

Europeiska unionens officiella tidning

L 53

Svensk utgåva

Lagstiftning

fyrtioåttonde årgången

26 februari 2005

Innehållsförteckning

I *Rättsakter vilkas publicering är obligatorisk*

Kommissionens förordning (EG) nr 322/2005 av den 25 februari 2005 om fastställande av schablonvärden vid import för bestämning av ingångspriset för vissa frukter och grönsaker	1
Kommissionens förordning (EG) nr 323/2005 av den 25 februari 2005 om fastställande av högsta stödbelopp för grädde, smör och koncentrerat smör för den 158:e särskilda anbudsinfordran som utförs inom ramen för den stående anbudsinfordran som avses i förordning (EG) nr 2571/97	3
Kommissionens förordning (EG) nr 324/2005 av den 25 februari 2005 om fastställande av lägsta försäljningspris för smör för den 158:e särskilda anbudsinfordran som utförs inom ramen för den stående anbudsinfordran som avses i förordning (EG) nr 2571/97	5
Kommissionens förordning (EG) nr 325/2005 av den 25 februari 2005 om fastställande av det högsta stödbeloppet för koncentrerat smör för den 330:e särskilda anbudsinfordran som görs inom ramen för den stående anbudsinfordran som avses i förordning (EEG) nr 429/90	7
Kommissionens förordning (EG) nr 326/2005 av den 25 februari 2005 om den 14:e enskilda anbudsinfordran som görs inom ramen för den stående anbudsinfordran som avses i förordning (EG) nr 2771/1999	8
Kommissionens förordning (EG) nr 327/2005 av den 25 februari 2005 om den 77:e enskilda anbudsinfordran som görs inom ramen för den stående anbudsinfordran som avses i förordning (EG) nr 2799/1999	9
Kommissionens förordning (EG) nr 328/2005 av den 25 februari 2005 om den 13:e enskilda anbudsinfordran inom ramen för den stående anbudsinfordran som avses i förordning (EG) nr 214/2001	10
Kommissionens förordning (EG) nr 329/2005 av den 25 februari 2005 om fastställande av vissa preliminära kvantiteter och individuella tak för utfärdande av importlicenser för import av bananer till gemenskapen för andra kvartalet 2005, inom ramen för tullkvoterna A/B och C	11
Kommissionens förordning (EG) nr 330/2005 av den 25 februari 2005 om fastställande av vissa preliminära kvantiteter och övre gränser för utfärdande av licenser inom ramen för tilläggskvantiteten för import av bananer till de nya medlemsstaterna under andra kvartalet 2005	13

Pris: 18 EUR

(Fortsättning på nästa sida.)

SV

De rättsakter vilkas titlar är tryckta med fin stil är sådana rättsakter som har avseende på den löpande handläggningen av jordbrukspolitiska frågor. De har normalt begränsad giltighetstid.

Beträffande alla övriga rättsakter gäller att titlarna är tryckta med fet stil och föregås av en asterisk.

★ Kommissionens förordning (EG) nr 331/2005 av den 25 februari 2005 om fastställande av det stöd som avses i rådets förordning (EG) nr 1255/1999 för privat lagring av smör och grädde samt om undantag från förordning (EG) nr 2771/1999	15
★ Kommissionens förordning (EG) nr 332/2005 av den 25 februari 2005 om betalning av bidraget för export till Kroatien av produkter med KN-nummer 0406 som omfattas av licenser för vilka en ansökan lämnades in före den 1 juni 2003	17
Kommissionens förordning (EG) nr 333/2005 av den 25 februari 2005 om fastställande av det korrek-tionsbelopp som tillämpas på exportbidraget för spannmål	18
Kommissionens förordning (EG) nr 334/2005 av den 25 februari 2005 om fastställande av bidragen för de produkter ur spannmåls- och rissektorn som levereras i form av gemensamt eller nationellt livsmedelsbistånd	20
Kommissionens förordning (EG) nr 335/2005 av den 25 februari 2005 om utfärdande av importli-censer för vitlök som importeras inom ramen för den autonoma tullkvot som öppnades genom förordning (EG) nr 218/2005	22
Kommissionens förordning (EG) nr 336/2005 av den 25 februari 2005 om utfärdande av importli-censer för svampkonserver som importeras inom ramen för den autonoma tullkvot som öppnades genom förordning (EG) nr 220/2005	23
Kommissionens förordning (EG) nr 337/2005 av den 25 februari 2005 om tillfälligt upphörande med uppköp av smör i vissa medlemsstater	24
Kommissionens förordning (EG) nr 338/2005 av den 25 februari 2005 om fastställande av det högsta exportbidraget för helt slipat ångbehandlat (parboiled) långkornigt B-ris till vissa tredje länder inom ramen för det anbuds-förfarande som avses i förordning (EG) nr 2032/2004	25
Kommissionens förordning (EG) nr 339/2005 av den 25 februari 2005 om anbud som lämnats in inom ramen för det anbuds-förfarande för bidrag för leverans av från ytterskalet befriat, långkornigt B-ris till Réunion som avses i förordning (EG) nr 2033/2004	26
Kommissionens förordning (EG) nr 340/2005 av den 25 februari 2005 om exportanbud som lämnats för helt slipat rundkornigt, mellankornigt och långkornigt A-ris avsett för vissa tredje länder inom ramen för det anbuds-förfarande som avses i förordning (EG) nr 2031/2004	27
★ Kommissionens förordning (EG) nr 341/2005 av den 25 februari 2005 om ändring av förord-ningarna (EG) nr 1432/94 och (EG) nr 1458/2003 när det gäller den maximala kvantitet som licensansökningar för import av griskött får avse	28

II Rättsakter vilkas publicering inte är obligatorisk

Kommissionen

2005/163/EG:

★ Kommissionens beslut av den 16 mars 2004 om det statliga stöd som Italien har genomfört till förmån för rederierna Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar och Toremar (Gruppo Tirrenia) (delgivet med nr K(2004) 470) ⁽¹⁾	29
---	----



⁽¹⁾ Text av betydelse för EES

- ★ **Kommissionens beslut av den 8 september 2004 om det statliga stöd som Belgien planerar att genomföra till förmån för Stora Enso Langerbrugge (delgivet med nr K(2004) 3351) ⁽¹⁾** 66
-

Rättelser

- ★ Rättelse till kommissionens förordning (EG) nr 1582/2004 av den 8 september 2004 om inledande av en undersökning rörande eventuellt kringgående av de antidumpningsåtgärder som genom rådets förordning (EG) nr 1470/2001 införts beträffande import av integrerade elektroniska kompaktlysrör med ursprung i Folkrepubliken Kina genom import av integrerade elektroniska kompaktlysrör som avsänts från Republiken Filippinerna, Islamiska republiken Pakistan och Socialistiska republiken Vietnam, oavsett om produkten deklarerats ha sitt ursprung i Republiken Filippinerna, Islamiska republiken Pakistan respektive Socialistiska republiken Vietnam eller ej, och om registrering av sådan import (EUT L 289 av den 10.9.2004) 78
- ★ Rättelse till kommissionens förordning (EG) nr 305/2005 av den 19 oktober 2004 om ändring av rådets förordning (EG) nr 312/2003 vad beträffar tullkvoter för vissa produkter med ursprung i Chile (EUT L 52 av den 25.2.2005) 78



⁽¹⁾ Text av betydelse för EES

I

(Rättsakter vilkas publicering är obligatorisk)

KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EG) nr 322/2005

av den 25 februari 2005

om fastställande av schablonvärden vid import för bestämning av ingångspriset för vissa frukter och grönsaker

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR ANTAGIT
DENNA FÖRORDNING

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen,

med beaktande av kommissionens förordning (EG) nr 3223/94 av den 21 december 1994 om tillämpningsföreskrifter för importordningen för frukt och grönsaker⁽¹⁾, särskilt artikel 4.1 i denna, och

av följande skäl:

- (1) I förordning (EG) nr 3223/94 anges som tillämpning av resultaten av de multilaterala förhandlingarna i Uruguay-rundan kriterierna för kommissionens fastställande av schablonvärdena vid import från tredje land för de pro-

dukter och de perioder som anges i bilagan till den förordningen.

- (2) Vid tillämpningen av dessa kriterier bör schablonvärdena vid import fastställas till de nivåer som anges i bilagan till denna förordning.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

De schablonvärden vid import som avses i artikel 4 i förordning (EG) nr 3223/94 skall fastställas enligt tabellen i bilagan.

Artikel 2

Denna förordning träder i kraft den 26 februari 2005.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den 25 februari 2005.

På kommissionens vägnar
J. M. SILVA RODRÍGUEZ
Generaldirektör för jordbruk och
landsbygdsutveckling

⁽¹⁾ EGT L 337, 24.12.1994, s. 66. Förordningen senast ändrad genom förordning (EG) nr 1947/2002 (EGT L 299, 1.11.2002, s. 17).

BILAGA

till kommissionens förordning av den 25 februari 2005 om fastställande av schablonvärden vid import för bestämning av ingångsriset för vissa frukter och grönsaker

(EUR/100 kg)		
KN-nr	Kod för tredjeland ⁽¹⁾	Schablonvärde vid import
0702 00 00	052	121,9
	204	66,1
	212	151,1
	624	193,8
	999	133,2
0707 00 05	052	173,6
	068	152,0
	204	115,9
	220	230,6
	999	168,0
0709 10 00	220	36,6
	999	36,6
0709 90 70	052	190,8
	204	176,4
	999	183,6
0805 10 20	052	56,3
	204	46,4
	212	50,5
	220	39,2
	624	67,5
	999	52,0
0805 20 10	204	87,1
	624	84,0
	999	85,6
0805 20 30, 0805 20 50, 0805 20 70, 0805 20 90	052	59,6
	204	97,6
	400	84,9
	464	56,0
	624	87,7
	662	49,9
	999	72,6
0805 50 10	052	56,5
	999	56,5
0808 10 80	400	107,9
	404	96,3
	508	80,2
	512	95,5
	524	56,8
	528	76,5
	720	51,1
	999	80,6
0808 20 50	388	79,3
	400	95,6
	512	58,7
	528	69,1
	999	75,7

⁽¹⁾ Landsbeteckningar som fastställs i kommissionens förordning (EG) nr 2081/2003 (EUT L 313, 28.11.2003, s. 11). Koden "999" betecknar "övriga ursprung".

KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EG) nr 323/2005**av den 25 februari 2005****om fastställande av högsta stödbelopp för grädde, smör och koncentrerat smör för den 158:e särskilda anbudsinfordran som utförs inom ramen för den stående anbudsinfordran som avses i förordning (EG) nr 2571/97**

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen,

med beaktande av rådets förordning (EG) nr 1255/1999 av den 17 maj 1999 om den gemensamma organisationen av marknaden för mjölk och mjölkprodukter⁽¹⁾, särskilt artikel 10 i denna, och

av följande skäl:

- (1) I enlighet med kommissionens förordning (EG) nr 2571/97 av den 15 december 1997 om försäljningen av smör till sänkta priser och beviljandet av stöd för grädde, smör och koncentrerat smör avsett att användas i framställningen av konditorivaror, glass och andra livsmedel⁽²⁾ använder interventionsorganen sig av anbudsinfordran för försäljning av vissa kvantiteter interventions-smör som de innehar och beviljande av stöd för grädde, smör och koncentrerat smör. I artikel 18 i den förordningen fastställs att det med hänsyn till de anbud som inlämnas för varje enskild anbudsinfordran skall bestämmas ett lägsta försäljningspris för smör och ett högsta

stödbelopp för grädde, smör och koncentrerat smör som kan varieras enligt det avsedda användningsområdet, fetthalten i smöret och iblandningsförfarandet, eller också skall det fattas beslut om att inget kontrakt skall tilldelas med avseende på en anbudsinfordran. Förädlings-säkerhetens eller -säkerheternas belopp bör bestämmas i enlighet med detta.

- (2) De åtgärder som föreskrivs i denna förordning är förenliga med yttrandet från Förvaltningskommittén för mjölk och mjölkprodukter.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

För den 158:e särskilda anbudsinfordran inom ramen för den stående anbudsinfordran som avses i förordning (EG) nr 2571/97, skall det högsta stödbeloppet och beloppen på säkerheterna för förädling fastställas enligt tabellen i bilagan.

Artikel 2

Denna förordning träder i kraft den 26 februari 2005.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den 25 februari 2005.

På kommissionens vägnar

Mariann FISCHER BOEL

Ledamot av kommissionen

⁽¹⁾ EGT L 160, 26.6.1999, s. 48. Förordningen senast ändrad genom kommissionens förordning (EG) nr 186/2004 (EUT L 29, 3.2.2004, s. 6).

⁽²⁾ EGT L 350, 20.12.1997, s. 3. Förordningen senast ändrad genom förordning (EG) nr 2250/2004 (EUT L 381, 28.12.2004, s. 25).

BILAGA

till kommissionens förordning av den 25 februari 2005 om fastställande av högsta stödbelopp för grädde, smör och koncentrerat smör för den 158:e enskilda anbudsinfördran som utförs inom ramen för den stående anbudsinfördran som avses i förordning (EG) nr 2571/97

(EUR/100 kg)

Formel		A		B	
Iblandningsförfarande		Med spårämnen	Utan spårämnen	Med spårämnen	Utan spårämnen
Högsta stödbelopp	Smör \geq 82 %	56	52	55,5	52
	Smör < 82 %	54,5	50,8	—	49,75
	Koncentrerat smör	67,5	63,5	67	63,5
	Grädde			26	22
Förädlingssäkerhet	Smör	62	—	61	—
	Koncentrerat smör	74	—	74	—
	Grädde	—	—	29	—

KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EG) nr 324/2005**av den 25 februari 2005****om fastställande av lägsta försäljningspris för smör för den 158:e särskilda anbudsinfordran som utförs inom ramen för den stående anbudsinfordran som avses i förordning (EG) nr 2571/97**

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen,

med beaktande av rådets förordning (EG) nr 1255/1999 av den 17 maj 1999 om den gemensamma organisationen av marknaden för mjölk och mjölkprodukter⁽¹⁾, särskilt artikel 10 i denna, och

av följande skäl:

- (1) I enlighet med kommissionens förordning (EG) nr 2571/97 av den 15 december 1997 om försäljningen av smör till sänkta priser och beviljandet av stöd för grädde, smör och koncentrerat smör avsett att användas i framställningen av konditorivaror, glass och andra livsmedel⁽²⁾, använder interventionsorganen sig av anbudsinfordran för försäljning av vissa kvantiteter interventions-smör som de innehar och beviljande av stöd för grädde, smör och koncentrerat smör. I artikel 18 i den förordningen fastställs att det med hänsyn till de anbud som inlämnas för varje enskild anbudsinfordran skall bestämmas ett lägsta försäljningspris för smör och ett högsta stödbelopp för grädde, smör och koncentrerat smör som

kan varieras enligt det avsedda användningsområdet, fetthalten i smöret och iblandningsförfarandet, eller också skall det fattas beslut om att inget kontrakt skall tilldelas med avseende på en anbudsinfordran. Förädlingssäkerhetens eller -säkerheternas belopp bör bestämmas i enlighet med detta.

- (2) De åtgärder som föreskrivs i denna förordning är förenliga med yttrandet från Förvaltningskommittén för mjölk och mjölkprodukter.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

För den 158:e särskilda anbudsinfordran inom ramen för den stående anbudsinfordran som avses i förordning (EG) nr 2571/97, skall det lägsta försäljningspriset för interventions-smör och beloppen på säkerheterna för förädling fastställas enligt tabellen i bilagan.

Artikel 2

Denna förordning träder i kraft den 26 februari 2005.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den 25 februari 2005.

På kommissionens vägnar

Mariann FISCHER BOEL

Ledamot av kommissionen

⁽¹⁾ EGT L 160, 26.6.1999, s. 48. Förordningen senast ändrad genom kommissionens förordning (EG) nr 186/2004 (EUT L 29, 3.2.2004, s. 6).

⁽²⁾ EGT L 350, 20.12.1997, s. 3. Förordningen senast ändrad genom förordning (EG) nr 2250/2004 (EUT L 381, 28.12.2004, s. 25).

BILAGA

till kommissionens förordning av den 25 februari 2005 om fastställande av lägsta försäljningspris för smör för den 158:e enskilda anbudsinfördran som utförs inom ramen för den stående anbudsinfördran som avses i förordning (EG) nr 2571/97

(EUR/100 kg)

Formel		A		B	
Iblandningsförfarande		Med spårämnen	Utan spårämnen	Med spårämnen	Utan spårämnen
Lägsta försäljningspris	Smör \geq 82 %	Oförändrat	—	210	—
		Koncentrerat	—	—	—
Förädlings säkerhet		Oförändrat	—	73	—
		Koncentrerat	—	—	—

KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EG) nr 325/2005

av den 25 februari 2005

**om fastställande av det högsta stödbeloppet för koncentrerat smör för den 330:e särskilda
anbudsinfördran som görs inom ramen för den stående anbudsinfördran som avses i förordning
(EEG) nr 429/90**

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen,

med beaktande av rådets förordning (EG) nr 1255/1999 av den 17 maj 1999 om den gemensamma organisationen av marknaden för mjölk och mjölkprodukter⁽¹⁾, särskilt artikel 10 i denna, och

av följande skäl:

- (1) I enlighet med kommissionens förordning (EEG) nr 429/90 av den 20 februari 1990 om beviljande genom anbudsinfördran av stöd för koncentrerat smör avsett för direkt förbrukning inom gemenskapen⁽²⁾ använder interventionsorganen stående anbudsinfördran för beviljande av stöd för koncentrerat smör. Artikel 6 i ovan nämnda förordning fastställer att med beaktande av de anbud som inkommit i samband med en särskild anbudsinfördran bör det bestämmas ett högsta stödbelopp för koncentrerat smör med en fetthalt av minst 96 % eller också bör beslut fattas om att inget kontrakt skall tilldelas. Beloppet på säkerheten för slutanvändningen bör bestämmas i enlighet med detta.

- (2) Med beaktande av de anbud som mottagits bör det högsta stödbeloppet fastställas till den nivå, som anges nedan, och säkerheten för slutanvändningen bestämmas enligt detta.

- (3) De åtgärder som föreskrivs i denna förordning är förenliga med yttrandet från Förvaltningskommittén för mjölk och mjölkprodukter.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

För den 330:e särskilda anbudsinfördran som görs inom ramen för den stående anbudsinfördran som avses i förordning (EEG) nr 429/90 fastställs ett högsta stödbelopp och säkerheten för slutanvändning på följande sätt:

- | | |
|--------------------------------|------------------|
| — Högsta stödbelopp: | 66,6 EUR/100 kg. |
| — Säkerhet för slutanvändning: | 74 EUR/100 kg. |

Artikel 2

Denna förordning träder i kraft den 26 februari 2005.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den 25 februari 2005.

På kommissionens vägnar

Mariann FISCHER BOEL

Ledamot av kommissionen

⁽¹⁾ EGT L 160, 26.6.1999, s. 48. Förordningen senast ändrad genom kommissionens förordning (EG) nr 186/2004 (EUT L 29, 3.2.2004, s. 6).

⁽²⁾ EGT L 45, 21.2.1990, s. 8. Förordningen senast ändrad genom förordning (EG) nr 2250/2004 (EUT L 381, 28.12.2004, s. 25).

KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EG) nr 326/2005**av den 25 februari 2005****om den 14:e enskilda anbudsinfördran som görs inom ramen för den stående anbudsinfördran som avses i förordning (EG) nr 2771/1999**

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen,

med beaktande av rådets förordning (EG) nr 1255/1999 av den 17 maj 1999 om den gemensamma organisationen av marknaden för mjölk och mjölkprodukter⁽¹⁾, särskilt artikel 10 c i denna, och

av följande skäl:

- (1) Enligt artikel 21 i kommissionens förordning (EG) nr 2771/1999 av den 16 december 1999 om tillämpningsföreskrifter till rådets förordning (EG) nr 1255/1999 när det gäller interventionsåtgärder på marknaden för smör och grädde⁽²⁾ har interventionsorganen bjudit ut vissa kvantiteter smör som de innehar till försäljning genom stående anbudsinfördran.
- (2) Mot bakgrund av de anbud som mottagits inom ramen för varje enskild anbudsinfördran måste det fastställas ett lägsta försäljningspris eller fattas ett beslut om att det

inte skall tilldelas några kvantiteter, i enlighet med artikel 24a i förordning (EG) nr 2771/1999.

- (3) Granskning av de mottagna anbuden åstadkommer att inget kontrakt skall tilldelas.
- (4) De åtgärder som föreskrivs i denna förordning är förenliga med yttrandet från Förvaltningskommittén för mjölk och mjölkprodukter.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Inom den 14:e enskilda anbudsinfördran enligt förordning (EG) nr 2771/1999, för vilken tidsfristen för inlämnande av anbud löpte ut den 22 februari 2005, skall inget kontrakt tilldelas.

Artikel 2

Denna förordning träder i kraft den 26 februari 2005.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den 25 februari 2005.

På kommissionens vägnar

Mariann FISCHER BOEL

Ledamot av kommissionen

⁽¹⁾ EGT L 160, 26.6.1999, s. 48. Förordningen senast ändrad genom kommissionens förordning (EG) nr 186/2004 (EUT L 29, 3.2.2004, s. 6).

⁽²⁾ EGT L 333, 24.12.1999, s. 11. Förordningen senast ändrad genom förordning (EG) nr 2250/2004 (EUT L 381, 28.12.2004, s. 25).

KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EG) nr 327/2005**av den 25 februari 2005****om den 77:e enskilda anbudsinfordran som görs inom ramen för den stående anbudsinfordran som avses i förordning (EG) nr 2799/1999**

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen,

med beaktande av rådets förordning (EG) nr 1255/1999 av den 17 maj 1999 om den gemensamma organisationen av marknaden för mjölk och mjölkprodukter⁽¹⁾, särskilt artikel 10 i denna, och

av följande skäl:

- (1) I enlighet med artikel 26 i kommissionens förordning (EG) nr 2799/1999 av den 17 december 1999 om tillämpningsföreskrifter för rådets förordning (EG) nr 1255/1999 beträffande beviljande av stöd för skummjölk och skummjölkspulver avsedda att användas till foder samt försäljning av sådant skummjölkspulver⁽²⁾, har interventionsorganen öppnat en stående anbudsinfordran för vissa kvantiteter skummjölkspulver som de innehar.
- (2) I enlighet med artikel 30 i förordning (EG) nr 2799/1999 bör ett lägsta försäljningspris fastställas

med beaktande av de anbud som mottagits under varje enskild anbudsinfordran, eller också bör beslut fattas om att inte anta något anbud.

- (3) Granskning av de mottagna anbuden åstadkommer att inget kontrakt skall tilldelas.
- (4) De åtgärder som föreskrivs i denna förordning är förenliga med yttrandet från Förvaltningskommittén för mjölk och mjölkprodukter.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

För den 77:e enskilda anbudsinfordran som görs inom ramen för den stående anbudsinfordran som avses i förordning (EG) nr 2799/1999 och för vilken den sista dag för inlämnande av anbud är den 22 februari 2005, skall inget kontrakt tilldelas.

Artikel 2

Denna förordning träder i kraft den 26 februari 2005.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den 25 februari 2005.

På kommissionens vägnar

Mariann FISCHER BOEL

Ledamot av kommissionen

⁽¹⁾ EGT L 160, 26.6.1999, s. 48. Förordningen ändrad genom kommissionens förordning (EG) nr 186/2004 (EUT L 29, 3.2.2004, s. 6).

⁽²⁾ EGT L 340, 31.12.1999, s. 3. Förordningen senast ändrad genom förordning (EG) nr 2250/2004 (EUT L 381, 28.12.2004, s. 25).

KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EG) nr 328/2005**av den 25 februari 2005****om den 13:e enskilda anbudsinfordran inom ramen för den stående anbudsinfordran som avses i förordning (EG) nr 214/2001**

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen,

med beaktande av rådets förordning (EG) nr 1255/1999 av den 17 maj 1999 om den gemensamma organisationen av marknaden för mjölk och mjölkprodukter⁽¹⁾, särskilt artikel 10 c i denna, och

av följande skäl:

- (1) I enlighet med artikel 21 i kommissionens förordning (EG) nr 214/2001 av den 12 januari 2001 om tillämpningsföreskrifter till rådets förordning (EG) nr 1255/1999 beträffande interventionsåtgärder på marknaden för skummjörkspulver⁽²⁾ har interventionsorganen genom stående anbudsinfordran bjudit ut vissa kvantiteter skummjörkspulver som de innehar till försäljning.
- (2) På grundval av de anbud som mottas för varje enskild anbudsinfordran skall det, i enlighet med artikel 24a i

förordning (EG) nr 214/2001, fastställas ett lägsta försäljningspris eller beslutas att inget anbud skall antas.

- (3) Granskning av de mottagna anbuden åstadkommer att inget kontrakt skall tilldelas.
- (4) De åtgärder som föreskrivs i denna förordning är förenliga med yttrandet från Förvaltningskommittén för mjölk och mjölkprodukter.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

För den 13:e enskilda anbudsinfordran i enlighet med förordning (EG) nr 214/2001, för vilken tidsfristen för inlämnande av anbud löpte ut den 22 februari 2005, skall inget kontrakt tilldelas.

Artikel 2

Denna förordning träder i kraft den 26 februari 2005.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den 25 februari 2005.

På kommissionens vägnar

Mariann FISCHER BOEL

Ledamot av kommissionen

⁽¹⁾ EGT L 160, 26.6.1999, s. 48. Förordningen senast ändrad genom kommissionens förordning (EG) nr 186/2004 (EUT L 29, 3.2.2004, s. 6).

⁽²⁾ EGT L 37, 7.2.2001, s. 100. Förordningen senast ändrad genom förordning (EG) nr 2250/2004 (EUT L 381, 28.12.2004, s. 25).

KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EG) nr 329/2005

av den 25 februari 2005

om fastställande av vissa preliminära kvantiteter och individuella tak för utfärdande av importlicenser för import av bananer till gemenskapen för andra kvartalet 2005, inom ramen för tullkvoterna A/B och C

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen,

med beaktande av rådets förordning (EEG) nr 404/93 av den 13 februari 1993 om den gemensamma organisationen av marknaden för bananer⁽¹⁾, särskilt artikel 20 i denna, och

av följande skäl:

(1) I artikel 14.1 i kommissionens förordning (EG) nr 896/2001 av den 7 maj 2001 om tillämpningsföreskrifter för rådets förordning (EEG) nr 404/93 när det gäller importsystemet för bananer i gemenskapen⁽²⁾ föreskrivs att en preliminär kvantitet uttryckt som en fast procentsats av de kvantiteter som är tillgängliga inom var och en av tullkvoterna A/B och C enligt artikel 18.1 i förordning (EEG) nr 404/93 får fastställas för utfärdande av importlicenser för vart och ett av årets tre första kvartal.

(2) De uppgifter som rör, för det första, de kvantiteter bananer som salufördes i gemenskapen under 2004, särskilt den faktiska importen framför allt under det andra kvartalet, och, för det andra, försörjnings- och konsumtionsprognoserna för gemenskapsmarknaden för samma andra kvartal 2005, visar på att preliminära kvantiteter måste fastställas för tullkvoterna A/B och C i syfte att garantera lämplig försörjning i gemenskapen samt oavbrutna handelsflöden mellan produktion och marknad.

(3) Enligt artikel 14.2 i förordning (EG) nr 896/2001 bör det, på grundval av samma uppgifter, fastställas för vilken högsta kvantitet som varje aktör kan ansöka om licens för andra kvartalet 2005.

(4) Eftersom den här förordningen måste vara i kraft redan innan inlämningsperioden för licensansökningar för andra kvartalet 2005 inleds, bör det föreskrivas att förordningen träder i kraft omedelbart.

⁽¹⁾ EGT L 47, 25.2.1993, s. 1. Förordningen senast ändrad genom 2003 års anslutningsakt.

⁽²⁾ EGT L 126, 8.5.2001, s. 6. Förordningen senast ändrad genom förordning (EG) nr 838/2004 (EUT L 127, 29.4.2004, s. 52).

(5) Den här förordningen skall gälla aktörer etablerade i gemenskapen enligt situationen den 30 april 2004 eftersom det i kommissionens förordning (EG) nr 1892/2004⁽³⁾ föreskrivs övergångsåtgärder för import av bananer till gemenskapen med anledning av Tjeckiens, Estlands, Cyperns, Lettlands, Litauens, Ungerns, Maltas, Polens, Sloveniens och Slovakiens anslutning.

(6) De åtgärder som föreskrivs i denna förordning är förenliga med yttrandet från Förvaltningskommittén för bananer.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Den preliminära kvantitet som i artikel 14.1 i förordning (EG) nr 896/2001 avses för utfärdande av importlicenser för bananer inom tullkvoterna enligt artikel 18.1 i förordning (EEG) nr 404/93 fastställs härmed för det andra kvartalet 2005 till

— 29 % för kvantiteter tillgängliga för traditionella aktörer och icke-traditionella aktörer etablerade i gemenskapen enligt situationen den 30 april 2004, inom tullkvoterna A/B,

— 29 % för kvantiteter tillgängliga för traditionella aktörer och icke-traditionella aktörer etablerade i gemenskapen enligt situationen den 30 april 2004, inom tullkvot C.

Artikel 2

Den högsta tillåtna kvantitet som i artikel 14.2 i förordning (EG) nr 896/2001 avses för licensansökningar för import av bananer inom tullkvoterna enligt artikel 18.1 i förordning (EEG) nr 404/93 fastställs härmed för det andra kvartalet 2005 till

a) 29 % av den referenskvantitet som fastställts och anmälts i enlighet med artiklarna 4 och 5 i förordning (EG) nr 896/2001 för traditionella aktörer etablerade i gemenskapen enligt situationen den 30 april 2004, inom tullkvoterna A/B,

⁽³⁾ EUT L 328, 30.10.2004, s. 50.

- b) 29 % av den referenskvantitet som fastställts och anmälts i enlighet med artikel 9.3 i förordning (EG) nr 896/2001 för icke-traditionella aktörer etablerade i gemenskapen enligt situationen den 30 april 2004, inom tullkvoterna A/B,
- c) 29 % av den referenskvantitet som fastställts och anmälts i enlighet med artiklarna 4 och 5 i förordning (EG) nr 896/2001 för traditionella aktörer etablerade i gemenskapen enligt situationen den 30 april 2004, inom tullkvot C,
- d) 29 % av den referenskvantitet som fastställts och anmälts i enlighet med artikel 9.3 i förordning (EG) nr 896/2001 för icke-traditionella aktörer etablerade i gemenskapen enligt situationen den 30 april 2004, inom tullkvot C.

Artikel 3

Denna förordning träder i kraft samma dag som den offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den 25 februari 2005.

På kommissionens vägnar

Mariann FISCHER BOEL

Ledamot av kommissionen

KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EG) nr 330/2005

av den 25 februari 2005

om fastställande av vissa preliminära kvantiteter och övre gränser för utfärdande av licenser inom ramen för tilläggskvantiteten för import av bananer till de nya medlemsstaterna under andra kvartalet 2005

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen,

med beaktande av Anslutningsfördraget för Tjeckien, Estland, Cypern, Lettland, Litauen, Ungern, Malta, Polen, Slovenien och Slovakien,

med beaktande av Anslutningsakten för Tjeckien, Estland, Cypern, Lettland, Litauen, Ungern, Malta, Polen, Slovenien och Slovakien, särskilt artikel 41.1 i denna,

med beaktande av rådets förordning (EEG) nr 404/93 av den 13 februari 1993 om den gemensamma organisationen av marknaden för bananer⁽¹⁾, och

av följande skäl:

- (1) Kommissionens förordning (EG) nr 1892/2004⁽²⁾ innehåller de övergångsbestämmelser för 2005 som behövs för att underlätta övergången från den befintliga ordningen i de nya medlemsstaterna före anslutningen till den importordning som fastställs i den gemensamma organisationen av marknaden för bananer. För att säkra marknadsutbudet, framför allt i de nya medlemsstaterna, fastställs i den förordningen för en övergångsperiod en tilläggskvantitet för utfärdande av importlicenser. Denna tilläggskvantitet måste förvaltas med hjälp av de mekanismer och instrument som införts genom kommissionens förordning (EG) nr 896/2001 av den 7 maj 2001 om tillämpningsföreskrifter för rådets förordning (EEG) nr 404/93 när det gäller importsystemet för bananer i gemenskapen⁽³⁾.

⁽¹⁾ EGT L 47, 25.2.1993, s. 1. Förordningen senast ändrad genom 2003 års anslutningsakt.

⁽²⁾ EUT L 328, 30.10.2004, s. 50.

⁽³⁾ EGT L 126, 8.5.2001, s. 6. Förordningen senast ändrad genom förordning (EG) nr 838/2004 (EUT L 127, 29.4.2004, s. 52).

- (2) Enligt artikel 14.1 och 14.2 i kommissionens förordning (EG) nr 896/2001 får det fastställas preliminära kvantiteter och övre gränser för utfärdande av importlicenser för vart och ett av årets första tre kvartal.

- (3) När det gäller att fastställa dessa preliminära kvantiteter och övre gränser, är det lämpligt att tillämpa de procentsatser som anges för förvaltningen av tullkvoterna A/B och C i kommissionens förordning (EG) nr 329/2005⁽⁴⁾ för att garantera ett tillräckligt utbud och ett fortsatt flöde mellan produktions- och försäljningssektorerna.

- (4) Den här förordningen bör träda i kraft omedelbart, eftersom den måste börja tillämpas innan perioden för inlämning av licensansökningar för det andra kvartalet 2005 inleds.

- (5) Förordningen måste gälla aktörer som är etablerade i gemenskapen och som registrerats i enlighet med artiklarna 5 och 6 i förordning (EG) nr 1892/2004.

- (6) De åtgärder som föreskrivs i denna förordning är förenliga med yttrandet från Förvaltningskommittén för bananer.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Inom ramen för tilläggskvantiteten i artikel 3.1 i förordning (EG) nr 1892/2004 fastställs härmed den preliminära kvantitet som avses i artikel 14.1 i förordning (EG) nr 896/2001, för utfärdande av importlicenser för bananer för andra kvartalet 2005, till 29 % av den kvantitet som enligt artikel 4.2 i förordning (EG) nr 1892/2004 är tillgänglig för traditionella respektive icke-traditionella aktörer.

⁽⁴⁾ Se sidan 11 i detta nummer av EUT.

