

II

(Retsakter, hvis offentliggørelse ikke er obligatorisk)

KOMMISSIONEN

KOMMISSIONENS BESLUTNING

af 16. marts 2004

om Italiens statsstøtte til fordel for rederierne Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar og Toremar
(Tirrenia-koncernen)

(meddelt under nummer K(2004) 470)

(Kun den italienske udgave er autentisk)

(EØS-relevant tekst)

(2005/163/EF)

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 88, stk. 2, første afsnit,

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

efter at have opfordret interesserede parter til at fremsætte deres bemærkninger i overensstemmelse med disse artikler⁽¹⁾, og

ud fra følgende betragtninger:

I. SAGSFORLØB

- (1) Som følge af talrige skriftlige henvendelser har Kommissionen besluttet at indlede procedure i henhold til traktatens artikel 88, stk. 2, vedrørende udbetalt støtte til seks selskaber i Tirrenia-koncernen, nærmere betegnet *Tirrenia di Navigazione*, *Adriatica*, *Caremar*, *Saremar*, *Siremar* og *Toremar*. Denne støtte er statsstøtte direkte udbetalt til de omtalte selskaber i koncernen med henblik på at opretholde de søtransportydelser, som disse selskaber har præsteret i overensstemmelse med de seks kontrakter, som blev indgået med den italienske stat i 1991, og som har til formål at sikre leveringen af søtransportydelser. Størstedelen af disse tjenesteydelser udgøres af ruter mellem det italienske fastland, Sicilien, Sardinien og andre italienske småøer.
- (2) Ved brev af 6. august 1999 meddelte Kommissionen Italien, at den havde besluttet at indlede proceduren. Ved brev af 28. september 1999 fremførte de italienske myndigheder deres bemærkninger til denne beslutning.

⁽¹⁾ EFT C 306 af 23.10.1999, s. 2.

- (3) Som følge af offentliggørelsen af beslutningen i *De Europæiske Fællesskabers Tidende* ⁽²⁾ har en række private redere, som leverer søtransportydelser i konkurrence med selskaberne i Tirrenia-koncernen, fremsendt deres bemærkninger til Kommissionen. Disse bemærkninger blev videresendt til Italien, som dermed fik lejlighed til at kommentere dem.
- (4) Den 18. oktober 1999 anlagde Italien sag ved Domstolen med påstand om annullering af beslutningen om at indlede procedure med henblik på den del, der vedrører bestemmelsen om at standse støttebevillingerne ⁽³⁾. Selskaberne *Tirrenia di Navigazione*, *Adriatica*, *Caremar*, *Saremar*, *Siremar* og *Toremur* har ligeledes anlagt sag med påstand om annullering ved Retten i Første Instans i henhold til traktatens artikel 230, stk. 4 ⁽⁴⁾.
- (5) Under sagsbehandlingen har de italienske myndigheder bedt om, at undersøgelsen af Tirrenia-koncernens sag skulle opdeles med henblik på først og fremmest at komme frem til en endelig afgørelse vedrørende virksomheden *Tirrenia di Navigazione*. De italienske myndigheder begrundede denne anmodning med ønsket om at privatisere rederiet. De ville begynde med *Tirrenia di Navigazione* og ville derfor gerne fremskynde processen for dette selskabs vedkommende.
- (6) Som følge af denne anmodning bemærkede Kommissionen, at *Tirrenia di Navigazione* internt i koncernen var markedsleder på det strategisk økonomiske og forretningsmæssige plan, men at koncernens seks virksomheder, juridisk uafhængigt af hinanden, opererede inden for geografisk forskellige markedssektorer og var i varierende konkurrence med både private italienske redere og redere fra andre medlemsstater. Kommissionen har desuden bemærket, at den støtte, som de italienske myndigheder udbetalte i henhold til de i betragtning 1 omtalte kontrakter, blev beregnet således, at de dækkede de ovennævnte virksomheders nettounderskud på driften af de besejlede ruter, og støtten blev udbetalt direkte til disse virksomheder uden om *Tirrenia di Navigazione*. Endelig gav den øvrige statsstøtte, som var omfattet af proceduren (investeringsstøtte og skattelempler) anledning til en separat analyse for hvert af rederiets selskaber. Kommissionen har efterfølgende godkendt de italienske myndigheders anmodning og har ved beslutning 2001/851/EF ⁽⁵⁾ afsluttet sagen vedrørende den udbetalte støtte til selskabet *Tirrenia di Navigazione*.
- (7) Denne beslutning vedrører den støtte, som Italien udbetalte til de øvrige fem virksomheder i Tirrenia-koncernen (efterfølgende kaldet »de regionale selskaber«). I forbindelse med adskillige bilaterale møder afholdt fra 2001 til 2003 har de italienske myndigheder, for hver af de cirka 50 ruter, som de fem regionale selskaber drev, fremsendt oplysninger vedrørende de omtalte markeds kendetegn, vedrørende færgetrafikkens udvikling gennem tiden, dvs. den færgetrafik som de offentlige virksomheder tegnede sig for, vedrørende den eventuelle tilstedeværelse af private virksomheder, som er i konkurrence med de offentlige virksomheder, samt oplysninger vedrørende udviklingen i beløbsrammerne for offentlig støtte, som blev udbetalt til hvert enkelt selskab (dokumenterne er registreret med numrene A/13408/04, A/13409/04, A/12951/04, A/13326/04, A/13330/04, A/13350/04, A/13346/04 og A/13356/04).
- (8) Desuden fremsendte nogle af de virksomheder, der har klaget, særligt de private redere, som driver forretning i Napolibugten i konkurrence med det regionale selskab *Caremar*, i månederne januar, februar og september 2003 supplerende oplysninger til Kommissionen indeholdende nye overvejelser, som der skal tages højde for under sagsbehandlingen. De italienske myndigheder blev opfordret til at fremsætte deres bemærkninger i den henseende. Der blev afholdt et bilateralt møde den 20. oktober 2003, som medførte, at de italienske myndigheder forpligtede sig i forhold til nogle flyvebåde i Napolibugten. Disse forpligtelser blev formaliseret ved notat 501 den 29. oktober 2003, modtaget af Kommissionen den 31. oktober 2003 (A/33506) og bekræftet ved notat dateret den 17. februar 2004 (A/13405/04). De italienske myndigheder har fremsendt yderligere oplysninger til Kommissionen vedrørende *Adriatica* ved fax den 23. februar 2004 (registreret med nummer A/13970/04).

⁽²⁾ Jf. fodnote 1.

⁽³⁾ Verserende sag C-400/99 vedrørende samme forhold. Ved dom af 9. oktober 2001 (Saml. I, s. 7303) afviste Domstolen Kommissionens anmodning, som havde til formål at afvise Italiens indsigelse.

⁽⁴⁾ Verserende sag T-246/99.

⁽⁵⁾ EFT L 318 af 4.12.2001, s. 9.

II. DETALJERET BESKRIVELSE AF STØTTEN

Relevante markeder

- (9) Traditionelt set tegner *Adriatica* sig for følgende internationale ruter:
- i) i det centrale og sydlige Adriaterhav:
 - Ancona-Durazzo (Albanien)
 - Bari-Durazzo
 - Ancona-Spalato (Kroatien)
 - Ancona-Bar (Jugoslavien).
 - ii) i det nordlige Adriaterhav (Istrien) mellem de italienske havne i Trieste, Grado og Lignano på den ene side og de kroatisk havne i Pirano, Parenzo, Rovigno og Brioni på den anden side.
- Indtil 2000 tegnede *Adriatica* sig ligeledes for andre internationale ruter som:
- Trieste-Durazzo (Albanien)
 - Brindisi-Korfu-Igoumenitsa-Patrasso (Grækenland).
- (10) Samtidig tegnede *Adriatica* sig for den lokale cabotagesejlads til Tremiti-øerne med afgang fra de italienske fastlandshavne i Ortona, Vasto, Termoli, Vieste og Manfredonia.
- (11) Endelig leverer *Adriatica* godstransporttjenesteydelser til og fra Sicilien på følgende cabotageruter:
- Ravenna-Catania
 - Venezia-Catania
 - Livorno-Catania ⁽⁶⁾
 - Genova-Termini Imerese ⁽⁷⁾
- (12) Hovedparten af selskabet *Adriaticas* passagertransport samler sig omkring de internationale ruter i det centrale og sydlige Adriaterhav, særligt ruterne til Albanien (49 % af selskabets samlede transport) og omkring cabotageruterne til Tremitiøerne ⁽⁸⁾. For godstransportens vedkommende vedrører over 90 % af *Adriaticas* samlede ruter cabotagesejlads til Sicilien og de internationale ruter i det centrale og sydlige Adriaterhav (67 % af selskabets samlede godstransport) ⁽⁹⁾.
- (13) *Adriatica* er udsat for en varierende konkurrence på de forskellige ruter, som selskabet driver. For eksempel bliver der kun udbudt to internationale ruter af andre redere i det centrale og sydlige Adriaterhav dvs.:
- Bari-Durazzo (Albanien), en rute, som drives året rundt af to redere fra andre medlemsstater
 - Ancona-Spalato (Kroatien), en rute, som udbydes af tre redere, hvoraf den ene, som er fra en anden medlemsstat, kun sejler i højsæsonen.

De regelmæssige rutetjenesteydelser til Grækenland fra havnene i Brindisi og Bari, som *Adriatica* tegnede sig for indtil 2000, blev derimod udbudt af adskillige andre redere, bl.a. redere fra andre medlemsstater.

⁽⁶⁾ Tjenesteydelser, der blev overdraget af selskabet *Tirrenia di Navigazione* til *Adriatica* fra 1.2.2001.

⁽⁷⁾ Jf. fodnote 2.

⁽⁸⁾ Af de 596 943 passagerer, der blev fragtet af *Adriatica* i løbet af 2000, sejlede 397 146 på ruterne i det centrale og sydlige Adriaterhav — af dem sejlede 334 639 mellem Italien og Albanien — og 161 024 på ruterne til Tremitiøerne.

⁽⁹⁾ Af de 779 223 løbende meter gods, der blev fragtet af *Adriatica* i 2000, blev 306 124 meter fragtet på ruterne i det centrale og sydlige Adriaterhav — af dem blev 235 542 løbende meter gods fragtet mellem Italien og Albanien — og 473 099 på ruter til Sicilien.

- (14) På markedet for cabotagesejlads til de italienske øer skal *Adriatica* konkurrere med andre italienske redere om ruterne til Tremitiøerne. Denne tilstedeværelse er dog ikke jævnt fordelt på hele året, eftersom de konkurrerende ruter ligger stille størstedelen af lavsæsonen. På markedet for cabotage-transport af gods til Sicilien vedrører konkurrencen fra andre italienske redere to ruter, nemlig Genova-Termini Imerese⁽¹⁰⁾ og Ravenna-Catania.

Saremar

- (15) *Saremar* sejler udelukkende på ruter til øer, der ligger henholdsvis nordøst og sydvest for Sardinien samt på ruten Santa Teresa di Gallura-Bonifacio, som forbinder Sardinien og Korsika.
- (16) På disse ruter, hvoraf nogle omfatter konkurrenter fra andre medlemsstater, sidder *Saremar* samlet på 64 % af markedet for passagertransport og på 70 % af markedet for godstransport.
- (17) Med undtagelse af ruten Korsika-Sardinien er de andre udbudte ruter karakteriseret ved at være temmelig korte, gennemsnitligt 5 sømil, og kombineret med de daglige overfarters sejlhyppighed ligner disse ruter hinanden temmelig meget og minder om transportsystemer nær byområder, der har til formål at sikre forsyninger til de nærliggende øers beboere og sikre deres mobilitet⁽¹¹⁾. Kendetegnene er ligeledes de geografiske træk og de lokale vejrmæssige forhold på havet, som kræver en bestemt type fartøjer, der ikke egner sig til at blive anvendt andetsteds til andre former for sejlads.
- (18) *Saremar* ligger i konkurrence med tre andre italienske redere på 3 af de 4 ruter, som selskabet udbyder, inklusiv ruten mellem Sardinien og Korsika.

Toremar

- (19) *Toremar* sejler kun på cabotageruterne mellem fastlandet og de toscanske øer (Elba, Gorgona, Capraia, Pianosa og Giglio). Selskabet administrerer hovedsageligt et net af lokale tjenesteydelser, hvis sejlhyppighed og timeplan lever op til kravene om forsyninger til øbefolkningen og deres mobilitet. Det net af tjenesteydelser, som *Toremar* leverer, kan sammenlignes med et net af lokale transporttjenesteydelser nær byområder⁽¹²⁾.
- (20) På to af de seks ruter, som *Toremar* udbyder, driver andre italienske redere sejlads året rundt.

Siremar

- (21) *Siremar* driver lokale ruter mellem havnene på Sicilien og på de mindre øer, der omgiver øen (Lipariske Øer, Pelagiske Øer, Egadiøerne, Ustica og Pantelleria). Kun forbindelsen til De Lipariske Øer, der ligger nord for Sicilien, forlænges til fastlandet (Napoli). Dette rutenet er udelukkende et lokalt net. Overfarten, der generelt er kort, sejlhyppigheden og sejlplanen opfylder i særdeleshed øboernes behov for mobilitet.
- (22) På forbindelserne til De Lipariske Øer og Egadiøerne ligger *Siremar* i konkurrence med private italienske redere.
- (23) De Lipariske Øer, som har 12 000 fastboende, hvoraf 9 000 bor på hovedøen Lipari, kan vælge mellem fem forbindelser, som besejles af *Siremar* med afgang fra den sicilianske havneby Milazzo. Tjenesteydelserne leveres året rundt ved hjælp af fartøjer, der både kan transportere passagerer og biler, samt ved hjælp af flyvebåde, som kun anvendes til transport af passagerer. En italiensk reder konkurrerer med *Siremars* tjenesteydelser på fire af de fem ruter ved hjælp af fartøjer med moderat kapacitet til både passagerer og biler, mens en anden reder konkurrerer med selskabet på flyvebåde på tre ruter i lavsæsonen og fire i højsæsonen.

⁽¹⁰⁾ Kan sammenlignes med ruten Genova-Palermo, der er udbudt i konkurrence, fordi havnene Palermo og Termini Imerese kan betragtes som indbyrdes erstattelige, da de ligger få kilometer fra hinanden.

⁽¹¹⁾ På de 4 regelmæssige ruter, der udbydes af selskabet, afgår der i gennemsnit en båd en gang i timen mellem kl. 6 og 22.

⁽¹²⁾ For hver rute, der udbydes, afgår der i gennemsnit en båd hver time mellem kl. 6 og 22 fra alle havne.

- (24) Hvad angår Egadiøerne, som ligger nordvest for Sicilien, udbydes *Siremars* forbindelser til Sicilien og mellem de tre øgrupper fra den sicilianske havneby Trapani året rundt ved hjælp af fartøjer, der både kan transportere passagerer og biler samt ved hjælp af to flyvebåde. Der findes to private italienske redere på dette marked. Den ene tilbyder en godstransporttjenesteydelse, og den anden udbyder overfarter med flyvebåde.
- (25) De øvrige ruter, der udbydes af *Siremar* med afgang fra havnene i Palermo eller i Agrigento, ligger ikke i konkurrence med nogen privat reder. *Siremar* udgør således den eneste udbyder, der sikrer mobiliteten for de pågældende øers beboere.

Caremar

- (26) *Caremar* dækker et net af forbindelser mellem fastlandshavnebyerne ved Napolibugten, Napoli, Sorrento og Pozzuoli, og Partenopeeøerne (Capri, Ischia og Procida) samt fastlandshavnebyerne Formia og Anzio (regionen Lazio) og de mindre øer Ponza og Ventotene. Tjenesteydelserne er i overensstemmelse med lokalbefolkningens behov for mobilitet.
- (27) I Napolibugten ligger *Caremar* i konkurrence med andre private italienske redere på ruterne Capri-Napoli, Capri-Sorrento, Ischia-Napoli og Procida-Napoli.
- (28) *Caremar* driver ruter til øerne Ponza og Ventotene uden konkurrence, og de udbydes året rundt af fartøjer, der sørger for passager- og biltransport. *Caremar* ligger derimod i konkurrence med en privat reder på flyvebådene på ruterne Ponza-Formia og Ventotene-Formia.
- (29) *Caremars* rutenet kan ligeledes sammenlignes med transportnet nær byområder, hvad angår sejlhyppighed og timeplaner, særligt hvad angår Napolibugten.

Udbetalt støtte over for offentlige serviceforpligtelser

Lovgivningsmæssige rammer

- (30) I henhold til artikel 8 i lov nr. 684 af 20. december 1974 om omstrukturering af søtransportydelser af særlig national interesse (lov nr. 684/1974) skal sejlruterne til både de større og de mindre italienske øer opfylde de krav, som er knyttet til den økonomiske og sociale udvikling i de berørte regioner, særligt i Syditalien. Ifølge loven kan der udbetales støtte til dette formål til de redere, der påtager sig denne forpligtelse i henhold til 20-årige kontrakter om offentlig tjeneste.
- (31) I henhold til artikel 9 i lov nr. 160 af 5. maj 1989, som er konverteret ved lov med ændring af bekendtgørelse nr. 77 af 4. marts 1989, om hastebestemmelser på området for søtransport og søkoncessioner (lov nr. 160/1989), skal de udbudte ruter og den sikrede sejlhyppighed fastlægges af de offentlige myndigheder på basis af et teknisk forslag udarbejdet af koncessionshaverne, som derefter hvert femte år skal fremlægge en plan for tjenesteydelser.
- (32) I medfør af lov nr. 169 af 19. maj 1975 om sammenlægning af søtransportydelserne for brev- og postfragt samt forsyninger på lokalt plan (lov nr. 169/1975) skal koncessionshaverne som en tillægstjenesteydelse ligeledes sikre befordringen af brev- og postfragt samt fragt af forsyninger udelukkende på lokalt plan.

- (33) Præsidentdekret nr. 501 af 1. juni 1979 om ikrafttrædelse af lov nr. 684/1974, fortolket og ændret ved lov nr. 373 af 23. juni 1977 om omstrukturering af søtransportydelse af særlig national interesse (dekret nr. 501/1979) præciserer de forskellige elementer (indtægter og udgifter), som skal medtages i beregningen af den støtte, der skal udbetales til koncessionshaverne. Det bestemmes ligeledes, at afgang- og ankomsttider på hver enkelt rute, som udbydes af ovennævnte virksomheder, skal godkendes ved ministeriel afgørelse. Koncessionshaverne pålægges at indsætte højst 18 år gamle fartøjer, som de skal være ejere af, medmindre ministeriet gør en særlig undtagelse. Denne restriktion, som forpligter koncessionshaverne til regelmæssigt at forny deres flåde, udgør en særlig forpligtelse for de omtalte rederier. I øvrigt skal alle fartøjer enkeltvis være angivet for hver rute med offentlig tjeneste. Ifølge artikel 40 kan ministeren for handelsflåden ud over de almindelige tjenesteydelser indføre supplerende tjenester til at dække ekstraordinære behov i offentlighedens eller skibstrafikkens interesse.
- (34) I henhold til lov nr. 856 af 5. december 1986 om bestemmelser for omstrukturering af den offentlige flåde (Finmare-koncernen) og ordninger for private redere (lov nr. 856/1986) fastsættes billetpriserne ved ministeriel afgørelse efter forslag fra koncessionsselskaberne. Disse billetpriser adskiller almindeligt rejsende fra fastboende og folk med arbejde på øerne. Sidstnævnte grupper nyder godt af socialt subsidierede billetpriser.

