

# AFGØRELSER

## KOMMISSIONENS AFGØRELSE (EU) 2018/261

af 22. januar 2014

vedrørende foranstaltningerne SA.32014 (2011/C), SA.32015 (2011/C) og SA.32016 (2011/C) gennemført af regionen Sardinien til fordel for Saremar

(meddelt under nummer C(2013) 9101)

(Kun den italienske udgave er autentisk)

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 108, stk. 2, første afsnit,

under henvisning til aftalen om Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde, særlig artikel 62, stk. 1, litra a),

efter at have opfordret de interesserede parter til at indsende deres bemærkninger i henhold til ovenstående bestemmelser <sup>(1)</sup> og under henvisning til deres bemærkninger,

ud fra følgende betragtninger:

### 1. SAGSFORLØB

- (1) Ved afgørelse K(2011) 6961, der blev endelig vedtaget den 5. oktober 2011, indledte Kommissionen den formelle undersøgelsesprocedure <sup>(2)</sup> med hensyn til adskillige foranstaltninger, som Italien har vedtaget til fordel for virksomhederne i den forhenværende Tirrenia-koncern <sup>(3)</sup> (i det følgende benævnt *2011-afgørelsen*). 2011-afgørelsen blev offentliggjort i *Den Europæiske Unions Tidende*. Kommissionen opfordrede interesserede parter til at fremsætte deres bemærkninger til de foranstaltninger, der er omfattet af 2011-afgørelsen.
- (2) Italien fremsendte sine bemærkninger til 2011-afgørelsen den 15. november 2011. Kommissionen modtog bemærkninger fra interesserede parter. Den videresendte dem til Italien, som fik mulighed for at svare. Italiens bemærkninger til de bemærkninger, som de interesserede parter havde fremsat, blev modtaget ved brev dateret den 24. april og den 4. maj 2012.
- (3) Den 4. oktober 2011, 19. oktober 2011, 2. december 2011, 27. januar 2012, 17. februar 2012 og 28. februar 2012 modtog Kommissionen nye klager om påstået statsstøtte til virksomhederne i den forhenværende Tirrenia-koncern og/eller deres købere. I nogle af disse klager blev det hævdet, at der var ydet ny statsstøtte til Saremar — Sardegna Regionale Marittima (i det følgende benævnt *Saremar*) af Regionen Sardinien (i det følgende benævnt RAS).
- (4) Den 7. november 2012 udvidede Kommissionen undersøgelsesproceduren vedrørende bl.a. visse støtteforanstaltninger, som RAS havde gennemført til fordel for Saremar. Ved afgørelse K(2012) 9452 endelig af 19. december 2012 vedtog Kommissionen en ændring til afgørelsen, hvorved undersøgelsesproceduren blev forlænget (i det følgende benævnt *2012-afgørelsen*) <sup>(4)</sup>. 2012-afgørelsen blev offentliggjort i *Den Europæiske Unions Tidende*. Kommissionen opfordrede interesserede parter til at fremsætte deres bemærkninger til de foranstaltninger, der er genstand for undersøgelsen.
- (5) RAS' bemærkninger til foranstaltningerne vedrørende Saremar blev modtaget den 13. december 2012 og den 26. februar 2013.

<sup>(1)</sup> EUT C 28 af 1.2.2012, s. 18, og EUT C 84 af 22.3.2013, s. 58.

<sup>(2)</sup> EUT C 28 af 1.2.2012, s. 18.

<sup>(3)</sup> Fra 2004 bestod den forhenværende Tirrenia-koncern af Tirrenia di Navigazione S.p.A., Saremar — Sardegna Regionale Marittima S.p.A., Toremar — Toscana Regionale Marittima S.p.A., Siremar — Sicilia Regionale Marittima S.p.A. og Caremar — Campania Regionale Marittima S.p.A.

<sup>(4)</sup> EUT C 84 af 22.3.2013, s. 58.

- (6) Hvad angår disse foranstaltninger specifikt, modtog Kommissionen bemærkninger fra støttemodtageren og konkurrenterne. Den videresendte dem til Italien, som fik mulighed for at svare. Italien havde ingen bemærkninger til de interesserede parters bemærkninger vedrørende de foranstaltninger, der er omfattet af denne afgørelse.
- (7) Ved brev af 14. maj 2013 anmodede RAS Kommissionen om at udskille foranstaltningerne vedrørende Saremar fra den formelle undersøgelsesprocedure, der blev indledt ved 2011- og 2012-afgørelserne, og om at give disse foranstaltninger høj prioritet, navnlig i lyset af den nært forestående privatisering af virksomheden.
- (8) De pågældende foranstaltninger er blevet drøftet på flere møder mellem Kommissionen og RAS' repræsentanter og Saremar den 24. april 2012, den 2. maj 2013, den 10. juli 2013 og den 10. oktober 2013 samt mellem Kommissionen og klagerne den 27. juli 2012, den 20. november 2012 og den 8. august 2013.
- (9) Ved brev dateret den 6. august 2013 anmodede Kommissionen Italien om yderligere oplysninger vedrørende de foranstaltninger, som undersøgelsen omfatter. Italien svarede på denne anmodning den 26. september 2013 og den 25. oktober 2013.
- (10) Kommissionen modtog yderligere bemærkninger fra RAS og Saremar den 3. september 2013, den 24. oktober 2013, den 13. november 2013 og den 21. november 2013.
- (11) I denne afgørelse vurderes RAS' anmodning om at give foranstaltningerne vedrørende Saremar høj prioritet.

## 2. FORANSTALTNINGER, DER ER GENSTAND FOR UNDERSØGELSE EFTER 2011- OG 2012-AFGØRELSENE

- (12) Den formelle undersøgelse, der blev indledt ved 2011- og 2012-afgørelserne, omfatter følgende foranstaltninger:
  - a) Kompensation for levering af tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse (SGEI'er) i forbindelse med forlængelsen af de oprindelige aftaler
  - b) Privatiseringen af virksomhederne i den forhenværende Tirrenia-koncern, herunder en regaranti til CdI (køberen af Siremar) og CIN's (køberen af Tirrenia di Navigazione) udskudte betaling af købsprisen
  - c) Anløbsprioriteten
  - d) De foranstaltninger, der er fastsat ved lov 163 af 1. oktober 2010, som omsætter lovdekret 125/2010 af 5. august 2010
  - e) Yderligere foranstaltninger vedtaget af RAS til fordel for Saremar (kompensationen for driften af to sejlruiter mellem Sardinien og det italienske fastland i 2011/12, Bonus Sardo-Vacanza-projektet, lånet på 3 mio. EUR og støtteerklæringerne samt rekapitaliseringen)
  - f) Misbrug af redningsstøtte
  - g) Kompensation for leveringen af tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse under de fremtidige aftaler/kontrakter om offentlig tjeneste.
- (13) Denne afgørelse vedrører kun visse foranstaltninger, der er vedtaget af RAS til fordel for Saremar, som beskrives nedenfor. Bonus Sardo-Vacanza-projektet vurderes særskilt.

### 2.1. STØTTEMODTAGEREN

- (14) Tirrenia-koncernen bestod oprindeligt af seks virksomheder, nemlig Tirrenia di Navigazione (i det følgende benævnt *Tirrenia*), Adriatica, Caremar, Saremar, Siremar og Toremar. Virksomhederne leverede tjenesteydelser inden for søtransport under særskilte offentlige tjenesteydelseskontrakter, der blev indgået med den italienske stat i 1991 og som var i kraft indtil udgangen af 2008 (i det følgende benævnt *de oprindelige aftaler*). Den offentlige virksomhed Fintecna — Finanziaria per i Settori Industriale e dei Servizi S.p.A. (i det følgende benævnt *Fintecna*)<sup>(5)</sup> ejede 100 % af aktiekapitalen i Tirrenia, som igen ejede de regionale virksomheder Adriatica, Caremar, Saremar, Siremar og Toremar<sup>(6)</sup>.

<sup>(5)</sup> Fintecna ejes 100 % af det italienske finans- og økonomiministerium og er specialiseret i forvaltning af egenkapital og privatiseringsprocesser samt håndtering af projekter med henblik på rationalisering og omstrukturering af virksomheder med industrielle, finansielle eller organisatoriske vanskeligheder.

<sup>(6)</sup> I henhold til 2009-loven blev den forretningsdel, som drev forbindelser med Pontino-øhavet, udskilt fra Caremar og overført til regionen Lazio.

- (15) I 2004 fusionerede Tirrenia med Adriatica. Fra 2004 bestod Tirrenia-koncernen af Tirrenia, Caremar, Saremar, Siremar og Toremar.
- (16) Artikel 19b i lovdekret 135/2009 omsat til lov 166/2009 (i det følgende benævnt *2009-loven*) fastsatte bl.a., at de regionale virksomheder Caremar, Saremar og Toremar blev overført til regionerne Campanien, Sardinien og Toscana i lyset af deres privatisering. Den fastsatte også, at der vil blive indgået *nye aftaler* mellem den italienske stat samt Tirrenia og Siremar inden 31. december 2009. Tilsvarende vil leveringen af regionale tjenesteydelser være nedfældet i *nye kontrakter om offentlige tjenesteydelser*, der skal indgås mellem Saremar, Toremar og Caremar og de respektive regioner inden hhv. 31. december 2009 og 28. februar 2010. De nye aftaler/nye kontrakter om offentlige tjenesteydelser vil træde i kraft efter privatiseringen af hver enkelt af virksomhederne i den forhenværende Tirrenia-koncern <sup>(7)</sup>.
- (17) Saremar blev således overført til RAS i henhold til 2009-loven. Traditionelt har virksomheden kun drevet lokale cabotageforbindelser mellem Sardinien og øerne nordøst og sydvest for Sardinien og en international forbindelse til Korsika under den oprindelige aftale med den italienske stat. Saremar har ikke udviklet nogen ikke-støttede aktiviteter.
- (18) I henhold til regional lov 18 af 26. juli 2013 blev offentliggørelsen af udbuddet vedrørende privatiseringen af Saremar udskudt til den 31. december 2013. Denne afgørelse foregriber hverken Kommissionens holdning til andre foranstaltninger til fordel for Saremar eller alle potentielle problemstillinger ved statsstøtte rejst i forbindelse med privatiseringen af virksomheden. Alle resterende foranstaltninger, der er omfattet af 2011- og 2012-afgørelserne, herunder Bonus Sardo-Vacanza-projektet, undersøges i øjeblikket under sagerne SA.32014, SA.32015 og SA.32016 og er derfor ikke omfattet af denne afgørelse.

## 2.2. DETALJERET BESKRIVELSE AF DE FORANSTALTNINGER, DER ER OMFATTET AF DENNE AFGØRELSE

- (19) RAS har vedtaget flere foranstaltninger i 2011 og 2012 for at fremme turisme og regional udvikling og sikre territorial kontinuitet. Ifølge RAS var disse initiativer primært begrundet af to signifikante udviklinger på markedet for transportydelser til øen i 2011.
- (20) Selv om modervirksomheden Tirrenia blev sat til salg allerede i 2010, købte Compagnia Italiana di Navigazione (CIN) først virksomheden og underskrev den nye aftale i juli 2012. Formentlig indtil selve datoen for underskrivelsen af den nye aftale var det usikkert, om søtransportydelser mellem Sardinien og det italienske fastland fortsat ville modtage statsstøtte, og om omfanget af de offentlige tjenesteydelser ville blive reduceret under den nye aftale med køberen af Tirrenia.
- (21) For det andet blev private virksomheder, som driver ruter mellem Sardinien og fastlandet, undersøgt af de italienske konkurrencemyndigheder (NCA) for en mulig overtrædelse af artikel 101 TEUF på grund af en væsentlig stigning i transportpriserne på visse ruter mellem Sardinien og fastlandet. NCA afsluttede sine undersøgelser den 11. juni 2013 <sup>(8)</sup>. Den stigning i priserne på (passager) transportydelser, som parterne gennemførte i sommeren 2011, blev kvalificeret som samordnet praksis i strid med artikel 101 TEUF. Ifølge NCA fandt overtrædelsen som minimum sted i perioden fra september 2010 til slutningen af september 2011.
- (22) Kommissionen har indledt en formel undersøgelsesprocedure ved sin 2012-afgørelse vedrørende nogle af de foranstaltninger, som RAS har truffet i denne sammenhæng. I det følgende redegør Kommissionen detaljeret for de undersøgte foranstaltninger.

<sup>(7)</sup> Artikel 19b (10) i 2009-loven.

<sup>(8)</sup> Sag I743 — Færgepriser til/fra Sardinien, vedrørende private konkurrenters påståede overtrædelse af artikel 101, TEUF (Onorato Partecipazioni S.r.l., Moby S.p.A., Marinvest S.r.l., Investitori Associati SGR S.p.A., Grandi Navi Veloci S.p.A., SNAV S.p.A., Lotta Maritime S.A., Forship S.p.A., Clessidra SGR S.p.A. og L19 S.p.A.) på visse ruter, som forbinder Sardinien med fastlandet.

## 2.2.1. KOMPENSATION FOR DRIFTEN AF DE TO RUTER MELLEM SARDINIEN OG DET ITALIENSKE FASTLAND

2.2.1.1. **Retsgrundlag**

- (23) RAS antager, at Saremars drift af to ruter, som forbinder Sardinien med det italienske fastland, nemlig Olbia (Golfo Aranci)-Civitavecchia og Vado Ligure-Porto Torres i 2011 og 2012, kan kvalificeres som SGEI, der lovligt blev overdraget til rederiet ved flere regionale beslutninger (retsakterne), som præsenteres mere detaljeret nedenfor.

**Regional beslutning 20/57 af 26. april 2011**

- (24) Ifølge RAS forhøjede private virksomheder, som drev forbindelser til og fra Sardinien, priserne til uholdbare niveauer i foråret 2011. Regional beslutning 20/57 af 26. april 2011 (i det følgende benævnt *beslutning 20/57*) mindede om, at der har været tekniske drøftelser i gang med de vigtigste tilstedeværende rederier på disse ruter siden 1. marts 2011 vedrørende mulige måder »at stabilisere taksterne på acceptable niveauer« på kort, mellemlang og lang sigt. Desuden var der ifølge RAS ingen vilje hos de private redere til at imødekomme RAS' opfordring til »fælles bestræbelser med henblik på at øge turiststrømmene« ved at opkræve lavere takster på disse ruter.
- (25) I betragtning af det signifikante fald i turistefterspørgslen og de bekymringer, som de produktive sektorer har givet udtryk for, idet de kræver forbindelser til fastlandet til rimelige priser, blev RAS konfronteret med behovet for at træffe »øjeblikkelige foranstaltninger for at sikre et konkurrencedygtigt alternativ til de takster, som rederierne opkrævede«. Den besluttede, at Saremar skulle starte drift »på markedsvilkår« af fastlandsforbindelser og internationale forbindelser »på de vigtigste turistruter og kommercielle ruter« til og fra Sardinien. Brug af adskilte opgørelser ville blive bevaret for at sikre økonomisk ligevægt og dermed opnå en balance mellem efterspørgslen efter transportydelse og aktivitetens økonomiske levedygtighed.
- (26) Saremar ville navnlig bekræfte muligheden for at starte drift på prøvebasis i perioden fra den 15. juni 2011 til den 15. september 2011 af som minimum to af de følgende forbindelser (kombinerede tjenesteydelser):
- Nordøst-Sardinien (Olbia eller Golfo Aranci) — Midt-Syditalien (Civitavecchia eller Napoli) og retur
  - Nordøst-Sardinien (Olbia eller Golfo Aranci) — Midt-Norditalien (La Spezia, Carrara eller Livorno) og retur
  - Nordvest-Sardinien (Porto Torres) — Norditalien (Genova eller Savona) og retur.
- (27) Saremar kunne også frit udvide antallet af internationale forbindelser.

**Regional beslutning 25/69 af 19. maj 2011**

- (28) Regional beslutning 25/69 af 19. maj 2011 (*beslutning 25/69*) godkendte den takst, der skulle anvendes af Saremar for passagerer og godstjenesteydelser på ruten Golfo Aranci-Civitavecchia i perioden fra 15. juni 2011 til 15. september 2011. Den pågældende rute var antageligt blevet identificeret som værende »blandt de mest efterspurte ruter«.
- (29) Taksterne vil kunne ændres af rederiet med henblik på at sikre balance i driften og den højst mulige kundetilfredshed. Enhver sådan ændring bør forhånds anmeldes til RAS. Der gjaldt forskellige takster i høj- og lavsæsonen. Taksterne skulle gælde på samme måde for alle, hvad enten de var bosiddende eller ikke-bosiddende på Sardinien.

**Regional beslutning 27/4 af 1. juni 2011**

- (30) Regional beslutning 27/4 af 1. juni 2011 (*beslutning 27/4*) godkendte den takst, der skal anvendes af Saremar for passagerer og godstjenesteydelser på ruten Vado Ligure-Porto Torres fra 22. juni 2011 til 15. september 2011.
- (31) Derudover fastsatte den en rabat på 15 % for personer bosiddende på Sardinien. Saremar kunne ændre taksterne med henblik på at sikre balance i driften og den højst mulige kundetilfredshed.

**Regional beslutning 36/6 af 1. september 2011**

- (32) Regional beslutning 36/6 af 1. september 2011 (*beslutning 36/6*) mindede om, at stigningen i transportpriserne på ruterne til fastlandet fandt sted i kølvandet på salget af den forhenværende modervirksomhed Tirrenia (se betragtning 75).

- (33) I den forstand vil RAS støtte annulleringen af salgsproceduren og adskillelsen af salget af Tirrenia fra den offentlige udbudsprocedure for tildelingen af en ny kontrakt og således forebygge et de facto-monopol på cabotagesejlads til og fra Sardinien. Der vil blive truffet foranstaltninger for at sikre gennemførelsen af offentlige udbudsprocedurer for pålæggelsen af forpligtelser til offentlig tjeneste (PSO'er) for at vælge det bedste tilbud med hensyn til antallet af ruter og havne, sejlfrekvens, hastighed, kvaliteten af tjenesteydelsen og takster for både passagerer og gods.
- (34) Saremars afbrydelse af driften på ruterne til fastlandet vil effektivt genoprette den tidligere monopolsituation. På længere sigt vil det primære mål på regionalt niveau være at bevare effektiv konkurrence på cabotagemarkedet. Dette vil kunne opnås ved at indføre PSO'er på de hovedruter, som anses for strategiske for øen, for de rederier, som tilbyder de bedste forhold for tjenesten.
- (35) Beslutning 36/6 fastsætter, at Saremar på grundlag af en driftsplan skal bekræfte levedygtigheden af driften på prøvebasis i perioden fra 30. september 2011 til 30. september 2012 af mindst én af de følgende kombinerede ruter: Olbia-Livorno, Porto Torres-Livorno eller Cagliari-Piombino.
- (36) Tilsvarende ville Saremar også genoptage driften af ruterne Golfo Aranci (eller Olbia)-Civitavecchia og Porto Torres-Vado Ligure (eller Genova) fra 15. maj 2012 til 15. september 2012. Ruterne ville blive drevet ved hjælp af to nyligt lejede cruisefærger.
- (37) Beslutning 36/6 fastsatte også, at Saremar skulle rekapitaliseres for et beløb svarende til dens krav mod Tirrenia i betalingsstandsning (se betragtning 89 ff.).

#### **Regional beslutning 48/65 af 1. december 2011**

- (38) I overensstemmelse med beslutning 36/6 undersøgte RAS og Saremar bæredygtigheden af at drive en af de kombinerede ruter Olbia-Livorno, Porto Torres- Livorno eller Cagliari-Piombino i perioden fra 30. september 2011 til 30. september 2012. Der blev navnlig foretaget en vurdering af den nuværende og forventede efterspørgsel efter kombinerede tjenesteydelser, takster, forventede omkostninger og indtægter og rentabiliteten af alternative tjenesteydelser. Analysen viste følgende:
- a) på ruten Cagliari-Piombino og Porto Torres-Livorno en høj risiko for økonomisk ubalance, svingende efterspørgsel og konkurrencepres fra substituerbare tjenesteydelser
  - b) på ruten Olbia-Livorno, selv om konkurrencepresset på priserne var sandsynligt, var det ikke desto mindre muligt at opnå økonomisk balance
  - c) på ruten Olbia-Civitavecchia kunne der opnås økonomisk balance.
- (39) Beslutning 36/6 fastslår, at »forpligtelsen til bevarelse af økonomisk balance med henblik på at undgå at yde uforenelig statsstøtte tillader ikke opstart af andre ruter i den nærmeste fremtid«. Driften af ruter, som på kort sigt viste gode levedygtighedsudsigter, og opstarten af højsæsonruter, som allerede i prøveperioden viste positive resultater, blev anset for at være nødvendig.
- (40) Som følge heraf fik Saremar besked på at aktivere den kombinerede forbindelse Olbia-Civitavecchia. Ruten ville blive drevet med daglig sejlfrekvens ved hjælp af færger indsat af Saremar i 2011. Den lavsæsonpris, som Saremar opkrævede i 2011, blev godkendt som standardpris, som Saremar var berettiget til at ændre for at tage behørigt hensyn til efterspørgslen og sikre målet om økonomisk balance.
- (41) Der ville blive lejet mindst tre cruisefærger med høj kapacitet for at forbedre kapaciteten på ruterne Olbia-Civitavecchia og Porto Torres-Vado Ligure (eller Genova) fra maj til september 2012.
- (42) Saremar ville definere en standardtakst, som skulle gælde for alle ruter uafhængigt af sæsonen, for at give virksomheden mulighed for at nå målene om økonomisk balance og den højest mulige kundetilfredshed.

#### **Regional beslutning 12/28 af 20. marts 2012**

- (43) Ved regional beslutning 12/28 af 20. marts 2012 (beslutning 12/28) noterer RAS sig Saremars forslag om en takst for sommersæsonen 2012 på ruten Olbia-Civitavecchia baseret på en markedsundersøgelse foretaget af virksomheden.

- (44) Med hensyn til taksten sondres der mellem lavsæson, weekend og højsæson. For så vidt angår den takst, der gælder i højsæsonen (august), foreslog Saremar tre alternativer, nemlig at bevare takstniveauet for 2011-højsæsonen, at forhøje taksten med 5 EUR eller alternativt 10 EUR for »liggeplads«.
- (45) Beslutning 12/28 giver Saremar beføjelse til at tilpasse den af de foreslåede takster, som bedst balancerer målene af almen interesse med nødvendigheden af at sikre økonomisk og finansiel balance i forbindelse med driften.