Artikel 2

Inom ramen för tilläggskvantiteten i artikel 3.1 i förordning (EG) nr 1892/2004 fastställs härmed den maximala tillåtna kvantitet som avses i artikel 14.2 i förordning (EG) nr 896/2001 för licensansökningar för import av bananer för andra kvartalet 2005 till

- a) 29 % av den särskilda referenskvantitet som meddelats enligt artikel 5.5 i förordning (EG) nr 1892/2004, för en traditionell aktör,

- b) 29 % av den särskilda tilldelning som meddelats enligt artikel 6.6 i förordning (EG) nr 1892/2004, för en icke-traditionell aktör.

Artikel 3

Denna förordning träder i kraft samma dag som den offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den 25 februari 2005.

På kommissionens vägnar
Mariann FISCHER BOEL
Ledamot av kommissionen

KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EG) nr 331/2005

av den 25 februari 2005

om fastställande av det stöd som avses i rådets förordning (EG) nr 1255/1999 för privat lagring av smör och grädde samt om undantag från förordning (EG) nr 2771/1999

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen,

med beaktande av rådets förordning (EG) nr 1255/1999 av den 17 maj 1999 om den gemensamma organisationen av marknaden för mjölk och mjölkprodukter⁽¹⁾, särskilt artikel 10 i denna, och

av följande skäl:

(1) I artikel 34.2 i kommissionens förordning (EG) nr 2771/1999 av den 16 december 1999 om tillämpningsföreskrifter till rådets förordning (EG) nr 1255/1999 när det gäller interventionsåtgärder på marknaden för smör och grädde⁽²⁾ anges att det stödbelopp för privat lagring som avses i artikel 6.3 i förordning (EG) nr 1255/1999 skall fastställas varje år.

(2) I artikel 6.3 tredje stycket i förordning (EG) nr 1255/1999 anges att stödet skall fastställas med hänsyn till lagringskostnaderna och den sannolika utvecklingen av priserna på färskt smör och lagrat smör.

(3) När det gäller lagringskostnaderna bör särskilt kostnaderna för inlagring och uttag av de berörda produkterna, dagskostnad för kylagring och den finansiella kostnaden för lagring beaktas.

(4) När det gäller den sannolika prisutvecklingen bör hänsyn tas till de minskningar av interventionspriset för smör som anges i artikel 4.1 i förordning (EG) nr 1255/1999 och de sänkta marknadspriser för färskt smör och lagrat smör som förväntas bli följden av dessa, och högre stöd bör beviljas ansökningar om kontrakt som tas emot före den 1 juli 2005.

(5) För att undvika överdrivna ansökningar om privat lagring före detta datum bör en vägledande kvantitet och ett anmälningssystem som gör det möjligt för kommissionen att fastställa när denna kvantitet är nådd införas för perioden fram till den 1 juli 2005. Den vägledande kvantiteten bör fastställas med hänsyn till hur stora kvantiteter som har omfattats av lagringskontrakt under de senaste åren.

(6) I artikel 29.1 i förordning (EG) nr 2771/1999 anges att inlagring måste göras mellan den 15 mars och den 15 augusti. Den nuvarande situationen på smörmarknaden motiverar att datumet för inlagring av smör och grädde under 2005 tidigareläggs till den 1 mars. Därför bör det göras ett undantag från den artikeln.

(7) De åtgärder som föreskrivs i denna förordning är förenliga med yttrandet från Förvaltningskommittén för mjölk och mjölkprodukter.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

1. Det stöd som avses i artikel 6.3 i förordning (EG) nr 1255/1999 skall beräknas per ton smör eller smörekvivalent för kontrakt som sluts 2005 på grundval av följande faktorer:

a) För alla kontrakt:

— 17,92 euro för fastställda lagringskostnader,

— 0,33 euro för kostnaden för kylagring för varje dags kontrakterad lagring,

— ett belopp per dag för kontraktssänlig lagring, beräknat på grundval av 90 % av det interventionspris för smör som gäller den dag då den kontraktssänliga lagringen inleds och på grundval av en årlig ränta på 2,25 %, och

b) 102,60 euro för kontrakt som har slutits på grundval av ansökningar som mottogs av interventionsorganen före den 1 juli 2005.

⁽¹⁾ EGT L 160, 26.6.1999, s. 48. Förordningen senast ändrad genom kommissionens förordning (EG) nr 186/2004 (EUT L 29, 3.2.2004, s. 6).

⁽²⁾ EGT L 333, 24.12.1999, s. 11. Förordningen senast ändrad genom förordning (EG) nr 2250/2004 (EUT L 381, 28.12.2004, s. 25).

2. Interventionsorganet skall registrera datum för mottagande av ansökningar om att sluta ett kontrakt i enlighet med artikel 30.1 i förordning (EG) nr 2771/1999 samt motsvarande kvantiteter och tillverkningsdatum och den plats där smöret lagras.

Medlemsstaterna skall senast kl. 12.00 (lokal tid Bryssel) varje tisdag informera kommissionen om hur stora kvantiteter som omfattas av den föregående veckans ansökningar. När kommissionen har meddelat medlemsstaterna att ansökningarna har nått 80 000 ton skall medlemsstaterna varje dag före kl. 12.00 (lokal tid Bryssel) informera kommissionen om hur stora kvantiteter som omfattas av den föregående dagens ansökningar.

3. Kommissionen kommer att upphäva tillämpningen av punkt 1 b och punkt 2 när det konstateras att de ansökningar som avses i punkt 1 b har nått 110 000 ton.

Artikel 2

Genom undantag från artikel 29.1 i förordning (EG) nr 2771/1999 får inlagring under 2005 göras från och med den 1 mars.

Artikel 3

Denna förordning träder i kraft dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den 25 februari 2005.

På kommissionens vägnar
Mariann FISCHER BOEL
Ledamot av kommissionen

KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EG) nr 332/2005**av den 25 februari 2005****om betalning av bidraget för export till Kroatien av produkter med KN-nummer 0406 som omfattas av licenser för vilka en ansökan lämnades in före den 1 juni 2003**

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen,

med beaktande av rådets förordning (EG) nr 1255/1999 av den 17 maj 1999 om den gemensamma organisationen av marknaden för mjölk och mjölkprodukter⁽¹⁾, särskilt artiklarna 26.3 och 31.14 i denna, och

av följande skäl:

- (1) I syfte att förhindra snedvridning av handeln föreskrivs det i artikel 2 i kommissionens förordning (EG) nr 951/2003 av den 28 maj 2003 om undantag från förordning (EG) nr 174/1999 om fastställande av särskilda tillämpningsföreskrifter till rådets förordning (EEG) nr 804/68 i fråga om exportlicenser och exportbidrag inom sektorn för mjölk och mjölkprodukter och från förordning (EG) nr 800/1999 om gemensamma tillämpningsföreskrifter för systemet med exportbidrag för jordbruksprodukter⁽²⁾ att det inte får betalas ut något bidrag för licenser som från och med den 1 juni 2003 används för export till Kroatien av produkter med KN-nummer 0406, om det i fält 7 i dessa licenser anges en annan destination än Kroatien.
- (2) Den rätt till bidrag som uppstår genom exportlicenser för vilka det har lämnats in en ansökan före det datum då en förordning träder i kraft bör inte beröras av denna bestämmelse.

(3) Den begränsning som infördes genom artikel 2 i förordning (EG) nr 951/2003 bör därför endast gälla för licenser för vilka en ansökan lämnats in från och med den 1 juni 2003.

(4) De åtgärder som föreskrivs i denna förordning är förenliga med yttrandet från Förvaltningskommittén för mjölk och mjölkprodukter.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Det skall betalas ut bidrag för export till Kroatien av produkter med KN-nummer 0406 som omfattas av licenser för vilka en ansökan lämnades in före den 1 juni 2003 och i vilka det i fält 7 anges en annan destination än Kroatien inom destinationszon I, enligt definitionen i artikel 15.3 i kommissionens förordning (EG) nr 174/1999⁽³⁾.

Artikel 22

Denna förordning träder i kraft den tredje dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Den skall tillämpas från och med den 1 juni 2003.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den 25 februari 2005.

På kommissionens vägnar

Mariann FISCHER BOEL

Ledamot av kommissionen

⁽¹⁾ EGT L 160, 26.6.1999, s. 48. Förordningen senast ändrad genom kommissionens förordning (EG) nr 186/2004 (EUT L 29, 3.2.2004, s. 6).

⁽²⁾ EUT L 133, 29.5.2003, s. 82. Förordningen upphävd genom förordning (EG) nr 1948/2003 (EUT L 287, 5.11.2003, s. 13).

⁽³⁾ EGT L 20, 27.1.1999, s. 8.

KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EG) nr 333/2005**av den 25 februari 2005****om fastställande av det korrektionsbelopp som tillämpas på exportbidraget för spannmål**

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen,

med beaktande av rådets förordning (EG) nr 1784/2003 av den 29 september 2003 om den gemensamma organisationen av marknaden för spannmål⁽¹⁾, särskilt artikel 15.2 i denna, och av följande skäl:

- (1) Artikel 14.2 i förordning (EG) nr 1784/2003 fastställer att det exportbidrag som gäller för spannmål den dag då ansökan om exportlicens lämnas in, på begäran måste tillämpas för export som sker under exportlicensens giltighetstid. I det fallet måste ett korrektionsbelopp tillämpas på exportbidraget.
- (2) Enligt kommissionens förordning (EG) nr 1501/95 av den 29 juni 1995 om vissa närmare bestämmelser till rådets förordning (EEG) nr 1766/92 om beviljande av exportbidrag för spannmål och om de åtgärder som skall vidtas vid störningar på marknaden för spannmål⁽²⁾, är det möjligt att fastställa ett korrektionsbelopp för de produkter som anges i artikel 1.1 c i förordning (EEG) nr 1766/92⁽³⁾. Detta korrektionsbelopp skall beräknas med hänsyn tagen till de faktorer som anges i artikel 1 i förordning (EG) nr 1501/95.

- (3) Förhållandena på världsmarknaden, eller de särskilda krav som vissa marknader ställer, kan göra det nödvändigt att variera korrektionsbeloppet i enlighet med destination.
- (4) Korrektionsbeloppet skall fastställas enligt samma förfarande som exportbidraget. Det får ändras under tiden mellan två fastställelser.
- (5) Till följd av att bestämmelserna ovan tillämpas måste korrektionsbeloppet vara det som fastställs i bilagan till denna förordning.
- (6) De åtgärder som föreskrivs i denna förordning är förenliga med yttrandet från Förvaltningskommittén för spannmål.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Det korrektionsbelopp som avses i artikel 1.1 a–c i förordning (EG) nr 1784/2003 och som tillämpas på förutfastställda exportbidrag för spannmål med undantag av malt skall vara det som anges i bilagan till den här förordningen.

Artikel 2

Denna förordning träder i kraft den 1 mars 2005.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den 25 februari 2005.

På kommissionens vägnar

Mariann FISCHER BOEL

Ledamot av kommissionen

⁽¹⁾ EUT L 270, 21.10.2003, s. 78.

⁽²⁾ EGT L 147, 30.6.1995, s. 7. Förordningen senast ändrad genom förordning (EG) nr 1431/2003 (EUT L 203, 12.8.2003, s. 16).

⁽³⁾ EGT L 181, 1.7.1992, s. 21. Förordningen senast ändrad genom förordning (EG) nr 1104/2003 (EUT L 158, 27.6.2003, s. 1).

BILAGA

till kommissionens förordning av den 25 februari 2005 om fastställande av det korrektionsbelopp som tillämpas på exportbidraget för spannmål

(EUR/t)

Produktnummer	Bestämmelseland	Nuvarande 3	Period 1 4	Period 2 5	Period 3 6	Period 4 7	Period 5 8	Period 6 9
1001 10 00 9200	—	—	—	—	—	—	—	—
1001 10 00 9400	A00	0	0	0	0	—	—	—
1001 90 91 9000	—	—	—	—	—	—	—	—
1001 90 99 9000	C01	0	-0,46	-0,92	-0,92	—	—	—
1002 00 00 9000	A00	0	0	0	0	—	—	—
1003 00 10 9000	—	—	—	—	—	—	—	—
1003 00 90 9000	C02	0	-0,46	-0,92	-0,92	—	—	—
1004 00 00 9200	—	—	—	—	—	—	—	—
1004 00 00 9400	C03	0	-0,46	-0,92	-0,92	—	—	—
1005 10 90 9000	—	—	—	—	—	—	—	—
1005 90 00 9000	A00	0	0	0	0	—	—	—
1007 00 90 9000	—	—	—	—	—	—	—	—
1008 20 00 9000	—	—	—	—	—	—	—	—
1101 00 11 9000	—	—	—	—	—	—	—	—
1101 00 15 9100	C01	0	-0,63	-1,26	-1,26	—	—	—
1101 00 15 9130	C01	0	-0,59	-1,18	-1,18	—	—	—
1101 00 15 9150	C01	0	-0,54	-1,09	-1,09	—	—	—
1101 00 15 9170	C01	0	-0,50	-1,00	-1,00	—	—	—
1101 00 15 9180	C01	0	-0,47	-0,94	-0,94	—	—	—
1101 00 15 9190	—	—	—	—	—	—	—	—
1101 00 90 9000	—	—	—	—	—	—	—	—
1102 10 00 9500	A00	0	0	0	0	—	—	—
1102 10 00 9700	A00	0	0	0	0	—	—	—
1102 10 00 9900	—	—	—	—	—	—	—	—
1103 11 10 9200	A00	0	0	0	0	—	—	—
1103 11 10 9400	A00	0	0	0	0	—	—	—
1103 11 10 9900	—	—	—	—	—	—	—	—
1103 11 90 9200	A00	0	0	0	0	—	—	—
1103 11 90 9800	—	—	—	—	—	—	—	—

Anm.: Produktkoderna och destinationskoderna för serie "A" fastställs i kommissionens förordning (EEG) nr 3846/87 (ECT L 366, 24.12.1987, s. 1) i dess ändrade lydelse.

De numeriska destinationskoderna fastställs i förordning (EG) nr 2081/2003 (EUT L 313, 28.11.2003, s. 11).

C01: Alla tredjeländer utom Albanien, Bulgarien, Rumänien, Kroatien, Bosnien och Hercegovina, Serbien och Montenegro, f.d. jugoslaviska republiken Makedonien, Liechtenstein och Schweiz.

C02: Algeriet, Saudiarabien, Bahrain, Egypten, Förenade Arabemiraten, Iran, Irak, Israel, Jordanien, Kuwait, Libanon, Libyen, Marocko, Mauretanien, Oman, Qatar, Syrien, Tunisien och Jemen.

C03: Alla tredjeländer utom Bulgarien, Norge, Rumänien, Schweiz och Liechtenstein.

KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EG) nr 334/2005**av den 25 februari 2005****om fastställande av bidragen för de produkter ur spannmåls- och rissektorn som levereras i form av gemensamt eller nationellt livsmedelsbistånd**

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen,

med beaktande av rådets förordning (EG) nr 1784/2003 av den 29 september 2003 om den gemensamma organisationen av marknaden för spannmål⁽¹⁾, särskilt i artikel 13.3 i denna,

med beaktande av rådets förordning (EG) nr 3072/95 av den 22 december 1995 om den gemensamma organisationen av marknaden för ris⁽²⁾, särskilt artikel 13.3 i denna, och

av följande skäl:

- (1) Artikel 2 i rådets förordning (EEG) nr 2681/74 av den 21 oktober 1974 om gemenskapsfinansiering av utgifter i samband med leverans av jordbruksprodukter som livsmedelsbistånd⁽³⁾ fastställer att den kostnadsandel, som motsvarar de exportbidrag för produkterna i fråga som är fastställda enligt gemenskapens bestämmelser, skall debiteras garantisektionen inom Europeiska utvecklings- och garantifonden för jordbruket.
- (2) För att göra det enklare att göra upp och förvalta budgeten för gemenskapens livsmedelsbiståndsaktioner och för att göra det möjligt för medlemsstaterna att sätta sig in i hur omfattande gemenskapens deltagande är i finansieringen av nationella livsmedelsbiståndsaktioner, bör nivån på de bidrag som beviljas för de aktionerna fastställas.

(3) De allmänna bestämmelser och genomförandebestämmelser som fastställs i artikel 13 i förordning (EG) nr 1784/2003 och i artikel 13 i förordning (EG) nr 3072/95 om exportbidrag skall också tillämpas på det ovannämnda förfarandet.

(4) De särskilda kriterierna för att beräkna exportbidraget för ris anges i artikel 13 i förordning (EG) nr 3072/95.

(5) De åtgärder som föreskrivs i denna förordning är förenliga med yttrandet från Förvaltningskommittén för spannmål.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

För gemensam och nationell livsmedelsbiståndsverksamhet, som äger rum inom ramen för internationella överenskommelser eller andra tilläggsprogram och övriga gemenskapsåtgärder för gratisleveranser, skall de bidrag som gäller för produkter ur spannmåls- och rissektorn vara de som anges i bilagan.

Artikel 2

Denna förordning träder i kraft den 1 mars 2005.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den 25 februari 2005.

På kommissionens vägnar

Mariann FISCHER BOEL

Ledamot av kommissionen

⁽¹⁾ EUT L 270, 21.10.2003, s. 78.

⁽²⁾ EGT L 329, 30.12.1995, s. 18. Förordningen senast ändrad genom kommissionens förordning (EG) nr 411/2002 (EGT L 62, 5.3.2002, s. 27).

⁽³⁾ EGT L 288, 25.10.1974, s. 1.

BILAGA

till Kommissionens förordning av den 25 februari 2005 om fastställande av bidragen för de produkter ur spannmåls- och rissektorn som levereras i form av gemensamt eller nationellt livsmedelsbistånd

(EUR/t)

Produktnummer	Bidrag
1001 10 00 9400	0,00
1001 90 99 9000	0,00
1002 00 00 9000	0,00
1003 00 90 9000	0,00
1005 90 00 9000	0,00
1006 30 92 9100	0,00
1006 30 92 9900	0,00
1006 30 94 9100	0,00
1006 30 94 9900	0,00
1006 30 96 9100	0,00
1006 30 96 9900	0,00
1006 30 98 9100	0,00
1006 30 98 9900	0,00
1006 30 65 9900	0,00
1007 00 90 9000	0,00
1101 00 15 9100	0,00
1101 00 15 9130	0,00
1102 10 00 9500	0,00
1102 20 10 9200	56,00
1102 20 10 9400	48,00
1103 11 10 9200	0,00
1103 13 10 9100	72,00
1104 12 90 9100	0,00

Obs.: Produktnumren är definierade i kommissionens förordning (EEG) nr 3846/87 (EGT L 366, 24.12.1987, s. 1), ändrad.

KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EG) nr 335/2005**av den 25 februari 2005****om utfärdande av importlicenser för vitlök som importeras inom ramen för den autonoma tullkvot som öppnades genom förordning (EG) nr 218/2005**

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen,

med beaktande av kommissionens förordning (EG) nr 218/2005 av den 10 februari 2005 om öppnande och förvaltning av en autonom tullkvot för vitlök⁽¹⁾, särskilt artikel 6.3 i denna, och

av följande skäl:

De ansökningar om importlicenser som har kommit från traditionella och nya importörer till de behöriga myndigheterna i medlemsstaterna enligt artikel 4.1 i förordning (EG) nr 218/2005 överstiger de tillgängliga kvantiteterna. Därför är det lämpligt att fastställa i vilken omfattning licenserna kan utfärdas.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

1. De importlicenser för vilka ansökan gjordes enligt artikel 4.1 i förordning (EG) nr 218/2005 av traditionella importörer, och som medlemsstaterna sedan skickat till kommissionen den 22 februari 2005 skall utfärdas för 2,985 % av den begärda kvantiteten.

2. De importlicenser för vilka ansökan gjordes enligt artikel 4.1 i förordning (EG) nr 218/2005 av nya importörer, och som medlemsstaterna sedan skickat till kommissionen den 22 februari 2005 skall utfärdas för 0,741 % av den begärda kvantiteten.

Artikel 2

Denna förordning träder i kraft den 28 februari 2005.

Den skall tillämpas till och med den 30 juni 2005.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel, den 25 februari 2005.

På kommissionens vägnar
J. M. SILVA RODRÍGUEZ
Generaldirektör för jordbruk och
landsbygdsutveckling

⁽¹⁾ EUT L 39, 11.2.2005, s. 5.

KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EG) nr 336/2005**av den 25 februari 2005****om utfärdande av importlicenser för svampkonserver som importeras inom ramen för den autonoma tullkvot som öppnades genom förordning (EG) nr 220/2005**

EUROPEISKA GEMSKAPERNAS KOMMISSION HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen,

med beaktande av kommissionens förordning (EG) nr 220/2005 av den 10 februari 2005 om öppnande och förvaltning av en autonom tullkvot för svampkonserver⁽¹⁾, särskilt artikel 6.3 i denna, och

av följande skäl:

De ansökningar om importlicenser som har kommit från traditionella och nya importörer till de behöriga myndigheterna i medlemsstaterna enligt artikel 4.1 i förordning (EG) nr 220/2005 överstiger de tillgängliga kvantiteterna. Därför är det lämpligt att fastställa i vilken omfattning licenserna kan utfärdas.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

1. De importlicenser för vilka ansökan gjordes enligt artikel 4.1 i förordning (EG) nr 220/2005 av traditionella importörer, och som medlemsstaterna sedan skickat till kommissionen den 22 februari 2005, skall utfärdas för 7,853 % av den begärda kvantiteten.

2. De importlicenser för vilka ansökan gjordes enligt artikel 4.1 i förordning (EG) nr 220/2005 av nya importörer, och som medlemsstaterna sedan skickat till kommissionen den 22 februari 2005, skall utfärdas för 9,615 % av den begärda kvantiteten.

Artikel 2

Denna förordning träder i kraft den 28 februari 2005.

Den skall tillämpas till och med den 30 juni 2005.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den 25 februari 2005.

På kommissionens vägnar

J. M. SILVA RODRÍGUEZ

Generaldirektör för jordbruk och
landsbygdsutveckling

⁽¹⁾ EUT L 39, 11.2.2005, s. 11.

KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EG) nr 337/2005
av den 25 februari 2005
om tillfälligt upphörande med uppköp av smör i vissa medlemsstater

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen,

med beaktande av rådets förordning (EG) nr 1255/1999 av den 17 maj 1999 om den gemensamma organisationen av marknaden för mjölk och mjölkprodukter⁽¹⁾,

med beaktande av kommissionens förordning (EG) nr 2771/1999 av den 16 december 1999 om tillämpningsföreskrifter till rådets förordning (EG) nr 1255/1999 när det gäller interventionsåtgärder på marknaden för smör och grädde⁽²⁾, särskilt artikel 2 i denna, och

av följande skäl:

- (1) Enligt artikel 2 i förordning (EG) nr 2771/1999 skall kommissionen inleda respektive avbryta uppköp så snart det i en medlemsstat konstateras att det nationella marknadspriset under två på varandra följande veckor är lägre än 92 % av interventionspriset, respektive uppgår till 92 % eller mer av interventionspriset.

- (2) Den senaste förteckningen över medlemsstater i vilka interventionsuppköpen tillfälligt skall upphöra fastställs i kommissionens förordning (EG) nr 1487/2004⁽³⁾. Denna förteckning bör uppdateras med tanke på de nya marknadspriser som Italien, Tjeckien, Tyskland, Slovenien och Ungern meddelat i enlighet med artikel 8 i förordning (EG) nr 2771/1999. Av tydlighets skull bör förteckningen ersättas och förordning (EG) nr 1487/2004 upphävas.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Uppköp av smör enligt artikel 6.1 i förordning (EG) nr 1255/1999 skall tillfälligt upphöra i Belgien, Tjeckien, Danmark, Cypern, Ungern, Malta, Grekland, Frankrike, Luxemburg, Nederländerna, Österrike, Slovakien, Slovenien, Finland, Sverige och Förenade kungariket.

Artikel 2

Förordning (EG) nr 1487/2004 skall upphöra att gälla.

Artikel 3

Denna förordning träder i kraft den 26 februari 2005.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den 25 februari 2005.

På kommissionens vägnar
Mariann FISCHER BOEL
Ledamot av kommissionen

⁽¹⁾ EGT L 160, 26.6.1999, s. 48. Förordningen senast ändrad genom kommissionens förordning (EG) nr 186/2004 (EUT L 29, 3.2.2004, s. 6).

⁽²⁾ EGT L 333, 24.12.1999, s. 11. Förordningen senast ändrad genom förordning (EG) nr 1932/2004 (EUT L 333, 9.11.2004, s. 4).

⁽³⁾ EUT L 273, 21.8.2004, s. 11.

KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EG) nr 338/2005**av den 25 februari 2005****om fastställande av det högsta exportbidraget för helt slipat ångbehandlat (parboiled) långkornigt B-ris till vissa tredje länder inom ramen för det anbudsförfarande som avses i förordning (EG) nr 2032/2004**

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen,

med beaktande av rådets förordning (EG) nr 1785/2003 av den 29 september 2003 om den gemensamma organisationen av marknaden för ris⁽¹⁾, särskilt artikel 14.3 i denna, och

av följande skäl:

- (1) Genom kommissionens förordning (EG) nr 2032/2004⁽²⁾ ges möjlighet för ett anbudsförfarande för exportbidrag för ris.
- (2) På grundval av lämnade anbud kan kommissionen i enlighet med artikel 5 i kommissionens förordning (EEG) nr 584/75⁽³⁾, och i enlighet med det förfarande som föreskrivs i artikel 26.2 i förordning (EG) nr 1785/2003 besluta om fastställande av ett högsta exportbidrag. Vid fastställandet bör de kriterier som föreskrivs i artikel 14.4 i förordning (EG) nr 1785/2003 särskilt beaktas. Anbudsförandet beviljas varje anbudsgivare vars anbud är lika med eller lägre än det högsta exportbidraget.

(3) Tillämpningen av de ovannämnda kriterierna på den nuvarande marknadssituationen för ifrågavarande ris medför att det högsta exportbidraget fastställs till det belopp som anges i artikel 1.

(4) De åtgärder som föreskrivs i denna förordning är förenliga med yttrandet från Förvaltningskommittén för spannmål.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Det högsta exportbidraget för helt slipat ångbehandlat (parboiled) långkornigt B-ris avsett för vissa tredje länder, skall på grundval av anbud som lämnats in från och med den 21 till den 24 februari 2005 fastställas till 60,00 EUR/t inom ramen för det anbudsförfarande som avses i förordning (EG) nr 2032/2004.

Artikel 2

Denna förordning träder i kraft den 26 februari 2005.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den 25 februari 2005.

På kommissionens vägnar
Mariann FISCHER BOEL
Ledamot av kommissionen

⁽¹⁾ EUT L 270, 21.10.2003, s. 96.

⁽²⁾ EUT L 353, 27.11.2004, s. 6.

⁽³⁾ EGT L 61, 7.3.1975, s. 25. Förordningen senast ändrad genom (EG) nr 1948/2002 (EGT L 299, 1.11.2002, s. 18).

KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EG) nr 339/2005**av den 25 februari 2005****om anbud som lämnats in inom ramen för det anbuds-förfarande för bidrag för leverans av från ytterskalet befriat, långkornigt B-ris till Réunion som avses i förordning (EG) nr 2033/2004**

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen,

med beaktande av rådets förordning (EG) nr 1785/2003 av den 29 september 2003 om den gemensamma organisationen av marknaden för ris⁽¹⁾, särskilt artikel 5.3 i denna,

med beaktande av kommissionens förordning (EEG) nr 2692/89 av den 6 september 1989 om tillämpningsföreskrifter för export av ris till Réunion⁽²⁾, särskilt artikel 9.1 i denna, och

av följande skäl:

- (1) Genom kommissionens förordning (EG) nr 2033/2004⁽³⁾ öppnades en anbudsinfordran för fastställandet av den subvention som skall utgå för leverans av ris till Réunion.
- (2) På grundval av lämnade anbud kan kommissionen i enlighet med artikel 9 i förordning (EEG) nr 2692/89 och i enlighet med det förfarande som föreskrivs i artikel 26.2 i förordning (EG) nr 1785/2003 besluta att inte fullfölja anbuds-förfarandet.

(3) Med hänsyn till de kriterier som föreskrivs i artiklarna 2 och 3 i förordning (EEG) nr 2692/89 är det inte nödvändigt att fastställa en maximisubvention.

(4) De åtgärder som föreskrivs i denna förordning är förenliga med yttrandet från Förvaltningskommittén för spannmål.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Förfarandet med de anbud som lämnats från och med den 21 till och med den 24 februari 2005 inom ramen för anbudsinfordran för fastställande av den subvention som skall utgå för leverans av långkornigt råris B under KN-nummer 1006 20 98 avsett för Réunion, vilket avses i förordning (EG) nr 2033/2004, skall inte fullföljas.

Artikel 2

Denna förordning träder i kraft den 26 februari 2005.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den 25 februari 2005.

På kommissionens vägnar

Mariann FISCHER BOEL

Ledamot av kommissionen

⁽¹⁾ EUT L 270, 21.10.2003, s. 96.

⁽²⁾ EGT L 261, 7.9.1989, s. 8. Förordningen senast ändrad genom förordning (EG) nr 1275/2004 (EUT L 241, 13.7.2004, s. 8).

⁽³⁾ EUT L 353, 27.11.2004, s. 9.

KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EG) nr 340/2005**av den 25 februari 2005****om exportanbud som lämnats för helt slipat rundkornigt, mellankornigt och långkornigt A-ris avsett för vissa tredje länder inom ramen för det anbudsförfarande som avses i förordning (EG) nr 2031/2004**

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen,

med beaktande av rådets förordning (EG) nr 1785/2003 av den 29 september 2003 om den gemensamma organisationen av marknaden för ris⁽¹⁾, särskilt artikel 14.3 i denna, och

av följande skäl:

- (1) Genom kommissionens förordning (EG) nr 2031/2004⁽²⁾ ges möjlighet för ett anbudsförfarande för exportbidrag för ris.
- (2) På grundval av lämnade anbud kan kommissionen i enlighet med artikel 5 i kommissionens förordning (EEG) nr 584/75⁽³⁾ i enlighet med det förfarande som föreskrivs i artikel 26.2 i förordning (EG) nr 1785/2003 besluta att inte fullfölja anbudsförandet.

(3) Med hänsyn särskilt till de kriterier som föreskrivs i artikel 14.4 i förordning (EG) nr 1785/2003 är det inte nödvändigt att fastställa ett maximalt exportbidrag.

(4) De åtgärder som föreskrivs i denna förordning är förenliga med yttrandet från Förvaltningskommittén för spannmål.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Förfarandet med de anbud som lämnats från och med den 21 till och med den 24 februari 2005 inom ramen för anbudsförandet för det exportbidrag för helt slipat rundkornigt, mellankornigt och långkornigt A-ris avsett för vissa tredje länder som avses i förordning (EG) nr 2031/2004 skall inte fullföljas.

Artikel 2

Denna förordning träder i kraft den 26 februari 2005.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den 25 februari 2005.

På kommissionens vägnar
Mariann FISCHER BOEL
Ledamot av kommissionen

⁽¹⁾ EUT L 270, 21.10.2003, s. 96.

⁽²⁾ EUT L 353, 27.11.2004, s. 3.

⁽³⁾ EGT L 61, 7.3.1975, s. 25. Förordningen senast ändrat genom förordning (EG) nr 1948/2002 (EGT L 299, 1.11.2002, s. 18).

KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EG) nr 341/2005

av den 25 februari 2005

om ändring av förordningarna (EG) nr 1432/94 och (EG) nr 1458/2003 när det gäller den maximala kvantitet som licensansökningar för import av griskött får avse

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen,

med beaktande av rådets förordning (EEG) nr 2759/75 av den 29 oktober 1975 om den gemensamma organisationen av marknaden för griskött⁽¹⁾, särskilt artikel 11.1 i denna,

med beaktande av rådets förordning (EG) nr 774/94 av den 29 mars 1994 om öppnande och förvaltning av vissa gemenskaps-tullkvoter för nötkött av hög kvalitet, griskött, fjäderfäkött, vete och blandsäd samt kli och andra restprodukter⁽²⁾, särskilt artikel 7 i denna,

med beaktande av rådets förordning (EG) nr 1095/96 av den 18 juni 1996 om genomförande av medgivandena i lista CXL som fastställts sedan förhandlingarna enligt GATT artikel XXIV.6 avslutats⁽³⁾, särskilt artikel 1 i denna, och

av följande skäl:

- (1) Det öppnas importkvoter för griskött genom kommissionens förordning (EG) nr 1432/94 av den 22 juni 1994 om tillämpningsföreskrifter för griskött till den importordning som föreskrivs i rådets förordning (EG) nr 774/94 om öppnande och förvaltning av vissa gemenskapstullkvoter för griskött och vissa andra jordbruksprodukter⁽⁴⁾ och kommissionens förordning (EG) nr 1458/2003 av den 18 augusti 2003 om öppnande och förvaltning av tullkvoter för griskött⁽⁵⁾. Dessutom fastställs precisa villkor för aktörernas tillgång till kvoterna.

- (2) De båda importkvoterna har i allmänhet inte utnyttjats i någon större utsträckning under de senaste åren och det faktum att en licensansökan som mest får avse relativt små kvantiteter kan ha haft en negativ inverkan. För att underlätta handeln med griskött inom ramen för de båda kvoterna bör en större maximal kvantitet fastställas.

- (3) Förordningarna (EG) nr 1432/94 och (EG) nr 1458/2003 bör därför ändras.

- (4) De åtgärder som föreskrivs i denna förordning är förenliga med yttrandet från Förvaltningskommittén för griskött.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

I artikel 3 b i förordning (EG) nr 1432/94 skall "10 %" ersättas med "20 %".

Artikel 2

I artikel 4 b i förordning (EG) nr 1458/2003 skall "10 %" ersättas med "20 %".

Artikel 3

Denna förordning träder i kraft dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Det skall tillämpas på licensansökningar som lämnas in från och med den 1 mars 2005.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den 25 februari 2005.

På kommissionens vägnar

Mariann FISCHER BOEL

Ledamot av kommissionen

⁽¹⁾ EGT L 282, 1.11.1975, s. 1. Förordningen senast ändrad genom förordning (EG) nr 1365/2000 (EGT L 156, 29.6.2000, s. 5).

⁽²⁾ EGT L 91, 8.4.1994, s. 1. Förordningen ändrad genom kommissionens förordning (EG) nr 2198/95 (EGT L 221, 19.9.1995, s. 3).

⁽³⁾ EGT L 146, 20.6.1996, s. 1.

⁽⁴⁾ EGT L 156, 23.6.1994, s. 14. Förordningen senast ändrad genom förordning (EG) nr 2083/2004 (EUT L 360, 7.12.2004, s. 12).

⁽⁵⁾ EUT L 208, 19.8.2003, s. 3. Förordningen ändrad genom förordning (EG) nr 2083/2004.