Kontrakterne om offentlig tjeneste

- (35) I juli 1991 indgik den italienske stat og de regionale selskaber i Tirrenia-koncernen fem identiske kontrakter. I medfør af artikel 2 blev kontrakterne anvendt med tilbagevirkende kraft fra og med 1. januar 1989, og de har en løbetid på tyve år med udløb den 31. december 2008. Det fastlægges dog i kontrakterne, at de økonomiske forhold for 1989, 1990 og 1991 skal fastsættes gennem ad hoc-foranstaltninger, som ikke er omfattet af denne beslutning.
- (36) I henhold til artikel 3 udregnes det årlige støttebeløb på basis af en ansøgning, som selskabet fremsender i februar måned for det pågældende år. Ansøgningen behandles herefter i tværministerielt samråd og godkendes ved ministerielt dekret i maj måned. Den årlige statsstøtte har til formål at dække selskabets tab på driften som følge af en manko mellem indtægter og udgifter. I artikel 5 opstilles de økonomiske parametre for beregningen af de forskellige udgiftsposter, der i henhold til præsidentielt dekret nr. 501/1979 skal medtages for at fastsætte støttebeløbet.

Femårsplaner

- (37) I henhold til artikel 1 i de omtalte kontrakter om offentlige tjenesteydelser skal de udbudte ruter og de havne, der betjenes, fastlægges i femårsplanen. Desuden fastlægges fartøjstype og fartøjskapacitet for de fartøjer, som anvendes til de pågældende ruter, sejlhyppigheden og billetpriser, herunder de subsidierede billetpriser og i særdeleshed billetpriserne for beboerne i øregionerne.
- (38) Den første femårsplan (perioden 1990-1994) blev godkendt ved ministeriel afgørelse den 29. maj 1990, og den er gældende med tilbagevirkende kraft fra og med 1. januar 1990. Den anden plan, som omfatter årene 1995-1999, og som blev godkendt ved afgørelse den 14. maj 1996, ændrede ikke ruter og sejlhyppighed væsentligt.
- (39) Den tredje plan (2000-2004), som blev fremlagt for de italienske myndigheder i september 1999, er endnu ikke blevet godkendt. Mens godkendelsen af denne plan blev afventet, blev det den 8. marts 2000 besluttet, at virksomhederne i Tirrenia-koncernen skulle opretholde driften i henhold til artikel 9 i lov nr. 160/1989 ved hjælp af de fartøjer, som selskabet havde til rådighed den 31. december 1999.

Den årlige underskudsgaranti

- (40) Ifølge kontrakten udbetales den årlige underskudsgaranti som følger: Hvert år i marts udbetales et forskud, som svarer til 70 % af støttebeløbet fra året før. Den følgende udbetaling sker i juni med et beløb svarende til 20 % af sidste års støtte. Den eventuelle saldo, der afregnes ved årets slutning, modsvarer differencen mellem de allerede udbetalte beløb og den manko, der er opstået mellem indtægter og udgifter på driften det pågældende år. Såfremt selskabet har modtaget et beløb, der overstiger nettoudgiften for de leverede tjenesteydelser (indtægter minus tab), skal selskabet tilbagebetale differencen inden for 14 dage efter godkendelse af regnskabet.
- (41) Den årlige støtte svarer til det kumulerede nettounderskud på de tjenesteydelser, der er omfattet af femårsprogrammet, tillagt et variabelt beløb for forrentningen af den anvendte kapital. Størrelsen af regnskabsårets underskud er forskellen mellem det akkumulerede tab, som regel i vinterperioden, og de bogførte indtægter, særligt i sommerperioden.
- (42) Forrentningen, som angives i procent af den investerede kapital, fremgår af de oplysninger, som de italienske myndigheder har fremsendt. Forrentningen, som svinger fra år til år fra 12,5 % i 1992 til 5,1 % i 2000, er på linje med markedsrenterne i disse år.
- (43) Størrelsen af den udbetalte støtte til de regionale selskaber i Tirrenia-koncernen har i medfør af kontrakten om offentlige tjenesteydelser i 1991 haft følgende udvikling ⁽¹³⁾:

ADRIATICA

(i mio. ITL)

ÅR	A) DRIFTSOM-KOSTNINGER	B) DRIFTSIND-TÆGTER	C) NETTO-UNDESKUD (kum. underskud-kum. fortjeneste) (A – B)	FORRENTNING AF DEN ANVENDTE KAPITAL	ÅRLIGT STØTTEBELØB
1992	– 127 018	64 772	– 62 772	8 258	70 504
1993	– 124 191	79 716	– 44 475	10 615	55 090
1994	– 158 533	80 324	– 78 209	7 819	86 028
1995	– 166 334	95 114	– 71 220	9 304	80 524
1996	– 170 095	95 422	– 74 673	7 935	82 608
1997	– 174 331	94 995	– 79 336	5 788	85 124
1998	– 175 809	114 210	– 61 599	5 271	66 870
1999	– 151 109	126 403	– 24 706	3 646	28 352
2000	– 137 255	109 786	– 27 469	4 377	31 846
2001	– 183 820	155 616	– 28 204	6 147	34 351

De betydelige forskelle i det årlige støttebeløbs størrelse (sidste kolonne) forklares ved svingningerne i nettounderskuddene (kolonne C) på de internationale ruter til Albanien, Jugoslavien og Kroatien, der i årenes løb blev henholdsvis drevet eller suspenderet på grund af den politiske situation i Balkanlandene. Nettodriftsomkostningerne og behovet for den årlige støtte til cabotageruterne i det nordlige Adriaterhav og med Tremitøerne viste sig imidlertid stabile i årene fra 1992 til 2001. Desuden har suspenderingen af ruterne til Grækenland fra slutningen af 1999 medført en betydelig reduktion af driftsomkostningerne og deraf af omfanget af underskudsgarantien.

⁽¹³⁾ Tallene er et resultat af Price Waterhouse Coopers' analyse »Valutazione dei criteri di predisposizione dei conti economici gestionali per linea e stagionalità relativi agli esercizi 1992-1999«, som er blevet integreret af de italienske myndigheder for årene 2000 og 2001. Analysen genskaber selskaberne i Tirrenia-koncernens interne regnskab ved, for hver enkelt rute, at foretage en vurdering af regnskabsårets indtægter og udgifter.

SAREMAR

(i mio. ITL)

ÅR	A) DRIFTSOM- KOSTNINGER	B) DRIFTSIND- TÆGTER	C) NETTO- UNDERSKUD (kum. underskud- kum. fortjeneste) (A - B)	FORRENTNING AF DEN ANVENDTE KAPITAL	ÅRLIGT STØTTEBELØB
1992	- 33 519,0	7 464,0	- 26 055,0	1 342,0	27 397,0
1993	- 35 938,0	8 365,0	- 27 573,0	2 641,0	30 214,0
1994	- 35 295,2	9 383,8	- 25 911,4	1 606,2	27 517,6
1995	- 34 605,7	11 396,6	- 23 209,1	1 781,6	24 990,7
1996	- 34 972,8	11 533,5	- 23 439,3	1 560,4	24 999,7
1997	- 36 653,4	11 746,7	- 24 906,7	1 172,8	26 079,5
1998	- 39 602,0	11 744,0	- 27 858,0	973,0	28 831,0
1999	- 40 218,8	12 425,6	- 27 793,2	738,8	28 532,0
2000	- 36 300,0	12 652,0	- 23 648,0	828,0	24 476,0
2001	- 31 105,6	12 487,0	- 17 649,5	1 094,9	18 725,1

Det relativt stabile niveau af det årlige støttebeløb (sidste kolonne) afspejler de markedsbetingelser, som *Saremar* opererer under, dvs. et lokalt marked der er tilpasset øbefolkningernes mobilitetsbehov. De tjenester, som rederierne har tilbudt, er hovedsagelig forblevet uforandrede — med hensyn til hyppighed og sejlplan — fra ikrafttrædelsen af aftalen om offentlig tjeneste⁽¹⁴⁾ og forbliver stort set uændrede i alle årets sæsoner.

TOREMAR

(i mio. ITL)

ÅR	A) DRIFTSOM- KOSTNINGER	B) DRIFTSIND- TÆGTER	C) NETTO- UNDERSKUD (kum. underskud- kum. fortjeneste) (A - B)	FORRENTNING AF DEN ANVENDTE KAPITAL	ÅRLIGT STØTTEBELØB
1992	- 43 511,0	27 406,0	- 16 105,0	1 367,0	17 472,0
1993	- 44 907,0	30 750,0	- 14 157,0	2 145,0	16 302,0
1994	- 47 696,6	32 759,0	- 14 937,0	1 312,1	16 249,1
1995	- 47 900,0	32 000,0	- 15 900,0	1 400,0	17 300,0
1996	- 50 516,1	32 483,3	- 18 032,8	1 285,0	19 317,8
1997	- 48 900,0	31 200,0	- 17 700,0	900,0	18 600,0
1998	- 50 801,0	29 996,0	- 20 805,0	718,0	21 523,0
1999	- 47 840,1	32 362,0	- 15 478,1	588,1	16 066,2
2000	- 45 675,0	34 577,0	- 11 098,0	1 993,0	13 091,0
2001	- 44 903,1	35 573,5	- 9 329,6	3 033,5	12 363,2

⁽¹⁴⁾ I 1992 udførte *Saremar* i alt 18 000 ture på de 4 ruter, som rederiet besejler. I 2000 lå antallet af ture på omkring 20 000.

Det hovedsagelig lokale marked, hvor *Toremær* driver forretning, forklarer det relativt stabile årlige støttebeløb i årenes løb (sidste kolonne). Det offentlige selskabs udbudte tjenester i 2000 er — hvad hyppighed og sejlplan angår — forblevet de samme som i 1992⁽¹⁵⁾ og er regelmæssigt fordelt i årets løb, uafhængige af sæsonmæssige udsving i efterspørgslen.

SIREMAR

(i mio. ITL)

ÅR	A) DRIFTSOM- KOSTNINGER	B) DRIFTSIND- TÆGTER	C) NETTO- UNDERSKUD (kum. underskud- kum. fortjeneste) (A – B)	FORRENTNING AF DEN ANVENDTE KAPITAL	ÅRLIGT STØTTEBELØB
1992	– 79 543,0	26 903,0	– 52 640,0	2 874,0	55 514,0
1993	– 75 845,0	30 444,0	– 45 401,0	5 334,0	50 735,0
1994	– 78 549,7	32 845,7	– 45 704,0	3 336,0	49 040,0
1995	– 80 947,5	33 847,0	– 47 100,5	4 363,7	51 464,2
1996	– 85 934,6	32 724,0	– 53 210,6	3 888,4	57 099,0
1997	– 97 536,9	35 203,2	– 62 333,4	3 155,1	65 488,5
1998	– 106 563,1	37 244,8	– 69 318,3	2 599,3	71 917,6
1999	– 110 611,1	40 274,2	– 70 336,9	2 211,2	72 548,1
2000	– 102 881,0	43 335,0	– 59 546,0	3 940,0	63 486,0
2001	– 106 490,0	47 314,4	– 59 175,6	4 249,9	63 425,5

De tjenester, som *Siremar* udbyder, kan sammenlignes med dem, der allerede er beskrevet for *Saremar* og *Toremær*: et regelmæssigt udbud efter ikrafttrædelsen af aftalen om offentlig tjeneste⁽¹⁶⁾ og ringe sæsonmæssige udsving. Rederiets høje driftsunderskud, der medfører en meget stor årlig støtte, forklares navnlig ved antallet af ruter (18 regelmæssige ruter), der skal opfylde mobilitetsbehovet for indbyggerne på de 14 øer, der ligger i nærheden af Sicilien. Dette høje antal ruteafgange medfører omfattende driftsudgifter (personale, brændstof, vedligeholdelse osv.) for at varetage det store antal årlige ture, som rederiet udfører⁽¹⁷⁾.

CAREMAR

(i mio. ITL)

ÅR	A) DRIFTSOM- KOSTNINGER	B) DRIFTSIND- TÆGTER	C) NETTO- UNDERSKUD (kum. underskud- kum. fortjeneste) (A – B)	FORRENTNING AF DEN ANVENDTE KAPITAL	ÅRLIGT STØTTEBELØB
1992	– 59 987,0	20 543,0	– 39 444,0	26,0	39 470,0
1993	– 63 737,0	22 810,0	– 40 927,0	1 538,0	42 465,0
1994	– 69 365,7	25 470,0	– 43 894,8	1 690,0	45 584,8
1995	– 71 389,6	24 519,9	– 46 869,7	2 173,2	49 042,9
1996	– 71 404,3	26 613,7	– 44 790,6	1 867,4	46 658,0
1997	– 73 752,0	30 420,0	– 43 332,0	1 516,9	44 848,9
1998	– 77 143,0	31 920,0	– 45 223,0	1 287,0	46 510,0
1999	– 74 172,0	30 896,5	– 43 275,5	986,6	44 262,3
2000	– 70 114,0	32 594,0	– 37 520,0	2 291,0	39 818,0
2001	–	33 377,9	– 34 938,9	3 366,5	38 305,4

⁽¹⁵⁾ I 1992 blev der udført 8 300 ture på selskabets samlede rutenet sammenlignet med 9 097 i 2000.

⁽¹⁶⁾ I 2000 løb det samlede antal ture udført af *Siremar* på alle ruter op på 11 910; i 1992 var de i alt 11 919.

⁽¹⁷⁾ I 2000 blev der udført 11 900 ture på 18 ruteoverfarter (11 700 i 1992).

Det stabile årlige støtteniveau forklares ved arten af det net af tjenester, *Caremar* tilbyder, der hovedsagelig er forblevet uændret siden ikrafttrædelsen af aftalen om offentlig tjeneste med staten ⁽¹⁸⁾.

Rederiets høje driftsomkostninger, der afspejles i det årlige støttebeløb, begrundes ved antallet af ruter (11) og sejlfrekvenserne.

Investeringer i femårsplanerne og i driftsplanen

- (44) Parallelt med de ruter, der skal besejles, og den sejlfrekvens, der skal overholdes, er det anført i femårsplanerne, hvilke investeringer koncessionshaverne har planlagt i den pågældende periode for at sikre, at ydelserne på de pågældende ruter gennemføres. Under undersøgelsesproceduren ønskede Kommissionen navnlig at få afdækket, hvordan køb og afskrivning af skibene var regnskabsført med henblik på beregningen af den årlige støtte.
- (45) Kommissionen ønskede ligeledes at forvisse sig om, at de yderligere investeringer til fordel for rederiets selskaber, der var indeholdt i den driftsplan, som Tirrenia godkendte i marts 1999 for perioden 1999-2002, ikke omfattede elementer af statsstøtte. Driftsplanen har følgende primære målsætninger:
- at sætte rederiets selskaber i stand til at klare de forandringer, som liberaliseringen af det italienske cabotagemarked medfører fra 1. januar 1999, og forberede sig på udløbet af aftaleordningen med staten i 2008
 - at nedbringe udgifterne forbundet med de tjenesteydelser, der er omfattet af de nævnte aftaler
 - at støtte koncernens udvikling og nyttiggøre de tilgængelige ressourcer, samt
 - at fastlægge privatiseringsbetingelserne for koncernens selskaber.
- (46) Driftsplanen indeholder navnlig en udvidelse af de investeringer, der er nødvendige for at overholde aftalerne om offentlig tjeneste, f.eks. oplægning af gamle fartøjer, overførsel af andre fartøjer internt i koncernen og nye investeringer i størrelsesordenen 700 mia. ITL.

Skattefordelene

- (47) Bekendtgørelse nr. 504 af 26. oktober 1995 vedrører en skattefordel på den mineralolie, der anvendes som brændstof til skibsfart. I medfør af bekendtgørelsens artikel 63, stk. 3, gælder nedsættelsen af punktafgiften for smøreolier, der benyttes på fartøjerne.
- (48) Da Kommissionen indledte proceduren, udtrykte den tvivl med hensyn til, hvordan denne skattelempe finder anvendelse på skibe, der ligger i havn i Italien med henblik på vedligeholdelse. Kommissionen ønskede at sikre sig, at foranstaltningen ikke virkede diskriminatorisk over for andre redere, hvis fartøjer ligeledes lå for kaj med henblik på vedligeholdelse.

⁽¹⁸⁾ I 2000 blev der udført 12 872 ture på 12 ruter (15 650 i 1992).

III. BEMÆRKNINGER FRA INTERESSEREDE PARTER

Bemærkninger fra Tirrenia-koncernens selskaber

- (49) Ved brev af 22. november 1999 fremlagde selskaberne i Tirrenia-koncernen deres bemærkninger til beslutningen om at indlede procedure. Selskaberne gør først og fremmest indsigelse mod de »nye støtteforanstaltninger«, som underskudsgarantien kaldes, og som udbetales i henhold til de med staten indgåede kontrakter og som følge heraf mod grundlaget for beslutningen om at indlede undersøgelsesprocedure. De interesserede parter fastholder især, at Kommissionen længe har været underrettet om underskudsgarantiordningen for offentlige tjenesteydelser, og at Kommissionen aldrig havde haft nogen indvendinger. Desuden fastholder de pågældende selskaber, at det årlige udligningsbeløb, som blev udbetalt til de offentlige selskaber, viste sig at være nødvendigt for at kunne dække den ekstra nettoomkostning, der var forbundet med forpligtelsen til at levere offentlige tjenesteydelser. Koncernen konkluderer derfor, at denne udbetaling ikke hindrer konkurrencen i forhold til de øvrige redere på markedet.
- (50) Samtidig har *Tirrenia di Navigazione* og de regionale selskaber i Tirrenia-koncernen i henhold til traktatens artikel 230, stk. 4 ⁽¹⁹⁾, anfægtet Kommissionens beslutning om at indlede procedure ved Retten i Første Instans.

