II

(Ikke-lovgivningsmæssige retsakter)

AFGØRELSER

KOMMISSIONENS AFGØRELSE (EU) 2020/1411

af 2. marts 2020

om Italiens statsstøtte C 64/99 (ex NN 68/99) til fordel for rederierne Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar og Toremar (Tirrenia-koncernen)

(meddelt under nummer C(2020) 1108)

(Kun den italienske udgave er autentisk)

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

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

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

efter at have opfordret interesserede parter til i overensstemmelse med ovennævnte artikler ([1]) at fremsætte bemærkninger, under hensyntagen til disse bemærkninger, og

ud fra følgende betragtninger:

1. SAGSFORLØB

1.1. Kommissionens beslutning 2005/163/EF

(1) Efter adskillige klager besluttede Kommissionen i 1999 at indlede proceduren efter artikel 108, stk. 2, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (»TEUF«) i forbindelse med støtte udbetalt til seks rederier i den forhenværende Tirrenia-koncern, nemlig Tirrenia di Navigazione S.p.A. (»Tirrenia«), Adriatica di Navigazione S.p.A. (»Adriatica«), Caremar — Campania Regionale Maritima S.p.A. (»Caremar«), Saremar — Sardegna Regionale Marittima S.p.A (»Saremar«), Toremar — Toscana Regionale Marittima S.p.A. (»Toremar«) og Siremar — Sicilia Regionale Marittima S.p.A. (»Siremar«). På daværende tidspunkt blev disse rederier kontrolleret af det offentlige selskab Finmare, som ejede aktiekapitalen i Tirrenia, som igen ejede de regionale rederier Adriatica, Caremar, Saremar, Siremar og Toremar.

(2) Støtte blev ydet i form af tilskud, der blev betalt direkte til hvert rederi i koncernen med henblik på at støtte søtransporttjenester, som disse rederier leverede under seks kontrakter om offentlig tjeneste, der blev indgået med den italienske stat i 1991 (»de oprindelige aftaler«). De oprindelige aftaler havde til formål at sikre søtransport-tjenester, hvoraf de fleste forbandt det italienske fastland med Sicilien, Sardinien og andre små italienske øer.

(3) Ved brev af 6. august 1999 underrettede Kommissionen Italien om sin beslutning om at indlede den formelle undersøgelsesprocedure (»åbningsafgørelsen«). Ved brev af 28. september 1999 indsendte de italienske myndigheder deres bemærkninger til åbningsafgørelsen.

([1]) EFT C 306 af 23.10.1999, s. 2.

(4) Efter offentliggørelsen af åbningsafgørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende* ([2]) indgav en række private rederier deres bemærkninger til Kommissionen. Disse bemærkninger blev videresendt til de italienske myndigheder for at give dem mulighed for at reagere.

(5) Den 18. oktober 1999 anlagde Italien sag ved Domstolen med påstand om annullering af åbningsafgørelsen med henblik på den del, der vedrører bestemmelsen om at standse støttebevillingerne. Sagen blev registreret under sagsnummer C-400/99. Den 19. oktober 1999 anlagde Tirrenia, Adriatica, Caremar, Saremar, Siremar og Toremar desuden sag ved Retten med påstand om annullering af åbningsafgørelsen som helhed i henhold til EF-traktatens artikel 230, stk. 4 (nu artikel 263, stk. 4, i TEUF). Denne sag blev registreret under sagsnummer T-246/99.

(6) Ved dom af 10. maj 2005 i sag C-400/99 annullerede Domstolen åbningsafgørelsen »for så vidt angår suspensionen af de skattelempelser, der blev givet Tirrenia-koncernen for forsyning af brændstof og smøringsolie til koncernens fartøjer«, indtil meddelelsen til de italienske myndigheder af beslutningen om at afslutte proceduren i forhold til det berørte rederi ([3]). I øvrigt blev Kommissionen frifundet.

(7) Ved dom af 20. juni 2007 i sag T-246/99 ([4]) afviste Retten påstanden om annullering af åbningsafgørelsen som helhed nedlagt af Tirrenia samt Adriatica, Caremar, Saremar, Siremar og Toremar.

(8) I undersøgelsesfasen anmodede de italienske myndigheder om, at sagen vedrørende Tirrenia-koncernen blev opdelt, således at en endelig afgørelse vedrørende Tirrenia kunne prioriteres. Denne anmodning var motiveret af de italienske myndigheders plan om at privatisere koncernen, herunder først Tirrenia, og deres hensigt om at fremskynde processen i forhold til denne virksomhed.

(9) Med hensyn til denne anmodning bemærkede Kommissionen, at Tirrenia internt i koncernen var markedsleder på det strategisk økonomiske og forretningsmæssige plan, men at koncernens seks rederier, juridisk uafhængigt af hinanden, opererede inden for geografisk forskellige markedssektorer og var i varierende konkurrence med både private italienske rederier og rederier fra andre medlemsstater. Kommissionen bemærkede også, at den støtte, som de italienske myndigheder udbetalte i henhold til de oprindelige aftaler nævnt i betragtning 2, blev beregnet således, at de dækkede hvert af de ovennævnte rederiers nettounderskud på driften af de besejlede ruter, og støtten blev udbetalt direkte til disse rederier uden om Tirrenia. Endelig gav den øvrige statsstøtte, som var omfattet af proceduren (investeringsstøtte og skattelempelser), anledning til en separat analyse for hvert af koncernens rederier. Kommissionen imødekom dermed de italienske myndigheders anmodning og afsluttede med Kommissionens beslutning 2001/851/EF ([5]) (»beslutningen fra 2001«) den procedure, som var indledt vedrørende den støtte, der var tildelt Tirrenia.

(10) Proceduren var fortsat uafsluttet med hensyn til den støtte, der blevet ydet af Italien til de øvrige fem rederier i Tirrenia-koncernen (dvs. Adriatica, Caremar, Saremar, Siremar og Toremar, »de regionale rederier«). I forbindelse med adskillige bilaterale møder afholdt fra 2001 til 2003 fremsendte de italienske myndigheder, for hver af de ruter, som disse rederier drev, oplysninger vedrørende de omtalte markeders kendetegn, færgetrafikkens udvikling, den eventuelle tilstedeværelse af konkurrerende private rederier og udviklingen i størrelsen af offentlig støtte, som blev udbetalt til hvert enkelt rederi.

(11) Desuden fremsendte en række klagere, særligt private rederier, som konkurrerede med Caremar i Napolibugten, i januar, februar og september 2003 supplerende oplysninger til Kommissionen indeholdende nye data, der skulle tages i betragtning i forbindelse med undersøgelsesproceduren. De italienske myndigheder blev opfordret til at fremsætte deres bemærkninger i den henseende. Der blev afholdt et bilateralt møde den 20. oktober 2003, som medførte, at de italienske myndigheder forpligtede sig i forhold til en række flyvebåde, der blev drevet af Caremar i Napolibugten. Disse forpligtelser blev formaliseret ved brev af 29. oktober 2003, som Kommissionen modtog den 31. oktober 2003 og bekræftede ved brev af 17. februar 2004. Med hensyn til Adriatica fremsendte de italienske myndigheder supplerende oplysninger til Kommissionen ved fax af 23. februar 2004.

([2]) Se fodnote 1.

([3]) Dom af 10.5.2005, Den Italienske Republik mod Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber, C-400/99, ECLI:EU:C:2005:275, præmis 34.

([4]) Dom af 20.6.2007, Tirrenia di Navigazione SpA m.fl. mod Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber, T-246/99, ECLI:EU:T:2007:186.

([5]) Kommissionens beslutning 2001/851/EF af 21. juni 2001 om Italiens statsstøtte til fordel for rederiselskabet Tirrenia di Navigazione (EFT L 318 af 4.12.2001, s. 9).

(12) Ved beslutning 2005/163/EF ([6]) (»beslutningen fra 2005«) erklærede Kommissionen endelig den støtte, som Italien havde ydet til de regionale rederier, delvis forenelig med det indre marked, delvis forenelig, forudsat at visse tilsagn fra de italienske myndigheders side blev overholdt, og delvis uforenelig. Kommissionen fastslog, at den del af støtten, der var erklæret uforenelig med det indre marked, skulle tilbagesøges.

(13) I artikel 1, 2, 3, 4 og 5 i beslutningen fra 2005 anføres følgende:

— »Artikel 1

Med undtagelse af bestemmelserne i stk. 2, er støtten, som Italien har udbetalt til fordel for Adriatica fra 1. januar 1992 som kompensation for levering af en tjenesteydelse, uforenelig med fællesmarkedet i henhold til traktatens artikel 86, stk. 2.

Den udbetalte støtte til fordel for Adriatica i perioden januar 1992 til juli 1994 i forbindelse med trafikken Brindisi-Korfu-Igoumenitsa-Patrasso er uforenelig med fællesmarkedet.

Italien skal træffe de fornødne foranstaltninger med henblik på at kræve den til selskabet Adriatica ulovligt udbetalte støtte indeholdt i stk. 2 tilbagebetalt.

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

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

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

— Artikel 2

Støtten, som Italien har udbetalt til fordel for Siremar, Saremar og Toremar fra 1. januar 1992 som kompensation for levering af en tjenesteydelse, er forenelig med fællesmarkedet i overensstemmelse med traktatens artikel 86, stk. 2.

Fra 1. januar 2004 skal al virksomhed i forbindelse med de af de italienske myndigheder til Siremar, Saremar og Toremar pålagte tjenesteydelser bogføres separat for hver enkelt af de pågældende ruter.

— Artikel 3

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

Inden og ikke senere end den 1. september 2004 forpligter Italien sig til:

a) at afskaffe den til Caremar udbetalte støtte for levering af regelmæssige tjenesteydelser i form af hurtig passagerbefordring på ruten Napoli-Capri

b) at nedsætte kapaciteten, med hensyn til udbuddet af pladser, på de regelmæssige tjenesteydelser i form af hurtig passagerbefordring på ruten Napoli-Procida-Ischia, fra 1 142 260 til 633 200 pladser i vinterperioden og fra 683 200 til 520 400 pladser i sommerperioden

c) at begrænse den til Caremar udbetalte støtte for levering af regelmæssige tjenesteydelser i form af hurtig passagerbefordring på ruten Napoli-Procida-Ischia til dækning af nettodriftsunderskuddet på tjenesteydelserne

d) at føre separat regnskab med al virksomhed i forbindelse med de af de italienske myndigheder til Caremar pålagte tjenesteydelser for hver enkelt af de pågældende ruter.

— Artikel 4

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

([6]) Kommissionens beslutning 2005/163/EF af 16. marts 2004 om Italiens statsstøtte til fordel for rederierne Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar og Toremar (Tirrenia-koncernen) (EUT L 53 af 26.2.2005, s. 29).

— Artikel 5

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

1.2. **Rettens dom om annullering af beslutningen fra 2005**

(14) Der er anlagt tre sager med påstand om annullering af beslutningen fra 2005 ved Retten af henholdsvis i) Tirrenia, som i 2004 havde erhvervet Adriaticas igangværende virksomhed (sag T-265/04), ii) Caremar, Saremar, Siremar og Toremar (sag T-292/04) og iii) en konkurrent, Navigazione Libera del Golfo S.p.A. (sag T-504/04).

(15) Ved dom af 4. marts 2009 i forenede sager T-265/04, T-292/04 og T-504/04 (»dommen fra 2009«) ([7]) annullerede Retten beslutningen fra 2005.

(16) Retten fastslog navnlig, at Kommissionen ikke i tilstrækkelig grad havde grad havde begrundet, hvorfor støtten skulle anses for ny og ikke eksisterende støtte, som ansøgerne havde gjort gældende. Retten fandt navnlig, at Kommissionen ikke tilstrækkeligt havde begrundet, hvorfor den fandt, at støtten ikke eksisterede inden EF-traktatens ikrafttræden, idet de italienske myndigheder under sagen havde anført, at den pågældende støtte var baseret på bestemmelserne i kongelige dekreter vedtaget i 1936. Retten fandt endvidere, at Kommissionen ikke i tilstrækkelig grad havde behandlet de italienske myndigheders påstande under den formelle undersøgelsesprocedure, for så vidt som de efterfølgende ændringer af den relevante lovgivning alene førte til en nedsættelse af det samlede støttebeløb ([8]).

(17) Retten fastslog for det andet, at Kommissionen havde undladt at anvende artikel 4, stk. 3, i Rådets forordning (EØF) nr. 3577/92 ([9]) (»forordningen om cabotagesejlads«), hvorefter eksisterende kontrakter om offentlig tjeneste kan forblive i kraft, indtil de udløber. Retten fandt, at den kompensation, der blev betalt til de regionale rederier i Tirrenia-koncernen efter de oprindelige aftaler for driften af cabotageruterne, udgjorde eksisterende støtte, for så vidt som Kommissionen allerede havde konkluderet, at denne kompensation ikke oversteg, hvad der var nødvendigt for at finansiere forpligtelserne til offentlig tjeneste ([10]).

1.3. **Sagsforløb efter annulleringen af beslutningen fra 2005**

(18) Ved brev af 7. april 2010 opfordrede Kommissionen de italienske myndigheder til at indgive deres bemærkninger til annulleringen af beslutningen fra 2005 og fremlægge alle de oplysninger, der er nødvendige for en udtømmende vurdering af de pågældende foranstaltninger. Kommissionen anmodede navnlig de italienske myndigheder om at fremlægge i) nærmere oplysninger om Adriaticas og Saremars drift af de internationale ruter, herunder driftsperioden, den retsakt, der fastsætter forpligtelserne til offentlig tjeneste, og tjenestens kendetegn: regelmæssighed, kapacitet, sejlhyppighed og typen af skib, samt eventuelle senere ændringer af forpligtelserne til offentlig tjeneste og ii) en beskrivelse af kompensationsmekanismen og alle efterfølgende ændringer af metoden til beregning af kompensationen og afkast af den investerede kapital samt af sådanne ændringers indvirkning på kompensationens størrelse.

(19) Samme dag anmodede Kommissionen også de interesserede parter i den procedure, der førte til vedtagelsen af beslutningen fra 2005, om at indgive deres bemærkninger hertil. Kommissionen modtog kun bemærkninger fra modtagerne af den støtte, der er omhandlet i beslutningen fra 2005. Disse bemærkninger blev videresendt til de italienske myndigheder for at give dem mulighed for at reagere.

(20) Da de italienske myndigheder ikke besvarede brevet af 7. april 2010, mindede Kommissionen ved brev af 22. juni 2010 de italienske myndigheder om at indgive de pågældende oplysninger.

(21) Ved brev af 27. juli 2010 indgav de italienske myndigheder nærmere oplysninger om den lovgivning, der fandt anvendelse på ordninger for offentlig tjeneste i søfartssektoren i Italien.

([7]) Dom af 4.3.2009, Tirrenia di Navigazione SpA m.fl. mod Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber, T-265/04, ECLI:EU:T:2009:48.

([8]) Præmis 97-134 i dommen fra 2009.

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

([10]) Præmis 140-148 i dommen fra 2009.

(22) Ved brev af 22. december 2010 anmodede Kommissionen de italienske myndigheder om følgende oplysninger:

a) Den årlige kompensation betalt til Adriatica/Tirrenia, Saremar, Toremar, Siremar og Caremar i perioden 2001-2008 (herunder fordelingen af omkostninger indregnet for hvert rederi).

b) For perioden 1992-2008 fortjenstniveauet, beregningsmetoden og begrundelsen for, at dette niveau kan anses for at være rimeligt under hensyntagen til rederiernes risici i forbindelse med leveringen af den offentlige tjeneste.

c) I henhold til de aftaler, som Adriatica, Saremar, Toremar, Siremar og Caremar indgik med den italienske stat i 1991, skulle de besejlede ruter og havne, typen og kapaciteten af de fartøjer, der anvendes på de forskellige færgeruter, afgangsfrekvens og billetpriser angives i femårsplaner. De italienske myndigheder blev anmodet om at forelægge femårsplanerne for perioderne 2000-2004 og 2005-2008, som ikke var blevet forelagt Kommissionen på tidspunktet for beslutningen fra 2005.

d) De italienske myndigheder blev anmodet om at oplyse, om betingelserne i beslutningen fra 2005 ([11]) var blevet overholdt.

(23) Ved brev af 29. juni 2011 anmodede Kommissionen igen de italienske myndigheder om at indgive de pågældende oplysninger. Kommissionen meddelte udtrykkeligt de italienske myndigheder, at den, hvis de krævede oplysninger ikke blev fremsendt, ville udstede et påbud om oplysninger i overensstemmelse med artikel 10, stk. 3, i Rådets forordning (EF) nr. 659/1999 ([12]) (»procedureforordningen«).

(24) Ved brev af 19. juli 2011 fremlagde de italienske myndigheder nærmere detaljer vedrørende litra a), c) og d) i Kommissionens anmodning af 22. december 2010. De oplyste navnlig den årlige kompensation udbetalt til Adriatica i perioden 2001-2004 og til Saremar, Toremar, Siremar og Caremar i perioden 2001-2008, bekræftede, at betingelserne i beslutningen fra 2005 var blevet overholdt, og forklarede, at der i stedet for femårsplaner for perioderne 2000-2004 og 2005-2008 blev truffet ad hoc-rationaliseringsforanstaltninger for i højere grad at tilpasse tjenesterne til lokalsamfundenes behov uden dog at foretage væsentlige ændringer i ordningen for offentlig tjeneste. Med hensyn til fortjenstniveauet forklarede de italienske myndigheder, at de som følge af den lange tid, der er gået siden vedtagelsen af beslutningen fra 2005, og navnlig tidsrammen for og kompleksiteten af de krævede oplysninger, ikke umiddelbart kunne hente disse oplysninger fra ministeriets arkiver. Der blev derfor ikke indgivet et udførligt svar på Kommissionens brev af 22. december 2010.

(25) I juni 2012 blev der afholdt et møde med de italienske myndigheder for at fuldstændiggøre sagsakten og sætte Kommissionen i stand til at afslutte vurderingen af de pågældende foranstaltninger. På dette møde anmodede Kommissionen om detaljerede oplysninger, navnlig for at fastslå, at de pågældende rederier ikke havde modtaget overkompensation.

(26) Idet de oplysninger, som de italienske myndigheder indgav efter dette møde, ikke var tilstrækkelige til, at Kommissionen kunne afslutte sin vurdering, blev der den 7. november 2012 fremsendt en ny anmodning til Italien vedrørende:

a) kompensationen og den rimelige fortjeneste til Adriatica/Tirrenia, Saremar, Toremar, Siremar og Caremar for perioden 1992-2008

b) listen over internationale ruter, der blev drevet af henholdsvis Adriatica/Tirrenia og Saremar under de oprindelige aftaler, og varigheden af deres drift

c) den effektive håndhævelse af bestemmelserne om tilbagebetaling i beslutningen fra 2005

([11]) Dvs. i) forpligtelsen til fra og med 2004 at føre separate regnskaber for hver rute omfattet af offentlig tjeneste, der blev besejlet af Adriatica/Tirrenia, Siremar, Saremar Toremar og Caremar, ii) afskaffelsen af den til Caremar udbetalte støtte for levering af regelmæssige tjenesteydelser i form af hurtig passagerbefordring på ruten Napoli-Capri, iii) begrænsningen af den til Caremar udbetalte støtte for levering af hurtig passagerbefordring på ruten Napoli-Procida-Ischia til dækning af nettodriftsunderskuddet på tjenesteydelserne og iv) begrænsningen af kapaciteten på de regelmæssige tjenesteydelser i form af hurtig passagerbefordring på ruten Napoli-Procida-Ischia.