II

(Rättsakter vilkas publicering inte är obligatorisk)

KOMMISSIONEN

KOMMISSIONENS BESLUT

av den 16 mars 2004

om det statliga stöd som Italien har genomfört till förmån för rederierna Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar och Toremar (Gruppo Tirrenia)

(delgivet med nr K(2004) 470)

(Endast den italienska texten är giltig)

(Text av betydelse för EES)

(2005/163/EG)

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR FATTAT DETTA BESLUT

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 88.2 första stycket i detta,

med beaktande av avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, särskilt artikel 62.1 a i detta,

efter att i enlighet med nämnda artiklar ha gett berörda parter tillfälle att yttra sig⁽¹⁾, och

av följande skäl:

I. FÖRFARANDE

- (1) Mot bakgrund av det stora antal klagomål som inkommit till kommissionen, beslutade den att inleda det förfarande som anges i artikel 88.2 i EG-fördraget avseende det stöd som utbetalats till sex företag som ingår i företagsgruppen Gruppo Tirrenia di Navigazione (nedan kallad "Tirreniagruppen"), det vill säga Tirrenia di Navigazione, Adriatica, Caremar, Saremar, Siremar och Toremar. Stödet har beviljats i form av bidrag som betalas ut direkt till varje företag i gruppen för att upprätthålla de sjötransporttjänster som tillhandahålls av dessa företag med tillämpning av sex avtal som ingicks med den italienska staten 1991. Syftet med avtalen är att garantera tillhandahållandet av sjötransporttjänster, främst mellan det italienska fastlandet, Sicilien, Sardinien och andra mindre italienska öar.
- (2) Genom en skrivelse av den 6 augusti 1999 underrättade kommissionen Italien om sitt beslut att inleda förfarandet. Genom en skrivelse av den 28 september 1999 inkom de italienska myndigheterna med sina synpunkter på detta beslut.

⁽¹⁾ EGT C 306, 23.10.1999, s. 2.

- (3) Efter beslutets offentliggörande i *Europeiska unionens officiella tidning* ⁽²⁾ inkom åtskilliga privata aktörer som tillhandahåller sjötransporter i konkurrens med företagen i Tirreniagruppen med sina synpunkter till kommissionen. Dessa synpunkter har översänts till de italienska myndigheterna som getts tillfälle att bemöta dem.
- (4) Den 18 oktober 1999 väckte Italien i en inläga till domstolen talan om ogiltigförklaring av beslutet att inleda förfarandet, såvitt det i detta beslut föreskrivs att utbetalningen av stödet skall avbrytas ⁽³⁾. Företagen Tirrenia di Navigazione, Adriatica, Caremar, Saremar, Siremar och Toremar har likaledes i en inläga till förstainstansrätten väckt talan om ogiltigförklaring enligt artikel 230.4 i fördraget ⁽⁴⁾.
- (5) Under de inledande undersökningarna begärde de italienska myndigheterna att granskningarna av företagen i Tirreniagruppen skulle behandlas separat och att man i första hand skulle fatta ett slutgiltigt beslut när det gällde företaget Tirrenia di Navigazione. Orsaken var att de italienska myndigheterna ville privatisera gruppen och börja med just Tirrenia di Navigazione och att de ville påskynda den processen avseende det företaget.
- (6) I samband med denna begäran noterade kommissionen att Tirrenia di Navigazione hade en ledande roll inom gruppen när det gällde dess finansiella och kommersiella strategi. Gruppens sex företag, som juridiskt sett är oberoende, tillhandahåller dock sina tjänster inom geografiskt sett skilda marknadssegment, med varierande konkurrens från privata italienska aktörer och från aktörer från andra medlemsstater. Kommissionen noterade dessutom att de bidrag som de italienska myndigheterna betalar ut med tillämpning av de avtal som nämns i skäl 1 är beräknade för att kompensera det redovisade nettodriftunderskottet på de linjer som trafikeras av vart och ett av ovannämnda företag och betalas ut direkt till företagen utan att gå genom Tirrenia di Navigazione. De andra delarna av det stöd som omfattas av förfarandet – investeringsstöd och stöd av skattemässig karaktär – kräver slutligen separata analyser för de olika företagen i gruppen. Kommissionen ansåg följaktligen att den kunde bifalla de italienska myndigheternas begäran och avslutade genom beslut 2001/851/EG av den 21 juni 2001 det förfarande som inletts avseende det stöd som utbetalats till företaget Tirrenia di Navigazione ⁽⁵⁾.
- (7) Detta beslut gäller det stöd som Italien har beviljat de andra fem företagen i Tirreniagruppen (nedan kallade "regionala företag"). Vid olika bilaterala möten som hållits under perioden 2001–2003 har de italienska myndigheterna, för var och en av de cirka 50 linjer som trafikeras av de fem regionala företagen, tillhandahållit upplysningar avseende de berörda marknadernas särdrag, hur den trafik som tillhandahålls av de offentliga företagen har utvecklats över den tid, den eventuella förekomsten av privata företag som bedriver verksamhet i konkurrens med de offentliga samt hur nivån på det statliga stöd som beviljats till respektive företag har utvecklats (dokument registrerade med nummer A/13408/04, A/13409/04, A/12951/04, A/13326/04, A/13330/04, A/13350/04, A/13346/04 och A/13356/04).
- (8) Några klagande företag, särskilt några privata aktörer som bedriver verksamhet i Neapelbukten i konkurrens med det regionala företaget Caremar, har dessutom i januari, februari och september 2003 inkommit till kommissionen med kompletterande upplysningar som innehåller nya uppgifter som skall beaktas inom ramen för granskningsförfarandet. De italienska myndigheterna har uppmanats att inkomma med sina synpunkter på de uppgifterna. Ett bilateralt möte ägde rum den 20 oktober 2003, med anledning av vilket de italienska myndigheterna har gjort åtaganden avseende några snabbförbindelser i Neapelbukten. Dessa åtaganden har formaliserats genom skrivelse nr 501 av den 29 oktober 2003, som inkom till kommissionen den 31 oktober 2003 (A/33506), och bekräftats genom en skrivelse daterad den 17 februari 2004 (A/13405/04). Vad beträffar Adriatica översände de italienska myndigheterna till kommissionen kompletterande upplysningar via fax den 23 februari 2004 (registrerat med nummer A/13970/04).

⁽²⁾ Se fotnot 1.

⁽³⁾ Mål C-400/99, pågående i sakfrågan. Domstolen har genom sin dom av den 9 oktober 2001 (REG 2001, s. I-7303) avslagit kommissionens begäran om att domstolen skall avvisa Italiens talan.

⁽⁴⁾ Pågående mål T-246/99.

⁽⁵⁾ EGT L 318, 4.12.2001, s. 9.

II. DETALJERAD BESKRIVNING AV STÖDET

Relevanta marknader

- (9) Adriatica tillhandahåller traditionellt följande internationella förbindelser:
- i) i mellersta och södra delen av Adriatiska havet:
 - Ancona/Durazzo (Albanien).
 - Bari/Durazzo.
 - Ancona/Spalato (Kroatien).
 - Ancona/Bar (Jugoslavien).
 - ii) i norra delen av Adriatiska havet (Istriens kust) mellan de italienska hamnarna Trieste, Grado, Lignano och de kroatiska hamnarna Pirano, Parenzo, Rovigno, Brioni.
- Fram till år 2000 trafikerade Adriatica även andra internationella linjer, bland annat följande:
- Trieste/Durazzo (Albanien).
 - Brindisi/Korfu/Igoumenitsa/Patras (Grekland).
- (10) Adriatica tillhandahåller dessutom rent lokala cabotageförbindelser med Tremitiöarna som utgår från de italienska fastlandshamnarna Ortona, Vasto, Termoli, Vieste och Manfredonia.
- (11) Adriatica tillhandahåller slutligen godstransporttjänster till och från Sicilien på följande cabotagelinjer:
- Ravenna/Catania.
 - Venedig/Catania.
 - Livorno/Catania ⁽⁶⁾.
 - Genua/Termini Imerese ⁽⁷⁾.
- (12) Större delen av företaget Adriaticas passagerartrafik avser internationella förbindelser i mellersta och södra delen av Adriatiska havet, särskilt förbindelser med Albanien (49 % av företagets totala trafikvolym) och cabotageförbindelser i Tremitiöarnas skärgård ⁽⁸⁾. När det gäller godstrafiken avser mer än 90 % av företagets totala trafikvolym cabotageförbindelserna med Sicilien och de internationella förbindelserna i mellersta och södra delen av Adriatiska havet (67 % av företagets totala godstrafikvolym) ⁽⁹⁾.
- (13) Adriatica är utsatt för ett varierande konkurrenstryck på de olika linjer som företaget trafikerar. I mellersta och södra delen av Adriatiska havet är det till exempel bara två internationella linjer som trafikerats även av andra sjöfartsaktörer, nämligen följande:
- Bari/Durazzo (Albanien), en sträcka på vilken två andra gemenskapsaktörer tillhandahåller tjänster under hela året.
 - Ancona/Spalato (Kroatien), en sträcka som trafikerats av tre andra aktörer, bland annat en gemenskapsaktör som bara tillhandahåller tjänster under högsäsong.

De reguljära linjetrafiktjänsterna med förbindelser till Grekland från hamnarna i Brindisi och Bari tillhandahölls fram till 2000 av Adriatica, men utfördes även av ett flertal andra aktörer, bland annat gemenskapsaktörer.

⁽⁶⁾ Tjänster som är överförda från företaget Tirrenia di Navigazione till Adriatica från och med den 1 februari 2001.

⁽⁷⁾ Se fotnot 6.

⁽⁸⁾ Av de 596 943 passagerare som transporterades av Adriatica under 2000 reste 397 146 på linjerna i mellersta och södra delen av Adriatiska havet – varav 334 639 mellan Italien och Albanien – och 161 024 på förbindelser med Tremitiöarnas skärgård.

⁽⁹⁾ Av de 779 223 längdmeter gods som transporterades av Adriatica under 2000, fraktades 306 124 på linjerna i mellersta och södra delen av Adriatiska havet – varav 235 542 mellan Italien och Albanien – och 473 099 på förbindelserna med Sicilien.

- (14) På marknaden för cabotage med de italienska öarna har Adriatica konkurrens från andra italienska aktörer på förbindelserna med några av öarna i Tremitiöarnas skärgård. Konkurrensen är dock inte konstant under hela året, eftersom de konkurrerande tjänsterna ligger nere under större delen av lågsäsongen. På marknaden för godstransport i cabotage med Sicilien gäller konkurrensen från andra italienska aktörer två rutter, närmare bestämt Genua/Termini Imerese⁽¹⁰⁾ och Ravenna/Catania.

Saremar

- (15) Saremar tillhandahåller enbart förbindelser med öarna belägna nordöst respektive nordväst om Sardinien, samt på linjen Santa Teresa di Gallura/Bonifacio som förbinder Sardinien med Korsika.
- (16) På dessa rutter, varav några är utsatta för konkurrens från andra gemenskapsaktörer, har Saremar sammanlagt 64 % av marknaden för passagerartransporter och 70 % av marknaden för godstransporter.
- (17) Förutom förbindelsen mellan Korsika och Sardinien kännetecknas de andra trafikerade rutterna av tämligen korta avstånd på i genomsnitt 5 sjömil, vilket i kombination med den dagliga turtätheten innebär att dessa sjöfartsförbindelser i viss mån kan liknas vid ett transportsystem för ytterstadstrafik, avsett att garantera försörjningen och rörligheten för de närliggande öarnas befolkning⁽¹¹⁾. Den här marknadens särdrag är dessutom en följd av de geografiska egenskaperna och de lokala sjöväderförhållandena som kräver en viss typ av fartyg som inte kan användas någon annanstans för andra typer av sjöfart.
- (18) Saremar är utsatt för konkurrens från andra italienska aktörer på tre av de fyra linjer som företaget trafikerar, inbegripet förbindelsen mellan Sardinien och Korsika.

Toremar

- (19) Toremar tillhandahåller tjänster enbart på rutterna för cabotage mellan fastlandet och öarna i Toskana (Elba, Gorgona, Capraia, Pianosa och Giglio). Företaget driver i huvudsak ett nät för lokala transporttjänster vars turtäthet och tidtabeller svarar mot öbefolkningens behov av försörjning och rörlighet. Egenskaperna hos det transportnät som erbjuds av Toremar innebär att det kan jämföras med ett nät för lokala transporttjänster i ett ytterstadsområde⁽¹²⁾.
- (20) På två av de sex linjer som Toremar trafikerar tillhandahåller även andra italienska aktörer tjänster under hela året.

Siremar

- (21) Siremar tillhandahåller lokala förbindelser mellan Siciliens hamnar och de mindre öar som omger Sicilien (Eoliska öarna, Pelagiska öarna, Egadiska öarna, Ustica och Pantelleria). Det är bara förbindelserna med de Eoliska öarnas skärgård, belägen norr om Sicilien, som sträcker sig ända till fastlandet (Neapel). Detta linjenät är av rent lokal karaktär och de i allmänhet korta sträckorna, turtätheten och tidtabellerna uppfyller framför allt öbefolkningens behov av rörlighet.
- (22) På förbindelserna med de Eoliska öarnas skärgård och Egadiska öarna konkurrerar Siremar med privata italienska aktörer.
- (23) Eoliska öarna har en permanent befolkning på 12 000 personer, varav 9 000 på huvudön Lipari, och betjänas av fem förbindelser som tillhandahålls av Siremar och som utgår från den sicilianska hamnen i Milazzo. Tjänsterna tillhandahålls året runt med hjälp av kombifartyg (passagerare/bilar) och snabbgående fartyg som är reserverade för passagerartransporter. På fyra av de fem linjerna konkurrerar en italiensk aktör med Siremars tjänster med hjälp av kombifartyg med begränsad kapacitet, medan en annan aktör konkurrerar med tjänsterna för snabbförbindelser på tre linjer under lågsäsong och fyra under högsäsong.

⁽¹⁰⁾ Jämförbar med linjen Genua/Palermo, som trafikeras av konkurrerande aktörer, eftersom hamnarna i Palermo och Termini Imerese bara ligger ett fåtal kilometer från varandra och kan betraktas som sinsemellan utbytbara.

⁽¹¹⁾ På de fyra reguljära linjer som trafikeras av företaget sker i genomsnitt en avgång i timmen mellan klockan 06.00 och 22.00.

⁽¹²⁾ På varje trafikerad sträcka sker i genomsnitt en avgång i timmen mellan klockan 06.00 och 22.00 från samtliga hamnar.

- (24) Vad beträffar Egadiska öarna, som är belägna nordväst om Sicilien, utgår Siremars förbindelser mellan Sicilien och de tre skärgårdsöarna från den sicilianska hamnen i Trapani. Förbindelserna tillhandahålls under hela året med hjälp av ett kombifartyg (passagerare/bilar) och två snabbgående fartyg. Det finns två privata italienska aktörer på den här marknaden. Den första erbjuder endast godstransporter, den andra erbjuder snabbförbindelser.
- (25) De andra linjerna som trafikeras av Siremar och som utgår från hamnarna i Palermo eller Agrigento har ingen konkurrens från någon privat aktör. Siremar är alltså den enda transportören som säkerställer rörligheten för befolkningen på de berörda öarna.

Caremar

- (26) Caremar täcker ett nät för lokala sjöfartsförbindelser mellan fastlandshamnarna i Neapelbukten – Neapel, Sorrento och Pozzuoli – och öarna i Neapelbukten (Capri, Ischia, Procida) samt mellan fastlandshamnarna i Formia och Anzio (Lazio) och de mindre öarna Ponza och Ventotene. De tjänster som erbjuds svarar huvudsakligen mot lokalbefolkningens behov av rörlighet.
- (27) I Neapelbukten konkurrerar Caremar med andra privata italienska aktörer på sträckorna Capri/Neapel, Capri/Sorrento, Ischia/Neapel och Procida/Neapel.
- (28) Caremar tillhandahåller – utan konkurrens – förbindelser med öarna Ponza och Ventotene, vilka trafikeras året om av kombifartyg som transporterar passagerare och bilar. Caremar konkurrerar däremot med en privat aktör i segmentet för tjänster för snabbförbindelser på rutterna Ponza/Formia och Ventotene/Formia.
- (29) Också det linjenät som trafikeras av Caremar kan jämföras med ett transportnät för ytterstadstrafik i fråga om turtäthet och tidtabeller, särskilt vad beträffar Neapelbukten.

Bidrag som betalats ut för allmän trafikplikt

Rättslig ram

- (30) I enlighet med artikel 8 i lag nr 684 av den 20 december 1974 om omstrukturering av sjöfartstjänster av överordnat nationellt intresse (nedan kallad "lag nr 684/1974") skall sjöfartsförbindelserna med de större och mindre öarna tillgodose behoven i samband med de berörda regionernas ekonomiska och sociala utveckling. Detta gäller särskilt regionerna i Syditalien. I lagen föreskrivs att de aktörer som fått i uppdrag att tillhandahålla sådana tjänster kan erhålla bidrag i enlighet med avtal om allmän trafik som löper på tjugo år.
- (31) I artikel 9 i lag nr 160 av den 5 maj 1989 om omvandling till lag, med ändringar, av lagdekret nr 77 av den 4 mars 1989 om brådskande bestämmelser om transporter och sjöfartskoncessioner (nedan kallad "lag nr 160/1989") föreskrivs att myndigheterna skall fastställa vilka linjer som skall trafikeras och den turtäthet som skall garanteras på grundval av ett tekniskt förslag från koncessionshavarna, vilka för detta ändamål vart femte år skall lägga fram en plan över de tjänster som tillhandahålls.
- (32) I lag nr 169 av den 19 maj 1975 om omorganisering av postala och kommersiella sjöfartstjänster av lokal karaktär (nedan kallad "lag nr 169/1975") föreskrivs att koncessionshavarna likaledes skall garantera tilläggstjänster för transport av post och postpaket, samt kommersiella tjänster av rent lokal karaktär.

- (33) I presidentdekret nr 501 av den 1 juni 1979 om genomförande av lag nr 684 av den 20 december 1974, tolkad och ändrad genom lag nr 373 av den 23 juni 1977 om omstrukturering av sjöfartstjänster av överordnat nationellt intresse (nedan kallat "presidentdekret nr 501/1979") fastställs de olika poster (intäkter och kostnader) som ligger till grund för beräkningen av det bidrag som betalas ut till koncessionshavarna. I presidentdekretet anges även att avgångs- och ankomsttider på de olika linjer som ovannämnda företag trafikerar skall godkännas genom ministerdekret. När det gäller fartygen fastställs i presidentdekretet att koncessionshavarna inte får använda fartyg som är äldre än 18 år och att de själva skall äga fartygen, utom i de fall ministeriet har godkänt ett undantag. Detta villkor, som förpliktar koncessionshavarna att regelbundet förnya sina flottor, är en särskild skyldighet som ålagts dessa rederier. De fartyg som används skall dessutom vara individuellt reserverade för var och en av linjerna för allmän trafik. Enligt artikel 40 får ministern för handelsflottan, förutom de ordinarie tjänsterna, förordna om tillhandahållande av kompletterande tjänster för att uppfylla extraordinarie behov i allmänhetens intresse eller särskilda trafikbehov.
- (34) I lag nr 856 av den 5 december 1986 om regler för omstruktureringen av den statliga flottan (Finmaregruppen) och åtgärder för den privata flottan (nedan kallad "lag nr 856/1986") föreskrivs att taxorna skall fastställas genom ministerdekret på förslag från koncessionshavarna. Vid taxesättningen skall skillnad göras mellan vanliga resenärer och resenärer som hör till den bofasta befolkningen samt migrerande arbetstagare, eftersom de två sistnämnda kategorierna har rätt till nedsatta taxor.

Avtalen om allmän trafik

- (35) I juli 1991 ingick den italienska staten fem identiska avtal med vart och ett av de regionala företagen i Tirrenigruppen. Enligt artikel 2 i avtalen skall de tillämpas med retroaktiv verkan från och med den 1 januari 1989. Avtalens löptid är tjugo år och sträcker sig fram till den 31 december 2008. Enligt avtalen skall dock de ekonomiska förhållanden som avser åren 1989, 1990 och 1991 fastställas genom särskilda åtgärder, som inte omfattas av detta beslut.
- (36) Enligt artikel 3 i avtalen skall det årliga bidraget fastställas på grundval av en ansökan som företaget lämnar in i februari varje räkenskapsår. Ansökan behandlas därefter i ett samrådsförfarande av de olika ministerierna och godkänns i maj samma år genom ett ministerdekret. Syftet med det årliga bidraget är att företaget skall kunna täcka de förluster som har sitt ursprung i ett negativt förhållande mellan driftskostnaderna och driftsintäkterna. Artikel 5 innehåller en analytisk förteckning över de ekonomiska parametrar som skall användas för att beräkna de olika kostnadsposter som enligt presidentdekret nr 501/79 skall beaktas för att fastställa bidragsbeloppet.

Femårsplanerna

- (37) I artikel 1 i ovannämnda avtal om allmän trafik föreskrivs att femårsplanerna skall innehålla uppgift om vilka linjer och hamnar som skall trafikeras, vilken typ av fartyg som är reserverad för sjöfartsförbindelserna i fråga och vilken kapacitet de har, turtätheter samt vilka taxor som skall gälla, inklusive de nedsatta taxorna, särskilt de taxor som avser öregionernas bofasta befolkning.
- (38) Den första femårsplanen (perioden 1990–1994) godkändes genom ett ministerdekret av den 29 maj 1990 och har tillämpats retroaktivt från och med den 1 januari 1990. Den andra femårsplanen omfattar åren 1995–1999 och godkändes genom ett dekret av den 14 maj 1996, med i stort sett oförändrade linjer och turtäthet.
- (39) Den tredje femårsplanen (åren 2000–2004) lades fram av de italienska myndigheterna i september 1999 och har ännu inte godkänts. I väntan på att denna plan antas har företagen i Tirrenigruppen, genom ett dekret av den 8 mars 2000, ålagts att upprätthålla de tjänster som avses i artikel 9 i lag nr 160/89, med hjälp av de fartyg som stod till företagets förfogande den 31 december 1999.

Det årliga utjämningsbidraget

- (40) I avtalet föreskrivs att det årliga utjämningsbidraget skall utbetalas på följande sätt: En första förskottsutbetalning sker i mars varje år, motsvarande 70 % av det bidrag som utbetalades föregående år. En andra utbetalning sker i juni och motsvarar 20 % av bidraget. En eventuell avstämning utbetalning görs i slutet av året och motsvarar skillnaden mellan de belopp som utbetalats och det negativa förhållandet mellan driftskostnaderna och driftsintäkterna under året. Om företaget har erhållit en summa som överstiger nettokostnaderna för de tillhandahållna tjänsterna (intäkter – bruttokostnader) är det skyldigt att återbetala skillnaden senast fjorton dagar efter det att budgeten godkänts.
- (41) Det årliga bidraget motsvarar det ackumulerade nettounderskottet för de tjänster som omfattas av femårsplanen, till vilket ett rörligt belopp skall läggas som motsvarar avkastning på investerat kapital. Storleken på nettodriftsunderskottet bestäms av skillnaden mellan de ackumulerade förlusterna, i allmänhet under vinterperioden, och de redovisade intäkterna, framför allt under sommarperioden.
- (42) Av de upplysningar som lämnats av de italienska myndigheterna framgår att den beräknade procentuella avkastningen på investerat kapital varierar från år till år, från 12,5 % under 1992 till 5,1 % under 2000, i överensstämmelse med marknadspriserna under respektive år.
- (43) Storleken på det bidrag som utbetalats till de regionala företagen i Tirreniagruppen i enlighet med 1991 års avtal om allmän trafik har utvecklats enligt följande⁽¹³⁾:

ADRIATICA

(miljoner ITL)

År	A) Driftskostnader	B) Intäkter	C) Underskott (A-B)	Avkastning på investerat kapital	Bidrag per år
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

Skälet till att det årliga bidraget (sista kolumnen) varierat så mycket är att underskottet (kolumn c) fluktuerat eftersom det då och då varit ett uppehåll i de internationella förbindelserna till Albanien, Jugoslavien och Kroatien, beroende på den politiska situationen på Balkan. Däremot fanns det en stabilitet i driftskostnaderna netto och behovet av ett årligt bidrag under perioden 1992–2001 när det gäller cabotageförbindelserna i norra Adriatiska havet och till Tremitiöarna. Att förbindelsen till Grekland lades ned i slutet av 1999 resulterade dessutom i avsevärt lägre driftskostnader och därmed också i ett lägre utjämningsbidrag.

⁽¹³⁾ Uppgifterna kommer från Price Waterhouse Coopers studie "Valutazione dei criteri di predisposizione dei conti economici gestionali per linea e stagionalità relativi agli esercizi 1992–1999", med kompletteringar av de italienska myndigheterna för åren 2000 och 2001. I studien rekonstrueras redovisningen i Tirreniagruppens företag, och driftskostnader respektive intäkter granskas för varje linje.

SAREMAR

(miljoner ITL)

År	A) Driftskostnader	B) Intäkter	C) Underskott (A-B)	Avkastning på investerat kapital	Bidrag per år
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

Att det årliga bidraget ligger kvar på i stort sett samma nivå (sista kolumnen) ger en god bild av den marknad på vilken Saremar agerar, dvs. en lokal marknad där det är de bofasta öbornas behov som styr. I fråga om turtäthet och tidtabeller, oavsett årstid, har det efter det att avtalet med staten började gälla nästan inte inträffat några förändringar alls i företagets trafik⁽¹⁴⁾.

TOREMAR

(miljoner ITL)

År	A) Driftskostnader	B) Intäkter	C) Underskott (A-B)	Avkastning på investerat kapital	Bidrag per år
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⁾ 1992 hade Saremar totalt 18 000 turer på 4 linjer. År 2000 rörde det sig om cirka 20 000.

Förklaringen till det stabila årliga bidraget (sista kolumnen) är den i huvudsak lokala marknad på vilken Toremar agerar. I fråga om turtäthet och tidtabeller, oavsett årstid, var företagets trafik år 2000 densamma som 1992⁽¹⁵⁾.

SIREMAR

(miljoner ITL)

År	A) Driftskostnader	B) Intäkter	C) Underskott (A-B)	Avkastning på investerat kapital	Bidrag per år
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

Siremars trafik kan mycket väl jämföras med vad som sagts om Saremar och Toremar: En jämn nivå på trafiken, oavsett årstid, efter det att avtalet med staten började gälla⁽¹⁶⁾.

De höga driftskostnaderna, som leder till ett högt bidrag, förklaras delvis av att företaget trafikerar så många linjer (18 reguljära linjer), i syfte att ge invånarna på de 14 öarna utanför Sicilien tillgång till rimliga förbindelser. Att de reguljära linjerna är så många leder till högre driftskostnader (personal, bränsle, underhåll etc.) för att kunna garantera trafiken på samtliga linjer⁽¹⁷⁾.

CAREMAR

(miljoner ITL)

År	A) Driftskostnader	B) Intäkter	C) Underskott (A-B)	Avkastning på investerat kapital	Bidrag per år
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	-68 316,8	33 377,9	-34 938,9	3 366,5	38 305,4

⁽¹⁵⁾ 1992 var antalet turer totalt 8 300, jämfört med 9 097 år 2000.

⁽¹⁶⁾ År 2000 hade Siremar totalt 11 910 turer; 1992 var antalet 11 919.

⁽¹⁷⁾ År 2000 gjordes 11 900 turer på 18 reguljära linjer (11 700 turer år 1992).

Det årliga bidraget är oförändrat, vilket förklaras av att de linjer som Caremar trafikerar inte har förändrats sedan avtalet med staten trädde i kraft⁽¹⁸⁾.

De höga driftskostnaderna slår igenom i ett högt årligt bidrag, vilket beror på antalet linjer (11) och turtätheten.

Investeringar enligt femårsplanerna och affärsplanen

- (44) Frånsett de linjer på vilka förbindelser och en viss turtäthet skall garanteras anges också i femårsprogrammen de investeringar som koncessionshavaren har för avsikt att göra under perioden i fråga för att kunna garantera trafiken på de berörda linjerna. I sin granskning har kommissionen i synnerhet försökt att ta reda på hur kostnaderna för inköp och avskrivning av fartygen har beaktats vid beräkningen av den årliga kompensationen.
- (45) Kommissionen ville även kontrollera om de ytterligare investeringar som ingick i företagskoncernens affärsplan, som Tirrenia antog i mars 1999 för perioden 1999–2002, innehöll någon annan form av stöd. Syftet med planen är framför allt att
- se till att företagen i koncernen är förberedda på de förändrade villkoren på den italienska cabotagemarknaden till följd av liberaliseringen av marknaden (den 1 januari 1999); förbereda företagen på att avtalen med staten löper ut 2008;
 - minska kostnaderna för de tjänster som tillhandahålls enligt dessa avtal;
 - stödja koncernens utveckling och bättre utnyttja tillgängliga resurser;
 - förbereda privatiseringen av företagen i koncernen.
- (46) Enligt affärsplanen krävs ytterligare investeringar för att kunna tillhandahålla de tjänster som ingår i avtalen om allmän trafikplikt; äldre fartyg behöver bytas ut, andra fartyg måste flyttas inom koncernen och nya investeringar på totalt 700 miljarder lire behöver göras.

Förmånsbehandling i skattehänseende

- (47) Genom lagdekret nr 504 av den 26 oktober 1995 upprättades en förmånlig skatteordning för mineraloljor som används som bränsle inom sjöfarten. Enligt artikel 63.3 i detta lagdekret skall en sänkt punktskatt tillämpas på de smörjmedel som används ombord.
- (48) I beslutet att inleda förfarandet uttryckte kommissionen viss tveksamhet när det gällde tillämpningen av denna skattelättnad i fråga om fartyg som ligger i italienska hamnar för underhåll. Kommissionen ville försäkra sig om att ovannämnda åtgärd inte hade diskriminerande effekter för andra sjöfartsaktörer vars fartyg befann sig i samma situation.

⁽¹⁸⁾ År 2000 gjordes 12 872 turer på 12 linjer (15 650 år 1992).

III. SYNPKTER FRÅN BERÖRDA PARTER

Synpunkter från företagen i Tirreniagruppen

- (49) Genom en skrivelse av den 22 november 1999 lade företagen i Tirreniagruppen fram sina synpunkter på beslutet att inleda förfarandet. Företagen invänder främst mot att de ersättningar som betalats ut i kraft av de avtal som ingåtts med staten klassificeras som "nytt stöd" och ifrågasätter följaktligen grunden för beslutet att inleda det formella granskningsförfarandet. De berörda företagen hävdar särskilt att kommissionen sedan en tid tillbaka var informerad om att det fanns en ordning för ersättning vid allmän trafik och att den aldrig haft några invändningar i detta avseende. De hävdar dessutom att beloppet på de årliga ersättningar som utbetalats till företagen i deras egenskap av offentliga aktörer är strikt nödvändigt och proportionerligt i förhållande till behovet att täcka nettokostnaderna för den allmänna trafikplikten. Tirreniagruppens slutsats är följaktligen att denna typ av utbetalning, med hänsyn till de andra aktörerna på marknaden, inte utgör något konkurrenshinder.
- (50) Tirrenia di Navigazione och de regionala företagen i Tirreniagruppen har samtidigt, genom talan inför förstainstansrätten enligt artikel 230.4 i EG-fördraget⁽¹⁹⁾, överklagat det beslut genom vilket kommissionen inledde förfarandet.

Synpunkter från de privata aktörerna

- (51) Kommissionen har mottagit synpunkter från flera privata aktörer som konkurrerar på några av de linjer som trafikeras av Caremar, Saremar och Toremar. Dessa synpunkter kan sammanfattas enligt följande:
- På de linjer där konkurrensen från de privata aktörerna är koncentrerad praktiserar företagen i Tirreniagruppen en aggressiv affärspolicy som kännetecknas av prisdumpning samt system för rabatter och fördröjda betalningar som bara kan förklaras med de statliga bidragen.
 - Insynen i den allmänna trafikplikten är bristfällig, och de möjligheter som företagen i Tirreniagruppen har att ändra omfattningen av de förpliktelser som de ålagts, särskilt när det gäller vilka linjer som skall trafikeras samt den tidtabell och turtäthet som skall iakttas, strider mot den allmänna trafikpliktens natur.
 - Med hänsyn till de tjänster som tillhandahålls av de privata aktörerna på några av de linjer som trafikeras av företagen i Tirreniagruppen framstår behovet av allmän trafikplikt som mycket tveksamt.
 - Finansieringen av de investeringar som genomförts från och med 1995 eller som anges i affärsplanen har inslag av stöd. Detta gäller särskilt de två fartyg som förvärvades 1996 av Viamare samt mer generellt de fördelaktigare villkor för bankkrediter som beviljats företagen i Tirreniagruppen.
 - Företagen i Tirreniagruppen åtnjuter förmånsbehandling i skattehänseende beträffande de mineraloljor som förbrukas av de fartyg som tagits ur trafik och ligger i de italienska hamnarna.

IV. SYNPKTER FRÅN DE ITALIENSKA MYNDIGHETERNA

Bidrag som betalats ut för allmän trafikplikt

- (52) Genom en skrivelse av den 29 september 1999 lämnade de italienska myndigheterna sina synpunkter på beslutet att inleda förfarandet. De menar att artikel 4 i rådets förordning (EEG) nr 3577/92 av den 7 december 1992 om tillämpning av principen om frihet att tillhandahålla tjänster på sjötransportområdet inom medlemsstaterna (cabotage)⁽²⁰⁾ innebär att de avtal som ingåtts med vart och ett av företagen i Tirreniagruppen får fortsätta att gälla med full verkan fram till det datum då de löper ut, det vill säga till slutet av 2008. Det system för allmän trafikplikt som följer av avtalen kan följaktligen inte ifrågasättas genom beslutet att inleda förfarandet.

⁽¹⁹⁾ Se fotnot 4.

⁽²⁰⁾ EGT L 364, 12.12.1992, s. 7.

- (53) De italienska myndigheterna bestrider dessutom att det stöd som avses i kommissionens beslut skulle utgöra "nytt stöd" enligt artikel 88.3 i EG-fördraget och att det innan den italienska cabotagemarknaden öppnades för konkurrens (1 januari 1999) skall ha kunnat påverka handeln mellan medlemsstaterna.
- (54) Förutom dessa allmänna iakttagelser understryker de italienska myndigheterna att förekomsten av privata aktörer på de linjer som trafikeras av företagen i Tirreniagruppen är ett ofta nyttillkommet och marginellt fenomen, eftersom det är inskränkt till ett begränsat antal rutter och koncentrerat till sommarsäsongen. Metoden för att beräkna den årliga ersättningen, där de vinster som gjorts under sommaren dras från de förluster som ackumulerats under vintern, bidrar dessutom till att begränsa ersättningsbeloppet till vad som är absolut nödvändigt.