Bemærkninger fra de private redere

- (51) De konkurrerende private redere fremsendte deres bemærkninger til Kommissionen vedrørende visse af de ruter, som udbydes af *Caremar*, *Saremar* og *Toremar*. Disse bemærkninger kan sammenfattes, som følger:
- Selskaberne i Tirrenia-koncernen førte en aggressiv forretningspolitik på de ruter, hvor de lå i konkurrence med de private redere, og denne politik var kendetegnet ved dumping af billetpriser, rabatordninger og ordninger for henstandsbetaling, der kun kan lade sig gøre på grund af offentlig støtte.
 - Forpligtelsen til at levere offentlige tjenesteydelser mangler gennemsigtighed, og den beføjelse, som selskaberne i Tirrenia-koncernen har fået til at ændre omfanget af de pålagte forpligtelser, særligt i forbindelse med de udbudte ruter, fartplaner og sejlhyppighed, er i modstrid med den egentlige forpligtelse til at levere offentlige tjenesteydelser.
 - I betragtning af de tjenesteydelser, som leveres af private redere på nogle af de ruter, der udbydes af selskaberne i Tirrenia-koncernen, kan behovet for levering af en offentlig tjenesteydelse diskuteres.
 - Finansieringen af de investeringer, der er foretaget fra 1995, eller er fastsat i driftsplanen, omfatter støtteforanstaltninger, særligt hvad angår de to fartøjer, som blev erhvervet i 1996 af *Viamare*, og mere generelt hvad angår de meget gunstige betingelser for opnåelse af bankkredit, som blev ydet til selskaberne i Tirrenia-koncernen.
 - Selskaberne i Tirrenia-koncernen nyder godt af skattefordelene på mineralolien, der anvendes på de fartøjer, som ligger for kaj i italienske havne.

IV. KOMMENTARER FRA ITALIEN

Udbetalt støtte over for offentlige serviceforpligtelser

- (52) Ved brev af 29. september 1999 fremsendte de italienske myndigheder deres bemærkninger til beslutningen om at indlede procedure. Efter deres mening er der i artikel 4 i 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) ⁽²⁰⁾ hjemmel for, at de indgåede kontrakter med de enkelte selskaber i Tirrenia-koncernen fortsat kan gælde i deres helhed, indtil de udløber i 2008. Som følge heraf kan der i beslutningen om at indlede procedure ikke sættes spørgsmålstegn ved ordningen om forpligtelse til offentlige tjenesteydelser, som det fremgår af kontrakterne.

⁽¹⁹⁾ Jf. fodnote 4.

⁽²⁰⁾ EFT L 364 af 12.12.1992, s. 7.

- (53) De italienske myndigheder gør desuden indsigelse imod, at den støtte, som er omfattet af Kommissionens beslutning, i henhold til traktatens artikel 88, stk. 3, skulle udgøre »ny« støtte, og at støtten skulle have haft indflydelse på udvekslingen af tjenesteydelser mellem medlemsstaterne før åbningen af det italienske marked for cabotagesejlsads (1. januar 1999).
- (54) Ud over disse generelle betragtninger understreger de italienske myndigheder, at tilstedeværelsen af private redere på de ruter, der udbydes af selskaberne i Tirrenia-koncernen, er et ganske nyt og spredt fænomen, som er afgrænset til et fåtal af ruter, fortrinsvis i sommermånederne. I øvrigt medvirkede beregningsmetoden for den årlige compensation, som består i at trække sommerens fortjeneste fra vinterens underskud, til at begrænse kompensationsbeløbet til et absolut minimum.

Ifølge de italienske myndigheder betyder det, at underskudsgarantien er nødvendig og nøjagtigt afpasset i forhold til den offentlige tjenesteydelse, som det er medlemsstatens ansvar at definere.

Med henvisning til overtrædelsen af de konkurrencebestemmelser, som *Adriatica* har gjort sig skyldig i på ruterne mellem Italien og Grækenland, fastslår de italienske myndigheder, at Kommissionens beslutning vedrørende denne overtrædelse ikke er endelig, at de to sager er enkeltstående, at støtten ikke er anvendt med henblik på at finansiere en konkurrenceforvridende adfærd, at en erklæring om uforlignelighed ville være ensbetydende med en ny bøde, og at en eventuel tilbagebetaling ville bringe selskabet *Adriaticas* balance samt privatiseringsproces i fare.

Investeringer som fastsat i driftsplan

- (55) De italienske myndigheder fremhæver, at de investeringer, som er fastlagt i driftsplanen, har til formål at nedbringe serviceomkostningerne samtidig med, at der opretholdes et højt kvalitetsniveau. Desuden fastslår de italienske myndigheder, at den måde, som de påtænkte investeringer finansieres på, ikke omfatter nogen form for støtte, eftersom finansieringen delvis stammer fra de interesserede selskabers egenkapital og delvis fra banklån, der er optaget på almindelige markedsbetingelser.

Skattefordelene

- (56) De italienske myndigheder har defineret det retsgrundlag, som regulerer beskattningen af den olie, der anvendes som brændstof i forbindelse med sejlsads. Det fremgår af de oplysninger, der blev sendt til Kommissionen, at man ved en generel beslutning truffet 2. marts 1996 i medfør af lovdekret nr. 504/1995 udvidede dette lovdekrets lempelige beskattningsordning til også at omfatte brændselsolier og smøremidler, som anvendes om bord på alle skibe, der ligger i havn med henblik på vedligeholdelse.
- (57) Samtidig har Italien indbragt en klage til Domstolen med påstand om annullering af beslutningen om at indlede procedure i forbindelse med bestemmelsen om at standse udbetaling af støtte⁽²¹⁾.

V. VURDERING AF STØTTEN

Udbetalt støtte over for offentlige serviceforpligtelser

Støtteforanstaltninger

- (58) I medfør af traktatens artikel 87, stk. 1, er statsstøtten, dvs. alle former for statslige midler, der ved at begunstige visse virksomheder eller visse produktioner forvrider eller truer med at forvride konkurrencen, uforlignelig med fællesmarkedet i det omfang, at den har indflydelse på udveksling af tjenesteydelser mellem medlemsstaterne.

⁽²¹⁾ Jf. fodnote 3.

- (59) Der hersker ingen tvivl om, at støtten er udbetalt af staten gennem statslige midler. I sin dom af 24. juli 2003, *Altmark Trans* ⁽²²⁾, giver Domstolen sin fortolkning af fordelsbegrebet. I henhold til denne afgørelse falder statslige foranstaltninger, der udgør en underskudsgaranti udbetalt som modtjenesteydelse i forbindelse med de begunstigede virksomheders leverede tjenesteydelser med henblik på levering af bestemte offentlige tjenesteydelser, ikke ind under anvendelsesområdet for traktatens artikel 87, stk. 1, i det omfang, hvor disse virksomheder ikke får en økonomisk fordel, og foranstaltningen derfor ikke styrker disse virksomheders konkurrenceevne i forhold til de konkurrerende virksomheder.

For at en sådan underskudsgaranti skal kunne undgå at blive betegnet som statsstøtte i et konkret tilfælde, skal fire betingelser være opfyldt i henhold til Domstolen:

- Den begunstigede virksomhed skal reelt være blevet pålagt at levere offentlige tjenesteydelser, og forpligtelserne skal være defineret klart og tydeligt. I den foreliggende sag om den udbetalte underskudsgaranti til virksomhederne i Tirrenia-koncernen konstaterer Kommissionen, at de forpligtelser om offentlige tjenesteydelser, som disse virksomheder er blevet pålagt, både stammer fra de i juli 1991 indgåede kontrakter med den italienske stat, fra det anvendte retsgrundlag (se betragtning 30 til 34) og fra femårsplanerne (se betragtning 37, 38 og 39). Spørgsmålet, om der har eksisteret et faktisk behov for offentlige tjenesteydelser ⁽²³⁾, undersøges i betragtning 84 til 122.
 - De kriterier, der anvendes for beregning af underskudsgarantien, skal være defineret på forhånd på en objektiv og gennemsigtig måde med henblik på at undgå, at underskudsgarantien udgør en økonomisk fordel, der begunstiger den støtteberettigede virksomhed i forhold til de konkurrerende virksomheder. I den konkrete sag bemærker Kommissionen, at kontrakternes artikel 5 detaljeret fremlægger de økonomiske kriterier, der udgør grundlaget for beregningen af de forskellige omkostningsdele med henblik på fastsættelse af underskudsgarantien i overensstemmelse med præsidentdekret nr. 501/1979.
 - Underskudsgarantien må ikke overstige det beløb, der er nødvendigt for hel eller delvis dækning af omkostningerne i forbindelse med forpligtelserne om offentlige tjenesteydelser, idet der tages højde for indtægterne samt en rimelig fortjeneste ved opfyldelse af forpligtelserne. Spørgsmålet gennemgås i betragtning 123 til 148.
 - Når udvælgelsen af den virksomhed, der pålægges at levere offentlige tjenesteydelser, i et konkret tilfælde ikke finder sted i henhold til reglerne om offentlig licitation, skal underskudsgarantien fastlægges på basis af en analyse af de omkostninger, som en mellemstor virksomhed, der drives effektivt, og som har et tilstrækkeligt antal fartøjer til at imødekomme det efterspurgte behov for offentlige tjenesteydelser, ville have i forbindelse med opfyldelsen af forpligtelserne, idet der tages højde for den hermed forbundne indtægt samt en rimelig fortjeneste. Den offentlige licitation giver mulighed for at udvælge den virksomhed, der er bedst i stand til at levere disse tjenesteydelser så billigt for samfundet som muligt. Det kan i den henseende konstateres, at virksomhederne i Tirrenia-koncernen ikke er blevet udvalgt ved tidsfristen for den offentlige licitations udløb. Kommissionen konstaterer ligeledes, at hverken de anvendte lovtekster eller kontrakterne opstiller betingelser, der skal sikre, at underskudsgarantien ikke overstiger omkostningerne i en mellemstor virksomhed, som drives effektivt, og som har et tilstrækkeligt antal fartøjer. De oplysninger og tal, som de italienske myndigheder og de støtteberettigede virksomheder har fremsendt, giver heller ikke mulighed for at fastslå, om disse betingelser er opfyldt.
- (60) På baggrund af de forudgående betragtninger og de betragtninger, der fremgår i det følgende med hensyn til spørgsmålet, om der har eksisteret et faktisk behov for offentlige tjenesteydelser, er det Kommissionens opfattelse, at den årlige underskudsgaranti, som er udbetalt til de regionale selskaber på baggrund af de i 1991 indgåede kontrakter, udgør en fordel for disse virksomheder i forhold til de konkurrerende virksomheder, som tilbyder eller kunne tilbyde sammenlignelige tjenesteydelser på det relevante marked.
- (61) Virkningen af udveksling af tjenesteydelser inden for Fællesskabet og konkurrenceforvridningen er tydelig, hvad angår transport mellem medlemsstater eller mellem medlemsstater og tredjelande, der anvender princippet om fri udveksling af tjenesteydelser inden for søtransport i medlemsstaterne og mellem medlemsstaterne og tredjelande. Transportområdet blev liberaliseret ved Rådets forordning (EØF) nr. 4055/86 af 22. december 1986 ⁽²⁴⁾.

⁽²²⁾ Sag C-280/00; endnu ikke offentliggjort.

⁽²³⁾ Dom af 20. februar 2001, sag C-205/1999, *Analir* o.a., Saml. 2001 I, s. 1271.

⁽²⁴⁾ EFT L 378 af 31.12.1986, s. 1. Ændret ved forordning (EØF) nr. 3573/90 (EFT L 353 af 17.12.1990, s. 16).

- (62) Skønt der er tale om cabotagetjenesteydelser, har Domstolen bemærket ⁽²⁵⁾, at det ikke er fuldstændig udelukket, at offentlig støtte, der er udbetalt til et selskab, som udelukkende udfører lokale eller regionale transporttjenesteydelser og ikke internationale tjenesteydelser, kan have indflydelse på den frie udveksling af tjenesteydelser mellem medlemsstaterne.
- (63) Når en medlemsstat udbetaler støtte til en virksomhed, kan den transporttjenesteydelse, der leveres af omtalte virksomhed fremstå uforandret eller forbedret. Det kan medføre, at virksomheder i andre medlemsstater har færre muligheder for at tilbyde transporttjenesteydelser på den pågældende medlemsstats marked ⁽²⁶⁾.
- (64) I henhold til Domstolens afgørelse har Kommissionen ikke pligt til at dokumentere de reelle følger af støtten for konkurrencen og for udvekslingen af tjenesteydelser mellem medlemsstater i forbindelse med den ulovligt udbetalte støtte. En sådan forpligtelse ville medføre, at de medlemsstater, der udbetaler støtte i strid med indberetningspligten, som er nævnt i EF-traktatens artikel 88, stk. 3, ville blive begunstiget i forhold til de medlemsstater, der underretter Kommissionen om støtteforanstaltninger ⁽²⁷⁾.
- (65) Det forhold, at markedet for cabotagesejlads til øerne i Middelhavsområdet indtil 1. januar 1999 var midlertidigt undtaget fra Rådets forordning (EØF) nr. 3577/92 om anvendelse af princippet om fri udveksling af tjenesteydelser inden for søtransport i medlemsstaterne (cabotagesejlads), udelukker ikke på forhånd, at støtte udbetalt til de regionale selskaber, der sejler på cabotageruterne til øerne i Middelhavsområdet i overensstemmelse med kontrakten, ikke har haft indflydelse på udvekslingen af tjenesteydelser mellem medlemsstater og på konkurrenceforvridningen.
- (66) Til trods for anerkendelsen af, at den udbetalte støtte til virksomheder, der udelukkende udførte cabotagesejlads, ikke kunne have haft indflydelse på udvekslingen af tjenesteydelser og ikke kunne medføre konkurrenceforvridning før 1. januar 1999, er situationen under alle omstændigheder ændret efter den dato, eftersom der nu eksisterer et marked for cabotagesejlads i overensstemmelse med forordning (EØF) nr. 3577/92 med fri adgang for redere fra andre medlemsstater.
- (67) På baggrund af de i betragtning 58 til 66 anførte kriterier vil det være formålstjenligt at analysere de regionale selskabers situation på det marked, de opererer på.
- For *Adriaticas* vedkommende henviser Kommissionen til, at dette selskab ikke kun opererer på markedet for cabotagesejlads inden for kontraktens rammer, men at selskabet også sejler på internationale ruter, hvor selskabet siden kontraktens ikrafttrædelse ligger eller har ligget i konkurrence med redere fra andre medlemsstater. Kommissionen fremhæver ligeledes, at der i den forbindelse er risiko for krydssubsidiering mellem tjenesteydelser leveret af *Adriatica* på markedet for cabotagesejlads og tjenesteydelser leveret på det internationale marked, særligt fordi virksomheden mangler særskilte regnskaber for de forskellige typer af tjenesteydelser. Den udbetalte støtte til *Adriatica* på grundlag af kontrakten har derfor haft indflydelse på udvekslingen af tjenesteydelser mellem medlemsstaterne og på konkurrenceforvridningen.
 - For de øvrige fire regionale selskabers vedkommende konstaterer Kommissionen, at *Saremar* kun sejler på en international rute, nemlig ruten mellem Sardinien og Korsika, og selskabet ligger i konkurrence med en privat italiensk reder. Det faktum, at der siden kontraktens ikrafttrædelse har været fri konkurrence på denne rute for redere fra andre medlemsstater betyder, at den årligt udbetalte støtte til *Saremar* til dækning af nettodriftsunderskuddet for alle selskabets ruter har haft indflydelse på udvekslingen af tjenesteydelser mellem medlemsstaterne og på konkurrenceforvridningen, i særdeleshed på grund af manglende særskilte regnskaber for de forskellige typer af leverede tjenesteydelser.

⁽²⁵⁾ *Altmark Trans*-dommen, punkterne 77-82, se fodnote 22.

⁽²⁶⁾ Jf. domme af 13. juli 1988, sag 102/87, Kommissionen mod Frankrig, Saml. 1988, s. 4067, punkt 19, af 21. marts 1991, sag C-305/89, Kommissionen mod Italien, Saml. 1991 I, s. 1603, punkt 26, og af 14. september 1994, forenede sager C-278/92, C-279/92 og C-280/92, Kommissionen mod Spanien, Saml. 1994 I, s. 4103, punkt 40; *Altmark Trans*, anført i punkt 78.

⁽²⁷⁾ Domme af 5. august 2003, forenede sager T-116/01 og T-118/01, P&O European Ferries, punkt 118, af 14. februar 1990, sag C-301/87, Kommissionen mod Frankrig, Saml. 1990 I, s. 307, punkt 33, og af 29. september 2000, sag T-55/99, Kommissionen mod CETM, Saml. 2000 II, s. 3207, punkt 103.

- For især *Siremars*, *Toremars* og *Caremars* vedkommende har Kommissionen følgende bemærkninger:
- Disse selskaber sejler udelukkende på et begrænset antal cabotageruter til øerne i Middelhavsområdet.
- Indtil 1. januar 1999 har cabotagesejlads mellem øerne i Middelhavet været midlertidigt undtaget fra anvendelse af princippet om fri udveksling af tjenesteydelser i medfør af artikel 6, stk. 2, i forordning (EØF) nr. 3577/92⁽²⁸⁾.
- I adskillige sektorer på markedet for cabotagesejlads ligger de regionale selskaber på visse ruter i konkurrence med private italienske redere, som var til stede på markedet før kontraktens ikrafttrædelse. Disse redere sejler dog kun på italienske cabotageruter i Middelhavsområdet.
- Der var ingen redere fra andre medlemsstater i disse forskellige sektorer på markedet for cabotagesejlads før 1. januar 1999, og ingen er kommet ind på markedet, efter at det blev liberaliseret.
- (68) Det forhold, at en sektor ikke er liberaliseret, som det er tilfældet med cabotagesejladsen i Middelhavsområdet før 1. januar 1999, er ikke ensbetydende med, at det altid kan udelukke enhver form for negativ indvirkning på udvekslingen af tjenesteydelser mellem medlemsstaterne⁽²⁹⁾.
- (69) På den ene side er det forhold, at de tre selskaber i Tirrenia-koncernen (*Tirrenia*, *Adriatica* og *Saremar*) skulle operere på markedet for transport mellem medlemsstater eller mellem medlemsstater og tredjelande og disse selskabers manglende særskilte regnskaber for de forskellige typer af tjenesteydelser, ensbetydende med, at den støtte, som de har fået udbetalt, har haft indflydelse på udvekslingen af tjenesteydelser mellem medlemsstater og på konkurrenceforvridningen. Det kan desuden ikke afvises, at al den udbetalte støtte til selskaberne i koncernen har haft samme virkning.
- (70) På den anden side kunne redere fra andre medlemsstater allerede før liberaliseringen af markedet for cabotagesejlads frit udøve deres etableringsret og sikre cabotagetjenesteydelser ved anvendelse af fartøjer, der førte italiensk flag.
- (71) Det kan derfor fastslås, at øvrige medlemsstaters rederes mulighed for at levere konkurrerende tjenesteydelser på markedet for cabotagesejlads i Italien fra og med 1. januar 1999 kan have haft en indvirkning på udvekslingen af tjenesteydelser i løbet af de sidste 5 år, særligt på grund af de eksklusive rettigheder, som de regionale selskaber har fået inden for rammerne af kontrakterne om offentlige tjenesteydelser.
- (72) På baggrund af ovenstående, og idet der især tages højde for, at det er tilstrækkeligt, at en af de omtalte fire betingelser ikke er opfyldt⁽³⁰⁾, for at udligningstilskuddet kan betegnes som »støtte«, mener Kommissionen, at alle årlige udligningstilskud, som er blevet udbetalt af de italienske myndigheder til de regionale selskaber i henhold til traktatens artikel 87, udgør statsstøtte. I modsætning til de begunstigede virksomheders påstand er det i henhold til artikel 4, stk. 3, i forordning (EØF) nr. 3577/92 ikke tilladt at undersøge den omtalte støtte. Artikel 4, stk. 3, tillader uden undtagelse fortsættelsen af de kontrakter, der er indgået før forordningens ikrafttrædelse, også selv om de procesvilkår, der er fastsat for tildeling af offentlige tjenesteydelser i henhold til de foregående stykker i samme artikel, ikke er overholdt. Den pågældende bestemmelse vedrører den fælles transportpolitik.