([12]) Rådets forordning (EF) nr. 659/1999 af 22. marts 1999 om fastlæggelse af regler for anvendelsen af EF-traktatens artikel 93(EFT L 83 af 27.3.1999, s. 1).

d) overholdelsen af betingelserne i artikel 2, stk. 1, i Kommissionens beslutning 2005/842/EF ([13]) (»SGEI-beslutningen af 2005«)

e) de forpligtelser til offentlig tjeneste, der er pålagt Adriatica med henblik på driften af ruten Genova-Termini Imerese, konkurrencesituationen på ruten og varigheden af Adriatica/Tirrenias drift af ruten under ordningen for offentlig tjeneste efter 2004

f) om nogle af rederierne var kriseramte i henhold til Fællesskabets rammebestemmelser for statsstøtte til redning og omstrukturering af kriseramte virksomheder (»rammebestemmelserne for statsstøtte til redning og omstrukturering«) ([14]) og for hvilken periode.

(27) Ved brev af 7. december 2012 gav de italienske myndigheder ufuldstændige svar på Kommissionens spørgsmål. Italien besvarede disse spørgsmål på følgende måde:

a) Med hensyn til kompensationen og den rimelige fortjeneste for 1992-2008 fremlagde de italienske myndigheder:

i) regnskaberne fordelt på rute for hvert rederi for perioden 1999-2001

ii) den årlige fortjeneste indrømmet til Adriatica i perioden 1999-2003 og de øvrige regionale rederier i 1998-2003. Saremars årlige fortjeneste i 1999 blev ikke oplyst

iii) beløbet for de tab, der faktisk blev kompenseret hvert år i perioden 2004-2008 for driften af de ruter, der blev drevet af Adriatica/Tirrenia

iv) regnskaberne fordelt på rute for hvert rederi for perioden 2004-2008, med undtagelse af Saremar. Regnskaberne fordelt på rute blev kun fremlagt for 2005, 2006 og 2007 for Toremars vedkommende og kun for 2006 for Siremars vedkommende. Den årlige fortjeneste for årene 2004-2008 blev ikke oplyst for nogen af de regionale rederier.

b) Med hensyn til listen over internationale ruter, der blev drevet af henholdsvis Adriatica/Tirrenia og Saremar under de oprindelige aftaler, og varigheden af deres drift, oplyste Italien ikke slutdatoerne for driften af ruten Trieste-Durrës. Der blev ikke fremlagt dokumentation, der underbyggede påstanden om, at startdatoen for driften af ruten Santa Teresa di Gallura-Bonifacio lå før 1989.

c) Med hensyn til tilbagesøgningen af støtte erklæret uforenelig ved beslutningen fra 2005 bekræftede Italien, at den uforenelige støtte, der var blevet udbetalt til Adriatica fra januar 1992 til juli 1994 til drift af ruten Brindisi/Korfu/Igoumenitsa/Patras, som beløb sig til i alt 8 651 600 EUR (hovedstol på 3 207 810 EUR og renter på 5 443 790 EUR fra 1. januar 1992), var blevet tilbagesøgt pr. 31. december 2006. Støtten blev først tilbagebetalt af støttemodtageren den 26. marts 2007. Der blev ikke henvist til renter betalt for perioden 1. januar 2007-26. marts 2007.

d) Med hensyn til overholdelsen af betingelserne i artikel 2, stk. 1, i SGEI-beslutningen af 2005, blev der ikke indgivet nogen oplysninger.

e) Med hensyn til ruten Genova-Termini Imerese oplyste Italien, at denne rute blev suspenderet i 2005 og nedlagt i 2006. Der blev ikke fremlagt oplysninger om konkurrencesituationen på denne rute.

f) Med hensyn til den potentielle kvalificering af rederierne som kriseramte i henhold til rammebestemmelserne for statsstøtte til redning og omstrukturering bekræftede Italien, at rederierne ikke havde modtaget redningsstøtte i den omhandlede periode, men bekræftede ikke definitivt, om nogen af rederierne på et tidspunkt under de oprindelige aftaler kunne betragtes som kriseramte.

(28) En yderligere påmindelse blev fremsendt til de italienske myndigheder den 28. januar 2013, hvori de blev anmodning om straks at fremsende alle de oplysninger, Kommissionen tidligere havde anmodet om. Kommissionen meddelte igen de italienske myndigheder, at den ville udstede et påbud om oplysninger i overensstemmelse med procedureforordningens artikel 10, stk. 3, hvis alle de krævede oplysninger ikke indgivet inden denne frist.

(29) Den 11. marts 2013 besluttede Kommissionen i henhold til procedureforordningens artikel 10, stk. 3, at pålægge Italien at indgive de oplysninger, den havde anmodet om ved brev af 22. december 2010 og 7. november 2012.

([13]) Kommissionens beslutning 2005/842/EF af 28. november 2005 om anvendelse af bestemmelserne i EF-traktatens artikel 86, stk. 2 [nu artikel 106, stk. 2. i TEUF] på statsstøtte i form af kompensation for offentlig tjeneste ydet til visse virksomheder, der har fået overdraget at udføre tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse (EUT L 312 af 29.11.2005, s. 67).

([14]) EUT C 244 af 1.10.2004, s. 2.

(30) Den 10. april 2013 besvarede Italien påbuddet om oplysninger. Italien fremlagde driftsomkostningerne/-indtægterne og den årlige støtte (som forskellen mellem omkostninger og indtægter uden margen til rederiet) for alle rederier efter 2004. Italien imødekom ikke de øvrige anmodninger i Kommissionens påbud.

(31) Den 16. oktober 2015 anmodede Kommissionen Italien om yderligere oplysninger vedrørende fusionen mellem Adriatica og Tirrenia, dvs. nærmere bestemt oplysninger om salget af Adriaticas aktiver og de betingelser, der var knyttet til fusionen. On 4. november 2015 svarede de italienske myndigheder ved brev af 22. oktober 2015, at Tirrenia ved beslutning af 18. marts 2004 havde købt dets datterselskabs igangværende virksomhed, og at fusionen hverken påvirkede Adriaticas aktiviteter under de oprindelige aftaler eller medførte ændringer af de kompensationer, der var fastsat i disse aftaler.

(32) Den 18. oktober 2018 anmodede Kommissionen Italien om nærmere oplysninger om den kompensation, der var blevet betalt for ruten Bari-Durrës, og det præcise støttebeløb (hovedstol og renter), som de italienske myndigheder havde tilbagesøgt for driften af ruten Brindisi-Korfu-Igoumenitsa-Patras i 1992-1994. Italien svarede den 21. december 2018 med oplysning om, at der ikke var blevet betalt kompensation for de tjenester, der blev leveret på ruten Bari-Durrës i perioden 2002-2008, og en bekræftelse af, at tilbagebetalingen af uforenelige støtte på 8 651 600 EUR, der blev ydet til Adriatica fra januar 1992 til juli 1994 for driften af Brindisi-Korfu-Igoumenitsa-Patras, ikke omfattede renter for perioden 1. januar 2007-26. marts 2007.

1.4. **Statsstøttesager efter de oprindelige aftalers udløb**

(33) Fra januar 2009 leverede Tirrenia, Siremar, Saremar, Toremar og Caremar søtransporttjenester under de oprindelige aftaler, der var forlænget i overensstemmelse med følgende:

a) lovdekret nr. 207 af 30. december 2008, omsat til lov nr. 14 af 27. februar 2009, fastlagde forlængelsen af de oprindelige aftaler indtil udgangen af 2009

b) artikel 19b i lovdekret nr. 135 af 25. september 2009, omsat til lov nr. 166 af 20. november 2009 (»loven af 2009«), forlængede yderligere de oprindelige aftaler indtil den 30. september 2010, hvor Italien efter planen ville afslutte privatiseringen af rederierne i Tirrenia-koncernen

c) lov nr. 163 af 1. oktober 2010, som omsatte lovdekret nr. 125 af 5. august 2010, fastlagde forlængelsen af de oprindelige aftaler indtil afslutningen af privatiseringen.

(34) I henhold til loven af 2009 skulle nye aftaler/kontrakter om offentlig tjeneste overdrages til køberne af rederierne.

(35) Efter at have modtage flere klager indledte Kommissionen den 5. oktober 2011 den formelle undersøgelsesprocedure vedrørende en række foranstaltninger, som den italienske stat havde iværksat til fordel for rederierne i den forhenværende Tirrenia-koncern, den kompensation, der blev betalt til rederierne under forlængelsen af de oprindelige aftaler som anført ovenfor og den potentielle støtte i forbindelse med privatiseringerne ([15]). En forlængelse af den formelle undersøgelsesprocedure blev vedtaget den 19. december 2012 ([16]). Disse foranstaltninger undersøges særskilt i sag SA.32014, SA.32015 og SA.32016 og er derfor ikke omfattet af denne afgørelse.

1.5. **Afgørelsens anvendelsesområde**

(36) Denne afgørelse omfatter kun de tilskud, der blev modtaget af de regionale rederier i perioden 1992-2008, og berører ikke andre igangværende statsstøttesager, herunder den formelle undersøgelsesprocedure vedrørende kompensationen for offentlig tjeneste til disse rederier fra 2009 under forlængelsen af de oprindelige aftaler (se sag SA.32014, SA.32015 og SA.32016).

(37) Denne afgørelse vedrører kun statsstøtteaspekter og berører ikke anvendelsen af andre bestemmelser i traktaten, særligt vedrørende lov om offentlige kontrakter og tjenesteydelseskoncessioner.

([15]) EUT C 28 af 1.2.2012, s. 18.
([16]) EUT C 84 af 22.3.2013, s. 58.

2. DETALJERET BESKRIVELSE AF FORANSTALTNINGERNE

2.1. Støttemodtagerne og de markeder, hvor de driver virksomhed

2.1.1. *Adriatica*

(38) Adriatica drev internationale ruter mellem Italien og Grækenland, Albanien og det tidligere Jugoslavien samt et net af lokale cabotageruter til Sicilien (kun fragt) og Isole Tremiti.

(39) Størstedelen af Adriaticas passagertrafik var koncentreret om de internationale ruter til Albanien og om cabotageruterne til Isole Tremiti ([17]). Med hensyn til fragt tegnede cabotageruterne til Sicilien og de internationale ruter sig for mere end 90 % af Adriaticas samlede mængde (hvoraf sidstnævnte tegnede sig for 67 % af rederiets samlede fragttrafik) ([18]).

(40) Adriatica stod over for forskellige grader af konkurrence på de forskellige ruter, det drev.

(41) Med hensyn til de internationale ruter:

— ruten Bari-Durrës (Albanien) blev året rundt drevet af Adriatica og andre rederier, herunder et EU-rederi (men kun i højsæsonen)

— ruten Ancona-Split (Kroatien) blev drevet af Adriatica og tre andre rederier, herunder siden 2001 et EU-rederi (men kun i højsæsonen)

— ruten Bari-Dubrovnik (Kroatien) blev drevet af Adriatica i 1997-1998 sammen med et tredjelandsrederi

— ruten Bari-Bar (Montenegro) blev drevet af Adriatica i 1997-1998 sammen med to tredjelandsrederier

— ruten Brindisi-Korfu-Igoumenitsa-Patras (Grækenland) blev drevet af Adriatica frem til 2004 (men indstillet i perioden 2000-2004) ([19]) sammen med andre rederier, herunder EU-rederier

— på ruterne Ancona-Durrës (Albanien), Ancona-Bar (Montenegro) og Trieste-Durrës (Albanien) havde Adriatica ingen konkurrence.

(42) Med hensyn til cabotageruterne:

— på ruterne til nogle af øerne i Isole Tremiti havde Adriatica konkurrence fra andre italienske rederier, primært i højsæsonen

— på fragtruterne Genova-Termini Imerese og Ravenna-Catania konkurrerede Adriatica med andre italienske rederier

— på fragtruterne Venedig-Catania og Livorno-Catania havde Adriatica ingen konkurrence.

2.1.2. *Saremar*

(43) Saremar drev lokale cabotageruter til øerne nordøst og sydvest for Sardinien samt den internationale rute Santa Teresa di Gallura-Bonifacio mellem Sardinien og Korsika.

(44) På disse ruter tegnede Saremars drift sig for 64 % af passagertransportmarkedet og 70 % af fragtmarkedet.

([17]) Af de 596 943 passagerer, der blev befordret af Adriatica i 2000, sejlede de 397 146 på ruter i det centrale og sydlige Adriaterhav (hvoraf 334 639 sejlede mellem Italien og Albanien) og 161 024 på ruterne til Isole Tremiti.

([18]) Af de 779 223 løbende meter gods, som blev fragtet af Adriatica i 2000, blev de 306 124 fragtet på ruter i det centrale og sydlige Adriaterhav (heraf 235 542 mellem Italien og Albanien) og 473 099 på ruterne til Sicilien.

([19]) Adriatica indstillede aktiviteterne på denne rute i oktober 1999 efter anmodning fra det italienske transportministerium. I perioden 2000-2004 besejlede Adriatica ikke denne rute med dets egne fartøjer og begrænsede dets aktiviteter til — ved hjælp af kontrakter med tredjeparter — den passagertjeneste, der er omfattet af den internationale konvention om befordring af personer og rejsegods på jernbaner (CIV) af 7. februar 1970, som Adriatica var medlem af.

(45) Bortset fra ruten Santa Teresa di Gallura-Bonifacio (som var på 10 sømil) var de ruter, der blev drevet af Saremar (La Maddalena-Palau, Carloforte-Calasetta og Carloforte-Portovesme) forholdsvis korte og var i gennemsnit på 5 sømil. Dette kombineret med de daglige overfarters sejlhyppighed fik disse ruter til at minde om transportsystemer nær byområder, der har til formål at sikre forsyninger til de nærliggende øers beboere og sikre deres mobilitet ([20]). Kendetegnene er ligeledes de geografiske træk og de lokale vejrmæssige forhold på havet, som kræver en bestemt type fartøjer, der ikke egner sig til at blive anvendt andetsteds til andre former for sejlads.

(46) Saremar konkurrerede med tre andre italienske rederier på tre af de fire ruter, som rederiet udbød, herunder ruten mellem Sardinien og Korsika.

2.1.3. *Toremar*

(47) Toremar drev cabotageruterne mellem fastlandet og de toscanske øer (Elba, Gorgona, Capraia, Pianosa og Giglio). Rederiet drev hovedsageligt et net af lokale tjenesteydelser, hvis sejlhyppighed og timeplan levede op til kravene om forsyninger til øbefolkningen og deres mobilitet. Det net af tjenesteydelser, som Toremar leverede, kunne sammenlignes med et net af lokale transporttjenesteydelser nær byområder.

(48) To af de seks ruter, som Toremar drev, blev også drevet af andre italienske rederier hele året.

2.1.4. *Siremar*

(49) Siremar drev lokale ruter mellem havnene på Sicilien og på de mindre øer, der omgiver øen (Lipariske Øer, Pelagiske Øer, Egadiøerne, Ustica og Pantelleria).

(50) Kun forbindelsen til De Lipariske Øer, der ligger nord for Sicilien, forlænges til fastlandet (Napoli). Dette rutenet var udelukkende et lokalt net. Overfarten, der generelt er kort, sejlhyppigheden og sejlplanen opfyldte i særdeleshed øboernes behov for mobilitet. De Lipariske Øer, som har 12 000 fastboende, hvoraf 9 000 bor på hovedøen Lipari, blev på daværende tidspunkt betjent af fem forbindelser, som blev besejlet af Siremar med afgang fra den sicilianske havneby Milazzo. Siremar leverede tjenesten året rundt ved hjælp af kombinerede fartøjer (passagerer/køretøjer) og ved hjælp af hurtigfærger til passagerer. Et italiensk rederi konkurrerede med Siremar på fire af de fem ruter ved hjælp af fartøjer med moderat kapacitet til både passagerer og biler, mens et anden rederi konkurrerede med rederiets hurtigfærger på tre ruter i lavsæsonen og fire i højsæsonen.

(51) Med hensyn til forbindelsen til de tre øer i Egadiøgruppen drev Siremar ruter året rundt fra den sicilianske havn Trapani ved brug af et kombineret fartøj (passagerer/køretøjer) og to hurtigfærger. Der var to private italienske rederier på dette marked: Det ene tilbød en fragtrute, og den anden udbød overfarter med hurtigfærger.

(52) Siremar havde ingen konkurrence fra private rederier på de øvrige ruter, som det drev fra havnene Palermo og Agrigento. Siremar var det eneste rederi, der sikrede mobiliteten for de pågældende øers beboere.

2.1.5. *Caremar*

(53) Caremar drev et net af lokale ruter mellem fastlandshavnebyerne ved Napolibugten (Napoli, Sorrento og Pozzuoli) og Partenopeeøerne (Capri, Ischia og Procida) samt mellem fastlandshavnebyerne Formia og Anzio (regionen Lazio) og de mindre øer Ponza og Ventotene. Disse tjenester havde primært til formål at opfylde lokalbefolkningens mobilitetsbehov og kunne sammenlignes med lokale transporttjenesteydelser nær byområder med hensyn til sejlhyppighed og timeplan, især med hensyn til Napolibugten.

(54) I Napolibugten var Caremar i konkurrence med andre private italienske rederier på ruterne Capri-Napoli, Capri-Sorrento, Ischia-Napoli og Procida-Napoli.

(55) Omvendt havde Caremar ingen konkurrence på de ruter, det drev til øerne Ponza og Ventotene, som det drev året rundt ved hjælp af kombinerede passager- og bilfærger. Caremar mødte imidlertid konkurrence fra et privat rederi på hurtigruterne Ponza-Formia og Ventotene-Formia.

([20]) På de fire faste ruter, der udbydes af rederiet, afgår der i gennemsnit en færge en gang i timen mellem kl. 6 og 22.

2.2. **Kompensation for offentlig tjeneste**

2.2.1. *De lovgivningsmæssige rammer*

(56) Med henblik på at efterkomme dommen fra 2009 er den gældende nationale lovgivning beskrevet i betragtning 57-93.

2.2.1.1. Lovgivning, som ikke er undersøgt i beslutningen fra 2005

— Kongeligt dekret nr. 2081 og nr. 2082 af 7. december 1936

(57) Kongeligt dekret nr. 2081 og nr. 2082 af 7. december 1936 (»dekreterne af 1936«) omhandlede en række ruter af national interesse (*linee di interesse nazionale*) og fastlagde de finansielle interventioner, der krævedes for at sikre deres drift.