Enligt de italienska myndigheterna är ersättningen alltså nödvändig och strikt proportionerlig i förhållande till den allmänna trafikplikten, vars omfattning det åligger medlemsstaten att fastställa.

Vad beträffar den överträdelse av konkurrensreglerna som Adriatica har gjort sig skyldig till på förbindelserna mellan Italien och Grekland, understryker de italienska myndigheterna att kommissionens beslut om denna överträdelse inte är slutligt, att de två förfarandena är oberoende av varandra, att stödet inte har använts för att finansiera konkurrenshämmande beteenden, att ett förklarande av oförenlighet skulle vara lika med ett nytt straff och att en eventuell återbetalning skulle inverka negativt på företaget Adriaticas jämvikt liksom på privatiseringsprocessen.

Investeringar som anges i affärsplanen

- (55) De italienska myndigheterna understryker att de investeringar som anges i affärsplanen syftar till att minska kostnaderna för tjänsten och samtidigt upprätthålla en hög kvalitetsnivå. De hävdar dessutom att de sätt på vilka de planerade investeringarna finansieras inte innehåller något som helst inslag av stöd, eftersom denna finansiering kommer att hämtas dels från de berörda företagens egna medel, dels från banklån som upptas på normala marknadsvillkor.

Förmånsbehandling i skattehänseende

- (56) De italienska myndigheterna har angett den rättsliga ram som reglerar den skattemässiga behandlingen av mineraloljor som används som bränsle inom sjöfarten. Av de upplysningar som översänts till kommissionen framgår att förmånsbehandlingen i skattehänseende, genom ett beslut om allmän tillämpning av den 2 mars 1996 utfärdat i kraft av lagdekret nr 504/1995, har utvidgats till att omfatta även bränslen och smörjoljor som används av samtliga fartyg som ligger i hamn för underhåll.
- (57) Italien har dessutom väckt talan inför domstolen om ogiltigförklaring av kommissionens beslut att inleda förfarandet, såvitt det i detta beslut föreskrivs att utbetalningen av stödet i fråga skall avbrytas. Målet är fortfarande pågående i sakfrågan⁽²¹⁾.

V. BEDÖMNING AV STÖDET

Bidrag som betalats ut för allmän trafikplikt

Förekomst av stöd

- (58) Enligt artikel 87.1 i EG-fördraget är stöd som ges av en medlemsstat eller med hjälp av statliga medel, av vilket det än är, som snedvrider eller hotar att snedvrیدا konkurrensen genom att gynna vissa företag eller viss produktion, oförenligt med den gemensamma marknaden i den utsträckning det påverkar handeln mellan medlemsstaterna.

⁽²¹⁾ Se fotnot 3.

- (59) Det är uppenbart att bidragen i fråga har getts av staten eller med hjälp av statliga medel. Begreppet fördel har varit föremål för en tolkning från domstolen i dess dom av den 24 juli 2003, *Altmark Trans* ⁽²²⁾. Enligt denna rättspraxis omfattas en statlig åtgärd som utgör en ersättning som motsvarar ett vederlag för tjänster som de mottagande företagen har tillhandahållit för att fullgöra vissa förpliktelser i samband med allmän trafikplikt inte av tillämpningsområdet för artikel 87.1 i EG-fördraget, i den mån dessa företag inte gynnas ekonomiskt och ovannämnda åtgärd alltså inte leder till att dessa företag får en mer fördelaktig konkurrensställning än de konkurrerande företagen.

För att det i ett konkret fall skall kunna anses att sådan ersättning inte utgör statligt stöd måste enligt domstolen följande fyra villkor vara uppfyllda:

- Det mottagande företaget skall faktiskt ha ålagts skyldigheten att tillhandahålla allmännyttiga tjänster, och dessa skyldigheter skall vara klart definierade. När det gäller de ersättningar som utbetalats till företagen i Tirreniagruppen konstaterar kommissionen att den allmänna trafikplikt som ålagts företagen följer av de avtal som ingicks med den italienska staten i juli 1991, av den tillämpliga rättsliga ramen (se skälen 30–34) och av femårsplanerna (se skälen 37, 38 och 39). Frågan om förekomsten av ett verkligt behov av allmän trafikplikt ⁽²³⁾ granskas i skälen 84–122.
 - De parametrar som ligger till grund för ersättningens beräkning skall vara fastställda i förväg på ett objektivt och öppet sätt, på så sätt att det kan undvikas att ersättningen medför att det mottagande företaget gynnas ekonomiskt i förhållande till konkurrerande företag. I de regionala företagens fall noterar kommissionen att artikel 5 i avtalen innehåller en detaljerad redogörelse för de ekonomiska parametrar som ligger till grund för beräkningen av de olika kostnadsposter som beaktas när ersättningen fastställs, i enlighet med presidentdekret nr 501/79.
 - Ersättningen får inte överstiga vad som krävs för att täcka hela eller delar av de kostnader som har uppkommit i samband med fullgörandet av den allmänna trafikplikten, med hänsyn tagen till de intäkter som därvid erhållits och till en rimlig vinst på grund av detta fullgörande. Frågan analyseras i skälen 123–148.
 - När det företag som anförtros uppdraget att utföra en allmän trafikplikt i ett konkret fall inte har valts ut efter ett offentligt upphandlingsförfarande som gör det möjligt att välja den anbudsgivare som kan tillhandahålla dessa tjänster till den lägsta kostnaden för det allmänna, skall storleken av den nödvändiga ersättningen fastställas på grundval av en undersökning av de kostnader som ett genomsnittligt och välskött företag som är utrustat med transportmedel som är lämpliga för att fullgöra den allmänna trafikplikt som det ålagts skulle ha åsamkats vid fullgörandet av trafikplikten, med hänsyn tagen till de intäkter som därvid skulle ha erhållits och till en rimlig vinst på grund av fullgörandet av trafikplikten. Det skall i detta sammanhang konstateras att företagen i Tirreniagruppen inte har valts ut efter ett offentligt upphandlingsförfarande. Kommissionen konstaterar dessutom att varken de tillämpliga rättsakterna eller avtalen innehåller några villkor som säkerställer att ersättningen inte överstiger kostnaderna för ett genomsnittligt och effektivt förvaltadt företag, som är utrustat med lämpliga transportmedel. Inte heller de upplysningar och uppgifter som översänts av de italienska myndigheterna och av stödmottagarna är av sådan art att det går att fastställa om detta villkor är uppfyllt.
- (60) Mot bakgrund av ovanstående bedömning och den som kommer att göras nedan beträffande förekomsten av ett verkligt behov av allmän trafik, anser kommissionen att det årliga utjämningsbidrag som beviljats de regionala företagen inom ramen för avtalen från 1991 utgör en fördel för dessa företag i förhållande till de konkurrerande företag som erbjuder eller skulle kunna erbjuda jämförbara tjänster på den relevanta marknaden.
- (61) Stödets inverkan på handeln inom gemenskapen och snedvridningarna av konkurrensen är uppenbar när det gäller transporter mellan medlemsstater, eller mellan medlemsstater och tredje land, som liberaliserades genom rådets förordning (EEG) nr 4055/86 av den 22 december 1986 om tillämpning av principen om frihet att tillhandahålla tjänster på sjötransportområdet mellan medlemsstater samt mellan medlemsstater och tredje land ⁽²⁴⁾.

⁽²²⁾ Dom av den 24 juli 2003 i mål C-280/00, *Altmark Trans GmbH och Regierungspräsidium Magdeburg mot Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH*, REG 2003, s. I-7747.

⁽²³⁾ Dom av den 20 februari 2001 i mål C-205/99, *Analir m.fl. mot Administración General del Estado*, REG 2001, s. I-1271.

⁽²⁴⁾ EGT L 378, 31.12.1986, s. 1. Förordningen senast ändrad genom förordning (EEG) nr 3573/90 (EGT L 353, 17.12.1990, s. 16).

- (62) Domstolen har konstaterat att det, även om det rör sig om cabotagetjänster, inte alls kan uteslutas att ett offentligt stöd som beviljas ett företag som endast tillhandahåller lokala eller regionala trafik-tjänster och som inte tillhandahåller några internationella trafik-tjänster ändå kan påverka handeln mellan medlemsstaterna⁽²⁵⁾.
- (63) När en medlemsstat beviljar ett företag statligt stöd kan nämligen detta företags tillhandahållande av trafik-tjänster komma att upprätthållas eller ökas, med följderna att möjligheterna för företag som är etablerade i andra medlemsstater att tillhandahålla sina trafik-tjänster på marknaden i denna stat minskas⁽²⁶⁾.
- (64) Enligt domstolens rättspraxis är kommissionen vid fall där stöd olagligt beviljats inte skyldig att påvisa stödets verkliga effekt på konkurrensen och handeln mellan medlemsstaterna. En sådan skyldighet skulle nämligen leda till att de medlemsstater som betalar ut stöd i strid mot anmälnings-plikten i artikel 88.3 i fördraget gynnas i förhållande till de som anmäler sina stödåtgärder⁽²⁷⁾.
- (65) Denna marknad för öcabotage i Medelhavet var tillfälligt undantagen från tillämpningen av rådets förordning (EEG) nr 3577/92 av den 7 december 1992 om tillämpning av principen om frihet att tillhandahålla tjänster på sjötransportområdet inom medlemsstaterna (cabotage) fram till den 1 januari 1999. Detta faktum innebär dock inte att det på förhand kan uteslutas att de bidrag som betalats ut till de regionala företag som tillhandahåller tjänster på sträckorna för öcabotage i Medelhavet i enlighet med avtalet inte har påverkat handeln mellan medlemsstaterna eller snedvridit konkurrensen.
- (66) Även om det stöd som utbetalades till företag som enbart bedrev cabotage transporter inte skulle ha haft någon inverkan på handeln och inte snedvridit konkurrensen före den 1 januari 1999, så har situationen i vart fall förändrats efter det datumet, eftersom cabotageverksamheterna i enlighet med rådets förordning (EEG) nr 3577/92 sedan dess är öppna för alla gemenskapsaktörer.
- (67) Mot bakgrund av de kriterier som anges i skälen 58–66 är det lämpligt att analysera de regionala företagens situation i relation till de marknader på vilka de tillhandahåller tjänster.
- Vad beträffar Adriatica påminner kommissionen om att detta företag, inom avtalets ramar inte bara tillhandahåller tjänster på cabotagemarknaden, utan även på de internationella linjer där de från och med avtalets ikraftträdande är eller skulle ha varit utsatta för konkurrens från andra gemenskapsaktörer. Kommissionen betonar dessutom att det föreligger en risk för korssubventionering mellan de tjänster som Adriatica tillhandahåller på cabotagemarknaden och de tjänster som tillhandahålls på den internationella marknaden, särskilt då företaget saknar separat redovisning för dessa olika kategorier av tjänster. Under dessa omständigheter kan de bidrag som betalats ut till Adriatica på grundval av avtalet ha påverkat handeln mellan medlemsstaterna och snedvridit konkurrensen.
 - När det gäller de fyra andra regionala företagen konstaterar kommissionen att det bara är Saremar som tillhandahåller tjänster på en internationell linje mellan Sardinien och Korsika, och detta i konkurrens med en privat italiensk aktör. Den här linjen har alltså varit öppen för potentiell konkurrens från aktörer i de andra medlemsstaterna från och med avtalets ikraftträdande. Man kan därför dra slutsatsen att det årliga bidrag som betalats ut till Saremar för att täcka netto-driftsunderskottet för företagets hela förbindelsenät har kunnat påverka handeln mellan medlemsstaterna och snedvrida konkurrensen, särskilt med hänsyn till att separat redovisning för de olika kategorierna av tjänster som tillhandahålls saknas.

⁽²⁵⁾ Dom av den 24 juli 2003 i mål C-280/00, punkterna 77–82, se fotnot 17.

⁽²⁶⁾ Se dom av den 13 juli 1988 i mål C-102/87, Frankrike mot kommissionen, Rec. 1988, s. I-4067, punkt 19; dom av den 21 mars 1991 i mål C-305/89, Italien mot kommissionen, Rec. 1991, s. I-1603, punkt 26; och dom av den 14 september 1994 i förenade målen C-278/92, C-279/92 och C-280/92, Spanien mot kommissionen, Rec. 1994, s. I-4103, punkt 40; samt Altmark Trans, nämnd i punkt 78.

⁽²⁷⁾ Förstainstansrättens beslut av den 5 augusti 2003 i förenade målen T-116/01 och T-118/01, P&O European Ferries och Diputación Foral de Vizcaya mot kommissionen, punkt 118; dom av den 14 februari 1990 i mål C-301/87, Frankrike mot kommissionen, Rec. 1990, s. I-307, punkt 33 och dom av den 29 september 2000 i mål T-55/99, CETM mot kommissionen, REG 2000, s. II-3207, punkt 103.

- Vad beträffar särskilt Siremar, Toremar och Caremar gör kommissionen följande iakttagelser:
- Dessa företag tillhandahåller tjänster enbart på ett väl avgränsat segment av marknaden för öcabotage i Medelhavet.
 - Cabotagetjänsterna mellan öarna i Medelhavet var fram till den 1 januari 1999 tillfälligt undantagna från tillämpningen av principen om frihet att tillhandahålla tjänster enligt artikel 6.2 i förordning (EEG) nr 3577/92⁽²⁸⁾.
 - Inom dessa olika segment av cabotagemarknaden är de regionala företagen på några av linjerna utsatta för konkurrens från privata italienska aktörer, vilkas närvaro ofta föregår avtalets ikraftträdande. Ingen av dessa aktörer tillhandahåller dock tjänster på andra marknader än den italienska cabotagemarknaden i Medelhavet.
 - Det fanns ingen aktör från någon annan medlemsstat inom dessa olika segment av cabotagemarknaden före den 1 januari 1999 och ingen har tillkommit efter marknadens öppnande.
- (68) Att en sektor inte är liberaliserad – som cabotagemarknaden i Medelhavet före den 1 januari 1999 – utgör inte alltid en tillräcklig förutsättning för att man skall kunna utesluta varje slag av negativa verkningar på handeln mellan medlemsstaterna⁽²⁹⁾.
- (69) Det faktum att tre företag i Tirreniagruppen (Tirrenia, Adriatica och Saremar) tillhandahöll tjänster på marknaden för transporter mellan medlemsstater eller mellan medlemsstater och tredje land samt att dessa företag saknar separat redovisning för de olika kategorierna av tjänster innebär att allt det stöd som de har mottagit kan anses ha påverkat handeln mellan medlemsstaterna och snedvridit konkurrensen. Det kan dessutom inte uteslutas att dessa verkningar är ett resultat av alla de bidrag som beviljats företagen i gruppen.
- (70) Samtidigt är det så att aktörerna i de andra medlemsstaterna, redan före cabotagemarknadens liberalisering, var fria att utnyttja sin etableringsrätt och frihet att tillhandahålla cabotagetjänster med hjälp av fartyg som gick under italiensk flagg.
- (71) Möjligheten för aktörer i de andra medlemsstaterna att tillhandahålla konkurrerande tjänster på cabotagemarknaden i Italien från och med den 1 januari 1999 innebär i vart fall att man kan konstatera en åtminstone potentiell påverkan på handeln under de senaste fem åren, särskilt med hänsyn till att de regionala företagen inte tilldelats några ensamrätter inom ramen för avtalen om allmän trafik.
- (72) Med beaktande av ovanstående och särskilt med hänsyn till det faktum att det är tillräckligt att ett av de fyra villkor som anges ovan inte är uppfyllt för att en ersättning medför en fördel som skall betraktas som "stöd"⁽³⁰⁾, anser kommissionen att samtliga årliga ersättningar som betalats ut till de regionala företagen av de italienska myndigheterna utgör statligt stöd i den mening som avses i artikel 87 i fördraget. I motsats till vad de stödmottagande företagen hävdar innebär artikel 4.3 i rådets förordning (EEG) nr 3577/92 inte att det är förbjudet att granska stödet i fråga. Artikel 4.3 innebär att existerande avtal som ingåtts före förordningens ikraftträdande i undantagsfall får fortsätta att gälla även om villkoren i det förfarande som föreskrivs för tilldelningen av de allmännyttiga tjänster som avses i de tidigare styckena i samma artikel inte har uppfyllts. Bestämmelsen i fråga har med den gemensamma transportpolitiken att göra.

⁽²⁸⁾ Se fotnot 15.

⁽²⁹⁾ Kommissionens beslut 2000/394/EG av den 25 november 1999 om stöd till företagen i Venedig och Chioggia enligt lag nr 30/1997 och lag nr 206/1995 avseende slopade eller minskade sociala avgifter (EGT L 150, 23.6.2000, s. 50).

⁽³⁰⁾ Dom av den 24 juli 2003 i mål C-280/00, punkt 94, se fotnot 17.

Den nya stödåtgärden

- (73) Kommissionen delar inte de regionala företagens uppfattning att stödet i fråga skall betraktas som befintligt stöd. Den betonar för det första att stödet i fråga inte föregår fördragets ikraftträdande. Faktum är att det är genom lagarna nr 684/74 och nr 169/75 i deras nuvarande form som ordningen för det årliga utjämningsbidraget regleras. I dekret nr 501/79, lag nr 856/86 och avtalen från 1991 fastställs dessutom i detalj flera förpliktelser vid allmän trafik, samt de kostnadsposter som skall beaktas vid beräkningen av det utjämningsbidrag som de regionala företagen tar emot.
- (74) Kommissionen konstaterar för det andra att den inte har godkänt stödet i fråga. Kommissionens beslut av den 6 juli 1990 om att avsluta förfarande nr C 12/89 (f.d. N 444/88) om stöd som Italien hade beslutat att bevilja för att täcka företaget Fincantieris förluster under 1987 och 1988 samt om lag nr 234/89 om bestämmelser för stöd till varvsindustrin i Italien⁽³¹⁾, som åberopas av de stödmottagande företagen, gällde enbart stöd till förmån för skeppsvarv och inte de bidrag som är föremål för detta beslut. Den rättsliga ramen för dessa bidrag har sedan det beslutet i vart fall ändrats väsentligt genom de avtal som ingåtts och som aldrig anmälts.
- (75) Den omständighet att kommissionen skulle ha kunnat känna till de olika lagstiftningsåtgärder genom vilka ordningen för det årliga bidraget inrättas, liksom även avtalen från 1991, innebär inte att man – i avsaknad av en förhandsanmälan enligt artikel 88.3 – kan dra slutsatsen att ordningen för det årliga bidraget underförstått har godkänts, i kraft av den dom som meddelats i Lorenz-målet⁽³²⁾. Domstolen har nyligen påpekat att en enkel underrättelse om en text till kommissionen inte utgör en anmälan i den mening som avses i artikel 88.3 i EG-fördraget⁽³³⁾.
- (76) Kommissionen anser följaktligen att stödet till de regionala företagen utgör nytt stöd enligt artikel 1 i rådets förordning (EG) nr 659/1999 av den 22 mars 1999 om tillämpningsföreskrifter för artikel 93 i EG-fördraget⁽³⁴⁾.
- (77) Även om stödet till företagen Siremar, Toremar och Caremar, som enbart tillhandahöll cabotage-transporter, inte utgjorde statligt stöd när det utbetalades så har det i vart fall blivit nytt stöd från och med den 1 januari 1999, sedan transportererna liberaliserats genom förordning (EEG) nr 3577/92. När vissa åtgärder blir stöd sedan en verksamhet liberaliserats genom gemenskapslagstiftning skall nämligen, enligt artikel 1 b v i förordning (EG) nr 659/99, sådana åtgärder inte betraktas som befintligt stöd efter det datum som har fastställts för liberalisering.

Bedömning av stödets förenlighet

- (78) Det förbud mot statligt stöd som fastställs i artikel 87.1 i EG-fördraget är inte absolut. Undantag är nämligen möjliga med tillämpning av punkterna 2 och 3 i artikel 87 och av artikel 86.2.
- (79) Inget av de undantag som anges i artikel 87.2 är tillämpligt på det stöd som utbetalats till de regionala företagen i form av ett årligt bidrag, eftersom det inte utgör vare sig stöd av social karaktär som ges till enskilda konsumenter, stöd för att avhjälpa skador som orsakats av naturkatastrofer eller andra exceptionella händelser, eller stöd som ges till näringslivet i vissa regioner. När det gäller stöd av social karaktär förutsätter en tillämpning av artikel 87.2 särskilt att det stöd som ges till enskilda konsumenter inte direkt eller indirekt gynnar vissa företag eller viss produktion. Kommissionen understryker i detta avseende att de regionala företagens minskade intäkter på grund av tillämpningen av nedsatta taxor för den bofasta befolkningen på öarna och migrerande arbetstagare har inkluderats i beräkningen av den årliga ersättningen. De italienska myndigheterna åtar sig dessa taxenedsättningar, som de enskilda konsumenterna åtnjuter, enbart när de berörda konsumenterna reser med den offentliga aktören, vilket innebär att den sistnämnde gynnas jämfört med dess privata konkurrenter.

⁽³¹⁾ EGT C 239, 25.9.1990, s. 10.

⁽³²⁾ Dom av den 11 december 1973 i mål 120/73, Lorenz, Rec. 1973, s. 1471.

⁽³³⁾ Beslut av den 24 juli 2003 i mål C-297/01, Sicilcassa SpA mot IRA Costruzioni SpA och Francesco Gaetano Restivo Graci m.fl. och Francesco Gaetano Restivo Graci m.fl. mot IRA Costruzioni SpA, Amministrazione straordinaria della Holding personale Graci Gaetano och Sicilcassa SpA, REG 2003, s. I-7849.

⁽³⁴⁾ EGT L 83, 27.3.1999, s. 1. Förordningen senast ändrad genom Anslutningsakten från 2003.

- (80) Inte heller något av de undantag som anges i artikel 87.3 kan tillämpas på detta stöd. Det rör sig nämligen inte om stöd för att främja genomförandet av ett viktigt projekt av gemensamt europeiskt intresse eller för att avhjälpa en allvarlig störning i en medlemsstats ekonomi enligt punkt b eller om stöd för att främja kultur och bevara kulturarvet enligt punkt d. Det kan dessutom inte betraktas som stöd för regionala ändamål enligt punkterna a och c, eftersom det inte ingår i en stödordning som täcker flera sektorer och som, i en given region, är öppen för alla företag inom de berörda sektorerna⁽³⁵⁾. På grund av dess syfte och form utgör stödet i fråga dessutom driftsstöd, som i undantagsfall kan beviljas enbart i regioner som faller under undantaget i artikel 87.3 a och särskilt under förutsättning att medlemsstaten påvisar förekomsten och omfattningen av de handikapp som stödet är avsett att kompensera för⁽³⁶⁾. Eftersom de italienska myndigheterna inte har tillhandahållit tillräckliga uppgifter i detta avseende kan stödet inte godkännas på denna grund. Stödet i fråga kan inte heller anses utgöra stöd för att underlätta utveckling av vissa näringsverksamheter enligt punkt c, eftersom det är avsett att täcka driftskostnaderna för en viss sjöfartsaktör och inte ingår i en övergripande plan som skall göra det möjligt att återställa det stödmottagande företagets lönsamhet utan att ytterligare stöd behöver tillgripas.
- (81) Enligt artikel 86.2 i EG-fördraget skall företag som anförtrotts att tillhandahålla tjänster av allmänt ekonomiskt intresse vara underkastade reglerna i fördraget och särskilt konkurrensreglerna, i den mån tillämpningen av dessa regler inte rättsligt eller i praktiken hindrar att de särskilda uppgifter som tilldelats dem fullgörs. Utvecklingen av handeln får inte påverkas i en omfattning som strider mot gemenskapens intresse.
- (82) Enligt gemenskapens rättspraxis skall denna artikel tolkas restriktivt, eftersom det rör sig om en undantagsregel⁽³⁷⁾. Det är mot denna bakgrund alltså inte tillräckligt att företaget i fråga anförtrotts tillhandahållandet av en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse av myndigheterna, eftersom det också krävs att tillämpningen av fördragets regler, och särskilt artikel 87, hindrar att de särskilda uppgifter som tilldelats detta företag fullgörs och att gemenskapens intresse inte påverkas negativt⁽³⁸⁾.
- (83) För att bedöma om de bidrag som utbetalats till de regionala företagen i kraft av avtalen från 1991 kan omfattas av det undantag som anges i artikel 86.2 i EG-fördraget måste kommissionen i första hand kontrollera om företaget har ålagts att tillhandahålla tjänster i samband med allmän trafikplikt, och om så är fallet i vilken omfattning, för att kunna bedöma om den allmänna trafikplikten är nödvändig och om det bidrag som syftar till att kompensera företaget för kostnaderna för att tillhandahålla dessa tjänster är nödvändigt.

Förekomst av allmän trafikplikt som svarar mot ett verkligt behov

Cabotageförbindelserna med de mindre italienska öarna

- (84) Cabotageförbindelserna omfattas av tillämpningsområdet för artikel 4 i rådets förordning (EEG) nr 3577/92 och, för granskningen av statligt stöd, av tillämpningsområdet för gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till sjötransport⁽³⁹⁾. I avdelning 9 i riktlinjernas nuvarande version fastställs att "allmän trafikplikt (kan) införas, eller avtal om allmän trafik slutas, i fråga om de tjänster som avses i artikel 4 i förordning (EEG) nr 3577/92", det vill säga de reguljära tjänsterna till, från och mellan öarna samt tillhandahållandet av cabotagetjänster. Ersättningarna för dessa tjänster omfattas alltså av bestämmelserna i ovannämnda förordning samt av reglerna om statligt stöd så som de är fastställda i fördraget och tolkas av domstolen. I punkt 9 i den föregående versionen av riktlinjerna fastställdes att "allmän trafikplikt kan åläggas för regelbunden trafik till randområden i gemenskapen eller för de rutter med låg trafik som anges avgörande för den ekonomiska utvecklingen i den berörda regionen i de fall när marknadskrafterna inte säkerställer en tillräcklig servicenivå". Det framgår dessutom av rättspraxis att allmän trafikplikt bara kan åläggas om den svarar mot ett verkligt behov som inte kan tillgodoses av marknadskrafterna själva⁽⁴⁰⁾.

⁽³⁵⁾ Se punkt 2, sista meningen, i Riktlinjer för statligt stöd för regionala ändamål (EGT C 74, 10.3.1998, s. 9).

⁽³⁶⁾ Punkt 4.15 i riktlinjerna, se fotnot 30.

⁽³⁷⁾ Dom av den 27 februari 1997 i mål T-106/95, FFSA m.fl. mot kommissionen, REG 1997, s. II-229, punkt 173 i motiveringen.

⁽³⁸⁾ Se även dom av den 10 december 1991 i mål C-179/90, *Merci convenzionali Porto di Genova mot Siderurgica Gabrielli SpA*, Rec. 1991, s. I-5889, punkt 26.

⁽³⁹⁾ Meddelande C(2004) 43 från kommissionen – Gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till sjötransport (EGT C 13, 17.1.2004, s. 3) och för den föregående perioden riktlinjerna från 1997 (EGT C 205, 5.7.1997, s. 5) samt, i den mån de är tillämpliga, riktlinjerna från 1989 (SEK(89) 921 slutlig av den 3 augusti 1989).

⁽⁴⁰⁾ Dom i mål C-205/99, se fotnot 18.

- (85) Av den lagstiftning och de andra bestämmelser som beskrivs ovan framgår att de regionala företag som trafikerar de mindre öarna, på samtliga berörda linjer, har ålagts vissa skyldigheter när det gäller hamnar som skall trafikeras, turtäthet, avgångs- och ankomsttider, typ av fartyg samt taxor. Detta är skyldigheter som företagen inte skulle åta sig (åtminstone inte i samma utsträckning eller på samma villkor) om de endast såg till sina egna ekonomiska intressen.
- (86) Syftet med att ålägga företagen dessa skyldigheter är att se till att öarna inte isoleras och att det finns tillräckligt många reguljära tjänster för sjöfartstransport av passagerare och gods till och från Italiens mindre öar för att uppfylla lokalbefolkningens rörlighetsbehov och de behov som avser dessa öregioners ekonomiska och sociala utveckling. Fullgörandet av dessa förpliktelser under avtalens giltighetstid garanteras genom ställande av garantier. Möjligheten att göra tillfälliga justeringar i förbindelsernas tidtabeller och turtäthet under årets lopp står under myndigheternas kontroll och är inte av sådan karaktär att den föranleder ett ifrågasättande av förpliktelsen att garantera ovan nämnda förbindelser. Bestämmelserna i fråga förpliktigar följaktligen de stödmottagande företagen att tillhandahålla en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse enligt artikel 86.2 och en allmännyttig tjänst i den mening som avses i förordning nr 3577/92.

De internationella förbindelserna

- (87) De internationella sjötransportförbindelserna omfattas av tillämpningsområdet för rådets förordning (EEG) nr 4055/86 av den 22 december 1986 om tillämpning av principen om frihet att tillhandahålla tjänster på sjötransportområdet mellan medlemsstater samt mellan medlemsstater och tredje land⁽⁴¹⁾. I förordningen föreskrivs inte uttryckligen möjligheten att införa minimiförpliktelser vid allmän trafik för att garantera sjöfartsförbindelser mellan medlemsstater eller mellan en medlemsstat och tredje land.
- (88) Enligt gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till sjötransport från 2004⁽⁴²⁾ får man dock införa allmän trafikplikt eller ingå avtal om allmän trafik om en internationell transporttjänst krävs för att möta tvingande behov av allmänna transporter (avdelning 9). Ersättningar för utförandet av dessa tjänster är dessutom tillåtna under förutsättning att de följer fördragets bestämmelser och förfaranden. Även ovan nämnda punkt 9 i riktlinjerna från 1997 innehöll bestämmelser enligt vilka stöd som syftade till att kompensera för allmän trafikplikt var tillåtet.
- (89) Kommissionen konstaterar följaktligen att det enligt gemenskapens gällande lagstiftning är tillåtet att införa allmän trafikplikt på andra sjöfartsförbindelser än de inom en enskild medlemsstat. Eftersom det rör sig om marknaden för internationella sjöfartstransporter, som är utsatt för pågående eller potentiell konkurrens från andra gemenskapsaktörer, framstår dock de ersättningar som betalats ut till koncessionshavarna som ett faktiskt driftstöd, vilket bara kan tillåtas på grundval av artikel 86.2. De måste alltså både vara nödvändiga i den mening att de svarar mot ett verkligt behov som marknadskrafternas fria spel inte kan tillgodose, och stå i strikt proportion till det mål som skall uppnås.
- (90) Av de fem regionala företagen i Tirrenigruppen är det bara Adriatica och Saremar som tillhandahåller tjänster på internationella linjer, inom ramen för avtalen om allmän trafik. Det är följaktligen nödvändigt att, för vart och ett av de två företagen och de berörda internationella förbindelserna, granska skälen för att de stödmottagande företagen har ålagts allmän trafikplikt och om de ersättningar som betalats ut kan anses omfattas av det undantag som avses i artikel 86.2 i EG-fördraget.

⁽⁴¹⁾ Rådets förordning (EEG) nr 4055/86 av den 22 december 1986 (EGT L 378, 31.12.1986, s. 1).

⁽⁴²⁾ Se fotnot 34.

- (91) Vad beträffar Saremar konstaterar kommissionen att detta företag, på sträckan Sardinien/Korsika (Santa Teresa/Bonifacio), under hela året utför två dagliga turer tur och retur med hjälp av ett kombifartyg som har en total kapacitet för 560 passagerare och 51 personbilar. Av de upplysningar som lämnats av de italienska myndigheterna framgår att det rör sig om gränsöverskridande kortdistansförbindelse (10 sjömil) av huvudsakligen lokalt intresse för de sardiska och de närliggande korsikanska innevånarna. Linjeförbindelsen mellan Santa Teresa och Bonifacio innebär att man kan garantera rörligheten för migrerande arbetstagare och ett regelbundet varuflöde mellan södra Korsika och norra Sardinien. De upplysningar som lämnats av de italienska myndigheterna visar att en sådan förbindelse uttryckligen begärts av de lokala myndigheterna på Sardinien respektive Korsika.
- (92) Under turistsäsongen (mellan- och högsäsong) konkurrerar Saremar med en annan italiensk aktör, som kan ändra tjänsteutbudet i fråga om kapacitet och turtäthet i förhållande till situationen på marknaden⁽⁴³⁾. Aktören i fråga är dessutom inte aktiv under hela lågsäsongen.
- (93) Av ovanstående följer att det mål som är ett uttryck för ett legitimt allmänt intresse, det vill säga att under hela året säkerställa en linjeförbindelse mellan två av gemenskapens öregioner med hänsyn till de behov som uttryckts av de berörda territoriella organen, inte kunde uppnås genom marknadskrafternas fria spel.
- (94) Vad beträffar de internationella sjöfartsförbindelser som tillhandahålls av Adriatica gör kommissionen följande bedömning:
- a) Sjöfartsförbindelsen Brindisi/Korfu/Igoumenitsa/Patras förbinder gemenskapens centrala regioner med ett av dess perifera områden och utgör en linje av avgörande betydelse för kommersiella och turisttransporter, särskilt om man tar hänsyn till den instabilitet som har gjort alternativa markbundna förbindelser svåra att genomföra. Denna sjöfartsförbindelse är sedan 1977 dessutom, på gemensam begäran av de italienska och de grekiska myndigheterna, införd i förteckningen över järnvägslinjer och bil- eller sjötransporttjänster som omfattas av den internationella konventionen om befördran med järnväg av resande och resgods (CIV) av den 7 februari 1970. För att kunna tillhandahålla de sjöfartstjänster som erbjuds på den här linjen har Adriatica anslutit sig till Eurail. Av de upplysningar som tillhandahölls kommissionen vid mötet den 26 oktober 2001 (registrerade med nummer A/13408/04 och A/13409/04) framgår dessutom att Adriatica mellan 1992 och 1999 utförde i genomsnitt 265 resor om året och transporterade i genomsnitt 161 440 passagerare, 24 376 fordon och 104 437 längdmeter gods på den här linjen. Det skall dessutom konstateras att, i enlighet med de uppgifter som lämnats av de italienska myndigheterna genom en skrivelse av den 17 februari 2004 (registrerad med nummer A/13405/04), de aktörer som konkurrerar med Adriatica under 1996 och 1999 inte tillhandahöll tjänster som gav samma garantier i fråga om kvalitet samt bland annat regelbundenhet och turtäthet på de fartyg som användes. Det skall dock understrykas att Adriatica under perioden mellan den 30 oktober 1990 och juli 1994, som delvis motsvarar den period som granskas i detta beslut, deltog i en överenskommelse om de priser som skulle tillämpas för transportfordon på linjerna från Patras till Bari och Brindisi⁽⁴⁴⁾. Konkurrensen på marknaden i fråga var alltså under denna period så pass livaktig och konkret att den drev Tirrenia till att delta i en olaglig överenskommelse, vilket innebär att stödet inte kan anses ha varit nödvändigt för att garantera en allmän tjänst. Trots de preciseringar som på denna punkt tillhandahållits av de italienska myndigheterna genom fax av den 24 februari 2004 (dokument registrerat med nummer A/13970/04), kan ett behov av bidrag för att kompensera för en skyldighet att tillhandahålla tjänster av allmänt ekonomiskt intresse inte godtas om det stödmotagande företaget gör sig skyldigt till ett konkurrenshämmande beteende som är förbjudet enligt artikel 81 i fördraget. Faktum är att, även om kommissionens beslut inte är slutligt ännu, så har det till stora delar bekräftats av förstainstansrätten och kan i vart fall förmodas vara giltigt. Det

⁽⁴³⁾ Under 2001 drog till exempel den här aktören tillbaka ett av sina två fartyg från det här marknadssegmentet och överförde det till mer lönsamma förbindelser.