⁽²⁸⁾ Jf. fodnote 20.

⁽²⁹⁾ Kommissionens beslutning 2000/394/EF af 25. november 1999 om fritagelse for og nedsættelse af sociale bidrag i Venezia og i Chioggia i henhold til lov nr. 30/1997 og nr. 206/1995 (EFT L 150 af 23.6.2000, s. 50).

⁽³⁰⁾ *Altmark Trans*-dommen, punkt 94, se fodnote 22.

Nye støtteforanstaltninger

- (73) Kommissionen deler ikke de regionale selskabers anskuelser om, at den pågældende støtte skulle udgøre den eksisterende støtte. Kommissionen fastslår for det første, at den ikke fandtes før traktatens ikrafttræden. Det var først ved lov nr. 684/74 hhv. 169/75, at den årlige underskudsgaranti blev oprettet i sin nuværende form. For øvrigt har bekendtgørelse nr. 501/79, lov nr. 856/86 og de i 1991 indgåede kontrakter i detaljer fastlagt de forskellige offentlige tjenesteydelser samt de omkostningsdele, der indgår i beregningen af den underskudsgaranti, som de regionale selskaber modtager.
- (74) Kommissionen fastslår dernæst, at den omtalte støtte ikke er blevet godkendt af Kommissionen. Kommissionens beslutning af 6. juli 1990 om at afslutte sag C-12/89 (ex N 444/88) vedrørende den støtte, som Italien havde besluttet at udbetale med henblik på at indhente virksomheden Fincantieris tab i 1987 og 1988 og vedrørende lov nr. 234/89 om regulering af støtte til skibsbyggeri i Italien⁽³¹⁾, som blev tilbagekaldt af de støtteberettigede virksomheder, vedrørte kun støtte til fordel for skibsværfter og ikke støtte, der er genstand for denne beslutning. Efter denne beslutning blev retsgrundlaget for støtten grundlæggende ændret med indgåelse af de kontrakter, som aldrig er blevet anmeldt.
- (75) Særligt den omstændighed, at Kommissionen har kunnet være i besiddelse af viden om de forskellige retsfor skrifter, i hvilke den årlige støtteordning fastlægges, og som netop kontrakten fra 1991 henviser til, udelukker muligvis ikke, at den årlige støtteordning stiltiende er blevet godkendt med hjemmel i dom afsagt i *Lorenz-sagen*⁽³²⁾ uden forudgående anmeldelse ex artikel 88, stk. 3. Domstolen har for nylig udtalt, at anmeldelse af en tekst til Kommissionen ikke udgør en anmeldelse i henhold til EF-traktatens artikel 88, stk. 3⁽³³⁾.
- (76) Som følge heraf mener Kommissionen, at den udbetalte støtte til de regionale selskaber udgør ny støtte i medfør af artikel 1 i Rådets forordning (EF) nr. 659/1999 af 22. marts 1999 om fastlæggelse af regler for anvendelsen af EF-traktatens artikel 93⁽³⁴⁾.
- (77) Selvom det erkendes, at støtten til selskaberne *Siremar*, *Toremar* og *Caremar*, der kun udførte cabotage-transport, ikke måtte udgøre statsstøtte ved udbetalingen, er den under alle omstændigheder blevet til en ny støtte fra 1. januar 1999 som følge af liberaliseringen af transportområdet i medfør af forordning (EØF) nr. 3577/92. Såfremt visse foranstaltninger bliver en støtte som følge af liberaliseringen af en aktivitet ved fællesskabslovgivning, betragtes sådanne foranstaltninger i henhold til artikel 1, litra b), punkt v), i forordning (EF) nr. 659/99 ikke som eksisterende støtte efter den dato, der er fastsat for liberaliseringen.

Vurdering af støttens forenelighed

- (78) Forbuddet om støtte i traktatens artikel 87, stk. 1, er ikke absolut. Der findes undtagelser i artikel 87, stk. 2 og 3, og artikel 86, stk. 2.
- (79) Ingen af undtagelserne i artikel 87, stk. 2, kan anvendes med henblik på den til de regionale selskaber udbetalte årlige støtte, eftersom den hverken udgør støtte af social karakter til enkelte forbrugere eller støtte, hvis formål er at råde bod på skader, der er forårsaget af naturkatastrofer eller andre usædvanlige begivenheder, eller støtte for økonomien i visse regioner. Særligt hvad angår støtte af social karakter forudsætter anvendelsen af artikel 87, stk. 2, at foranstaltninger, som enkelte forbrugere får fordel af, hverken direkte eller indirekte begunstiger nogen virksomheder eller nogen produktioner. Kommissionen fremhæver i den henseende, at den biindtægt, som de regionale selskaber skaffer sig gennem nedsatte billetpriser fra beboerne på øerne samt fra folk, der arbejder på øerne, medtages i beregningen af den årlige underskudsgaranti. Disse takstnedsættelser kommer kun de enkelte forbrugere til gavn på den italienske stats regning, såfremt de pågældende forbrugere rejser med det offentlige rederi, hvilket begunstiger dette i forhold til dets private konkurrenter.

⁽³¹⁾ EFT C 239 af 25.9.1990, s. 10.

⁽³²⁾ Dom af 11. december 1973, sag 120/73, *Lorenz*, Saml. 1973, s. 1471.

⁽³³⁾ Kendelse afsagt af Domstolen 24. juli 2003, sag C-297/01, *Sicilcassa* (endnu ikke offentliggjort i samlingen).

⁽³⁴⁾ EFT L 83 af 27.3.1999, s. 1. Ændret ved tiltrædelsesakten af 2003.

- (80) Støtten kan heller ikke falde ind under undtagelserne i artikel 87, stk. 3. Der er hverken tale om støtte, der kan fremme virkeliggørelsen af vigtige projekter af fælleseuropæisk interesse eller afhjælpe en alvorlig forstyrrelse i en medlemsstats økonomi i overensstemmelse med litra b), eller om støtte til fremme af kulturen og bevarelse af kulturarven i overensstemmelse med litra d). Der er heller ikke tale om en regional støtteordning i overensstemmelse med litra a) eller c), eftersom de ikke er omfattet af en støtteordning for flere sektorer, som alle virksomheder i de interesserede sektorer har adgang til i en bestemt region⁽³⁵⁾. Den omtalte støtte skulle desuden, på grundlag af dens formål og karakter, udgøre driftsstøtte, som undtagelsesvis kun kan ydes til regioner, der får fordel af undtagelsesbestemmelsen i artikel 87, stk. 3, litra a), og særligt på betingelse af, at medlemsstaten påviser de ulemper og disses omfang, som støtten skal opveje⁽³⁶⁾. Eftersom de italienske myndigheder ikke har fremsendt tilstrækkeligt materiale, kan støtten ikke godkendes på dette grundlag. Den omtalte støtte kan heller ikke betragtes som støtte til fremme af udviklingen af visse erhvervsgrene i overensstemmelse med litra c), eftersom støtten ydes med henblik på at dække en bestemt reders driftsomkostninger, og eftersom støtten ikke udgør en samlet plan, der gør det muligt at afhjælpe den økonomiske effektivitet uden at anmode om yderligere støtte.
- (81) Det fastlægges i traktatens artikel 86, stk. 2, at de virksomheder, der har fået overdraget udførelsen af tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse, er underkastet denne traktats bestemmelser, navnlig konkurrencereglerne, i det omfang anvendelsen af disse bestemmelser ikke retligt eller faktisk hindrer opfyldelsen af de særlige opgaver, som er betroet dem. Udviklingen af samhandelen må ikke påvirkes i et sådant omfang, at det strider mod Fællesskabets interesse.
- (82) I overensstemmelse med Fællesskabets retspraksis skal ovennævnte bestemmelse fortolkes snævert, da der er tale om en bestemmelse, der fastlægger en undtagelsesregel⁽³⁷⁾. Det er derfor ikke tilstrækkeligt, at den pågældende virksomhed i den forbindelse har fået overdraget udførelsen af tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse af de offentlige myndigheder, eftersom det ligeledes kræves, at anvendelsen af traktatens bestemmelser, navnlig artikel 87, hindrer løsningen af de særlige opgaver, som virksomheden har fået overdraget, samt at dette ikke strider mod Fællesskabets interesse⁽³⁸⁾.
- (83) Med henblik på at vurdere, om den til de regionale selskaber udbetalte støtte med hjemmel i kontrakterne fra 1991 falder ind under undtagelsen i traktatens artikel 86, stk. 2, samt om tjenesteydelsen og støtten, der udbetales for at udligne omkostningerne, er nødvendige, skal Kommissionen først og fremmest undersøge, om der foreligger en undtagelse, og hvad omfanget af de til virksomhederne overdragede tjenesteydelser er.

Tilstedeværelse af offentlig tjenesteydelse, der opfylder et faktisk behov

Cabotageruter til de italienske småøer

- (84) Cabotagesejlads falder ind under anvendelsesområdet i artikel 4 i Rådets forordning (EØF) nr. 3577/92 og ind under Fællesskabets retningslinjer for statsstøtte til søtransportsektoren med henblik på undersøgelse af statsstøtten⁽³⁹⁾. I deres nuværende udgave fastlægger retningslinjerne i afsnit 9, at »(...) der kan pålægges forsyningspligt eller indgås forsyningspligtkontrakter, for at få udført de tjenester, som nævnes i artikel 4 i forordning (EØF) nr. 3577/92«, dvs. regelmæssige tjenesteydelser fra, mellem og til øerne samt mellem øerne og til levering af cabotagetjenesteydelser. Den kompensation, der ydes for disse tjenesteydelser, skal derfor opfylde betingelserne i den pågældende bestemmelse samt i traktatens regler og procedurer for statsstøtte i henhold til Domstolens fortolkning. Den tidligere udgave af de omtalte retningslinjer fastlagde i punkt 9, at »forsyningspligt-tjenesteydelser kan indføres for linjefart til havne, der betjener yderliggiggende områder i EF, eller tyndt besejlede ruter, der anses for vitale for denne regions udvikling, i tilfælde hvor markedskræfterne ikke ville sikre en tilstrækkelig besejlingshyppighed«. Det udledes desuden af retspraksis, at forsyningspligten kun kan pålægges, såfremt den opfylder et reelt behov, der ikke kan opfyldes af markedskræfternes frie spil⁽⁴⁰⁾.

⁽³⁵⁾ Se punkt 2, sidste sætning i retningslinjerne vedrørende statsstøtte med regionalt sigte (EFT C 74 af 10.3.1998, s. 9).

⁽³⁶⁾ Punkt 4.15 i retningslinjerne, se fodnote 35.

⁽³⁷⁾ Dom afsagt af Retten i Første Instans den 27. februar 1997, sag T-106/95, Kommissionen mod Fédération française des sociétés d'assurances (FFSA e.a.), Saml. 1997 II, s. 229, punkt 173. Idem.

⁽³⁸⁾ Se tillige Domstolens dom af 10. december 1991, sag C-179/90, *Merci convenzionali Porto di Genova*, Saml. 1991 I, s. 5889, punkt 26.

⁽³⁹⁾ Meddelelse C(2004) 43 fra Kommissionen — EU-retningslinjer for statsstøtte til søtransportsektoren (EUT C 13 af 17.1.2004, s. 3) og, for den foregående periode, retningslinjerne fra 1997 (EFT C 205 af 5.7.1997, s. 5) samt, med de fornødne lempelser, retningslinjerne fra 1989 (SEK (89) 921 endelig af 3.8.1989).

⁽⁴⁰⁾ Analir o.a.-dommen, se fodnote 23.

- (85) Det fremgår af lovbestemmelserne og af de kontraktbestemmelser, der er beskrevet i det foregående, at de regionale selskaber, som sejler til småøerne, er blevet pålagt en række forpligtelser på deres ruter vedrørende de havne, der betjenes, sejlhyppighed, ankomst- og afgangstider, fartøjstyper og billetpriser. Det er alle forpligtelser, som disse virksomheder ikke ville påtage sig (eller ikke ville påtage sig i samme omfang og heller ikke på samme betingelser), såfremt de kun skulle handle ud fra egen økonomisk interesse.
- (86) Gennem forsyningspligten tilsigtes det at sikre overholdelsen af det regionale kontinuitetsprincip samt et rimeligt niveau for regelmæssig person- og godstransport til og fra de italienske småøer, således at lokalbefolkningens krav om mobilitet og den sociale og økonomiske udvikling i disse øregioner opfyldes. Overholdelsen af forsyningspligten, mens kontrakterne løber, sikres gennem indbetaling af et depositum. Adgangen til at foretage foreløbige tilpasninger af timeplaner og sejlhyppighed i løbet af året under de italienske myndigheders kontrol er ikke ensbetydende med, at der endnu en gang skal tages stilling til forpligtelsen til at sikre ovennævnte trafik. De pågældende bestemmelser pålægger derfor de begunstigede virksomheder at udføre tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse i medfør af artikel 86, stk. 2, og tjenesteydelser i overensstemmelse med forordning (EØF) nr. 3577/92.

International færgetrafik

- (87) Den internationale færgetrafik falder ind under anvendelsesområdet i Rådets forordning (EØF) nr. 4055/86 af 22. december 1986 om anvendelse af princippet om fri udveksling af tjenesteydelser på søtransportområdet mellem medlemsstater og tredjelande⁽⁴¹⁾. Forordningen fastsætter ikke udtrykkeligt mulighed for at pålægge et minimum af forsyningspligtigtjenesteydelser med henblik på at sikre søtransporten mellem medlemsstater eller mellem en medlemsstat og et tredjeland.
- (88) Fællesskabets retningslinjer for statsstøtte til søtransportsektoren af 2004⁽⁴²⁾ tillader ikke desto mindre, at der på sin vis kan pålægges forsyningspligtigtjenesteydelser eller indgås kontrakter om forsyningspligtigtjenesteydelser, såfremt en international transporttjenesteydelse er påkrævet for at opfylde et stort behov for offentlig transport (afsnit 9). Kompensation til udførelse af disse tjenesteydelser under forudsætning af, at de skal være i overensstemmelse med de proceduremæssige og materielle regler i traktaten, er ligeledes tilladt. Omtalte punkt 9 i retningslinjerne fra 1997 godkendte tillige støtte, som havde til hensigt at udligne forsyningspligtigtjenesteydelsen.
- (89) Som følge heraf konstaterer Kommissionen, at de gældende fællesskabsretlige bestemmelser giver mulighed for at indføre forsyningspligtigtjenesteydelser på færgeruter, der adskiller sig fra ruter i en medlemsstat. Den indbetalte kompensation til de koncessionshavende virksomheder har form af driftsstøtte, som udelukkende kan godkendes i medfør af artikel 86, stk. 2, idet der er tale om markedet for international skibstransport, der er underlagt en reel eller potentiel konkurrence fra andre EU-redere. Denne kompensation skal derfor samtidig være påkrævet, dvs. at den skal opfylde et reelt behov, som de frie markeds kræfter ikke giver mulighed for at opfylde, og den skal svare nøjagtigt til den målsætning, der tilstræbes.
- (90) Af de 5 regionale selskaber i Tirrenia-koncernen er det kun *Adriatica* og *Saremar*, der sejler på internationale ruter inden for rammerne af kontrakterne om tjenesteydelser. Det er derfor nødvendigt at undersøge det grundlag, der berettiger, at de begunstigede virksomheder pålægges en forsyningspligtigtjenesteydelse, samt undersøge, om den udbetalte kompensation falder ind under undtagelsen i henhold til traktatens artikel 86, stk. 2, for begge selskaber og for alle de pågældende internationale ruter.

⁽⁴¹⁾ Rådets forordning (EØF) nr. 4055/86 af 22.12.1986 (EFT L 378 af 31.12.1986, s. 1).

⁽⁴²⁾ Jf. fodnote 39.

- (91) For *Saremars* vedkommende fremhæver Kommissionen, at dette selskab har to daglige afgange tur/retur på et kombinationsfartøj med en kapacitet på 560 passagerer og 51 køretøjer på ruten Sardinien-Korsika (Santa Teresa-Bonifacio) hele året rundt. Det fremgår af de oplysninger, som de italienske myndigheder har fremsendt, at der er tale om korte grænseruter (10 sømil) og hovedsageligt ruter af lokal interesse både for det sardiske og for det nærliggende korsikanske samfund. Ruten mellem Santa Teresa og Bonifacio giver mulighed for at sikre grænsearbejdernes mobilitet og en regelmæssig strøm af varer mellem den sydlige del af Korsika og den nordlige del af Sardinien. Det fremgår af de oplysninger, som de italienske myndigheder har fremsendt, at denne rute udtrykkeligt er blevet efterspurgt af både det sardiske og det korsikanske lokalsamfund.
- (92) I turistsæsonen (normal- og højsæson) konkurrerer *Saremar* med en anden italiensk reder, der kan ændre udbuddet af tjenesteydelser i form af kapacitet og sejlhyppighed betinget af markedssituationen ⁽⁴³⁾. Desuden sejler rederen ikke alle dage i lavsæsonen.
- (93) Deraf følger, at målsætningen, som er et udtryk for en berettiget offentlig interesse i at sikre et rutenet mellem to ømråder i Fællesskabet året rundt under hensyntagen til det behov, som de interesserede lokale myndigheder giver udtryk for, ikke kunne nås gennem de frie markedskræfters spil.
- (94) Med hensyn til de internationale ruter, som *Adriatica* besejler, har Kommissionen følgende betragtninger:
- a) Færgeruterne Brindisi-Korfu-Igoumenitsa-Patrasso, som forbinder de centrale regioner i Fællesskabet med dets yderliggende områder, udgør vitale ruter for den handelsmæssige og turistmæssige trafik, særligt hvis der tages højde for den ustabilitet, der har vanskeliggjort den alternative landtrafik. Desuden har færgetrafikken siden 1977 på anmodning fra både de italienske og græske myndigheder været opført på listen over jernbane-, bil- og færgetrafik, som hører ind under Fællesskabets regler for kontrakten om international befordring af passagerer og bagage med jernbane (CIV) af 7. februar 1970. For at kunne levere de udbudte søtransportydelser på disse ruter er *Adriatica* blevet medlem af Foreningen Eurail. Det fremgår desuden i kølvandet på de oplysninger, der blev meddelt Kommissionen under mødet den 26. oktober 2001 (registreret under numrene A/13408/04 og A/13409/04), at *Adriatica* mellem 1992 og 1999 i gennemsnit gennemførte 265 rejser om året på denne rute. I gennemsnit transporterede de 161 440 passagerer, 24 376 køretøjer og 104 437 meter gods. Som angivet af de italienske myndigheder ved brev af 17. februar 2004 (registreret under nummer A/13405/04), må det efterfølgende konstateres, at de redere, som konkurrerer med *Adriatica*, mellem 1996 og 1999 ikke leverede en tjenesteydelse af samme kvalitet med hensyn til de anvendte fartøjer og i øvrigt heller ikke med hensyn til regelmæssighed og sejlhyppighed. Det vil dog være formålstjenligt at fremhæve, at i hele perioden mellem den 30. oktober 1990 og juli 1994, som delvist svarer til den undersøgte periode med hensyn til denne beslutning, indgik *Adriatica* en aftale om, hvilket prisniveau der skal anvendes for erhvervskøretøjer på ruterne fra Patrasso til Bari og Brindisi ⁽⁴⁴⁾. Det fremgår for denne periode, at konkurrencen på det pågældende marked måtte være så hård, at det fik Tirrenia til at indgå en ulovlig aftale, således at det ikke kan antages, at støtten skulle være nødvendig for at sikre en offentlig tjenesteydelse. Til trods for, at de italienske myndigheder ved fax den 24. februar 2004 (registreret under nummer A/13970/04) fremsendte specifikationer vedrørende dette punkt, kan der ikke udbetales støtte til udligning af forsyningspligten af almindelig økonomisk interesse, såfremt den begunstigede virksomhed gør sig skyldig i en konkurrencebegrænsende adfærd, som er i strid med EF-traktatens artikel 81. Skønt Kommissionens beslutning endnu ikke er endelig, er den i store træk blevet stadfæstet af Domstolen i Første Instans, og den må under alle omstændigheder formodes at være gyldig. Det er godt nok korrekt, at de to afgørelser vedrørende henholdsvis konkurrencebestemmelserne og statsstøtte er uafhængige af hinanden, men retspraksis pålægger Kommissionen at tage højde for en eventuel overtrædelse af konkurrencebestemmelserne ved vurderingen af statsstøttens forenelighed, særligt hvis

⁽⁴³⁾ For eksempel blev et af denne reders fartøjer i 2001 trukket tilbage fra denne markedssektor og overflyttet til mere indbringende ruter.