(58) For at sikre det nødvendige tjenesteniveau på ruterne af national interesse blev der ved kongeligt dekret nr. 2081 af 7. december 1936 (»dekret 2081/1936«) etableret fire selskaber: Italia (baseret i Genova), Lloyd Triestino (baseret i Trieste), Tirrenia (baseret i Napoli) og Adriatica (baseret i Venedig). I henhold til kongeligt dekret nr. 2082 af 7. december 1936 (»dekret 2082/1936«) skulle en nyoprettet offentligt ejet virksomhed (*Finmare*) eje aktiemajoriteten i disse selskaber.

(59) Ruterne af nationale interesse blev opdelt i fire sektorer på grundlag af et geografisk kriterium. Selv om nogle af ruterne af national interesse var nationale ruter mellem fastlandet og de store italienske øer, var de fleste af ruterne internationale ruter, der forbandt Italien med det amerikanske og det afrikanske kontinent. I henhold til artikel 3, stk. 4, i dekret 2081/1936 blev leveringen af søtransporttjenesterne i hver af de fire sektorer overdraget for en periode på 20 år (fra den 1. januar 1937) til de fire nyoprettede selskaber i overensstemmelse med følgende:

a) Sektor I (Amerika): Italia

b) Sektor II (Afrika syd for Suezkanalen og Gibraltarstrædet, Asien ud over Suezkanalen og Australien): Lloyd Triestino

c) Sektor III (Det Tyrrhenske Hav og Libyen, Italic Periplus, det vestlige Middelhav og Nordeuropa ud over Gibraltarstrædet): Tirrenia

d) Sektor IV (Adriaterhavet og det østlige Middelhav): Adriatica.

(60) I henhold til artikel 6 i dekret 2081/1936 kunne listen over ruter af national interesse efterfølgende udvides ved ministerielt dekret, såfremt eventuelle nye ruter blev tildelt de selskaber, der blev oprettet ved dekreterne af 1936.

(61) Hvis det var nødvendigt for at levere søtransporttjenester på de pågældende ruter, kunne der i henhold til samme artikel ydes et offentligt bidrag til de ovennævnte selskaber på grundlag af kontrakter om offentlig tjeneste med en varighed på 20 år. Det blev derfor fastslået, at størrelsen af de offentlige tilskud skulle fastsættes i kontrakter om offentlig tjeneste med en varighed på 20 år.

(62) I henhold til artikel 7 i dekret 2081/1936 kunne det offentlige bidrag revideres hvert fjerde år på en række betingelser. Denne bestemmelse havde til formål at sikre, at selskaberne drev mere end 75 % af de ruter, de var blevet overdraget, og at den gennemsnitlige fortjenstmargen for deres drift varierede mellem 4 og 8 %. Det samlede budget for finansieringsordningen var ikke fastsat i dekreterne af 1936.

(63) I henhold til kongeligt dekret nr. 781 af 12. maj 1938 kunne listen over ruter af national interesse fastsat i artikel 2 i dekret 2081/1936 (og godkendt ved ministerielt dekret af 5. januar 1937) ændres ved ministerielt dekret. Ved ministerielt dekret af 20. december 1938 blev der indført visse ændringer af listen over ruter.

(64) De kontrakter om offentlig tjeneste, der var indgået i overensstemmelse med dekret 2081/1936, udløb den 31. december 1956. Den italienske lovgiver forlængede derefter aftalerne indtil den 30. juni 1962 ([21]).

— Lov nr. 34 af 5. januar 1953 og lov nr. 178 af 26. marts 1959

(65) Ved lov nr. 34 af 5. januar 1953 (»lov 34/1953«) og lov nr. 178 af 26. marts 1959 (»lov 178/1959«), som omhandler brev- og postfragt samt forsyninger på lokalt plan, fik ministeriet for handelsflåden tilladelse til at iværksætte offentlige udbud vedrørende leveringen af brev- og postfragt samt forsyninger på lokalt plan.

(66) Ved lov 34/1953 blev der fastlagt fire subsidierede sektorer, som fik overdraget særskilte offentlige udbud: a) det toscanske øhav, b) øerne Partenopee og Pontine, c) Eolie, d) Egadiøerne, Pelagieøerne, Ustica og Pantelleria. Ved lov 178/1959 blev følgende subsidierede sektorer tilføjet: e) det centrale Adriaterhav, f) det øvre Adriaterhav.

(67) I henhold til artikel 4 i lov 34/1953 blev støtten ydet af staten til driften af ovennævnte tjenester fastsat i kontrakter om offentlig tjeneste med en varighed på 20 år. Den samme bestemmelse fandt også anvendelse på de ruter, der er omfattet af lov 178/1959.

— Lov nr. 600 af 2. juni 1962

(68) Ved lov nr. 600 af 2. juni 1962 (»lov 600/1962«) blev ordningen for offentlige søtransporttjenester i Italien omstruktureret.

(69) I henhold til artikel 2 i lov 600/1962 skulle nye kontrakter om offentlig tjeneste mere specifikt indgås mellem ministeriet for handelsflåden og selskaberne Italia, Lloyd Triestino, Tirrenia og Adriatica. Disse aftaler havde en varighed på 20 år og omfattede: i) listen over ruter af national interesse, ii) detaljerede forpligtelser til offentlig tjeneste pålagt de selskaber, der drev ruterne, og iii) detaljerede regler om den kompensation, som staten kunne yde for driften af de pågældende ruter. De trådte i kraft den 1. juli 1962.

(70) Det samlede beløb for offentlig kompensation, der blev ydet til alle de rederier, som driften af ruterne var overdraget til, var fastsat ved artikel 6 i lov 600/1962. Bidraget til hvert rederi skulle revideres hvert andet i tilfælde af ændringer i rederiets indtægter og omkostninger under hensyntagen til kriterierne i lovens artikel 8. Med henblik på at etablere et effektivitetsincitament kunne bidraget justeres opad eller nedad, hvis ændringerne i visse indtægts- og udgiftsposter fastsat i loven oversteg 1 % af bruttoindtægterne i absolut værdi. Revisionen omfattede kun overskudsdelen af dette beløb.

2.2.1.2. Lovgivning, som er undersøgt i beslutningen fra 2005

— Lov nr. 684/1974 og præsidentielt dekret nr. 501/1979

(71) Ved lov nr. 684 af 20. december 1974 om omstrukturering af søtransportydelser af særlig national interesse (»lov 684/1974«) blev dekret 2081/1936 og lov nr. 600/1962 ophævet sammen med alle modstridende eller uforenelige bestemmelser, og alle aftaler indgået i medfør af lov 600/1962 blev opsagt pr. 31. december 1974.

(72) Ved lov 684/1974 blev der indført en sondring mellem fragtruter (artikel 4), passagerruter (artikel 6) og ruter til store og små italienske øer (artikel 8).

(73) Med hensyn til søtransportforbindelser til store og små italienske øer skulle kravene vedrørende de berørte regioners økonomiske og sociale udvikling, navnlig Mezzogiorno, opfyldes i henhold til artikel 8. Til dette formål blev det i samme artikel bestemt, at selskaberne i den daværende Finmare-koncern, som havde fået overdraget leveringen af sådanne tjenester, skulle modtage tilskud i henhold til kontrakter om offentlig tjeneste med en varighed på 20 år.

([21]) I henhold til lovdekret nr. 1379 af 20.12.1956, lovdekret nr. 444 af 25.6.1957, lov nr. 351 af 26.5.1959, lov nr. 32 af 2.2.1961 og lov nr. 40 af 2.2.1962.

(74) I henhold til artikel 9 skulle kontrakterne om offentlig tjeneste indeholde en liste over de ruter, der skulle besejles, sejlhyppighed, den type fartøj, der skulle anvendes på hver rute, og beløbet for det offentlige bidrag. Dette beløb kunne revideres årligt, hvis mindst ét af de omkostningselementer, der indgik i beregningen heraf, ændrede sig med mere end 5 % i forhold til det foregående år.

(75) Med hensyn til passagerruter blev passagerruterne drevet af Italia, Lloyd Triestino, Adriatica og Tirrenia i henhold til artikel 6 nedlagt senest tre år efter lovens ikrafttræden (disse søtransporttjenester blev i loven betegnet som *Gestione stralcio dei servizi passeggeri*). I henhold til artikel 7 kunne der ydes kompensation for at sikre økonomisk ligevægt for disse fire selskaber i forhold til disse tjenester i den nævnte treårsperiode på grundlag af årlige aftaler.

(76) Med hensyn til fragtruter kunne ministeren for handelsflåden i henhold til artikel 4 i lov 684/1974 yde tilskud til selskaberne i Finmare-koncernen med henblik på åbning af nye færgeruter (artikel 4, litra a)) eller drift af eksisterende ruter (artikel 4, litra b)), hvis sidstnævnte ikke kunne opnå økonomisk ligevægt. Begge typer tilskud kunne ydes for en periode på højst fem år, og støtten vedrørende eksisterende ruter kunne kun ydes på grundlag af årlige aftaler.

(77) Ved lov 684/1974 blev der ikke foretaget en generel budgetbevilling til de forskellige finansieringsordninger, som den omhandlede.

(78) Ved præsidentielt dekret nr. 501 af 1. juni 1979 om gennemførelse af lov 684/1974 som ændret (»dekret 501/1979«) ([22]) blev der fastsat detaljerede regler for anvendelsen af lov 684/1974. I artikel 3 i dekret 501/1979 blev det præciseret, at alle nationale og internationale passagerruter, der blev drevet af Italia, Lloyd Triestino, Tirrenia og Adriatica, skulle tages i betragtning i forbindelse med udbetalingen af kompensationen omhandlet i artikel 7 i lov 684/1974.

(79) I henhold til artikel 26 i dekret 501/1979 skulle den årlige kompensation for passagerruter (*Gestione stralcio dei servizi passeggeri*) fastsættes på grundlag af forventede omkostninger og indtægter. I henhold til nævnte dekrets artikel 35 kunne kompensationen for fragtruter revideres inden den 30. juni hvert år med henblik på at sikre økonomisk ligevægt for hver rute. Artikel 9 i dekret 501/1979 opstillede de forskellige elementer, der skulle indgå i beregningen af støtten til selskaberne i henhold til artikel 4, litra b), samt artikel 7 og 8 i lov 684/1974.

(80) Ifølge dekret 501/1979 skulle afgangs- og ankomsttidspunkterne for hver af de ruter, der blev besejlet af selskaberne, godkendes ved ministerielt dekret, og selskaberne skulle udskifte fartøjer, der var ældre end 18 år, medmindre ministeriet udtrykkeligt fritog et selskab for dette krav. Hvert af de anvendte fartøjer skulle desuden være tilknyttet en bestemt rute omfattet af offentlig tjeneste. Denne begrænsning, som forpligtede selskaberne til regelmæssigt at forny deres flåde, udgjorde en særlig forpligtelse for selskaberne.

(81) I henhold til artikel 40 i dekret 501/1979 kunne ministeren for handelsflåden ud over de almindelige tjenesteydelser indføre supplerende tjenester til at dække ekstraordinære behov i offentlighedens eller skibstrafikkens interesse.

— Lov nr. 169 af 19. maj 1975

(82) Ved lov nr. 169 af 19. maj 1975 om sammenlægning af søtransportydelserne for brev- og postfragt samt forsyninger på lokalt plan (»lov 169/1975«) blev ordningen for brev- og postfragt samt forsyninger på lokalt plan omstruktureret.

(83) Artikel 1 omhandlede navnlig oprettelsen af tre regionale rederier, Caremar, Siremar og Toremar, og pålagde sidstnævnte forpligtelser til offentlig tjeneste i forbindelse med leveringen af brev- og postfragt samt forsyninger på lokalt plan. I henhold til artikel 1 skulle Tirrenia beholde mindst 51 % af aktiekapitalen i hvert af disse rederier. I medfør af artikel 2 i lov 169/1975 kunne ministeren for handelsflåden yde tilskud til de regionale rederier i overensstemmelse med kontrakter om offentlig tjeneste med en varighed på 20 år.

([22]) Jf. lov nr. 373 af 23.6.1977 om omstrukturering af søtransportydelser af særlig national interesse.

— Lov nr. 856 af 5. december 1986

(84) Ved lov nr. 856 af 5. december 1986 om bestemmelser for omstrukturering af den offentlige flåde (Finmare-koncernen) og ordninger for private rederier (»lov 856/1986«) blev der fastsat visse ændringer af ordningen for offentlige søtransporttjenester.

(85) I artikel 1 blev det f.eks. bestemt, at underskudsgivende fragtruter, der er af afgørende betydning for den nationale økonomi, skulle være omfattet af et statsligt program for omstrukturering og finansiel støtte. I henhold til artikel 2 blev der ydet støtte til etablering af disse ruter i en periode på højst fem år (fra den 1. januar 1985). Ved køb af et nyt skib blev der ydet et femårigt starttilskud svarende til investeringsbeløbet (afskrivninger og renter).

(86) Med hensyn til ruterne til større og mindre øer blev kriterierne for beregning af støtte ændret ved artikel 11. Underskudsgarantien skulle netop beregnes på grundlag af forskellen mellem indtægterne og omkostningerne ved tjenesten som bestemt ud fra gennemsnitlige og objektive parametre og skulle omfatte et rimeligt afkast af den investerede kapital. Kontrakterne om offentlig tjeneste skulle indeholde nærmere oplysninger om de elementer, der skulle indgå i beregningen af støtten, og en udførlig liste over de støttede ruter, sejlhyppighed og de anvendte skibe. Støtten skulle godkendes af ministeren for handelsflåden, ministeren for offentlig deltagelse og finansministeren. I medfør af stk. 7 kan yderligere støtte ydes i den første femårsperiode for at sikre støttemodtagernes økonomiske ligevægt.

(87) I henhold til artikel 13 skulle Lloyd Triestinos drift af ruterne i det øvre Adriaterhav til Istriens kyst overføres til Adriatica. I henhold til nævnte artikels stk. 4 blev de kombinerede ruter, der eksisterede den 1. januar 1986 og blev besejlet af Adriatica ([23]), omfattet af reglerne i artikel 8 og 9 i lov 684/1974 med senere ændringer (som vedrørte ruterne til større og mindre italienske øer). Følgelig fandt artikel 11 i lov 856/1986 også anvendelse på de internationale ruter, der blev drevet af Adriatica.

(88) Artikel 15 i lov 856/1986 omhandlede oprettelsen af et offentligt ejet regionalt rederi (Saremar), som fik overdraget leveringen af brev- og postfragt samt forsyninger mellem Sardinien, Korsika og nærliggende øer, som tidligere blev besejlet af Tirrenia.

(89) I henhold til artikel 12 i lov 856/1986 skulle billetpriserne fastsættes ved ministerielt dekret efter forslag fra rederierne selv. Fastboende og migrerende arbejdstagere nød godt af socialt subsidierede billetpriser.

(90) Ligesom lov 684/1974 fastsatte lov 856/1986 ikke en generel budgetbevilling til de forskellige finansierings-ordninger, som den omhandlede.

— Lovdekret nr. 77 af 4. marts 1989, omsat til lov nr. 160 af 5. maj 1989

(91) De sidste ændringer af de lovgivningsmæssige rammer for de oprindelige aftaler vedrørende både passagerer og fragt blev indført ved lovdekret nr. 77 af 4. marts 1989 om hastebestemmelser på området for søtransport og søkoncessioner (»lovdekret 77/1989«), omsat til lov nr. 160 af 5. maj 1989.

(92) I henhold til artikel 9 i lovdekret 77/1989 kunne der pr. 1. januar 1990 ruter, der blev anset for nødvendige for at sikre passager- og fragtbefordringen, være omfattet af en underskudsgaranti. De ruter, der skulle besejles, og sejlhyppigheden skulle fastsættes af de offentlige myndigheder på grundlag af tekniske forslag fra de rederier, der havde fået overdraget driften af tjenesten, og som derefter hvert femte år skulle fremlægge en plan for tjenesterne.

(93) Med hensyn til ruterne til øerne skulle underskudsgarantiens størrelse i henhold til artikel 9, stk. 3, fastsættes i kontrakterne om offentlig tjeneste på grundlag af gennemsnitlige og objektive referenceparametre baseret på de takster, der blev anvendt af det nationale jernbaneselskab (*Ferrovie dello Stato*) for tilsvarende tjenester og afstande.

([23]) Navnlig ruterne mellem Trieste og andre havne i den italienske region Friuli Venezia Giulia og mellem vest- og østkysten af det centrale og øvre Adriaterhav samt mellem Det Joniske Hav og det østlige Middelhav.

2.2.2. *De oprindelige aftaler*

(94) De oprindelige aftaler er kontrakter om offentlig tjeneste indgået i juli 1991 af den italienske stat med hvert af de fem regionale rederier i den forhenværende Tirrenia-koncern. Disse aftaler var identiske for alle rederier, der tilhørte den forhenværende Tirrenia-koncern, herunder Tirrenia. I medfør af artikel 2 fandt de oprindelige aftaler anvendelse med tilbagevirkende kraft fra den 1. januar 1989 og ville udløbe den 31. december 2008. De oprindelige aftaler omhandlede imidlertid de økonomiske forhold for 1989, 1990 og 1991, der skulle fastsættes ved ad hoc-foranstaltninger, som ikke er omfattet af denne afgørelse.

(95) I henhold til de oprindelige aftalers artikel 3 blev det årlige tilskud fastsat på grundlag af en ansøgning, som støttemodtageren indgav i februar hvert regnskabsår. Ansøgningen blev behandlet af et tværministerielt udvalg og godkendt i maj ved ministerielt dekret. Det årlige tilskud havde til formål at sætte rederiet i stand til at dække underskud, der var resultatet af forskellen mellem dets driftsomkostninger og -indtægter.

(96) De oprindelige aftalers artikel 5 omhandlede de forskellige indtægts- og omkostningselementer, der skulle tages i betragtning ved beregningen af kompensationen samt afkastet af den investerede kapital i henhold til artikel 11 i lov nr. 856/1986.

2.2.3. *Femårsplanerne*

(97) Artikel 1 i de oprindelige aftaler omhandler femårsplaner, som angiver de ruter og havne, der skal besejles, typen og kapaciteten af de fartøjer, der anvendes på de forskellige færgeruter, afgangsfrekvens og billetpriserne, herunder subsidierede takster, især for øboere.

(98) Den første femårsplan (1990-1994) blev godkendt ved ministerielt dekret af 29. maj 1990 og fandt anvendt med tilbagevirkende kraft fra den 1. januar 1990. I den anden plan, som omfattede perioden 1995-1999, og som blev godkendt ved dekret af 14. maj 1996, var ruterne og sejlhyppighederne næsten uændrede.

(99) Den tredje plan, som omfattede perioden 2000-2004, og som rederierne indgav til de italienske myndigheder i september 1999, var ikke blevet godkendt på tidspunktet for vedtagelsen af beslutningen fra 2005. Indtil denne plan blev vedtaget, fik rederierne i Tirrenia-koncernen ved dekret af 8. marts 2000 ret til at opretholde de tjenester, der var fastsat i artikel 9 i lov nr. 160/1989, på betingelserne i femårsplanen for 1994-1999, som var gældende i 1999.