#### Regional beslutning 22/14 af 22. maj 2012

- (46) Ved regional beslutning 22/14 af 22. maj 2012 (*beslutning 22/14*) noterer RAS sig Saremars forslag om en takst for sommersæsonen 2012 (1. juni 2012 til 15. september 2012) på ruten Porto Torres-Vado Ligure baseret på en markedsundersøgelse foretaget af virksomheden.
- (47) Virksomheden anbefalede at fastsætte forskellige takster for lavsæsonen (1. til 14. juni og 3. til 15. september), mellemsæsonen (15. juni til 13. juli) og højsæsonen (14. juli til 2. september). Der skulle gælde en rabat på 15 % for personer bosiddende på Sardinien.
- (48) Beslutningen angiver imidlertid ikke de præcise takster, der skal opkræves af Saremar på ruten. Virksomheden fik besked på løbende at overvåge udviklingen på markedet og tilpasse taksterne, således at målene af almen interesse balanceres bedst muligt med kravet om at forfølge økonomisk og finansiel balance i forbindelse med driften. Derudover noterede RAS sig lejen af Coraggio-færgen, som skulle indsættes på ruten i perioden fra den 1. juni til den 15. september 2012.

#### Regional lov 15 af 7. august 2012

- (49) Regional lov 15 af 7. august 2012 (i det følgende benævnt *den regionale lov*) fastsætter bl.a. øjeblikkelig offentliggørelse (inden for 60 dage efter den regionale lovs ikrafttræden) af udbuddet vedrørende privatiseringen af Saremar.
- (50) Den regionale lov fastsætter også, at RAS ville dække det potentielle tab ved Saremars drift af forbindelserne til fastlandet. Der blev i den forbindelse godkendt en statsstøtte på 10 mio. EUR.

#### 2.2.1.2. Varighed

- (51) Saremar fik overdraget driften af de to ruter, som forbinder Sardinien med det italiensk fastland ved de retsakter, som fremgår af tabellen nedenfor.

Tabel 1

#### Regionale beslutninger, som overdrager driften af de to ruter til Saremar

	Golfo Aranci (Olbia)-Civitavecchia	Vado Ligure-Porto Torres
Sommersæsonen 2011-	Beslutning 25/69 af 19. maj 2011 (15. juni til 15. september 2011)	Beslutning 27/4 af 1. juni 2011 (22. juni til 15. september 2011)
Vintersæsonen 2012	Beslutning 48/65 af 1. december 2011 (øjeblikkelig aktivering af ruten)	<i>Ikke i drift</i>
Sommersæsonen 2012-	Beslutning 36/6 af 1. september 2011 (15. maj til 15. september 2012)	Beslutning 36/6 af 1. september 2011 (15. maj til 15. september 2012)

- (52) Den forudgodkendte driftsplan er imidlertid ikke blevet overholdt fuldt ud.
- (53) I 2011 drev Saremar navnlig ruten Civitavecchia-Olbia (Golfo Aranci) med daglig sejlfrekvens i perioden fra den 15. juni til den 15. september 2011. Moby, Tirrenia, Grandi Navi Veloci (GNV) og Forship (Sardinia Ferries) drev også ruten på daværende tidspunkt.

- (54) I 2012 drev Saremar ruten fra 16. januar 2012 til 15. september 2012. I sommerperioden drev Saremar ruten med daglig sejlfrekvens fra 1. juni 2012 til 15. september 2012 (i stedet for fra 15. maj 2012 som fastsat ved beslutning 36/6). Moby og CIN/Tirrenia var til stede på ruten i sommerperioden. I vinterperioden (16. januar 2012 til 30. maj 2012) drev Saremar ruten 6 dage/uge<sup>(9)</sup>. Tirrenia drev også ruten i henhold til forpligtelserne til offentlig tjeneste under den oprindelige aftale. Der var ingen privat reder til stede på ruten i vintersæsonen.
- (55) Saremar drev ruten Vado Ligure-Porto Torres 4 dage/uge<sup>(10)</sup> fra 22. juni 2011 til 15. september 2011 og fra 1. juni 2012 (i stedet for fra 15. maj 2012 som fastsat ved beslutning 36/6) til 15. september 2012. Moby, Tirrenia og GNV var til stede på ruten i 2011. Moby, CIN/Tirrenia og GNV var til stede på ruten i 2012.
- (56) Tjenesten på begge ruter blev indstillet den 15. september 2012.

### 2.2.1.3. Forpligtelser til offentlig tjeneste

- (57) RAS hævder, at der er indført PSO'er for så vidt angår de takster, som Saremar opkræver på de to ruter til fastlandet. Den underliggende begrundelse for pålæggelsen af PSO'er var stigningen i priserne til skade for det sardiske samfund som følge af den konkurrencebegrænsende aftale mellem private redere på de pågældende ruter.
- (58) De specifikke bestemmelser vedrørende takster i overdragelsesakterne er præciseret nedenfor:
- Beslutning 20/57 har ingen udtrykkelig bestemmelse om de takster, der skal opkræves af Saremar på de foreslåede ruter.
  - Beslutning 25/69 godkendte den takst, der skal anvendes af Saremar på ruten Golfo Aranci-Civitavecchia fra 15. juni 2011 til 15. september 2011. Taksterne kunne ændres af rederiet ved forudgående meddelelse til RAS med henblik på at sikre, at driften balancerer og sikre den højest mulige kundetilfredshed.
  - Beslutning 27/4 godkendte den takst, som skal anvendes af Saremar for kombinerede (passagerer og gods) tjenesteydelser på ruten Vado Ligure-Porto Torres fra 22. juni 2011 til 15. september 2011. Der skulle gælde en rabat på 15 % for personer, som er bosiddende på Sardinien. Taksterne vil kunne justeres af rederiet ved forudgående meddelelse til RAS med henblik på at sikre balance i driften og den højest mulige kundetilfredshed.
  - Beslutning 36/6 vedrører ikke takster.
  - Beslutning 48/65 pålagde Saremar at genoptage driften af ruten Olbia-Civitavecchia øjeblikkeligt ved at anvende den lavsæsonpris, som Saremar opkrævede i 2011, som standardpris. En sådan pris vil kunne justeres af Saremar ved forudgående meddelelse til RAS med henblik på at tage behørigt hensyn til den faktiske efterspørgsel og sikre målet om økonomisk balance.
  - Beslutning 12/28 godkender Saremars forslag om at anvende forskellige takster i sommeren 2012 på ruten Olbia-Civitavecchia, således at der skelnes mellem lavsæson (arbejdsdage i juni og juli), weekender og højsæsonen (august) og tages højde for de tre alternativer, som Saremar foreslog for så vidt angår den takst, der skal gælde i højsæsonen. Den regionale beslutning angav ikke de præcise takster, som det ellers var blevet foreslået af rederiet. RAS tog heller ikke stilling til en af de tre alternative takster, som Saremar havde foreslået for højsæsonen. RAS pålagde derimod Saremar at anvende den takst, som bedst balancerer almenhedens interesse ud fra perspektivet om økonomisk levedygtighed. I henhold til beslutning 12/28 vil den standardtakst, som blev fastsat ved beslutning 48/65, blive opretholdt af Saremar indtil udgangen af april 2012.
  - Beslutning 22/14 godkender Saremars forslag om at anvende forskellige takster i lavsæsonen (første halvdel af juni og første halvdel af september) mellemsæsonen (midten af juni til midten af juli) samt i højsæsonen (midten af juli til 2. september) 2012 på ruten Porto Torres-Vado Ligure. Den regionale beslutning angav ikke de præcise takster, som det ellers var blevet foreslået af rederiet. Den fastsætter imidlertid, at der skulle gælde en rabat på 15 % for personer bosiddende på Sardinien.
- (59) Hvad angår driften af de to ruter i 2012, fremsendte RAS i løbet af undersøgelsen de breve til Kommissionen, hvori Saremar meddelte de takster, der skulle opkræves på ruterne i 2012, som blev formelt vedtaget af RAS ved beslutning 12/28 og 22/14. Hvad angår ruten Olbia-Civitavecchia, meddelte Saremar, at ruterne ville blive drevet samtidig med Tirrenia, Moby og GNV til forskellige takster afhængigt af sæsonen. Saremar bekræftede også, at

<sup>(9)</sup> Daglig forbindelse fra 1. april 2012.

<sup>(10)</sup> 3 dage/uge fra 1. juni 2012 til 19. juni 2012 og fra 4. september 2012 til 15. september 2012.

Tirrenia tilbød de bedste priser blandt disse rederier. Brevet angiver de gældende takster på ruten i sommeren 2012 i lav- og højsæsonen samt i weekenderne med tre forslag til højsæsonen (et, der fastholder 2011-taksten, det andet og det tredje, som afspejler en stigning på hhv. 5 og 10 EUR i prisen pr. kahyt) og bekræfter, at der ligesom i 2011 ikke vil være reducerede takster for personer bosiddende på Sardinien. Saremar bekræfter også, at dens takstforslag er baseret på en sammenligning med Tirrenias takster. For ruten Porto Torres-Vado Ligure oplyste Saremar, at beslutningen om at starte drift af tjenesterne i 2012 blev truffet på baggrund af de positive resultater i 2011. Der blev foreslået en moderat stigning i taksterne i mellem- og højsæsonen, hvilket ville gøre det muligt for virksomheden at balancere.

- (60) For fuldstændighedens skyld henviser Kommissionen til, at beslutning 48/65 vedrørende opstart af ruten Olbia-Civitavecchia i januar 2012 nævner, at Saremar ville drive ruten med daglig sejlfrekvens ved hjælp af cruisefærger. En undersøgelse af overdragelsesakterne viser, at der ikke er pålagt Saremar nogen anden bindende betingelse vedrørende driften af de to ruter (f.eks. vedrørende sejlfrekvens) end leveringen af kombinerede (passager og gods) tjenesteydelser. De italienske myndigheder har heller ikke i forbindelse med den formelle undersøgelsesprocedure forelagt Kommissionen nogen dokumentation for, at der er blevet pålagt andre krav ved andre retlige instrumenter end dem, der er fastsat i de ovennævnte overdragelsesakter.

#### 2.2.1.4. **Kompensation**

- (61) Ingen af overdragelsesakterne omtalte en kompensation, som skulle udbetales til Saremar for driften af de to ruter til fastlandet i 2011/12. Derimod skulle tjenesterne på grundlag af bestemmelserne i den pågældende retsakt leveres på kommercielle vilkår, og Saremar fik stor manøvre frihed til at tilpasse takstniveauet for at sikre, at break-even kunne opnås for de to ruter.
- (62) Ved regional lov 15 af 7. august 2012 blev der godkendt støtte i en størrelsesorden af 10 mio. EUR fra det regionale 2012-budget for at dække »det potentielle tab« i forbindelse med Saremars drift af forbindelserne til fastlandet. Det fremgår af offentligt tilgængelige oplysninger <sup>(1)</sup>, at kompensationen blev udbetalt til Saremar i to rater den 6. november 2012 og den 3. december 2012.
- (63) I henhold til de oplysninger, der er modtaget i løbet af undersøgelsen, registrerede Saremar et tab på 214 000 EUR i 2011 og et tab på 13 440 220 EUR i 2012 i forbindelse med driften af de to ruter.

#### 2.2.1.5. **Konkurrencesituationen på ruterne**

- (64) Konkurrencesituationen på ruterne, der forbinder Sardinien med det italienske fastland, har ændret sig væsentligt i perioden 2011-2012.
- (65) Der var fire private redere på ruterne til og fra Sardinien i foråret 2011 foruden det offentlige rederi Tirrenia, nemlig Moby, Forship, SNAV <sup>(12)</sup> og GNV.
- (66) Moby kontrolleres af Onorato Partecipazioni S.r.l. (i det følgende benævnt *Onorato Partecipazioni*). Moby er aktiv på markedet for søtransportydelser for passagerer og gods i Middelhavet.
- (67) GNV er en privat reder, som ejes i fællesskab af Marininvest, et holdingselskab i en gruppe af virksomheder inden for maritim transport, og Investitori Associati SGR. Virksomheden driver mange ruter i Middelhavet.
- (68) SNAV kontrolleres helt af Marininvest og driver næsten udelukkende passagertjenester på forskellige ruter i Middelhavet.

<sup>(1)</sup> Relazione sul Rendiconto generale della Regione autonoma della Sardegna per l'esercizio finanziario 2012, s. 359, findes på: [http://www.corteconti.it/export/sites/portalecdc/\\_documenti/controllo/sezioni\\_riunite/sezioni\\_riunite\\_regione\\_sardegna/2013/relazione\\_parifixa.pdf](http://www.corteconti.it/export/sites/portalecdc/_documenti/controllo/sezioni_riunite/sezioni_riunite_regione_sardegna/2013/relazione_parifixa.pdf).

<sup>(12)</sup> SNAV drev ruten Olbia-Civitavecchia indtil maj 2011, hvor GNV overtog driften.



- (69) Forship, der kontrolleres af den franske virksomhed Lotta Maritime S.A., leverer transportydelser for passagerer og køretøjer i Middelhavet, navnlig til og fra Sardinien, under anvendelse af varemærkerne Corsica Ferries og Sardinia Ferries.
- (70) I maj 2011 blev rederierne (alle undtagen Tirrenia) undersøgt af NCA for en mulig overtrædelse af artikel 101 TEUF vedrørende driften af ruter til det italienske fastland, herunder to ruter drevet af Saremar i perioden 2011-2012. NCA afsluttede sine undersøgelser den 11. juni 2013<sup>(13)</sup>. Den fandt, at prisstigningen på parternes tjenesteydelser vedrørende passagertransport udgjorde en samordnet praksis i strid med artikel 101 TEUF. Overtrædelsen fandt som minimum sted i perioden fra september 2010 til slutningen af september 2011.
- (71) Ifølge NCA var Moby (op til 40 %) og Tirrenia (op til 35 %) de vigtigste rederier på ruten Civitavecchia-Olbia (Golfo Aranci) i 2009-2010 med hensyn til antallet af transporterede passagerer. I 2011 øgede Tirrenia sin markedsandel til skade for Moby, mens Saremar havde en markedsandel på mindre end 10 %<sup>(14)</sup>. NCA fastslog følgende vedrørende denne rute:
- Moby havde tab (mindre end 1 mio. EUR) i perioden 2008-2010 og et overskud i 2011
  - SNAV havde tab i perioden 2008-2010, om end de var aftagende
  - Forship havde også registreret negative resultater i perioden 2008-2011.
- (72) På ruten Genova (Vado Ligure)-Porto Torres havde Moby, Tirrenia og GNV en lignende markedsandel i 2009-2010. Tilsvarende steg Tirrenias markedsandel i 2011, mens Mobys faldt. GNV's tilstedeværelse på markedet blev reduceret med mere end halvdelen. Saremar havde mindre end 10 % af markedet. NCA fastslog også, at:
- Moby forbedrede sit resultat fra et mindre tab i 2008 til overskud i 2011
  - GNV registrerede signifikante tab på ruten i perioden 2008-2010.
- (73) Private redere havde i løbet af NCA-undersøgelsen begrundet prisstigningen i sommersæsonen 2011 (generelt højere end 85 % sammenlignet med 2010 på ruten Olbia-Civitavecchia og 75 % på ruten Genova-Porto) med en væsentlig stigning i brændstofpriserne. Ifølge NCA gennemførte Tirrenia en mere moderat prisstigning, nemlig op til 30 % på ruten Civitavecchia-Golfo Aranci og op til 15 % på ruten Genova-Porto Torres.
- (74) Desuden blev der i henhold til NCA-beslutningen indgået to aftaler mellem Moby og GNV i foråret 2011. I særdeleshed blev der indgået en code sharing-aftale mellem de to virksomheder vedrørende ruten Civitavecchia-Olbia for perioden april-december 2011, hvor de to virksomheder drev ruten i fællesskab og deltog i resultaterne i overensstemmelse med en forudfastsat procentdel, uafhængigt af antal solgte billetter. På basis af en anden aftale kunne GNV sælge Moby billetter på ruten Genova-Porto Torres i perioden juni-december 2011. I realiteten viderefremmede GNV i referenceperioden efterspørgsel til Moby, som den ikke selv kunne efterkomme, til skade for Tirrenia og Saremar. På grundlag af disse aftaler konkluderede NCA, at de to virksomheder ikke havde noget incitament til at konkurrere på priser på de pågældende ruter. I 2012 havde de samme virksomheder indgået lignende aftaler.
- (75) Gennem købet af Tirrenia underskrev CIN den 18. juli 2012 den nye aftale med den italienske stat (se betragtning 16), hvorved virksomheden fik overdraget opfyldelsen af PSO'er på bl.a. ruterne Civitavecchia-Olbia og Genova-Porto Torres. CIN er et konsortium, som på det tidspunkt, hvor Tirrenia blev sat til salg, bestod af Moby, SNAV og GNV (de to sidste via Marininvest) og Grimaldi Compagnia di Navigazione, dvs. Tirrenias vigtigste konkurrenter på de ruter, som traditionelt drives under ordningen for offentlig tjeneste<sup>(15)</sup>.

<sup>(13)</sup> Se fodnote 8.

<sup>(14)</sup> NCA-beslutning nr. 24033 af 31. oktober 2012, SP136 — Saremar — Sardegna Regionale Marittima/ruterne Civitavecchia-Golfo degli Aranci og Vado Ligure-Porto Torres.

<sup>(15)</sup> CIN blev oprettet i november 2010 af Grimaldi, Marininvest og Moby for at deltage i udbuddet med henblik på køb af Tirrenia. I starten af 2011 købte Marininvest (kontrollerer SNAV) kontrollen over GNV; og desuden overførte Moby i marts 2011 sin aktiepost i CIN til dens kontrollerende aktionær Onorato Partecipazioni. I marts 2011 var CIN's hovedaktionærer Onorato Partecipazioni (kontrollerer Moby) og Marininvest (kontrollerer GNV og SNAV).

- (76) CIN's køb af Tirrenia blev anmeldt til Kommissionen, og den 18. januar 2012 besluttede Kommissionen at indlede en procedure i henhold til artikel 6, stk. 1, litra c), i Rådets forordning (EF) nr. 139/2004 <sup>(16)</sup>. Handlen blev efterfølgende trukket tilbage af parterne, og en ny handel med en ny aktiepost for CIN blev meddelt til NCA. Den nye fusion blev godkendt af NCA i henhold til en betinget beslutning den 21. juni 2012 <sup>(17)</sup>.
- (77) GNV og Forship indstillede driften af ruten Civitavecchia-Olbia i 2012. Med sine bemærkninger i løbet af undersøgelsen hævdede GNV, at dens exit fra markedet var et direkte resultat af den støtte ydet af RAS til Saremar, hvilket gjorde det muligt for sidstnævnte at have takster, som lå under omkostningerne (se betragtning 135).
- (78) Konkurrencsituationen på de to ruter var på tidspunktet for Saremars indtræden på markedet som følger:

Tabel 2

**Konkurrencsituationen på ruterne**

	Golfo Aranci (Olbia)-Civitavecchia	Vado Ligure-Porto Torres
Sommersæsonen 2011 (juni-september)	Moby, Tirrenia, GNV <sup>(1)</sup> , Forship (Sardinia Ferries)	Moby, Tirrenia, GNV
Vintersæsonen 2012 (januar-midten af maj)	CIN/Tirrenia	Ikke i drift
Sommersæsonen 2012 (midten af maj-september)	Moby, CIN/Tirrenia	Moby, CIN/Tirrenia, GNV

<sup>(1)</sup> SNAV har traditionelt drevet ruten indtil maj 2011.

- (79) Ved beslutning vedtaget den 18. juni 2013 <sup>(18)</sup> indledte NCA den formelle undersøgelsesprocedure vedrørende en mulig overtrædelse fra Mobys og CIN's side af betingelserne indført ved NCA's beslutning om godkendelse af fusionen mellem Tirrenia/CIN, bl.a. betingelsen om at begrænse prisstigninger (sammenlignet med Mobys takster i 2009) på de tre ruter, som forbinder Sardinien med fastlandet, herunder to ruter, som undersøges i den aktuelle sag, i forhold til stigningen i brændstofomkostningerne.

## 2.2.2. SALGSFREMMEDE FORANSTALTNINGER

- (80) I henhold til regional beslutning 20/58 af 26. april 2011 (beslutning 20/58) ville *Agenzia Sardegna Promozione* (i det følgende benævnt *agenturet*) finansiere markedsføringen af det såkaldte Bonus Sardo-Vacanza-projekt med 3 mio. EUR (inkl. moms) <sup>(19)</sup>.
- (81) Ved regional beslutning 25/53 af 19. maj 2011 (beslutning 25/53) overdrog RAS Saremar opgaven med at udføre salgsfremmende foranstaltninger, hvilket i alt væsentligt bestod i at vise logoer og reklamer på Saremar-fartøjer med det formål at promovere Sardinien som turistdestination, dog uden udtrykkeligt at promovere Bonus Sardo-Vacanza-projektet. Beslutning 25/53 pålagde desuden agenturet at allokere et beløb til Saremar på 3 mio. EUR som fastsat ved beslutning 20/58 med en øjeblikkelig forudbetaling på 80 %.

<sup>(16)</sup> Rådets forordning (EF) nr. 139/2004 af 20. januar 2004 om kontrol med virksomhedssammenslutninger, («fusionsforordningen») (EUT L 24 af 29.1.2004, s. 1).

<sup>(17)</sup> Ved beslutning nr. 23650 af 21. juni 2012, C11613, godkendte NCA betinget CIN's køb af Tirrenia forretningsdelen, som ejes i fællesskab af Moby (40 %), L19 (30 %), Gruppo Investimenti Portuali S.p.A. (20 %) og Shipping Investment S.r.l. (10 %). NCA havde pålagt visse betingelser, bl.a. vedrørende ikke-anvendelse af code sharing-aftaler mellem Moby og CIN i perioden 2012-2016 og anvendelsen på ruterne Civitavecchia-Olbia, Genova-Porto Torres og Genova-Olbia af takster med henblik på at fastholde den gennemsnitlige enhedsfortjeneste, der blev opnået af Moby i sommersæsonen 2009 (undtagen den forhøjelse, der direkte kunne knyttes til en stigning i bunkeromkostningerne). CIN/Tirrenia overtager driften fra Moby på ruten Genova-Porto Torres. På ruten Civitavecchia-Olbia vil Moby og CIN overføre 10 % af kapaciteten til andre redere i sommersæsonen 2013 og 2014.

<sup>(18)</sup> NCA-beslutning nr. 24418 af 18. juni 2013, C11613B.

<sup>(19)</sup> Bonus Sardo-Vacanza-projektet blev godkendt med det formål at fremme og støtte turismen på Sardinien. Under projektet blev omkostninger til færgetransport (højest 90 EUR, gældende for grupper på mindst to passagerer) refunderet direkte til passagerer, som rejser til/fra Sardinien og mindst har 3 overnatninger på Sardinien i sommersæsonen 2011.