⁽⁴⁴⁾ Kommissionens beslutning 1999/271/EF af 9. december 1998 vedrørende en procedure i henhold til EF-traktatens artikel 85 (IV/34466 — Græske færger) (EFT L 109 af 27.4.1999, s. 24), stadfæstet for så vidt angår undersøgelsen og godkendelsen af de faktiske omstændigheder i Domstolen i Første Instans' dom af 11. december 2003 i sag T-61/99, *Adriatica di Navigazione/Kommissionen*, (endnu ikke offentliggjort).

den begunstige virksomhed gør sig skyldig i en overtrædelse af omtalte bestemmelser⁽⁴⁵⁾. Sammenhængen mellem overtrædelsen af konkurrencebestemmelserne og støtten er åbenlys, eftersom udligningsstilskuddet netop blev udbetalt for de tjenesteydelser, aftalen var genstand for, og det uafhængigt af spørgsmålet om, hvorvidt støtten er blevet anvendt til konkurrencebegrænsende adfærd. Endelig skulle en erklæring om uforenelighed og en tilbagebetaling af støtten ikke have karakter af en ny sanktion, men de skulle udelukkende fremgå af undersøgelsen af den støtteberettigede virksomheds indgåelse af en ulovlig aftale. Under hensyntagen til de leverede tjenesteydelsers art, som både vedrører erhvervskøretøjer, passagerer og gods, må det konkluderes, at indgåelsen af en aftale med henblik på at fastlægge de priser, der skulle anvendes for erhvervskøretøjer, får indflydelse på den samlede trafik. Dette er indlysende, eftersom aftalen netop vedrørte trafikken af erhvervskøretøjer, som de italienske myndigheder havde til hensigt at sikre takket være støtten. Afslutningsvis skal det bemærkes, at den pågældende trafik i 2000 blev indstillet.

- b) Færgetrafikken mellem Italien og Albanien Trieste-Durazzo har sit udspring i en protokol, som blev underskrevet af de italienske og albanske myndigheder den 22. oktober 1983 med henblik på at udvikle samhandlen mellem Albanien og de vesteuropæiske lande. Protokollens artikel 5 pålægger *Adriatica di Navigazione* og det albanske selskab Transship at planlægge færgetrafikken. Trafikken på denne rute udviklede sig fra 1991 betydeligt uden hensyntagen til uro som følge af de politiske forhold⁽⁴⁶⁾. Denne rute er for øvrigt ikke underlagt konkurrence.
 - c) De to øvrige færgeruter mellem Italien og Albanien — Bari-Durazzo og Ancona-Durazzo — blev ikke oprettet ved en international aftale.
 - d) Færgeruterne mellem Italien og Jugoslavien (havnen i Bar i Montenegro) med afgang fra de italienske havne i Ancona og Bari tog til fra 1997. Trafikken opfylder et klart krav fra myndighederne i Montenegro, som ønskede en permanent færgerute mellem den eneste handelshavn i landet og havnene i Nord- og Syditalien. Siden 1998 har to andre redere, en fra Montenegro og en fra Slovenien, sejlet sideløbende med *Adriatica*, men kun på ruten Bari-Bar.
 - e) Driften af færgetrafikken mellem Italien og Kroatien Ancona-Spalato og Bari-Dubrovnik, som i 1960 blev overladt til private redere, blev ved lov nr. 42 af 27. februar 1978 overdraget til *Adriatica*. Det fremgår af de af de italienske myndigheder fremsendte oplysninger, at færgetrafikken, som blev indstillet i 1991, blev genoptaget i løbet af 1994 efter anmodning fra den kroatiske regering. På trods af uroen som følge af krisen i Kosovo tog trafikken betydeligt til fra 1994⁽⁴⁷⁾. To rederier, et kroatisk og et liberiansk, ligger i konkurrence med *Adriatica* på dette marked.
- (95) På denne baggrund kan det konstateres, at *Adriatica*, for tjenesteydelser leveret ved anvendelse af en aftale eller international konvention, er blevet pålagt en opgave af almen interesse, der har betydet omkostninger, som virksomheden ikke ville have kunnet afholde, hvis den havde handlet i overensstemmelse med sin handelsmæssige interesse. Dette ræsonnement finder ikke anvendelse på trafikken Brindisi-Korfu-Igoumenitsa-Patrasso for den samlede periode mellem januar 1992 og juli 1994, som svarer til løbetiden for *Adriaticas* deltagelse i den aftale, som er i strid med EF-traktatens artikel 81. Den finder heller ikke anvendelse på den internationale færgetrafik, som virksomheden har stået for, og som ikke har sit udspring i omtalte aftale eller konvention. Det samme gælder især for ruterne Bari-Durazzo og Ancona-Durazzo. Driftsresultatet på disse to ruter er dog positivt, da der ikke er udbetalt nogen form for kompensation til *Adriatica* i forbindelse med de leverede tjenesteydelser. Som det fremgår af de kontoudtog, som Kommissionen har modtaget, er de opnåede økonomiske fordele tværtimod med til at nedsætte det årlige udligningsbeløb, som udbetales for de garanterede tjenesteydelser på de underskudsgivende ruter.

⁽⁴⁵⁾ Domstolens dom af 15. juni 1993, sag C-225/91, Kommisisonen mod Matra SA, Saml. 1993 I, s. 3203, punkt 41-43.

⁽⁴⁶⁾ I 1991: 20 096 passagerer og 24 205 meter gods, i 2000: 334 639 passagerer og 235 542 meter gods.

⁽⁴⁷⁾ I 1994: 9 866 passagerer og 7 494 meter gods; i 2000: 48 281 passagerer og 43 563 meter gods.

- (96) For at de til de regionale selskaber pålagte forsyningspligt tjenesteydelser skal kunne udløse udbetaling af udligningsbeløb, og for at Kommissionen kan kontrollere, at udligningsbeløbet holdes på et minimum, skal disse forpligtelser præciseres på forhånd af de kompetente offentlige myndigheder.
- (97) Kommissionen fremhæver i den forbindelse, at de af de regionale selskaber leverede tjenesteydelser er defineret i de femårsplaner, som er nævnt ovenfor. De fastlægger præcist de færgenhavne og den sejlhyppighed, som skal være garanteret i både høj- og lavsæson, samt hvilke typer fartøjer der skal anvendes på de udbudte ruter. Den vifte af tjenesteydelser, som leveres, kan dog tilpasses udviklingen i efterspørgslen efter transporttjenesteydelser på de pågældende ruter i løbet af hver femårsperiode. Det fremgår af de af de italienske myndigheder fremsendte oplysninger, at en sådan tilpasning kun finder sted på begæring af de interesserede lokalsamfund, der henvender sig til ministeriet for infrastruktur og transport, som er den myndighed, der står for kontrollen med de regionale selskaber, for at få tilladelse til at ændre sejlhyppighed eller timeplaner. Disse henvendelser vurderes herefter individuelt på interministerielt niveau, bl.a. under hensyntagen til deres finansielle følgevirkninger for den interesserede virksomheds driftsomkostninger. Alle ændringer af tjenesteydelserne i løbet af alle femårsperioder er derfor genstand for en foreløbig administrativ afgørelse, som er henvendt til den koncessionshavende virksomhed.

Sammenligning af konkurrencen

- (98) Som led i kontrollen af, om der eksisterer et faktisk behov for en offentlig tjenesteydelse⁽⁴⁸⁾ og af værdien af de forsyningspligt tjenesteydelser, der er blevet pålagt de koncessionshavende regionale selskaber, samt af behovet for at udligne deres omkostninger, skal Kommissionen undersøge, om der findes konkurrerende redere, som tilbyder tjenesteydelser, der ligner eller kan sammenlignes med de tjenesteydelser, som udbydes af offentlige redere, og om de er i overensstemmelse med de italienske myndigheders krav. Denne kontrol foretages rute for rute gennem en sammenlignende analyse af det kumulerede udbud og af den globale efterspørgsel efter tjenesteydelser. I den henseende vil det være nyttigt at adskille hver enkelt regional virksomheds situation.

Adriatica

- (99) *Adriatica* konkurrerer med andre rederier på følgende to internationale ruter, for hvilke selskabet er blevet pålagt en opgave af almen interesse (Ancona-Spalato og Brindisi-Korfu-Igoumenitsa-Patrasso) på den ene side og på nogle cabotageruter til Tremitierne samt på to godsrunder mellem fastlandet og Sicilien på den anden side.

International færgetrafik

- (100) På ruten Ancona-Spalato sejler *Adriatica* hele året to gange om ugen på et kombinationsfartøj i konkurrence med en offentlig kroatisk virksomhed og med private fartøjer under Barbados-flag og Panama-flag, der udelukkende er til stede i sommersæsonen, og som ikke opfylder de krav til tjenesteydelsen, som de italienske myndigheder har fastsat inden for rammerne af kontrakten.
- (101) På ruten Brindisi-Korfu-Igoumenitsa-Patrasso konkurrerer *Adriatica* med græske redere, hvis fartøjer fører cypriotisk eller maltesisk flag, og med en italiensk reder, der fører italiensk flag. Det fremgår af de af de italienske myndigheder fremsendte oplysninger (navnlig brev af 17. februar 2004 registreret under nummer A/13405/04), at fra 1997 tilbyder nogle af de græske redere tjenesteydelser, der ligner de tjenesteydelser, som *Adriatica* tilbyder i form af regelmæssighed, kapacitet, sejlhyppighed og fartøjstyper. Som det fremgår af det foregående (betragtning 94, litra a)), har denne rute tidligere været vigtig for trafikken inden for Fællesskabet og for den internationale trafik, eftersom den forbinder Fællesskabet med en af regionerne i de yderliggende områder. Kommissionen mener, at der ifølge Fællesskabets retningslinjer fra 1997 kan ydes støtte til dækning af et driftsunderskud på rutefarter til havne, der betjener regioner i Fællesskabets yderliggende områder eller på togveje, der er vigtige for de interesserede regioners udvikling, såfremt de frie markeds kræfter ikke kan sikre et tilstrækkeligt serviceniveau (afsnit 9). Under hensyntagen til de tjenesteydelser, som udbydes af *Adriatica* hvad angår regelmæssighed, kapacitet, sejlhyppighed og fartøjstyper, mener Kommissionen nu, at udbetaling af offentlig støtte kan være berettiget i lyset af fællesskabslovgivningen. Denne konklusion kan

⁽⁴⁸⁾ *Analir o.a.*-dommen, se fodnote 23.

ikke udvides til at omfatte den samlede periode fra januar 1992 til juli 1994, hvor *Adriatica* på denne rute indgik en aftale, som er i strid med EF-traktatens artikel 81, hvilket viser, at støtten ikke svarede til et reelt behov for offentlige tjenesteydelser. Afslutningsvis skal det bemærkes, at den pågældende trafik i 2000 blev indstillet.

Cabotageruter

- (102) På nogle af ruterne til Tremitiøerne konkurrerer *Adriatica* med private italienske redere, som kun sejler i normal- og højsæsonen. Ingen af disse opfylder som følge heraf de af de italienske myndigheder ønskede krav om regelmæssig og kontinuerlig sejlads i tjenesteåret.
- (103) Med hensyn til godstransport mellem fastlandet og Sicilien konkurrerer *Adriatica* med private italienske redere på ruterne Ravenna-Catania og Genova-Termini Imerese. Disse rederes udbud af tjenesteydelser kan dog ikke sammenlignes med *Adriaticas*, hvad angår regelmæssighed, sejlhyppighed og fartøjstyper vedrørende de af de italienske myndigheder opstillede krav inden for rammerne af kontrakten om offentlig tjenesteydelse.

Siremar

- (104) *Siremar* konkurrerer med private italienske redere på de lokale markeder for De Lipariske Øer, Egadiøerne og på ruten mellem Sicilien og Pantelleria.
- (105) Rutenettet til og fra De Lipariske Øer består af fem ruter, som *Siremar* besejler dagligt året rundt ved hjælp af kombinationsfartøjer (passagerer/gods) og flyvebåde, der kun anvendes til passagerbefordring. En privat italiensk reder er til stede i form af en kombineret transportvirksomhed med gamle fartøjer og moderat kapacitet. Denne konkurrents udbud opfylder dog ikke alle de fastsatte krav i kontrakten, navnlig ikke med hensyn til kontinuerlig sejlads i hele tjenesteåret på alle ruter samt med hensyn til fartøjstyper. Det samme gør sig gældende i forbindelse med markedet for flyvebåde, hvor en anden italiensk reder konkurrerer med *Siremar* uden at levere tjenesteydelser, der opfylder alle krav i kontrakten på alle ruterne, navnlig i forbindelse med sikring af ruter og sejlhyppighed. Hvad angår ruterne med flyvebåde til De Lipariske Øer-Milazzo kan det konstateres, at den private reder ikke leverer de samme tjenesteydelser som *Siremar* med hensyn til overfartshyppighed og antallet af øer, der betjenes. Det forekommer især, at ruterne Lipari-Salina og Milazzo-Alicudi ikke sikres af denne reder i løbet af lavsæsonen.
- (106) Rutenettet til og fra Egadiøerne udgøres af to ruter, som betjenes af kombinationsfartøjer (passagerer/gods), og af fire ruter, som betjenes af flyvebåde, der kun er beregnet til passagerbefordring. To private italienske redere er til stede, den ene på markedet for godstransport, den anden på markedet for flyvebåde (passagerer), uden at nogen af dem leverer tjenesteydelser, der lever op til alle krav i kontrakten med hensyn til ruter og fartøjstyper.
- (107) Ifølge de til Kommissionen fremsendte oplysninger leverer *Siremar* på Trapani-ruten (Sicilien)-Pantelleria daglige tjenesteydelser året rundt i konkurrence med en privat italiensk reder, hvis aktiviteter afgrænser sig til befordring af køretøjer, og derfor lever rederen ikke op til kravene om tjenesteydelser, som fastsat i kontrakten.
- (108) Ifølge påstand i en til Kommissionen fremsendt klage af 13. august 1999 (registreret af DG Transport den 18. august 1999 under nummer D 02.308 64296) kunne det desuden virke som om, at de private redere, som forbinder de sicilianske småøer med Sicilien og fastlandet, fra 1990 til 1999 skal have modtaget støtte fra regionen til udførelsen af disse tjenesteydelser. Dette bekræfter behovet for offentlig støtte for at sikre et tilfredsstillende trafikniveau til de pågældende øer.

- (109) Desuden skal det nævnes, at regionen Sicilien ved regionallov nr. 12 af 9. august 2002 (fremsendt til Kommissionen ved brev af 12. september 2002 og registreret under nummer A/68547 af 22. oktober 2002) har besluttet, at færgetrafikken til de omtalte øer skal tildeles gennem licitation for en periode på fem år for at styrke færgetrafikken til de sicilianske småøer og under overholdelse af beboernes krav om mobilitet. Siciliens regionale departement for transport og kommunikation har efterfølgende den 21. oktober 2002 udliciteret færgetrafikken af offentlig interesse ved hjælp af passagerflyvebåde til og fra de sicilianske småøer.
- (110) Kommissionen konstaterer derfor, at nogle søtransportruter til og fra de sicilianske småøer på nuværende tidspunkt er tildelt i henhold til de objektive og gennemsigtige kriterier, som er i overensstemmelse med de konkurrencebestemmelser, der er fastlagt i fællesskabsdirektiver vedrørende offentligt udbud. Den mener ligeledes, at konkurrenceevnen på markedet for cabotagesejlads er blevet styrket og som følge heraf, at den frie udveksling er sikret i overensstemmelse med forordning (EØF) nr. 3577/92.

Saremar

- (111) *Saremar* konkurrerer med private italienske redere på tre af de fire ruter, som selskabet udbyder.
- (112) På ruten mellem Korsika og Sardinien Santa Teresa-Bonifacio sikrer *Saremar* daglige overfarter året rundt ved hjælp af flyvebåde med middelkapacitet. En privat reder leverer sammenlignelige tjenesteydelser, som dog er begrænset til normal- og højsæsonen, og rederen opfylder derfor ikke kravene om regelmæssighed og sejlhyppighed, som det er fastlagt i kontrakten.
- (113) På to af de tre ruter, som forbinder Sardinien med sine småøer, dvs. ruterne Palau-Maddalena i nord og Carloforte-Calasetta i syd, leverer private italienske redere tjenesteydelser året rundt, som supplerer *Saremars* tjenesteydelser. Delingen af afgangstider viser, at de private reders tjenesteydelser deles med den offentlige reder med henblik på at sikre større mobilitet for småøernes beboere. Det udledes dog af de af de italienske myndigheder fremsendte oplysninger (registreret under numrene A/13350/04, A/13346/04 og A/13356/04), at de private, konkurrerende reders fartøjer, som ifølge de italienske myndigheder for øvrigt måtte nyde godt af de lokale myndigheders økonomiske støtte, er bygget for mere end 20 år siden, og de lever som følge heraf ikke op til forsyningspligten, som anført inden for rammerne af kontrakten. Særligt hvad angår ruten Carloforte-Calasetta ser det ud til, at den private reder siden 1998 har modtaget regional støtte med henblik på at besejle denne rute i natte- og de tidlige morgentimer. Dette bekræfter behovet for støtte for at sikre en tilfredsstillende offentlig tjenesteydelse.