(100) Efter annulleringen af beslutningen fra 2005 meddelte de italienske myndigheder Kommissionen, at de i stedet for formelt af vedtage femårsplaner for perioderne 2000-2004 og 2005-2008 ville iværksatte ad hoc-rationaliseringsforanstaltninger med henblik på i højere grad at tilpasse tjenesterne til lokalsamfundenes behov uden dog at foretage væsentlige ændringer i ordningen for offentlig tjeneste. De italienske myndigheder præciserede, at mere langsigtet planlægning ikke længere var muligt som følge af budgetforholdene.

2.2.4. *Den årlige kompensation*

2.2.4.1. Kompensation vurderet i henhold til beslutningen fra 2005

(101) Den årlige støtte svarede til nettounderskuddet i forbindelse med driften af de tjenester, der var omhandlet i femårsplanen, plus variabelt beløb svarende til afkastet af den investerede kapital. Nettodriftsunderskuddet blev beregnet ud fra indtægterne i perioden og omkostningerne til driften af ruterne.

(102) I henhold til de oprindelige aftaler blev den årlige udligningsstøtte udbetalt i overensstemmelse med følgende:

a) et forskud på 70 % af støtten tildelt i det foregående år, som blev betalt i marts hvert år

b) en anden betaling i juni hvert år svarende til 20 % af støtten

c) forskellen mellem de udbetalte beløb og forskellen mellem driftsudgifter og indtægter i det indeværende år gav saldoen, som blev udbetalt ved årets udgang. Hvis et rederi modtog et beløb, der oversteg nettoomkostningerne ved de leverede tjenester (indtægter minus tab), skulle sidstnævnte tilbagebetale forskellen senest 15 dage efter godkendelsen af balancen.

(103) Følgende omkostningselementer blev taget i betragtning ved beregningen af den årlige kompensation: formidlingsprovision/anskaffelsesomkostninger, havneafgifter/udgifter til havnetransit og andet, driftsudgifter, afskrivninger, finansielle nettoomkostninger, administration og øvrige omkostninger. Disse omkostningselementer, der var vedlagt de oprindelige aftaler som bilag, var de samme for alle de regionale rederier.

(104) Driftsudgifterne omfattede omkostninger i forbindelse med skibsbesætningen, vedligehold, forsikring, brændstof og mineralolie. Posten »Administration« dækkede hovedsagelig personaleudgifter til lands og administrationslokaler.

(105) Ifølge oplysningerne fra de italienske myndigheder beløb de regionale rederiers omkostninger (i mio. ITL) og støttebeløbet i perioden 1992-2001 ([24]) sig til følgende ([25]).

Adriatica

Omkostningselementer	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Formidlingsprovision osv.	9 750,0	11 940,0	12 432,0	13 915,0	14 224,0	13 949,0	16 307,0	16 376,0	12 702,0	17 451,6
Havneafgifter osv.	12 268,0	13 249,0	15 137,0	19 357,0	20 292,0	20 915,0	24 007,0	23 503,0	21 241,0	31 257,2
Driftsudgifter	64 942,0	66 079,0	78 385,0	83 169,0	90 140,0	97 448,0	96 426,0	83 486,0	80 622,0	100 151,6
Afskrivninger	15 086,0	17 502,0	22 761,0	23 706,0	23 719,0	23 727,0	23 463,0	23 286,0	23 351,0	29 053,7
Finansielle nettoomkostninger	4 626,0	- 125,0	11 185,0	9 483,0	4 963,0	- 3 031,0	- 8 050,0	- 12 440,0	- 11 453,0	- 4 172,7
Administration	16 318,0	15 685,0	15 720,0	14 653,0	13 938,0	13 952,0	14 688,0	14 877,0	14 735,0	14 194,8
Øvrige omkostninger	4 028,0	- 139,0	2 913,0	2 051,0	2 819,0	7 371,0	8 968,0	2 021,0	- 3 942,0	- 4 116,5
Omkostninger i alt (A)	**127 018,0**	**124 191,0**	**158 533,0**	**166 334,0**	**170 095,0**	**174 331,0**	**175 809,0**	**151 109,0**	**137 256,0**	**183 819,8**
Driftsindtægter (B)	64 772,0	79 716,0	80 324,0	95 114,0	95 422,0	94 995,0	114 210,0	126 403,0	109 786,0	155 616,1
Nettoresultat (B – A)	**- 62 246,0**	**- 44 475,0**	**- 78 209,0**	**- 71 220,0**	**- 74 673,0**	**- 79 336,0**	**- 61 599,0**	**- 24 706,0**	**- 27 470,0**	**- 28 203,7**
Afkast af investeret kapital	8 258,0	10 615,0	7 819,0	9 304,0	7 935,0	5 788,0	5 271,0	3 646,0	4 377,0	6 147,7
Årligt støttebeløb	**70 504,0**	**55 090,0**	**86 028,0**	**80 524,0**	**82 608,0**	**85 124,0**	**66 870,0**	**28 352,0**	**31 847,0**	**34 351,4**

Saremar

Omkostningselementer	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Formidlingsprovision osv.	697,0	1 108,0	1 386,7	1 672,9	1 566,7	1 624,0	1 233,0	1 786,4	1 405,8	1 319,0
Havneafgifter osv.	2 308,0	2 505,0	1 929,8	1 898,4	1 776,8	2 099,1	2 508,0	2 096,4	2 250,0	2 265,4
Driftsudgifter	22 213,0	24 077,0	23 570,7	23 433,8	26 129,1	26 664,2	28 112,0	29 883,9	23 914,8	20 094,0
Afskrivninger	3 099,0	3 733,0	3 976,8	3 959,8	3 611,8	3 300,5	3 352,0	3 400,4	3 369,0	3 559,1
Finansielle nettoomkostninger	7,0	- 906,0	- 862,7	- 895,0	- 2 233,5	- 2 451,6	- 3 011,0	- 2 933,8	- 313,0	119,5
Administration	3 574,0	3 503,0	3 627,1	3 538,0	3 619,4	3 589,9	3 851,0	3 843,8	3 401,0	3 508,7
Øvrige omkostninger	1 621,0	1 918,0	1 666,8	997,8	502,9	1 827,3	3 557,0	2 141,7	2 272,0	239,9
Omkostninger i alt (A)	**33 519,0**	**35 938,0**	**35 295,2**	**34 605,7**	**34 973,2**	**36 653,4**	**39 602,0**	**40 218,8**	**36 299,6**	**31 105,6**
Driftsindtægter (B)	7 464,0	8 365,0	9 383,8	11 396,6	11 533,5	11 746,7	11 744,0	12 425,6	12 652,0	13 456,1
Nettoresultat (B – A)	**- 26 055,0**	**- 27 573,0**	**- 25 911,4**	**- 23 209,1**	**- 23 439,7**	**- 24 906,7**	**- 27 858,0**	**- 27 793,2**	**- 23 647,6**	**- 17 649,5**

([24]) Omkostningerne i 2001 blev oplyst af de italienske myndigheder i tusind EUR. I disse tabeller er disse beløb omregnet til ITL på grundlag af de omregningskurser for EUR, som Rådet vedtog med virkning fra den 1.1.1999, dvs. 1 EUR = 1 936,27 ITL.

([25]) Data fra PricewaterhouseCoopers undersøgelse »Valutazione dei criteri di predisposizione dei conti economici gestionali per linea e stagionalitá relativi agli esercizi 1992-1999«, som blev suppleret af de italienske myndigheder til at omfatte 2000 og 2001. Undersøgelsen gengiver de analytiske regnskaber for rederierne i Tirrenia-koncernen og vurderer driftsudgifterne og -indtægterne for hver rute.

Omkostningselementer	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Afkast af investeret kapital	1 342,0	2 641,0	1 606,2	1 781,6	1 560,4	1 172,8	973,0	738,8	828,0	1 075,6
Årligt støttebeløb	**27 397,0**	**30 214,0**	**27 517,6**	**24 990,7**	**25 000,1**	**26 079,5**	**28 831,0**	**28 532,0**	**24 475,6**	**18 725,1**

Toremar

Omkostningselementer	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Formidlingsprovision osv.	3 743,0	4 651,0	4 897,0	4 767,7	4 932,8	5 356,3	3 687,0	2 433,0	3 660,0	1 808,7
Havneafgifter osv.	3 279,0	3 141,0	2 871,5	3 050,7	3 380,1	3 512,1	4 311,0	3 839,9	4 513,0	4 596,3
Driftsudgifter	26 980,0	27 398,0	30 740,3	32 605,1	34 738,3	34 875,0	34 539,0	36 411,1	31 448,0	30 796,0
Afskrivninger	5 218,0	5 210,0	5 171,1	5 164,7	5 176,0	5 180,8	5 151,0	5 158,3	5 169,0	5 634,4
Finansielle nettoomkostninger	- 264,0	- 2 273,0	- 2 456,6	- 2 784,1	- 3 860,2	- 4 706,8	- 4 777,0	- 4 326,5	- 3 590,0	- 3 595,1
Administration	3 535,0	3 107,0	3 424,8	3 259,3	3 259,3	3 553,8	3 291,0	3 655,4	3 632,0	3 631,1
Øvrige omkostninger	1 020,0	3 673,0	3 048,5	1 923,9	2 889,8	1 133,9	4 599,0	668,9	843,0	2 031,7
Omkostninger i alt (A)	**43 511,0**	**44 907,0**	**47 696,6**	**47 987,3**	**50 516,1**	**48 905,1**	**50 801,0**	**47 840,1**	**45 675,0**	**44 903,1**
Driftsindtægter (B)	27 406,0	30 750,0	32 759,6	31 968,5	32 483,3	31 200,8	29 996,0	32 362,0	34 577,0	35 573,5
Nettoresultat (B – A)	**- 16 105,0**	**- 14 157,0**	**- 14 937,0**	**- 16 018,8**	**- 18 032,8**	**- 17 704,3**	**- 20 805,0**	**- 15 478,1**	**- 11 098,0**	**- 9 329,5**
Afkast af investeret kapital	1 367,0	2 145,0	1 312,1	1 408,0	1 285,0	936,5	718,0	588,1	1 993,0	3 033,6
Årligt støttebeløb	**17 472,0**	**16 302,0**	**16 249,1**	**17 426,8**	**19 317,8**	**18 640,8**	**21 523,0**	**16 066,2**	**13 091,0**	**12 363,1**

Siremar

Omkostningselementer	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Formidlingsprovision osv.	3 180,0	3 786,0	3 398,9	3 224,1	3 146,6	3 501,1	3 691,5	4 799,0	4 065,7	3 604,4
Havneafgifter osv.	5 545,0	5 338,0	5 622,1	5 837,5	6 181,2	6 421,2	6 793,1	6 982,9	7 604,8	7 532,9
Driftsudgifter	56 391,0	55 740,0	56 771,1	59 664,1	65 284,6	76 630,0	81 153,8	85 560,1	73 500,7	77 345,1
Afskrivninger	10 174,0	11 203,0	10 767,7	10 991,8	10 968,5	10 918,0	11 008,6	12 494,6	13 734,1	14 419,6
Finansielle nettoomkostninger	- 1 415,0	- 5 007,0	- 5 044,9	- 5 621,5	- 7 387,7	- 8 690,0	- 10 215,8	- 7 687,0	- 4 226,3	3 516,1
Administration	4 462,0	4 064,0	4 179,8	4 522,4	4 845,4	5 251,0	4 479,9	4 515,3	4 903,9	4 418,4
Øvrige omkostninger	1 206,0	721,0	2 855,0	2 329,1	2 896,0	3 505,6	9 652,0	3 946,2	3 298,2	3 270,4
Samlede omkostninger	**79 543,0**	**75 845,0**	**78 549,7**	**80 947,5**	**85 934,6**	**97 536,9**	**106 563,1**	**110 611,1**	**102 881,1**	**114 106,7**
Driftsindtægter (B)	26 903,0	30 444,0	32 845,7	33 847,0	32 724,0	35 203,5	37 244,8	40 274,2	43 335,0	47 314,3
Nettoresultat (B – A)	**- 52 640,0**	**- 45 401,0**	**- 45 704,0**	**- 47 100,5**	**- 53 210,6**	**- 62 333,4**	**- 69 318,3**	**- 70 336,9**	**- 59 546,1**	**- 66 792,4**
Afkast af investeret kapital	2 874,0	5 334,0	3 336,0	4 363,7	3 888,4	3 155,1	2 599,3	2 211,2	3 940,0	4 248,2
Årligt støttebeløb	**55 514,0**	**50 735,0**	**49 040,0**	**51 464,2**	**57 099,0**	**65 488,5**	**71 917,6**	**72 548,1**	**63 486,1**	**71 040,6**

Caremar

Omkostningselementer	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Formidlingsprovision osv.	2 154,0	2 673,0	2 715,5	2 600,3	2 396,6	2 632,0	2 751,0	2 734,4	3 079,0	2 348,89
Havneafgifter osv.	4 528,0	4 349,0	4 215,1	4 084,4	4 162,3	4 447,0	4 329,0	4 706,1	4 700,0	5 084,26
Driftsudgifter	43 883,0	47 402,0	48 865,1	52 137,0	53 544,6	56 343,0	57 042,0	59 544,8	50 765,0	50 419,89
Afskrivninger	5 076,0	5 253,0	5 481,4	5 329,5	5 634,4	5 740,0	5 382,0	6 263,9	6 574,0	6 767,84
Finansielle nettoomkostninger	- 1 664,0	- 5 562,0	- 1 045,2	- 1 485,8	- 3 480,7	- 4 335,0	- 3 024,0	- 3 973,2	- 2 422,0	- 2 218,77
Administration	4 205,0	4 415,0	5 829,9	5 650,2	5 385,4	5 121,0	5 885,0	5 036,0	4 628,0	5 514,30
Øvrige omkostninger	1 805,0	5 207,0	3 303,9	3 074,0	3 761,7	3 804,0	4 778,0	- 140,0	2 790,0	400,42
Samlede omkostninger	**59 987,0**	**63 737,0**	**69 365,7**	**71 389,6**	**71 404,3**	**73 752,0**	**77 143,0**	**74 172,0**	**70 114,0**	**68 316,83**
Driftsindtægter (B)	20 543,0	22 810,0	25 470,9	24 519,9	26 613,7	30 420,0	31 920,0	30 896,5	32 594,0	33 378,00
Nettoresultat (B – A)	**- 39 444,0**	**- 40 927,0**	**- 43 894,8**	**- 46 869,7**	**- 44 790,6**	**- 43 332,0**	**- 45 223,0**	**- 43 275,5**	**- 37 520,0**	**- 34 938,83**
Afkast af investeret kapital	26,0	1 538,0	1 690,0	2 173,2	1 867,4	1 516,9	1 287,0	986,6	2 291,0	3 463,41
Årligt støttebeløb	**39 470,0**	**42 465,0**	**45 584,8**	**49 042,9**	**46 658,0**	**44 848,9**	**46 510,0**	**44 262,1**	**39 811,0**	**38 402,24**

(106) Med hensyn til afkastet af den investerede kapital foreligger der absolutte beløb for hele perioden (1992-2001). Italien har desuden oplyst Kommissionen det afkast af investeret kapital, der blev godkendt fra 1998-2001, som i de år varierede inden for samme interval som inflationen og renterne, dvs. mellem 1,6 % og 8 %.

År	Adriatica	Saremar	Toremar	Siremar	Caremar
1998	-	7,1 %	1,90 %	2,70 %	3,30 %
1999	2,30 %	-	1,60 %	2,10 %	2,50 %
2000	2,20 %	6,10 %	5,90 %	4,90 %	3,90 %
2001	2,30 %	8,00 %	8,00 %	5,00 %	6,70 %

(107) Italien har endvidere fremlagt regnskaberne for hvert rederi fordelt på ruter for perioden 1992-2001 og givet nærmere oplysninger om de faktorer, der for hvert rederi påvirkede omkostningsniveauerne og følgelig kompensationen.

(108) For eksempelvis Adriatica var der for de internationale ruter til det tidligere Jugoslavien og Albanien betydelige udsving i trafikken fra et år til et andet på grund af den politiske situation i regionen. De betydelige udsving i størrelsen af den årlige støtte (sidste række) blev af de italienske myndigheder begrundet i udsvingene i nettodriftsudgifterne for de internationale ruter til Albanien og det tidligere Jugoslavien, hvor tjenesterne blev afbrudt som følge af den politiske situation på Balkan. Desuden har suspenderingen i 2000 af forbindelserne med Grækenland medført en betydelig reduktion i driftsudgifterne. Omvendt forblev nettodriftsudgifterne og behovet for årlig støtte til cabotageruterne til Isole Tremiti generelt stabile i perioden 1992-2001.

(109) For Saremars vedkommende var den relative stabilitet i driftsomkostningerne, som blev bogført mellem 1992 og 2001, resultatet af den type tjenester, rederiet leverede — primært cabotageruter mellem Sardinien og de nærliggende øer — som frem for alt opfyldte lokalbefolkningens behov og derfor ikke var genstand for større

udsving i udbud og efterspørgsel. De tjenester, Saremar leverede, var generelt uændrede — med hensyn til sejlhyppighed og sejlplaner — siden de oprindelige aftalers ikrafttræden ([26]) og forblev stort set uændrede i løbet af et givet år. Denne situation forklarer det relativt stabile niveau af den årlige støtte til Saremar.

(110) Toremar drev lokale ruter til øerne i det toscanske øhav, som var genstand for enkelte udsving i udbud og efterspørgsel, som begrundede den relative mangel på variabilitet i udgifterne. De tjenester, som det offentlige rederi leverede i 2000, var de samme — med hensyn til sejlhyppighed og sejlplaner — som de tjenester, der blev leveret i 1992 ([27]), og forblev generelt uændrede gennem året, uanset sæsonudsving i efterspørgslen. Beløbet for den årlige støtte var ret stabilt gennem årene.

(111) De tjenester, der blev leveret af Siremar, blev anset for at være af samme karakter som de tjenester, der blev leveret af Saremar og Toremar: Udbuddet havde været stabilt siden ikrafttrædelsen af kontrakten om offentlig tjeneste og var næsten upåvirket af sæsonudsving. Rederiets høje driftsudgifter i forhold til dets indtægter blev forklaret ved det antal ruter (18 faste ruter), der blev drevet for at opfylde lokalbefolkningens mobilitetsbehov på de 14 øer, der er beliggende ud for Sicilien.

(112) Med hensyn til Caremar havde de leverede tjenester generelt været uændrede siden ikrafttrædelsen af aftalen med staten ([28]). Stigningen i driftsudgifterne skete parallelt med en stigning i indtægterne fra de besejlede ruter, således at den årlige støtte kunne holdes på et relativt stabilt niveau.

2.2.4.2. Kompensationen efter annulleringen af beslutningen fra 2005

(113) Efter annulleringen af beslutningen fra 2005 indgav Italien supplerende oplysninger om den kompensation, som de regionale rederier modtog i perioden 2002-2008. Italien fremlagde navnlig oplysninger om følgende: i) omkostningerne til driften af ruterne omfattet af offentlig tjeneste, ii) nettounderskuddet i forbindelse med driften af tjenesterne, iii) de absolutte beløb for afkastet af den investerede kapital og iv) beløbet for støtten til rederierne.