## 2.2.3. LÅN PÅ 3 MIO. EUR OG DEN FØRSTE STØTTEERKLÆRING

- (82) I henhold til regional beslutning 23/2 af 12. maj 2011 (*beslutning 23/2*) blev Saremar godkendt til at optage et lån på 3 mio. EUR, som bærer renter til »den gennemsnitlige markedssats« med en vejledende løbetid på otte måneder, for at dække virksomhedens likviditetsbehov.
- (83) Ved regional beslutning 31/24 af 20. juli 2011 (*beslutning 31/24*) udstedte RAS som eneaktionær i Saremar en støtteerklæring til fordel for Banco di Sardegna S.p.A. (i det følgende benævnt *BS-banken*) som en forudsætning for godkendelse af kreditlinjen.
- (84) I støtteerklæringen forpligter RAS sig til at informere BS-banken på forhånd om en eventuel ændring i sin aktiepost i virksomheden og til at sikre, at virksomheden ledes på en effektiv måde.
- (85) Ved regional beslutning 12/15 af 20. marts 2012 (*beslutning 12/15*) offentliggjorde RAS, at kreditlinjen på 3 mio. EUR, som blev godkendt ved beslutning 23/2, i sidste ende ikke var blevet oprettet af Saremar, og støtteerklæringen godkendt ved beslutning 31/24 udløb til sidst.

## 2.2.4. ANDEN STØTTEERKLÆRING

- (86) Ved regional beslutning 52/119 af 23. december 2011 (*beslutning 52/119*) godkendte RAS en anden støtteerklæring med henblik på at gøre det muligt for Saremar at opnå en overtræksfacilitet på 5 mio. EUR for at sikre tilstrækkelig likviditet i den nærmeste fremtid til driften af forbindelserne til fastlandet. Banken Monte dei Paschi di Siena (i det følgende benævnt *MPS-banken*) havde bedt om en garanti som en forudsætning for godkendelse af faciliteten.
- (87) Støtteerklæringen minder om, at Saremar er 100 % ejet af RAS, at der er godkendt en rekapitalisering på 11,5 mio. EUR, og at virksomheden vil fortsætte driften af forbindelserne med fastlandet. RAS forpligter sig til at informere långiveren på forhånd om en mulig ændring i sin aktiepost i virksomheden og sørge for, at virksomheden ledes effektivt.
- (88) RAS angav, at den støtteerklæring, der blev godkendt ved beslutning 52/119, ikke var endelig udstedt, og at en kreditlinje på 2,5 mio. EUR blev ydet af MPS til markedsvilkår uden nogen garanti fra RAS. Med sine bemærkninger vedrørende 2012-indledningsafgørelsen forsynede RAS Kommissionen med kreditlinjeaftalen med MPS-banken. Kontrakten fastlægger en kreditlinje på op til 2,5 mio. EUR, som bærer variabel rente baseret på enmåneds-interbankrenten (Euribor) + 5 %.

## 2.2.5. REKAPITALISERINGEN

- (89) I henhold til beslutning 36/6 var Saremars krav på 11 546 403,59 EUR mod Tirrenia som insolvent blevet behørigt registreret af konkursafdelingen ved civilretten i Rom og erklæret for eksigibelt den 1. april 2011. Nedskrivningen af lånet med 5 773 201,80 EUR, dvs. 50 %, da virksomhedens 2010-balance blev godkendt, medførte et tab på 5 253 530,05 EUR i 2010. Den 28. marts 2012 besluttede Saremars aktionærforsamling at dække tabet på 4 890 950,36 EUR <sup>(20)</sup>, der skulle overføres til 2012 ved at reducere kapitalen fra 6 099 961 EUR til 1 209 010,64 EUR.
- (90) I henhold til den italienske borgerlige lovbog skal aktionærer rekapitalisere en virksomhed, når dens egenkapital er reduceret med mere end en tredjedel. Derfor besluttede aktionærforsamlingen den 15. juni 2012 at øge egenkapitalen fra 1 209 010,64 EUR til 6 099 961 EUR, heraf 824 309,69 EUR indbetalt den 11. juli 2012, dvs. det mindstebeløb, der er nødvendigt for at bringe egenkapitalen i overensstemmelse med lovkravene. Det resterende beløb ville blive implementeret betinget af forhåndsansmeldelse af foranstaltningen til Kommissionen.
- (91) Til dato er Kommissionen ikke blevet informeret om yderligere kapitalindsprøjtninger.

<sup>(20)</sup> Efter brug af den lovpligtige reserve og indtægter fra tidligere regnskabsår.

### 3. GRUNDE TIL AT INDLEDE PROCEDUREN

#### 3.1. KOMPENSATION FOR DRIFTEN AF DE TO RUTER MELLEM SARDINIEN OG DET ITALIENSKE FASTLAND

##### 3.1.1. STØTTEKVALIFICERING

- (92) I sin 2012-afgørelse vurderede Kommissionen foreløbigt, at de retsakter, som overdrager driften til Saremar af de to ruter til fastlandet, ikke udtrykkeligt kvalificerer de pågældende tjenesteydelser som SGEI'er og heller ikke omhandler nogen kompensation til Saremar for opfyldelsen af PSO'er. Kommissionen fastslog ligeledes, at den kompensation på 10 mio. EUR, som blev ydet til Saremar, på basis af de foreliggende oplysninger på daværende tidspunkt så ud til at overstige driftstabene.
- (93) Kommissionens foreløbige vurdering var også, at den fjerde Altmark-betingelse <sup>(21)</sup> ikke var blevet opfyldt, for så vidt som driften af de to yderligere ruter, der var overdraget til Saremar i 2011, ikke havde været i udbud. Desuden havde Kommissionen ingen dokumentation til støtte for argumentet om, at Saremar rent faktisk havde leveret tjenesteydelsen billigst muligt til fællesskabet.

##### 3.1.2. FORENELIGHED

- (94) Kommissionen vurderede, at støtte i form af offentlig kompensation til Saremar ikke kunne anses for at være forenelig med det indre marked og undtaget fra anmeldelseskravet i henhold til Kommissionens beslutning 2005/842/EF <sup>(22)</sup> (i det følgende benævnt *SGEI-beslutningen fra 2005*) eller Kommissionens afgørelse 2012/21/EU <sup>(23)</sup> (i det følgende benævnt *SGEI-afgørelsen fra 2011*).
- (95) Kommissionen rejste tvivl om kompensationens forenelighed på grundlag af EU's ramme for statsstøtte i form af kompensation for offentlig tjeneste (2011) <sup>(24)</sup> (i det følgende benævnt *SGEI-rammebestemmelserne fra 2011*) i betragtning af den tvivlsomme SGEI-kvalifikation af tjenesteydelserne og den kendsgerning, at Saremar kan være blevet overkompenseret.
- (96) Endelig fastslog Kommissionen, at efter den 31. januar 2012 skal SGEI'er for at blive anset for at være forenelige med det indre marked opfylde yderligere betingelser i henhold til punkt 14, 19, 20, 24, 39 og 60 i SGEI-rammebestemmelserne fra 2011. Kommissionen vurderede, at disse betingelser ikke var blevet opfyldt i dette tilfælde.

#### 3.2. SALGSFREMMEDE FORANSTALTNINGER

- (97) Kommissionen opfordrede Italien til at præcisere, hvordan prisen på de salgsfremmende foranstaltninger var fremkommet og fremsende dokumentation for, at de var blevet prisfastsat til markedsværdi, f.eks. ved at levere benchmarks, der er tilgængelige på markedet.

#### 3.3. LÅN PÅ 3 MIO. EUR OG STØTTEERKLÆRINGER

- (98) Kommissionen vurderede foreløbigt, at støtteerklæringerne ikke sikrede Saremar ubehørlige fordele i det omfang, at de ikke i sidste ende blev anvendt til at garantere et lån eller andre økonomiske forpligtelser for støttemodtageren. Den opfordrede Italien og interesserede parter til at fremsætte deres bemærkninger hertil.
- (99) Desuden opfordrede Kommissionen Italien til at fremsende dokumentation for, at det lån på 3 mio. EUR, som Saremar optog hos Banco di Sardegna S.p.A., var i overensstemmelse med markedsvilkårene.

<sup>(21)</sup> Sag C-280/00, Altmark Trans og Regierungspräsidium Magdeburg Sml. 2003 I, s. 7747.

<sup>(22)</sup> Kommissionens beslutning 2005/842/EF af 28. november 2005 om anvendelse af bestemmelserne i EF-traktatens artikel 86, stk. 2, på statsstøtte i form af kompensation for offentlig tjeneste ydet til visse virksomheder, der har fået overdraget at udføre tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse (EUT L 312 af 29.11.2005, s. 67).

<sup>(23)</sup> Kommissionens beslutning 2012/21/EU af 20. december 2011 om anvendelse af bestemmelserne i artikel 106, stk. 2, TEUF på statsstøtte i form af kompensation for offentlig tjeneste ydet til visse virksomheder, der har fået overdraget at udføre tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse (EUT L 7 af 11.1.2012, s. 3).

<sup>(24)</sup> EUT C 8 af 11.1.2012, s. 15.

### 3.4. REKAPITALISERINGEN

- (100) For så vidt angår Saremars rekapitalisering vurderede Kommissionen foreløbigt, at foranstaltningen gav virksomheden en økonomisk fordel, eftersom det var usandsynligt, at en privat aktionær under lignende omstændigheder ville have tegnet den pågældende kapital. Den opfordrede Italien og interesserede parter til at fremsætte deres bemærkninger hertil.

## 4. BEMÆRKNINGER FRA RAS OG SAREMAR

### 4.1. KOMPENSATION FOR DRIFTEN AF DE TO RUTER MELLEM SARDINIEN OG DET ITALIENSKE FASTLAND

- (101) Saremar støtter og supplerer argumenterne fremført af RAS for så vidt angår kompensationen for driften af de to ruter, som forbinder Sardinien med fastlandet, i 2011 og 2012. Disse bemærkninger behandles samlet nedenfor.
- (102) Virksomheden havde ingen bemærkninger vedrørende de andre foranstaltninger, der er omfattet af undersøgelsen.

#### 4.1.1. PROBLEMSTILLINGER VEDRØRENDE STØTTEKVALIFICERING

- (103) For det første fremførte RAS, at den kompensation, der er ydet til Saremar for driften af de to forbindelser til fastlandet, er i overensstemmelse med det markedsøkonomiske investorprincip (i det følgende benævnt MEIP). Selv om driften af ruterne havde været tabsgivende, var det legitimt at antage, at aktiviteten ville give et afkast. Med vedtagelsen af de pågældende foranstaltninger optrådte RAS som en forsigtig markedsinvestor i betragtning af, at dens beslutning om at aktivere de to pågældende ruter var baseret på driftsplaner, som var udarbejdet på forhånd. Navnlige:
- a) i marts/april 2011, da RAS besluttede, at Saremar skulle begynde at drive nye ruter til fastlandet, vurderede den kun ruter, som kunne drives med økonomisk balance
  - b) ved beslutning 36/6 besluttede RAS, at Saremar på grundlag af en driftsplan skulle bekræfte driftens levedygtighed for perioden 30. september 2011 til 30. september 2012 af mindst én yderligere rute blandt valgmulighederne Olbia-Livorno, Porto Torres-Livorno og Cagliari-Piombino. Desuden skulle Saremar på grundlag af en driftsplan genoptage driften af ruterne Golfo Aranci (eller Olbia)-Civitavecchia, Porto Torres-Vado Ligure (eller Genova) fra 15. maj 2012 til 15. september 2012. Beslutningen om ikke at besejle nye ruter, men derimod genoptage driften i sommersæsonen 2012 af de to ruter, som Saremar allerede drev i 2011, var baseret på rentabilitetsvurderinger
  - c) RAS' beslutning om at begrænse driftstabene ved at afbryde tjenesten på begge ruter ved slutningen af højsæsonen 2012 og delvist kompensere driftstab var medvirkende til at sikre, at dens forretningsrisiko blev reduceret til et minimum. Derfor ville en sådan beslutning også være blevet truffet af en privat investor.
- (104) For det andet understregede RAS, at de fire Altmark-kriterier var blevet overholdt i dette tilfælde af de grunde, der er angivet nedenfor.

#### Altmark 1

- (105) De nationale myndigheder har vide skønsebeføjelser for så vidt angår definitionen af SGEI'er. RAS har fået beføjelser for så vidt angår territorial kontinuitet ved lov 296 af 7. december 2006 og er derfor den bedst placerede myndighed til at definere SGEI'er for så vidt angår forbindelser fra Sardinien til det italienske fastland. På den baggrund understreger RAS sin interesse i at sikre territorial kontinuitet til rimelige takster. Overdragelsen af tjenesten til Saremar på prøvebasis ville have imødekommet almenhedens behov og være styret af sagens hastende karakter.
- (106) Med hensyn til den faktiske nødvendighed af pålæggelsen af PSO'er erindrer RAS for det første om den alvorlige krise for den forhenværende modervirksomhed Tirrenia, som traditionelt har drevet forbindelser mellem Sardinien og det italienske fastland. Tirrenias økonomiske vanskeligheder havde angiveligt resulteret i ekstrem usikkerhed for så vidt angår driften af den offentlige tjeneste i det mindste indtil juli 2012, hvor CIN underskrev den nye aftale. RAS minder om, at salget af Tirrenia til CIN i sin oprindelige sammensætning af aktionærer var blevet blokeret af Kommissionen.

- (107) For det andet bemærker RAS, at stigningen i transportpriserne på ruterne, der forbinder Sardinien med fastlandet, i de efterfølgende måneder ramte de fleste brugere hårdt og navnlig den socialt sårbare del af det sardiske samfund.
- (108) Det var på denne baggrund, at RAS i april 2011 besluttede at etablere offentlige transporttjenester på prøvebasis med det formål at sikre territorial kontinuitet med fastlandet til rimelige takster. De private redere havde, selv om de er blevet hørt om problemstillingen, ifølge RAS ikke vist nogen vilje til at begrænse priserne og afvist enhver form for generel forpligtelse vedrørende takster.
- (109) Driften af SGEI'en blev overdraget til Saremar ved hjælp af flere overdragelsesakter, hvilket klart ville skitsere målet af almen interesse. RAS betoner, at overdragelsen af de pågældende tjenester til Saremar var det eneste levedygtige alternativ til at undgå alvorlige forstyrrelser af den territoriale kontinuitet.
- (110) Saremar kvalificerer sig som *internt* rederi for RAS: virksomheden kontrolleres direkte af RAS, som er eneaktionær. Den fik retmæssigt overdraget driften af forbindelserne fra Sardinien til de mindre øer og Korsika på den ene side og til fastlandet på den anden side. Den har ingen skønsbeføjelse for så vidt angår driften af de tjenester, den har fået overdraget, og som ensidigt bestemmes af RAS. Desuden udvikler Saremar ikke nogen aktivitet, der er i strid med RAS' interesser. Derfor fremfører RAS, at i henhold til reglerne om offentlige udbud behøvede den ikke sende leveringen af tjenesteydelsen i udbud, men kunne frit overdrage den direkte til det interne rederi. Så længe kompensationen ikke oversteg de opståede omkostninger i forbindelse med driften af tjenesten, var der ikke involveret statsstøtte.
- (111) Med hensyn hertil minder RAS om, at Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1370/2007 <sup>(25)</sup> udtrykkeligt fastsætter, at nationale myndigheder kan overdrage leveringen af transportydelser til et internt rederi/afdeling uden nogen forudgående udbudsprocedure. Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1008/2008 <sup>(26)</sup> fastsætter ligeledes muligheden for, at offentlige myndigheder kan træffe »nødforanstaltninger i tilfælde af afbrydelse af tjenester eller risiko for afbrydelse af tjenester«, hvilket kan være i form af den »direkte tildeling af en offentlig tjenesteydelseskontrakt eller en i fællesskab aftalt forlængelse af en offentlig tjenesteydelseskontrakt«.
- (112) Ifølge RAS blev dette synspunkt bekræftet af Kommissionen som led i overtrædelsesproceduren vedrørende Italiens manglende overholdelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3577/92 af 7. december 1992 om anvendelse af princippet om fri udveksling af tjenesteydelser inden for søtransport i medlemsstaterne (cabotagesejlads) <sup>(27)</sup> (i det følgende benævnt *forordningen om cabotagesejlads*), i hvilken forbindelse Kommissionen anførte, at »skulle regionerne varetage tjenesten internt i henhold til ANAV-retspraksis (C-410/04) med opfyldelse af alle relevante krav, ville forordningen om cabotagesejlads anses for at være overholdt«.
- (113) RAS understreger, at valget af de ruter, som Saremar skulle drive, blev foretaget på baggrund af en gennemførlighedsundersøgelse, som tog behørigt hensyn til behovet for at sikre territorial kontinuitet og aktivitetens økonomiske levedygtighed. Som det også fremgik af de senere beslutninger 25/69 og 27/4, var det på grundlag af denne undersøgelse og de af Saremar indsamlede markedsoplysninger, at ruterne Civitavecchia-Golfo Aranci og Vado Ligure-Porto Torres blev aktiveret for højsæsonen, nemlig fra hhv. 15. juni til 15. september 2011 og fra 22. juni til 15. september 2012.
- (114) RAS minder også om, at driften af ruterne Genova-Porto Torres og Civitavecchia-Olbia i sommersæsonen ligger uden for anvendelsesområdet for den nye aftale, der blev indgået mellem den italienske stat og CIN, og er derfor ikke omfattet af PSO'er for at sikre adgang til tjenesteydelserne til rimelige priser. I alle tilfælde gør den nye aftale det muligt at ændre priserne for at tage højde for omkostningsstigninger (navnlig bunkeromkostninger) og vil derfor ikke sikre, at personer, der er bosiddende på Sardinien, kan få adgang til tjenesteydelserne til rimelige priser.

<sup>(25)</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1370/2007 af 23. oktober 2007 om offentlig personbefordring med jernbane og ad vej og om ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 1191/69 og (EØF) nr. 1107/70 (EUT L 315 af 3.12.2007, s. 1).

<sup>(26)</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1008/2008 af 24. september 2008 om fælles regler for driften af lufttrafiktjenester i Fællesskabet (EUT L 293 af 31.10.2008, s. 3).

<sup>(27)</sup> Rådets forordning (EØF) nr. 3577/92 af 7. december 1992 om anvendelse af princippet om fri udveksling af tjenesteydelser inden for søtransport i medlemsstaterne (cabotagesejlads) (EFT L 364 af 12.12.1992, s. 7).

- (115) Ifølge RAS blev driften af de to ruter til fastlandet på prøvebasis endelig afsluttet i september 2012. RAS udarbejdede derefter et struktureret projekt for driften af forbindelser til fastlandet, som blev forhåndsansøgt til Kommissionen, det såkaldte *Flotta Sarda*-projekt. En ny virksomhed, Flotta Sarda S.p.A. (*Flotta Sarda*), som er 100 % ejet og finansieret af RAS, vil blive etableret og få overdraget leveringen under en offentlig tjenesteydelseskontrakt af søtransportydelser på fire ruter, der forbinder Sardinien med det italienske fastland. Flotta Sarda vil modtage årlig kompensation til dækning af omkostningerne til offentlig tjeneste.

#### Altmark 2

- (116) Den kendsgerning, at de regionale beslutninger, der pålægger Saremar at starte drift af de pågældende ruter, ikke fastsætter dens ret til kompensation, påvirker ikke overholdelsen af det andet Altmark-kriterium. Offentlige myndigheder behøver ikke på forhånd at definere det præcise kompensationsbeløb, der skal ydes for driften af offentlige tjenester. Derimod er det tilstrækkeligt, at de i forvejen identificerer metoder for beregning af støtteberettigede omkostninger i det omfang, at disse omkostninger kan henføres direkte til opfyldelsen af SGEI'er. I det foreliggende tilfælde havde RAS, da den besluttede at pålægge Saremar at etablere forbindelser til fastlandet, faktisk vurderet, at driften af sådanne tjenester ikke ville resultere i tab. Kompensation kunne teoretisk set have vist sig at være unødvendig, men blev dog ikke udelukket.
- (117) RAS påpeger, at fordi driften af de omhandlede tjenester var underlagt brugen af adskilte opgørelser, kunne de med leveringen af den offentlige tjeneste forbundne omkostninger nemt identificeres.

#### Altmark 3

- (118) Saremar drev de pågældende offentlige tjenester på baggrund af adskillelse af opgørelser. RAS mener, at det er tilstrækkeligt at sikre, at de offentlige ressourcer kun anvendes til at kompensere rederiet for det registrerede tab. Efter RAS' opfattelse blev Saremar således ikke overkompenseret.

#### Altmark 4

- (119) RAS mener, at den fjerde Altmark-betingelse er opfyldt, eftersom de fartøjer, der var indsat på ruterne, var blevet lejet efter en markedshøring, og at bunkeromkostningerne følger markedsvilkårene. Alle andre omkostningselementer (forsikring, navigationshjælpetjenester, havnerettigheder) er markedsbaserede.

#### 4.1.2. PROBLEMSTILLINGER VEDRØRENDE FORENELIGHED

- (120) RAS bemærker, at Saremars kvalificering som internt rederi udelukker anvendelse af den ikke-diskriminerende betingelse, der er fastsat ved forordningen om cabotagesejlads, og derfor udgør overdragelsen af den offentlige tjenesteydelse til Saremar ikke en overtrædelse af hverken 2005-beslutningen eller SGEI-afgørelsen fra 2011.
- (121) RAS forklarer, at foranstaltningen var blevet defineret i alle sine væsentlige elementer allerede i april 2011. Enhver støtte, der er gennemført inden ikrafttrædelsen af SGEI-afgørelsen fra 2011, bør vurderes på grundlag af SGEI-beslutningen fra 2005. RAS antager, at de heri fastsatte forenelighedsbetingelser overholdes. I særdeleshed:
- tjenesten blev overdraget til Saremar på basis af gennemsigtige ikke-diskriminerende betingelser i henhold til forordningen om cabotagesejlads
  - lofterne i artikel 2, stk. 1, litra a) og c), i SGEI-beslutningen fra 2005 overholdes: støtten er under 30 mio. EUR, og der blev transporteret mindre end 300 000 passagerer på hver rute
  - tjenesterne er lovligt blevet klassificeret som SGEI'er og overdraget til Saremar ved hjælp af adskillige overdragsakter i overensstemmelse med artikel 4 heri
  - den kompensation, som Saremar fik udbetalt for driften af ruterne til det italienske fastland, overstiger ikke det beløb, som er nødvendigt for at dække de afholdte omkostninger i forbindelse med driften af tjenesterne i overensstemmelse med artikel 6 heri.

- (122) RAS fremfører, at foranstaltningen under alle omstændigheder også ville overholde SGEI-afgørelsen fra 2011, forudsat at:
- a) det andet loft fastsat ved artikel 2, stk. 1, litra d) heri overholdes
  - b) tjenesten blev overdraget til Saremar efter tekniske drøftelser med private redere. Derudover har RAS modtaget adskillige klager vedrørende den tjeneste, som leveres af private redere
  - c) kompensationen tager hensyn til de nettoomkostninger, som rederiet har haft i forbindelse med driften af tjenesten
  - d) gennemsigtighedskrav var blevet overholdt, eftersom de regionale beslutninger blev offentliggjort.
- (123) Endelig bemærker RAS, at foranstaltningen ikke kan anses for at fordreje konkurrencen i et omfang, der strider mod Unionens interesser, eftersom den har til formål at sikre territorial kontinuitet og er begrænset til det tab, der er opstået i forbindelse med driften af SGEI'er.