Toremar

- (114) *Toremar* konkurrerer med forskellige private italienske redere på to ruter, som forbinder de toscanske øgrupper med kysten, dvs. Portoferraio-Piombino til øen Elba og Giglio-Porto San Stefano til øen Giglio.
- (115) På ruten Portoferraio-Piombino har *Toremar* alt efter årstiden mellem 8 og 15 daglige overfarter ved hjælp af kombinationsfartøjer, som sikrer befordringen af passagerer og køretøjer. Overfartsantal og overfartsplaner fastlægges under hensyntagen til de nødvendige tilslutninger til øernes busnet på den ene side, og fastlandets jernbane- og busnet på den anden side. En privat reder tilbyder daglige overfarter året rundt med en sejlhyppighed, der ligner *Toremars*. Det fremgår desuden af de af de italienske myndigheder fremsendte oplysninger (registreret under nummer A/12951/04), at den private reders fartøjer er mere end 20 år gamle, at den offentlige reder er den eneste, der sikrer den første og sidste daglige overfart, og at driften af denne trafik fra og med 2000 har gjort det muligt at opnå en fortjeneste, som er blevet fratrullet støtteudigningsbeløbet.

- (116) På ruten til øen Giglio har *Toremars* alt efter årstiden 3 til 5 overfarter om dagen ved hjælp af et specialfartøj, der ud over befordringen af passagerer og køretøjer sikrer fragt af energiprodukter. Da der ikke findes et hospital på øen, er *Toremars* fartøj konstrueret på en sådan måde, at det kan ligge for kaj på øen hele natten i tilfælde af akut lægehjælp. En privat reder opererer på ruten hele året. Det fremgår dog af de af de italienske myndigheder fremsendte oplysninger, at denne reder reducerer eller indstiller sine aktiviteter i løbet af lavsæsonen.

Caremar

- (117) *Caremar* konkurrerer med private italienske redere på følgende overfarter mellem halvøen og øerne i Napolibugten (Capri, Ischia og Procida), dvs. ruterne Capri-Sorrento, Capri-Napoli, Ischia-Napoli, Procida-Napoli, og på de to ruter, der forbinder småøerne Ponza og Ventotene med fastlandet, nemlig Ponza-Formia og Ventotene-Formia.
- (118) På ruten Capri-Sorrento sikrer *Caremar* daglige overfarter året rundt ved hjælp af et kombinationsfartøj, der også anvendes på den nærliggende rute Capri-Napoli. Det fremgår af de oplysninger, som de italienske myndigheder fremlagde på møderne den 26. oktober 2001 og den 16. april 2002 (dokumenter registreret under numrene A/13326/04 og A/13330/04), at de private redere, som er til stede på denne rute, kun udbyder kombinationstransporttjenesteydelser i højsæsonen, og de lever derfor ikke op til alle de af de italienske myndigheder opstillede krav med hensyn til regelmæssige overfarter.
- (119) På ruten Capri-Napoli konkurrerer *Caremar* kun med private italienske redere på markedet for flyvebådstrafik. Det fremgår af de af de italienske myndigheder fremsendte oplysninger, at de private redere udbyder tjenesteydelser på dette marked, der fuldstændigt kan sammenlignes med de tjenesteydelser, som *Caremar* udbyder. Kommissionen fremhæver tillige, at *Caremars* fartøj skal ligge for kaj på Capri om natten i tilfælde af, at der skulle blive brug for akut lægehjælp, og selskabet tager sig derfor af den første overfart om morgenen fra øen, hvilket gør det muligt for øboerne at komme på arbejde eller i skole på fastlandet. Det fremgår desuden af ovennævnte oplysninger, at overskuddet på driften af denne trafik er blevet undersøgt med henblik på beregning af det årlige udligningstilskud, som udbetales til *Caremar*.
- (120) Øerne Ischia og Procida forbindes med fastlandshavnene i byerne Napoli og Pozzuoli fra forskellige rutenet gennem transport med kombinationsfartøjer og hurtigfartøjer. Trafikken mellem Ischia, Procida og fastlandet (Napoli eller Pozzuoli) udføres kun af *Caremar*. Derimod udbydes de direkte ruter Ischia-Napoli og Procida-Napoli ved hjælp af både *Caremars* og forskellige private italienske reders flyvebåde. Det fremgår af de af de italienske myndigheder fremsendte oplysninger, at de private redere på disse to direkte ruter Ischia-Napoli og Procida-Napoli udbyder tjenesteydelser, der fuldstændigt kan sammenlignes med de tjenesteydelser, som *Caremar* udbyder. Kommissionen fremhæver dog, at *Caremar* på ruten Procida-Napoli sikrer den første daglige overfart fra øen Procida året rundt og den sidste i lavsæsonen med afgang fra fastlandet og gør det således muligt for øboerne at komme til og fra arbejde og skole. Kommissionen fremhæver ligeledes, at driftsunderskuddet på disse tjenesteydelser er blevet undersøgt ved beregningen af det til *Caremar* årlige udbetalte udligningstilskud.
- (121) Ifølge bekræftede oplysninger i en klage fremsendt den 13. august 1999 (registreret af DG Transport den 18. august 1999 under nummer D 02.308 64296), mener Kommissionen desuden, at de private redere, der har sejlet med flyvebåde på visse ruter i Napolibugten, bl.a. Napoli-Capri, Napoli-Ischia, Napoli-Sorrento-Capri og Napoli-Procida-Ischia, i hvert fald i 1990 har modtaget støtte fra regionen Campanien. Disse oplysninger synes at bekræfte behovet for støtte for at sikre en tilfredsstillende tjenesteydelse.
- (122) På de direkte ruter Ponza-Formia og Ventotene-Formia konkurrerer *Caremar* med en privat reder på markedet for flyvebådstrafik. Det fremgår af de af de italienske myndigheder fremsendte oplysninger, at *Caremar* er den eneste, der sejler på ruten Ventotene-Formia alle ugens dage i overensstemmelse med kravene om regelmæssige overfarter, som er fastsat inden for rammerne af kontrakten. Desuden supplerer den flyvebådstrafik, som udelukkende udbydes af *Caremar* om mandagen, den flyvebådstrafik, som udbydes af den private reder ugens øvrige dage på ruten Ponza-Formia.

Nødvendigheden af kompensationen

- (123) Hvad angår de af de regionale selskaber leverede tjenesteydelser på ruter, hvor der ikke er konkurrence, bemærker Kommissionen, at disse både vedrører passagerbefordringen og godsfragten, og den fremhæver, at den manglende konkurrence har betydning for de forskellige femårsperioder, som fremgår af kontrakterne om offentlig tjenesteydelse. Den manglende konkurrence, som er blevet konstateret over de sidste ti år på disse ruter, viser, at virksomheder, der opererer på markedsvilkår, ikke ville være i stand til at sikre de transporttjenesteydelser, som de regionale selskaber leverer inden for rammerne af den ordning, som er indført i kontrakterne. Kompensationen er derfor nødvendig for at gøre det muligt for disse regionale selskaber at udligne de ekstraomkostninger, som er blevet skabt af ovennævnte tjenesteydelser.
- (124) Hvad angår de af de regionale selskaber leverede tjenesteydelser på de ovennævnte undersøgte ruter, hvor der er konkurrence, fremhæver Kommissionen, at i langt de fleste tilfælde ville de frie markeds kræfter ikke gøre det muligt at sikre de transporttjenesteydelser, som de regionale selskaber leverer inden for rammerne af kontrakterne. Kompensation er derfor i dette tilfælde tillige nødvendig for at gøre det muligt for disse virksomheder at udligne de ekstraomkostninger, som skabes af ovennævnte tjenesteydelser.
- (125) I særtilfælde bekræfter en sammenlignelig konkurrence markedets evne til at opfylde behovet for tjenesteydelser, som fastsat inden for rammerne af kontrakterne om offentlig tjenesteydelse. Den eventuelle tilstedeværelse af private redere, der er i stand til opfylde de til den offentlige reder pålagte forsyningsforpligtelser, uden finansielle kompensationer, med hensyn til regelmæssige overfarter, besejlingshyppighed og fartøjstyper, ville betyde, at der kunne rejses tvivl om behovet og omfanget af de til den private reder udbetalte kompensationer for driften af den omtalte trafik. Problemet opstår især på flyvebådsruterne Napoli-Capri og Napoli-Ischia, som besejles af *Caremar* i Napolibugten.
- (126) Det fremgår i den forbindelse af nogle af de oplysninger, som de sagsøgende virksomheder har fremsendt til Kommissionen, at de private redere, der havde været til stede på markedet i Napolibugten, i marts 2002, på regionen Campaniens foranledning, forpligtede sig over for de regionale myndigheder til at udbyde en tjenesteydelse året rundt magen til *Caremars*, navnlig på de to ovennævnte ruter, samtidig med, at de på forhånd gav afkald på en økonomisk modtjenesteydelse. Kommissionen bemærker desuden, at disse tjenesteydelser ikke svarer til de af den offentlige reder leverede tjenesteydelser, hvad angår regelmæssige og hyppige overfarter samt fartøjstyper, og at de private redere har ret til at unddrage sig deres forpligtelser efter forudgående varsel på 45 dage. Det skal desuden bemærkes, at nogle af forpligtelserne udelukkende er pålagt den offentlige reder (for eksempel at lade et fartøj ligge for kaj på øen om natten eller sikre den første og sidste daglige overfart), og de medfører yderligere omkostninger, som skal indgå i beregningen af kompensationen. Derudover deles de udbudte tjenesteydelser mellem *Caremar* og de private redere. I lyset af disse betragtninger kan behovet for og omfanget af kompensationen ikke diskuteres.
- (127) For at kunne fastslå, om den til de regionale selskaber udbetalte årlige underskudsgaranti er i overensstemmelse med det mindstebeløb, der er nødvendigt for at levere de tjenesteydelser, som svarer til de af de italienske myndigheder forudbestemte krav om offentlig tjenesteydelse, skal Kommissionen tage højde for alle de parametre, der betyder yderligere omkostninger for den offentlige reder i forbindelse med leveringen af de offentlige tjenesteydelser. Kommissionen henviser således til, at kompensationsberegningsmetoden bygger på, at fortjenesten i højsæsonen bidrager til at nedbringe det samlede underskud i lavsæsonen, således at det årlige kompensationsbeløb, der udregnes på basis heraf, hele tiden er mindre end det beløb, der ville fremkomme ved sammenlægningen af det kumulerede underskud for hver linje. Endvidere bemærker den, at virksomhedens fortjeneste belastes af to takstordninger, nemlig de socialt begrundede rabattakster og forpligtelsen til at indhente myndighedernes forhåndsgodkendelse af takstændringer. Det fremgår af de af de italienske myndigheder fremsendte oplysninger, at de regionale selskaber ikke frit kan justere deres billetpriser, særligt i forbindelse med udviklingen i driftsomkostningerne. Denne dobbelte forpligtelse, som betyder en voldsom nedgang i de koncessionshavende virksomheders indtægter, og som afspejles i det årlige udligningsbeløb, kan ikke under sådanne omstændigheder betegnes som en aggressiv forretningspolitik, der er kendetegnet ved dumping af billetpriser.

- (128) Kommissionen fremhæver yderligere, at de omkostningsdele, der er taget højde for med henblik på beregningen af kompensationen, er blevet defineret af de offentlige myndigheder, uden at virksomhederne har haft mulighed for at foretage et skøn. Disse dele afspejler alle de faste og variable omkostninger, som er direkte knyttet til leveringen af tjenesteydelsen, der af de italienske myndigheder betegnes som en tjenesteydelse af almen interesse, og som er omhandlet i kontrakterne. Tabellerne anført nedenfor afspejler sammensætningen af de omkostninger, som der tages højde for for hvert enkelt regionalt selskab med henblik på beregningen af den årlige kompensation. Tabellerne anvender år 2000 som referenceramme. De omkostningsdele, som er defineret af de offentlige myndigheder og vedlagt i bilag til kontrakterne om offentlig tjenesteydelse, er ens for alle de regionale virksomheder, og de er ikke blevet ændret fra 1991.

(i mio. ITL)

UDGIFTSPOSTER Regnskabet 2000	ADRIATICA	SAREMAR	TOREMAR	SIREMAR	CAREMAR
i) Formidlingsprovision/anskaffelsesomkostninger	[... (*)	[...]	[...]	[...]	[...]
ii) Havneafgifter/udgifter til havne-transit og andet	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
iii) Driftsudgifter	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
iv) Afskrivninger	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
v) Finansielle nettoomkostninger	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
vi) Administration	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
vii) Øvrige omkostninger	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Omkostninger i alt	139 893	36 299,6	- 45 675,0	-102 881,1	70 113,8
Driftsindtægter	112 424	12 651,4	34 576,9	43 335,1	32 594,3
Driftsresultat (udgifter-indtægter)	- 27 469	- 23 648,2	- 11 098,1	- 59 546,0	- 37 519,5
Forrentning af investeret kapital	3 571	828,2	1 993,0	3 940,4	2 290,5
Underskudsgaranti (iht. art. 7)	806				
Årligt støttebeløb	31 846	24 476,4	13 091,1	63 486,4	39 810,0

(*) Forretningshemmelighed.

Driftsudgifterne omfatter omkostninger i forbindelse med skibsbesætningen, vedligehold, forsikring, brændstof og mineralolie. Posten »Administration« dækker hovedsagelig personaleudgifter til lands og administrationslokaler. Kommissionen bemærker, at de udgiftsposter, der indgår i beregningen af det årlige støttebeløb, alle kan tilskrives, og er nødvendige for, at de regionale rederier kan drive ruterne i henhold til aftalerne om offentlige tjenester. Kommissionens vurdering med hensyn til afskrivning af fartøjerne er, at såfremt de pågældende fartøjer udelukkende er indsat på de ruter, der er omfattet af kontrakten, kan denne udgiftspost anses for nødvendig for udførelsen af de nævnte tjenesteydelser og derfor indgå i beregningen af den årlige kompensation. For så vidt angår udgifter til brændstof og mineralolie på sådanne skibe, har Kommissionen ikke kunnet konstatere noget diskriminerende element, som kunne nedsætte udgifterne til disse brændstoffer og smøremidler til de regionale rederiers fordel i forhold til andre rederier.

- (129) For at undersøge om kompensationen er nødvendig, bad Kommissionen de italienske myndigheder fremsende en oversigt over de sidste 10 års driftsregnskaber for hver af de regionale rederiers ruter.

- (130) I den forbindelse bemærker Kommissionen først og fremmest, at det årlige udligningsbeløb beregnes på basis af de driftsindtægter, som er bogført af hvert regionalt selskab på de ruter, der er genstand for kontrakterne om offentlig tjenesteydelse, samt på basis af de indtægter, som trækkes fra det kumulerede underskud på det samlede antal ruter. Denne beregningsmetode giver mulighed for at reducere det til de offentlige virksomheder udbetalte støttebeløb.
- (131) Generelt mener Kommissionen, at der med henblik på beregningen af den årlige kompensation kun skal tages højde for de omkostninger, der er direkte knyttet til forpligtelser hidrørende fra den offentlige forsyningspligt, som på forhånd er defineret af de italienske myndigheder. Kommissionen bemærker i den forbindelse, at de regionale selskaber udelukkende står for den rutedrift, som er fastlagt i de forskellige femårsplaner, både hvad angår regelmæssige overfarter og besejlingshyppighed, og tillige hvad angår fartøjskapacitet.
- (132) Med hensyn til tjenesteydelser leveret af de regionale selskaber, for hvilke der tidligere er konstateret en vis sammenlignelig konkurrence, er det nødvendigt at undersøge, om disse tjenesteydelser har givet et negativt nettodriftsresultat, som der tages højde for med henblik på beregningen af den til den interesserede virksomhed udbetalte årlige kompensation.
- (133) For så vidt angår *Adriatica* kan det fastslås, at der er en sammenlignelig konkurrence fra en anden EU-reders side på ruten Bari-Durazzo (Albanien). Det fremgår dog af undersøgelsen, at virksomhedens driftsresultater på denne rute er positive, hvilket betyder, at *Adriatica* ikke har modtaget nogen form for støtte i forbindelse med de leverede tjenesteydelser.
- (134) På ruten Brindisi-Korfu-Igoumenitsa-Patrasso har *Adriatica* indtil år 2000, året hvor trafikken blev indstillet, ligget i fuldstændig sammenlignelig konkurrence med en anden EU-reder. Undersøgelsen af driftsresultaterne viser, at der er taget højde for det nettounderskud, som er bogført på denne rute, ved beregningen af den årlige kompensation. Med henvisning til behovet for kompensation har Kommissionen bemærket (betragtning 101), at denne rute udgør en vital befordringsvej for udviklingen af Fællesskabets yderligliggende områder i medfør af retningslinjerne fra 1997. Kommissionen har dog allerede fremhævet, at kompensationen ikke er nødvendig for den samlede periode mellem januar 1992 og juli 1994, hvor *Adriatica* var med i en ulovlig aftale.
- (135) Med hensyn til *Siremar*, som Kommissionen allerede har bemærket (betragtning 105), leverer ingen af de private italienske redere, der sejler på ruter, som betjenes af den offentlige reder, sammenlignelige tjenesteydelser over hele året, der til fulde opfylder kravene om offentlig tjenesteydelse som fastlagt i femårsplanerne.
- (136) Med henvisning til *Saremar* har Kommissionen konstateret (betragtning 112), at den konkurrerende private reder på ruten Santa Teresa-Bonifacio ikke opfylder kravene om regelmæssige og kontinuerlige overfarter året rundt, som fastlagt af de italienske myndigheder. Kommissionen har for øvrigt bemærket (betragtning 113), at *Saremars* konkurrenters fartøjer ikke opfylder de af de italienske myndigheder opstillede krav med hensyn til fartøjernes maksimale alder på de to cabotageruter, hvor selskabet ligger i konkurrence med private italienske redere.
- (137) Hvad *Toremars* angår, har Kommissionen bemærket (betragtning 114-116), at selskabets private konkurrent på ruten mellem Toscana og Elba ikke opfylder de af de italienske myndigheder fastlagte krav med hensyn til fartøjernes alder.
- (138) For *Caremars* vedkommende er den sammenlignelige konkurrence fra de private italienske reders side koncentreret om ruterne Capri-Napoli, Procida-Napoli og Ischia-Napoli, hvor den er afgrænset til sektoren for flyvebådsbefordring af passagerer. Det fremgår af de af de italienske myndigheder fremsendte oplysninger, at der i beregningen af den årlige kompensation er taget højde for disse ruter, hvis driftsresultater er negative.