(114) På et møde med Kommissionen i juni 2012 bekræftede Italien også, at de omkostningselementer, der blev taget i betragtning ved beregningen af den årlige kompensation, havde været uændret siden 1991.

(115) Følgende tal blev fremlagt (i tusind EUR):

Adriatica

År	(A) Omkostninger i alt	(B) Driftsindtægter	(C) Nettoresultat (B – A)	Afkast af investeret kapital	Årligt støttebeløb
2002	100 412,0	76 199,0	- 24 213,0	2 533,0	26 746,0
2003	107 741,0	81 396,0	- 26 345,0	1 958,0	28 303,0
2004 ([1])	69 465,0	57 198,0	- 12 267,0	Ikke relevant	Ikke relevant
2005	66 261,0	56 959,0	- 9 302,0	Ikke relevant	Ikke relevant
2006	53 040,0	55 405,0	2 365,0	Ikke relevant	Ikke relevant
2007	55 489,0	59 626,0	4 137,0	Ikke relevant	Ikke relevant
2008	62 751,0	61 069,0	- 1 682,0	Ikke relevant	Ikke relevant

([1]) Eftersom Tirrenia ved beslutning af 18.3.2004 havde købt Adriaticas igangværende virksomhed, er visse data ikke tilgængelige for Adriatica fra 2004.

([26]) I 1992 gennemførte Saremar i alt 18 000 sejladser på de fire ruter, der driver. I 2000 lå antallet af sejladser på ca. 20 000.
([27]) I 2000 udførte Toremar i alt 9 097 sejladser på dets rutenet sammenlignet med 8 300 i 1992.
([28]) I 2000 udførte Caremar 12 872 sejladser på dets ruter (15 650 i 1992).

Saremar

År	(A) Omkostninger i alt	(B) Driftsindtægter	(C) Nettoresultat (B – A)	Afkast af investeret kapital	Årligt støttebeløb
2002	20 393,0	7 026,0	- 13 367,0	604,0	13 971,0
2003	20 292,0	6 992,0	- 13 300,0	649,0	13 949,0
2004	21 387,0	6 910,0	- 14 477,0	709,0	15 186,0
2005	22 146,0	7 290,0	- 14 856,0	679,0	15 535,0
2006	22 663,0	8 161,0	- 14 502,0	801,0	15 303,0
2007	21 240,0	8 078,0	- 13 162,0	893,0	14 055,0
2008	21 526,0	8 138,0	- 13 388,0	855,0	14 243,0

Toremar

År	(A) Omkostninger i alt	(B) Driftsindtægter	(C) Nettoresultat (B – A)	Afkast af investeret kapital	Årligt støttebeløb
2002	27 774,0	18 164,0	- 9 610,0	1 448,0	11 058,0
2003	30 571,0	18 559,0	- 12 012,0	1 399,0	13 411,0
2004	32 920,0	18 277,0	- 14 643,0	1 300,0	15 943,0
2005	34 889,0	17 583,0	- 17 306,0	1 261,0	18 567,0
2006	37 355,0	21 364,0	- 15 991,0	1 597,0	17 588,0
2007	36 880,0	22 621,0	- 14 259,0	1 691,0	15 950,0
2008	35 981,0	24 280,0	- 11 701,0	1 699,0	13 400,0

Siremar

År	(A) Omkostninger i alt	(B) Driftsindtægter	(C) Nettoresultat (B – A)	Afkast af investeret kapital	Årligt støttebeløb
2002	62 540,0	23 951,0	- 38 589,0	1 750,0	40 339,0
2003	65 845,0	22 349,0	- 43 496,0	1 743,0	45 239,0
2004	66 288,0	23 283,0	- 43 005,0	1 935,0	44 940,0
2005	85 183,0	22 011,0	- 63 172,0	1 907,0	65 079,0
2006	94 096,0	23 198,0	- 70 898,0	1 935,0	72 833,0
2007	90 501,0	22 585,0	- 67 916,0	2 092,0	70 008,0
2008	96 842,0	23 448,0	- 73 394,0	2 060,0	75 454,0

Caremar

År	(A) Omkostninger i alt	(B) Driftsindtægter	(C) Nettoresultat (B – A)	Afkast af investeret kapital	Årligt støttebeløb
2002	41 931,0	17 850,0	- 24 081,0	1 654,0	25 735,0
2003	47 568,0	21 257,0	- 26 311,0	1 556,0	27 867,0
2004	49 847,0	20 178,0	- 29 669,0	1 438,0	31 107,0
2005	55 910,0	21 380,0	- 34 530,0	1 391,0	35 921,0
2006	59 859,0	25 600,0	- 34 259,0	1 863,0	36 122,0
2007	59 618,0	26 565,0	- 33 053,0	1 895,0	34 948,0
2008	61 481,0	28 065,0	- 33 416,0	1 874,0	35 290,0

(116) Ifølge de italienske myndigheder skyldtes ændringerne i de regionale rederiers enkelte omkostningselementer over tid primært eksterne faktorer såsom inflation og renteændringer, som påvirker ikke kun påvirkede markedspriser, men også det forventede afkast af den investerede kapital. Ved beregningen af ovennævnte blev bankernes rentesatser og de gennemsnitlige debitorrenter for marinekreditter anvendt.

(117) Med hensyn til afkastet af den investerede kapital indgav Italien de satser, der var blevet godkendt for 2002-2003, men kunne ikke oplyse disse satser for 2004-2008.

År	Adriatica	Saremar	Toremar	Siremar	Caremar
2002	1,80 %	5,80 %	6,10 %	3,90 %	5,70 %
2003	1,70 %	12,20 %	6,80 %	3,40 %	6,00 %

(118) Italien forelagde også Kommissionen Tirrenias regnskaber fordelt på ruter for 2004 med henblik på at identificere sidstnævntes omkostninger til driften af de nationale/internationale ruter, som tidligere blev drevet af Adriatica. Italien understregede imidlertid, at disse tal alene skulle anses for et skøn over de faktiske omkostninger i forbindelse med hver rute, idet nogle af de medregnede omkostningselementer ikke kunne opdeles mellem de enkelte ruter.

(119) På grundlag af disse oplysninger var Tirrenias resultater (i EUR) på de internationale ruter, der tidligere blev drevet af Adriatica, følgende:

År	Ancona-Durrës	Ancona-Bar	Bari-Durrës	Ancona-Split
2004	- 3 267 000	- 653 000	4 041 000	- 3 021 000
2005	Ikke relevant	Ikke relevant	3 701 256	- 4 249 739
2006	Ikke relevant	Ikke relevant	5 503 024	- 145 514
2007	Ikke relevant	Ikke relevant	7 119 285	Ikke relevant
2008	Ikke relevant	Ikke relevant	4 308 702	Ikke relevant

2.2.5. *Investeringer planlagt i femårsplanerne og driftsplanen*

(120) Ud over de ruter, der skulle besejles, og den krævede sejlhyppighed blev de investeringer, som støttemodtagerne forventede at foretage i perioden for at sikre driften på de pågældende ruter, også anført i femårsplanerne. Under undersøgelsesproceduren ønskede Kommissionen navnlig at få afdækket, hvordan køb og afskrivning af skibene var regnskabsført med henblik på beregningen af den årlige støtte.

(121) Kommissionen ønskede ligeledes at forvisse sig om, at de yderligere investeringer til fordel for rederiets selskaber, der var indeholdt i den driftsplan, som Tirrenia godkendte i marts 1999 for perioden 1999-2002, ikke omfattede elementer af statsstøtte. Driftsplanen havde følgende primære målsætninger:

a) at sætte rederierne i stand til at klare de forandringer, som liberaliseringen af det italienske cabotagemarked medførte fra 1. januar 1999, og forberede sig på udløbet af de oprindelige aftaler med staten i 2008

b) at nedbringe udgifterne forbundet med de tjenesteydelser, der er omfattet af de nævnte oprindelige aftaler

c) at støtte koncernens udvikling og nyttiggøre de tilgængelige ressourcer

d) at fastlægge privatiseringsbetingelserne for koncernens rederier.

(122) Driftsplanen indeholdt navnlig en udvidelse af investeringsbehovet for de tjenester, der var omfattet af de oprindelige aftaler, f.eks. oplægning af gamle skibe, overførsel af andre fartøjer internt i koncernen og nye investeringer i størrelsesordenen 700 mia. ITL (ca. 361,5 mio. EUR) ([29]).

2.3. **Skattemæssig præferencebehandling**

(123) Ved lovdekret nr. 504 af 26. oktober 1995 blev der indført visse skattelempelser for mineralolie, der anvendes som brændstof i forbindelse med sejlads. I henhold til dekretets artikel 63, stk. 3, blev punktafgifterne nedsat for smøreolier anvendt om bord.

(124) I åbningsafgørelsen udtrykte Kommissionen tvivl med hensyn til, hvordan denne skattelempelse fandt anvendelse på skibe, der lå i havn i Italien med henblik på vedligeholdelse. Kommissionen ønskede at sikre sig, at foranstaltningen ikke virkede diskriminatorisk over for andre rederier, hvis fartøjer ligeledes lå for kaj med henblik på vedligeholdelse.

3. **BEMÆRKNINGER FRA INTERESSEREDE PARTER**

3.1. **Bemærkninger forud for vedtagelsen af beslutningen fra 2005**

3.1.1. *Bemærkninger fra rederierne i Tirrenia-koncernen*

(125) Ved brev af 22. november 1999 fremlagde rederierne i Tirrenia-koncernen deres bemærkninger til beslutningen om at indlede procedure. Rederierne gjorde indsigelse mod kvalificeringen af den kompensation, der blev udbetalt i henhold til de oprindelige aftaler, som ny støtte og som følge heraf mod grundlaget for beslutningen om at indlede undersøgelsesprocedure. De gjorde bl.a. gældende, at Kommissionen længe havde været underrettet om underskudsgarantiordningen for offentlige tjenesteydelser, og at Kommissionen aldrig havde haft nogen indvendinger. De hævdede også, at den årlige kompensation, der blev udbetalt til de offentlige selskaber, var strengt proportional og begrænset til de yderligere nettoudgifter, der var forbundet med forpligtelserne til offentlig tjeneste. Denne hindrede således ikke konkurrencen i forhold til de øvrige rederier på markedet.

(126) Samtidig anlagde Tirrenia, Adriatica, Caremar, Saremar, Siremar og Toremar sag ved Retten med påstand om annullation, jf. artikel 263, stk. 4, i TEUF (se også betragtning 5).

3.1.2. *Bemærkninger fra private rederier*

(127) Kommissionen modtog bemærkninger fra visse private rederier, der konkurrerede på nogle af de ruter, der blev besejlet af Caremar, Saremar og Toremar. Disse bemærkninger kan sammenfattes, som følger:

a) Rederierne i Tirrenia-koncernen førte en aggressiv forretningspolitik på de ruter, hvor de lå i konkurrence med de private rederier, og denne politik var kendetegnet ved dumping af billetpriser, rabatordninger og ordninger for henstandsbetaling, der kun kan lade sig gøre på grund af offentlig støtte.

([29]) Omregningskurs: 1 EUR = 1 936,27 ITL.

b) Forpligtelserne til offentlig tjeneste manglede gennemsigtighed, og den beføjelse, som rederierne i Tirrenia-koncernen fik til at ændre omfanget af de pålagte forpligtelser, særligt i forbindelse med de udbudte ruter, fartplaner og sejlhyppighed, bør anses for at være i strid med den egentlige forpligtelse til offentlig tjeneste.

c) I betragtning af de tjenesteydelser, som blev leveret af private rederier på nogle af de ruter, der blev besejlet af rederierne i Tirrenia-koncernen, kunne behovet for levering af offentlige tjenester diskuteres.

d) Finansieringen af de investeringer, der var foretaget fra 1995, eller var fastsat i driftsplanen, omfattede elementer af støtte, herunder med hensyn til den meget gunstige adgang til privat finansiering for rederierne i Tirrenia-koncernen.

e) Rederierne i Tirrenia-koncernen nød godt af skattemæssig præferencebehandling i forbindelse med mineralolie, der anvendes på de fartøjer, som ligger for kaj i italienske havne.

3.2. **Bemærkninger efter annulleringen af beslutningen fra 2005**

(128) Efter Rettens annullering af beslutningen fra 2005 opfordrede Kommissionen de interesserede parter til at indgive bemærkninger til ovennævnte annullering og dens konsekvenser (se også afsnit 1.3).

(129) Kommissionen modtog kun bemærkninger fra modtagerne af den omhandlede støtte. Sidstnævnte anførte i det væsentlige, at Kommissionen bør tage hensyn til alle relevante faktiske og retlige omstændigheder, herunder de supplerende begrundelser, som sagsøgerne fremførte under retssagen, og følgelig konkludere, at de omhandlede foranstaltninger:

a) ikke udgør støtte eller

b) udgør eksisterende støtte, for så vidt som ordningen for offentlige søtransporttjenester i Italien i) eksisterede inden EF-traktatens ikrafttræden, ii) implicit eller eksplicit var blevet godkendt af Europa-Kommissionen ([30]) og iii) under alle omstændigheder eksisterede inden ikrafttrædelsen af forordningen om cabotagesejlads.

4. **BEMÆRKNINGER FRA DE ITALIENSKE MYNDIGHEDER**

4.1. **Bemærkninger forud for vedtagelsen af beslutningen fra 2005**

4.1.1. *Kompensation for forpligtelsen til offentlig tjeneste*

(130) Ved brev af 29. september 1999 fremsendte de italienske myndigheder deres bemærkninger til åbningsafgørelsen. Efter deres mening var der i artikel 4 i forordningen om cabotagesejlads hjemmel for, at de oprindelige aftaler indgået med hvert rederi i Tirrenia-koncernen kunne gælde i deres helhed, indtil de udløb i 2008. Som følge heraf kunne der i åbningsafgørelsen ikke sættes spørgsmålstegn ved ordningen om forpligtelse til offentlige tjenesteydelser, som den fremgik af de oprindelige aftaler.

(131) De italienske myndigheder gjorde desuden indsigelse mod kvalificeringen af støtten som ny støtte i henhold til artikel 108, stk. 3, i TEUF, og anfægtede, at sådan støtte kunne have haft indflydelse på samhandelen mellem medlemsstaterne før åbningen af det italienske marked for cabotagesejlads den 1. januar 1999.

(132) Ud over disse generelle betragtninger understregede de italienske myndigheder, at tilstedeværelsen af private rederier på de ruter, der blev besejlet af rederierne i Tirrenia-koncernen, var et nyt og spredt fænomen, som var afgrænset til et fåtal af ruter, fortrinsvis i højsæsonen. I øvrigt medvirkede beregningsmetoden for den årlige kompensation, som bestod i at trække sommerens fortjeneste fra vinterens underskud, til at begrænse kompensationsbeløbet til det strengt nødvendige.

(133) Ifølge de italienske myndigheder betød det, at kompensationen var nødvendig og nøjagtigt afpasset i forhold til forpligtelserne til offentlig tjeneste, som det er medlemsstatens ansvar at definere.

([30]) De italienske myndigheder har gjort gældende, at Kommissionen var blevet underrettet om støtten til rederierne i Tirrenia-koncernen længe inden indledningen af den formelle undersøgelsesprocedure. I 1992 omklassificerede Kommissionen i øvrigt sagen som eksisterende under nummer E 5/1992 i administrativt øjemed. Indtil 1995 blev der i al korrespondance mellem Kommissionen og Italien henvist til sagen under E-nummeret. I 1995 omklassificerede Kommissionen sagen tilbage til NN-nummeret.

(134) Med hensyn til Adriaticas overtrædelse af konkurrencereglerne på forbindelsen mellem Italien og Grækenland understregede de italienske myndigheder, at Kommissionens beslutning vedrørende denne overtrædelse ikke var endelig. De insisterede på, at de to sager var enkeltstående, at støtten ikke blev anvendt med henblik på at finansiere en konkurrenceforvridende adfærd, at en erklæring om uforligelighed ville være ensbetydende med en ny bøde, og at en eventuel tilbagebetaling ville bringe både Adriatica og den samlede i fare.

4.1.2. *Investeringerne fastlagt i driftsplanen*

(135) De italienske myndigheder fremhævede, at de investeringer, som var fastlagt i driftsplanen, havde til formål at nedbringe tjenesteomkostningerne samtidig med, at der blev opretholdt et højt kvalitetsniveau. De anførte også, at metoderne til finansiering af de planlagte investeringer ikke omfattede nogen form for støtte, eftersom disse investeringer ville blive finansieret delvis ved hjælp af rederiernes egenkapital og delvis fra banklån, som blev optaget på almindelige markedsbetingelser.

4.1.3. *Skattemæssig præferencebehandling*

(136) De italienske myndigheder indgav nærmere oplysninger om retsgrundlaget for den skattemæssige behandling af mineralolie, der anvendes til skibsfart. Ifølge de oplysninger, der blev meddelt Kommissionen, blev den skattemæssige præferencebehandling omhandlet i lovdekret nr. 504/1995 efter generel beslutning af 2. marts 1996 i henhold til nævnte dekret udvidet til også at omfatte brændstof og smøremidler, der blev anvendt på alle fartøjer, der lå i havn med henblik på vedligeholdelse.

(137) Samtidig anlagde Italien, som nævnt i betragtning 5, appel ved Domstolen mod åbningsafgørelsen vedrørende den del, der fastsatte, at udbetalingen af den ulovlige støtte skulle suspenderes.

4.2. **Bemærkninger efter annulleringen af beslutningen fra 2005**

(138) I april 2010 anmodede Kommissionen de italienske myndigheder om at indgive deres bemærkninger til Rettens annullering af beslutningen fra 2005 og præcisere visse aspekter vedrørende de internationale ruter, der blev drevet af Adriatica og Saremar. Kommissionen anmodede dem også om at give en detaljeret beskrivelse af kompensationsmekanismen for driften af de pågældende ruter, herunder alle efterfølgende ændringer af metoden til beregning af kompensation og afkast af investeret kapital.

(139) De italienske myndigheder gentog, at de pågældende foranstaltninger burde betragtes som eksisterende støtte, som allerede nævnt og dokumenteret i forbindelse med den formelle undersøgelsesprocedure. De hævdede, at både tildelingskriterierne og metoderne til beregning af kompensationen for opfyldelsen af forpligtelserne til offentlig tjeneste var omhandlet ved dekret 2081/1936, som efterfølgende blev ophævet ved lov 684/1974, og dekret 2082/1936. Ved artikel 2 i dekret 2081/1936 blev ruterne af national interesse faktisk etableret, og ved artikel 6 blev det fastlagt, at rederiernes yderligere omkostninger til driften af de pågældende ruter skulle dækkes af staten i henhold til aftaler med en varighed på 20 år.