#### 4.2. SALGSFREMMEDE FORANSTALTNINGER

- (124) Ifølge RAS svarer statsstøtten til salgsfremmende foranstaltninger til de tjenesteydelser, som Saremar effektivt har leveret, og giver derfor ikke virksomheden nogen uretmæssig økonomisk fordel.
- (125) RAS mener, at der ved vurderingen af prisen overensstemmelse med markedsvilkårene skal tages behørigt hensyn til den kendsgerning, at de pågældende salgsfremmende foranstaltninger ikke har været begrænset til højsæsonen 2011, som det oprindeligt var planen, men at disse blev udvidet til 2012.
- (126) Sent i processen, den 28. juni 2013, fremsendte RAS en ekspertudtalelse til Kommissionen for at begrunde prisen på de salgsfremmende foranstaltninger. Eksperten nåede frem til den konklusion, at markedsværdien af de salgsfremmende foranstaltninger udført af Saremar i 2011 og 2012 ville ligge på mellem 2 458 168 EUR og 2 609 631 EUR (ekskl. moms). RAS mener således, at den pris, som den betalte Saremar, var berettiget. Markedsomkostningerne er blevet fastsat i forhold til de gennemsnitlige reklameomkostninger pr. kvadratmeter anslået på grundlag af parametre såsom varighed (under hensyntagen til bestemte rabatter for fortsættelsen af reklamekampagnen i 2012), reklametype (intern eller ekstern) og lokalitet (vigtigste byer, betydelig befolkningstilstrømning, mobilitetsområder).
- (127) RAS fremfører, at hvis den pris, der blev betalt til Saremar for de salgsfremmende foranstaltninger, blev anset for at være urimelig høj, ville den fordel, som virksomheden herigennem fik, være begrænset til forskellen mellem den faktisk betalte pris og markedsværdien af tjenesteydelserne. Endelig mener RAS, at en sådan støttes forenelighed skal vurderes på grundlag af artikel 106, stk. 2, TEUF.

#### 4.3. LÅN PÅ 3 MIO. EUR OG STØTTEERKLÆRINGER

- (128) RAS fastholder, at den kreditlinje på 3 mio. EUR, som Saremar fik stillet til rådighed, ikke involverede nogen regionale midler. Den blev ydet til Saremar til markedsvilkår af BS-banken, en privat finansiel institution. Kreditlinjen er imidlertid ikke blevet aktiveret af Saremar med det resultat, at den støtteerklæring fra juli 2011, der blev udstedt i overensstemmelse med beslutning 23/2, udløb den 30. november 2011. Da støtteerklæringen ikke var forbundet med nogen finansiel forpligtelse i forhold til virksomheden, kan den ikke kvalificeres som en garanti.
- (129) Den anden støtteerklæring, godkendt ved beslutning 52/119, blev ikke udstedt, og derfor påtog RAS sig ikke nogen bindende forpligtelse til fordel for Saremar. Den finansielle transaktion, der blev fastsat ved beslutning 52/119 (overtræksfacilitet på 5 mio. EUR), er faktisk aldrig blevet gennemført. Som det fremgår af beslutning 12/15, har Saremar anmodet om og opnået lånet hos MPS-banken uden garantistillelse fra RAS.

#### 4.4. REKAPITALISERINGEN

- (130) RAS understreger, at rekapitaliseringen ikke har nogen forbindelse til Saremars drift af de to ruter til det italienske fastland. Foranstaltningen vedrører snarere de tjenester, som drives af Saremar til mindre øer og Korsika under den oprindelige aftale, som forlænget.



- (131) De 11,5 mio. EUR, der er fastsat ved beslutning 36/6, svarer til det krav, der er rejst mod Tirrenia i forbindelse med insolvensbehandlingen. Dette beløb vedrører imidlertid finansielle aktiviteter i Tirrenia-koncernen, som går længere tilbage end 2009. Beløbet ville således allerede være blevet godkendt i 2004, da Kommissionen vedtog sin endelige beslutning om de oprindelige aftaler frem til udgangen af 2008.
- (132) Til dato er rekapitaliseringen kun blevet gennemført delvist. Ved beslutning af 15. juni 2012 besluttede Saremars aktionærforsamling at forhøje virksomhedens egenkapital fra 1 209 010,64 til 6 099 961 EUR, idet der blev udstedt 307 765 ordinære aktier med en nominal værdi på 19,82 EUR. Den 11. juli 2012 forhøjede RAS Saremars kapital med kun 824 309,60 EUR. RAS gjorde tegningen af det resterende beløb på 4 066 640,67 EUR betinget af overholdelsen af standstill-klausulen og anmeldelse af driften til Kommissionen.
- (133) RAS understreger, at rekapitaliseringen udelukkende tjente det formål at inddrive midler, som under alle omstændigheder allerede var til rådighed for Saremar. Foranstaltningen involverer ikke en overførsel af nye offentlige midler og udgør derfor ikke statsstøtte. Foranstaltningen bør anses for at være i overensstemmelse med MEIP under forudsætning af, at den baseres på en driftsplan, der er defineret på forhånd, og som sigter mod at optimere provenuet fra salget af en virksomhed med pålidelige levedygtighedsudsigter.
- (134) Endelig fremhæver RAS, at private redere, navnlig GNV og Moby, har haft fordel af kapitalforhøjelserne for at kompensere for driftstabene. Nogle af disse aktiviteter har antagelig fundet sted samtidig med den foranstaltning, der blev truffet af RAS til fordel for Saremar.

## 5. BEMÆRKNINGER FRA INTERESSEREDE PARTER

### 5.1. MOBY

#### 5.1.1. KOMPENSATION FOR DRIFTEN AF DE TO RUTER MELLEM SARDINIEN OG DET ITALIENSKE FASTLAND

- (135) Moby hævder, at Saremar kun kunne drive de to forbindelser til fastlandet til priser, der lå under omkostningerne i 2011 og 2012, på grund af den statsstøtte, som RAS havde ydet. Moby bemærker, at som et resultat af de usædvanligt lave priser, som Saremar opkrævede, er markedets struktur blevet ændret væsentligt. Private redere, som var aktive på de pågældende ruter indtil 2011, f.eks. GNV eller Forship (Sardinia Ferries), havde intet andet alternativ end at forlade markedet.
- (136) Ifølge Moby kunne foranstaltningen ikke begrundes i hensynet til almenhedens interesser af som minimum to årsager.
- (137) For det første blev der af Italien taget hensyn til enhver lovlig interesse i offentlige tjenesteydelser ved indgåelsen af den nye aftale med CIN den 18. juli 2012, som omfattede opfyldelsen af PSO'er på ruterne mellem Sardinien og det italienske fastland. Den nye aftale fastsatte PSO'er vedrørende driften af ruterne Genova-Porto Torres og Civitavecchia-Olbia i lavsæsonen (året rundt, undtagen perioden juni til september) med som minimum daglig sejlfrekvens. Aftalen lagde også et loft over taksterne og yderligere prisreduktioner for bosiddende personer på alle ruter, som blev drevet under en ordning om offentlige tjenesteydelser. Den indførte minimumskapacitetskrav, der specifikt var identificeret på hver enkelt af de pågældende ruter.
- (138) For det andet er der ikke nogen ægte iboende interesse i foranstaltningen for så vidt angår offentlige tjenesteydelser, da de to pågældende ruter har kommerciel karakter. Ruterne har ikke kun været drevet af Saremar i lavsæsonen, men også i højsæsonen 2011 og 2012, hvor der var flere andre rederier til stede på markedet. Det var præcis på grund af de pågældende ruters kommercielle karakter i sommersæsonen, at de er blevet udelukket fra anvendelsesområdet for den nye aftale.
- (139) Derudover definerer overdragelsesakterne ikke udtrykkeligt de pågældende tjenesteydelser som SGEI'er og giver ikke rederiet ret til kompensation. Desuden havde RAS overdraget leveringen af disse tjenesteydelser direkte til Saremar uden en forudgående udbudsprocedure.
- (140) Moby konkluderer, at kompensationen ikke var berettiget og under alle omstændigheder ikke står i forhold til de tab, som Saremar har lidt ved leveringen af tjenesteydelserne.

## 5.1.2. SALGSFREMMEDE FORANSTALTNINGER

- (141) Moby mener, at de 2 479 000 EUR (ekskl. moms), som blev ydet i støtte til Saremar til salgsfremmende foranstaltninger, er klart uforholdsmæssige. Derudover kan den øjeblikkelige forudbetaling på 80 % ikke anses for at være normal forretningspraksis.
- (142) Moby bemærker desuden, at det på baggrund af Saremars balance for 2011 kan konstateres, at der ud over beløbet på 3 mio. EUR af agenturet blev ydet et beløb på 1 157 000 EUR (ekskl. moms) til Saremar som refusion for et beløb, som Saremar angiveligt havde udredt som led i kampagnen »Sommer 2011 — Flotta Sarda« (se betragtning 80). Moby hævder, at dette beløb også vil udgøre statsstøtte til Saremar.
- (143) Endelig havde agenturet ikke tidligere gennemført en udbudsprocedure for tildeling af en kontrakt vedrørende salgsfremmende tjenesteydelser.

## 5.1.3. LÅN PÅ 3 MIO. EUR OG STØTTEERKLÆRINGER

- (144) For så vidt angår den anden støtteerklæring (se betragtning 87) minder Moby om, at RAS ved beslutning 52/119 bekræftede, at det var nødvendigt med et øjeblikkeligt lån fra MPS-banken for at starte tjenesten på ruten Civitavecchia-Olbia, og at banken havde anmodet om en garanti fra RAS. Den kendsgerning, at støtteerklæringen blev formelt trukket tilbage ved beslutning 12/15, er irrelevant for kvalificeringen af foranstaltningen som statsstøtte, idet MPS-banken udtrykkeligt havde anmodet herom og allerede havde tilvejebragt dette.

## 5.1.4. REKAPITALISERINGEN

- (145) Moby støtter Kommissionens foreløbige vurdering af rekapitaliseringen fuldt ud. Moby bemærker, at en privat investor ikke ville have foretaget den samme investering i betragtning af virksomhedens vanskelige finansielle situation og manglen på forudsigelige udsigter for genoprettelse af rentabiliteten. Rekapitaliseringen gjorde det også meget nemmere for Saremar at få adgang til MPS-bankens lån og har derfor virkninger, som svarer til en garanti, og giver således Saremar en økonomisk fordel.

## 5.1.5. ANDRE FORANSTALTNINGER

- (146) Moby henviser også til et yderligere beløb på 4 mio. EUR, der blev ydet af RAS til Saremar i oktober 2011. Beløbet var angiveligt et supplement til den ydede statsstøtte som følge af stigningen i driftsomkostningerne på ruterne til de mindre øer og Korsika, som Saremar drev under den oprindelige aftale, som forlænget. Moby fremfører, at denne foranstaltning udgør yderligere støtte til Saremar, som ikke var blevet anmeldt til Kommissionen på forhånd.
- (147) Moby mener, at samtlige undersøgte foranstaltninger udgør ulovlig og uforenelig støtte til Saremar.

## 5.2. ANDRE PARTER

- (148) Ingen anden part har haft bemærkninger til de foranstaltninger, der er omfattet af denne afgørelse, inden for de proceduremæssige tidsfrister.
- (149) Sent i undersøgelsesforløbet, den 3. juli 2013, fremsendte GNV to dokumenter til Kommissionen: i) rapporten fra en af Domstolen udpeget ekspert i forbindelse med GNV's civile sagsanlæg mod Saremar ved retten i Genova og ii) Domstolens kendelse af 11. juni 2013, som godkendte rapporten.
- (150) Tre problemstillinger af relevans for den aktuelle vurdering af statsstøtten blev undersøgt af eksperten og medtaget i rapporten: i) hvorvidt rekapitaliseringen begunstiger den forretningsdel, som drev de to forbindelser til fastlandet, ii) rekapitaliseringens overensstemmelse med MEIP og iii) markedsoverensstemmelsen af den støtte, der blev udbetalt til Saremar for salgsfremmende foranstaltninger.
- (151) Ifølge rapporten sigtede rekapitaliseringen mod at holde virksomheden flydende i lyset af en usikker forlængelse af den oprindelige aftale for de efterfølgende 12 måneder og således af adgangen til kompensationen for det følgende år. Rapporten hviler på et dokument, der blev godkendt sammen med 2011-balancen <sup>(28)</sup>, som minder om, at de to forbindelser til det italienske fastland leverede et driftstab på 214 000 EUR i 2011, og at tildelingen af statsstøtte heller ikke var sikker på grund af usikkerheden omkring Tirrenias privatisering. Rapporten konkluderer, at rekapitaliseringen var nødvendig for at sikre kontinuiteten i driften. Den begunstigede både den forretningsdel, som drev linjer til mindre øer, og den, som leverede tjenesteydelser til fastlandet.

<sup>(28)</sup> Rapporten påberåber sig Relazione al bilancio 2011.

- (152) I rapporten hedder det videre, at Saremar havde et samlet overskud på 2 523 439 EUR i 2011. Dette inkluderede en fortjeneste på 2 737 797 EUR på de ruter, der blev drevet i henhold til aftalen med staten og et tab på 214 358 EUR på ruterne til fastlandet.
- (153) Eksperten konkluderede desuden, at rekapitaliseringen ikke var i overensstemmelse med MEIP i betragtning af virksomhedens dårlige situation, hvor den havde mistet mere end en tredjedel af sin registrerede kapital og det stærkt konkurrenceprægede marked, som virksomheden opererede på, samt dens begrænsede forretningsudsigter. Endelig blev det konkluderet, at en privat investor højst sandsynligt ikke ville have investeret i en sådan aktivitet.
- (154) Hvad angår overensstemmelsen med markedsværdien af prisen på de salgsfremmende foranstaltninger, fastslog eksperten, at Saremar i henhold til virksomhedens 2011-balance havde modtaget 2 479 000 EUR som kompensation for leveringen af reklametjenesteydelser på de fartøjer, som besejler ruterne til fastlandet. Der blev foretaget en analyse af prisen markedsoverensstemmelse ved at dividere de opståede omkostninger i forbindelse med leveringen af transportydelse med antallet af transporterede passagerer. Det fremkomne tal på 18,47 EUR i omkostning pr. passager blev anset for at være ekstremt højt i forhold til de normale omkostninger ved denne type reklame, så meget desto mere i betragtning af den kendsgerning, at reklamerne henvendte sig til ombordværende passagerer, som allerede havde valgt Sardinien som turistdestination. Den pris, som RAS betalte, blev ikke vurderet til at afspejle markedsværdien af de salgsfremmende foranstaltninger, som Saremar gennemførte.
- (155) GNV har også forelagt Kommissionen Saremars bemærkninger til den rapport, der blev udarbejdet i forbindelse med de nationale sager. I sine bemærkninger understregede Saremar, at NCA allerede havde bekræftet, at dens andel af markedet for søtransportydelser, som forbinder Sardinien med det italienske fastland, var forblevet marginal og derfor ikke kunne formodes at have ændret de eksisterende markedsforhold. Saremar bekræftede også det negative resultat i 2011 (214 358 EUR) på de ruter, der forbinder Sardinien med fastlandet. Den oplyste, at virksomheden med henblik på at udligne tab på de to ruter til fastlandet ville have været nødsaget til at forhøje taksterne til de niveauer, som private redere opkræver.
- (156) Den kendsgerning, at tjenesterne på de to ruter blev indstillet i september 2011 var medvirkende til at begrænse driftstabene. En fortsættelse af driften ville have haft en negativ indvirkning på resultaterne og have medført et indgreb fra RAS' side for at dække driftstab.
- (157) Saremar understregede, at virksomhedens situation var alvorlig på tidspunktet for rekapitaliseringen i betragtning af den (mere end moderate) risiko for nedskæringer i statsstøtten. På grund af statens manglende evne til at støtte virksomheden, også i ledelsesmæssig forstand, gav virksomhedens økonomiske situation anledning til væsentlige bekymringer. Ifølge Saremar ville dette gøre enhver sammenligning med private redere uhensigtsmæssig.

## 6. BEMÆRKNINGER FRA ITALIEN TIL DE INTERESSEREDE PARTERS BEMÆRKNINGER

- (158) Italien havde ikke nogen bemærkninger til de interesserede parters bemærkninger for så vidt angår de af RAS truffne foranstaltninger til fordel for Saremar.

## 7. VURDERING

### 7.1. STØTTE EFTER EUF-TRAKTATENS ARTIKEL 107, STK. 1

- (159) I henhold til artikel 107, stk. 1, TEUF er »statsstøtte eller støtte, som ydes af en medlemsstat eller ved hjælp af statsmidler under enhver tænkelig form, og som fordrejer eller truer med at fordreje konkurrencevilkårene ved at begunstige visse virksomheder eller visse produktioner, uforenelig med det indre marked i det omfang, den påvirker samhandelen mellem medlemsstaterne«.
- (160) De i artikel 107, stk. 1, fastsatte kriterier er kumulative. Med henblik på at afgøre, hvorvidt de anmeldte foranstaltninger udgør statsstøtte som defineret i artikel 107, stk. 1, skal alle de ovennævnte betingelser være opfyldt. Det vil sige, at den finansielle støtte bør:
- ydes af en medlemsstat eller ved hjælp af statsmidler
  - begunstige visse virksomheder eller produktionen af visse varer
  - fordreje eller true med at fordreje konkurrencevilkårene
  - påvirke samhandelen mellem medlemsstaterne.

7.1.1. KOMPENSATION FOR DRIFTEN AF DE TO YDERLIGERE RUTER, SOM FORBINDER SARDINIEN MED FASTLANDET

**Statsmidler**

- (161) For at blive kvalificeret som statsstøtte skal en finansiel foranstaltning kunne tilskrives staten og ydes direkte eller indirekte ved hjælp af statsmidler.
- (162) Kompensationen for Saremars drift af de to sejlruiter udbetales af RAS fra det regionale budget. Den kan derfor tilskrives staten og ydes ved hjælp af statsmidler.
- (163) Den støtte, der blev ydet til Saremar for de salgsfremmende foranstaltninger, kan tilskrives staten, eftersom agenturet er 100 % ejet af RAS og har til formål at gennemføre regionale politikker med hensyn til turisme og regional udvikling. Hverken de oplysninger, som er tilgængelige for Kommissionen, eller de interesserede parter bemærkninger, der er fremsendt efter indledningen af proceduren, satte spørgsmålstegn ved, om denne foranstaltning kunne tilskrives staten.
- (164) Hvad angår støtteerklæringerne, fastslår Kommissionen, at de alene fastlægger RAS' forpligtelse til at meddele bankerne enhver ændring i sin aktiepost i virksomheden, suppleret af en erklæring om, at RAS i sin egenskab af aktionær vil sikre, at Saremar ledes på en konsekvent, effektiv og økonomisk måde. Da disse støtteerklæringer ikke garanterede nogen finansiel forpligtelse i forhold til Saremar, udgjorde de ikke nogen potentiel fremtidig byrde for statslige midler. På den baggrund konkluderer Kommissionen, at de ikke udgør statsstøtte.
- (165) Alle andre foranstaltninger ydes af RAS direkte fra det regionale budget og er derfor det samme som statsmidler.

**Selektivitet**

- (166) Alle undersøgte foranstaltninger, herunder kompensationen for driften af sejlruiter, ydes til én modtager og er derfor klart selektive.

**Økonomisk fordel**

Kompensation for driften af de to ruter mellem Sardinien og det italienske fastland

- (167) I løbet af den formelle undersøgelsesprocedure fremførte RAS først, at kompensationen for driften af de to ruter var i overensstemmelse med MEIP. RAS antog derefter, at den opfyldte Altmark-kriterierne.
- (168) I hvilket omfang kompensationen opfylder Altmark-kriterierne vurderes i betragtning 180 ff. Som en generel bemærkning fastslår Kommissionen imidlertid, at det er nødvendigt at sondre mellem anvendelsen af MEIP-testen og opfyldelsen af Altmark-kriterierne. Mens begge test tjener til at vurdere eksistensen af en fordel for støttemodtageren, henviser de klart til de forskellige roller, som offentlige myndigheder kan indtage, når de træffer finansielle foranstaltninger til fordel for en given virksomhed. MEIP finder anvendelse, når de offentlige myndigheder optræder i rollen som aktionærer (dvs. i første instans med det formål at opnå en fortjeneste ved driften), mens Altmark er relevant, når de offentlige myndigheder forfølger mål af almen interesse, hvilket ikke er typisk for en privat investor (dvs. udsigten til at opnå en fortjeneste har sekundær betydning, hvis en sådan findes)<sup>(29)</sup>. De argumenter, som RAS fremfører for at begrunde kompensationen for driften af de to ruter mellem Sardinien og fastlandet, synes derfor at være indbyrdes modstridende.
- (169) Kommissionen fastslår desuden, at en foranstaltning kun kan være i overensstemmelse med MEIP, hvis den baseres på rationelle levedygtighedsudsigter for støttemodtageren. RAS fremfører, at den procedure og de trin, som den fulgte, inden den traf beslutningen om at overdrage driften af de pågældende ruter til Saremar, kan sammenlignes med en privat markedsoperatørs under lignende omstændigheder. Ikke desto mindre er

<sup>(29)</sup> Jf., finder tilsvarende anvendelse, forenede sager C-214/12 P, C-215/12 P og C-223/12 P, delstaten Burgenland mod Kommissionen, dom af 24. oktober 2013, endnu ikke offentliggjort i Sml, præmis 56.

driftsplanen eller den markedsundersøgelse, der formentlig er gennemført af Saremar inden opnåelse af offentlig støtte, ikke blevet forelagt Kommissionen i løbet af undersøgelsen, selv om det var medlemsstatens opgave at fremlægge objektiv dokumentation, som viser, at kompensationen for driften af de to ruter mellem Sardinien og det italienske fastland skal tilskrives staten i dens egenskab af aktionær<sup>(30)</sup>. Tværtimod bekræftede RAS ved brev af 26. september 2013, at selv om udarbejdelsen af en driftsplan blev fastsat ved beslutning 36/6, blev der ikke udarbejdet en sådan plan for så vidt angår driften af ruterne i sommeren 2012. Således blev, i det mindste for så vidt angår sommersæsonen 2012, beslutningen om at genoptage driften på de to ruter truffet af RAS, inden der blev udarbejdet en driftsplan af Saremar. I henhold til Saremars balance og som bekræftet af Saremar i forbindelse med de nationale civilsager havde driften af de to ruter i sommersæsonen 2011 desuden været tabsgivende og kunne derfor ikke rimeligt begrunde beslutningen om at fortsætte driften af de samme ruter i 2012, navnlig ikke i mangel af en driftsplan eller prognoser, som viser en markant forbedret rentabilitet på ruterne i fremtiden. På grundlag heraf finder Kommissionen, at kompensationen for driften af de to ruter mellem Sardinien og det italienske fastland ikke kan tilskrives staten i dens egenskab af aktionær, og at den som en konsekvens heraf ikke opfylder MEIP.