⁽⁴⁴⁾ Kommissionens beslut 1999/271/EG av den 9 december 1998 om ett förfarande enligt artikel 85 i EG-fördraget (IV/34.466 – Greek Ferries) (EGT L 109, 27.4.1999, s. 24), som vad beträffar sakfrågan har bekräftats genom förstainstansrättens dom av den 11 december 2003 i mål T-61/99, *Adriatica di Navigazione* mot kommissionen (ännu ej offentliggjort).

stämmer visserligen att de två förfarandena om konkurrensreglerna respektive statligt stöd är oberoende av varandra, men kommissionen är enligt rättspraxis skyldig att ta hänsyn till en eventuell överträdelse av konkurrensreglerna vid bedömningen av ett statligt stöds förenlighet med den gemensamma marknaden, särskilt om stödmottagaren gör sig skyldig till en överträdelse av dessa regler⁽⁴⁵⁾. Eftersom ersättningarna har betalats ut just för de tjänster som var föremål för överenskommelsen är sambandet mellan överträdelsen av konkurrensreglerna och stödet uppenbart, och detta oberoende av huruvida stödet använts för att tjäna ett konkurrenshämmande beteende. Ett förklarande av oförenlighet och en återbetalning av stödet skulle i vart fall inte ha karaktären av en ny sanktion, utan enbart vara en följd av fastställandet av stödmottagarens deltagande i en olaglig överenskommelse. Med hänsyn till att den typ av tjänster som tillhandahållits avser både transportfordon, passagerare och gods, måste man dra slutsatsen att deltagandet i en överenskommelse för att fastställa de priser som skulle tillämpas för transportfordon innebär att slutsatser kan dras när det gäller förbindelsen i dess helhet. Detta blir särskilt tydligt eftersom överenskommelsen gällde just den trafik för transportfordon som de italienska myndigheterna hade för avsikt att säkerställa med hjälp av bidraget. Det kan avslutningsvis noteras att förbindelsen i fråga lades ner år 2000.

- b) Sjöfartsförbindelsen mellan Italien och Albanien, Trieste/Durazzo, har sitt ursprung i ett protokoll som den 22 oktober 1983 undertecknades av de italienska och de albanska myndigheterna i syftet att utveckla handelsförbindelserna mellan Albanien och länderna i Västeuropa. I artikel 5 i protokollet anförtros Adriatica di Navigazione och det albanska företaget Transship uppdraget att organisera förbindelsen. Frånsett de variationer som beror på politiska omständigheter har trafiken på den här linjen utvecklats märkbart sedan 1991⁽⁴⁶⁾. Denna linje är för övrigt inte utsatt för någon konkurrens.
 - c) De andra två sjöfartsförbindelserna mellan Italien och Albanien, Bari/Durazzo och Ancona/Durazzo har inte upprättats genom något internationellt avtal.
 - d) De sjöfartsförbindelser mellan Italien och Jugoslavien (hamnen i Bar i Montenegro) som utgår från de italienska hamnarna i Ancona och Bari började utvecklas 1997. Dessa förbindelser svarar mot en uttrycklig begäran från de montenegrinska myndigheterna, som ville inrätta en permanent sjöfartsförbindelse mellan landets enda kommersiella hamn och hamnarna i norra och södra Italien. Sedan 1998 tillhandahåller ytterligare två aktörer, en från Montenegro och en från Slovenien, tjänster vid sidan om Adriatica enbart på sträckan Bari/Bar.
 - e) Driften av sjöfartsförbindelserna mellan Italien och Kroatien, Ancona/Spalato och Bari/Dubrovnik, som 1960 överläts till privata aktörer, överfördes till Adriatica genom lag nr 42 av den 27 februari 1978. Av de upplysningar som lämnats av de italienska myndigheterna framgår att tjänsterna, som avbröts 1991, återupptogs under 1994, på uttrycklig begäran av Kroaties regering. Trots de variationer som har sin grund i Kosovokrisen, har trafiken utvecklats märkbart sedan 1994⁽⁴⁷⁾. Två sjöfartsföretag, ett kroatiskt och ett liberianskt, konkurrerar med Adriatica på denna marknad.
- (95) Av ovanstående konstateranden framgår att Adriatica, för de tjänster som tillhandahållits med tillämpning av ett internationellt avtal eller en internationell konvention, har anförtrots ett uppdrag av allmänt intresse som har medfört kostnader som företaget inte skulle ha behövt bära om det endast hade sett till sina egna ekonomiska intressen. Detta resonemang kan inte tillämpas på förbindelsen Brindisi/Korfu/Igoumenitsa/Patras under perioden januari 1992 till juli 1994, som motsvarar den tid då Adriatica deltog i en överenskommelse som är förbjuden enligt artikel 81 i EG-fördraget. Det kan inte heller tillämpas på de internationella förbindelser som företaget har utvecklat och som inte har sin grund i ovan nämnda avtal eller konvention. Samma sak gäller särskilt förbindelserna Bari/Durazzo och Ancona/Durazzo. Driftresultaten för dessa båda linjer är dock positiva, vilket innebär att Adriatica inte har mottagit någon ersättning för de tjänster som tillhandahållits. I enlighet med de redovisningar som lämnats till kommissionen är det tvärtom så att de ekonomiska vinsterna bidrar till att minska storleken på det årliga utjämningsbidrag som betalas ut för de tjänster som tillhandahålls på de linjer som går med förlust.

⁽⁴⁵⁾ Dom av den 15 juni 1993 i mål C-225/91, *Matra SA mot kommissionen*, Rec. 1993, s. I-3203, punkterna 41–43.

⁽⁴⁶⁾ 1991: 20 096 passagerare och 24 205 längdmeter transporterat gods; 2000: 334 639 passagerare och 235 542 längdmeter gods.

⁽⁴⁷⁾ 1994: 9 866 passagerare och 7 494 längdmeter transporterat gods; 2000: 48 281 passagerare och 43 563 längdmeter transporterat gods.

- (96) För att de förpliktelser som de regionala företagen ålagts skall kunna berättiga till ersättning och för att kommissionen skall kunna kontrollera att ersättningsbeloppet är begränsat till vad som strikt nödvändigt, måste dessa förpliktelser vara fastställda i förväg av de behöriga myndigheterna.
- (97) I detta sammanhang konstaterar kommissionen att de tjänster som tillhandahållits av vart och ett av de regionala företagen är fastställda i ovannämnda femårsplaner. I dessa fastställs exakt vilka förbindelsehamnar och turtätheter som måste tillhandahållas under hög- och lågsäsong samt de enskilda fartyg som skall användas på de linjer som skall trafikeras. Det nät av transporttjänster som härigenom upprättas kan dock anpassas i förhållande till hur efterfrågan på transporter på sträckorna i fråga utvecklas under varje femårsperiod. Det framgår av de upplysningar som lämnats av de italienska myndigheterna att sådana anpassningar bara sker på begäran av de berörda lokala myndigheterna. Dessa vänder sig till transportministeriet, det vill säga den myndighet som har anförtrotts tillsynen över de regionala företagen, för att begära en ändring av turtätheten eller tidtabellerna. Dessa ansökningar bedöms sedan individuellt på interministeriell nivå, bland annat med hänsyn till deras ekonomiska inverkan på det berörda företags driftskostnader. Alla ändringar i transportnätet under en femårsperiod är alltså underkastade ett administrativt förhandsbeslut riktat till koncessionshavaren.

Den jämförbara konkurrensen

- (98) För att kontrollera förekomsten av ett verkligt behov av allmän trafik⁽⁴⁸⁾ och omfattningen av de förpliktelser som faktiskt ålagts de regionala företagen, samt om det är nödvändigt att kompensera företagen för de kostnader som fullgörandet av dessa förpliktelser innebär, måste kommissionen fastställa om det finns konkurrerande aktörer som tillhandahåller tjänster som liknar eller är jämförbara med de som tillhandahålls av den offentliga aktören och som uppfyller de krav som fastställts av de italienska myndigheterna. Denna kontroll görs linje för linje genom en jämförande granskning av det samlade utbudet och den totala efterfrågan på tjänsterna. Det är i detta sammanhang lämpligt att skilja på situationen för vart och ett av de regionala företagen.

Adriatica

- (99) Adriatica är utsatt för konkurrens från andra rederier dels på två internationella linjer där företaget anförtrotts ett uppdrag av allmänt intresse (Ancona/Spalato och Brindisi/Korfu/Igoumenitsa/Patras), dels på några cabotagelinjer i Tremitiöarnas skärgård och på två linjer för godstransport mellan fastlandet och Sicilien.

De internationella förbindelserna

- (100) På linjen Ancona/Spalato utför Adriatica under hela året två turer i veckan med hjälp av ett kombifartyg. Företaget har konkurrens från ett offentligt kroatiskt företag och från privata fartyg som går under Barbados och Panamas flagg. De konkurrerande företagen trafikerar linjen i huvudsak bara under sommarsäsongen och uppfyller inte alla de tjänstekrav som ställs av de italienska myndigheterna inom ramen för avtalet.
- (101) På linjen Brindisi/Korfu/Igoumenitsa/Patras har Adriatica tillhandahållit tjänster i konkurrens med grekiska rederier vars fartyg går under cypriotisk eller maltesisk flagg och en italiensk aktör vars fartyg går under italiensk flagg. Av de upplysningar som lämnats av de italienska myndigheterna (särskilt skrivelsen av den 17 februari 2004 registrerad med nummer A/13405/04) framgår att några grekiska aktörer från och med 1997 tillhandahåller tjänster som är jämförbara med Adriaticas i fråga om regelbundenhet, kapacitet, turtäthet och typ av fartyg. Som redan påpekats (skäl 94 punkt a) har

⁽⁴⁸⁾ Mål C-205/99, se fotnot 18.

den här förbindelsen tidigare haft en avgörande betydelse för trafiken inom gemenskapen och för den internationella trafiken, eftersom den förbinder gemenskapen med ett av dess perifera områden. Kommissionen anser att det enligt gemenskapens riktlinjer från 1997 (avdelning 9) är möjligt att tillåta stöd för att täcka ett driftunderskott för linjetrafiktjänster till hamnar som betjänar regioner i gemenskapens perifera områden eller för sträckor som är avgörande för dessa regioners utveckling om de fria marknadskrafterna inte garanterar en tillräckligt hög tjänstenivå. Med hänsyn till de tjänster som erbjuds av Adriatica i fråga om regelbundenhet, kapacitet, turtäthet och typ av fartyg, anser kommissionen att beviljandet av statliga subventioner kan vara motiverat mot bakgrund av gemenskapsrätten. Denna slutsats kan dock inte utvidgas till att omfatta perioden mellan januari 1992 och juli 1994, då Adriatica på denna linje deltog i en överenskommelse som är förbjuden enligt artikel 81 i EG-fördraget, vilket visar att stödet inte svarade mot ett verkligt behov av allmän trafik. Det kan avslutningsvis noteras att förbindelsen i fråga lades ner år 2000.

Cabotageförbindelserna

- (102) På några förbindelser med Tremitiöarnas skärgård är Adriatica utsatt för konkurrens från privata italienska aktörer, som bara tillhandahåller tjänster under mellan- och högsäsong. Ingen av dessa uppfyller följaktligen de krav på tjänstens regelbundenhet och kontinuerligt tillhandahållande under året som ställs av de italienska myndigheterna.
- (103) Vad beträffar godstransporter mellan fastlandet och Sicilien är Adriatica utsatt för konkurrens från privata italienska aktörer på sträckorna Ravenna/Catania och Genua/Termini Imerese. Dessa aktörers utbud kan dock inte betraktas som jämförbart med Adriaticas utbud i fråga om regelbundenhet, turtäthet och typ av fartyg i förhållande till de krav som ställs av de italienska myndigheterna inom ramen för avtalet om allmän trafik.

Siremar

- (104) Siremar bedriver verksamhet i konkurrens med privata italienska aktörer på de lokala marknaderna i de Eoliska och de Egadiska öarnas skärgårdar samt på förbindelserna mellan Sicilien och ön Pantelleria.
- (105) Nätet för förbindelser med och mellan Eoliska öarna består av fem linjer på vilka Siremar under hela året tillhandahåller dagliga tjänster med hjälp av kombifartyg (passagerare/gods) och snabbgående fartyg som är reserverade för passagerartransporter. En privat italiensk aktör tillhandahåller kombi-transporter med fartyg av gammal konstruktion och med begränsad kapacitet. Den här konkurrentens utbud tillgodoser dock inte samtliga krav i avtalet, särskilt inte i fråga om tjänstens kontinuerliga tillhandahållande under hela året på alla linjer och fartygstyper. Samma konstaterande kan göras när det gäller marknaden för snabbförbindelser, där en annan italiensk aktör konkurrerar med Siremar utan att på hela linjenätet tillhandahålla tjänster som uppfyller alla krav i avtalet, särskilt vad gäller de linjer som tillhandahålls och tjänsternas turtäthet. När det gäller nätet för snabbförbindelser mellan Eoliska öarna och Milazzo måste man faktiskt konstatera att den privata aktören inte tillhandahåller samma tjänster som Siremar i fråga om turtäthet och antal öar som betjänas. Det verkar närmare bestämt som om denna aktör inte tillhandahåller förbindelserna Lipari/Salina och Milazzo/Alicudi under lågsäsong.
- (106) Nätet för förbindelser med och mellan Egadiska öarnas skärgårdsöar består av två linjer som betjänas av kombifartyg (passagerare/gods) och fyra linjer som betjänas av snabbgående fartyg som är reserverade för passagerartransporter. Det finns två privata italienska aktörer, en i segmentet för godstransporter och en i segmentet för snabbförbindelser (passagerare). Ingen av dessa tillhandahåller dock tjänster som uppfyller alla krav i avtalet i fråga om linjer och typ av fartyg.
- (107) Enligt de upplysningar som lämnats till kommissionen tillhandahåller Siremar under hela året dagliga tjänster på linjen Trapani/Pantelleria i konkurrens med en privat italiensk aktör vars verksamhet dock är begränsad till vidarebefordran av "landsvägstransporter" och bland annat av detta skäl inte uppfyller de tjänstekrav som ställs i avtalet.
- (108) Enligt vad som hävdas i ett klagomål som översändes till kommissionen den 13 augusti 1999 (registrerat av GD Transport den 18 augusti 1999 med nummer D 02.308 64296), verkar det dessutom som om de privata aktörer som tillhandahåller förbindelser mellan de mindre sicilianska öarna och Sicilien och fastlandet under åren 1990 till 1999 skall ha mottagit bidrag från regionen Sicilien för tillhandahållandet av dessa tjänster. Dessa uppgifter kan anses bekräfta behovet av statliga subventioner för att garantera en tillfredsställande nivå av förbindelser med öarna i fråga.

- (109) Det skall dessutom tas i beaktande att regionen Sicilien, genom regionallag nr 12 av den 9 augusti 2002 (översänd till kommissionen genom en skrivelse av den 12 september 2002 och registrerad med nummer A/68547 den 22 oktober 2002) har fastställt att, för att förstärka sjöfartsförbindelserna med Siciliens mindre öar och uppfylla de bofastas behov av rörlighet, tjänsterna för sjöfartsförbindelser med ovannämnda öar skall anförtros genom offentlig upphandling för en period på fem år. Regionen Siciliens avdelning för transporter och kommunikationer har sedan dess utlyst ett öppet upphandlingsförfarande som inleddes den 21 oktober 2002 för tilldelningen av tjänsten för sjöfartsförbindelser av allmänt intresse med hjälp av snabbgående fartyg för passagerartransporter mellan och till Siciliens mindre öar.
- (110) Kommissionen konstaterar följaktligen att några linjetrafiktjänster mellan och till Siciliens mindre öar för närvarande tilldelas enligt objektiva och tydliga kriterier, vilket överensstämmer med de konkurrensregler som fastställs i gemenskapens direktiv om offentlig upphandling. Kommissionen anser dessutom att detta innebär en förstärkning av cabotagemarknadens konkurrenskraft och följaktligen att friheten att tillhandahålla tjänster garanteras i enlighet med förordning (EEG) nr 3577/92.

S a r e m a r

- (111) Saremar konkurrerar med privata italienska aktörer på tre av de fyra linjer som företaget trafikerar.
- (112) På linjen mellan Korsika och Sardinien, Santa Teresa/Bonifacio, tillhandahåller Saremar under hela året dagliga förbindelser med hjälp av ett snabbgående fartyg med genomsnittlig kapacitet. En privat aktör tillhandahåller jämförbara tjänster, som dock är begränsade till mellan- och högsäsong och följaktligen inte uppfyller de krav på regelbundenhet och turtäthet som ställs i avtalet.
- (113) På två av de tre linjer som förbinder Sardinien med dess mindre öar, det vill säga sträckorna Palau/Maddalena i nord och Carloforte/Calasetta i syd, erbjuder privata italienska aktörer under hela året tjänster som kompletterar de som erbjuds av Saremar. Det faktum att avgångstiderna kompletterar varandra visar att de privata aktörernas tjänster ansluter sig till den offentliga aktörens för att garantera en större rörlighet för innevånarna på de mindre öarna. Av de upplysningar som lämnats av de italienska myndigheterna (registrerade med nummer A/13350/04, A/13346/04 och A/13356/04) framgår att de fartyg som används av de konkurrerande privata aktörerna, som enligt de italienska myndigheterna åtnjuter finansiellt stöd från de lokala myndigheterna, byggdes för mer än tjugo år sedan och följaktligen inte uppfyller de krav på tjänsten som ställs i avtalet. Vad beträffar linjen Carloforte/Calasetta verkar det som om den privata aktören sedan 1998 har mottagit regionalstöd för att trafikera ovannämnda linje på natten och i gryningen. Dessa uppgifter kan anses bekräfta behovet av bidrag för att garantera en tillfredsställande allmän tjänstenivå.

T o r e m a r

- (114) Toremar tillhandahåller tjänster i konkurrens med flera olika privata italienska aktörer på två linjer som förbinder Toskanas skärgårdsöar med kusten, det vill säga Portoferraio/Piombino för ön Elba och Giglio/Porto S. Stefano för ön Giglio.
- (115) På linjen Portoferraio/Piombino utför Toremar, beroende på säsongen, mellan 8 och 15 turer dagliga turer med hjälp av kombifartyg som transporterar passagerare och fordon. Turernas antal och avgångstider fastställs med hänsyn till de anknytningar som krävs dels till öarnas bussnät, dels till fastlandets järnvägs- och bussnät. En privat aktör erbjuder under hela året dagliga tjänster med en turtäthet som kan jämföras med de tjänster som tillhandahålls av Toremar. Av de upplysningar som lämnats av de italienska myndigheterna (registrerade med nummer A/12951/04) framgår dessutom att den privata aktörens fartyg är mer än tjugo år gamla, att den privata aktören är den enda som garanterar dygnets första och sista tur och att driften av den här förbindelsen har gjort det möjligt att, från och med år 2000, göra vinster som har dragits från det årliga utjämningsbidraget.

- (116) På förbindelsen med ön Giglio utför Toremar, beroende på säsongen, mellan 3 och 5 dagliga turer med hjälp av ett specialfartyg som förutom passagerare och fordon även transporterar energiprodukter. Eftersom det saknas sjukhus på orten är Toremars fartyg skyldigt att ligga kvar i hamn på ön hela natten i händelse av medicinska nödlägen. På linjen finns under hela året även en privat aktör. Av de upplysningar som lämnats av de italienska myndigheterna framgår dock att denna aktör minskar eller lägger ned sin verksamhet under lågsäsongen.

Caremar

- (117) Caremar konkurrerar med privata italienska aktörer på följande förbindelser mellan fastlandet och öarna i Neapelbukten (Capri, Ischia och Procida), det vill säga sträckorna Capri/Sorrento, Capri/Neapel, Ischia/Neapel och Procida/Neapel samt på de två linjer som förbinder de små öarna Ponza och Ventotene med fastlandet: Ponza/Formia och Ventotene/Formia.
- (118) På linjen Capri/Sorrento tillhandahåller Caremar under hela året dagliga förbindelser med hjälp av ett kombifartyg som även används för att betjäna den närliggande linjen Capri/Neapel. Enligt de uppgifter som tillhandahölls av de italienska myndigheterna vid mötena den 26 oktober 2001 och den 16 april 2002 (dokument registrerade med nummer A/13326/04 och A/13330/04) begränsar de privata aktörerna på den här linjen sitt utbud av kombinerade transporttjänster till högsäsongen, vilket innebär att de inte uppfyller alla de krav som ställs av de italienska myndigheterna i fråga om tjänstens regelbundenhet.
- (119) På linjen Capri/Neapel konkurrerar Caremar med italienska privata aktörer enbart i segmentet för snabbförbindelser. Enligt de uppgifter som lämnats av de italienska myndigheterna erbjuder de privata aktörerna i detta segment av marknaden tjänster som sammantaget är jämförbara med de som erbjuds av Caremar. Kommissionen konstaterar även att Caremars fartyg är skyldigt att ligga kvar i Capris hamn under natten för att kunna ta hand om eventuella medicinska nödlägen. Caremar utför dessutom dygnets första avgång från ön, vilket ger öborna möjlighet att bege sig till fastlandet för arbete eller studier. Av ovannämnda upplysningar framgår dessutom att driftresultaten för dessa tjänster har beaktats vid beräkningen av det årliga utjämningsbidrag som betalats ut till Caremar.
- (120) Öarna Ischia och Procida förbinds med fastlandshamnarna i Neapel och Pozzuoli genom olika linjeförbindelser för kombinerad transport och snabbgående transporter. Förbindelsen Ischia/Procida/fastlandet (Neapel eller Pozzuoli) utförs endast av Caremar. Direktförbindelserna Ischia/Neapel och Procida/Neapel betjänas däremot med hjälp av snabbgående fartyg av Caremar och av flera olika privata italienska aktörer. För de två direktförbindelserna Ischia/Neapel och Procida/Neapel erbjuder de privata aktörerna enligt de uppgifter som lämnats av de italienska myndigheterna tjänster som sammantaget är jämförbara med de som erbjuds av Caremar. Kommissionen konstaterar dock att på förbindelsen Procida/Neapel tillhandahåller Caremar under hela året den första dagliga turen som avgår från Procida och under lågsäsong den sista turen från fastlandet, varmed öborna ges möjlighet att förflytta sig för arbete eller studier. Kommissionen konstaterar även att driftunderskottet för dessa tjänster har beaktats vid beräkningen av det årliga utjämningsbidrag som betalats ut till Caremar.
- (121) Enligt vad som påstås i ett klagomål som översändes den 13 augusti 1999 (registrerat av GD Transport den 18 augusti 1999 med nummer D 02.308 64296), har kommissionen dessutom skäl att tro att de privata aktörer som tillhandahöll snabbförbindelser på några linjer i Neapelbukten, bland annat Neapel/Capri, Neapel/Ischia, Neapel/Sorrento/Capri och Neapel/Procida/Ischia åtminstone under 1990 mottog stöd från regionen Kampanien. Dessa uppgifter verkar bekräfta behovet av bidrag för att garantera en tillfredsställande allmän tjänstenivå.
- (122) På direktlinjerna Ponza/Formia och Ventotene/Formia konkurrerar Caremar med en privat aktör i segmentet för snabbförbindelser. Enligt de uppgifter som lämnats av de italienska myndigheterna är det bara Caremar som tillhandahåller tjänster alla dagar i veckan på sträckan Ventotene/Formia i enlighet med de krav på tjänstens regelbundenhet som fastställts inom ramen för avtalet. Dessutom utgör den snabbförbindelse på måndagar som enbart Caremar tillhandahåller på linjen Ponza/Formia en komplettering till den tjänst som den privata aktören erbjuder övriga veckodagar.

Behovet av bidrag

- (123) Vad beträffar de tjänster som de regionala företagen tillhandahåller på de linjer där det inte finns någon konkurrens konstaterar kommissionen att dessa tjänster avser både passagerar- och godstransport samt att frånvaron av konkurrens gäller de olika femårsperioder som omfattas av avtalen om allmän trafik. Den konstaterade frånvaron av konkurrens på dessa linjer under de senaste tio åren visar att företag som bedriver verksamhet enligt marknadsreglerna inte skulle kunna garantera de transporttjänster som de regionala företagen tillhandahåller inom ramen för den ordning som inrättas genom avtalen. Ersättningen framstår därför som nödvändig för att dessa företag skall kunna kompensera för de merkostnader som uppstår med anledning av ovannämnda tjänster.
- (124) Vad beträffar de tjänster som de regionala företagen tillhandahåller på de linjer som granskas ovan och där det finns konkurrens, konstaterar kommissionen att marknadskrafternas fria spel i de flesta fallen inte skulle kunna garantera de transporttjänster som de regionala företagen tillhandahåller inom ramen för avtalen. Även i detta fall framstår ersättningen som nödvändig för att dessa företag skall kunna kompensera för de merkostnader som uppstår med anledning av ovannämnda tjänster.
- (125) I några sällsynta fall vittnar en jämförbar konkurrens om marknadens förmåga att tillgodose de tjänstebehov som fastställts inom ramen för avtalen om allmän trafik. En eventuell närvaro av privata aktörer med förmåga att utan finansiell ersättning fullgöra de förpliktelser som ålagts den offentliga aktören i fråga om regelbundenhet, turtäthet och fartygstyp, skulle ge anledning till tvivel angående behovet av och proportionaliteten hos de ersättningar som betalats ut till den offentliga aktören för driften av linjerna i fråga. Detta problem gäller särskilt snabbförbindelserna Neapel/Capri och Neapel/Ischia, som drivs av Caremar i Neapelbukten.
- (126) Av de upplysningar som lämnats till kommissionen av några klagande framgår att de privata aktörerna, som sedan länge trafikerar Neapelbuktens marknad, på initiativ av regionen Kampanien i mars 2002 gjorde ett åtagande gentemot de regionala myndigheterna att under hela året erbjuda en tjänst som motsvarar den som erbjuds av Caremar, särskilt på de ovannämnda två linjerna, varvid de i förväg avstod från att begära ekonomisk ersättning. Kommissionen noterar vidare att dessa tjänster inte är likvärdiga med de som tillhandahålls av den offentliga aktören i fråga om regelbundenhet, förbindelsernas turtäthet och typ av fartyg, och att de privata aktörerna har rätt att avsäga sig sina skyldigheter med 45 dagars varsel. Det skall dessutom noteras att några förpliktelser enbart ålagts den offentliga aktören (till exempel att ha ett fartyg i hamn på ön under natten eller garantera den första och den sista turen varje dag) och att dessa förpliktelser medför merkostnader som måste beaktas när ersättningsbeloppet beräknas. De tjänster som tillhandahålls av Caremar och de som tillhandahålls av de privata aktörerna kompletterar för övrigt varandra. Mot bakgrund av denna bedömning kan ersättningsarnas nödvändighet och proportionalitet inte ifrågasättas.
- (127) För att kontrollera om den årliga ersättning som har betalats ut till de regionala företagen motsvarar lägsta nödvändiga nivå för att kunna tillhandahålla de tjänster som krävs för att tillgodose det behov av allmännyttiga tjänster som fastställts av de italienska myndigheterna, måste kommissionen ta hänsyn till alla de parametrar som leder till merkostnader för den offentliga aktör som tillhandahåller tjänsterna i fråga. Kommissionen noterar i detta sammanhang att den metod som används för att beräkna ersättningen innebär att de vinster som redovisats under högsäsong bidrar till att minska det ackumulerade underskottet under lågsäsong. Detta betyder att det årliga ersättningsbelopp som härigenom fås fram är totalt sett lägre än det man skulle få om man helt enkelt lade ihop de ackumulerade underskotten för varje linje. Kommissionen konstaterar dessutom att företagets intäkter är underkastade ett dubbelt taxevillkor: dels de nedsatta taxorna för vissa sociala kategorier, dels kravet på myndigheternas godkännande för varje taxeändring. Av de uppgifter som lämnats av de italienska myndigheterna framgår nämligen att de regionala företagen inte är fria att själva anpassa sina taxor, särskilt inte i förhållande till driftskostnadernas utveckling. Detta dubbla villkor, som leder till en påtaglig minskning av koncessionshavarnas intäkter och som inverkar på det årliga ersättningsbeloppet, kan under sådana omständigheter inte betecknas som en aggressiv affärspolicy som kännetecknas av rovpriser.

- (128) Kommissionen noterar dessutom att de kostnadsposter som beaktas för att beräkna ersättningen har fastställts av myndigheterna, utan att lämna något som helst handlingsutrymme åt företagen. Dessa poster avser alla fasta och rörliga kostnader som är direkt kopplade till tillhandahållandet av de tjänster som av myndigheterna klassificeras som tjänster av allmänt intresse och som i denna egenskap omfattas av avtalen. I nedanstående tabeller – där år 2000 används som referensår – återges för vart och ett av de regionala företagen de kostnader som beaktats vid beräkningen av den årliga ersättningen. Kostnadsposterna, som har fastställts av myndigheterna och är bilagda avtalen om allmän trafik, är identiska för samtliga regionala företag och har inte ändrats sedan 1991.

(miljoner ITL)

KOSTNADER År 2000	ADRIATICA	SAREMAR	TOREMAR	SIREMAR	CAREMAR
i) Provisioner/inköp	[...](*)	[...]	[...]	[...]	[...]
ii) Hamnavgifter/transitkostnader och andra trafik kostnader	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
iii) Driftskostnader	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
iv) Avskrivningar	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
v) Finansiella nettokostnader	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
vi) Administration	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
vii) Övriga kostnader	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Totala kostnader	139 893	36 299,6	-45 675,0	-102 881,1	70 113,8
Intäkter	112 424	12 651,4	34 576,9	43 335,1	32 594,3
Resultat (kostnader – intäkter)	-27 469	-23 648,2	-11 098,1	-59 546,0	-37 519,5
Avkastning på investerat kapital	3 571	828,2	1 993,0	3 940,4	2 290,5
Kompensation exkl. artikel 7	806				
Bidrag per år	31 846	24 476,4	13 091,1	63 486,4	39 810,0

(*) Affärssekretess

I driftskostnaderna ingår kostnader för personal ombord på fartygen, underhåll, försäkringar, bränsle och mineraloljor. Under rubriken Administration redovisas framförallt kostnader för personal på land och lokaler. Kommissionen konstaterar att de kostnader som ligger till grund för det årliga bidraget är nödvändiga för att kunna trafikera linjerna i enlighet med avtalet med staten. När det gäller avskrivning av fartyg som endast är avsedda att användas för de tjänster som regleras i avtalet menar kommissionen att dessa kostnader kan betraktas som nödvändiga för att kunna tillhandahålla tjänsterna. Det är därför motiverat att ta hänsyn till dem vid beräkningen av den årliga kompensationen. När det gäller kostnaderna för bränsle och mineraloljor som används på dessa fartyg har inte kommissionen kunnat hitta något diskriminerande inslag som ger sänkta kostnader för bränsle och smörjmedel, vilket skulle innebära en fördel för Tirrenia di Navigazione jämfört med andra aktörer på sjöfartsmarknaden.

- (129) För att kunna kontrollera om kompensationen är rimlig i förhållande till vad som föreskrivs för allmänna tjänster har de italienska myndigheterna skickat kommissionen en analys av rörelsekostnaderna för varje linje som de regionala företagen trafikerat de senaste tio åren.

- (130) I detta sammanhang konstaterar kommissionen för det första att det årliga utjämningsbidraget beräknas med hänsyn till vart och ett av de regionala företagens redovisade driftsintäkter på de linjer som omfattas av avtalen om allmän trafik, vinster som dras från de ackumulerade underskotten på linjenätet i dess helhet. Denna beräkningsmetod gör det möjligt att begränsa beloppet på de bidrag som betalas ut till de offentliga företagen.
- (131) Kommissionen anser att det generellt bara är de kostnader som har ett direkt samband med de utgifter som följer av de skyldigheter vid allmän trafikplikt som i förväg fastställts av de italienska myndigheterna som kan beaktas vid beräkningen av den årliga ersättningen. I detta sammanhang noterar kommissionen att de regionala företagen enbart tillhandahåller de linjetrafiktjänster som fastställs i de olika femårsplanerna, vad beträffar såväl regelbundenhet och turtäthet som kapacitet.
- (132) För vissa av de tjänster som tillhandahålls av de regionala företagen har en jämförbar konkurrensnivå kunnat konstateras på förhand. Här är det nödvändigt att kontrollera om dessa tjänster har medfört ett negativt nettodrifresultat som beaktats vid beräkningen av den årliga ersättning som betalats ut till det berörda företaget.
- (133) När det gäller Adriatica kan jämförbar konkurrens från en annan gemenskapsaktör konstateras på linjen Bari/Durazzo (Albanien). Av granskningen framgår dock att företagets driftsresultat på denna sträcka är positiva, vilket innebär att Adriatica inte har mottagit något bidrag för de tjänster som tillhandahållits.
- (134) På linjen Brindisi/Korfu/Igoumenitsa/Patras hade Adriatica fram till år 2000, då förbindelsen lades ner, en totalt sett jämförbar konkurrens från andra gemenskapsaktörer. En granskning av driftsresultaten visar att det redovisade nettounderskottet på den här sträckan har beaktats vid beräkningen av den årliga ersättningen. Kommissionen har med hänsyn till behovet av ersättning noterat (skäl 101) att den här linjen är av avgörande betydelse för utvecklingen av gemenskapens perifera områden i enlighet med gemenskapens riktlinjer från 1997. Kommissionen har dock redan betonat att ersättningen inte kan anses vara nödvändig för perioden mellan januari 1992 och juli 1994, då Adriatica deltog i en förbjuden överenskommelse.
- (135) När det gäller Siremar erbjuder, som kommissionen redan har konstaterat (skäl 105), ingen av de privata italienska aktörerna som bedriver trafik på de lokala marknader som den offentliga aktören trafikerar under hela året jämförbara tjänster som helt kan tillgodose de krav på allmän trafik som fastställs i femårsplanerna.
- (136) Vad beträffar Saremar har kommissionen konstaterat (skäl 112) att på linjen Santa Teresa/Bonifacio uppfyller den konkurrerande privata aktören inte de krav på tjänstens regelbundenhet och kontinuitet under hela året som fastställs av de italienska myndigheterna. När det gäller de två cabotageförbindelser där det finns konkurrens från privata italienska aktörer har kommissionen dessutom påpekat (skäl 113) att de fartyg som används av de privata aktörer som konkurrerar med Saremar inte uppfyller de italienska myndigheternas krav i fråga om fartygens högsta tillåtna ålder.
- (137) Vad beträffar Toremar har kommissionen påpekat (skälen 114–116) att den privata aktören som konkurrerar med företaget på linjen mellan Toskana och ön Elba inte uppfyller de italienska myndigheternas krav i fråga om fartygens ålder.
- (138) När det gäller Caremar är den jämförbara konkurrensen från privata italienska aktörer koncentrerad till förbindelserna Capri/Neapel, Procida/Neapel, Ischia/Neapel, där den är begränsad till segmentet för snabbgående passagerartransporter. Enligt de upplysningar som lämnats av de italienska myndigheterna har dessa linjer, vilkas driftsresultat sammantaget är negativt, tagits i beaktande vid beräkningen av den årliga ersättningen.