(140) De italienske myndigheder hævdede, at de efterfølgende ændringer af de lovgivningsmæssige rammer vedrørende ordningen for offentlige søtransporttjenester på den ene side kun havde gjort de forpligtelser til offentlig tjeneste, der blev overdraget til støttemodtagerne, strengere og på den anden side havde opdateret mekanismerne til beregning af kompensationen for at begrænse det offentlige bidrag.

(141) De italienske myndigheder understregede, at der ved lov 856/1986 blev indført en årlig udligningsstøtte, som blev beregnet som forskellen mellem indtægter og omkostninger i forbindelse med driften af tjenesten ud fra objektive parametre i stedet for historiske omkostninger og omfattede et rimeligt afkast. De italienske myndigheder konkluderede, at denne innovation i lovgivningen var særlig relevant, da den skabte effektivitetsincitamenter for rederierne.

(142) Ifølge de italienske myndigheder fandt de samme betragtninger anvendelse i forbindelse med kompensationen til de regionale rederier. De italienske myndigheder bekræftede, at overdragelsen af forpligtelser til offentlig tjeneste var blevet indført ved lov 34/1953, som fastsatte følgende fire støtteberettigede sektorer:

a) det toscanske øhav (Toremar)

b) øerne Partenopee og Pontine (Caremar)

c) Eolie (Siremar)

d) Egadiøerne, Pelagieøerne, Ustica og Pantelleria (Siremar).

(143) Ruterne til de mindre sardinske øer og Korsika blev angiveligt drevet af Tirrenia i henhold til ministerielt dekret af 5. januar 1937, som i den tredje sektor af ruter af national interesse indførte ruterne til La Maddalena, Palau, Bonifacio, Carloforte, Calasetta og Portovesme. Dette var faktisk de ruter, der blev drevet af Saremar, som blev etableret i 1988 ved adskillelse fra Tirrenia.

(144) De italienske myndigheder understregede også, at det samme dekret omfattede de ruter til Grækenland, Albanien og Isole Tremiti i sektor IV af ruterne af national interesse, der blev drevet af Adriatica (se betragtning 59).

(145) På dette grundlag konkluderede de italienske myndigheder, at der var tilstrækkelige elementer af kontinuitet mellem ordningen for offentlig tjeneste omfattet af beslutningen fra 2005 og det tidligere regelsæt for søtransportforbindelser til øerne. I lyset af ovenstående fandt de italienske myndigheder, at ordningen for offentlig tjeneste eksisterede inden EF-traktatens ikrafttræden og inden ikrafttrædelsen af forordningen om cabotagesejlads.

5. **VURDERING**

5.1. **Kompensation for offentlig tjeneste**

5.1.1. *Forekomst af statsstøtte*

(146) I henhold til artikel 107, stk. 1, i TEUF er »statsstøtte eller støtte, som ydes ved hjælp af statsmidler under enhver tænkelig form, og som fordrejer eller truer med at fordreje konkurrencevilkårene ved at begunstige visse virksomheder eller visse produktioner, uforenelig med det indre marked, i det omfang den påvirker samhandelen mellem medlemsstaterne«.

(147) De anførte kriterier i artikel 107, stk. 1, i TEUF er kumulative. Med henblik på at fastslå, hvorvidt den anmeldte foranstaltning udgør statsstøtte efter artikel 107, stk. 1, i TEUF, skal alle ovennævnte betingelser derfor være opfyldt. Den finansielle støtte skal især:

a) være ydet af en medlemsstat eller med statsmidler

b) begunstige visse virksomheder eller visse produktioner

c) fordreje eller true med at fordreje konkurrencen og

d) påvirke samhandelen mellem medlemsstaterne.

(148) *Statsmidler*: Den omhandlede støtte ydes tydeligvis staten og ved hjælp af statsmidler.

(149) *Økonomisk fordel*: Med henblik på at afgøre, hvorvidt kompensationen for driften af den offentlige tjeneste udgør en fordel i henhold til artikel 107 i TEUF, har Domstolen fastsat følgende kriterier i sin dom i Altmark-sagen ([31]):

1) Den begunstigede virksomhed skal faktisk være pålagt at opfylde forpligtelser til offentlig tjeneste, og disse forpligtelser skal være klart defineret (»Altmark 1«).

2) De kriterier, der er grundlaget for beregningen af kompensationen, skal være fastlagt på forhånd på en objektiv og gennemsigtig måde (»Altmark 2«).

3) Kompensationen må ikke overstige, hvad der er nødvendigt for helt eller delvis at dække de udgifter, der er afholdt ved opfyldelsen af forpligtelserne til offentlig tjeneste, idet der skal tages hensyn til de hermed forbundne indtægter og til en rimelig fortjeneste ved opfyldelsen af forpligtelserne (»Altmark 3«).

4) Når udvælgelsen af den virksomhed, der skal overdrages en forpligtelse til offentlig tjeneste, i et konkret tilfælde ikke gennemføres inden for rammerne af en procedure for tildeling af offentlige kontrakter, som giver mulighed for at udvælge den ansøger, der kan levere de pågældende ydelser til de laveste omkostninger for samfundet, skal størrelsen af den nødvendige kompensation fastlægges på grundlag af en analyse af de omkostninger, som en gennemsnitsvirksomhed, der er veldrevet og tilstrækkeligt udstyret med transportmidler til at kunne opfylde de stillede krav til den offentlige tjeneste, ville have ved at opfylde forpligtelserne, idet der skal tages hensyn til de hermed forbundne indtægter og til en rimelig fortjeneste ved opfyldelsen af forpligtelserne (»Altmark 4«).

([31]) Dom af 24.7.2003, Altmark Trans og Regierungspräsidium Magdeburg, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415.

(150) Altmark 4-kriteriet anses for opfyldt, hvis modtagerne af kompensationen er blevet valgt efter en udbudsprocedure, som gør det muligt at udvælge den tilbudsgiver, der kan levere de pågældende tjenester til de laveste omkostninger for samfundet. Hvis dette ikke er muligt, beregnes kompensationen i forhold til en effektiv virksomheds omkostninger.

(151) I den foreliggende sag er støttemodtagerne ikke blevet udvalgt efter en offentlig udbudsprocedure. Italien har heller ikke godtgjort, at kompensationens størrelse blev fastlagt på grundlag af en analyse af de omkostninger, som en gennemsnitsvirksomhed, der er veldrevet og tilstrækkeligt udstyret med transportmidler til at kunne opfylde de stillede krav til den offentlige tjeneste, ville have ved at opfylde forpligtelserne, idet der skal tages hensyn til de hermed forbundne indtægter og til en rimelig fortjeneste ved opfyldelsen af forpligtelserne.

(152) Da Altmark-kriterierne er kumulative, er manglende opfyldelse af det fjerde kriterium tilstrækkeligt til at fastslå, at der er tale om en økonomisk fordel til de regionale rederier i den forhenværende Tirrenia-koncern.

(153) *Selektivitet*: Den omhandlede støtte er selektiv, idet den er rettet mod bestemte virksomheder, der leverer søtransporttjenester.

(154) *Konkurrenceforvridning og påvirkning af samhandelen*: Når en medlemsstat yder støtte, styrker det en virksomheds stilling sammenlignet med andre virksomheder, der konkurrerer med den på EU's indre marked, hvorved samhandelen må anses for at blive påvirket af denne støtte. Det er tilstrækkeligt, at støttemodtageren konkurrerer med andre virksomheder på markeder, der er åbne over for konkurrence. I den foreliggende sag driver støttemodtagerne virksomhed i konkurrence med andre virksomheder, der leverer søtransporttjenester i Unionen, navnlig siden ikrafttrædelsen af Rådets forordning (EØF) nr. 4055/86 ([32]) og forordningen om cabotagesejlads, som liberaliserede markederne for henholdsvis international søtransport og cabotagesejlads. Den omhandlede offentlige kompensation kan derfor påvirke samhandelen inden for Unionen og fordreje konkurrencen i det indre marked.

(155) På grundlag af ovenstående finder Kommissionen, at den kompensation, som de italienske myndigheder har betalt til de regionale rederier i Tirrenia-koncernen for drift af cabotageruter og internationale ruter i perioden 1992-2008, udgør statsstøtte i henhold til artikel 107, stk. 1, i TEUF.

5.1.2. *Karakter af den omhandlede støtte: eksisterende eller ny støtte?*

(156) Efter at have fastslået, den kompensation, som de italienske myndigheder har betalt til de regionale rederier i Tirrenia-koncernen for drift af cabotageruter og internationale ruter i perioden 1992-2008, udgør statsstøtte i henhold til artikel 107, stk. 1, i TEUF, skal Kommissionen vurdere, om der er tale om eksisterende støtte eller ny støtte.

(157) Til dette formål skal der skelnes mellem cabotageruter og internationale ruter.

5.1.2.1. Cabotageruter

(158) Med hensyn til driften af cabotageruter annullerede Retten ved dommen fra 2009 delvist beslutningen fra 2005 med den begrundelse, at Kommissionen fejlagtigt havde anvendt artikel 4, stk. 3, i forordningen om cabotagesejlads, som bestemmer, at »[e]ksisterende kontrakter om offentlig tjeneste kan forblive i kraft, indtil de udløber«.

(159) I dommen fra 2009 fortolkede Retten denne artikel som en typisk »grandfathering«-bestemmelse ([33]) og konkluderede, at den kompensation, der er »nødvendig« ([34]) for at finansieringen af forpligtelserne til offentlig tjeneste, er eksisterende støtte i henhold til artikel 4, stk. 3, i forordningen om cabotagesejlads og som sådan ikke skal vurderes med hensyn til forenelighed.

([32]) Rådets forordning (EØF) nr. 4055/86 af 22. december 1986 om anvendelse af princippet om fri udveksling af tjenesteydelser på søtransportområdet (EFT L 378 af 31.12.1986, s. 1).

([33]) Dvs. en bestemmelse, som af hensyn til den retlige stabilitet udelukker visse igangværende retlige forbindelser fra anvendelsen af nye regler i en bestemt periode.

([34]) Præmis 147 og 148 i dommen fra 2009.

(160) Retten henviste til præmis 60-66 i Domstolens dom af 10. maj 2005 i sag C-400/99 ([35]), hvor Store Afdeling fastslog, at:

> »[a]rtikel 4 i forordning nr. 3577/92, […], fastsætter i stk. 3, at kontrakter om offentlig tjeneste, der eksisterer den 1. januar 1993, kan forblive i kraft, indtil de udløber. Imidlertid indeholder denne type kontrakter i sagens natur finansielle bestemmelser med henblik på at sikre de forpligtelser til offentlig tjeneste, der er fastsat i denne forordning. I det omfang ordlyden af artikel 4, stk. 3, i forordning nr. 3577/92 omhandler opretholdelse af de pågældende kontrakter, uden at begrænse denne bestemmelses rækkevidde til bestemte aspekter af disse kontrakter, er de nødvendige finansielle bestemmelser med henblik på at sikre de heri nævnte forpligtelser til offentlig tjeneste omfattet af artikel 4, stk. 3. Det er derfor med urette, at Kommissionen har anført, at forordningen blot godkender opretholdelsen af mulige særlige rettigheder eller specielle forhold i denne kontrakt. I øvrigt har Kommissionen i den anfægtede beslutning ikke indtaget så restriktiv en holdning, idet den, hvad angår finansieringen af meromkostningen i forbindelse med forpligtelserne til offentlig tjeneste erkendte, at de finansielle ordninger i denne sag var omfattet af artikel 4, stk. 3, i forordning nr. 3577/92 (præmis 64)«,

og at

> »[…] støtte, der overstiger, hvad der er nødvendigt for at sikre de forpligtelser til offentlig tjeneste, der er genstand for de foreliggende kontrakter, ikke [kan] falde ind under anvendelsesområdet for artikel 4, stk. 3, i forordning nr. 3577/92, idet denne støtte ikke er nødvendig for balancen og dermed for opretholdelsen af disse kontrakter. Nævnte støtte kan derfor ikke på baggrund af disse bestemmelser anses for eksisterende støtte (præmis 65)«.

(161) Med henblik på at fastslå, om en foranstaltning er ny eller eksisterende støtte på grundlag af artikel 4, stk. 3, i forordningen om cabotagesejlads, skal Kommissionen fortolke omfanget af »støtte, der er nødvendig for at sikre de forpligtelser til offentlig tjeneste, der er genstand for kontrakter om offentlig tjeneste, der eksisterer den 1. januar 1993«, jf. ovennævnte dom. Kommissionen anerkender, at omfanget af en sådan nødvendighedstest skal være bredere end den proportionalitetstest, som Kommissionen udfører, når den vurderer foreneligheden af en støtteforanstaltning i henhold til artikel 106, stk. 2, TEUF. Hvis de to test havde samme omfang, kunne ny støtte, der ikke opfylder artikel 4, stk. 3, i forordningen om cabotagesejlads, aldrig erklæres forenelig med det indre marked på grundlag af artikel 106, stk. 2, i TEUF, da den automatisk ikke ville være forholdsmæssig i henhold til sidstnævnte bestemmelse. Kommissionen mener derfor, at Domstolen med hensyn til eksisterende støtte, der var »nødvendig for at sikre de forpligtelser til offentlig tjeneste, der er genstand for kontrakter om offentlig tjeneste, der eksisterer den 1. januar 1993«, i dette begreb medtog enhver form for kompensation, der er direkte forbundet med forpligtelserne til offentlig tjeneste, som leveres under kontakten om offentlig tjeneste. Der er f.eks. tale om en sådan direkte forbindelse, når kontrakten fastsætter kompensationens størrelse eller metoden til beregning heraf, eller under alle omstændigheder, når det er klart, at kontrakten om offentlig tjeneste ikke ville være blevet indgået uden kompensationen.

(162) Kommissionen vil derfor kun behandle kompensationen for driften af de cabotageruter, som ikke har noget retsgrundlag i de eksisterende kontrakter om offentlig tjeneste, der eksisterede på datoen for ikrafttrædelsen af forordningen om cabotagesejlads, som ny støtte.

(163) I den foreliggende sag blev de oprindelige aftaler indgået i juli 1991, inden ikrafttrædelsen af forordningen om cabotagesejlads, og der var en direkte forbindelse mellem kompensationen og de forpligtelser til offentlig tjeneste, der var omhandlet deri.

(164) Den årlige støtte fastsat i de oprindelige aftaler havde til formål at sætte de regionale rederier i stand til at dække underskud, der var resultatet af forskellen mellem deres driftsudgifter og -indtægter. Som nævnt i betragtning 103 var de omkostningselementer, der er relevante for kompensationen, jf. artikel 5 i de oprindelige aftaler, følgende: omkostninger til køb, annoncering og ophold, omkostninger til lastning, losning og manøvrering, omkostninger til personale på land, omkostninger til vedligeholdelse af skibe, administrative omkostninger, forsikringsomkostninger, leje- og leasingomkostninger samt omkostninger til brændstof, skatter og afskrivninger. Alle disse omkostningselementer vedrørte leveringen af offentlige tjenester og var fastsat af de offentlige myndigheder uden noget spillerum til rederierne.

(165) De oprindelige aftaler, der blev indgået mellem den italienske stat og hvert af de fem regionale rederier, var endvidere identiske med den oprindelige aftale, der blev indgået mellem den italienske stat og Tirrenia (se betragtning 94), og tog hensyn til de samme omkostningselementer. I sin beslutning fra 2001 vedrørende Tirrenia anerkendte Kommissionen, at disse omkostningselementer var strengt nødvendige for leveringen af de offentlige tjenester, fordi

([35]) Dom af 10.5.2005, Den Italienske Republik mod Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber, C-400/99, ECLI:EU:C:2005:275.

de afspejlede de faste og variable udgifter, som var direkte forbundet med udførelsen af tjenesteydelser, der ifølge myndighederne var af almindelig økonomisk interesse, og som derfor henhørte under den oprindelige aftale ([36]). Med hensyn til afskrivning af skibe fandt Kommissionen, at dette kunne anses for nødvendigt for leveringen af de tjenester, for så vidt som de pågældende skibe alene blev anvendt til de tjenester, der var omfattet af de oprindelige aftaler ([37]). Ovennævnte betragtninger finder tilsvarende anvendelse på de regionale rederier.

(166) I lyset af den direkte forbindelse mellem kompensationen og driften af de cabotageruter, der blev besejlet af de regionale rederier under de oprindelige aftaler, konkluderer Kommissionen, at den nævnte kompensation var nødvendig for at dække meromkostningerne ved de forpligtelser til offentlig tjeneste, der var fastsat i de oprindelige aftaler.

(167) Ovennævnte konklusion ændres ikke, selv om Kommissionen blev opfordret til at undersøge, om den årlige kompensation, der blev betalt til de regionale rederier, var det minimum, der var nødvendigt for at levere den offentlige tjeneste. Analysen af i) mekanismen til beregning af kompensationen, ii) rederiernes indtjening og iii) de yderligere udgifter, der var forbundet med driften af cabotageruterne under de oprindelige aftaler, viser, at den kompensation, der blev betalt til disse rederier under de oprindelige aftaler, svarede nøje til de ekstraomkostninger, der var forbundet med støttemodtagernes pligt til at betjene offentligheden.

(168) Det årlige kompensationsbeløb blev for det første beregnet under hensyntagen til driftsoverskuddet for hvert af de regionale rederier på de ruter, der var omfattet af de oprindelige aftaler, som blev fratrukket de samlede underskud på disse ruter som helhed (artikel 3 i de oprindelige aftaler). Beregningsmetoden, hvorefter fortjenesten i højsæsonen blev anvendt til at nedbringe det samlede underskud i lavsæsonen, havde til formål at begrænse det kompensationsbeløb, der blev betalt til de offentlige virksomheder, således at den deraf følgende årlige kompensation hele tiden var mindre end det beløb, der ville fremkomme ved sammenlægningen af det kumulerede underskud for hver rute.

(169) Virksomhedens fortjeneste var for det andet belastet af to takstordninger, nemlig de socialt begrundede rabattakster og forpligtelsen til at indhente myndighedernes forhåndsgodkendelse af takstændringer. Af de italienske myndigheders oplysninger fremgik da også, at de regionale rederier ikke frit kunne tilpasse deres takster til bl.a. udviklingen i driftsudgifterne ([38]). Allerede i beslutningen fra 2001 anerkendte Kommissionen, at disse to takstmæssige forhold, som gjorde et mærkbart indhug i virksomhedens indtjening og dermed påvirkede det årlige kompensationsbeløb, under disse omstændigheder ikke kunne kaldes en aggressiv takstpolitik.

(170) De italienske myndigheder forelagde derefter Kommissionen oplysninger om de regionale rederiers omkostninger i perioden 1992-2008 til driften af ruterne omfattet af offentlig tjeneste. Vedrørende driften af den offentlige tjeneste i perioden 1992-2008 fremlagde Italien:

— de samlede omkostninger, driftsindtægter og afkast af investeret kapital for alle regionale rederier ([39]) i perioden 1992-2008 og den tilsvarende årlige støtte

— regnskaberne fordelt på rute for hvert rederi for perioden 1992-2001 og 2004-2008

— afkastet af investeret kapital for Adriatica i perioden 1999-2003, Saremar i 1998 og 2000-2003 samt Toremar, Siremar og Caremar i 1998-2003 (varierende fra 1,6 % til 12,2 %).