- (170) For så vidt angår den påståede opfyldelse af Altmark-kriterierne hævder Italien, at den offentlige tjenesteydelsesopgave, der blev defineret, var driften af de to ovennævnte cabotageruter til rimelige takster<sup>(31)</sup>. I den sammenhæng fastslår Kommissionen, at tjenesteydelser kun kan kvalificeres som SGEI'er, hvis de i mangel af en offentlig kompensation ikke kunne leveres på tilfredsstillende vis af markedet og under betingelser (f.eks. pris), som svarer til dem, der er defineret af de offentlige myndigheder<sup>(32)</sup>. Ifølge RAS var overdragelsen til Saremar af den midlertidige drift af de to ruter en kortsigtet foranstaltning, indtil der var fundet mere effektive korrigerende foranstaltninger til at tackle markedssvigtet i forbindelse med tilvejebringelsen af forbindelser mellem Sardinien og det italienske fastland til rimelige priser.
- (171) Selv om det ikke udtrykkeligt kvalificerer driften af de to ruter til fastlandet som SGEI'er, henviser overdragelsesakterne til rimelige takster som en generel forudsætning for driften. Under hele den formelle undersøgelsesprocedure har RAS og Saremar insisteret på foranstaltningens SGEI-berettigelse. Denne berettigelse fremgår navnlig af deres bemærkninger til 2012-afgørelsen uanset det yderligere argument om MEIP-overensstemmelse.
- (172) I det følgende undersøger Kommissionen den påståede overholdelse af de betingelser, der er fastsat i Domstolens dom i Altmark-sagen, med henblik på at konkludere, hvorvidt den kompensation, der er udbetalt til Saremar for driften af offentlige tjenester, udgør en fordel i henhold til artikel 107, stk. 1, TEUF eller ej. Disse betingelser er kumulative, hvoraf følger, at hvis kun en af dem ikke er opfyldt, anses kompensationen for at give støttemodtageren en fordel i henhold til artikel 107, stk. 1, TEUF. Disse betingelser kan opsummeres som følger:
- a) den støttemodtagende virksomhed skal have forpligtelser til offentlig tjeneste at opfylde, og disse forpligtelser skal være klart defineret (Altmark 1)
  - b) de parametre, som kompensationen beregnes ud fra, skal fastsættes på forhånd på en objektiv og gennemsigtig måde (Altmark 2)
  - c) kompensationen må ikke overstige, hvad der er nødvendigt for helt eller delvist at dække de udgifter, der er afholdt ved opfyldelsen af forpligtelserne til offentlig tjeneste, idet der skal tages hensyn til hermed forbundne indtægter såvel som til en rimelig fortjeneste ved opfyldelsen af disse forpligtelser (Altmark 3)
  - d) når udvælgelsen af den virksomhed, der skal overdrages en forpligtelse til offentlig tjeneste, ikke gennemføres inden for rammerne af en procedure for tildeling af offentlige kontrakter, som giver mulighed for at udvælge den tilbudsgiver, der kan levere de pågældende ydelser til de laveste omkostninger for samfundet, skal størrelsen af den nødvendige kompensation fastlægges på grundlag af en analyse af de omkostninger, som en gennemsnitsvirksomhed, der er veldrevet og tilstrækkeligt udstyret med transportmidler til at kunne opfylde de stillede krav til den offentlige tjeneste, ville have ved at gennemføre forpligtelserne, idet der skal tages hensyn til de hermed forbundne indtægter og til en rimelig fortjeneste ved opfyldelsen af forpligtelserne (Altmark 4).

<sup>(30)</sup> Forenede sager C-214/12 P, C-215/12 P og C-223/12 P, nævnt ovenfor, præmis 57.

<sup>(31)</sup> Som bekræftet af NCA kan de sardiske havne Olbia og Golfo Aranci betragtes som substituerbare på efterspørgselssiden. Det samme gælder for de liguriske havne Genova og Vado Ligure.

<sup>(32)</sup> Jf. punkt 47 og 48 i Kommissionens meddelelse vedrørende anvendelsen af EU's statsstøtteregler i forhold til kompensation ydet for leveringen af tjenesteydelser af almen økonomisk interesse (EUT C 8 af 11.1.2012, s. 4).

**Altmark 2**

- (173) Af hensyn til klarheden mener Kommissionen i den aktuelle sag, at det er mere hensigtsmæssigt at starte sin analyse med udgangspunkt i den anden Altmark-betingelse.
- (174) I den henseende fastslår Kommissionen, at parametrene for beregning af kompensationen ikke er blevet defineret på forhånd. I virkeligheden blev der ikke fastsat nogen udtrykkelig reference til en eventuel kompensation til Saremar for driften af de pågældende ruter i overdragelsesakterne, nemlig beslutning 25/69, beslutning 48/65 og beslutning 36/6 for ruten Golfo Aranci-Civitavecchia samt beslutning 27/4 og beslutning 36/6 for ruten Vado Ligure-Porto Torres. RAS indrømmede selv, at der indledningsvis ikke var planer om nogen kompensation, fordi ruterne blev betragtet som kommercielt levedygtige, og Saremar skulle udnytte disse ruter således, at der opnås økonomisk balance. RAS havde virkelig ikke til hensigt at kompensere Saremar for de pågældende tjenester. Da der for det første ikke var fastsat nogen kompensation for driften af de to pågældende ruter, og fordi Saremar for det andet fik manørefrihed til at justere taksterne præcist med henblik på at opnå balance, mener Kommissionen ikke, at parametrene for beregningen af denne (ikkeeksisterende) kompensation var til stede på forhånd på en objektiv og gennemsigtig måde.
- (175) Som det fremgår af beslutning 20/57, var formålet med forpligtelsen til at bevare adskilte opgørelser at sikre, at Saremar sikrede økonomisk ligevægt i driften af ruterne snarere end fastsættelse af parametre for en fremtidig hypotetisk kompensation, som faktisk blev udelukket fra begyndelsen.
- (176) RAS' beslutning om at kompensere Saremar for driften af de to pågældende ruter blev truffet den 7. august 2012, og derfor blev kompensationsordningen udviklet efterfølgende, da der var opstået et tab i forbindelse med driften af ruterne. Som allerede nævnt kunne hverken kompensationsbeløbet eller parametrene for beregningen heraf have været fastsat på forhånd, idet driften af de to ruter, der blev betragtet som de »vigtigste kommercielle og turistmæssige forbindelser«<sup>(33)</sup>, blev anset for levedygtige, og fordi de pågældende ruter skulle udnyttes af Saremar således, at der opnås økonomisk balance. Kommissionen minder om, at overdragelsesakterne klart fastlagde Saremars spillerum med hensyn til at justere taksterne for at sikre levedygtigheden af driften af de to ruter. Desuden fastslår Kommissionen, at Saremar ikke alene var berettiget til at ændre taksterne med henblik på at nå målet om levedygtighed, men at virksomheden rent faktisk gjorde dette. Navnlig Saremars forslag til takster på ruten Porto Torres-Vado Ligure i 2012 nævnte, at de foreslåede takster afspejlede en mindre stigning i forhold til dem, der blev anvendt på den samme rute i 2011 for at gøre det muligt for virksomheden at opnå balance. På grundlag af den foreslåede tarif havde Saremar på daværende tidspunkt forventet et overskud på [...] EUR (\*) på ruten.
- (177) Desuden nævnte beslutning 36/6, at »forpligtelsen til bevarelse af økonomisk balance med henblik på at undgå at yde uforenelig statsstøtte ikke tillader opstart af andre ruter i den nærmeste fremtid«. Derfor stod det allerede klart på det tidspunkt, hvor overdragelsesakterne blev udarbejdet, at RAS ikke havde til hensigt at yde kompensation for de pågældende to ruter. Derudover er det også tydeligt, at RAS allerede på det tidspunkt var klar over, at støtte ydet til driften af cabotageruter til det italienske fastland, i lyset af den daværende markedssituation sandsynligvis ville blive betragtet som uforenelig statsstøtte. Den italienske revisionsret konkluderede i sin rapport om RAS' regnskab for 2012: »driften af de to ruter ... langt fra at overholde forpligtelsen til at bevare økonomisk balance for at undgå at yde uforenelig statsstøtte, som det blev fastsat ved beslutning 48/65, ville have genereret et tab på mere end 13 mio. EUR i mangel af de 10 mio. EUR, som regionen betalte«<sup>(34)</sup>.
- (178) Endelig mener Kommissionen, som det forklares nedenfor med hensyn til analysen af den første Altmark-betingelse, at Saremar for en del af den analyserede periode i nærværende afgørelse ikke fik overdraget en forpligtelse, som indeholdt en klar definition af det takstniveau, der kunne anses for rimeligt. Da parametrene for beregning af kompensationen for opfyldelsen af PSO'er vedrørende rimelige takster nødvendigvis skal være knyttet til det takstniveau, som anses for rimeligt, og det niveau ikke altid var klart defineret i det foreliggende tilfælde, kan parametrene for beregning af kompensationen ikke anses for at være fastlagt på forhånd på en objektiv og gennemsigtig måde.

<sup>(33)</sup> Beslutning 27/4.

(\*) Omfattet af tavshedspligt.

<sup>(34)</sup> Relazione sul Rendiconto generale della Regione autonoma della Sardegna per l'esercizio finanziario 2012, s. 360, findes på: [http://www.corteconti.it/export/sites/portalecdc/\\_documenti/controllo/sezioni\\_riunite/sezioni\\_riunite\\_regione\\_sardegna/2013/relazione\\_parifixa.pdf](http://www.corteconti.it/export/sites/portalecdc/_documenti/controllo/sezioni_riunite/sezioni_riunite_regione_sardegna/2013/relazione_parifixa.pdf).

- (179) Kommissionen konkluderer, at den anden Altmark-betingelse ikke kan anses for at være opfyldt i det konkrete tilfælde, og derfor gav kompensationen Saremar en fordel i henhold til artikel 107, stk. 1, TEUF.

### Altmark 1

- (180) Kommissionen nærer også stærk tvivl for så vidt angår opfyldelsen af den første Altmark-betingelse.
- (181) I den sammenhæng skal det bemærkes, at der ikke er nogen fælles og præcis definition af en tjenesteydelse, som kan udgøre en SGEI i henhold til EU-lovgivningen, hverken som omhandlet i den første Altmark-betingelse eller som omhandlet i artikel 106, stk. 2, TEUF<sup>(35)</sup>. Punkt 46 i meddelelsen fra Kommissionen vedrørende anvendelsen af EU's statsstøtteregler i forhold til kompensation ydet for leveringen af tjenesteydelser af almen økonomisk interesse<sup>(36)</sup> har følgende ordlyd:

»I mangel af specifikke EU-regler, som definerer spillerummet for eksistensen af en SGEI, har medlemsstaterne en vid skønsmargin for at definere en given tjenesteydelse som en SGEI og yde kompensation til tjenesteleverandøren. Kommissionens beføjelser er i denne henseende begrænset til at kontrollere, hvorvidt medlemsstaten har lavet en åbenlys fejl ved definitionen af tjenesteydelsen som en SGEI, og til at vurdere potentiel statsstøtte i forbindelse med kompensationen. Hvis der findes specifikke EU-regler, er medlemsstaternes skøn yderligere bundet af disse regler med forbehold af Kommissionens forpligtelse til at foretage en vurdering af, hvorvidt SGEI'en er blevet defineret korrekt med henblik på kontrol af statsstøtte«.

- (182) Nationale myndigheder har derfor ret til at indtage den holdning, at bestemte tjenesteydelser er i almenhedens interesse og skal drives ved hjælp af PSO'er for at sikre, at offentlighedens interesse beskyttes, når markedskræfterne ikke er nok til at sikre, at de leveres i overensstemmelse med det påkrævede niveau og betingelser.
- (183) I dette tilfælde var den påståede offentlige tjenesteydelsesopgave som defineret af Italien driften af to cabotagesejladsruter, som forbinder det italienske fastland med Sardinien, nemlig Civitavecchia-Olbia/Golfo Aranci og Vado Ligure-Porto Torres til rimelige takster.



- (184) Inden for cabotagesejlads er der fastlagt detaljerede EU-regler, som regulerer PSO'er, i forordningen om cabotagesejlads og med det formål at undersøge potentiel statsstøtte til virksomheder, der er involveret i søtransport, i Fællesskabets retningslinjer om statsstøtte til søtransport (i det følgende benævnt *retningslinjer om søtransport*)<sup>(37)</sup>.

<sup>(35)</sup> Sag T-289/03, BUPA m.fl. mod Kommissionen, Sml. 2008 II, s. 81, præmis 96. Jf. endvidere udtalelse fra generaladvokat Tizzano i sag C-53/00 Ferring, Sml. I, s. 9069, og udtalelse fra generaladvokat Jacobs i sag C-126/01, GEMO, Sml. 2003 I, s. 13769.

<sup>(36)</sup> Kommissionens meddelelse vedrørende anvendelsen af EU's statsstøtteregler i forhold til kompensation ydet for leveringen af tjenesteydelser af almen økonomisk interesse.

<sup>(37)</sup> Kommissionens meddelelse C(2004) 43 — EF-retningslinjer for statsstøtte til søtransportsektoren (EUT C 13 af 17.1.2004, s. 3).

(185) I artikel 4, stk. 1, i forordningen om cabotagesejlads hedder det:

»En medlemsstat kan indgå kontrakter om offentlig tjeneste eller pålægge rederier, der deltager i fast fart til, fra og mellem øer, forpligtelser til offentlig tjeneste som betingelse for adgang til at udføre den pågældende transport. Når en medlemsstat indgår kontrakter om offentlig tjeneste eller pålægger rederier forpligtelser til offentlig tjeneste, skal dette ske uden forskelsbehandling af EF-redere«.

(186) I overensstemmelse med afsnit 9 i retningslinjerne om søtransport »kan rederier pålægges forpligtelser til offentlig tjeneste (PSO'er) og indgå kontrakter om offentlig tjeneste (PSC'er) for at få udført de tjenester, som nævnes i artikel 4 i forordning (EØF) nr. 3577/92«, dvs. regelmæssige transportforbindelser til, fra og mellem øer.

(187) Det følger af etableret retspraksis, at der kun kan pålægges PSO'er, hvis det er begrundet i behovet for at sikre tilstrækkelige, regelmæssige tjenesteydelser inden for søtransport, som ikke kan sikres alene af markedskræfterne <sup>(38)</sup>. I meddelelsen om fortolkning af forordningen om cabotagesejlads <sup>(39)</sup> bekræftes det, at »Det er medlemsstaterne (herunder evt. de regionale og lokale myndigheder), der skal afgøre, for hvilke ruter der er behov for at pålægge offentlige tjenesteforpligtelser. Især kan der pålægges offentlige tjeneste-forpligtelser for ø-cabotage i fast rutefart, hvis der ikke udbydes tilstrækkelige forbindelser på markedet«. Derudover definerer artikel 2, stk. 4, i forordningen om cabotagesejlads PSO'er som forpligtelser, som rederen, hvis han tog hensyn til sin egen kommercielle interesse, ikke ville påtage sig eller ikke ville påtage sig i samme omfang eller på samme betingelser.

(188) Som nævnt ovenfor mener RAS, at der i dette tilfælde er pålagt PSO'er med hensyn til at kræve, at Saremar opkræver rimelige takster på de to cabotageruter til det italienske fastland. Nedenstående tabel angiver de specifikke takster, der skal opkræves af Saremar på ruterne i henhold til overdragelsesakterne. Eftersom der ikke var nævnt nogen præcise takster i overdragelsesakterne, blev for 2012 de takster, som Saremar havde foreslået RAS, taget i betragtning.

Tabel 3

**Passagertakster (dæksplads) i henhold til overdragelsesakterne**

	Golfo Aranci (Olbia)-Civitavecchia	Vado Ligure-Porto Torres
Sommersæsonen 2011	(Beslutning 25/69) — 21 EUR fra 15. juni til 15. juli og 1. til 15. september — 35 EUR fra 16. juli til 31. august.	(Beslutning 27/4) — 35 EUR fra 22. juni til 15. juli og 1. til 15. september — 40 EUR fra 16. juli til 31. august. Der skulle gælde en rabat på 15 % for personer bosiddende på Sardinien.
Vintersæsonen 2012	(Beslutning 48/65) — Saremar skulle anvende den pris, der blev opkrævet i lavsæsonen 2011 (dvs. 21 EUR).	Ikke i drift
Sommersæsonen 2012	— 21 EUR fra 16. januar til 30. maj, juni og juli (mandag til torsdag) og fra 3. september til 31. december 2012 — 25 EUR i juni og juli (fredag til søndag) samt 30., 31. juli og 1., 2. september — 35 EUR fra 1. til 31. august.	— 35 EUR (30 EUR for personer bosiddende på Sardinien) fra 1. til 14. juni og fra 3. til 15. september — 38 EUR (33 EUR for personer bosiddende på Sardinien) fra 15. juni til 13. juli — 44 EUR (38 EUR for personer bosiddende på Sardinien) fra 14. juli til 2. september

<sup>(38)</sup> Domstolens dom i sag C-205/1999, Analir m.fl., Sml. 2001 I, s. 1271.

<sup>(39)</sup> Meddelelse fra Kommissionen til Rådet, Europa-Parlamentet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget til opdatering og berigtigelse af meddelelsen om fortolkningen af Rådets forordning (EØF) nr. 3577/92 om anvendelse af princippet om fri udveksling af tjenesteydelser inden for søtransport i medlemsstaterne (cabotagesejlads), KOM(2003) 595 endelig, 22.12.2003.



- (189) Kommissionen fastslår, at overdragelsesakterne ikke pålægger andre PSO'er for så vidt angår sejlfrekvens, kapacitet eller regelmæssighed af de (kombinerede) tjenesteydelser, som Saremar tilbyder, dog med den mulige undtagelse i beslutning 48/65 vedrørende opstarten af tjenesten på ruten Olbia-Civitavecchia i vintersæsonen 2012, som fastsatte, at Saremar skulle drive ruten dagligt med cruisefærger. De italienske myndigheder har heller ikke i løbet af undersøgelsen over for Kommissionen fremført, at Saremar er blevet pålagt andre krav, som ikke har været skitseret i de førnævnte overdragelsesakter.
- (190) Kommissionen mener, at forpligtelsen til at anvende rimelige takster, selv isoleret set, kunne kvalificeres som en PSO, og derfor, at målet om almenhedens interesse, som forfølges i dette tilfælde, kunne være legitimt, navnlig i forbindelse med stigningen i priserne på passagertransportydelser til øen i sommeren 2011 i det omfang, at det kan konstateres, at markedet ikke allerede tilbyder en sammenlignelig tjenesteydelse til disse takster.
- (191) Med henblik på at bekræfte eksistensen af de PSO'er, der er blevet overdraget til Saremar, og fastslå, hvorvidt det var nødvendigt at kompensere sidstnævnte for de ekstraomkostninger, der opstod i forbindelse med inødekommelsen af disse forpligtelser, skal Kommissionen derfor undersøge:
- a) for det første, hvorvidt tjenesten ville være utilstrækkelig, hvis dens levering alene blev overladt til markeds kræfterne i lyset af kravet til offentlige tjenester vedrørende rimelige takster, der er fastsat af medlemsstaten, og
  - b) for det andet, hvorvidt rederiet virkelig fik overdraget forpligtelser til offentlig tjeneste, som var klart defineret.
- (192) Af de årsager, der er angivet nedenfor, konkluderer Kommissionen, at disse betingelser ikke er blevet overholdt fuldt ud i det foreliggende tilfælde.

#### Sommersæsonen 2011 og 2012

- (193) I sommeren 2011, hvor Saremar fik overdraget driften af de to ruter, var der fire andre rederier i rutefart på ruten Civitavecchia-Olbia og tre på ruten Genova-Porto Torres<sup>(40)</sup>. Hertil kommer, at Tirrenia tilbød lignende tjenesteydelser i forhold til Saremars, og som opfyldte de temmelig uklare forpligtelser, der var fastsat i overdragelsesakten(erne). Som det er beskrevet ovenfor, leverede Tirrenia indtil juli 2012 kombinerede tjenesteydelser på både ruten Genova-Porto Torres og Civitavecchia-Olbia under en ordning om offentlige tjenesteydelser til PSO'er vedrørende fartøjstype, sejlfrekvens og reducerede takster for personer bosiddende på Sardinien og særlige kategorier under de oprindelige aftaler (se betragtning 14 ovenfor). Den oprindelige aftale, som forblev i kraft indtil juni 2012, fastsatte også PSO'er med hensyn til takster for at sikre rimelige priser på de pågældende tjenesteydelser. I lyset af den kendsgerning, at visse og navnlig de to undersøgte ruter »sikrede særligt høje trafikniveauer«, besluttede de italienske myndigheder at suspendere forpligtelserne vedrørende de takster, som Tirrenia var blevet pålagt i sommersæsonen (med undtagelse af takster for personer bosiddende på Sardinien og andre forpligtelser vedrørende sejlfrekvens og fartøjstyper) for at sikre, at Tirrenia har fuld kommerciel frihed, hvad angår priserne til sine kunder<sup>(41)</sup>. Den samme kommercielle frihed blev givet Tirrenia/CIN i den nye aftale med hensyn til takster på de to pågældende ruter fra juli 2012<sup>(42)</sup>. Derfor er beslutningen om at lade Tirrenia og Tirrenia/CIN fastsætte deres priser frit i sommersæsonen, når der registreres høje trafikniveauer, og adskillige andre rederier driver disse ruter, ikke noget vilkårligt valg fra de italienske myndigheders side, men resultatet af deres vurdering for så vidt angår tilstrækkeligheden af de tjenesteydelser, som leveres af markeds kræfterne i denne periode af året. Den kendsgerning, at RAS selv indledningsvis vurderede, at Saremar kunne drive de to ruter til rimelige priser og opnå økonomisk balance antyder, at markedsvilkårene på disse ruter er således, at markeds kræfterne kan levere tilfredsstillende tjenesteydelser, navnlig om sommeren, hvor trafikken er særligt høj.
- (194) På den anden side har RAS ikke fremført nogen objektiv begrundelse med hensyn til, hvorfor de tjenesteydelser, som Tirrenia allerede har leveret i henhold til den oprindelige aftale, der allerede var blevet forlænget på tidspunktet for Saremars overdragelse, ikke ville have været tilstrækkelige til at sikre territorial kontinuitet. Det

<sup>(40)</sup> NCA-beslutning vedrørende fusionen mellem Tirrenia og CIN, tabel 3.

<sup>(41)</sup> NCA-beslutning vedrørende fusionen mellem Tirrenia og CIN, præmis 45.

<sup>(42)</sup> NCA-beslutning vedrørende fusionen mellem Tirrenia og CIN, præmis 46.

argument, som RAS har fremført for så vidt angår den prisstigning, der blev registreret i 2011, er ikke relevant i denne sammenhæng. NCA's beslutning vedrørende stigningen i priserne til/fra Sardinien sanktionerede faktisk kun private redere for overtrædelsen af artikel 101 TEUF. NCA's beslutning præciserede, at mens Tirrenia også havde forhøjet priserne i en vis udstrækning i referenceperioden, var denne forhøjelse væsentlig lavere end de private konkurrenters.