(139) Kommissionen har tillige fremhævet, at med hensyn til de regionale selskaber er omkostningen ved den offentlige tjenesteydelse fastlagt på grundlag af en offentlig udbudsprocedure, som ville have gjort det muligt at vurdere ekstraomkostningerne svarende til den offentlige tjenesteydelse. Som følge heraf skal Kommissionen fastlægge de omkostninger, der skal tages højde for med henblik på beregningen af kompensationen, dvs. de koncessionshavende virksomheders omkostninger, der er direkte knyttet til og strengt nødvendige for leveringen af de offentlige tjenesteydelser. I den forbindelse fremhæver Kommissionen, som vist i tabellerne ovenfor, at de forskellige omkostningsdele, som de regionale selskaber har taget højde for, svarer til de omkostningsdele, som *Tirrenia di Navigazione* ⁽⁴⁹⁾ har taget højde for. Disse virksomheders omkostningsstruktur, der er defineret i kontrakterne om offentlig tjenesteydelse, er derfor ens. I beslutningen vedrørende selskabet *Tirrenia di Navigazione* har Kommissionen anerkendt, at disse omkostningsdele var direkte knyttet til og strengt nødvendige for leveringen af den offentlige tjenesteydelse.

(140) Af følgende tabeller fremgår udviklingen i de regionale rederiers omkostninger i årenes løb ⁽⁵⁰⁾:

ADRIATICA

Omkostninger	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
i) Formidlingsprovision osv.	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
ii) Havneafgifter osv.	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
iii) Driftsudgifter	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
iv) Afskrivninger	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
v) Finansielle nettoomkostninger	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
vi) Administration	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
vii) Øvrige omkostninger	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Omkostninger i alt	127 018	124 191	158 533	166 334	170 095	174 331	179 809	151 109	137 255

SAREMAR

Omkostninger	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
i) Formidlingsprovision osv.	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
ii) Havneafgifter osv.	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
iii) Driftsudgifter	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
iv) Afskrivninger	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
v) Finansielle nettoomkostninger	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
vi) Administration	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
vii) Øvrige omkostninger	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Omkostninger i alt	33 519	35 938	35 295,2	34 605,7	34 972,8	36 653,4	39 602,0	40 218,8	36 300,0

⁽⁴⁹⁾ Beslutning 2001/851/EF, se fodnote 5.

⁽⁵⁰⁾ Tal fra undersøgelsen foretaget af Price Waterhouse & Coopers, jf. fodnote 13.

TOREMAR

Omkostninger	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
i) Formidlingsprovision osv.	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
ii) Havneafgifter osv.	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
iii) Driftsudgifter	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
iv) Afskrivninger	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
v) Finansielle nettoomkostninger	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
vi) Administration	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
vii) Øvrige omkostninger	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Omkostninger i alt	43 511	44 907	47 696,6	47 900	50 516,1	48 900	50 801	47 840,1	45 675

SIREMAR

Omkostninger	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
i) Formidlingsprovision osv.	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
ii) Havneafgifter osv.	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
iii) Driftsudgifter	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
iv) Afskrivninger	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
v) Finansielle nettoomkostninger	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
vi) Administration	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
vii) Øvrige omkostninger	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Omkostninger i alt	79 543	75 845	78 549,7	80 947,5	85 934,6	97 536,9	106 563,1	110 611,1	102 881

CAREMAR

Omkostninger	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
i) Formidlingsprovision osv.	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
ii) Havneafgifter osv.	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
iii) Driftsudgifter	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
iv) Afskrivninger	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
v) Finansielle nettoomkostninger	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
vi) Administration	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
vii) Øvrige omkostninger	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Omkostninger i alt	59 987	63 737	69 365,7	71 389,6	71 404,1	73 752,0	77 143,0	74 172,0	70 114

- (141) Af de italienske myndigheders oplysninger fremgår det, at udviklingen i de regionale rederiers forskellige omkostninger i årenes løb hovedsagelig skyldes faktorer uden for deres påvirkning, såsom inflation og rentestigning, hvilket oplysningerne i følgende tabel viser:

År	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Ændring i inflationen ⁽⁵²⁾		4,2	3,9	5,4	3,9	1,7	1,8	1,6	
Rentesats på kort sigt	14,901	14,240	10,940	11,162	9,301	7,836	6,180	3,398	
Rentesats på mellem- og lang sigt	11,377	10,926	11,146	11,992	11,324	8,860	6,390	4,259	

(*) Officielt ISTAT-indeks.

Den til de regionale rederier udbetale støtte (underskudsgaranti) er direkte forbundet til hver enkelt virksomheds omkostningsudvikling, som vist ovenfor, og indtægterne (jf. tabel under betragtning 43), der for deres vedkommende afspejler eksterne faktorer (som f.eks. inflation). Det kan på baggrund af de foregående tabeller således konstateres, at stigningen i de regionale rederiers omkostninger samlet er forblevet mindre end den kumulerede ændring i inflationstakten fra 1992 til 2000.

- (142) For hvert enkelt rederi forklarer andre elementer udviklingen i omkostningerne og — følgelig — i kompensationen.
- (143) For *Adriaticas* vedkommende har de internationale ruter til Jugoslavien, Kroatien og Albanien gennemgået væsentlige ændringer i trafikken fra det ene år til det andet som funktion af den politiske situation i området. Desuden har suspenderingen i 1999 af forbindelserne med Grækenland medført en betydelig reduktion i driftsudgifterne ⁽⁵¹⁾.
- (144) For *Saremar's* vedkommende afhænger den relative stabilitet i driftsomkostningerne, som blev bogført mellem 1992 og 2000, af typen af de af selskaberne leverede tjenesteydelser, som frem for alt lever op til lokalbefolkningens krav, og som derfor ikke er genstand for alt for mange udsving i udbud og efterspørgsel. Der er hovedsageligt tale om cabotagetransport mellem Sardinien og de nærliggende øer.
- (145) Det samme kan siges, hvad angår *Toremar*, som sejler til de toscanske øgrupper, der kun i smal udstrækning er genstand for udsving i udbud og efterspørgsel.
- (146) Med hensyn til *Siremar* og *Caremar* svarer den parallelle indtægtsstigning hidrørende fra driften af de ruter, der besejles af de to selskaber, til stigningen i driftsomkostningerne. Indtægtsstigningen, som har været højere for *Caremar*, har gjort det muligt at fastholde det årlige udligningsbeløb på et relativt stabilt niveau (se tabellen ovenfor under betragtning 43).
- (147) Med hensyn til forrentningen af den investerede kapital bemærker Kommissionen, at det i Fællesskabets retningslinjer for statsstøtte til søtransportsektoren ⁽⁵²⁾ fastlægges, at der i det støttebeløb, der udbetales som kompensation for offentlig tjenesteydelse, skal tages højde for et »rimeligt afkast af den anvendte kapital«, som det er tilfældet i nærværende sag. Desuden gives der i retspraksis tilladelse til, at driften af en tjenesteydelse af almindelig økonomisk interesse må nyde godt af de acceptable økonomiske vilkår ⁽⁵³⁾, og at kompensationen for opfyldelsen af forsyningspligten må inkludere en rimelig fortjeneste ⁽⁵⁴⁾. I den foreliggende sag nævner Kommissionen, at forrentningen af den investerede kapital svinger alt efter år fra 12,5 % i 1992 til 5,1 % i 2000. De forskellige investerede kapitaldele er blevet defineret klart og præcist i kontrakterne, og afkastningsgraden er fastlagt med henvisning til markedsrenten, således at den afspejler et afkast i overensstemmelse med hver enkelt kapitaldel. I lyset af det foregående kan det konkluderes, at afkastet er blevet fastlagt på et rimeligt niveau.

⁽⁵¹⁾ I 1998 var der i ruterne til Grækenland et samlet nettounderskud på 12 216 mia. ITL.

⁽⁵²⁾ EFT C 205 af 5.7.1997, s. 5.

⁽⁵³⁾ Domstolens dom af 19. maj 1993, sag C-320/91, *Corbeau*, Saml. 1993 I, s. 2533.

⁽⁵⁴⁾ Hvad angår begrebet statsstøtte jf. dommen *Altmark Trans*, se fodnote 22.

- (148) Den tidsmæssige udvikling i de regionale selskabers indtægter og udgifter forklarer den parallelle udvikling i udligningsbeløbet, som er udbetalt inden for rammerne af de med den italienske stat indgåede kontrakter. Med disse bemærkninger og i lyset af de foregående betragtninger mener Kommissionen, at summen af de regionale selskabers nettounderskud er i overensstemmelse med det beløb, der skal udlignes. Som følge heraf er den til disse selskaber udbetalte kompensation, som svarer til det nettodriftsunderskud, der er forøget af et rimeligt udbytte af den investerede kapital, nøjagtigt afpasset den ekstraomkostning, som er fastsat på grundlag af den opgave om forsyningspligt, der er blevet pålagt selskaberne.

Indvirkning på udvikling af samhandlen

Cabotageruter

- (149) For at en statsstøtte kan siges at være forenelig med traktaten i medfør af artikel 86, stk. 2, er det ligeledes nødvendigt at kontrollere, at den ikke bringer udviklingen af samhandlen i fare i modstrid med Fællesskabets interesser. Kommissionen bemærker, at der i artikel 4, stk. 3, i forordning (EØF) nr. 3577/92 (forordningen »cabotagesejlads«) gives tilladelse til, at kontrakterne om offentlig tjenesteydelse fortsat må gælde, indtil de udløber, dvs. indtil 31. december 2008.
- (150) Kommissionen bemærker desuden, at cabotageruterne, der betjenes af de regionale selskaber, i langt de fleste tilfælde forbinder nogle af øerne med den nærliggende fastlandshavn, og de er således det eneste middel til at sikre de interesserede øregioners lokale kontinuitet. De pågældende markeder udgøres af de lokale markeder, som er meget afhængige af fastlandshavnen for ind- og udskibning. For øvrigt giver den korte overfartstid og besejlingshyppigheden i løbet af dagen ofte mulighed for at sammenligne denne færgetrafik med et trafiknet til lands nær byområder.
- (151) Kommissionen bemærker dernæst, at på trods af liberaliseringen af markedet for italiensk cabotagesejlads den 1. januar 1999, konkurrerer de regionale selskaber i langt de fleste tilfælde kun på de pågældende markeder med andre nationale redere, der desuden allerede var på dette marked før den omtalte dato.
- (152) Med disse bemærkninger mener Kommissionen, at udbetalingen af underskudsgaranti til de regionale selskaber på markedet for cabotagesejlads ikke indtil videre har bragt udviklingen af samhandlen i fare i strid med Fællesskabets interesser. Denne støtte ville dog i fremtiden kunne være med til at styrke de omtalte virksomheders position og derved give dem mulighed for at udelukke den nuværende eller potentielle konkurrence på det marked, som de opererer på. Dette ville kunne ske, såfremt anvendelsen af kontrakterne i fremtiden skulle tilskynde en forøgelse af den kapacitet, som tilbydes af de regionale selskaber inden for rammerne af ordningen i kontrakterne om offentlig tjenesteydelse på de ruter, hvor konkurrencen fra de private italienske redere er koncentreret.
- (153) Med hensyn til cabotagetrafikken, som de regionale selskaber og de private redere konkurrerer om, fremgår det i den forbindelse af de af de italienske myndigheder fremsendte oplysninger, at da markedet for cabotagesejlads blev liberaliseret:
- sad *Adriatica* på 44 % af markedet for passagerbefordring på ruterne til og fra Tremitiøerne. Hvad angår fragttrafikken mellem fastlandet og Sicilien sad *Adriatica* på cirka 33 % af det samlede udbud på ruten Genova-Termini Imerese⁽⁵⁵⁾ og på 60 % på ruten Ravenna-Catania. Kommissionen bemærker, at *Adriaticas* dominerende position på sidstnævnte rute ikke har hindret en ny privat reders adgang til markedet i 2001
 - sad *Siremar* på 58 % af markedet for passagerbefordring på De Lipariske Øer og 52 % (flyvebådstrafik) på Egadiøerne
 - sad *Saremar* på 59 % af det samlede udbud af passagerbefordring på ruten La Maddalena-Palau og på 53 % på ruten Carloforte-Calasetta
 - sad *Toremar* på 60 % af det samlede udbud af passagerbefordringen på ruten Piombino-Portoferraio og på 27 % på ruten Isola del Giglio-Porto Santo Stefano

⁽⁵⁵⁾ Ligner ruten Genova-Palermo, der betjenes af en konkurrerende privat reder.

- befordrede *Caremar* 17 % af passagererne i Napolibugten og 31 % på ruterne til Pontine-øerne på markedet for flyvebådstrafik.

Det fremgår desuden af disse oplysninger, at de regionale selskabers markedsandele samlet er forblevet forholdsvis stabile inden for de sidste ti år.

De italienske myndigheders forpligtelser

- (154) Ved notat af 29. oktober 2003 (registreret den 31. oktober 2003 under nummer A/33506) forpligtede de italienske myndigheder sig til at stoppe udbetalingen af nogen som helst form for kompensation til *Caremar* for tjenesteydelser med henblik på at udligne nettodriftsunderskuddet på flyvebådstrafikken Napoli-Capri i perioden 2005-2008. Denne flyvebådstrafik vil som følge heraf ikke længere indgå i *Caremars* udbud af tjenesteydelser.
- (155) I samme brev forpligter de italienske myndigheder sig desuden til, stadig i perioden 2005-2008, at reducere det samlede udbud af passagerbefordringstjenesteydelser, som leveres ved hjælp af flyvebåde (hydrofoil- og katamaranfartøjer) på ruten Napoli-Procida-Ischia. I henhold til de italienske myndigheders forpligtelser består kapacitetsreduktionen af en reduktion af antallet af pladser på *Caremars* forskellige fartøjer, der anvendes til udførelse af tjenesteydelsen på denne rute. Antallet af pladser skal falde fra 1 142 260 til 633 200 pladser i vinterperioden og fra 683 200 til 520 400 pladser i sommerperioden samtidig med, at det nuværende antal overfarter fastholdes med henblik på at muliggøre øboernes mobilitet. I henhold til de italienske myndigheders skøn svarer den samlede kapacitetsreduktion til cirka 45 % i vinterperioden og cirka 24 % i sommerperioden. Ved brev af 17. februar 2004 (registreret under nummer A/13405/04) har de nationale myndigheder desuden præciseret, at kapacitetsreduktionen vedrører udbuddet af tjenesteydelser, der er møntet på turismen. De private redere er i stand til at levere sammenlignelige tjenesteydelser, der er møntet på turismen. I samme brev forpligter de italienske myndigheder sig desuden til at føre et særskilt regnskab for den trafik, der har karakter af offentlig tjenesteydelse.
- (156) Hvad angår forpligtelsen til fuldstændigt at indstille *Caremars* tjenesteydelser på flyvebådsruten Napoli-Capri skønnes kapacitetsreduktionen på trafikken til Partenopee-øerne til 65 % i vinterperioden og til 49 % i sommerperioden.
- (157) Som tidligere anført (betragtning 117-122) leverer *Caremar* på disse to ruter tjenesteydelser, der fuldstændigt kan sammenlignes med de tjenesteydelser, som leveres af de private italienske selskaber, der har været på markedet i Napolibugten længe, dvs. at de sejler uden at modtage kompensation svarende til den, som *Caremar* modtager.
- (158) Kommissionen konstaterer, at de italienske myndigheder på basis af de påtagne forpligtelser på den ene side skal træffe afgørelse om at indføre en ordning for gennemsigtige regnskaber og på den anden side om så hensigtsmæssigt som muligt at reducere *Caremars* markedsandel på cabotageruterne i Napolibugten. På baggrund af disse betragtninger og under hensyntagen til det forhold, at de private reders forpligtelser over for myndighederne i Campanien ikke får karakter af en egentlig kontrakt om offentlig tjenesteydelse, der udgør en formel forpligtelse til at sikre den omtalte trafik, mener Kommissionen, at det ikke er urimeligt, at de italienske myndigheder opretholder et minimalt service-niveau på de pågældende ruter for til hver en tid at sikre de interesserede øregioners lokale kontinuitet.

International færgetrafik

- (159) Markedet for den internationale færgetrafik er helt åbent. I overensstemmelse med Rådets forordning (EF) nr. 4055/86 falder den internationale færgetrafik ind under princippet om fri udveksling af tjenesteydelser. Derfor er de til *Adriatica* og *Saremar* udbetalte kompensationer med henblik på, inden for rammerne af kontrakterne om offentlig tjenesteydelse, at sikre den internationale trafik, som anført ovenfor (betragtning 90-95), af en sådan karakter, at de må siges at have en indvirkning på den nuværende eller potentielle konkurrence fra andre EU-redere. Kommissionen skal, som følge heraf, kontrollere hvorvidt disse kompensationer har forringet samhandlen i strid med Fællesskabets interesser.

- (160) På baggrund af de af de italienske myndigheder fremsendte oplysninger fremhæver Kommissionen i den forbindelse følgende:

- Antallet af passagerer, der befordres af *Saremar* på ruten mellem Korsika og Sardinien, udgør 4,4 % af det samlede antal passagerer befordret af selskabet på alle ruter, der betjenes af selskabet, og 43 % af de passagerer, som befordres på denne rute (de øvrige 57 % befordres af en konkurrerende privat reder). Markedsandelen er for øvrigt stort set forblevet uforandret siden kontrakten trådte i kraft.

Idet der tages højde for det, der kendetegner den omtalte trafik (se betragtning 91-93), og særligt for den helt lokale interesse samt for det lave vækstpotentiale, mener Kommissionen, at den kompensation, der er udbetalt til *Saremar* for driften af denne rute, ikke har forandret samhandlen i strid med Fællesskabets interesser.

- På ruten Brindisi-Korfu-Igoumenitsa-Patrasso har *Adriatica* i 1999, det sidste år, der blev drevet sejlads på ruten, haft 140 årlige overfarter og herved befordret 10 % af de passagerer, som rejser på denne rute. I 1998 sad *Adriatica* på 12 % af markedet for kombinationsbefordring på denne rute.

Idet der tages højde for det, der kendetegner den omtalte trafik (se betragtning 94), mener Kommissionen, at den kompensation, der er udbetalt til *Adriatica* for driften af denne rute ikke har forandret samhandlen i strid med Fællesskabets interesser.

Det samme kan ikke siges om den samlede periode mellem januar 1992 og juli 1994, hvor *Adriatica* sammen med sine konkurrenter var med i en aftale om fastlæggelse af de priser, der skulle anvendes for erhvervskøretøjer. I denne periode er forvridningen af den konkurrence, der hidrører fra støtten, tilføjet den forvridning, som er konstateret i aftalen. Under hensyntagen til den pågældende trafiks art, har aftalen for en prisgruppe forvredet konkurrencen for alle de udbudte tjenesteydelser. På baggrund af disse betragtninger og til trods for de italienske myndigheders argumentation, som for øvrigt tidligere er blevet gendrevet (se betragtning 94, litra a)), mener Kommissionen, at støtten har bragt udviklingen af samhandlen i fare i strid med Fællesskabets interesser og, at den derfor må erklæres uforenelig med det fælles marked.