(171) De indgivne data (se tabellerne i betragtning 115) viser, at omkostningerne mellem 2002 og 2008 generelt lå under de gennemsnitlige omkostninger til driften af ruterne i den referenceperiode, der er vurderet i beslutningen fra 2005 (1992-2001).

([36]) Se betragtning 33 til beslutningen fra 2001.
([37]) Ibidem.
([38]) I henhold til artikel 12 i lov 856/1986 blev taksterne for passager- og fragtbefordring årligt fastsat af staten. De berørte rederier kunne foreslå de ændringer i taksterne, de anså for nødvendige. Disse forslag blev derefter drøftet i et tværministerielt udvalg.
([39]) Med hensyn til Adriatica fremlagde de italienske myndigheder for perioden 2004-2008 (hvor rederiet blev overtaget af Tirrenia) de samlede omkostninger og driftsindtægter for Tirrenia (på de tidligere Adriatica-ruter).

(172) Med hensyn til afkastet af investeret kapital var de forskellige investerede kapitaldele defineret klart og præcist i de oprindelige aftaler, og afkastningsgraden var fastlagt med henvisning til markedsrenten, således at den afspejlede et rimeligt afkast for hver enkelt kapitaldel. Selv om der ikke foreligger data vedrørende det afkast, som rederierne kunne have i 2004-2008, bemærker Kommissionen, at afkastet af den investerede kapital med få undtagelser faldt konstant mellem 2001 og 2003 (se tabellerne i betragtning 106 og 117). Ud fra denne tendens kombineret med den generelle stabilitet i de absolutte afkast af den investerede kapitel i perioden 2001-2008 (se tabellerne i betragtning 105 og 115) ([40]) kan det rimeligvis antages, at kompensationen til rederierne for udførelsen af forpligtelserne til offentlig tjeneste var forholdsmæssig i de oprindelige aftalers varighed. I lyset af ovenstående fastholder Kommissionen sin vurdering i beslutningen fra 2005 om, at afkastet til støttemodtagerne var fastsat på et rimeligt niveau.

(173) Under hensyntagen til den direkte forbindelse mellem kompensationen og de forpligtelser til offentlig tjeneste, der var omhandlet i de oprindelige aftaler, og ad abundantiam kompensationens proportionalitet konkluderer Kommissionen, at den kompensation, der blev ydet vedrørende cabotageruter indtil 2008, udgør eksisterende støtte i henhold til artikel 4, stk. 3, i forordningen om cabotagesejlads.

(174) Da kompensationen for opfyldelsen af forpligtelserne til offentlig tjeneste på cabotageruterne udgør eksisterende støtte, og beslutningen fra 2005 blev annulleret af Retten i sin helhed, herunder beslutningens betingelser vedrørende Caremars drift af cabotageruterne, behøver Kommissionen ikke yderligere vurdere, om disse betingelser i sidste ende blev overholdt af støttemodtageren ved gennemførelsen af beslutningen fra 2005, eller om de overhovedet var nødvendige. Kompensationen for opfyldelsen af forpligtelserne til offentlig tjeneste på cabotageruterne udgør eksisterende støtte, men er ikke længere gældende. Det tjener derfor ikke noget formål, at Kommissionen foreslår hensigtsmæssige foranstaltninger for Italien i henhold til artikel 108, stk. 1, i TEUF, da sådanne foranstaltninger kun kan ændre støtteforanstaltningen i fremtiden. Følgelig tjener det ikke noget formål, at Kommissionen undersøge foreneligheden af sådan eksisterende støtte, som ikke længere er gældende.

5.1.2.2. Internationale ruter

(175) Leveringen af transporttjenester på internationale færgeruter er omfattet af anvendelsesområdet for forordning (EØF) nr. 4055/86, som ikke indeholder en grandfathering-bestemmelse svarende til artikel 4, stk. 3, i forordningen om cabotagesejlads.

(176) I henhold til artikel 1, stk. 1, litra b), i Rådets forordning (EU) 2015/1589 ([41]) (»den nye procedureforordning«) forstås ved eksisterede støtte »[…] enhver form for støtte, der eksisterede inden TEUF's ikrafttræden i de pågældende medlemsstater, dvs. støtteordninger og individuel støtte, som var trådt i kraft før og er blevet fortsat efter TEUF's ikrafttræden i de pågældende medlemsstater«.

(177) I artikel 4, stk. 1, i Kommissionens forordning (EF) nr. 794/2004 ([42]) (»gennemførelsesforordningen«) defineres ændring af eksisterende støtte som »enhver ændring, der ikke er af rent formel eller administrativ art, der ikke kan påvirke vurderingen af støtteforanstaltningens forenelighed med fællesmarkedet. Imidlertid betragtes en stigning i det oprindelige budget for en eksisterende støtteordning på op til 20 % ikke som en ændring i eksisterende støtte«.

([40]) De absolutte afkast af investeret kapital i 2001 og 2008 var følgende: Saremar — 555 500 EUR i 2001 og 855 000 EUR i 2008, Toremar — 1 566 700 EUR i 2001 og 1 699 000 EUR i 2008, Siremar — 2 194 000 EUR i 2001 og 2 060 000 EUR i 2008, Caremar — 1 739 700 EUR i 2001 og 1 874 000 EUR i 2008. For Adriatica foreligger der kun data indtil 2004, hvor det blev overtaget af Tirrenia.

([41]) Rådets forordning (EU) 2015/1589 af 13. juli 2015 om fastlæggelse af regler for anvendelsen af artikel 108 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (EUT L 248 af 24.9.2015, s. 9), som pr. 14.10.2015 erstatter procedureforordningen.

([42]) Kommissionens forordning (EF) nr. 794/2004 af 21. april 2004 om gennemførelse af Rådets forordning (EF) nr. 659/1999 om fastlæggelse af regler for anvendelsen af EF-traktatens artikel 93 (EUT L 140 af 30.4.2004, s. 1), som ændret ved forordning (EU) 2015/2282.

(178) Ifølge fast retspraksis ([43]) bør enhver ændring af eksisterende støtte ikke anses for at ændre den eksisterende støtte til ny støtte, da det kun er i det tilfælde, hvor ændringen påvirker selve indholdet af den oprindelige støtte, at sidstnævnte bliver ny støtte. Denne vurdering skal foretages på grundlag af bestemmelserne vedrørende støtten, dens form og dens begrænsninger ([44]). Forlængelsen af en støtteforanstaltning udgør imidlertid en ny støtteforanstaltning ([45]).

(179) Som Retten påpegede i dommen fra 2009, påvirker ændringer ikke selve indholdet, hvis de ikke ændrer den lovgivning, der lå til grund for støtten, med hensyn til karakteren af fordelene eller selve indholdet af den aktivitet, som fordelen finder anvendelse på ([46]).

Ændringer af ordningen for offentlig tjeneste

(180) Af de fem regionale rederier i den daværende Tirrenia-koncern drev kun Adriatica og Saremar internationale ruter under de oprindelige aftaler.

(181) Kommissionen skal vurdere, om den kompensationen, der blev betalt til disse rederier for leveringen af internationale søtransporttjenester, udgør ny støtte eller eksisterende støtte som omhandlet i artikel 1 i den nye procedureforordning. Til dette formål skal Kommissionen undersøge, om støtteforanstaltningen siden traktatens ikrafttræden er blevet påvirket af væsentlige ændringer i fordelens art, det forfulgte formål, støttemodtageren eller finansieringskilden. Disse ændringer ville indebære ny støtte.

(182) Kommissionen bemærker, at finansieringen af forpligtelserne til offentlig tjeneste i forbindelse med internationale ruter er blevet ændret væsentligt i flere henseender som beskrevet nedenfor.

a) Støttemodtagere

(183) Ved dekreterne af 1936 blev fire rederier (Italia, Lloyd Triestino, Tirrenia og Adriatica) overdraget forpligtelser til offentlig tjeneste vedrørende ruter af national interesse, som omfattede både nationale og internationale passager- og fragtruter. Disse dekreter indeholdt en udtømmende liste over de rederier, der havde fået overdraget driften af ruter af national interesse. De regionale rederier blev først stiftet og fik overdraget leveringen af brev- og postfragt samt forsyninger på lokalt plan på et senere tidspunkt, dvs. Caremar, Toremar og Siremar, jf. lov nr. 169/1975, og Saremar, jf. lov 856/1986, efter ophævelsen af dekret 2081/1936 (se betragtning 83 og 88).

b) Ruter

(184) De fleste internationale, der er omfattet af denne vurdering, blev etableret under ordningen for offentlig tjeneste efter EF-traktatens ikrafttræden.

(185) Med hensyn til Adriatica var kun driften af ruten Bari-Durrës udtrykkeligt fastsat i dekreterne af 1936. Dette var imidlertid kun en passagerrute, mens den forbindelse mellem Bari og Durrës, der er omfattet af denne vurdering, er en kombineret rute (passagerer og fragt).

(186) Der var ikke fastsat nogen rute fra de italienske havne Ancona eller Bari til hverken Bar (Montenegro) eller Split (Kroatien) i dekreterne af 1936. Ifølge de italienske myndigheder påbegyndte Adriatica driften af ruten Ancona-Split i 1978 og af ruten Ancona-Bar i 1997.

(187) Ruten Trieste-Durrës blev åbnet i 1983 med henblik på at udvikle handelsforbindelserne mellem Albanien og landene i Vesteuropa. Der var ingen rute fra Trieste til Albanien i de rutelister, der blev vedtaget på grundlag af dekreterne af 1936.

([43]) Se dom af 9.8.1994, Namur-Les Assurances du Crédit SA mod Office National du Ducroire og den belgiske stat, C-44/93, ECLI:EU:C:1994:311, præmis 13 og 16, og dom af 30.4.2002, Gibraltar mod Kommissionen, forenede sager T-195/01 og T-207/01, ECLI:EU:T:2002:111, præmis 111.

([44]) Dom af 9.8.1994, Namur-Les Assurances du Crédit SA mod Office National du Ducroire og den belgiske stat, C-44/93, ECLI:EU:C:1994:311, præmis 28, og dom af 16.12.2010, Nederlandene mod Kommissionen, forenede sager T-231/06 og T-237/06, ECLI:EU:T:2010:525, præmis 180. Se også EFTA-Domstolens dom af 22.8.2011, Konkurrenten.no mod EFTA-Tilsynsmyndigheden, E-14/10, præmis 57.

([45]) Se også dom af 25.3.2009, Alcoa Trasformazioni mod Kommissionen, T-332/06, ECLI:EU:T:2009:79, præmis 132, dom af 11.6.2009, Italien mod Kommissionen, T-222/04, ECLI:EU:T:2009:194, præmis 99-101, dom af 20.9.2011, Regione autonoma della Sardegna m.fl. mod Kommissionen, forenede sager T-394/08, T-408/08, T-453/08 og T-454/08, ECLI:EU:T:2011:493, præmis 176-179, og dom af 22.3.2012, Den Italienske Republik mod Europa-Kommissionen, C-200/11 P, ECLI:EU:C:2012:165, præmis 30 og 31.

([46]) Præmis 123 og 124 i dommen fra 2009.

(188) Det samme gælder ruten Brindisi-Korfu-Igoumenitsa-Patras. De italienske myndigheder kunne ikke forelægge Kommissionen klar dokumentation for, hvornår ruten Brindisi-Korfu-Igoumenitsa-Patras blev etableret. Italien hævder, at ruten Brindisi-Korfu-Igoumenitsa-Patras er omfattet af dekreterne af 1936, eftersom der på daværende tidspunkt var en specifik forbindelse til Grækenland blandt de ruter af national interesse i sektor IV, der er identificeret i dekret 2081/1936 (som dækker ruter til Grækenland, Albanien og Isole Tremiti). Kommissionen kan ikke acceptere de italienske myndigheders argument. Der var ikke en specifik rute fra Brindisi i de rutelister, der blev vedtaget på grundlag af dekreterne af 1936. Ifølge de italienske myndigheders brev af 29. oktober 2002 blev ruten Brindisi-Korfu-Igoumenitsa-Patras først indført af Adriatica i 1978. Ved samme brev præciserede de italienske myndigheder, at Adriatica ikke på noget tidspunkt havde drevet ruten Bari-Grækenland under ordningen for offentlig tjeneste, men i stedet ruten mellem Grækenland og Brindisi. De italienske myndigheder opfattede således selv de to ruter som to særskilte relevante markeder.

(189) Med hensyn til Saremar omfattede listen over ruter af national interesse oprettet ved dekreterne af 1936 en passagerrute mellem Sardinien og Korsika (La Maddalena-Palau-Bonifacio), som oprindeligt blev drevet af Tirrenia. Den rute, der efterfølgende blev drevet af Saremar i henhold til lov 856/1986, var derimod en kombineret rute (passagerer og fragt). Ruten Santa Teresa di Gallura-Bonifacio, som vurderes i denne afgørelse, var ikke opført på listen over ruter af national interesse.

(190) Ud over ovennævnte bemærker Kommissionen, at de ruter, der skulle besejles, efter 1989 ikke længere var angivet ved lov, da de i henhold til lov 160/1989 skulle fastsættes af de offentlige myndigheder på grundlag af tekniske forslag fra rederierne.

c) Finansieringsordningens varighed

(191) Som allerede nævnt foreskrev dekreterne af 1936 en 20-årig overdragelse af driften af visse ruter af national interesse til fire nyetablerede rederier (Italia, Lloyd Triestino, Tirrenia og Adriatica) og muligheden for at yde støtte til de pågældende rederier i samme periode på grundlag af kontrakter om offentlig tjeneste.

(192) Dekreterne af 1936 omhandlede ikke muligheden for at forlænge disse kontrakter om offentlig tjeneste eller for at yde kompensation til rederierne for driften af de pågældende tjenester ud over den oprindelige periode på 20 år. Disse kontrakter udløb den 31. december 1956 og blev forlænget flere gange indtil ikrafttrædelsen af lov 600/1962.

(193) Lov 600/1962 omhandlede indgåelse af nye kontrakter om offentlig tjeneste med en varighed på 20 år, som fastsatte de ruter af national interesse, der skulle drives, og den kompensation, der skulle betales til hvert rederi for driften af ruterne.

(194) Ved lov 684/1974 blev der indført en anden varighed, som afhang af tjenestens type: Fragtruter kunne finansieres i højst fem år, mens passagerruter kunne finansieres i højst tre år (kun ruter til de italienske øer kunne opnår kompensation for endnu en 20-årig periode, men dette vedrørte ikke internationale ruter).

(195) Ved lov 856/1986 blev elementerne i ordningen for offentlig tjeneste yderligere ændret. Ved artikel 13, stk. 4, i lov 856/1986 blev reglerne i artikel 8 og 9 i lov 684/1974 som ændret gjort gældende for de kombinerede ruter mellem vest- og østkysten af vest- og østkysten af det centrale og øvre Adriaterhav samt mellem Det Joniske Hav og det østlige Middelhav, som eksisterede den 1. januar 1986 og blev drevet af Adriatica. Adriatica kunne derfor modtage kompensation for driften af de internationale ruter på grundlag af kontrakter om offentlig tjeneste med en varighed på 20 år. Loven præciserede ikke de regler, der fandt anvendelse på den internationale rute, der blev drevet af Saremar. Kommissionen bemærker imidlertid, at driften af denne rute i den indledende aftale blev behandlet som en cabotagerute med finansiering over en periode på 20 år på samme måde som andre cabotageruter omfattet af offentlig tjeneste, der var overdraget til Saremar.

(196) Lov 856/1986 fastsatte, at underskudsgivende fragtruter kun kunne få tildelt offentlig støtte i en periode på fem år (fra den 1. januar 1985 eller fra købet af et nyt skib).

d) Budgetbevilling

(197) Som nævnt ovenfor var det samlede budget for finansieringsordningen ikke fastsat i dekreterne af 1936.

(198) Ved artikel 6 i lov 600/1962 blev der derimod fastsat en samlet budgetbevilling med forbehold af begrænsede tilpasninger, jf. samme lovs artikel 7 og 8.

(199) Ved de efterfølgende love blev der ikke foretaget en generel budgetbevilling til de forskellige finansieringsordninger, som de omhandlede.

e) Beregning af kompensation

(200) Ordningen for beregning af støtte blev ændret flere gange. Fra kompensation beregnet på grundlag af forventede omkostninger og indtægter, som var fastsat i kontrakter om offentlig tjeneste, der skulle revideres hvert fjerde år (dekreterne af 1936), udviklede støtten sig til et fast bidrag, som i begrænset omfang kunne tilpasses i henhold til artikel 7 og 8 i lov nr. 600/1962 med henblik på at skabe et effektivitetsincitament for rederiet.

(201) Ved lov 684/1974, som gennemført ved dekret 501/1979, blev der efterfølgende indført en sondring mellem fragtruter (artikel 4), passagerruter (artikel 6) og ruter til store og små italienske øer (artikel 8). På dette grundlag gjorde følgende sig gældende:

— Med hensyn til ruterne til de italienske øer kunne størrelsen af den offentlige kompensation fastsat i kontrakter om offentlig tjeneste af 20 års varighed revideres årligt, hvis mindst ét af de omkostningselementer, der indgik i beregningen heraf, ændrede sig med mere end 5 % i forhold til det foregående år.

— Med hensyn til passagerruter kunne rederierne Italia, Lloyd Triestino, Adriatica og Tirrenia på grundlag af årlige aftaler modtage kompensation for de søtransporttjenester, der blev leveret i den periode på tre år, der var afsat til nedlæggelsen af aktiviteterne. Den årlige kompensation skulle fastsættes på grundlag af forventede omkostninger og indtægter og have til formål at sikre rederiernes økonomiske balance. Til dette formål kunne kompensationen revideres ved årets udgang.

— Med hensyn til fragtruter kunne rederierne i den daværende Finmare-koncern, som enten lancerede nye færgeruter eller drev eksisterende ruter, modtage offentlig kompensation i en periode på højst fem år med det formål at sikre rederiernes økonomiske balance. Til dette formål skulle kompensationen revideres senest den 30. juni hvert år. Kompensationen for driften af de eksisterende ruter kunne kun ydes på grundlag af årlige aftaler.

(202) Med hensyn til fragt- og passagerruter fastsatte lov 684/1974 og dekret 501/1979 således hverken et effektivitetsincitament eller muligheden for, at rederiet kunne opnå en rimelig fortjeneste af de leverede offentlige tjenester. Lov 684/1974, som gennemført ved dekret 501/1979, indførte for første gang en sondring mellem fragt- og passagerruter og etablerede en forskellig kompensationsmekanisme for de to typer tjenester. Den nævnte retsakt præciserede ikke, hvilken mekanisme der fandt anvendelse på kombinerede ruter (fragt og passagerer).