- (195) Med hensyn til RAS' argument om, at pålæggelsen af PSO'er ville være berettiget af usikkerheden omkring Tirrenias privatiseringsproces, fastslår Kommissionen, at den oprindelige aftale blev forlænget allerede i 2010 indtil afslutningen af privatiseringsprocessen. Som følge heraf kunne en eventuel forsinkelse af salget af den forretningsdel, der drev de offentlige tjenester, ikke have forårsaget nogen afbrydelse af driften af de relevante ruter.
- (196) For så vidt angår sommersæsonen 2012 fik Saremar ved beslutning 36/6 af 1. september 2011 overdraget driften af ruterne Golfo Aranci (Olbia)-Civitavecchia og Vado Ligure-Porto Torres i perioden fra 15. maj til 15. september 2012. RAS fremførte, at beslutningen om at genoptage driften af ruterne i 2012 var baseret på levedygtighedsudsigter understøttet af de resultater, der blev registreret i sommersæsonen 2011. Begge ruter blev effektivt drevet fra 1. juni 2012.
- (197) Fra juli 2012, da den nye aftale mellem den italienske stat og CIN trådte i kraft, blev Tirrenias tilstedeværelse på de to ruter erstattet af Tirrenia/CIN. Den nye aftale fastsætter minimumssejlfrekvenser og -kapacitet samt maksimumspriser for vintersæsonen samt reducerede takster for personer bosiddende på Sardinien og særlige bruger kategorier for hele året.
- (198) RAS fremfører, at driften i sommersæsonen af visse ruter i henhold til den nye aftale, herunder de to vurderede ruter, ikke er underlagt PSO'er vedrørende takster for at sikre en rimelig pris for tjenesten. Ifølge NCA havde transport- og infrastrukturministeriet bekræftet, at selv om den nye aftale ikke fastsatte specifikke (maksimale) takster for hele året, herunder juni-september, samt særlige takster for personer bosiddende på Sardinien, faldt driften af ruterne i denne periode uden for den nye aftales anvendelsesområde, og derfor fandt PSO'er ikke anvendelse. CIN driver således ruterne Genova-Porto Torres og Civitavecchia-Olbia på kommercielle vilkår fra 1. juni til 30. september.
- (199) Ud over det, der allerede er understreget ovenfor i betragtning 193-194, fastslår Kommissionen, at NCA i juni 2012 godkendte fusionen mellem Tirrenia og CIN ved en betinget beslutning. Beslutningen pålagde parterne specifikke betingelser bl.a. vedrørende de takster, der skulle opkræves på de pågældende ruter. Navnlig i sommersæsonen 2012 ville CIN og Moby på ruterne Civitavecchia-Olbia, Genova-Porto Torres og Genova-Olbia fastholde et prisniveau for at opretholde den gennemsnitlige enhedsfortjeneste, som Moby opnåede i sommeren 2009 (undtagen en forhøjelse, der direkte kunne knyttes til en stigning i bunkeromkostningerne). I sommeren 2012 ville CIN og Moby fastholde den gennemsnitlige 2012-enhedsfortjeneste. Derudover skulle der gælde særligt reducerede takster i sommersæsonen 2012 og 2013 for personer bosiddende på Sardinien.
- (200) Derfor sikrer NCA-beslutningen vedrørende fusionen, at Tirrenia/CIN ikke opkræver urimeligt høje takster på de pågældende to ruter. Det er korrekt, at da RAS overdrog driften af de to ruter til Saremar ved beslutning 36/6 af 1. september 2011, var man ikke klar over, hvilke betingelser NCA ville kunne stille. Det er dog en kendsgerning, at Tirrenia i september 2011 fortsat var forpligtet til at levere kombinerede tjenesteydelser året rundt på ruterne under forlængelsen af den gamle aftale, og at der var mange rederier til stede på ruterne i sommersæsonen. Af samme grund havde de italienske myndigheder allerede besluttet, at der ikke var noget behov for at pålægge Tirrenia prisforpligtelser i betragtning af markedsforholdene i sommersæsonen.
- (201) Den 18. juni 2013 indledte NCA en undersøgelse af Tirrenias og Mobys manglende overholdelse i sommeren 2012 af de relevante betingelser, som blev pålagt ved NCA's beslutning vedrørende fusionen mellem Tirrenia og CIN. RAS og Saremar har hævdet, at dette ville være nok til at bevise, at de af konkurrenterne opkrævede takster på de pågældende ruter ikke kunne opfylde det krav om rimelige priser, som RAS havde indført. Kommissionen kan ikke godtage dette argument. Driften af de to ruter i sommersæsonen 2012 blev overdraget til Saremar ved beslutning 36/6 af 1. september 2011, hvilket foruddaterer starten på bookningen til sommersæsonen 2012. RAS kunne derfor ikke have forudset, at parterne ville forhøje taksterne i strid med NCA's beslutning på tidspunktet for overdragelsen.

- (202) Desuden mener Kommissionen, at selv om RAS' argument om, at CIN ikke var pålagt nogen forpligtelse til at bevare rimelige takster i sommersæsonen, skulle blive accepteret, ville dette betyde, at PSO'er vedrørende rimelige takster snarere ville være berettiget i sommersæsonen end i perioden fra januar til maj 2012. Dette argument ville derfor ikke berettiggelse af PSO'er i vintersæsonen.
- (203) Derudover viser en sammenligning af Tirrenias og Saremars (passager) priser på de to ruter, at taksterne på ruten Olbia-Civitavecchia var sammenlignelige i sommersæsonen. På ruten Vado Ligure-Porto Torres var Saremars takster lavere end Tirrenias.

Tabel 4

**Passagertakster (dæksplads) på ruten Golfo Aranci (Olbia)-Civitavecchia**

	Saremar	CIN/Tirrenia
Sommersæsonen 2011	— 21 EUR fra 15. juni til 15. juli og 1. til 15. september — 35 EUR fra 16. juli 2011 til 31. august 2011.	21,68 EUR (21,46 EUR) for bosiddende).
Sommersæsonen 2012	— 21 EUR på hverdage i juni og juli samt 3. til 15. september — 25 EUR i weekender i juni og juli samt 30., 31. juli og 1., 2. september — 35 EUR i august.	21,68 EUR (21,46 EUR).

Tabel 5

**Passagertakster (dæksplads) på ruten Genova (Vado Ligure)-Porto Torres**

	Saremar	Tirrenia/CIN
Sommersæsonen 2011	— 35 EUR (29,75 EUR) fra 22. maj til 15. juli samt 1. til 15. september — 40 EUR (36 EUR) fra 16. juli 2011 til 31. august 2011.	53,63 EUR (37,18 EUR)
Sommersæsonen 2012	— 35 EUR (30 EUR) 1. til 14. juni samt 3. til 15. september — 38 EUR (33 EUR) fra 15. juni til 13. juli — 44 EUR (38 EUR) fra 14. juli til 2. september	53,63 EUR (37,18 EUR)

- (204) Derfor vurderer Kommissionen, at de italienske myndigheder ikke påviste eksistensen af et ægte behov for offentlig tjeneste for så vidt angår at pålægge Saremar en forpligtelse til at anvende rimelige takster i sommersæsonen 2011 og 2012. Under alle omstændigheder var de takster, som Saremar anvendte på ruten Olbia-Civitavecchia sammenlignelige med og undertiden højere end dem, der allerede blev opkrævet af Tirrenia og Tirrenia/CIN i mangel af krav til offentlig tjeneste vedrørende takstniveauet.

## Vintersæsonen

- (205) I 2011 blev tjenesten på ruten Olbia-Civitavecchia indstillet af Saremar i perioden fra oktober til december 2011. Tjenesten blev derefter genoptaget i vintersæsonen 2012, fra 16. januar 2012 til 31. maj 2012. Samtidig drev Tirrenia denne rute i henhold til de PSO'er, der var pålagt i kraft af den oprindelige aftale, som navnlig også vedrørte de takster, som Tirrenia kunne tilbyde. RAS havde ikke fremført nogen klar begrundelse, der kunne berettige nødvendigheden af forpligtelser til offentlig tjeneste i forbindelse med de takster, der skulle anvendes af Saremar på den pågældende rute i vintersæsonen.
- (206) Ydermere viser en sammenligning mellem Saremars og Tirrenias takster, at Saremars takster ikke var lavere. Følgelig kan de forpligtelser vedrørende takster, som Saremar er blevet pålagt, ikke betragtes som et forsøg på at imødekomme behovet for offentlige tjenesteydelser, som ikke blev opfyldt af de forpligtelser, der allerede var blevet pålagt Tirrenia.

Tabel 6

**Passagertakster (dæksplads) på ruten Golfo Aranci (Olbia)-Civitavecchia**

	Saremar	Tirrenia/CIN
Vintersæsonen 2012	21 EUR.	— 19,79 EUR (18,16 EUR) lavsæson — 20,61 EUR (19,98 EUR) mellemsæson <sup>(1)</sup> — 21,68 EUR (21,46 EUR) højsæson <sup>(2)</sup> .

<sup>(1)</sup> Maksimalt 40 afgangene hver vej i løbet af året.

<sup>(2)</sup> Maksimalt 40 afgangene hver vej i juni-september samt i jule- og påskeferien.

## Godstransport

- (207) For så vidt angår taksterne for godstransport fastslår Kommissionen, at Tirrenia og Tirrenia/CIN fik overdraget en forpligtelse til at levere kombinerede tjenesteydelser på de to pågældende ruter. Endvidere var der i 2011 fem rederier (herunder Saremar), som tilbød godstransportydelse på ruten Olbia-Civitavecchia og tre på ruten Vado Ligure-Porto Torres.
- (208) RAS gav hverken nogen forklaring på, hvorfor de takster på godstransport, som Tirrenia og andre rederier tilbød på de pågældende ruter, ikke var nok til at opfylde Sardinias transportbehov, eller forsynede Kommissionen med komparative godsprisoplysninger fra Saremar og dens konkurrenter på de omhandlede ruter. Dertil kommer, at stigningen i de priser, som opkræves af private redere på de pågældende ruter som fastsat af NCA, kun vedrører 2011 og er begrænset til passagertakster. Som en konsekvens heraf vurderer Kommissionen, at de italienske myndigheder ikke påviste eksistensen af et reelt behov for offentlig tjeneste i forhold til at pålægge Saremar forpligtelser til offentlig tjeneste for så vidt angår godstransport.
- (209) Endelig fastslår Kommissionen, at Tirrenia/CIN driver de pågældende ruter med fartøjer, som har en sammenlignelig kvalitet og kapacitet i forhold til Saremars. RAS eller Saremar havde heller ikke hævdet i løbet af undersøgelsen, at Tirrenias fartøjer ikke skulle opfylde de forudfastsatte kvalitetsstandarder.
- (210) I lyset af det ovenstående konkluderer Kommissionen, at RAS ikke klart påviste behovet for at pålægge forpligtelser om offentlig tjeneste i forhold til anvendelsen af rimelige takster på de to pågældende ruter, og i hvilket omfang disse forpligtelser var nødvendige.
- (211) For det andet skal tjenesteleverandøren have overdraget klart definerede PSO'er med henblik på at kunne opfylde den første Altmark-betingelse.

- (212) For så vidt angår definitionen af den offentlige opgave i overdragelsesakterne i det foreliggende tilfælde fastslår Kommissionen følgende:
- a) Beslutning 20/57 pålagde Saremar at bekræfte levedygtigheden af at levere kombinerede passager- og godstjenesteydelser på to af de tre foreslåede ruter til fastlandet. RAS valgte ikke hvilke ruter, der præcist skulle drives, men lod dette være op til rederiets skøn. Selv om RAS påstår, at pålæggelsen af PSO'er var berettiget i dette tilfælde af de konkurrerende rederiers forhøjelse af taksterne, blev Saremar ikke pålagt nogen specifik forpligtelse til at opkræve reducerede takster på de ruter, der skulle drives.
  - b) For så vidt angår ruten Golfo Aranci-Civitavecchia var der ved beslutning 25/69 blevet godkendt specifikke takster for perioden 15. juni 2011 til 15. september 2011. Standardprisen for vintersæsonen (16. januar 2012 til 15. juni 2012) blev fastsat ved beslutning 48/65. Ved beslutning 12/28 vedrørende drift af ruten i sommersæsonen 2012 handlede RAS kun på Saremars forslag om anvendelse af forskellige takster i weekender samt i lav- og højsæsonen og på de tre alternativer, som blev foreslået af Saremar for så vidt angår den pris, der finder anvendelse i højsæsonen, men dog uden at angive de præcise takster, som det ellers var blevet foreslået af rederiet. RAS besluttede sig heller ikke for et af de tre prisalternativer, som Saremar havde foreslået for højsæsonen. I stedet herfor pålagde RAS Saremar at implementere den pris, som bedst balancerer almenhedens interesse i forhold til målet om økonomisk levedygtighed.
  - c) Takster for ruten Genova (Vado Ligure)-Porto Torres i 2011 blev fastsat ved beslutning 27/4. For så vidt angår driften af ruten i sommersæsonen 2012 accepterede RAS ved beslutning 22/14 Saremars forslag om anvendelse af forskellige takster i lav-, mellem- og højsæsonen. Der skulle gælde en rabat på 15 % for personer bosiddende på Sardinien. Denne afgørelse angiver ikke specifikt det præcise niveau for de takster, som Saremar skal opkræve.
- (213) Kommissionen fastslår derfor, at selv om nogle af overdragelsesakterne i et vist omfang regulerer de takster, der skal opkræves, er det tydeligt, at disse bestemmelser kun vedrører en brøkdels af Saremars aktiviteter. De takster, der skulle finde anvendelse, var blevet forhåndsgodkendt på begge ruter for sommersæsonen 2011. For så vidt angår driften af de to ruter i sommersæsonen 2012 angiver overdragelsesakterne ikke de præcise takster, som rederiet skal opkræve. Først sent i undersøgelsesproceduren har RAS forelagt Kommissionen de aktuelle takster, der var blevet foreslået af Saremar og implicit godkendt ved beslutning 25/69 og beslutning 27/4.
- (214) Ikke desto mindre fastslår Kommissionen, at Saremar er tillagt en vid skønsmargin for at tilpasse taksterne. Saremar bevarede tilladelse til at tilpasse taksterne for at sikre aktivitetens økonomiske levedygtighed og kundetilfredshed betinget af forudgående meddelelse til RAS. Kommissionen henviser til, at SGEI'er i kraft af deres art er tjenesteydelser, som retter op på markedssvigt, da markedet ikke af sig selv leverer dem til den standard, som den offentlige myndighed kræver. Mens Kommissionen mener, at der i nogle tilfælde kan overlades en vis fleksibilitet med hensyn til priser til tjenesteleverandører, hvis den hævdede forpligtelse til offentlig tjeneste præcist vedrører nødvendigheden af at tilbyde rimelige takster, skal de offentlige myndigheder definere de maksimale takster, som rederiet kan anvende, eller forbinde denne fleksibilitet enten med objektive kriterier, som gør det muligt at afgøre med en rimelig grad af sikkerhed, hvilket prisniveau der skal betragtes som rimeligt, eller med en forudgående godkendelsesprocedure, der gennemføres af den overdragende myndighed.
- (215) I det foreliggende tilfælde er bestemmelserne vedrørende anvendelige takster i overdragelsesakterne imidlertid ikke tilstrækkeligt præcise til at kunne betragtes som klart definerede PSO'er (med undtagelse af beslutning 25/69 og beslutning 27/4). Saremars manøvrer var ikke knyttet til objektive kriterier eller i det mindste kriterier, der blev anvendt på en objektiv måde. Kravet om at udnytte ruterne således, at der opnås økonomisk balance, blev tydeligvis ikke opfyldt, og kundetilfredsheden blev ikke målt (ikke så vidt det er Kommissionen bekendt). På samme måde er det korrekt, at Saremar skulle informere RAS om ændringer i prisniveauet, men der er ingen indikation af, at RAS' godkendelse var en betingelse for anvendelsen af den ændrede pris.
- (216) Saremar har i forbindelse med de civile sagsanlæg ved retten i Genoa hævdet, at virksomheden ville have været nødsaget til at forhøje taksterne for at udligne tabene på de to ruter. Der er dog ingen dokumentation i sagsmappen for, at virksomheden med henblik på at forsøge at opfylde målet om levedygtighed på noget tidspunkt har foreslået en forhøjelse af taksterne, hvilket blev afvist af RAS. Tværtimod viser dokumenterne i sagsmappen, at Saremar faktisk havde, i det mindste for så vidt angår driften af ruten Porto Torres-Vado Ligure, forhøjet taksterne for at sikre, at virksomheden kunne balancere. Det kunne derfor snarere se ud som, at virksomheden frit kunne fastsætte sine takster.

- (217) Endelig viser analysen af overdragelsesakterne, at Saremar ikke var blevet pålagt nogen forpligtelse vedrørende takster for driften af ruten Olbia-Civitavecchia fra 1. maj til 30. maj 2012: Taksten godkendt ved beslutning 48/65 blev anvendt indtil udgangen af april 2012, mens taksten godkendt ved beslutning 12/28 blev anvendt fra juni 2012. Den kendsgerning, at driften af ruten ikke blev indstillet, har betydet, at Saremars takster ikke har været genstand for regulering i det mindste i maj 2012.
- (218) I lyset af det ovenstående fik Saremar efter Kommissionens mening ikke overdraget klare forpligtelser for vidt angår prisniveau med undtagelse af den tjeneste, der blev tilbudt i 2011 i henhold til beslutning 25/69 og beslutning 27/4.
- (219) Som følge heraf er det Kommissionens opfattelse, at de italienske myndigheder ikke har påvist, at kompensationen opfylder den første Altmark-betingelse.

### **Altmark 3**

- (220) I overensstemmelse med den tredje Altmark-betingelse må den kompensation, der er modtaget for opfyldelsen af PSO'er ikke overstige, hvad der er nødvendigt for helt eller delvist at dække de udgifter, der er afholdt ved opfyldelsen af forpligtelserne til offentlig tjeneste, idet der skal tages hensyn til hermed forbundne indtægter såvel som til en rimelig fortjeneste ved opfyldelsen af forpligtelserne.
- (221) Eftersom Kommissionen allerede har konkluderet, at RAS ikke påviste eksistensen af et reelt behov for offentlig tjeneste på de to pågældende ruter i løbet af den relevante periode, vurderer Kommissionen, at Saremar ikke var berettiget til at modtage kompensation i henhold til Altmark-retspraksissen for de omkostninger, der er opstået i forbindelse med driften af de to ruter.
- (222) RAS har imidlertid fremført, at kompensationen er lavere end det tab, som Saremar har lidt ved at drive de to ruter i 2011 og 2012, og da den er blevet beregnet i henhold til de adskilte opgørelser for disse ruter, kan den ikke være en fordel for andre af Saremars aktiviteter. Den bør derfor anses for at opfylde den tredje Altmark-betingelse. Kommissionen henviser dog til, at i mangel af en klar definition på de forpligtelser, der er pålagt Saremar i løbet af hele overdragelsesperioden, er det umuligt at beregne de omkostninger, der følger af disse forpligtelser.
- (223) Derfor må Kommissionen konkludere, at den tredje Altmark-betingelse heller ikke er opfyldt.
- (224) Eftersom de første tre Altmark-betingelser ikke er blevet opfyldt, konkluderer Kommissionen, at den kompensation, der er ydet til Saremar ved regional lov 15/2012, giver Saremar en økonomisk fordel.

### **Konklusion**

- (225) Den kompensation, der er ydet til Saremar i henhold til regional lov 15/2012, giver støttemodtageren en økonomisk fordel.

### **Salgsfremmende foranstaltninger**

- (226) For så vidt angår de salgsfremmende foranstaltninger fastslår Kommissionen først, at de logoer og reklamer, der effektivt findes på Saremars fartøjer, ikke henviste til reduktionen i taksterne på søtransporttydelser, men havde til formål at reklamere for Sardinien som turistdestination. Det spørgsmål, der rejser sig, er derfor, hvorvidt Saremar modtog en betaling for disse salgsfremmende foranstaltninger, som lå over markedsprisen.
- (227) RAS har fremført, at de af Saremar udførte salgsfremmende foranstaltninger har været prisfastsat på markedsvilkår. Kommissionen bør antagelig tage hensyn til den kendsgerning, at disse foranstaltninger er blevet gennemført af Saremar i både 2011 og 2012. Som nævnt ovenfor blev en undersøgelse foretaget af en ekspert, der var udpeget af RAS, forelagt Kommissionen i august 2013. Undersøgelsen konkluderede, at markedsværdien af de salgsfremmende foranstaltninger, som Saremar gennemførte i 2011 og 2012, ville ligge på mellem 2 458 168 EUR og 2 609 631 EUR. Derfor ville den pris på 2 479 000 EUR, som RAS havde fastsat, være berettiget.
- (228) I det foreliggende tilfælde var der hverken et offentligt og betingelsesløst udbud eller en forudgående uafhængig ekspertvurdering udarbejdet med henblik på tildeling af kontrakter om offentlig tjeneste for at sikre, at prisen i tilstrækkelig grad afspejler tjenesteydernes markedsværdi. Da de pågældende foranstaltninger ikke blev sendt

i udbud, kan det ikke antages, at den pris, som RAS betalte, er i overensstemmelse med markedsvilkårene, hvilket således udelukker muligheden for, at Saremar kan have haft fordel heraf. Alene den kendsgerning, at beløbet oprindeligt blev ydet som kompensation for salgsfremmende foranstaltninger, der udelukkende skulle gennemføres i 2011, og at Saremar ikke skulle gennemføre reklamekampagner i 2012, antyder, at prisen ikke var baseret på en pålidelig forhåndsvurdering af omkostningerne.

- (229) Ikke desto mindre kan det ikke udelukkes, at der kan anvendes andre værdiansættelsesmetoder i sådanne tilfælde, så længe det sikres, at den pris, som køberen rent faktisk betaler på basis af disse metoder, så vidt muligt afspejler tjenesteydelsens markedsværdi <sup>(43)</sup>.
- (230) RAS har udarbejdet en værdiansættelsesrapport, som viser, at tjenesteydelserne er blevet prisfastsat til markedsværdi. Eksperten beregnede markedsværdien af de tjenesteydelser, som Saremar leverede til RAS, på basis af et benchmark med gennemsnitlige reklameomkostninger pr. kvadratmeter anslået på grundlag af parametre såsom varighed (under hensyntagen til bestemte rabatter for fortsættelsen af reklamekampagnen i 2012), reklametype (intern eller ekstern) og lokalitet (vigtigste byer, betydelig befolkningstilstrømning, mobilitetsområder).
- (231) Eftersom værdiansættelsen blev udført på basis af almindelig anerkendte værdiansættelsesstandarder, hvilket i dette tilfælde består af en analyse af transaktioner, som involverer lignende tjenesteydelser, finder Kommissionen, at værdiansættelsen i tilstrækkelig grad afspejler markedsværdien af de pågældende tjenesteydelser.
- (232) Kommissionen vurderer, at den ikke kan stole på rapporten fra den ekspert, som retten i Genoa har udpeget i forbindelse med civilsager, hvor det konkluderes, at prisfastsættelsen af de salgsfremmende foranstaltninger var usædvanligt høj: Der tages ikke hensyn til benchmarks, og der angives ingen markedsværdi for sammenlignelige salgsfremmende foranstaltninger i denne rapport. Derudover er der ingen indikation af, at den pågældende ekspert har relevant erfaring med at udføre lignende opgaver.
- (233) På dette grundlag kan Kommissionen ikke konkludere, at den pris, som RAS betalte for de salgsfremmende tjenesteydelser, indeholder statsstøtte.