(139) Kommissionen har dessutom påpekat att kostnaden för den allmännyttiga tjänsten, i de regionala företagens fall, inte har fastställts på grundval av ett offentligt anbudsförfarande. Ett sådant förfarande hade möjliggjort en bedömning av merkostnaden för den allmännyttiga tjänsten. Kommissionen måste följaktligen bestämma vilka kostnader som skall beaktas vid beräkningen av ersättningen, det vill säga vilka av koncessionshavarnas kostnader som har ett direkt samband med och är strikt nödvändiga för att tillhandahålla de allmännyttiga tjänsterna. I detta sammanhang understryker kommissionen, vilket även framgår av tabellerna ovan, att de olika kostnadsposter som har beaktats av de regionala företagen är samma poster som har beaktats av Tirrenia di Navigazione⁽⁴⁹⁾. Kostnadsstrukturen i dessa företag, som fastställs i avtalen om allmän trafik, är alltså identisk. I beslutet om företaget Tirrenia di Navigazione erkänner kommissionen att dessa kostnadsposter har ett direkt samband med och är strikt nödvändiga för att tillhandahålla de allmännyttiga tjänsterna.

(140) I följande tabeller redovisas företagens kostnader över tiden⁽⁵⁰⁾:

ADRIATICA

Kostnader	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
i) Provisioner etc.	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
ii) Hamnavgifter etc.	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
iii) Driftskostnader	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
iv) Avskrivningar	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
v) Finansiella nettokostnader	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
vi) Administration	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
vii) Övriga kostnader	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Totala kostnader	127 018	124 191	158 533	166 334	170 095	174 331	179 809	151 109	137 255

SAREMAR

Kostnader	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
i) Provisioner etc.	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
ii) Hamnavgifter etc.	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
iii) Driftskostnader	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
iv) Avskrivningar	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
v) Finansiella nettokostnader	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
vi) Administration	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
vii) Övriga kostnader	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Totala kostnader	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⁾ Beslut 2001/851/EG, se fotnot 5.

⁽⁵⁰⁾ Siffrorna kommer från Price Waterhouse och Coopers studie, se fotnot 13.

TOREMAR

Kostnader	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
i) Provisioner etc.	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
ii) Hamnavgifter etc.	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
iii) Driftskostnader	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
iv) Avskrivningar	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
v) Finansiella netto-kostnader	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
vi) Administration	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
vii) Övriga kostnader	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Totala kostnader	43 511	44 907	47 696,6	47 900	50 516,1	48 900	50 801	47 840,1	45 675

SIREMAR

Kostnader	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
i) Provisioner etc.	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
ii) Hamnavgifter etc.	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
iii) Driftskostnader	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
iv) Avskrivningar	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
v) Finansiella nettokostnader	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
vi) Administration	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
vii) Övriga kostnader	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Totala kostnader	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

Kostnader	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
i) Provisioner etc.	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
ii) Hamnavgifter etc.	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
iii) Driftskostnader	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
iv) Avskrivningar	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
v) Finansiella netto-kostnader	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
vi) Administration	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
vii) Övriga kostnader	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Totala kostnader	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) Av informationen från de italienska myndigheterna framgår det att de regionala företagens kostnader över tiden i första hand beror på yttre faktorer, t.ex. inflationen och räntenivåerna, vilket visas i nedanstående tabell:

År	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Variationer i fråga om inflation (*)		4,2	3,9	5,4	3,9	1,7	1,8	1,6	
Korta räntor	14,901	14,240	10,940	11,162	9,301	7,836	6,180	3,398	
Medellånga och långa räntor	11,377	10,926	11,146	11,992	11,324	8,860	6,390	4,259	

(*) Indice ufficiale ISTAT.

De bidrag som betalats ut till företagen är direkt kopplade till deras kostnader, enligt redovisningen ovan, och till intäkterna (se tabellerna i skäl 43), vilka i sin tur beror på yttre faktorer (t.ex. inflationen). På grundval av tabellerna ovan kan man konstatera att företagens ökade kostnader är lägre än inflationen under perioden 1992–2000.

- (142) För vart och ett av företagen finns det andra orsaker till kostnadsläget och därmed också till hur höga bidrag som betalas ut.
- (143) För Adriatica har trafiken på de internationella linjerna till Jugoslavien, Kroatien och Albanien varierat kraftigt från ett år till ett annat, beroende på den politiska situationen i regionen. När trafiken till Grekland lades ner 1999 resulterade detta dessutom i mycket lägre driftskostnader⁽⁵¹⁾.
- (144) Saremars förhållandevis stabila driftskostnader under åren 1992 till 2000 beror på den typ av tjänster som företaget tillhandahåller. Det rör sig i huvudsak om cabotageförbindelser mellan Sardinien och närliggande öar, vilka framför allt svarar mot lokalbefolkningens behov och alltså inte är utsatta för kraftiga variationer i tillgång och efterfrågan.
- (145) Detta gäller även för Toremar, som tillhandahåller tjänster på lokala förbindelser med Toskanas skärgårdsöar, där variationerna i fråga om efterfrågan och tillgång är begränsade.
- (146) Siremars och Caremars ökade driftskostnader skall ställas mot den samtidiga ökningen av intäkter från driften av de linjer som trafikeras av dessa två företag. Intäktsökningen, som har varit mer påtaglig för Caremar, innebär att det årliga bidraget har kunnat ligga kvar på en relativt stabil nivå (se tabellerna i skäl 43).
- (147) Vad beträffar avkastningen på investerat kapital noterar kommissionen att gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till sjötransport⁽⁵²⁾ innehåller bestämmelser om att det bidragsbelopp som beviljas som ersättning för allmän trafikplikt skall omfatta en "rimlig avkastning på investerat kapital", vilket är fallet i detta ärende. Domstolens rättspraxis medger dessutom att driften av en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse måste kunna ske på ekonomiskt godtagbara villkor⁽⁵³⁾ och att en ersättning för fullgörandet av allmän trafikplikt får omfatta en rimlig vinstmarginal⁽⁵⁴⁾. I detta fall erinrar kommissionen om att avkastningen på investerat kapital ligger på mellan 12,5 % under 1992 och 5,1 % under 2000, beroende på vilket år det rör sig om. Det investerade kapitalets olika poster är tydligt fastställda i avtalen och avkastningssatserna har fastställts med hänvisning till marknadsräntorna, för att ge en lämplig avkastning för varje post. Slutsatsen är, mot bakgrund av ovanstående, att avkastningen har fastställts till en rimlig nivå.

⁽⁵¹⁾ År 1998 gav trafiken till Grekland ett nettounderskott på 12 216 miljarder lire.

⁽⁵²⁾ EGT C 205, 5.7.1997, s. 5.

⁽⁵³⁾ Dom av den 19 maj 1993 i mål C-320/91, brottmål mot Corbeau, Rec. 1993, s. I-2533.

⁽⁵⁴⁾ För begreppet statligt stöd se mål C-280/00, fotnot 17.

- (148) De regionala företagens kostnads- och intäktsutveckling över tid förklarar den samtidiga utvecklingen när det gäller storleken på de ersättningar som betalats ut inom ramen för de avtal som ingåtts med italienska staten. Med beaktande av detta och med hänsyn till de bedömningar som gjorts ovan, anser kommissionen att de regionala företagens nettounderskott motsvarar det belopp som skall kompenseras. Detta innebär att de ersättningar som har betalats ut till dessa företag, och som motsvarar nettodriftsunderskottet plus en rimlig avkastning på investerat kapital, står i strikt proportion till den merkostnad som har sin grund i det uppdrag att tillhandahålla en tjänst i allmänhetens intresse som dessa företag har anförtrotts.

Påverkan på utvecklingen av handeln

Cabotageförbindelserna

- (149) För att ett statligt stöd skall kunna förklaras vara förenligt med fördraget i enlighet med artikel 86.2 måste kommissionen dessutom kontrollera att det inte påverkar utvecklingen av handeln i en omfattning som strider mot gemenskapens intressen. Kommissionen noterar att det enligt artikel 4.3 i förordning (EEG) nr 3577/92 (cabotage) är tillåtet att låta avtalen om allmän trafik fortsätta att gälla fram till det datum då de löper ut, det vill säga fram till den 31 december 2008.
- (150) Kommissionen noterar dessutom att de cabotagelinjer som trafikeras av de regionala företagen i de flesta fallen förbinder öar med den närmaste fastlandshamnen och utgör det enda sättet att garantera att de berörda öregionerna känner en nära samhörighet med fastlandet. Marknaderna i fråga har karaktären av lokala marknader, som är strikt beroende av den kontinentala hamnen för på- och avlastning. De korta färdsträckorna och den dagliga turtätheten innebär dessutom att trafiken på dessa sjöfartsförbindelser ofta kan jämföras med ett markbundet transportnät i ett ytterstadsområde.
- (151) Kommissionen noterar vidare att de regionala företagen, trots liberaliseringen av den italienska cabotagemarknaden från och med den 1 januari 1999, på marknaden i fråga i de flesta fallen bara har konkurrens från andra nationella aktörer, som dessutom redan var närvarande på dessa marknader före liberaliseringen.
- (152) Följaktligen anser kommissionen när det gäller cabotagemarknaden att det utjämningsbidrag som betalats ut till de regionala företagen hittills inte har påverkat utvecklingen av handeln i en omfattning som strider mot gemenskapens intresse. Bidraget kan dock i framtiden leda till en förstärkning av dessa företags ställning och ge dem möjligheter att undanröja den nuvarande eller potentiella konkurrensen på den marknad de verkar på. Denna effekt skulle kunna uppstå om avtalens framtida tillämpning på de linjer där konkurrensen från andra privata aktörer är koncentrerad leder till en ökning av den kapacitet som erbjuds av de regionala företagen inom ramen för avtalen om allmän trafik.
- (153) I detta sammanhang framgår det, vad beträffar de cabotageförbindelser där de regionala företagen är utsatta för konkurrens från privata aktörer, av de upplysningar som lämnats av de italienska myndigheterna att cabotagemarknaden vid liberaliseringen såg ut enligt följande:
- Adriatica hade 44 % av marknadssegmentet för passagerartransporter på förbindelserna med och mellan Tremitiöarnas skärgårdsöar. På linjerna för godstransport mellan fastlandet och Sicilien, motsvarade Adriaticas utbud ungefär 33 % av det totala utbudet på sträckan Genua/Termini Imerese⁽⁵⁵⁾ och 60 % på sträckan Ravenna/Catania. Kommissionen noterar att Adriaticas dominerande ställning på den sistnämnda sträckan inte har hindrat en ny privat aktör från att träda in på marknaden under 2001.
 - Siremar hade cirka 58 % av marknaden för passagerartransporter i Eoliska öarnas skärgård och 52 % av samma marknad (snabbförbindelser) i Egadiska öarnas skärgård.
 - Saremars utbud motsvarade 59 % av det totala utbudet av passagerartransporter på linjen La Maddalena/Palau och 53 % på linjen Carloforte/Calasetta.
 - Toremars utbud av passagerartransporter motsvarade 60 % av det totala utbudet på linjen Piombino/Portoferraio och 27 % av utbudet på linjen Isola del Giglio/Porto Santo Stefano.

⁽⁵⁵⁾ Jämförbar med linjen Genua/Palermo som betjänas av en konkurrerande privat aktör.

- I segmentet för snabbgående transporttjänster transporterade Caremar 17 % av passagerarna i Neapelbukten och 31 % på förbindelserna med Pontine-öarna.

Av dessa upplysningar framgår dessutom att de regionala företagens marknadsandelar har förblivit totalt sett relativt stabila under de senaste tio åren.

De italienska myndigheternas åtaganden

- (154) Genom en skrivelse av den 29 oktober 2003 (registrerad den 31 oktober 2003 med nummer A/33506) har de italienska myndigheterna åtagit sig att, för perioden 2005–2008, inte betala ut någon ersättning för allmän trafik till Caremar för att täcka nettodriftsunderskottet för snabbförbindelsen Neapel/Capri. Denna snabbförbindelse kommer följaktligen att strykas från Caremars tjänstutbud.
- (155) Genom samma skrivelse åtar sig de italienska myndigheterna dessutom att, fortfarande för perioden 2005–2008, minska det totala utbudet av passagerartransporter med snabbgående fartyg (bärplansbåtar och katamaraner) på linjen Neapel/Procida/Ischia. Enligt de åtaganden som gjorts av de italienska myndigheterna kommer kapacitetsminskningen att utgöras av ett minskat utbud av antalet platser på de olika fartyg som Caremar använder på den här linjen, det vill säga en minskning från 1 142 260 till 633 200 platser under vinterperioden och från 683 200 till 520 400 platser under sommarperioden. Samtidigt skall den nuvarande turtätheten bibehållas för att garantera öbornas rörlighet. Enligt de italienska myndigheternas uppskattningar uppgår den totala kapacitetsminskningen till cirka 45 % under vinterperioden och cirka 24 % under sommarperioden. De italienska myndigheterna har dessutom genom en skrivelse av den 17 februari 2004 (registrerad med nummer A/13405/04) angett att minskningen gäller utbudet av turistrelaterade tjänster, för vilka de privata aktörerna kan erbjuda jämförbara tjänster. I samma skrivelse förbinder sig de italienska myndigheterna dessutom att sörja för en separat redovisning för de förbindelser som har karaktären av allmännyttig tjänst.
- (156) Vad beträffar åtagandet att helt dra in de tjänster som Caremar erbjuder på snabbförbindelsen Neapel/Capri, uppskattas kapacitetsminskningen på förbindelserna med öarna i Neapelbukten till 65 % under vinterperioden och 49 % under sommarperioden.
- (157) Som redan angetts (skälen 117–122) erbjuder Caremar på dessa två förbindelser tjänster som sammantaget kan jämföras med de som erbjuds av de privata italienska företag som sedan länge bedriver verksamhet på Neapelbuktens marknad och som gör detta utan att åtnjuta den typ av ersättningar som Caremar uppstår.
- (158) Kommissionen konstaterar att de italienska myndigheterna, på grundval av de åtaganden som gjorts, kommer att sörja för dels införandet av ett system för insyn i redovisningen, dels en påtaglig minskning av Caremars andel på marknaden för cabotageförbindelser i Neapelbukten. Mot bakgrund av detta och med hänsyn till att de privata aktörernas åtaganden gentemot regionen Kampaniens myndigheter inte har formen av ett egentligt avtal om allmän trafik med en formell skyldighet att tillhandahålla förbindelserna i fråga, anser kommissionen att det inte är orimligt av de italienska myndigheterna att upprätthålla en miniminivå på linjetrafiktjänsterna i fråga för att i vart fall garantera den territoriella kontinuiteten i de berörda öregionerna.

De internationella förbindelserna

- (159) De internationella sjöfartsförbindelserna är helt öppna för konkurrens och omfattas i enlighet med rådets förordning (EG) nr 4055/86 av principen om frihet att tillhandahålla tjänster. Den ersättning som betalats ut till Adriatica och Saremar för att, inom ramen för avtalen om allmän trafik, tillhandahålla ovan beskrivna internationella förbindelser (skälen 90–95) är alltså av sådant slag att den kan inverka på den nuvarande eller potentiella konkurrensen från andra gemenskapsaktörer. Kommissionen måste därför kontrollera om denna ersättning har påverkat handeln i en omfattning som strider mot gemenskapens intresse.

(160) Mot bakgrund av de upplysningar som lämnats av de italienska myndigheterna gör kommissionen följande konstateranden:

- Antalet passagerare som av Saremar transporteras på linjen mellan Korsika och Sardinien utgör 4,4 % av den totala volymen passagerare som företaget transporterar på alla de linjer man trafikerar och 43 % av de passagerare som transporteras på denna sträcka (mer än 57 % transporteras av den konkurrerande privata aktören). Marknadsandelen har alltså förblivit praktiskt taget oförändrad sedan avtalet trädde i kraft.

Med hänsyn till förbindelsens särskilda egenskaper (se skälen 91–93), särskilt det strikt lokala intresset och den låga utvecklingspotentialen, anser kommissionen att de ersättningsbelopp som betalats ut till Saremar för driften av denna linje inte har påverkat handeln i en omfattning som strider mot gemenskapens intresse.

- På sträckan Brindisi/Korfu/Igoumenitsa/Patras utförde Adriatica under 1999, som var det sista året förbindelsen trafikerades, 140 turer per år och transporterade 10 % av de passagerare som reser på denna linje. Under 1998 hade Adriatica på denna sträcka 12 % av marknaden för kombi-transporter.

Med hänsyn till förbindelsens särskilda egenskaper (se skäl 94), anser kommissionen att de ersättningsbelopp som betalats ut till Adriatica för driften av denna linje inte har påverkat handeln i en omfattning som strider mot gemenskapens intresse.

Detta gäller dock inte perioden från januari 1992 till juli 1994, då Adriatica tillsammans med sina konkurrenter deltog i en överenskommelse om de priser som skulle tillämpas för transportfordon. Under den här perioden har den snedvridning av konkurrensen som stödet lett till förvärrats av den snedvridning som överenskommelsen orsakat. Med hänsyn till typen av förbindelser har överenskommelsen om en priskategori fått en snedvridande effekt på hela tjänsteutbudet. Mot bakgrund av denna bedömning och trots de argument som lagts fram av de italienska myndigheterna, vilka för övrigt redan vederlagts ovan (se skäl 94 punkt a), anser kommissionen att stödet har påverkat handeln mellan medlemsstaterna i en omfattning som strider mot det gemensamma intresset och att det även av detta skäl förklaras för oförenligt med den gemensamma marknaden.

Investeringar som fastställs i femårsplanerna och affärplanen

(161) Vad beträffar de investeringar som fastställs i femårsplanerna, uttryckte kommissionen i sitt beslut att inleda förfarandet vissa tvivel kring finansieringen av de investeringar som krävs för tillhandahållandet av de tjänster som subventioneras inom ramen för avtalen från 1991. Kommissionen ville särskilt kontrollera i vilken omfattning inköps- och avskrivningskostnaderna för fartygen tagits i beaktande vid beräkningen av den årliga ersättningen. Det faktum att de regionala företagen fram till 2008 garanteras ett bidrag som omfattar avskrivningskostnaderna för flottan är dessutom en omständighet som kommissionen ansåg kunde jämföras med en underförstådd garanti från italienska statens sida, en garanti som innebär att den offentliga aktören inte behöver ta den ekonomiska risk som alla investeringar är förbundna med.

(162) Det är för det första lämpligt att här erinra om att de regionala företagen enligt avtalen är skyldiga att på de subventionerade linjerna använda sig av fartyg som inte är äldre än 20 år. Företagen skall dessutom i princip äga dessa fartyg, om inte ett undantag har beviljats av myndigheterna. Med hänsyn till åldern på de fartyg som användes på de linjer som omfattades av den första femårsplanen för perioden 1990–1994 har denna skyldighet, som utgör en allmän trafikplikt, lett till att de regionala företagen har förnyat stora delar av sin flotta under de senaste åren. I ett ministerdecret om godkännande eller ändring av varje femårsplan fastställs dessutom vilken typ av fartyg som skall användas på var och en av de olika linjer som trafikerar av dessa företag. Varje inköp av nya fartyg, liksom även överlåtelse eller avveckling av äldre fartyg, skall godkännas genom ministerdecret, i vilket det dessutom anges exakt vilken tjänst fartyget i fråga skall användas för. De investeringar som görs av de regionala företagen skall även samordnas med utvecklingsstrategin för de tjänster som företagen tillhandahåller under den aktuella femårsperioden. Denna strategi fastställs i den femårsplan som godkänns av myndigheterna.

- (163) Kommissionen har med hänsyn till detta specifika system kontrollerat dels om kostnaderna för inköp av nya fartyg och avskrivningskostnaderna för de fartyg som de regionala företagen har använt på de linjer som omfattas av förpliktelser vid allmän trafik under de två gångna femårsperioderna (1990–1994 och 1995–1999), uppfyller de föreskrifter som fastställts av de italienska myndigheterna, dels om de har beaktats på ett proportionerligt sätt vid beräkningen av den årliga ersättningen. Av de upplysningar som lämnats av de italienska myndigheterna framgår att idrifttagande av nya fartyg alltid har åtföljts av en samtidig avveckling av äldre fartyg. Detta innebär att det totalt sett inte har uppstått någon kapacitetsökning på grund av förnyelsen av de regionala företagens flotta.
- (164) Vad beträffar kostnaderna för inköp av nya fartyg, så framgår det av dessa uppgifter att inköpen har gjorts dels med hjälp av företagets egna medel, dels med hjälp av banklån. Det framgår även att de räntesatser som tillämpades av de finansorgan som deltog i transaktionen motsvarar den räntesats som under samma period tillämpades för storleks- och omsättningsmässigt jämförbara företag inom andra ekonomiska sektorer⁽⁵⁶⁾. Det framgår dessutom att de regionala företagen inte har fått någon direkt garanti från de italienska myndigheterna när det gäller återbetalningen av dessa lån. Kommissionen erkänner att själva förekomsten av det avtal som ingåtts med staten har gett investerarna en visshet om att deras åtaganden skulle fullgöras och de regionala företagen en möjlighet att modernisera sin flotta utan att behöva ta de ekonomiska risker som en aktör som arbetar under marknads-ekonomiska villkor skulle ha behövt ta. Denna fördel kan liknas vid en underförstådd garanti⁽⁵⁷⁾ och kan alltså utgöra statligt stöd i den mening som avses i artikel 87.1 i fördraget. Den ingår dock i den ordning som inrättades genom avtalen, som ingick för en löptid på tjugo år före ikraftträdandet av förordning (EG) nr 3577/92 och 1997 års riktlinjer för statligt stöd till sjötransport⁽⁵⁸⁾, vilka senare ersatts av de omarbetade riktlinjerna från 2004⁽⁵⁹⁾. De fartyg som de regionala företagen har köpt in inom ramen för avtalen om allmän trafik är dessutom, som redan påpekats, avsedda uteslutande för de linjetrafiktjänster som föreskrivs i femårsplanerna. Denna fördel, som är en oskiljbar del i avtalet om allmän trafik, kan följaktligen omfattas av det undantag som avses i artikel 86.2 i fördraget.
- (165) När det gäller avskrivningskostnaderna för de fartyg som de regionala företagen har använt på de linjer som omfattas av femårsplanerna konstaterar kommissionen att de utgör en av de kostnadsposter som, enligt artikel 5 i avtalet, skall beaktas vid beräkningen av det årliga bidraget. Avskrivningen beräknas linjärt över en period på 20 år, med undantag för höghastighetsfartygen där avskrivningsperioden är begränsad till 15 år. Eftersom avskrivningen för de fartyg som använts för att tillhandahålla förbindelser som av de italienska myndigheterna förklarats vara av allmänt intresse har beräknats enligt de kriterier som föreskrivs i avtalet, och granskningen av redovisningen för dessa linjer under de två beaktade femårsperioderna inte har avslöjat någon överkompensering i detta avseende, anser kommissionen att den metod som införts genom avtalet för beaktande av avskrivningen för fartygen vid beräkningen av det årliga bidraget kan godkännas enligt artikel 86.2 i fördraget. Faktum är att tillhandahållandet av de tjänster som förklarats vara av allmänt intresse förutsätter att man använder fartyg av en typ och med en kapacitet som fastställts i förväg av myndigheterna och vars avskrivning alltså kan bidra till att avgöra den årliga ersättningen. Fartygen i fråga har dessutom köpts in av företaget på normala marknadsvillkor, i syftet att fullgöra det uppdrag som det anförtrotts och de används uteslutande för linjetrafiktjänster på de rutter som omfattas av avtalet. När det gäller de regionala företagen, konstaterar kommissionen att alla de fartyg det rör sig om är reserverade för linjetrafiktjänster som förklarats vara av allmänt intresse och att deras avskrivning följaktligen kan beaktas till fullo vid beräkningen av det årliga bidraget. Samma bedömning gäller för de investeringar som krävs för tillhandahållandet av de tjänster som de italienska myndigheterna föreskriver för femårsperioden 2000–2004 och som i fråga om typ och kapacitet motsvarar de åtaganden som dessa myndigheter har undertecknat avseende nivån på dessa tjänster.
- (166) Vad beträffar de kompletterande investeringar som fastställs i affärsplanen för perioden 1999–2002 är det lämpligt att erinra om att genomförandet av denna plan har ställts in med anledning av förfarandets inledande.

⁽⁵⁶⁾ De två snabbgående fartyg som nyligen förvärvades finansierades till exempel 1999 av Banco di Napoli med ett lån på 160 miljarder italienska lire till en rörlig ränta motsvarande sex månaders Euribor plus 0,40 % som löper på tio år. Av de upplysningar som lämnats av de italienska myndigheterna framgår att samma finansorgan, under samma tidsperiod, beviljade krediter till flera andra stora företag på praktiskt taget identiska villkor.

⁽⁵⁷⁾ Se kommissionens tillkännagivande om tillämpningen av artiklarna 87 och 88 i EG-fördraget på statligt stöd i form av garantier (EGT C 71, 11.3.2000, s. 14).

⁽⁵⁸⁾ Se fotnot 34.

⁽⁵⁹⁾ Se fotnot 34.

Förenlighet med andra bestämmelser i gemenskapsrätten

- (167) Enligt domstolens fasta rättspraxis följer det av fördragets allmänna systematik att förfarandet i artikel 88 aldrig får leda till resultat som strider mot specifika bestämmelser i fördraget. Kommissionen kan följaktligen inte förklara att ett statligt stöd är förenligt med den gemensamma marknaden om det i vissa avseenden strider mot andra bestämmelser i fördraget⁽⁶⁰⁾. Kommissionens skyldighet att respektera sammanhanget mellan artiklarna 87 och 88 och andra bestämmelser i fördraget är särskilt viktig om dessa andra bestämmelser, som i det här fallet, också har en icke snedvriden konkurrens inom den gemensamma marknaden som mål. När kommissionen beslutar om ett stöds förenlighet med den gemensamma marknaden får den nämligen inte försumma risken att enskilda näringsidkare kan ha skadlig inverkan på konkurrensen inom den gemensamma marknaden⁽⁶¹⁾.
- (168) Som redan påpekats deltog Adriatica mellan januari 1992 och juli 1994 i en överenskommelse om fastställandet av de priser som skulle tillämpas för transportfordon på linjen Brindisi/Korfu/Igoumenitsa/Patra, i strid med artikel 81⁽⁶²⁾ samtidigt som företaget fick stöd för att tillhandahålla denna förbindelse. Denna överenskommelse innebar som redan sagts en snedvridning av konkurrensen beträffande tjänstebudet i dess helhet. Med hänsyn till relationen mellan den konstaterade överträdelsen och det stöd som uppburits, samt den samlade snedvridning av konkurrensen som följer av dessa två faktorer, och trots de argument som lagts fram av de italienska myndigheterna, vilka för övrigt redan vederlagts ovan (se skäl 94 punkt a) anser kommissionen att stödet i fråga, även av detta skäl, måste förklaras för oförenligt med den gemensamma marknaden.

Den framtida tillämpningen av ersättningssystemet

- (169) Kommissionen noterar att det system för ersättning som för närvarande gäller skall tillämpas fram till 2008. Därefter skall utbetalningen av ersättning för tillhandahållna tjänster vara underordnad fullgörandet av de skyldigheter som följer av förordning (EG) nr 3577/92⁽⁶³⁾ och gemenskapsrättens regler om offentlig upphandling och tjänstekoncession.
- (170) För det nuvarande systemets återstående tillämpningsperiod anser kommissionen att det är nödvändigt att införa två villkor, som syftar till att säkerställa stödets förenlighet och underlätta kontroller. Kommissionen anser att det är nödvändigt att samtliga regionala företag under perioden 2004–2008 har separat redovisning för de allmännyttiga tjänsteverksamheterna avseende var och en av de berörda linjerna. Vad beträffar Caremar noterar kommissionen att de italienska myndigheterna, genom en skrivelse av den 17 februari 2004 (registrerad med nummer A/13405/04), har gjort ett åtagande i detta avseende. Varje varaktig, delvis eller total ändring av nivån på de tjänster som erbjuds av Adriatica, Siremar, Saremar, Toremar och Caremar och som är av sådant slag att den medför en ökning av stödet skall dessutom förhandsanmälas till kommissionen.

VI. SLUTSATSER

- (171) Kommissionen konstaterar på grundval av ovanstående bedömning att det inte längre föreligger några tvivel beträffande förenligheten hos det stöd som inom ramen för avtalen från 1991 utbetalats till de regionala företagen från och med januari 1992, med undantag för det stöd som utbetalats till företaget Adriatica under perioden januari 1992–juli 1994 för förbindelsen Brindisi/Korfu/Igoumenitsa/Patras. Det sistnämnda stödet är oförenligt med den gemensamma marknaden av följande tre skäl, som vart och ett i sig är tillräckligt för att motivera denna slutsats: För det första uppfyller stödet inte ett verkligt behov av allmän trafik. För det andra påverkar stödet utvecklingen av handeln i en

⁽⁶⁰⁾ Se domstolens dom av den 21 maj 1980 i mål C-73/79, kommissionen mot Italien, Rec. 1980, s. I-1533, punkt 11; dom av den 15 juni 1993 i mål C-225/91, Matra SA mot kommissionen, Rec. 1993, s. I-3203, punkt 41; dom av den 19 september 2000 i mål C-156/98, Tyskland mot kommissionen, REG 2000, s. I-6857, punkt 78).

⁽⁶¹⁾ Se mål C-225/91, fotnot 40, punkterna 42 och 43.

⁽⁶²⁾ Kommissionens beslut 1999/271/EG av den 9 december 1999 om ett förfarande enligt artikel 85 i EG-fördraget (IV/3446 Greek Ferries), EGT L 109, 27.4.1999, s. 24, på denna punkt bekräftat genom förstainstansrättens dom av den 11 december 2003 i mål T-61/99, Adriatica di Navigazione mot kommissionen (ännu ej offentliggjord).

⁽⁶³⁾ Enligt den tolkning som kommissionen gör i sitt meddelande C(2004) 43 slutlig – Gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till sjötransport, se fotnot 34.

omfattning som strider mot gemenskapens intresse. För det tredje sammanhänger stödet nära med en överenskommelse som är förbjuden enligt artikel 81 i EG-fördraget. Enligt fast rättspraxis och i kraft av artikel 14 i förordning (EG) nr 659/99 måste detta stöd återkrävas, under förutsättning att detta inte står i strid med en allmän princip i gemenskapsrätten. I detta fall anser kommissionen att ett återkrav av stödet inte strider mot någon sådan princip och framför allt att företaget Adriatica inte rimligen kunde hysa förväntningar om att beviljas stödet i fråga samtidigt som det deltog i en överenskommelse med sina konkurrenter. De eventuella svårigheter som en återbetalning av stödet kan föra med sig är inte av exceptionell natur. Italien skall alltså vidta alla nödvändiga åtgärder för att återkräva stödet från mottagaren.

- (172) Detta beslut gäller enbart de aspekter som rör statligt stöd och inverkar inte på tillämpningen av andra bestämmelser i fördraget, såsom bestämmelser om offentlig upphandling och tjänstekoncessioner.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

1. Med undantag för vad som föreskrivs i punkt 2, är det stöd som Italien har utbetalat till Adriatica från och med den 1 januari 1992, som ersättning för tillhandahållandet av en allmän tjänst, förenligt med den gemensamma marknaden enligt artikel 86.2 i EG-fördraget.
2. Det stöd som utbetalats till Adriatica för perioden januari 1992–juli 1994 avseende förbindelsen Brindisi/Korfu/Igoumenitsa/Patras är oförenligt med den gemensamma marknaden.
3. Italien skall vidta alla åtgärder som är nödvändiga för att från företaget Adriatica återkräva det stöd som avses i punkt 2 och som olagligen utbetalats till detta företag.

Återkravet skall ske utan dröjsmål och i enlighet med förfarandena i nationell lagstiftning, förutsatt att dessa förfaranden gör det möjligt att omedelbart och effektivt verkställa detta beslut.

Det stöd som skall återkrävas skall innefatta ränta som löper från den dag stödet stod till stödmottagarnas förfogande till den dag det har återbetalats. Räntan skall beräknas på grundval av den referensränta som tillämpas för att beräkna nettobidragsekvivalenten för regionalt stöd med sammansatt ränta, i enlighet med föreskrifterna i kommissionens meddelande om de räntesatser som är tillämpliga vid återbetalning av stöd som olagligt beviljats.

4. Från och med den 1 januari 2004 skall alla allmännyttiga tjänsteverksamheter som av Italien ålagts företaget Adriatica redovisas separat för var och en av de berörda linjerna.

Artikel 2

1. Det stöd som Italien har utbetalat till Siremar, Saremar och Toremar från och med den 1 januari 1992, som ersättning för tillhandahållandet av en allmän tjänst, är förenligt med den gemensamma marknaden enligt artikel 86.2 i EG-fördraget.
2. Från och med den 1 januari 2004 skall alla allmännyttiga tjänsteverksamheter som av Italien ålagts Siremar, Saremar och Toremar redovisas separat för var och en av de berörda linjerna.

Artikel 3

1. Det stöd som Italien har utbetalat till Caremar från och med den 1 januari 1992, som ersättning för tillhandahållandet av en allmän tjänst, är förenligt med den gemensamma marknaden enligt artikel 86.2 i EG-fördraget.

