-seeria – värbamiskonkursid	konkursside keeled	50 eurot aastas

*Euroopa Liidu Teatajat* saab tellida Euroopa Liidu 22 ametlikus keeles. Teataja on jaotatud L-seeriaks (õigusaktid) ja C-seeriaks (teave ja teatised).

Iga keeleversioon tuleb tellida eraldi.

Vastavalt nõukogu määrusele (EÜ) nr 920/2005, mis avaldati ELTs L 156 18. juunil 2005 ja milles sätestatakse, et Euroopa Liidu institutsioonid ei ole ajutiselt kohustatud koostama ja avaldama kõiki õigusakte iiri keeles, müüakse ELT iirikeelseid väljaandeid eraldi.

*Euroopa Liidu Teataja* lisa (S-seeria – avalikud hanked ja pakkumismenetlused) tellimus sisaldab kõiki 23 keeleversiooni ühel mitmekeelsel DVD-l.

Soovi korral saab koos *Euroopa Liidu Teataja* tellimusega mitmesuguseid *Euroopa Liidu Teataja* kaasandeid. Kaasannete ilmumisest teavitatakse tellijaid teadaande vahendusel, mis avaldatakse *Euroopa Liidu Teatajas*.

## Müük ja tellimused

Erinevate tasuliste perioodikaväljaannete tellimusi, k.a *Euroopa Liidu Teataja* tellimust, saab vormistada meie edasimüüjate kaudu. Edasimüüjate nimekiri on kättesaadav järgmisel veebilehel:

[http://publications.europa.eu/others/agents/index\\_et.htm](http://publications.europa.eu/others/agents/index_et.htm)

EUR-Lexi (<http://eur-lex.europa.eu>) kaudu pakutakse otsest ja tasuta juurdepääsu Euroopa Liidu õigusaktidele. Nimetatud veebilehel saab tutvuda *Euroopa Liidu Teatajaga* ning ka lepingute, õigusaktide, kohtupraktika ja ettevalmistatavate õigusaktidega.

Lisateavet Euroopa Liidu kohta saab veebilehelt <http://europa.eu>