#### Lån på 3 mio. EUR og støtteerklæringer

- (234) Kommissionen konkluderede i betragtning 164 ovenfor, at der ikke havde fundet nogen overførsel af statsmidler sted. Det skyldes især, at den oprindelige kreditlinje på 3 mio. EUR ikke blev aktiveret af Saremar inden den første støtteerklæring udløb, og den anden støtteerklæring, der blev godkendt ved beslutning 52/119, blev i sidste ende ikke udstedt af RAS.

#### Rekapitaliseringen

- (235) RAS har fremført, at i) foranstaltningen ikke involverede en overførsel af nye offentlige midler, idet det blot indebar en overførsel af midler, som allerede var til Saremars disposition, ii) foranstaltningen var berettiget ud fra rentabilitetsperspektiver og baseret på en driftsplan, der var udarbejdet på forhånd, og iii) foranstaltningen sigtede mod at maksimere proventet fra salget og skyldtes den finansielle situation i den forhenværende modervirksomhed Tirrenia. RAS hævdede, at foranstaltningen på ingen måde var knyttet til Saremars drift af de to ruter til fastlandet, men snarere til leveringen af SGE'er under den oprindelige aftale med den italienske stat, som forlænget.
- (236) Med henblik på at vurdere, hvorvidt rekapitaliseringen gav Saremar en fordel, skal Kommissionen vurdere, hvorvidt en privat investor i en markedsökonomi ville have foretaget kapitaltilførsler i den samme størrelsesorden <sup>(44)</sup> under særlig hensyntagen til de tilgængelige oplysninger og forudsigelige udviklinger på dagen for disse tilførsler <sup>(45)</sup>. MEIP bør anvendes på forhånd, dvs. det bør fastslås, hvorvidt en privat investor i en markedsökonomi på tidspunktet for investeringen ville have foretaget en sådan kapitaltilførsel. En markedsinvestor ville tage behørigt hensyn til de med investeringen forbundne risici ved at kræve højere rentabilitet af mere risikable investeringer. Hvis f.eks. specifikke lovkrav, eksempelvis til minimumskapital eller -likviditet, gør investeringen urentabel, ville en markedsökonomisk investor ikke fortsætte med investeringerne.

<sup>(43)</sup> Sag C-239/09, Seydaland Vereinigte Agrarbetriebe & Co. KG mod BVVG Bodenverwertungs- und -verwaltungs GmbH, Sml. 2010 I, s. 13083, præmis 39.

<sup>(44)</sup> Sag C-261/89, Italien mod Kommissionen, Sml. 1991 I, s. 4437, præmis 8; forenede sager C-278/92 til C-280/92, Spanien mod Kommissionen, nævnt ovenfor, præmis 21; sag C-42/93, Spanien mod Kommissionen, Sml. 1994 I, s. 4175, præmis 13.

<sup>(45)</sup> Se punkt 3.1 og 3.2 i eksportkreditmeddelelsen, Kommissionens meddelelse om anvendelse af EØF-traktatens artikel 92 og 93 [nu artikel 107 og 108, TEUF] på offentlige myndigheders kapitalinteresser (EF-Bulletin nr. 9-1984), og Kommissionens meddelelse til medlemsstaterne om anvendelse af EF-traktatens artikel 92 og 93 og af artikel 5 i Kommissionens direktiv 80/723/EØF på offentlige virksomheder i fremstillingssektoren (EFT C 307 af 13.11.1993, s. 3).

- (237) Rekapitaliseringen af Saremar blev endelig besluttet den 15. juni 2012, da aktionærforsamlingen besluttede at forhøje Saremars egenkapital fra 1 209 010,64 EUR til 6 099 961 EUR, hvoraf 824 309,69 EUR blev indbetalt den 11. juli 2012.
- (238) Idet virksomheden så ud til at befinde sig i en vanskelig finansiel position, var det Kommissionens foreløbige vurdering i 2012-afgørelsen, at en markedsøkonomisk investor ville have krævet gennemførelse af en plan for genoprettelse af virksomhedens levedygtighed, således at virksomheden kunne give et tilstrækkeligt afkast til sine aktionærer. Dette synspunkt blev støttet af de interesserede parter i løbet af undersøgelsen.
- (239) RAS forelagde Kommissionen Saremars driftsplan for 2011-2022, som blev godkendt i juli 2010. Driftsplanen har stor betydning i den forstand, at en privat investor kun vil tilføre frisk kapital til en virksomhed, hvis egenkapital er faldet til under den lovpligtige grænse, hvis han forventer et tilstrækkeligt rentabilitetsniveau. Efter Kommissionens opfattelse er Saremars driftsplan for 2011-2022 ikke baseret på realistiske antagelser, da i) den ikke henviste til den offentlige aktionærs kapitalisering af virksomheden, men snarere til en kapitalindsprøjtning, der skulle foretages side om side af en fremtidig privat aktionær og RAS efter afslutningen af den delvise privatisering, der oprindeligt skulle have fundet sted i november 2010. Den kapitalindsprøjtning, der blev fastsat i driftsplanen for 2010, skulle tilvejebringe en tredjedel af de nødvendige midler til køb af to fartøjer, mens de resterende 70 % kunne tilvejebringes ved Tirrenias tilbagebetaling til Saremar af et lån på 11,5 mio. EUR (se betragtning 89 ovenfor) og fra forskellige finansielle institutioner; ii) den dækker løbetiden på 12 år for den nye kontrakt om offentlig tjeneste, der skal underskrives med køberen af virksomheden, og som oprindeligt skulle have været underskrevet ved udgangen af 2010. Denne plan vedrører derfor også foranstaltninger, der skal gennemføres efter delvis privatisering af virksomheden. I korte træk foruddaterer den af RAS forelagte driftsplan den bindende beslutning om at rekapitalisere Saremar med ca. to år. I mellemtiden havde markedssituationen ændret sig signifikant: Tirrenia fik adgang til den ekstraordinære administrationsprocedure i august 2010 og erklæret insolvent af Domstolen. Den forhenværende modervirksomhed blev efterfølgende købt af CIN og sidstnævnte underskrev den 18. juli 2012 en ny aftale, som fastlagde PSO'er på ruterne mellem Sardinien og det italienske fastland. Saremars privatisering blev udsat. Kommissionen finder, at en privat investor ville have opdateret sin driftsplan for at tage højde for den nye markedssituation inden stillingtagen til, hvorvidt der skulle foretages en kapitalindsprøjtning af den pågældende størrelse eller ej.
- (240) Både RAS og Saremar har bekræftet, at kapitalindsprøjtningen blev aftalt for at overholde lovkravene og således give virksomheden mulighed for at fortsætte sin forretning. Sagsmappen indeholder ikke noget dokument, som viser, at RAS tog virksomhedens rentabilitetsudsigter i betragtning i forhold til den ændrede markedssituation, da den besluttede at tilføre Saremar ny kapital i juni 2012.
- (241) Efter Kommissionens opfattelse ville overensstemmelse med de lovgivningsmæssige kapitalkrav ikke have været en tilstrækkelig grund for en privat markedsinvestor til at foretage en yderligere kapitalindsprøjtning i en virksomhed. I henhold til Kommissionens meddelelse vedrørende anvendelsen af artikel 92 og 93 i EØF-traktaten [nu artikel 107 og 108, TEUF] (i det følgende benævnt *MEIP-meddelelsen*) <sup>(46)</sup> er investorer ofte forpligtet ved lov til at bidrage med yderligere egenkapital til virksomheder, hvis kapitalgrundlag er blevet udhulet af løbende tab til et forudbestemt niveau. Som svar på enkelte medlemsstaters påstande om, at disse kapitalindsprøjtninger ikke kan betragtes som støtte, da de udelukkende opfylder en lovlige forpligtelse, fastslår *MEIP-meddelelsen*, at private investorer, som befinder sig i en sådan situation, ville overveje alle andre muligheder — herunder likvidation eller afvikling <sup>(47)</sup> — og vælge den løsning, som er den mest fordelagtige ud fra et finansielt synspunkt.
- (242) Med det formål at vurdere overensstemmelsen med *MEIP* må Kommissionen kun inddrage oplysninger, der var tilgængelige på det tidspunkt, hvor beslutningen om at foretage investeringen blev truffet, herunder udviklinger, som var rimeligt forudsigelige på daværende tidspunkt. På baggrund af de oplysninger, der var tilgængelige på det pågældende tidspunkt, synes beslutningen om at rekapitalisere virksomheden ikke at være baseret på økonomiske vurderinger, der kan sammenlignes med dem, som en privat investor under de relevante omstændigheder og i en lignende situation ville have fået foretaget inden foretagelse af investeringen med henblik på at fastslå dens fremtidige rentabilitet. Kommissionen fastslår desuden, at på det tidspunkt, hvor beslutningen om rekapitaliseringen blev truffet, havde virksomheden akutte finansielle problemer. Ydermere var det, som RAS selv fremførte, ikke på det tidspunkt sikkert, om driften af ruterne til mindre øer og Korsika fortsat ville modtage støtte fra staten. Desuden var der på daværende tidspunkt ikke fastsat nogen kompensation til dækning af det potentielle driftstab for driften af ruterne til fastlandet (som kun blev ydet i november 2012).

<sup>(46)</sup> Kommissionens meddelelse til medlemsstaterne om anvendelsen af EØF-traktatens artikel 92 og 93 og af artikel 5 i Kommissionens direktiv 80/723/EØF på offentlige virksomheder i fremstillingssektoren (EFT C 307 af 13.11.1993, s. 3).

<sup>(47)</sup> Jf. Kommissionens meddelelse til medlemsstaterne om anvendelse af EØF-traktatens artikel 92 og 93, stk. 36.



- (243) Kommissionen mener, at RAS' argument om, at adskillige markedsinvestorer også havde foretaget kapitalindsprøjtninger i deres virksomheder, som var konkurrenter til Saremar, og herigennem støttet deres tabsgivende aktiviteter, er irrelevant for så vidt, at den enkelte investeringsbeslutning skal vurderes på sit eget grundlag. Komplette rentabilitetsprognoser kan have været tilgængelige for disse private investorer på tidspunktet for deres investeringer. Dernæst kan sådanne virksomheder have været i en bedre finansiel situation inden rekapitaliseringen, hvilket gjorde det mere sandsynligt, at der kunne opnås en tilbagevenden til rentabilitet.
- (244) Kommissionen skal på tilsvarende vis afvise RAS' påstand om, at kapitaliseringen af virksomheden på ingen måde var knyttet til Saremars drift af ruterne til det italienske fastland. Som RAS har fremhævet, var formålet med foranstaltningen at gøre det muligt for virksomheden at fortsætte driften ved at bringe den egenkapital, der var blevet reduceret med mere end en tredjedel, tilbage til lovligt godkendte standarder. Derfor begunstigede rekapitaliseringen af Saremar nødvendigvis alle virksomhedens aktiviteter.
- (245) På baggrund heraf konkluderer Kommissionen, at beslutningen om at rekapitalisere virksomheden ikke er i overensstemmelse med MEIP og derfor giver Saremar en fordel, som den ikke ville have fået under normale markedsbetingelser.

### **Påvirkning af samhandel og fordrejning af konkurrencevilkår**

- (246) Med henblik på at blive kvalificeret som statsstøtte skal en finansiel foranstaltning påvirke samhandelen mellem medlemsstaterne og fordreje eller true med at fordreje konkurrencevilkårene. I sin vurdering af disse to betingelser skal Kommissionen ikke godtgøre, at støtten reelt påvirker samhandelen mellem medlemsstaterne, og at der rent faktisk sker en fordrejning af konkurrencevilkårene, men kun undersøge, hvorvidt denne støtte kan påvirke denne samhandel og fordreje konkurrencevilkårene <sup>(48)</sup>. Hvis støtte, som ydes af en medlemsstat, styrker en virksomheds position i forhold til andre konkurrerende virksomheder på EU's indre marked, skal sidstnævnte anses for at være påvirket af denne støtte.
- (247) I det aktuelle tilfælde leverer støttemodtageren i konkurrence med andre virksomheder søtransportydelser i EU, navnlig siden forordningen om cabotagesejlad trådte i kraft, hvilket betød en liberalisering af markedet for cabotageejlad. Derfor kan den undersøgte foranstaltning påvirke handelen i EU og fordreje konkurrencen på det indre marked. Den kendsgerning, at Saremars andel af markedet er forblevet marginal, har ingen indflydelse på denne konstatering.

### *7.2. STØTTENS LOVLIGHED*

- (248) Alle foranstaltninger, der er omfattet af denne afgørelse, har været iværksat inden Kommissionens formelle godkendelse heraf. Derfor respekterede de italienske myndigheder ikke standstill-forpligtelsen i henhold til artikel 108, stk. 3, TEUF.

### *7.3. STØTTENS FORENELIGHED*

- (249) For så vidt de ovenfor identificerede foranstaltninger udgør statsstøtte i henhold til artikel 107, stk. 1, TEUF kan deres forenelighed vurderes i lyset af de undtagelser, der er fastlagt i stk. 2 og 3 i denne artikel og artikel 106, stk. 2, TEUF.
- (250) I henhold til Domstolens retspraksis er det op til medlemsstaten at påberåbe sig de mulige grunde til forenelighed og at påvise, at betingelserne for forenelighed er opfyldt <sup>(49)</sup>. Efter RAS' opfattelse udgør ingen af de undersøgte foranstaltninger statsstøtte og har kun angivet mulige grunde til forenelighed for så vidt angår kompensationen for driften af de to ruter til fastlandet og den støtte, der er udbetalt til de salgsfremmende foranstaltninger.

<sup>(48)</sup> Jf. for eksempel Domstolens dom i sag C-372/97, Italien mod Kommissionen, Sml. 2004 I, s. 3679, præmis 44.

<sup>(49)</sup> C-364/90, Italien mod Kommissionen, Sml. 1993 I, s. 2097, præmis 20.

## 7.3.1. KOMPENSATION FOR DRIFTEN AF DE TO RUTER MELLEM SARDINIEN OG DET ITALIENSKE FASTLAND

- (251) Den 31. januar 2012 trådte den nye SGEI-pakke i kraft. Fra denne dato skal støttens forenelighed i form af kompensation for offentlig tjeneste undersøges i lyset af SGEI-afgørelsen fra 2011 og kriterierne i SGEI-rammebestemmelserne fra 2011.
- (252) Som det allerede var tilfældet under SGEI-beslutningen fra 2005, finder SGEI-afgørelsen fra 2011 kun anvendelse for statsstøtte i form af kompensation for offentlig tjeneste, som ydes til virksomheder i forbindelse med en SGEI, som overholder forordningen om cabotagesejlads. I 2012-afgørelsen var det Kommissionens foreløbige vurdering, at ved at overdrage driften af tjenesterne direkte til Saremar overholdt de italienske myndigheder ikke artikel 4, stk. 1, i forordningen om cabotagesejlads vedrørende ikke-diskriminerende behandling af redere.
- (253) RAS har under den formelle undersøgelsesprocedure hævdet, at Saremar kan kvalificeres som et internt rederi i regionen. Ifølge RAS kan det udledes af retspraksis<sup>(50)</sup>, at anvendelsen af princippet om ikke-diskrimination er udelukket, forudsat at den kontrol, der gennemføres i forhold til rederiet af en offentlig myndighed, svarer til den, som den offentlige myndighed udøver i forhold til sine egne afdelinger, og at rederiet udfører den væsentligste del af sine aktiviteter med den kontrollerende myndighed.
- (254) Det ser ud til, at Saremar rent faktisk handler på vegne af RAS som et redskab for gennemførelsen af RAS' politikker for søtransport og regional udvikling. Det er dog uklart, hvorvidt denne omstændighed kan berettiggel den direkte og ensidige tildeling af kompensation til Saremar. I alle tilfælde behøver Kommissionen ikke tage stilling til dette i det foreliggende tilfælde, eftersom støtteforanstaltningen ikke overholder SGEI-afgørelsen fra 2011.

*Anvendelighed af SGEI-afgørelsen fra 2011*

- (255) SGEI-afgørelsen fra 2011 gælder kun for støtte i form af kompensation for offentlig tjeneste i forbindelse med ægte SGEI-tjenesteydelser. På basis af de grunde, der er anført ovenfor i betragtning 180-218, konkluderer Kommissionen, at RAS hverken i forhold til de påkrævede lovpligtige standarder har påvist eksistensen af et reelt behov for offentlig tjeneste, som berettiger pålæggelsen af forpligtelser til offentlig tjeneste på de pågældende ruter, eller at disse forpligtelser var tilstrækkeligt præcise. Som følge heraf kan den støtte, der er ydet til Saremar for driften af de to ruter, ikke anses for at være forenelig støtte i henhold til SGEI-afgørelsen fra 2011.
- (256) Under alle omstændigheder skal driften af en SGEI for at blive erklæret forenelig og undtaget fra meddelelseskravet i henhold til SGEI-afgørelsen fra 2011 nødvendigvis overdrages ved en eller flere akter, som fastsætter:
- indholdet og varigheden af PSO'erne
  - virksomheden og eventuelt det omhandlede geografiske område
  - arten af eventuelle eksklusive eller særlige rettigheder, virksomheden har fået indrømmet
  - en beskrivelse af kompensationsmekanismerne og parametrene for beregning, kontrol og revision af kompensationen
  - de foranstaltninger, der er truffet for at undgå og sikre tilbagebetaling af en eventuel overkompensation
  - en henvisning til SGEI-afgørelsen fra 2011.

<sup>(50)</sup> Sag C-410/04, Associazione Nazionale Autotrasporto Viaggiatori (ANAV) mod Comune di Bari og AMTAB Servizio S.p.A.

- (257) Det er tydeligt, at overdragelsesakterne i dette tilfælde ikke opfylder kravene under litra d), e) og f) ovenfor. Derfor kan den pågældende støtte ikke betragtes som forenelig på basis af SGEI-afgørelsen fra 2011.
- (258) Ifølge RAS er foranstaltningen i sine hovedelementer blevet defineret før ikrafttrædelsen af den nye SGEI-pakke, og derfor vil SGEI-beslutningen fra 2005 snarere end SGEI-afgørelsen fra 2011 kunne finde anvendelse med henblik på en vurdering af forenelighed. I dette tilfælde blev kompensationen imidlertid kun ydet i august 2012 ved regional lov 15 af 7. august 2012 og foruddaterer således ikke ikrafttrædelsen af SGEI-afgørelsen fra 2011. RAS' argument er derfor uholdbart.
- (259) Konklusionen er, at støtte til Saremar ikke kan anses for forenelig og undtaget fra meddelelseskrevet på grundlag af SGEI-afgørelsen fra 2011.
- (260) Under alle omstændigheder kan den pågældende kompensation heller ikke anses for forenelig og undtaget fra meddelelseskrevet på grundlag af SGEI-beslutningen fra 2005, hvilket skal ses på baggrund af manglen af en bestemmelse, som fastsætter en kompensation for driften af de to ruter, og de foranstaltninger, der er truffet for at undgå og sikre tilbagebetaling af en eventuel overkompensation.

*Saremar er en kriseramts virksomhed i henhold til retningslinjerne for redning og omstrukturering*

- (261) Af de grunde, der er angivet nedenfor, mener Kommissionen, at Saremar kan betragtes som en kriseramts virksomhed i henhold til retningslinjerne for redning og omstrukturering på tidspunktet for ydelsen af den pågældende kompensation.
- (262) I henhold til punkt 9 i retningslinjerne for redning og omstrukturering anses en virksomhed for kriseramt, hvis den ikke med sine egne finansielle midler eller med de midler, som den kan skaffe fra aktionærerne eller på markedet, er i stand til at standse de tab, som uden de offentlige myndigheders indgriben næsten med sikkerhed vil medføre, at virksomheden må ophøre. I henhold til punkt 10 i retningslinjerne for redning og omstrukturering anses en virksomhed navnlig for at være kriseramt:
- a) hvis der er tale om et selskab med begrænset ansvar, når over halvdelen af den tegnede kapital er forsvundet, og over en fjerdedel af denne kapital er gået tabt i løbet af de sidste 12 måneder
  - b) hvis der er tale om et selskab, hvor i det mindste nogle af deltagerne hæfter ubegrænset for virksomhedens gæld, når over halvdelen af egenkapitalen som opført i virksomhedens regnskaber er forsvundet, og over en fjerdedel af denne kapital er gået tabt i løbet af de sidste 12 måneder
  - c) når virksomheden, uanset dens selskabsform, efter de nationale regler opfylder betingelserne for konkursbehandling mv.
- (263) Punkt 11 i retningslinjerne for redning og omstrukturering fastsætter, at selv om ingen af omstændighederne i punkt 10 er til stede, kan en virksomhed stadig anses for at være kriseramt, og oplister nogle af de normale tegn på en sådan situation, f.eks.: stigende tab, aftagende omsætning, voksende lagerbeholdninger, overskudskapacitet, faldende likviditet, voksende gæld, stigende renteudgifter og faldende eller ingen aktivværdi.
- (264) Saremar havde et tab på 5 253 530 EUR i 2010. Til trods for den kendsgerning, at virksomheden kunne notere et overskud på 2 523 439 EUR i 2011, var dette resultat ikke nok til at dække de opståede tab i 2010. 2010-tabene var faktisk dobbelt så høje som 2011-overskuddet. 2010-tabet blev overført til 2012 og dækket ved en reduktion i virksomhedens egenkapital fra 6 099 961 EUR til 1 209 010,64 EUR. Som et resultat heraf mistede Saremar over 80 % af sin kapital i 2011 og må betragtes som en kriseramt virksomhed i henhold til punkt 10 i retningslinjerne for redning og omstrukturering.
- (265) På basis af Saremars 2012-balance <sup>(51)</sup> registrerede virksomheden et tab på 1,7 mio. EUR i 2012. Som nævnt i betragtning 157 henviser Kommissionen til, at Saremar selv vurderede sin finansielle situation i 2012 som alvorlig.

<sup>(51)</sup> <http://www.sardiniapost.it/wp-content/uploads/2013/10/Bilancio-Saremar-2012.61-78.pdf>.