2. Italien skall åta sig att före och ej senare än den 1 september 2004
- a) upphäva det stöd som utbetalas till Caremar för tillhandahållandet av reguljära tjänster för snabbgående passagerartransporter på linjen Neapel/Capri,
 - b) med avseende på utbudet av platser, minska kapaciteten på de reguljära tjänsterna för snabbgående passagerartransporter på linjen Neapel/Procida/Ischia från 1 142 260 till 633 200 platser under vinterperioden och från 683 200 till 520 400 platser under sommarperioden,
 - c) begränsa det stöd som utbetalas till Caremar för tillhandahållandet av reguljära tjänster för snabbgående passagerartransporter på linjen Neapel/Procida/Ischia till en täckning av nettodriftsunderskottet för tjänsterna,
 - d) se till att de allmännyttiga tjänsteverksamheter som av Italien ålagts Caremar redovisas separat för var och en av de berörda linjerna.

Artikel 4

De åtaganden som gäller den kapacitetsminskning som avses i artikel 3 skall omfattas av det interministeriella dekretet om anpassning av de regionala företagens femårsplan för perioden 2005–2008.

Artikel 5

Varje varaktig, delvis eller total ändring av nivån på de tjänster som erbjuds av Adriatica, Siremar, Saremar, Toremar och Caremar, som är av sådant slag att den medför en ökning av stödet skall förhandsanmälas till kommissionen.

Artikel 6

Italien skall inom två månader från delgivningen av detta beslut underrätta kommissionen om vilka åtgärder som har vidtagits för att följa beslutet.

Artikel 7

Detta beslut riktar sig till Republiken Italien.

Utfärdat i Bryssel den 16 mars 2004.

På kommissionens vägnar
Loyola DE PALACIO
Vice ordförande

KOMMISSIONENS BESLUT

av den 8 september 2004

om det statliga stöd som Belgien planerar att genomföra till förmån för Stora Enso Langerbrugge

(delgivet med nr K(2004) 3351)

(Endast de franska och nederländska texterna är giltiga)

(Text av betydelse för EES)

(2005/164/EG)

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR FATTAT
DETTA BESLUTmed beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska
gemenskapen, särskilt artikel 88.2 första stycket i detta,med beaktande av avtalet om Europeiska ekonomiska samar-
betsområdet, särskilt artikel 62.1 a i detta,efter att i enlighet med nämnda bestämmelser ha givit medlems-
staten och andra berörda parter tillfälle att yttra sig⁽¹⁾ och med
beaktande av deras synpunkter, och

av följande skäl:

1. FÖRFARANDE

- (1) I enlighet med artikel 88.3 i fördraget och punkt 76 i gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till skydd för miljön⁽²⁾ (nedan kallade "miljöskyddsriktlinjer") anmälde Belgien genom en skrivelse av den 4 april 2003 stöd till Stora Enso Langerbrugge (nedan kallat SEL). Ärendet har registrerats som nummer N 167/03. Kommissionen begärde att Belgien skulle lämna kompletterande upplysningar genom skrivelser av den 20 maj 2003, den 17 juli 2003 och den 20 oktober 2003. Belgien lämnade kompletterande upplysningar genom skrivelser av den 19 juni 2003 och den 15 september 2003. Möten hölls mellan företrädare för kommissionen, de belgiska myndigheterna och SEL den 9 juli och den 8 oktober 2003.
- (2) Genom en skrivelse av den 27 november 2003 under-
rättade kommissionen Belgien om sitt beslut att inleda
det förfarande som anges i artikel 88.2 i fördraget avse-
ende det anmälda stödet. Kommissionens beslut om att
inleda förfarandet har offentliggjorts i *Europeiska unionens
offentliga tidning*⁽³⁾. Kommissionen har uppmanat berörda
parter att lämna sina synpunkter på stödet i fråga.
- (3) Kommissionen har tagit emot synpunkter från två parter,
bland annat SEL. Den överlämnade dessa till de belgiska
myndigheterna genom en skrivelse av den 1 oktober
2003. Skrivelsen innehöll också andra frågor från kom-
missionen. Genom en skrivelse av den 18 december
2003 begärde de belgiska myndigheterna att vissa upp-

⁽¹⁾ EUT C 15, 21.1.2004, s.10.⁽²⁾ EGT C 37, 3.2.2001, s. 3.⁽³⁾ Se fotnot 1.

gifter i beslutet skulle betraktas som konfidentiella, sam-
tidigt som de lämnade synpunkter på ordalydelsen i be-
slutet. Genom en skrivelse av den 19 december 2003
begärde de belgiska myndigheterna en förlängning av
tidsfristen, vilket de beviljades genom en skrivelse av
den 12 januari 2004. De belgiska myndigheterna gav
sina synpunkter på kommissionens beslut genom en skri-
velse av den 29 januari 2004. Kommissionen ställde
ytterligare frågor genom skrivelser av den 5 februari
och den 5 april 2004. De belgiska myndigheterna sva-
rade på frågorna och kommenterade de synpunkter som
berörda parter lämnat genom skrivelser av den 8 mars
2004, den 2 april 2004, den 10 juni 2004 och den 4
augusti 2004. Möten hölls den 28 april 2004 och den
18 maj 2004 och en företrädare för kommissionen be-
sökte anläggningen den 7 juli 2004.

2. DETALJERAD BESKRIVNING AV STÖDET**2.1 Stödmottagaren**

- (4) Stödmottagare är N.V. Stora Enso Langerbrugge, ett dot-
terbolag till Stora Enso Oyj, en stor tillverkare av jour-
nalpapper, tidningspapper, finpapper, kartong och träp-
rodukter. Under 2001 hade företaget en omsättning på
13,5 miljarder euro och dess produktionskapacitet upp-
gick till ungefär 15 miljoner ton papper och kartong.
Företaget har ungefär 43 000 anställda. Stödet är avsett
för anläggningen i Langerbrugge, nära Gent. Under 2000
hade företaget en omsättning på 55 miljoner euro⁽⁴⁾ i
Belgien.

2.2 Projektet

- (5) Projektet omfattar fem delar:
 - a) En ny pappersmaskin (PM4) och en avsvärtningsan-
läggning (DIP2) för framställning av tidningspapper
till 100 % bestående av returfiber.
 - b) Omarbetning av en pappersmaskin (PM3) som tidi-
gare framställde *tidningspapper* till 80 % bestående av
returfiber och som nu skall framställa *journalpapper* till
80 % bestående av returfiber.
 - c) Ett system för slamförbränning med samtidig produ-
ktion av el och värme.

⁽⁴⁾ <http://www.storaenso.com>

d) Vattenreningsanläggningar.

e) En järnvägsinfrastruktur som ansluter anläggningen till det allmänna järnvägsnätet och kompletterande investeringar för lagring av avfallspapper.

- (6) Investeringarna har till stor del redan genomförts. Projektet har gjort det möjligt att öka personalstyrkan med 40 personer och garanterar att 410 arbetstillfällen upprätthålls. Det indirekta antalet anställda uppgår till 1 350 personer. För att undvika att den totala kapacitetsökningen överstiger marknadstillväxten har en gammal pappersmaskin i Langerbrugge (PM2, med en kapacitet på 120 000 ton per år) stängts, och i stället har produktionen förlagts till vissa anläggningar i Finland och Sverige.

2.3 Pappersmaskin 4 och avsvärtningsanläggning 2: framställning av tidningspapper till 100 % bestående av returfiber

- (7) Maskin PM4 har en årskapacitet på 400 000 ton. Den totala investeringskostnaden för projektet PM4 uppgår till 259 622 000 euro. Eftersom tidningspappret i genomsnitt endast innehöll 49,8 % returfiber i Europa vid tidpunkten för begäran om stöd, ansåg de belgiska myndigheterna att 50,2 % av investeringskostnaderna för projektet kunde betraktas som merkostnader. Projektet DIP2 består av en total investering på 90 111 000 euro, som är stödberättigad till 100 %. Med hänsyn tagen till besparingarna under de fem första åren, ger det stödberättigande kostnader på totalt 127 388 000 euro.

- (8) Belgien har också förklarat att flera inslag i de investeringar som genomförts i PM4 och DIP2 kommer att sträcka sig utöver de normer som är tillämpliga på SEL. Det gäller särskilt det recirkulerande kylvattensystemet, maximal stängning av bakvattensystemet, värmeåtervinningssystem, specialpressar avsedda att få en torrare pappersbana efter presspartiet, en avancerad teknik för att hålla fast pappret i torkpartiet, innovativ teknik för upprullning och hantering av färdiga pappersprodukter och extra utrustning för rengöring. Enligt de belgiska myndigheterna består dessa investeringar av en stödberättigande miljömärkostnad på minst 19 106 000 euro.

- (9) Maskin PM4 är resultatet av en innovativ utformning som minskar energiförbrukning, tillsatser, kemiska produkter och industriavloppsvatten. Maskinens väsentliga egenskaper är maskinens större storlek jämfört med konventionella pappersmaskiner. Detta kräver anpassningar av hela maskineriet, särskilt en sluten passage mellan press- och torkpartiet och en något lägre produktionshastighet. På grundval av två detaljerade kostnadsundersökningar anser man att kostnaden för en mer konventionell investering, med identisk kapacitet, skulle understiga 14,1 miljoner euro. Den nya maskinen möjliggör besparingar, men med tanke på att kostnaderna för igångsättandet och optimeringen av maskinen är högre kan man inte räkna med någon nettovinst under de fem första åren.

2.4 Pappersmaskin 3: övergång från tidningspapper till journalpapper till 80 % bestående av returfiber

- (10) Maskin PM3 konstruerades 1957 för framställning av tidningspapper. Den renoverades 1989 och hastigheten ökades under 2000 och 2001. Den har nu omarbetats för att framställa journalpapper till 80 % bestående av returfiber (obestruket SC-papper, [...] (*) g/m²). Den kommer att ha en kapacitet på 165 000 ton per år. Investeringarna avser att anpassa leveranserna av råvaror och behandlingen av dessa (särskilt den befintliga maskinen DIP1), samt själva pappersmaskinen och dess system för gas- och värmetillförsel, kvalitetskontrollsystem, osv. Den totala investeringskostnaden uppgår till 39 555 000 euro.
- (11) Den andra valmöjligheten för SEL hade varit att fortsätta framställningen av journalpapper på maskin PM2, som konstruerades 1937 och moderniserades 1985, och som har en kapacitet på 115 000 ton per år. Jämfört med denna maskin ger den omarbetade PM3 minskade elkostnader, men en ökning av kostnaderna för framställning av ånga, en förlust av kondensationsprodukter och kostnader för behandling av aska. Nettobesparingen uppgår till 4 342 000 euro för de fem första åren, vilket ger stödberättigande kostnader på 35 213 000 euro.

2.5 System för slamförbränning med samtidig produktion av el och värme

- (12) SEL har konstruerat ett system med samtidig produktion av el och värme som använder biomassa från de två avsvärtningsmaskinerna och vattenreningsanläggningen, som också drivs med naturgas. Anläggningen vilar på ett system med fluidiserad bädd. Den maximala energi som installerats är följande: 1. elektricitet: $P_e = 10,4 \text{ MW}_e$ brutto och 8 MW_e netto, 2. överhettad högtrycksånga på 480° C , 80 bar, $P_{th} = 53 \text{ MW}_{th}$, 3. varmvatten på 60° C som återvinns vid rökgasrening, $P_{th} = 5,6 \text{ MW}_{th}$. En ångpanna med återföringstryck omvandlar högtrycksånga till lågtrycksånga på ungefär 4 bar. Ångan används vid framställning av papper. Ångpannans omvandlingsverkningsgrad uppgår till ungefär 87,5 % under förhållanden med delvis påfyllning och till ungefär 90 % under förhållanden med full påfyllning. Anläggningens planerade kapacitet är ungefär 250 000 ton slam per år, men den maximala kapaciteten är lägre i praktiken. Med en maximal användning av pappersmaskinerna borde den årliga kvantiteten slam uppgå till 200 000 ton.
- (13) Den totala investeringskostnaden uppgår till 55 147 000 euro. Systemet för slamförbränning med samtidig produktion av el och värme kräver mer underhållsarbete och är mindre tillförlitligt än en konventionell anläggning med samtidig produktion av el och värme. I investeringen ingår också två reservgeneratorer. Kostnaderna för konstruktionen och projektets tekniska förvaltning har förts upp i balansräkningen och därefter avskrivits, och ingår därför också i den totala investeringskostnaden.

(*) Konfidentiella uppgifter.

2.6 Vattenreningsanläggning

- (14) SEL skall använda ytvatten från ett lokalt vattendrag kallat "Kale". Detta vatten måste behandlas och desinficeras innan det kan användas vid framställningen. Enligt de belgiska myndigheterna uppgår den stödberättigande investeringen till 7 429 000 euro.
- (15) SEL planerar att släppa ut betydande mängder vatten i kanalen Gent-Terneuzen. Vattenutsläppet görs efter en biologisk process i två etapper. Enligt de belgiska myndigheterna uppgår den stödberättigande kostnaden till 4 431 000 euro.
- (16) Miljötillståndet kräver att en teknisk-ekonomisk studie genomförs för att bedöma belastningen och halten vad gäller den kemiska syreförbrukningen i det avloppsvatten som släpps ut i kanalen. Bedömningen kan leda till ytterligare en investering på ungefär 1 miljon euro i en tredje stegets vattenreningsanläggning. Denna eventuella investering ingår i anmälan, men för att företaget skall beviljas stöd måste det lämna in en separat begäran om ekologiskt stöd. Inget beslut om denna investering har ännu fattats, eftersom de flamländska myndigheterna ännu inte har yttrat sig om den inlämnade begäran om undantag från den kemiska syreförbrukningsnorm som vanligtvis tillämpas.

2.7 Lagring av avfallspapper och järnvägsinfrastruktur

- (17) Investeringsprojektet inbegriper viktiga lagringsanläggningar för avfallspapper som ansluter anläggningen till det befintliga järnvägsnätet för transport av gammalt papper och färdiga produkter. Hela flödet av inkommande och utgående produkter skulle kunna hanteras med vägtransporter. De belgiska myndigheterna anser att bara de extra investeringar som är kopplade till järnvägstransporter är stödberättigande, dvs. järnvägsinfrastrukturen, merkostnaderna för lagringsanläggningen för avfallspapper och merkostnaderna för lastningskaj och lagring av färdiga pappersprodukter. Till skillnad från vägtransport förpackas använt papper som transporteras per järnväg i balar. Därmed ingår också investeringskostnaderna för flyttning, egalisering och borttagande av snören. Investeringarna i containrar och särskilda fordon för kombinerad transport ingår inte, i den omfattning de kan vara avsedda för flera användningsområden. Inte heller ingår kontorskostnader, personalutrymmen och automatiska brandsläckare eller indirekta kostnader. De stödberättigande kostnaderna uppgår därmed till 8 864 000 euro. Om det senare skulle framgå att den faktiska investeringskostnaden är lägre kommer de belgiska myndigheterna att omberäkna stödet på grundval av investeringsens faktiska kostnad. Investeringarna i järnvägsinfrastruktur kommer inte att leda till minskade driftskostnader jämfört med vägtransporter.

2.8 Stödet

- (18) Stödet består av följande:

— Ett bidrag på 25 892 425 euro.

— Befrielse från fastighetsskatt under fem år. De belgiska myndigheterna har beräknat den maximala teoretiska fördelen till 2 035 162 euro per år, dvs. ett nuvärde netto på ungefär 9 miljoner euro på fem år. De flamländska myndigheterna har emellertid fryst värdet på de tillgångar som bildar underlag för beräkning av skatten på 1998 års nivå. Investeringarna kommer därför inte att leda till någon ökning av fastighetsskatten och undantaget ger därför inte någon faktisk fördel. Denna situation kan dock ändras om beräkningsmetoden för stödordningen skulle ändras.

- (19) De två åtgärderna grundas på myndigheternas förordning av den 15 december 1993 om den flamländska regionens ekonomiska expansion, som kommissionen godkände 1993. De ändringar av stödordningen för skydd av miljön som gjordes på grundval av förordningen godkändes av kommissionen under 2000⁽⁵⁾. I stödordningen planeras stödnivåer på 8 till 12 % för olika sorters stödåtgärder. Stödordningen överensstämmer med riktlinjerna för stöd till skydd av miljön i enlighet med punkt 77 i dessa riktlinjer.

2.9 Orsaker till att kommissionen inleder det förfarande som anges i artikel 88.2 i fördraget

- (20) I sitt beslut om att inleda förfarandet i enlighet med artikel 88.2 i fördraget uttryckte kommissionen tvivel i fråga om möjligheten att bevilja stöd i enlighet med riktlinjerna för stöd till skydd av miljön för att täcka projektets investeringskostnader. Den ansåg särskilt att investeringen i en maskin för framställning av tidningspapper till 100 % bestående av returfiber borde betraktas som en normal investering för denna sektor med tanke på nuvarande teknisknivå. Journalpapper till 80 % bestående av returfiber är utan tvekan mindre vanligt, men en sådan investering kan vara nödvändig för varje (stor) papperstillverkare som vill kunna iaktta allt striktare miljönormer och förbli konkurrenskraftig på lång sikt tack vare fortsatta innovationer. När det gäller övriga investeringar är det inte säkert att de stödberättigande kostnaderna har begränsats till vad som är absolut nödvändigt för att uppfylla miljömålen.

3. SYNUNKTER FRÅN BERÖRDA PARTER

- (21) En av SEL:s konkurrenter har lämnat synpunkter. Konkurrenten anser att stödet snedvrider konkurrensen på marknaden för tidningspapper, journalpapper och återvunnet papper. På den sistnämnda marknaden förekommer betydande brist i den region där SEL planerar att köpa sina fibrer. Om andra tillverkare, som är konkurrenter till SEL, köper återvunna fiber skulle investeringarna i maskinerna PM3 och PM4 inte ge någon nettomiljövinst.

⁽⁵⁾ N223/93 och N40/99, EGT C 284, 7.10.2000, s. 4.

(22) Moderniseringen av anläggningen i Langerbrugge innebär helt enkelt att man rustar upp anläggningen till dagens tekniska nivå. Upprustningen motiveras av målsättningar kopplade till marknaden och konkurrensen och en investering avsedd att bibehålla, eller öka, konkurrenskraften på lång sikt. Samtliga investeringar i maskinerna PM4 och PM3 består av en modernisering till dagens teknik inom papperssektorn, vilket kan påvisas av de moderniseringar som olika pappersproducenter genomfört under senare år. När det gäller journalpapper är det viktigt att skilja mellan superkalanderpapper (SC), journalpapper och bestruket papper. Bara om SEL kan framställa bestruket journalpapper med ett högt innehåll återanvända fiber kan moderniseringen anses sträcka sig utöver nuvarande industrinormer.

(23) Detta rör en investering som varje boktryckspappersproducent måste genomföra. Den anmäldes 2001 och stödet verkar inte ha påverkat investeringsbeslutet. Detta beslut överensstämmer med SEL:s målsättning att uppnå en avkastning på investerat kapital på 13% och goda investeringskostnader på en nivå som är jämförbar med eller lägre än avskrivningarna. Vidare har hela projektet finansierats genom SEL:s kassaflöde. Det bekräftas i flera av SEL:s pressmeddelanden. Investeringen i maskin PM4, moderniseringen av maskin PM3 och nedläggningen av maskin PM2 kostar dessutom mindre än det skulle kosta att bygga en ny pappersmaskin i en ny anläggning för framställning av tidningspapper och journalpapper. Transaktionen skulle dessutom göra det möjligt för SEL att få ny produktionskapacitet, samtidigt som gammal produktionskapacitet gradvis läggs ned. Företaget riskerar därmed inte att behöva införa ny produktionskapacitet utan det finns någon efterfrågan. Efterfrågan på papper av hög kvalitet ökar och såväl kunder som myndigheter kräver allt högre innehåll av återvunna fiber.

(24) Konstruktionen av en ny slamförbränningskapacitet och investeringen i en vattenreningsanläggning skulle *möjligtvis* kunna godkännas i enlighet med riktlinjerna för stöd till skydd av miljön. Denna investering är dock direkt kopplad till produktionskapaciteten och är inte absolut nödvändig för att uppfylla miljömålen och investeringen bör därför inte vara berättigad till något stöd. Konstruktionen av järnvägsinfrastruktur verkar överdriven, eftersom transport per lastbil är en självklar valmöjlighet, som inte kräver någon extra investering. Påverkan på miljön betraktas som minimal.

4. SYNUNKTER FRÅN DE BELGISKA MYNDIGHETERNA OCH SEL

4.1 Allmänna synpunkter

(25) De belgiska myndigheterna och SEL anser att stödet inte påverkar handeln mellan medlemsstaterna negativt och inte ger SEL någon fördel som leder till en snedvridning av konkurrensen. För alla inslag i projektet finns en tillräcklig andel stödberättigande kostnader för att kunna motivera stödet. Detaljerade uppgifter och motiveringar har lämnats för de stödberättigande kostnaderna. Efter-

som de redan presenterats i avsnitten 2 och 5, upprepas inte i detta avsnitt.

4.2 Maskinerna PM4 och DIP2: framställning av tidningspapper till 100 % bestående av returfiber

(26) Procentandelen återvunnet material motsvarar de normer som ålagts medlemsstaterna, men när det gäller Belgien finns en direkt koppling mellan dessa normer och SEL:s verksamhet.

(27) Tidningspapper till 100 % bestående av returfiber motsvarar inte alls nuvarande teknisknivå. I Västeuropa finns för närvarande bara fem eller sex maskiner för framställning av tidningspapper av samma storlek. Merparten av anläggningarna för pappersproduktion framställer papper med en andel återanvända fiber på mellan 40 och 80 %. Ingen av dessa anläggningar är serietillverkade och var och en har varit nyskapande. Vanligtvis krävs två år för att uppnå en optimal produktivitet, dvs. mycket mer tid än för en anläggning som motsvarar nuvarande teknisknivå. Maskinerna PM4 och DIP2 tillhör de främsta i världen.

4.3 Maskin PM3: journalpapper till 80 % bestående av returfiber

(28) Utöver de argument som lagts fram i beslutet om att inleda förfarandet understryker de belgiska myndigheterna och SEL de nydanande och unika inslagen i PM3 och de betydande startkostnaderna och inlärningskurvan. Detta visar också att investeringen inte motsvarar nuvarande teknisknivå. Det medges att marknaden för journalpapper utvecklas mot högre innehåll återanvända fiber och lägre energiförbrukning, men SEL:s investering kan anses motsvara nuvarande teknisknivå.

(29) Ombyggnaden av maskin PM3 genomfördes innan det var tekniskt eller ekonomiskt nödvändigt. Maskinen bör betraktas som en prototyp för gruppen Stora Enso. Investeringen motsvarar helt gruppens långsiktiga strategi om att kontinuerligt förbättra processen, resursanvändningen och personalens kunskaper för att uppnå en hållbar pappersframställning.

(30) Varken de belgiska myndigheterna eller SEL har lämnat några synpunkter på LEIPA:s investeringar där journalpapper också huvudsakligen framställs av återanvända fiber⁽⁶⁾.

4.4 Samtidig produktion av el och värme för slamförbränning

(31) Om man betraktar den totala kostnaden för införandet av slamförbränning med samtidig produktion av el och värme, inklusive avskrivningar, görs ingen nettovinst under de fem första åren. Om SEL inte hade investerat i denna anläggning skulle det ha kunnat köpa den ånga och elektricitet som det behöver av en grannproducent. SEL skulle då ha blivit tvunget att investera i ännu en ångpanna till en kostnad på 1 189 000 euro. Därför bör de stödberättigande kostnaderna motsvara investeringskostnaden minus 1 189 000 euro.

⁽⁶⁾ Fotnot 10 i beslutet om att inleda förfarandet i enlighet med artikel 88.2, se fotnot 1 i detta beslut.

- (32) I vilket fall som helst skulle en konventionell anläggning för samtidig produktion av el och värme vara en lämpligare lösning för produktion av samma mängd ånga och elektricitet än separata enheter för produktion av ånga och el.

4.5 Behandling av sötvatten

- (33) Om SEL hade tillstånd att utvinna begränsade kvantiteter grundvatten vore det realistiskt att fortsätta med det. Den totala kostnaden per m³ skulle vara praktiskt taget lika i de två fallen, men det skulle inte krävas någon investering. I praktiken vore det dock inte realistiskt att utvinna sådana kvantiteter grundvatten.

4.6 Behandling av spillvatten

- (34) De belgiska myndigheterna har förklarat att det inte är nödvändigt att öka kapaciteten i de befintliga vattenreningsanläggningarna, med tanke på den optimala behandlingen av spillvatten och produktionsprocessen. Investeringen rör huvudsakligen en bufferttank avsedd att säkerställa stabil drift av anläggningen och den tekniska utrustning som krävs för anslutningen till befintliga anläggningar. Spillvattenanläggningen har några nydanande egenskaper.
- (35) Behandlingen sträcker sig utöver kraven i VLAREM-normerna, men också de normer som anges i tillståndet (för så gott som samtliga ämnen). Sistnämnda normer är strikta och under förhandlingarna med myndigheterna anpassades de i förhållande till bästa möjliga resultat för reningsanläggningarna. De sträcker sig utöver de nivåer som baseras på "bästa tillgängliga teknik". I en expertrapport bedöms gränsen på 260 mg/l vad gäller kraven för kemisk syreförbrukning som extremt ambitiös. Genom miljötillståndet införs ytterligare en minskning till 180 mg/l, en nivå som inte tidigare förekommit inom papperssektorn.
- (36) Med undantag för kemisk syreförbrukning är samtliga koncentrationer av ämnen lägre i spillvattnet än i vattnet från Kale.

4.7 Tredje stegets vattenreningsanläggning

- (37) De belgiska myndigheterna anser att det stöd som är avsett för en eventuell tredje stegets vattenbehandling skulle vara förenligt av samma orsaker som stödet till spillvattensbehandling. Med hänvisning till expertrapporten och i väntan på beslutet från de flamländska myndigheterna om begäran om undantag från normen på 180 mg/l för kemisk syreförbrukning har SEL ännu inte fattat något beslut avseende denna investering. Företaget har inte heller begärt något stöd.

4.8 Lagring av avfallspapper och järnvägsinfrastruktur

- (38) De belgiska myndigheterna och SEL understryker att övergången från vägtransport till järnvägstransport helt överensstämmer med kommissionens vitbok "Den gemensamma transportpolitiken fram till 2010: Vägval inför framtiden" (7). Investeringarna i järnvägsinfrastruktur krävs inte för pappersfabrikens drift, eftersom väginfrastrukturen kan anpassas till den nya situationen genom en avtagsväg från huvudvägen. Sistnämnda lösning har några nackdelar, men de bör betraktas som minimala. Denna bedömning bekräftas av en undersökning som genomförts inom ramen för en miljökonsekvensbedömning. Transportkostnaden skulle inte ha ökat om investeringen i en järnvägsinfrastruktur inte hade genomförts.
- (39) Stödet överensstämmer också med reglerna för statligt stöd till transportsektorn. Investeringarna hade kunnat vara stödberättigande inom ramen för Marco Polo-programmet, men ingen ansökan om stöd har planerats. Stödet behövs för att kompensera en del av merkostnaderna. Vidare subventioneras även vägtransporterna, eftersom inga kostnader för trafikstockningar och miljöförstöring tas ut.

5. BEDÖMNING AV STÖDET

5.1 Statligt stöd i enlighet med artikel 87.1 i fördraget

- (40) I artikel 87.1 i fördraget anges att om inte annat föreskrivs i detta fördrag, är stöd som ges av en medlemsstat eller med hjälp av statliga medel, av vilket slag det än är, som snedvrider eller hotar att snedvrیدا konkurrensen genom att gynna vissa företag eller viss produktion, oförenligt med den gemensamma marknaden i den utsträckning det påverkar handeln mellan medlemsstaterna. Det stöd och den skattebefrielse som planeras, för sistnämnda i den omfattning den minskar det faktiskt betalda skattebeloppet, utgör stöd i enlighet med artikel 87.1 i fördraget, eftersom det med hjälp av statliga medel befriar SEL från en del av de investeringskostnader som företaget normalt självt skulle ha fått betala. Stödet stärker SEL:s ställning gentemot konkurrenterna i gemenskapen och det bör därför anses påverka konkurrensen. Eftersom det bedrivs intensiv handel mellan medlemsstaterna i sektorerna för tidnings- och journalpapper, avfallspapper och pappersmassa anser kommissionen att stödet till SEL påverkar handeln mellan medlemsstaterna.
- (41) De belgiska myndigheterna har uppfyllt skyldigheten att anmäla stödet i enlighet med artikel 88.3 i fördraget och punkt 76 i miljöskyddsriktlinjerna.

(7) KOM(2001) 370 slutlig, 12.9.2001.

5.2 Allmänna synpunkter på förenligheten med den gemensamma marknaden

- (42) Kommissionen har undersökt om undantagen i artikel 87.2 och 87.3 i fördraget är tillämpliga. De undantag som anges i artikel 87.2 i fördraget kan användas som grund för att motivera stödets förenlighet med den gemensamma marknaden. Dock gäller att stödet a) inte har någon social karaktär och inte beviljas enskilda konsumenter, b) inte är avsett att avhjälpa skador som orsakats av naturkatastrofer eller andra exceptionella händelser och c) inte är nödvändigt för att uppväga de ekonomiska nackdelar som uppkommit genom Tysklands delning.
- (43) De undantag som anges i artikel 87.3 a, 87.3 b och 87.3 d i fördraget som avser stöd för att främja den ekonomiska utvecklingen i regioner där levnadsstandarden är onormalt låg eller där det råder allvarlig brist på sysselsättning, stöd för att främja genomförandet av viktiga projekt av gemensamt europeiskt intresse eller för att avhjälpa en allvarlig störning i en medlemsstats ekonomi och stöd för att främja kultur och bevara kulturarvet är inte tillämpliga. De belgiska myndigheterna har inte försökt motivera stödet på grundval av dessa bestämmelser.
- (44) Vad gäller den första delen i det undantag som anges i artikel 87.3 c i fördraget, dvs. stöd för att underlätta utveckling av vissa näringsverksamheter, noterar kommissionen att stödet inte är avsett för forskning och utveckling, små och medelstora företags investeringar eller undsättning och omstrukturering av SEL. Stödet kan vara viktigt för att uppmuntra till investeringar på den plats som valts. Langerbrugge är emellertid inte beläget i en region där de ursprungliga investeringarna kan betraktas som regionalstöd. Stödet kan därför inte bedömas vara förenligt med den gemensamma marknaden med motiveringen att det underlättar utvecklingen i vissa regioner.
- (45) Kommissionen har undersökt om stödet skulle kunna omfattas av ett undantag i enlighet med artikel 87.3 c i fördraget av andra motiv och särskilt om miljöskyddsriktlinjerna kan tillämpas. Stödet har beviljats i enlighet med en stödordning som kommissionen godkände under 2000⁽⁸⁾. Godkännandet gjordes dock innan de nya riktlinjerna trädde i kraft. När kommissionen antog de nya riktlinjerna föreslog den att medlemsstaterna med hjälp av lämpliga åtgärder skulle anpassa befintliga stödordningar för att göra dem förenliga med de nya riktlinjerna innan den 1 januari 2002. Belgien godkände förslaget om lämpliga åtgärder utan villkor och var därmed skyldiga att anpassa den ordning som godkändes under 2000. Kommissionen har därför bedömt stödets förenlighet med den gemensamma marknaden i förhållande till de nya riktlinjerna. Den del av projektet som avser järnvägsinfrastruktur bedöms dock mot bakgrund av artikel 73 i fördraget som avser statligt stöd som tillgodoser behovet av samordning av transporter.

5.3 Förenlighet med den gemensamma marknaden enligt miljöskyddsriktlinjerna

- (46) I enlighet med punkt 29 i miljöskyddsriktlinjerna kan investeringsstöd som möjliggör för företag att gå längre än vad som föreskrivs i tillämpliga EG-normer godkännas upp till en maximal nivå på 30 % brutto av de stödberättigande investeringskostnaderna. Dessa villkor gäller också då företag gör investeringar på områden där det inte finns några obligatoriska EG-normer, samt då företagen måste göra investeringar för att anpassa sig till nationella normer som är strängare än gemenskapsnormerna. Som anges i punkt 6 i miljöskyddsriktlinjerna betraktas också de normer som införs av nationella organ genom tillämpning av rådets direktiv 96/61/EEG av den 24 september 1996 om samordnade åtgärder för att förebygga och begränsa föroreningar⁽⁹⁾ som EG-normer. Enligt detta direktiv skall medlemsstaterna fastställa de normer som anges i miljötillstånden på grundval av de resultat som uppnås när man använder sig av bästa tillgängliga teknik.
- (47) Enligt punkterna 36 och 37 i miljöskyddsriktlinjerna betraktas investeringar i tomtmark som stödberättigande om detta är oundgängligen nödvändigt för att uppfylla miljökrav, liksom investeringar i byggnader, anläggningar och utrustning, om syftet är att minska eller ta bort föroreningar och olägenheter eller att anpassa produktionsmetoderna så att miljön skyddas. De stödberättigande kostnaderna måste strikt begränsas till de ytterligare investeringskostnader som krävs för att nå miljöskydds målen.

5.3.1 Maskinerna DIP2, PM4 och PM3: ökning av återvinningsnivån

- (48) Kommissionen tvivlar inte på att återvinning av avfallspapper ger miljövinster. Den anser dock att det inte är möjligt att motivera det stöd som beviljats för maskinerna DIP2, PM4 och PM3 med hänvisning till punkt 29 i miljöskyddsriktlinjerna på grund av att dessa ökar återvinningsnivån.
- (49) Kommissionen påpekar att enligt allmänna rättsprinciper skall varje undantag tolkas restriktivt. I miljöskyddsriktlinjerna fastställs på vilka villkor kommissionen kan bedöma ett stöd som förenligt med den gemensamma marknaden i enlighet med artikel 87.3 c i fördraget och det utgör därmed ett undantag från det allmänna förbudet enligt artikel 87.1 i fördraget. Det bör också påpekas att miljöskyddsriktlinjerna grundas på den allmänna principen om att förorenaren betalar och att denna princip skall iakttas vid all tolkning av dessa riktlinjer.

⁽⁸⁾ Se fotnot 5.