Investeringer i femårsplanerne og i driftsplanen

- (161) Med hensyn til investeringerne i femårsplanerne gav Kommissionen i sin beslutning om at indlede procedure udtryk for sin tvivl om finansieringsmetoden for de investeringer, der var nødvendige for at de subsidierede tjenesteydelser kunne leveres inden for rammerne af kontrakterne fra 1991. Kommissionen ønskede især at kontrollere, i hvilket omfang der skulle være blevet taget højde for udgifterne ved anskaffelse og afskrivning af fartøjerne med henblik på beregningen af den årlige kompensation. Desuden er det, at de regionale selskaber garanteres støtte inklusiv afskrivningsomkostninger på flåden indtil 2008, en omstændighed, som ifølge Kommissionen kunne sammenlignes med en implicit garanti fra den italienske stats side, en garanti, der giver den offentlige reder mulighed for ikke selv at skulle påtage sig den økonomiske risiko ved enhver type investering.
- (162) Først og fremmest er det nødvendigt at nævne, at de regionale selskaber i kontrakterne på de støtteberettigede ruter pålægges at anvende fartøjer, der er mindre end 20 år gamle, og som de som regel skal være indehavere af, medmindre de offentlige myndigheder har givet udtryk for noget andet. Den forpligtelse, der udgør en forsyningspligt tjenesteydelse, har været medvirkende til at tilskynde de regionale selskaber til at modernisere store dele af deres fartøjsflåde i løbet af de sidste år under hensyntagen til den alder, som de anvendte fartøjer på de færgeruter, der er omhandlet i den første femårsplan 1990-1994, har nået. Desuden er den fartøjstype, der skal anvendes på hver enkelt af de forskellige færgeruter, som betjenes af disse selskaber, fastlagt i en ministeriel bekendtgørelse, der enten godkender eller ændrer hver enkelt femårsplan. Anskaffelsen af nye fartøjer, såvel som afhændelse eller skrotning af de ældste fartøjer, skal godkendes ved en ministeriel afgørelse, der desuden præcist angiver den tjenesteydelse, som det pågældende fartøj skal levere. De af de regionale selskaber foretagne investeringer skal efterfølgende harmoniseres med disse selskabers udviklingsstrategi for de leverede tjenesteydelser i den omtalte femårsperiode. Der er tale om en strategi, som er fastlagt i den femårsplan, der er blevet godkendt af de offentlige myndigheder.

- (163) Under hensyntagen til denne særlige bestemmelse har Kommissionen undersøgt, om omkostningerne ved anskaffelse af nye fartøjer og omkostningerne ved afskrivning af de af de regionale selskaber anvendte fartøjer på de offentlige færgeruter i de to forgangne femårsperioder (1990-1994 og 1995-1999) på den ene side skulle svare til de af de italienske myndigheder fastsatte krav, og om der på den anden side på behørig vis er blevet taget højde for disse omkostninger ved beregningen af den årlige underskudsgaranti. Af de af de italienske myndigheder fremsendte oplysninger fremgår det, at indsættelsen af nye fartøjer på ruterne altid medfører en samtidig skrotning af de ældste fartøjer, hvilket samlet betyder, at der ikke sker en kapacitetsforøgelse som følge af moderniseringen af de regionale selskabers fartøjsflåde.
- (164) Hvad angår omkostningerne ved anskaffelse af nye fartøjer, fremgår det af de samme oplysninger, at anskaffelserne dels er blevet foretaget ved hjælp af selskabernes egne midler og dels ved optagelse af banklån. Desuden fremgår det, at de pågældende pengeinstitutters rentesatser svarer til, hvad andre virksomheder i samme størrelsesorden og med en sammenlignelig omsætning kunne opnå i samme periode i andre sektorer⁽⁵⁶⁾. Det fremgår ligeledes, at de regionale selskaber ikke har fået nogen som helst direkte garanti fra de italienske myndigheder med hensyn til tilbagebetaling af disse banklån. Kommissionen erkender, at eksistensen af den med staten indgåede kontrakt har givet investorerne sikkerhed for, at deres lånetilsagn ville blive indfriet, og den har givet de regionale selskaber mulighed for at modernisere deres fartøjsflåde uden at løbe den økonomiske risiko, som en privat reder ville være nødt til. Denne fordel, som kan sidestilles med en implicit garanti⁽⁵⁷⁾ og dermed udgøre en statsstøtte i henhold til traktatens artikel 87, stk. 1, er dog knyttet til den ordning, der fremgår af de kontrakter, som er blevet indgået for en periode på 20 år, før forordning (EØF) nr. 3577/92 og retningslinjerne fra 1997 for statsstøtte til søtransportsektoren⁽⁵⁸⁾, efterfølgende erstattet af EU-retningslinjer af 2004⁽⁵⁹⁾, trådte i kraft. Som det for øvrigt allerede er blevet nævnt, anvendes de nye fartøjer, som de regionale selskaber har anskaffet sig, inden for rammerne af kontrakterne om offentlig forsyningspligt, udelukkende til betjening af de ruter, der er fastlagt i femårsplanerne. Som følge heraf kan denne fordel, som er en integrerende bestanddel af kontrakten om offentlig forsyningspligt, falde ind under undtagelsen i traktatens artikel 86, stk. 2.
- (165) Med hensyn til afskrivningsomkostninger for fartøjer, anvendt af de regionale selskaber på de ruter, som er omhandlet i femårsplanerne, fremhæver Kommissionen, at de udgør en af de omkostningsdele, der i henhold til kontraktens artikel 5 indgår i beregningen af den årlige underskudsgaranti. Der er tale om en lineær afskrivning over 20 år; dog kun 15 år for hurtigfærgerne. I det omfang afskrivning af fartøjer, der anvendes med henblik på at sikre den af de italienske myndigheder godkendte trafik af almen interesse, beregnes på grundlag af de kriterier, som er fastlagt i kontrakten, og i betragtning af, at der i undersøgelsen af de detaljerede regnskaber for disse ruter ikke i de to pågældende femårsperioder har været tegn på overkompensation på dette grundlag, mener Kommissionen, at den ordning, der fremgår af kontrakten med henblik på at tage hensyn til afskrivningen af fartøjer i beregningen af den årlige underskudsgaranti, kan godkendes i henhold til traktatens artikel 86, stk. 2. Forudsætningen for levering af godkendte tjenesteydelser af almen interesse er nemlig, at der benyttes fartøjer af en bestemt type og med en vis kapacitet, som fastlagt af de offentlige myndigheder. Afskrivningen af fartøjerne kan derfor spille en rolle i forbindelse med fastlæggelsen af den årlige kompensation, idet det dog stadig forudsættes, at de pågældende fartøjer er blevet anskaffet af selskabet på normale markedsvilkår med henblik på at løse den opgave, som det pågældende selskab er blevet pålagt, og at fartøjerne udelukkende anvendes til drift af sejlads på de ruter, der er omhandlet i kontrakten. Med hensyn til de regionale selskaber fremhæver Kommissionen, at de fartøjer, som sagen vedrører, udelukkende er anvendt til betjening af de godkendte ruter af almen interesse, og at der derfor kan være taget højde for afskrivningen af dem i forbindelse med beregningen af den årlige underskudsgaranti. Lignende betragtninger gør sig gældende i forbindelse med de investeringer, der er nødvendige for leveringen af de tjenesteydelser, der er fastlagt af de italienske myndigheder for femårsperioden 2000-2004, som med hensyn til art og kapacitet svarer til de forpligtelser, som de selv samme myndigheder tegner sig for i forbindelse med indholdet af disse tjenesteydelser.
- (166) Hvad angår yderligere investeringer, som er fastlagt i driftsplanen for 1999-2002, må det nævnes, at iværksættelsen af denne plan er blevet indstillet som følge af procedureindledningen.

⁽⁵⁶⁾ For eksempel er den seneste anskaffelse af to flyvebåde i 1999 blevet finansieret ved et tiårigt banklån optaget i Banco di Napoli på 160 milliarder ITL til en variabel rente svarende til den halvårslige Euribor, forhøjet med 0,40 %. Af de italienske myndigheders oplysninger fremgår, at det samme pengeinstitut på samme tidspunkt ydede lån til andre store virksomheder på lignende vilkår.

⁽⁵⁷⁾ Se meddelelse fra Kommissionen om anvendelsen af EF-traktatens artikler 87 og 88 angående statsstøtte i form af garantier (EFT C 71 af 11.3.2000, s. 14).

⁽⁵⁸⁾ Jf. fodnote 39.

⁽⁵⁹⁾ Jf. fodnote 39.

Forenelighed med andre bestemmelser i fællesskabslovgivningen

- (167) I overensstemmelse med en konstant retspraksis udledes det af traktatens almindelige opbygning, at proceduren, i medfør af artikel 88, aldrig må føre til resultater, der er i strid med traktatens særlige bestemmelser. Derfor kan Kommissionen ikke erklære en statsstøtte, der ved visse af sine gennemførelsesforanstaltninger tilsidesætter andre traktatbestemmelser, forenelig med fællesmarkedet⁽⁶⁰⁾. Kommissionens forpligtelse til at tage hensyn til sammenhængen mellem artikel 87 og 88 og traktatens øvrige bestemmelser gør sig særligt gældende, såfremt de øvrige bestemmelser ligeledes tilsigter at forhindre, at konkurrencen inden for fællesmarkedet forvrides, som i den foreliggende sag. Når Kommissionen vedtager en beslutning om, hvorvidt en støtte er forenelig med fællesmarkedet, kan den således ikke se bort fra, at der er fare for, at individuelle erhvervsdrivende griber ind i konkurrencen inden for fællesmarkedet⁽⁶¹⁾.
- (168) Som tidligere nævnt var *Adriatica* mellem januar 1992 og juli 1994 med i en aftale om fastsættelse af de priser, der skulle anvendes for erhvervskøretøjer på ruten Brindisi-Korfu-Igoumenitsa-Patrasso i strid med artikel 81⁽⁶²⁾, alt imens selskabet modtog støtte til sikring af denne trafik. Som tidligere nævnt medførte denne aftale en forvridning af konkurrencen i forbindelse med alle de udbudte tjenesteydelser. Under hensyntagen til forholdet mellem den konstaterede overtrædelse og den modtagne støtte samt til den kumulerede konkurrenceforvridning hidrørende fra ovenstående bestanddele, og uanset de italienske myndigheders argumentation, der for øvrigt tidligere er blevet gendrevet (se betragtning 94, litra a)), mener Kommissionen desuden, at den pågældende støtte skal erklæres for uforenelig.

Fremtidig anvendelse af kompensationsmetoden

- (169) Kommissionen bemærker, at den nuværende, gældende kompensationsordning skal anvendes indtil 2008. Efter den dato skal udbetaling af kompensation for leverede tjenesteydelser underordnes i forhold til forpligtelser hidrørende fra forordning (EØF) nr. 3577/92⁽⁶³⁾ og hidrørende fra bestemmelser i fællesskabslovgivningen, for så vidt angår offentlige aftaler om og koncessioner på tjenesteydelser.
- (170) Med hensyn til anvendelsen af den nuværende metode i den resterende periode mener Kommissionen, at det er nødvendigt at fastsætte to betingelser, som skal sikre støttens forenelighed og gøre kontrollen lettere. På den ene side mener Kommissionen, at det er nødvendigt, at alle de regionale selskaber i perioden 2004-2008 fører separate regnskaber for udførelsen af tjenesteydelser vedrørende hver enkelt af de pågældende ruter. Med hensyn til *Caremar* bemærker Kommissionen, at de italienske myndigheder ved brev af 17. februar 2004 (registreret under nummer A/13405/04) har påtaget sig en forpligtelse i den henseende. På den anden side skal en hvilken som helst varig, delvis eller fuldstændig ændring af *Adriaticas*, *Siremars*, *Saremars*, *Toremars* og *Caremars* serviceniveau, der kan være af en sådan karakter, at den medfører en stigning i støtten, på forhånd anmeldes til Kommissionen.

VI. KONKLUSIONER

- (171) På baggrund af ovenstående betragtninger konstaterer Kommissionen, at der fra januar 1992 inden for rammerne af kontrakterne fra 1991 ikke længere hersker tvivl om den til de regionale selskaber udbetalte støttes forenelighed, med undtagelse af den støtte, der blev udbetalt til selskabet *Adriatica* i perioden januar 1992-juli 1994 med henblik på trafikken Brindisi-Korfu-Igoumenitsa-Patrasso, som er uforenelig med fællesmarkedet af tre årsager, der hver især giver anledning til følgende konklusion: Først og fremmest lever støtten ikke op til det konkrete krav om forsyningspligt. Dernæst bringer støtten udviklingen af samhandlen, der er i strid med Fællesskabets interesser, i fare, og sidst men ikke mindst har selskabet været med i en aftale, som er i strid med EF-traktatens artikel 81. I henhold til en normal praksis og i kraft af artikel 14 i forordning (EF) nr. 659/99 skal en sådan støtte betales tilbage, medmindre det er i modstrid med et generelt princip i fællesskabslovgivningen. I den foreliggende sag er det Kommissionens opfattelse, at der ikke er noget princip, der gør sig gældende i

⁽⁶⁰⁾ Se Domstolens kendelser af 21. maj 1980, sag C-73/79 Kommissionen mod Italien (Saml. 1980, s. 1533, punkt 11), af 15. juni 1993, sag C-225/91, Kommissionen mod Matra SA, (Saml. 1993 I, s. 3203, punkt 41) og af 19. september 2000, sag C-156/98, Kommissionen mod Tyskland, (Saml. 2000 I, s. 6857, punkt 78).

⁽⁶¹⁾ *Matra*-dommen, punkt 42 og 43, se fodnote 61.

⁽⁶²⁾ Kommissionens beslutning 1999/271/EF af 9. december 1999 vedrørende en procedure i henhold til EF-traktatens artikel 85 (IV/34466 — Græske færger) (EFT L 109 af 27.4.1999, s. 24), bekræftet på dette punkt af kendelse afsagt af Domstolen i Første Instans den 11. december 2003, sag T-61/99, Kommissionen mod *Adriatica di Navigazione* (endnu ikke offentliggjort).

⁽⁶³⁾ I henhold til Kommissionens tolkning i meddelelse C(2004) 43 om Fællesskabets retningslinjer for så vidt angår statsstøtte til søtransportområdet, se fodnote 39.

forbindelse med tilbagebetalingen af støtten, og mere specifikt, at selskabet *Adriatica* rimeligvis ikke kunne forvente at modtage den pågældende støtte, mens det var med i en aftale med sine konkurrenter. Eventuelle vanskeligheder i forbindelse med tilbagebetalingen af støtten har ikke karakter af særlige omstændigheder. Italien skal derfor træffe alle fornødne foranstaltninger med henblik på at kræve støtten tilbagebetalt fra støttemodtageren.

- (172) Denne beslutning vedrører udelukkende elementer i forbindelse med statsstøtten og lader anvendelsen af traktatens øvrige bestemmelser uberørt, særligt for så vidt angår lovgivningen om licitation og koncession af tjenesteydelser.

VEDTAGET FØLGENDE BESLUTNING:

Artikel 1

1. Med undtagelse af bestemmelserne i stk. 2, er støtten, som Italien har udbetalt til fordel for *Adriatica* fra 1. januar 1992 som kompensation for levering af en tjenesteydelse, uforenelig med fællesmarkedet i henhold til traktatens artikel 86, stk. 2.
2. Den udbetalte støtte til fordel for *Adriatica* i perioden januar 1992 til juli 1994 i forbindelse med trafikken Brindisi-Korfu-Igoumenitsa-Patrasso er uforenelig med fællesmarkedet.
3. Italien skal træffe de fornødne foranstaltninger med henblik på at kræve den til selskabet *Adriatica* ulovligt udbetalte støtte indeholdt i stk. 2 tilbagebetalt.

Tilbagebetalingen skal ske uopholdeligt i henhold til de procedurer, som fremgår af den nationale lovgivning, forudsat at disse giver mulighed for omgående og effektiv gennemførelse af beslutningen.

Den støtte, som kræves tilbagebetalt, indeholder renter, som betales fra det tidspunkt, hvor den ulovlige støtte var til støttemodtagerens rådighed, indtil den tilbagebetales. Renten beregnes på grundlag af den grundrentesats, der anvendes til beregningen af den ækvivalente støtte inden for rammerne af den regionale støtteordning, og på korrekt grundlag, i henhold til det, som fremgår af Kommissionens meddelelse om de rentesatser, der skal anvendes ved tilbagebetaling af ulovlig statsstøtte.

4. Fra 1. januar 2004 skal al virksomhed i forbindelse med de af de italienske myndigheder til *Adriatica* pålagte tjenesteydelser bogføres separat for hver enkelt af de pågældende ruter.

Artikel 2

1. Støtten, som Italien har udbetalt til fordel for *Siremar*, *Saremar* og *Toremar* fra 1. januar 1992 som kompensation for levering af en tjenesteydelse, er forenelig med fællesmarkedet i overensstemmelse med traktatens artikel 86, stk. 2.
2. Fra 1. januar 2004 skal al virksomhed i forbindelse med de af de italienske myndigheder til *Siremar*, *Saremar* og *Toremar* pålagte tjenesteydelser bogføres separat for hver enkelt af de pågældende ruter.

Artikel 3

1. Støtten, som Italien har udbetalt til fordel for *Caremar* fra 1. januar 1992, som kompensation for levering af en tjenesteydelse, er forenelig med fællesmarkedet i henhold til traktatens artikel 86, stk. 2.

2. Inden og ikke senere end den 1. september 2004 forpligter Italien sig til:
- a) at afskaffe den til *Caremar* udbetalte støtte for levering af regelmæssige tjenesteydelser i form af hurtig passagerbefordring på ruten Napoli-Capri
 - b) at nedsætte kapaciteten, med hensyn til udbuddet af pladser, på de regelmæssige tjenesteydelser i form af hurtig passagerbefordring på ruten Napoli-Procida-Ischia, fra 1 142 260 til 633 200 pladser i vinterperioden og fra 683 200 til 520 400 pladser i sommerperioden
 - c) at begrænse den til *Caremar* udbetalte støtte for levering af regelmæssige tjenesteydelser i form af hurtig passagerbefordring på ruten Napoli-Procida-Ischia til dækning af nettodriftsunderskuddet på tjenesteydelserne
 - d) at føre separat regnskab med al virksomhed i forbindelse med de af de italienske myndigheder til *Caremar* pålagte tjenesteydelser for hver enkelt af de pågældende ruter.

Artikel 4

Forpligtelserne vedrørende reduktionen af kapaciteten i medfør af artikel 3 er implementeret i den interministerielle afgørelse om regulering af de regionale selskabers femårsplan for perioden 2005-2008.

Artikel 5

En hvilken som helst varig, delvis eller fuldstændig ændring af *Adriaticas*, *Siremars*, *Saremars*, *Toremars* og *Caremars* udbudte serviceniveau, der er af en sådan karakter, at det medfører en støtteforøgelse, skal anmeldes til Kommissionen på forhånd.

Artikel 6

Italien underretter senest to måneder efter meddelelsen af denne beslutning Kommissionen om, hvilke foranstaltninger der er truffet for at efterkomme beslutningen.

Artikel 7

Denne beslutning er rettet til Den Italienske Republik.

Udfærdiget i Bruxelles, den 16. marts 2004.

På Kommissionens vegne

Loyola DE PALACIO

Næstformand