- (266) Denne situation er blevet afspejlet ved beslutning 41/23, som blev vedtaget af RAS den 15. oktober 2012. Beslutningen nævnte en meddelelse fra Saremars direktør af 4. oktober 2012, hvor sidstnævnte bl.a. informerede RAS om, at medmindre bestemmelserne i regional lov 15 af 7. august 2012, som fastsætter en støtte på 10 mio. EUR til virksomheden, blev gennemført omgående, ville virksomhedens gæld kunne sætte spørgsmålstegn ved dens fortsatte aktivitet, hvilket ville have væsentlige konsekvenser for både den offentlige tjeneste og den planlagte privatisering af virksomheden <sup>(2)</sup>.
- (267) I betragtning af de løbende tab, likviditetsproblemer og den analyse, som Saremar selv havde udarbejdet, konkluderer Kommissionen, at virksomheden også på grundlag af punkt 11 i retningslinjerne for redning og omstrukturering må anses for at være kriseram,
- (268) I 2012 blev Saremars finansielle vanskeligheder mindsket i kraft af ydelsen i november/december af kompensationen i henhold til den nuværende vurdering. Hvis Saremar ikke havde modtaget disse beløb, ville den have registreret et tab på 13 mio. EUR i 2012.
- (269) I overensstemmelse med punkt 9 i SGEI-rammebestemmelserne fra 2011 skal den kompensation, der ydes til virksomheder i vanskeligheder, vurderes i henhold til retningslinjerne for redning og omstrukturering. Eftersom de betingelser, der blev fastlagt i SGEI-afgørelsen fra 2011, ikke er opfyldt, skal den kompensation, som kriseramte Saremar har modtaget for driften af de pågældende ruter, vurderes i henhold til retningslinjerne for redning og omstrukturering med henblik på at fastslå, hvorvidt den kan betragtes som forenelig med det indre marked i henhold til artikel 107, stk. 3, TEUF.
- (270) Virksomheden modtog ikke nogen rednings- eller omstrukturingsstøtte i de sidste ti år. Derfor finder Kommissionen, at virksomheden overholder princippet om »engangsstøtte« som fastsat i punkt 72 ff. i retningslinjerne for redning og omstrukturering.
- (271) Alle betingelserne i retningslinjerne for redning og omstrukturering skal imidlertid være opfyldt for at statsstøtte til en kriseram virksomhed kan anses for at være forenelig med det indre marked i henhold til artikel 107, stk. 3, litra c), TEUF.
- (272) For det første er en virksomhed, som tilhører en større koncern, normalt ikke berettiget til omstrukturingsstøtte, medmindre det kan dokumenteres, at virksomhedens vanskeligheder er dens egne og ikke et resultat af en vilkårlig omkostningsfordeling inden for koncernen, og at vanskelighederne er for alvorlige til at blive håndteret internt i koncernen. Efter overførslen fra modervirksomheden Tirrenia ejes Saremar 100 % af RAS og indgår derfor ikke i en koncern.
- (273) Med henblik på at anse en foranstaltning for at være forenelig i henhold til punkt 34-37 i retningslinjerne for redning og omstrukturering skal omstrukturingsplanen for det andet detaljeret analysere de problemer, der førte til virksomhedens vanskeligheder, og fastsætte de midler, som skal anvendes for at genoprette virksomhedens langsigtede levedygtighed og sundhed inden for en rimelig tidshorisont. Dette skal ske på basis af realistiske antagelser om fremtidige driftsbetingelser og indeholde scenarier på grundlag af optimistiske, pessimistiske og neutrale hypoteser samt beskrive virksomhedens specifikke stærke og svage sider. Planen skal forelægges Kommissionen med alle relevante detaljer og navnlig omfatte en markedsundersøgelse.
- (274) En sådan plan er ikke blevet forelagt Kommissionen. Det er korrekt, at RAS forelagde Kommissionen Saremars driftsplan for perioden 2011-2022, men den plan opfylder ikke kravene i retningslinjerne for redning og omstrukturering.
- (275) I dette tilfælde blev Saremars driftsplan godkendt i juli 2010, før kompensationen blev ydet af RAS, og det var ikke tanken, at der skulle vedtages en sådan foranstaltning til fordel for Saremar. Planen var baseret på den antagelse, at virksomheden ville blive delvist privatiseret (RAS påtænkte oprindeligt at afhænde 49 % af sin andel i virksomheden) inden november 2010 og dækkede løbetiden på 12 år for en ny kontrakt om offentlig tjeneste, der skulle underskrives med køberen ved udgangen af 2010. Planen giver hverken en detaljeret beskrivelse af de omstændigheder, som har betydet, at virksomheden er kommet i vanskeligheder, eller en beskrivelse af de tiltag, der skal gennemføres for at genoprette dens langsigtede levedygtighed, og der henvises heller ikke til Saremars drift af to ruter mellem Sardinien og fastlandet.

<sup>(2)</sup> Relazione sul Rendiconto generale della Regione autonoma della Sardegna per l'esercizio finanziario 2012, s. 359, findes på: [http://www.corteconti.it/export/sites/portalecdc/\\_documenti/controllo/sezioni\\_riunite/sezioni\\_riunite\\_regione\\_sardegna/2013/relazione\\_parifixa.pdf](http://www.corteconti.it/export/sites/portalecdc/_documenti/controllo/sezioni_riunite/sezioni_riunite_regione_sardegna/2013/relazione_parifixa.pdf).

- (276) På baggrund heraf mener Kommissionen, at foranstaltningen ikke har været betinget af implementeringen af en driftsplan, som opfylder kravene i retningslinjerne for redning og omstrukturering, hvilket er tilstrækkeligt til at udelukke dens forenelighed med det indre marked.
- (277) For det tredje skal der træffes foranstaltninger for at sikre, at støttens uønskede indvirkning på samhandelsvilkårene så vidt muligt afbødes. Støtten må ikke føre til urimelig konkurrencefordrejning. Dette betyder normalt en begrænsning af den tilstedeværelse, som virksomheden kan have på sine markeder ved afslutningen af omstrukturingsperioden. Kompensationsforanstaltningerne skal stå i et rimeligt forhold til støttens konkurrencefordrejende indvirkning og navnlig til virksomhedens størrelse og relative betydning på dens marked eller markeder. Graden af kompensationsforanstaltninger skal fastsættes fra sag til sag under hensyntagen til målet om at genoprette virksomhedens langsigtede levedygtighed. Derudover vil Kommissionen i henhold til punkt 7 i retningslinjerne for redning og omstrukturering stille krav om kompensationsforanstaltninger, som minimerer indvirkningen på konkurrenterne. RAS foreslog ikke nogen kompensationsforanstaltning som modydelse for den potentielle fordrejning af konkurrencen, som ydelsen af støtten måtte forårsage.
- (278) For det fjerde skal støtten begrænses til det absolutte minimum, der er nødvendigt for at kunne gennemføre omstruktureringen. Støttedtageren skal selv yde et betydeligt bidrag til omstrukturingsplanen med egne midler, herunder ved afhændelse af aktiver, som ikke er nødvendige for virksomhedens overlevelse, eller ved ekstern finansiering på markedsvilkår. Bidraget skal være et reelt bidrag, dvs. et faktisk bidrag, hvilket udelukker forventede fremtidige gevinster såsom cash flow, og er udtryk for, at markederne har tillid til, at virksomheden igen kan blive rentabel.
- (279) I dette tilfælde blev der ikke fastsat noget egetbidrag.
- (280) Kommissionen konkluderer, at den støtte, der blev ydet til Saremar for at dække driftstab i 2011 og 2012 på de to ruter til det italienske fastland, udgør uforenelig statsstøtte til et kriseramte Saremar.
- (281) Af hensyn til fuldstændigheden har Kommissionen også undersøgt, om den pågældende støtte ville have været forenelig med SGEI-rammebestemmelserne fra 2011, hvis Saremar ikke havde været en kriseramte virksomhed på det tidspunkt, hvor støtten blev ydet.

*Ægte tjenesteydelse af almindelig økonomisk interesse efter EUF-traktatens artikel 106*

- (282) Som angivet i punkt 56 i SGEI-rammebestemmelserne fra 2011 har medlemsstaterne en vid skønsmargin for arten af tjenesteydelser, der vil kunne klassificeres som SGEI'er. Det er Kommissionens opgave at sikre, at denne skønsmargin anvendes uden åbenlyse fejl for så vidt angår definitionen af SGEI'en.
- (283) På basis af de grunde, der er angivet under betragtning 188-210, er det Kommissionens opfattelse, at denne betingelse ikke er blevet opfyldt i det konkrete tilfælde.

*Behov for en overdragsakt, som angiver PSO'er og metoder for beregning af kompensationen*

- (284) I overensstemmelse med afsnit 2.3 i SGEI-rammebestemmelserne fra 2011 betyder SGEI-konceptet i henhold til artikel 106 TEUF, at den pågældende virksomhed har fået overdraget driften af SGEI'en via en eller flere officielle akter.
- (285) Disse akter skal navnlig angive:
- arten af forpligtelsen til offentlig tjeneste og varigheden heraf
  - den involverede virksomhed og det omfattede område
  - karakteren af den eneret, der er indrømmet Saremar
  - en beskrivelse af kompensationsmekanismerne og parametrene for beregning, kontrol og evaluering af kompensationen
  - de foranstaltninger, der er truffet for at undgå og sikre tilbagebetaling af en eventuel overkompensation.

- (286) Kommissionen fastslår, at overdragelsesakterne i dette tilfælde ikke omhandler nogen kompensation til Saremar for opfyldelsen af PSO'er, og derfor overholder de ikke kravene under litra d) og e) ovenfor.

*Overdragelsesaktens gyldighedsperiode*

- (287) Som det fremgår af afsnit 2.4 i SGEI-rammebestemmelserne fra 2011 »bør overdragelsesaktens gyldighedsperiode kunne begrundes ud fra objektive kriterier som behovet for at afskrive ikke-overdragelige faste aktiver. I princippet bør overdragelsesaktens gyldighedsperiode ikke overskride den periode, der er påkrævet for afskrivningen af de vigtigste aktiver, som er nødvendig for at levere SGEI'en«.
- (288) Da driftsperioden for tjenesterne i dette tilfælde er begrænset til 2011 og 2012, er denne betingelse opfyldt.

*Kompensationsbeløb*

- (289) Af punkt 21 i SGEI-rammebestemmelserne fra 2011 fremgår, at »(...) kompensationsbeløbet må ikke overstige, hvad der er nødvendigt til dækning af de omkostninger, der er forbundet med at opfylde forpligtelserne til offentlig tjeneste, herunder en rimelig fortjeneste«. Med henblik på at blive betragtet som nødvendig skal støtteforanstaltningen for så vidt angår beløbsstørrelse og form være nødvendig for at opnå målet om almenhedens interesse. Den skal minimum have den størrelsesorden, som er nødvendig for at opnå målet og have den form, der er mest hensigtsmæssig for at afhjælpe forstyrrelsen. Det er derfor nødvendigt at kvantificere de ekstra omkostninger i forbindelse med de PSO'er, der er pålagt Saremar ved overdragelsesakterne, og sammenligne disse yderligere omkostninger med de fordele, som den har opnået via RAS.
- (290) Den kompensation for offentlig tjeneste, som ydes til Saremar, beløber sig til 10 mio. EUR. RAS har hævdet, at de opståede ekstraomkostninger i den relevante periode i forbindelse med leveringen af tjenesten svarer til den finansielle støtte, der er ydet til Saremar uden hensyntagen til en rimelig fortjeneste. Undersøgelsen viste, at Saremar på de pågældende ruter havde et tab på 214 000 EUR i 2011 og 13 440 220 EUR i 2012.
- (291) På grundlag af disse resultater synes den af RAS ydede kompensation ikke at overstige det opståede tab i forbindelse med driften af tjenesterne. Som det imidlertid allerede er konstateret for så vidt angår den tredje Altmark-betingelse og af de samme årsager som angivet ovenfor, var Saremar efter Kommissionens mening ikke berettiget til at modtage kompensation for de opståede omkostninger i forbindelse med driften af de to ruter, og kompensationen afspejlede ikke klart definerede forpligtelser til offentlig tjeneste.
- (292) Endelig betyder den kendsgerning, at støtten blev ydet efter ikrafttrædelsen af de nye SGEI-rammebestemmelser, at dennes forenelighed også skal vurderes i forhold til følgende betingelser:
- a) Punkt 14: tage behørigt hensyn til behovet for offentlig tjeneste ved overdragelse af en bestemt SGEI til tjenesteyderen
  - b) Punkt 19: overensstemmelse med EU's regler om offentlige indkøb ved overdragelse af en SGEI
  - c) Punkt 20: ingen diskrimination
  - d) Punkt 24 (og frem): anvendelse af net avoided cost-metoden til at beregne nettoomkostningerne
  - e) Punkt 39 (og frem): effektivitetsincitament
  - f) Punkt 60: gennemsigtighed.
- (293) RAS har hverken gennemført en offentlig høring eller offentliggjort de påkrævede oplysninger vedrørende PSO'erne og den kompensation, der er udbetalt på forhånd for opfyldelsen heraf. Som beskrevet ovenfor var der ikke oprindeligt fastsat nogen kompensation, idet tjenesterne blev anset for at være kommercielt levedygtige.
- (294) I henhold til punkt 21 i SGEI-rammebestemmelserne fra 2012 »må kompensationsbeløbet ikke overstige, hvad der er nødvendigt til at dække de nettoomkostninger, der er forbundet med at opfylde forpligtelserne til offentlig tjeneste, herunder en rimelig fortjeneste«. I overensstemmelse med punkt 24 i SGEI-rammebestemmelserne fra 2012 skal de nettoomkostninger, der er nødvendige for opfyldelsen af PSO'er, beregnes på grundlag af en sammenligning af tjenesteleverandørens situation med og uden de forpligtelser til offentlig tjeneste, der skal opfyldes. Der blev ikke foretaget en sådan beregning i dette tilfælde.

- (295) Desuden var der ikke fastsat nogen mekanisme i overdragelsesakterne for at tilskynde til effektivitet. RAS har heller ikke fremført, at indførelsen af sådanne incitament er mulig eller relevant. Endelig er gennemsigthedsforpligtelserne ikke blevet overholdt.
- (296) Følgelig konkluderer Kommissionen, at den kompensation, der er ydet til Saremar for driften af tjenesterne, er uforenelig med det indre marked i henhold til SGEI-rammebestemmelserne fra 2011.

#### 7.3.2. REKAPITALISERINGEN

- (297) I løbet af undersøgelsen har RAS fremført to hovedargumenter for så vidt angår rekapitaliseringen: For det første, at foranstaltningen kun var blevet gennemført delvist, og for det andet, at den vedrørte finansiering, som Saremar var lovligt berettiget til. Som allerede nævnt har RAS ikke hævdet, at foranstaltningen ville udgøre omstrukturingsstøtte i henhold til retningslinjerne for redning og omstrukturering. Som forklaret ovenfor har RAS ikke kommenteret på foranstaltningens forenelighed med det indre marked.
- (298) Ikke desto mindre vurderer Kommissionen, at Saremar kan kvalificeres som en kriseramts virksomhed i henhold til retningslinjerne for redning og omstrukturering og derfor er berettiget til at modtage omstrukturingsstøtte. Rekapitaliseringen udgør omstrukturingsstøtte, der skal vurderes i henhold til retningslinjerne for redning og omstrukturering med henblik på at fastslå, hvorvidt den kan være forenelig med det indre marked i henhold til artikel 107, stk. 3, TEUF.
- (299) Eftersom forenelighedskriterierne i henhold til retningslinjerne for redning og omstrukturering ikke er opfyldt (se navnlig de grunde, der er angivet i betragtning 272-279), konkluderer Kommissionen, at den kompensation, der er udbetalt til Saremar, udgør uforenelig omstrukturingsstøtte til en kriseramts virksomhed. Foranstaltningen kan derfor anses for at være forenelig med det indre marked.

#### 7.3.3. KONKLUSION

- (300) Følgende foranstaltninger, der blev gennemført af RAS til fordel for Saremar, udgør statsstøtte, der er uforenelig med det indre marked:
- Kompensationen på 10 mio. EUR for driften af de to yderligere ruter, som forbinder Sardinien med fastlandet, ydet ved regional lov 15 af 7. august 2012 og udbetalt til Saremar i to rater den 6. november 2012 og den 3. december 2012
  - Rekapitaliseringen på 6 099 961 EUR, som blev besluttet den 15. juni 2012 (heraf 824 309,69 EUR, der blev udbetalt den 11. juli 2012).
- (301) Betalingen af salgsfremmende foranstaltninger og støtteerklæringerne indebærer ikke statsstøtte til Saremar.

#### 7.4. KONKLUSION

- (302) De pågældende støtteforanstaltninger er uforenelige med det indre marked. Italien har ulovligt gennemført de pågældende støtteforanstaltninger i strid med artikel 108, stk. 3, i TEUF.
- (303) Hvis Kommissionen har konstateret, at en støtteforanstaltning er uforenelig med det indre marked, er den i henhold til TEUF og Domstolens faste retspraksis bemyndiget til at afgøre, at den pågældende medlemsstat skal ophæve eller ændre foranstaltningen <sup>(33)</sup>. Ifølge Domstolens faste retspraksis skal en stats forpligtelse til at ophæve den støtte, som Kommissionen anser for at være uforenelig med det indre marked, desuden føre til genetablering af den tidligere situation <sup>(34)</sup>. Domstolen har i den forbindelse slået fast, at dette mål er nået, når modtageren har tilbagebetalt de beløb, der blev ydet i form af ulovlig støtte, og dermed mister den fordel, vedkommende havde i forhold til sine konkurrenter på markedet, og situationen forud for udbetalingen af støtten er genoprettet <sup>(35)</sup>.

<sup>(33)</sup> Sag C-70/72, Kommissionen mod Tyskland, præmis 13.

<sup>(34)</sup> Forenede sager C-278/92, C-279/92 og C-280/92, Spanien mod Kommissionen, præmis 75.

<sup>(35)</sup> Sag C-75/97, Belgien mod Kommissionen, præmis 64-65.

- (304) I overensstemmelse med retspraksis fastsættes i artikel 14 i Rådets forordning (EF) nr. 659/1999<sup>(56)</sup>, at »i negative beslutninger om ulovlig støtte bestemmer Kommissionen, at den pågældende medlemsstat skal træffe alle nødvendige foranstaltninger til at kræve støtten tilbagebetalt fra støttemodtageren«.
- (305) Eftersom de i betragtning 300 identificerede foranstaltninger anses for at være ulovlig og uforenelig statsstøtte, skal det allerede ydede støttebeløb i forbindelse med disse foranstaltninger, dvs. 10 824 309,69 EUR, tilbagebetales for at genoprette markedssituationen, som den var, før støtten blev ydet.
- (306) Denne afgørelse hverken vedrører eller foregriber andre problemstillinger, der er omfattet af 2011- og 2012-afgørelserne, eller som Kommissionen af interesserede parter er blevet orienteret om i løbet af den undersøgelse, der er indledt i henhold til disse afgørelser —

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

#### Artikel 1

1. Statsstøtteforanstaltningerne til fordel for Saremar, som består af kompensation for offentlig tjeneste ved regional lov 15 af 7. august 2012 og af en kapitalindsprøjtning, der blev besluttet af Saremars aktionærforsamling den 15. juni 2012 er uforenelig med det indre marked. Støtteforanstaltningen blev ulovligt gennemført af Italien i strid med artikel 108, stk. 3, i traktaten om den Europæiske Unions funktionsmåde.
2. Betalingen af salgsfremmende foranstaltninger og støtteerklæringerne indebærer ikke statsstøtte til Saremar.

#### Artikel 2

1. Italien skal tilbagesøge den uforenelige støtte, der henvises til i artikel 1, stk. 1, fra støttemodtageren.
2. Der betales renter af de beløb, som skal tilbagebetales, fra den dato, hvor de blev stillet til rådighed for støttemodtageren, frem til den dato, hvor de rent faktisk tilbagebetales.
3. Renten beregnes med renters rente i overensstemmelse med kapitel V i Kommissionens forordning (EF) nr. 794/2004<sup>(57)</sup> og Kommissionens forordning (EF) nr. 271/2008<sup>(58)</sup> om ændring af forordning (EF) nr. 794/2004.

#### Artikel 3

1. Tilbagesøgningen af den i artikel 1 omhandlede støtte iværksættes omgående og effektivt.
2. Italien skal sikre, at denne afgørelse gennemføres inden for fire måneder efter dens meddelelse.

#### Artikel 4

1. Inden for to måneder fra meddelelsen af denne afgørelse skal Italien fremsende følgende oplysninger til Kommissionen:
  - a) det samlede beløb (hovedstol og renter), der skal tilbagebetales af støttemodtageren
  - b) en detaljeret beskrivelse af allerede trufne og planlagte foranstaltninger med henblik på at efterkomme denne afgørelse
  - c) dokumentation for, at støttemodtageren har fået påbud om at tilbagebetale støtten.
2. Italien skal holde Kommissionen orienteret om fremskridt med hensyn til de trufne nationale foranstaltninger med henblik på gennemførelse af denne afgørelse, indtil der er sket tilbagebetaling af den i artikel 1 omhandlede støtte. Ved simpel anmodning fra Kommissionen skal Italien øjeblikkeligt fremsende oplysninger om allerede trufne og planlagte foranstaltninger med henblik på at leve op til kravene i denne afgørelse. Der skal også gives detaljerede oplysninger om de støttebeløb og renter, som allerede er inddrevet fra støttemodtageren.

<sup>(56)</sup> Rådets forordning (EF) nr. 659/1999 af 22. marts 1999 om fastlæggelse af regler for anvendelsen af artikel 108 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (EFT L 83 af 27.3.1999, s. 1).

<sup>(57)</sup> Kommissionens forordning (EF) nr. 794/2004 af 21. april 2004 om gennemførelse af Rådets forordning (EU) 2015/1589 om fastlæggelse af regler for anvendelsen af artikel 108 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (EUT L 140 af 30.4.2004, s. 1).

<sup>(58)</sup> Kommissionens forordning (EF) nr. 271/2008 af 30. januar 2008 om ændring af forordning (EF) nr. 794/2004 om gennemførelse af Rådets forordning (EF) nr. 659/1999 om fastlæggelse af regler for anvendelsen af EF-traktatens artikel 93 (EUT L 82 af 25.3.2008, s. 1).



*Artikel 5*

Denne afgørelse er rettet til Republikken Italien.

Udfærdiget i Bruxelles, den 22. januar 2014.

*På Kommissionens vegne*  
Joaquín ALMUNIA  
*Næstformand*

---

## BILAG

**Oplysninger om de støttebeløb, der er modtaget, skal tilbagebetales eller allerede er tilbagebetalt**

Støttemodtager	Samlet støttebeløb modtaget efter ordningen <sup>(1)</sup>	Samlet støttebeløb, der skal tilbagebetales <sup>(1)</sup> (Hovedstol)	Samlet beløb, der allerede er tilbagebetalt <sup>(1)</sup>	
			Hovedstol	Renter

<sup>(1)</sup> I mio. national valuta.