⁽⁹⁾ EGT L 257, 10.10.1996, s. 26

- (50) Investeringarna i maskinerna PM3, PM4 och DIP2 skall användas för att framställa tidningspapper och journalpapper som slutar i form av avfallspapper. Ökningen av produktionskapaciteten kommer dock att leda till en ökning av kvantiteterna avfallspapper som bara delvis kommer att återvinnas. Ingen hänsyn kan tas till nedläggningen av maskin PM2 och minskningen av produktionen i Finland och Sverige, som (delvis) uppväger kapacitetsökningen i maskinerna PM3 och PM4. Den nedlagda produktionskapaciteten är äldre än den nya produktionskapaciteten, de har olika tekniska egenskaper och de har inte samma ställning på marknaden. En direkt jämförelse är därför inte möjlig.
- (51) Investeringarna förväntas öka efterfrågan på avfallspapper. Det finns dock inga garantier för att de faktiskt kommer att leda till ökad insamling av avfallspapper, vare sig generellt eller vad gäller avfallspapper från SEL:s försäljning. Investeringarna minskar inte SEL:s egen miljöförstöring. Miljövinster kan uppnås genom indirekta effekter på utbud och efterfrågan på avfallspapper som påverkar samtliga användare och leverantörer av dessa produkter, och inte bara SEL.
- (52) Kommissionen noterar vidare att normerna för andelen återvunnet avfall inte är lagstadgade normer som är direkt tillämpliga på olika företag, även om de i fallet Belgien har en betydande påverkan på SEL:s verksamhet. Det gäller snarare normer som ålagts medlemsstaterna genom gemenskapens lagstiftning, särskilt rådets direktiv 1999/31/EG av den 26 april 1999 om deponering av avfall⁽¹⁰⁾ och Europaparlamentets och rådets direktiv 94/62/EG av den 20 december 1994 om förpackningar och förpackningsavfall⁽¹¹⁾. Stödet beviljas inte för att ge företaget möjlighet att gå längre än de normer som är direkt tillämpliga på det. Den första situation som nämns i punkt 29 i miljöskyddsriktlinjerna, som gör det möjligt att bevilja stöd för att företag skall kunna gå längre än vad som föreskrivs i tillämpliga gemenskapsnormer, tillämpas inte i detta ärende.
- (53) De belgiska myndigheterna anser däremot att den andra situation som nämns i punkt 29 i miljöskyddsriktlinjerna, dvs. när stöd beviljas företag som gör investeringar på områden där det inte finns några obligatoriska gemenskapsnormer, är tillämplig. Kommissionen har dock dragit slutsatsen att så inte är fallet. Investeringsstödet till maskinerna PM3, PM4 och DIP2 har som övergripande syfte att främja återvinning för att befria de faktiska förorenarna från avgifter som de normalt borde bära. Stödet är inte avsett att minska den mängd avfallspapper som uppstår till följd av SEL:s försäljning. Det uppmuntrar snarare SEL att ta tillbaka avfallspapper som kan komma från produkter som sålts av vilken pappersproducent som helst. Kommissionen anser att punkt 29 i miljöskyddsriktlinjerna är tillämplig i de fall ett företag investerar för att förbättra sitt eget resultat på miljöskyddsområdet och för att minska sin egen förorening. I dessa fall kan stöd beviljas för att uppmuntra företaget att förbättra sin egen situation på miljöskyddsområdet. Man skulle annars med lätthet kunna kringgå reglerna, inte genom att bevilja stöd till förorenarna, men till företag som tar ansvar för föroreningen.
- (54) Denna tolkning bekräftas i punkt 18 b i miljöskyddsriktlinjerna, enligt vilka "stöd också kan fungera som incitament, bl.a. för att uppmuntra företagen att gå längre än vad normerna kräver eller att göra kompletterande investeringar för att minska föroreningarna från anläggningarna".
- (55) Den tolkning som de belgiska myndigheterna föreslår skulle göra det möjligt för medlemsstaterna att bevilja stöd för investeringar i alla sektorer där man kan använda sekundärt råmaterial. Sådant stöd skulle kunna beviljas utan att företagen behövt iaktta reglerna för statligt stöd, särskilt regionalstöd eller investeringsstöd till små och medelstora företag. Sådant stöd kan ge upphov till allvarliga snedvridningar på de berörda marknaderna.
- (56) Därför anser kommissionen att punkt 29 i miljöskyddsriktlinjerna inte är tillämplig på investeringarna i maskinerna PM3, PM4 och DIP2 i sin helhet. Kommissionen har dock undersökt om punkterna 29 eller 30 i miljöskyddsriktlinjerna kan tillämpas på vissa delar av investeringarna.

5.3.2 Olika delar av miljöinvesteringarna i maskinerna PM3, PM4 och DIP2, minskning av maskin PM4:s energiförbrukning

- (57) Som nämnts i punkt 9 anser de belgiska myndigheterna att vissa delar av investeringarna i maskinerna PM4 och DIP2, som består av merkostnader på minst 19,1 miljoner euro, kan beviljas stöd enligt punkt 29 i miljöskyddsriktlinjerna. Beskrivningen av dessa inslag påvisar dock ett antal kostnadsbesparingar. Den ytterligare investeringen i kyltorn leder exempelvis till en minskning av energiförbrukningen under vinterperioden med 10 MW. Stängningen av bakvattenkretsen är avsedd att minska vattenförbrukningen. Användningen av skopressar istället för konventionella pressar gör det möjligt för SEL att få torrare papper, optimerar torkprocessen och möjliggör energibesparingar. Trots upprepade uppmaningar från kommissionen har de belgiska myndigheterna varken påvisat att dessa kostnader i sin helhet kan betraktas som merkostnader eller uppgett vilka fördelar SEL får genom dessa specifika investeringar, såsom krävs i punkterna 36 och 37 i miljöskyddsriktlinjerna. Det är därför inte möjligt att beräkna storleken på det föreslagna stödbeloppet.

⁽¹⁰⁾ EGT L 182, 16.7.1999, s. 1. Direktivet senast ändrat genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1882/2003 (EUT L 284, 31.10.2003, s. 1).

⁽¹¹⁾ EGT L 365, 31.12.1994, s. 10. Direktivet senast ändrat genom direktiv 2004/12/EG (EUT L 47, 18.2.2004, s. 26).

- (58) Som nämns i punkt 10 hävdar de belgiska myndigheterna att maskin PM4 kan beviljas stöd enligt punkt 30 i miljöskyddsriktlinjerna om det gör det möjligt att minska energiförbrukningen. Istället för att investera i en pappersmaskin av klassisk storlek har SEL valt en nyare form av maskin som förbrukar mindre energi. Investeringen motsvarar därmed definitionen för energibesparing.
- (59) I enlighet med punkterna 36 och 37 i miljöskyddsriktlinjerna är det bara investeringar som är strikt nödvändiga för att uppfylla miljömålen som är stödberättigande. Det är inte bara en del i maskin PM4 som gör det möjligt att minska energiförbrukningen. Den avgörande faktorn är den större storleken på samtliga roterande komponenter som påverkar hela maskinens konstruktion och som kräver både lägre hastighet och anpassning av pressarna. En oberoende expert har gjort en närmare bedömning av kostnaden för en konventionell maskin för framställning av tidningspapper. Därefter gjordes en närmare bedömning av den faktiska investeringskostnaden. Skillnaderna beror inte bara på tekniska kravspecifikationer, utan även på mer exakta kunskaper, uppskattningar av potentiella prissänkningar osv. Den stödberättigande kostnaden som uppskattas till 14,1 miljoner euro avser dock bara skillnaderna i kostnad för investeringar i utrustning⁽¹²⁾. Denna uppskattning har genomförts på grundval av försiktiga antaganden för att undvika en överdriven uppskattning.
- (60) I enlighet med punkt 37 tredje stycket i miljöskyddsriktlinjerna skall de stödberättigande kostnaderna beräknas så, att ett avdrag görs för en eventuell kapacitetsökning, för inbesparade kostnader under de fem första åren av investeringens varaktighet och för ytterligare kompletterande produktion under samma femårsperiod. De högre startkostnaderna under investeringens första levnadsår överstiger vinsterna från de besparingar som görs på områdena energi, råvaror och produktivitet.
- (61) Sammanfattningsvis anser kommissionen att man för maskin PM4 kan godkänna ett stödbelopp på 40 % × 14,1 miljoner euro = 5,64 miljoner euro.
- (62) Det finns inga liknande skäl som gör det möjligt att förklara stödet för PM3 och DIP2 som förenliga med den gemensamma marknaden.
- 5.3.3 *Anläggning för slamförbränning med samtidig produktion av el och värme*
- (63) I enlighet med punkt 31 i miljöskyddsriktlinjerna kan
- investeringarna till förmån för den kombinerade produktionen av elektricitet och värme beviljas stöd när verkningsgraden är ovanligt hög. Kommissionen kommer härvid framför allt att beakta vilken typ av primärenergi som används vid produktionsprocessen. Dessa investeringar kan beviljas stöd med en basnivå på 40 % för de stödberättigande kostnaderna i enlighet med punkterna 36 och 37 i miljöskyddsriktlinjerna.
- (64) Anläggningen kommer att använda biomassa⁽¹³⁾ som kommer direkt från fabriken och naturgas med en verkningsgrad på 87,5–90 %. Med beaktande av bestämmelserna i Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/8/EG av den 11 februari 2004 om främjande av kraftvärme på grundval av efterfrågan på nyttiggjord värme på den inre marknaden för energi och om ändring av direktiv 92/42/CEE⁽¹⁴⁾, anser kommissionen att denna investering omfattas av punkt 31 i miljöskyddsriktlinjerna.
- (65) Samtliga kostnader i fråga avser byggnader, anläggningar och nödvändig utrustning för att producera och använda elektricitet och ånga som genereras av anläggningen för samtidig produktion av el och värme från biomassa. De är därmed stödberättigande i enlighet med punkt 36 i miljöskyddsriktlinjerna.
- (66) Enligt punkt 37 första stycket i miljöskyddsriktlinjerna är bara merkostnaderna (dvs. de ytterligare investeringskostnader som krävs för att nå miljöskyddsmålen) stödberättigande. Det mest ekonomiska valet är att investera i en konventionell anläggning med samtidig produktion av el och värme. Det gäller en högtrycksånggenerator på 55 000 kW och en ångturbin på 9 400 kW, som består av en investering till en total kostnad på 5 180 000 euro.
- (67) Enligt punkt 37 tredje stycket i miljöskyddsriktlinjerna skall de stödberättigande kostnaderna beräknas så att ett avdrag görs för inbesparade kostnader under de fem första åren av investeringens varaktighet och för ytterligare kompletterande produktion under samma femårsperiod. Besparingarna i fråga är följande:
- Kostnader som undvikits för en konventionell anläggning för samtidig produktion av el och värme: det gäller kostnader för bränsletillförsel till den konventionella anläggningen för samtidig produktion av el och värme för att framställa samma kvantitet ånga och värme, personalkostnader, underhållskostnader och kostnader för avjonat vatten som behövs för den konventionella anläggningens funktion.

(12) En liten del avser nödvändiga reservdelar för att garantera att produktionsprocessen kan fortsätta.

(13) I enlighet med artikel 2 b i Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/77/EG av den 27 september 2001 om främjande av el producerad från förnybara energikällor på den inre marknaden för el (EGT L 283, 27.10.2001, s. 33). Direktivet ändrat genom 2003 års anslutningsakt.

(14) EUT L 52, 21.2.2004, s. 50.

- Kostnader som undviks för behandling av slam. Om slammet inte förbrändes i anläggningar för samtidig produktion av el och värme skulle SEL kunna välja mellan följande lösningar: 1. spillvattenbehandling, särskilt vad gäller slam som härrör från vattenrening, men inte för slam som härrör från avsvärtning, 2. användning inom murstenssektorn, 3. användning som bränsle vid elproduktion, särskilt i den omfattning slammet betraktas som biomassa, och 4. användning inom cementsektorn.
- Driftstöd: SEL kan få gröna certifikat för den el det producerar. De belgiska myndigheterna garanterar ett minimipris på 80 euro per certifikat. Det pris som faktiskt erhöles under 2003 var något högre.
- (68) Merkostnaderna består av följande rörelsekostnader för anläggningen för samtidig produktion av el och värme för slamförbränning: extra gastillförsel, transport och bortforsling av aska, förbrukning av avjonat vatten, mycket högre personalkostnader, kostnader för miljöcertifikat, kontroll och kostnader för rökgasrening. Inga avdrag har gjorts för kostnaderna för avvattnings av slammet innan förbränningen, eftersom avvattningsen ändå måste göras.
- (69) Under en period på fem år, från maj 2003 till april 2008, uppgår de totala nettobesparingarna till 16 343 000 euro, nuvärde netto per den 1 januari 2003.
- (70) Mot denna bakgrund uppgår de stödberättigande kostnaderna till $40\% \times [55\,147\,000 \text{ euro} - 5\,180\,000 \text{ euro} - 16\,343\,000 \text{ euro}] = 13\,449\,600 \text{ euro}$.
- (71) I vissa fall kan slamförbränningen i en anläggning för samtidig produktion av el och värme omfattas av punkt 29 i miljöskyddsriktlinjerna, till exempel när företaget väljer en teknik för bortforsling av slam som gynnar miljön mer än en annan tillåten teknik i enlighet med gemenskapsreglerna. SEL har dock inte över någon sådan valmöjlighet. Under alla förhållanden förbränns slammet, med eller utan utvinning av värmeenergiinnehållet. Miljövinster med denna valmöjlighet ligger i energiåtervinningen tack vare den samtidiga framställningen av el och värme, och stödet kan slutligen bara beviljas i enlighet med punkt 31 i miljöskyddsriktlinjerna.

5.3.4 Behandling av sötvatten

- (72) Investeringarna är nödvändiga för att kunna använda ytvattnet från vattendraget Kale. De belgiska myndigheterna har dock inte bekräftat att SEL hade en mindre kostsam valmöjlighet, som uppfyller kraven i gemenskapens lagstiftning. De belgiska myndigheterna medger att "i praktiken är det inte realistiskt att hämta sådana kvan-

titeter grundvatten. Om SEL hade haft tillstånd att ta upp (begränsade) mängder grundvatten, skulle den fortsatta utvinningen rimligen ha kunnat betraktas som realistisk". SEL har dock för närvarande inte något tillstånd som gör det möjligt att utvinna grundvatten och inga närmare uppgifter har lämnats. Med tanke på de problem som Flandern för närvarande har vad gäller grundvattnet, och som ökar allt mer, förefaller det som om myndigheterna inför restriktioner när det gäller att utfärda nya tillstånd. Dessutom förklarar de belgiska myndigheterna att de beslutat att inte använda grundvatten mot bakgrund av bestämmelserna om hållbar vattenpolitik i Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/60/EG av den 23 oktober 2000 om upprättande av en ram för gemenskapens åtgärder på vattenpolitikens område⁽¹⁵⁾ (nedan kallat "ramdirektivet om vatten"). När det gäller grundvatten åläggs medlemsstaterna i artikel 4.1 b ii i nämnda direktiv att skydda, förbättra och återställa alla grundvattenförekomster, säkerställa balans mellan uttag och grundvattenbildning i syfte att uppnå god grundvattenstatus. Denna målsättning skall ha uppnåtts senast 2015 och olika deltidfrister har fastställts. Det grundvatten som Stora Enso skulle ha använt överutnyttjas för närvarande. Därför har fristen 2015 redan nu politiska konsekvenser. Kommissionen kan därför inte ta hänsyn till denna andra valmöjlighet vid beräkningen av stödberättigande kostnader och i enlighet med punkt 40 i miljöskyddsriktlinjerna kan därför detta specifika inslag inte godkännas för något stöd.

5.3.5 Behandling av spillvatten

- (73) De belgiska myndigheterna förklarar att kvaliteten på spillvattnet uppfyller striktare normer än de som anges för tillståndet i fråga och VLAREM II-normerna som, enligt myndigheterna, grundas på bästa tillgängliga teknik enligt kraven i direktiv 96/61/EEG. Den kritiska punkten är dock halten kemisk syreförbrukning i vattnet. På kort sikt kan inte SEL få ned den kemiska syreförbrukningen under 260 mg/l.
- (74) I referensdokumentet "Bästa tillgängliga teknik" för pappersindustrin nämns en kemisk syreförbrukning på 1 700 – 2 700 mg/l, men den grundas på en mycket högre vattenförbrukning per ton papper, som betraktades som bästa tillgängliga teknik vid den tidpunkt då detta referensdokument utarbetades. De belgiska myndigheterna nämner en expertundersökning där det påpekas att normen på 260 mg/l är extremt ambitiös och att ingen sådan norm tidigare förekommit inom pappersindustrin. Miljökonsekvensbedömningen tar, med noteringen på utsläpp på 260 mg/l, sin utgångspunkt i Stora Ensos fabrik i Sachsen i Tyskland.

⁽¹⁵⁾ EGT L 327, 22.12.2000, s. 1. Direktivet ändrat genom beslut 2455/2001/EG (EGT L 331, 15.12.2001, s. 1).

(75) Det miljötillstånd som beviljats Stora Ensos investeringar är ännu striktare och inför ett värde på den kemiska syreförbrukningen på maximalt 180 mg/l, baserat på den flamländska lagstiftning som är tillämplig. SEL har begärt undantag för att kunna släppa ut spillvatten med en kemisk syreförbrukning på 260 mg/l. Tillståndet har beviljats med hänvisning till denna begäran och mot bakgrund av en undersökning om framtida förbättringar, som bör göra det möjligt att uppnå normen på 180 mg/l.

(76) I artikel 10 i direktiv 96/61/EEG anges "om en miljö-kvalitetsnorm ställer högre krav än vad som kan uppnås genom användning av bästa tillgängliga teknik skall ytterligare åtgärder särskilt föreskrivas i tillståndet, utan att detta påverkar vidtagandet av andra åtgärder som kan behövas för att iaktta miljö-kvalitetsnormerna". Stora Ensos pappersmaskin släpper ut spillvatten i kanalen Gand Terneuzen, som är starkt förorenad. Enligt miljökonsekvensbedömningen utgör SEL:s totala utsläpp, med en kemisk syreförbrukning på 260 mg/l, 10 till 15 % av den totala kemiska syreförbrukning som släpps ut i kanalen, vilket är en betydande påverkan och överstiger de kvalitetsnivåer som fastställts för kanalen. I ramdirektivet om vatten åläggs medlemsstaterna att fastställa lämpliga kvalitetsmål för det mottagande vattnet i medlemsstaterna. Även om skyldigheterna i detta direktiv ännu inte är helt bindande, förefaller det som om de målsättningar som fastställts för kanalen Gand Terneuzen inte går längre än de krav som fastställts i direktivet.

(77) Om spillvatten med en kemisk syreförbrukning på 260 mg/l tillåts borde denna norm betraktas som en gemenskapsnorm, fastställd i enlighet med artikel 10 i direktiv 96/61/EEG och de allmänna målsättningarna i ramdirektivet om vatten. Belgien har inte bevisat att normen på 260 mg/l sträcker sig utöver kraven i gemenskapens lagstiftning. Sammanfattningsvis är investeringen nödvändig för att uppfylla gemenskapsnormerna enligt punkt 6 i miljöskyddsriktlinjerna och kan därför inte beviljas stöd. Även om investeringen sträcker sig utöver andra tillämpliga miljönormer än kemisk syreförbrukning förefaller det inte finnas någon extra stödberättigande investeringskostnad och kommissionen anser inte att något stöd till dessa investeringar är förenligt med den gemensamma marknaden.

5.3.6 Tredje stegets vattenreningsanläggning

(78) De extra investeringarna i tredje stegets vattenreningsanläggningar skall genomföras för att uppfylla de normer som gäller för kemisk syreförbrukning. De belgiska myn-

digheterna har inte förklarat om dessa normer är striktare än gemenskapens normer. Belgien har dock inte anmält något stöd till dessa investeringar, eftersom situationen ännu inte är klargjord och beror på resultatet av den undersökning som SEL skall genomföra för att anpassa sig till miljötillståndet. Kommissionen behöver därför inte ta ställning till denna punkt.

5.4 Lagring av avfallspapper och järnvägsinfrastruktur

(79) Denna del av projektet avser transportverksamhet och inte själva pappersproduktionen. Investeringen kommer därför i första hand att påverka konkurrensen på transportmarknaden. I artikel 73 i fördraget föreskrivs att stöd som motsvarar behovet av samordning av transporter är förenligt med fördraget. I rådets förordning (EEG) nr 1107/70 av den 4 juni 1970 om stöd till transporter på järnväg, väg och inre vattenvägar⁽¹⁶⁾, tillämpas artikel 73 i fördraget. I artikel 3.1 b i nämnda förordning preciseras att tills gemensamma regler för fördelning av infrastrukturkostnader trätt i kraft kan medlemsstaterna bevilja stöd till företag som måste bära kostnader för den infrastruktur som de använder om andra företag inte drabbas av liknande kostnader. I enlighet med tidigare praxis⁽¹⁷⁾ anser kommissionen att utgifterna för sidospår omfattas av artikeln, eftersom företag som erbjuder konkurrerande former av transport, bland annat vägtransport, inte har samma infrastrukturkostnader. Att övergå från en form av transport till en annan, som i föreliggande ärende, betraktas som en samordningsverksamhet i enlighet med artikel 73 i fördraget. I enlighet med kommissionens praxis kan stöd med en stödnivå på upp till 50 % anses vara förenligt med den gemensamma marknaden. SEL har dessutom bevisat att järnvägstransporterna inte är nödvändiga för verksamhetens fortsatta drift. Stödet kan därför antas uppmuntra företaget att genomföra investeringen. Följaktligen kan ett stöd till denna del av projektet motiveras på grundval av artikel 73 i fördraget upp till ett belopp på 4 432 000 euro.

5.5 Förenlighet med den gemensamma marknaden direkt grundad på artikel 87.3 c i fördraget

(80) Eftersom miljöskyddsriktlinjerna inte är tillämpliga på investeringarna i PM4 och DIP2 och på investeringarna i PM3 har kommissionen undersökt om stödet till dessa investeringar kan bedömas vara förenliga med den gemensamma marknaden på grundval av artikel 87.3 c i fördraget.

⁽¹⁶⁾ EGT L 130, 15.6.1970, s. 1. Förordningen senast ändrad genom förordning (EG) nr 543/97 (EGT L 84, 29.6.1991, s. 6).

⁽¹⁷⁾ Se kommissionens beslut av den 19 juni 2002, N643/2001, Österrike, stödprogram för sidospår för järnväg (EGT C 178, 26.7.2002, s. 20), beslut av den 18 september 2002, N308/2002, Tyskland, riktlinjer för investeringsstöd för järnvägsinfrastruktur i Sachsen-Anhalt (EGT C 277, 14.11.2002, s. 2) och beslut av den 9 februari 2001, N597/2000, Nederländerna, stödordning för privata förbindelser till inre vattenvägar (EGT C 102, 31.3.2001, s. 8).

5.5.1 Maskinerna PM4 och DIP2: produktion av tidningspapper till 100 % bestående av returfiber

- (81) SEL:s investering i en produktionskapacitet för tidningspapper till 100 % bestående av returfiber bör betraktas som en investering som motsvarar nuvarande tekniknivå, som många producenter av tidningspapper har genomfört eller kommer att genomföra inom en mer eller mindre nära framtid. Tillgången på tillräckliga kvantiteter avfallspapper förefaller vara en avgörande faktor i detta avseende, vilket bekräftas genom de exempel på produktionsenheter för tidningspapper till 100 % bestående av returfiber som de belgiska myndigheterna nämner, varav en finns i en av Stora Ensos andra fabriker. En teknik "som motsvarar nuvarande tekniknivå" skall inte förväxlas med den teknik som är mest vanligt förekommande. Det faktum att denna typ av pappersmaskin (ännu) inte serietillverkas och att en optimeringsperiod på två år är nödvändig ändrar på intet sätt kommissionens bedömning. Kommissionen kan därför inte betrakta stödet som förenligt med den gemensamma marknaden. Den har nyligen bedömt det investeringsstöd av samma typ som beviljats företaget Shotton i Förenade kungariket på samma sätt⁽¹⁸⁾.

5.5.2 Maskin PM3: övergång till journalpapper till 80 % bestående av returfiber

- (82) Produktion av journalpapper av SC-kvalitet med ett innehåll till 80 % av returfiber är utan tvivel ovanligt och det är troligt att SEL Langerbrugge är den första produktionsenhet där man använder en sex meter bred onlinetidkalender för att framställa högkvalitativt SC-papper med ett innehåll av returfiber som överstiger 60 %. Det är också sannolikt att en högkvalitativ produkt som journalpapper generellt har ett lägre innehåll returfiber. Av de orsaker som anges nedan har emellertid kommissionen dragit slutsatsen att investeringarna i maskin PM3 inte kan beviljas stöd på grundval av artikel 87.3 c i fördraget.
- (83) För det första utgör ökningen av returfibernivån för närvarande en tendens inom papperssektorn, inte bara vad gäller tidningspapper, utan också för journalpapper, särskilt högkvalitativt SC-papper. Det är möjligt att investeringen ur rent teknisk synvinkel sträcker sig utöver vad som kan betraktas som nuvarande tekniknivå, även om det ännu inte fastställts att målsättningen på ett innehåll av 80 % returfiber kan nås. Dessa målsättningar förefaller inte väsentligt skilja sig från de målsättningar som andra pappersproducenter fastställer, oberoende av om det gäl-

ler nu eller inom en nära framtid. Det bekräftas genom de uppgifter som lämnats av berörda parter, men också genom andra ärenden som kommissionen nyligen undersökt⁽¹⁹⁾.

- (84) För det andra stämmer investeringen perfekt överens med SEL:s investeringsprogram, som inriktas på förbättring av tillgångarna utan att skapa ny produktionskapacitet som kan komma att snedvrیدا marknaden, och nedläggningen av maskin PM2 stämmer med SEL:s egna ord "helt in i Stora Ensos program för fortsatta förbättringar som inriktas på nedläggning av produktionsenheter som inte är lönsamma på lång sikt" ("dit past volledig in Stora Enso's continue verbeteringsprogramma date er op gericht is productie-eenheden die op lange termijn niet rendabel zijn te laten uitlopen"). Maskin PM4 har förbättrats mer än den gamla maskinen PM3 och den nya maskinen PM3 har förbättrats mer än den gamla maskinen PM2 och nedläggningen av maskin PM2 och av vissa tillgångar i Sverige och Finland gör det möjligt att undvika eventuell överkapacitet. Denna serie av investeringar ger SEL viktiga fördelar, eftersom företaget inte behöver bära investeringskostnaden för en pappersmaskin som är helt ny och kostsam, det inte förekommer någon överdriven kapacitetsökning och företaget kan utveckla sin teknik utan att utsätta sig för alltför stora ekonomiska eller finansiella risker. Det fanns ingen annan lösning än denna investering för att göra det möjligt att framställa papper till 80 % bestående av returfiber till en lägre kostnad. Exempelvis skulle anpassningen av maskin PM2 ha möjliggjort ett returfiberinnehåll på högst 55 %. Varje pappersproducent som vill fortsätta vara konkurrenskraftig på lång sikt på både teknisk och miljömässig nivå måste regelbundet göra dessa investeringar i nyskapande produkter. Att stödet skulle fungera som incitament är dock tvivelaktigt, även om man kan anse att investeringen avser en teknik som sträcker sig utöver nuvarande tekniknivå.

- (85) För det tredje finns ett åtagande på gemenskapsnivå om att uppnå en genomsnittlig användning av returfiber på 56 % fram till 2005. Det nuvarande genomsnittet i Belgien uppgår till 49,8 %. Även om journalpapper generellt har ett lägre returfiberinnehåll, verkar det svårt att uppnå denna målsättning enbart genom att öka returfiberinnehållet i annat papper än journalpapper. SEL självt understryker att normerna med hänsyn till dess ställning på den belgiska pappersmarknaden har ett direkt inflytande på dess verksamhet. Tidningspapper utgör bara en begränsad del av samtliga pappersprodukter. Vidare befinner sig inte samtliga produktionsenheter för tidningspapper tillräckligt nära källan för återvunnet papper och det kan inte vara ekonomiskt lönsamt att anpassa vissa av dem till en ökad användning av återvunna fiber från 2005. Det är därför ingen överraskning att ökningen av graden återvunnet papper också är en tendens för journalpapper.

⁽¹⁸⁾ Kommissionens beslut 2003/814/EG av den 23 juli 2003 om det statliga stöd som Förenade kungariket planerar att genomföra till förmån för uppförande av en anläggning för återvinning av tidningspapper inom ramen för WRAP-programmet (EUT L 314, 28.11.2003, s. 26)

⁽¹⁹⁾ Mål N 713/02 – Stöd till LEIPA Georg Leinfelder GmbH, Brandenburg (Tyskland) (EUT C 110, 8.5.2003, s. 13).

(86) För det fjärde har inte de belgiska myndigheterna och SEL förklarat hur hög kostnaden skulle ha varit för en liknande investering i en produktionsenhet för journalpapper med ett (mer) "normalt" returfiberinnehåll och vilka besparingar den genomförda investeringen skulle ge om detta val gjordes. De insisterar tvärtom på att merkostnaderna är nödvändiga inte bara för att uppnå ett returfiberinnehåll på 80 %, utan också för att uppnå ett högkvalitativt journalpapper med en maskin som ursprungligen tillverkades för att producera tidningspapper. Därför innehåller investeringskostnaderna poster såsom torkningsanläggningen (SC-papper är svårare att torka), en tredje torkanläggning (för att SC-papper är tyngre), online-kalander med 2 × 4 nyp för att papperet ska få ökad lyster och rullar anpassade till SC-kvaliteten, nya verktyg för framställning av pappersmassa av SC-kvalitet. I bästa fall skulle bara en del av investeringen kunna betraktas som helt avsedd att öka graden av återvinning⁽²⁰⁾.

(87) För det femte, såsom nämns i punkt 5.3.1, finns det inga garantier för att investeringen kommer att möjliggöra ökad användning av returfiber eller ökning av utnyttjandet av returfiber från SEL:s försäljning. Stödet ges exempelvis inte på villkor att en större kvantitet avfallspapper tas från den kommunala sophämtningen, vilket var fallet för stödet till Shotton. I den omfattning det inte finns några direkta miljövinster förefaller syftet med stödet i första hand vara innovation. Kommissionen kan grund sig på gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till forskning och utveckling⁽²¹⁾ för att godkänna stöd som enbart är avsett för grund- och industriforskning samt utveckling före marknadsintroduktion. Ju närmare marknaden forskningen och utvecklingen är desto mer riskerar stödet att snedvrída konkurrensen. Därför omfattar inte punkt 2.3 i nämnda riktlinjer stöd till verksamheter som kan betraktas som nyskapande, men som inte omfattas av de faser som nämns ovan. Synpunkterna från berörda parter bekräftar risken för snedvridding av konkurrensen i föreliggande ärende.

6. SLUTSATS

(88) De belgiska myndigheterna har iakttagit skyldigheten att anmäla stödet i enlighet med artikel 88.3 i fördraget och punkt 76 i miljöskyddsriktlinjerna.

(89) SEL:s investeringar i PM4 gör det möjligt att minska el-, tillsats- och vattenförbrukningen jämfört med en konventionell maskin för framställning av tidningspapper. De stödberättigande investeringskostnaderna uppgår till 14 100 000 euro och ett stöd på ett belopp på

5 640 000 euro kan därför bedömas som förenligt med den gemensamma marknaden. När det gäller investeringen i anläggningen för slamförbränning med samtidig produktion av el och värme anser kommissionen att ett stöd på 13 449 600 euro är förenligt med den gemensamma marknaden. Beträffande investeringarna i järnväg-sinfrastruktur och lagring av avfallspapper anser kommissionen att det maximala stödbeloppet som är förenligt med den gemensamma marknaden uppgår till 4 432 000 euro. Sammanlagt bedöms ett belopp på 23 521 600 euro vara förenligt med den gemensamma marknaden.

(90) SEL:s investeringar i PM3 och DIP2 och reningsanläggningen för sötvatten och spillvatten är inte stödberättigande.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Det statliga stöd som de belgiska myndigheterna planerar att genomföra till förmån för Stora Enso Langerbrugge, som består av ett stöd på 25 900 000 euro och undantag från fastighets-skatt till ett beräknat värde på 9 miljoner euro, är förenligt med den gemensamma marknaden upp till ett belopp på 23 521 600 euro.

Genomförandet av ett stödbelopp på 23 521 600 euro kan därför godkännas.

Resterande stödbelopp är inte förenligt med den gemensamma marknaden och får av denna orsak inte genomföras.

Artikel 2

Belgien skall inom två månader från delgivningen av detta beslut underrätta kommissionen om vilka åtgärder som har vidtagits för att följa beslutet.

Artikel 3

Detta beslut riktar sig till Konungariket Belgien.

Utfärdat i Bryssel den 8 september 2004.

På kommissionens vägnar

Mario MONTI

Ledamot av kommissionen

⁽²⁰⁾ Detta visar att om investeringen i maskin PM3 betraktades som stödberättigande skulle bara en del av kostnaderna kunna betraktas som merkostnader i enlighet med punkterna 36 och 37 i miljöskyddsriktlinjerna.

⁽²¹⁾ EGT C 45, 17.2.1996, s. 5.

RÄTTELSE

Rättelse till kommissionens förordning (EG) nr 1582/2004 av den 8 september 2004 om inledande av en undersökning rörande eventuellt kringgående av de antidumpningsåtgärder som genom rådets förordning (EG) nr 1470/2001 införts beträffande import av integrerade elektroniska kompaktlysrör med ursprung i Folkrepubliken Kina genom import av integrerade elektroniska kompaktlysrör som avsänts från Republiken Filippinerna, Islamiska republiken Pakistan och Socialistiska republiken Vietnam, oavsett om produkten deklarerats ha sitt ursprung i Republiken Filippinerna, Islamiska republiken Pakistan respektive Socialistiska republiken Vietnam eller ej, och om registrering av sådan import

(Europeiska unionens officiella tidning L 289 av den 10 september 2004)

Vid offentliggörandet uppstod ett fel i artikel 1 i den normativa delen av den ovan nämnda förordningen såtillvida att TARIC-nummer 8539 31 90*91 felaktigt angavs i stället för TARIC-nummer 8539 31 90*92. Denna ändring innebär enbart ett klargörande och inverkar inte på något sätt på definitionen av den berörda produkten eller den tillämpliga tullsatsen.

På sidan 56 i artikel 1 första stycket skall det

i stället för: "TARIC-nummer 8539 31 90*91",

vara: "TARIC-nummer 8539 31 90*92".

Rättelse till kommissionens förordning (EG) nr 305/2005 av den 19 oktober 2004 om ändring av rådets förordning (EG) nr 312/2003 vad beträffar tullkvoter för vissa produkter med ursprung i Chile

(Europeiska unionens officiella tidning L 52 av den 25 februari 2005)

På sidan 8, i bilagan, första kolumnen i tabellen, skall det

i stället för: "09.1937 (*)"

vara: "09.1940 (*)",

i stället för: "09.1939"

vara: "09.1941",

i stället för: "09.1941 (**)"

vara: "09.1942 (**)".