(203) Kompensationsordningen blev yderligere ændret ved lov 856/1986. Med hensyn til fragtruter, som var af væsentlig betydning for den nationale økonomi, kunne der i henhold til artikel 2 ydes startstøtte i en periode på højst fem år (pr. 1. januar 1985). Med hensyn til de kombinerede ruter mellem vest- og østkysten af vest- og østkysten af det centrale og øvre Adriaterhav samt mellem Det Joniske Hav og det østlige Middelhav, som eksisterede den 1. januar 1986 og blev drevet af Adriatica, jf. artikel 11 og 13 i lov 856/1986, skulle udligningsstøtten beregnes som forskellen mellem indtægter og omkostninger i forbindelse med driften af tjenesten bestemt ud fra gennemsnitlige og objektive parametre og skulle omfattede et rimeligt afkast. Kontrakterne om offentlig tjeneste skulle indeholde nærmere oplysninger om de elementer, der skulle indgå i beregningen af støtten, og en udførlig liste over de støttede ruter, sejlhyppighed og de anvendte skibe. Støtten skulle godkendes af ministeren for handelsflåden, ministeren for offentlig deltagelse og finansministeren.

(204) Lov 856/1986 fastsatte ikke, hvilken kompensationsordning der skulle anvendes på ruten mellem Sardinien og Korsika, som blev overført fra Tirrenia til Saremar. I den oprindelige aftale blev denne rute imidlertid behandlet som en cabotagerute med finansiering efter de samme regler.

(205) Endelig var det i artikel 9, stk. 1, i lovdekret 77/1989 bestemt, at de ruter, der blev anset for nødvendige for at sikre passager- og fragttjenester, og som blev udpeget af staten efter forslag fra de berørte rederier, pr. 1. januar 1990 ville få tildelt en udligningsstøtte. Med hensyn til ruterne til øerne skulle udligningsstøttens størrelse fastsættes i kontrakterne om offentlig tjeneste på grundlag af de takster, der blev anvendt af det nationale jernbaneselskab for tilsvarende tjenester og afstande.

f) Tilbagetrækning af tidligere kontrakter om offentlig tjeneste og ophævelse af lovgivning

(206) Alle kontrakter om offentlig tjeneste vedrørende passager- og fragtbefordring, der var indgået i overensstemmelse med dekreterne af 1936 ([47]), blev trukket tilbage i 1962 og erstattet af nye kontrakter baseret på den nye lovgivningsramme.

Konklusion om kompensationen til de internationale ruter

(207) Kommissionen kan ikke acceptere de italienske myndigheders argument, om at støtte betalt til Adriatica og Saremar for driften af internationale ruter skal anses for eksisterende støtte med den begrundelse, at ordningen for offentlig tjeneste eksisterende inden ikrafttrædelsen af EF-traktaten og forordningen om cabotagesejlads.

(208) Henvisningen til forordningen om cabotagesejlads er irrelevant, fordi denne forordning ikke vedrører internationale ruter.

(209) I lyset af ovenstående (betragtning 180-206) finder Kommissionen, at den oprindelige støtteordning undergik væsentlige ændringer, der påvirkede dens karakter og derfor blev en helt ny støtteordning. Sådanne ændringer omfatter mange af, hvis ikke alle, de væsentlige elementer i den oprindelige lovgivningsmæssige ramme, der blev indført ved dekreterne af 1936, og de omformede denne ramme fuldstændigt.

(210) For det første blev driften af de fleste internationale ruter, der er omfattet af denne afgørelse, ikke igangsat inden EF-traktatens ikrafttræden. Den eneste undtagelse er ruten Bari-Durrës, som blev drevet af Tirrenia. Mens ruten Bari-Durrës, som er omfattet af denne vurdering, er en kombineret rute (passagerer og fragt), bemærker Kommissionen, at den eneste rute, der var opført på listen over ruter af national interesse, var en passagerrute. Den passagerrute, der forbandt Sardinien og Korsika, som var anført på listen overruter af national interesse, var ruten La Maddalena-Palau-Bonifacio, som oprindeligt blev drevet af Tirrenia. Kommissionen bemærker, at de kombinerede ruter, som efterfølgende blev drevet af Saremar, der blev etableret i henhold til artikel 15 i lov 856/1986, var to særskilte ruter, nemlig La Maddalena-Palau og Santa Teresa di Gallura-Bonifacio.

(211) For det andet blev retsgrundlaget for udbetaling af kompensation for driften af de internationale ruter ophævet efter EF-traktatens ikrafttræden.

(212) For det tredje blev mekanismen til beregning af kompensationen for driften af ruterne under ordningen for offentlig tjeneste, herunder fortjenstmargenen, samt dens revision ændret væsentligt flere gange.

(213) For det fjerde blev den periode, hvori der kunne ydes kompensation, forlænget flere gange.

(214) For det femte blev budgetmidlerne til finansieringen af ruterne omfattet af offentlig tjeneste ikke fastsat i 1936. Et samlet beløb blev første gang indført i 1962, men blev efterfølgende afskaffet i 1974.

(215) For det sjette fandt kompensationsordningen for cabotageruter omhandlet i artikel 8 og 9 i lov 684/1974 kun anvendelse på de internationale ruter, der blev drevet af Adriatica, i medfør af artikel 13, stk. 4, i lov 856/1986. Kommissionen påpeger i denne henseende, at det samme ikke kan hævdes for den ramme, der blev indført ved lov 600/1962, som omhandlede udbetalingen af et beløb, der var fastsat på forhånd, omfattede effektivitetsincitamenter og var gældende i næsten 13 år, selv om der tages hensyn til den omkostningsbaserede kompensation, der blev betalt i henhold til lov 684/1974, som svarede til den kompensation, der var baseret på den metode, der var fastsat i dekreterne af 1936.

(216) De italienske myndigheder hævdede, at de ændringer, der blev indført efter EF-traktatens ikrafttræden, havde til formål at begrænse størrelsen af det offentlige bidrag. De elementer, der er beskrevet i betragtning 209-215 ovenfor, viser imidlertid, at disse ændringer ikke blot reducerede den kompensation, der blev ydet til rederierne, de ændrede grundlæggende støtteforanstaltningens art. Alle disse ændringer kunne påvirke kompensationens forenelighed med det indre marked, da de ændrede dens potentielle virkning på konkurrencen. I stedet for at bevare kompensationsmekanismen uændret etablerede Italien således flere forskellige kompensationsordninger for internationale ruter omfattet af offentlig tjeneste efter EF-traktatens ikrafttræden.

([47]) Dekret 2081/1936 blev ophævet i 1974, og dekret 2082/1936 blev ophævet i 2008.

(217) Med hensyn til de bemærkninger, som støttemodtagerne fremsatte under undersøgelsen, bemærker Kommissionen, at disse bemærkninger stort set overlapper de italienske myndigheders bemærkninger. Ifølge støttemodtagerne havde Kommissionen stiltiende godkendt de pågældende foranstaltninger ved at forsinke indledningen af den formelle undersøgelsesprocedure, længe efter at den var blevet underrettet om støtten til rederierne i Tirrenia-koncernen.

(218) Når der ikke foreligger en forudgående anmeldelse, jf. artikel 108, stk. 3, i TEUF, betyder Kommissionens eventuelle kendskab til de forskellige retsakter om indførelse af årlig støtte til drift af søtransporttjenester og til de oprindelige aftaler ikke, at der blev givet en stiltiende godkendelse. Den omstændighed, at Kommissionen har kendskab til en bestemt foranstaltning og ikke griber ind i denne henseende, har i sig selv ingen konsekvenser for kvalificeringen af støtten som ny eller eksisterende ([48]).

(219) Som følge af ovenstående anser Kommissionen kompensationen for driften af de internationale ruter som ny støtte som omhandlet i artikel 1 i den nye procedureforordning.

5.1.3. *Støttens forenelighed*

5.1.3.1. Generel ramme

(220) Det fremgår af artikel 106, stk. 2, i TEUF at »[v]irksomheder, der har fået overdraget at udføre tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse, eller som har karakter af fiskale monopoler, er underkastet traktaternes bestemmelser, navnlig konkurrencereglerne, i det omfang anvendelsen af disse bestemmelser ikke retligt eller faktisk hindrer opfyldelsen af de særlige opgaver, som er betroet dem. Udviklingen af samhandelen må ikke påvirkes i et sådant omfang, at det strider mod Unionens interesse.«

(221) Denne artikel tillader en undtagelse fra forbuddet mod statsstøtte i artikel 107 i TEUF, i det omfang støtten er nødvendig og proportional med hensyn til at sikre udførelsen af den pågældende tjenesteydelse af almindelig økonomisk interesse under acceptable økonomiske forhold. I henhold til artikel 106, stk. 3, i TEUF skal Kommissionen påse, at bestemmelserne i denne artikel bringes i anvendelse, bl.a. ved at specificere, på hvilke betingelser kriterierne om nødvendighed og proportionalitet efter dens mening er opfyldt.

(222) Den 31. januar 2012 trådte Den Europæiske Unions rammebestemmelser for statsstøtte i form af kompensation for offentlig tjeneste (2011) (»SGEI-rammebestemmelserne fra 2012«) og Kommissionens afgørelse 2012/21/EU ([49]) (»SGEI-afgørelsen af 2012«) i kraft. Fra denne dato skal foreneligheden af støtte i form af kompensation for offentlig tjeneste undersøges i lyset af SGEI-afgørelsen af 2012 og kriterierne i SGEI-rammebestemmelserne fra 2012.

(223) SGEI-rammebestemmelserne fra 2012 finder anvendelse på ulovlig støtte ydet inden deres ikrafttræden, som er genstand for en afgørelse vedtaget af Kommissionen efter den 31. januar 2012, dog undtaget bestemmelserne i punkt 14, 19, 20, 24, 39 og 60 (se punkt 69 i SGEI-rammebestemmelserne fra 2012). Følgelig er foreneligheden af kompensationen ydet til de regionale rederier indtil udløbet af de oprindelige aftaler den 31. december 2008 omfattet af anvendelsesområdet for SGEI-rammebestemmelserne fra 2012 og skal vurderes på grundlag af de relevante bestemmelser heri, dvs.:

a) støtten bør bevilges til at udføre tjenesteydelser, der reelt er af almindelig økonomisk interesse og falder inden for definitionen i artikel 106, stk. 2, i TEUF

b) udførelsen af tjenesteydelsen af almindelig økonomisk interesse skal være overdraget den berørte virksomhed ved en eller flere retsakter. Sådanne retsakter bør præcisere indholdet, omfanget og varigheden af forpligtelserne til offentlig tjeneste, den virksomhed, der er pålagt disse forpligtelser, og det omhandlede geografiske område, hvis det er relevant, arten af eventuelle eksklusive eller særlige rettigheder, virksomheden har fået indrømmet, en beskrivelse af kompensationsmekanismen og parametrene for beregning, kontrol og revision af kompensationen samt de foranstaltninger, der er truffet for at undgå og sikre tilbagebetaling af en eventuel overkompensation

([48]) Dom af 4.9.2009, Italien mod Kommissionen, T-211/05, ECLI:EU:T:2009:304, præmis 76-78, og dom af 21.7.2011, Alcoa Trasformazioni, C-194/09 P, ECLI:EU:C:2011:497, præmis 127.

([49]) Kommissionens afgørelse 2012/21/EU af 20. december 2011 om anvendelse af bestemmelserne i artikel 106, stk. 2, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde på statsstøtte i form af kompensation for offentlig tjeneste ydet til visse virksomheder, der har fået overdraget at udføre tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse (EUT L 7 af 11.1.2012, s. 3).

c) kompensationen må ikke overstige, hvad der er nødvendigt for at dække nettoomkostningerne ved opfyldelsen af forpligtelserne til offentlig tjeneste, herunder en rimelig forrentning.

(224) Ifølge de oprindelige aftaler skulle forpligtelserne vedrørende de ruter og de havne, der skulle besejles, typen og kapaciteten af de fartøjer, der anvendes på de forskellige færgeruter, afgangsfrekvens og billetpriserne fastlægges i femårsplaner, som støttemodtagerne skulle forelægger for de offentlige myndigheder til godkendelse. På dette grundlag finder Kommissionen, at de forpligtelser til offentlig tjeneste, der blev pålagt rederierne, var baseret både på de oprindelige aftaler indgået med den italienske stat i juli 1991, den lovgivningsmæssige ramme beskrevet ovenfor og femårsplanerne.

(225) Femårsplanerne angav de havne, der skulle besejles, sejlhyppigheden i høj- og lavsæsonen og den type fartøj, der skulle knyttes til hver rute. Det resulterende net af tjenester kunne alligevel tilpasses i løbet af hver femårsperiode som reaktion på ændringer i efterspørgslen på de pågældende ruter. Ifølge oplysningerne fra de italienske myndigheder kunne kun de berørte lokalsamfund foretage tilpasninger med hensyn til sejlhyppighed eller sejlplaner efter specifik henvendelse til transportministeriet. Sådanne anmodninger blev vurderet individuelt på tværministerielt niveau, bl.a. på grundlag af deres økonomiske konsekvenser for det berørte rederis driftsomkostninger. Enhver ændring af nettjenesterne i den femårige periode var derfor omhandlet i en administrativ beslutning adresseret til støttemodtagerne.

(226) På tidspunktet for vedtagelsen af beslutningen fra 2005 havde Italien forelagt Kommissionen to femårsplaner, som omhandlede perioden 1990-1994 og 1995-1999. Den tredje plan (som omhandlede perioden 2000-2004) var endnu ikke blevet godkendt på tidspunktet for vedtagelsen af beslutningen fra 2005. Ved ministerielt dekret af 8. marts 2000 fik rederierne tilladelse til at fortsætte driften af den offentlige tjeneste på de betingelser, der var fastsat i den femårsplan for 1994-1999, som var gældende i 1999, indtil femårsplanen for 2000-2004 blev vedtaget.

(227) Efter annulleringen af beslutningen fra 2005 ved dommen fra 2009 bekræftede Italien som nævnt ovenfor, at der ikke var blevet vedtaget en femårsplan for perioderne 2000-2004 og 2005-2008. Ifølge de italienske myndigheder blev ændringer af forpligtelserne til offentlig tjeneste pålagt rederierne i stedet aftalt på ad hoc-basis for i højere grad at tilpasse tjenesterne til lokalsamfundenes behov uden dog at foretage væsentlige ændringer i ordningen for offentlig tjeneste.

(228) Kommissionen bemærker følgelig, at der ikke skete væsentlige ændringer i ordningen for offentlig tjeneste sammenlignet med den situation, der fremgår af femårsplanen for 1994-1999, og antager derfor, at rederierne fortsatte med at levere tjenester generelt under de samme forpligtelser til offentlig tjeneste med hensyn til sejlplaner, sejlhyppighed, skibe og billetpriser indtil udløbet af de oprindelige aftaler.

5.1.3.2. Ægte og korrekt defineret tjenesteydelse af almindelig økonomisk interesse

(229) I henhold til punkt 12 og 13 i SGEI-rammebestemmelserne fra 2012, skal støtten bevilges til at udføre tjenesteydelser, der reelt er af almindelig økonomisk interesse og falder inden for definitionen i traktaten. Medlemsstaterne kan f.eks. ikke forbinde tjenesteydelser med særlige public service-forpligtelser, hvis de allerede udføres eller kan udføres tilfredsstillende og på vilkår, der ifølge statens definitioner er i overensstemmelse med den offentlige interesse med hensyn til pris, objektive kvalitetskendetegn, kontinuitet og tilgængelighed, af virksomheder, der drives på markedsvilkår.

(230) Da der ikke findes specifikke regler i Unionen, der definerer, hvornår der er tale om en tjenesteydelse af almindelig økonomisk interesse, har medlemsstaterne en bred skønsmargen, når de definerer, hvad de betragter som en tjenesteydelse af almindelig økonomisk interesse, og følgelig kan en medlemsstats definition af sådanne tjenesteydelser kun anfægtes af Kommissionen, hvis der er tale om en åbenlys fejl ([50]).

([50]) Se punkt 46 i meddelelse fra Kommissionen om anvendelsen af Den Europæiske Unions statsstøtteregler på kompensation for levering af tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse (EUT C 8 af 11.1.2012, s. 4).

(231) Artikel 1, stk. 1, i forordning (EØF) nr. 4055/86 lyder »Fri adgang til at udføre søtransport mellem Fællesskabets medlemsstater samt mellem medlemsstater og tredjelande gælder for statsborgere i medlemsstaterne, såfremt de er hjemmehørende i en anden medlemsstat end den person, for hvem søtransporten udføres«. I modsætning til forordningen om cabotagesejlads ([51]) tillader forordning (EØF) nr. 4055/86 ingen undtagelser fra princippet om fri adgang til at udføre international søtransport.

(232) Kommissionen er af den opfattelse, at — uanset den manglende udtrykkelige bestemmelse vedrørende medlemsstaternes mulighed for at indgå kontrakter om offentlig tjeneste vedrørende søtransporttjenester mellem medlemsstater samt mellem medlemsstater og tredjelande — forordning (EØF) nr. 4055/86 ikke er til hinder for, at medlemsstaterne træffer sådanne foranstaltninger. Punkt 9, andet afsnit, i EU-retningslinjer for statsstøtte til søtransportsektoren (»retningslinjerne for søtransportsektoren«) ([52]) lyder: »at hvis en international transportforbindelse er påkrævet til at opfylde absolut nødvendige behov for offentlig transport, kan der pålægges forsyningspligt eller indgås en forsyningspligtkontrakt, forudsat at al kompensation er underlagt de ovennævnte regler og procedurer i traktaten [traktatens regler og procedurer vedrørende statsstøtte som fortolket af Domstolen]«.

(233) Kommissionen vil derfor begrænse sin vurdering til spørgsmålet om, hvorvidt de internationale transportforbindelser, der blev drevet af Adriatica og Saremar, blev anset for nødvendige af Italien for at opfylde absolut nødvendige behov for offentlig transport.

Internationale ruter drevet af Adriatica

(234) Adriatica drev internationale ruter mellem Italien og henholdsvis Grækenland, Albanien, Montenegro og Kroatien.

(235) Kommissionen skal vurdere, om der var konkurrerende rederier på disse ruter, som tilbød tjenester, der lignede eller var sammenlignelige med dem, der blev tilbudt af det offentlige rederi, og som opfyldte de krav, der var fastsat af de offentlige myndigheder. De italienske myndigheder har ikke underrettet Kommissionen om væsentlige ændringer i forpligtelserne til offentlig tjeneste eller konkurrencesituationen på disse ruter efter annulleringen af beslutningen fra 2005.

(236) Som beskrevet i det følgende fik Adriatica overdraget en opgave af almindelig økonomisk interesse, der medførte omkostninger, som rederiet ikke ville have haft, hvis det havde handlet i egen kommerciel interesse.

— Italien/Grækenland

(237) Færgeruten Brindisi-Korfu-Igoumenitsa-Patras, som forbandt de centrale regioner i Unionen med dens yderligliggende områder, var af afgørende betydning for handels- og turisttrafikken, særligt hvis der tages højde for den politiske ustabilitet, der vanskeliggjorde den alternative landtrafik.

(238) Efter fælles anmodning fra de italienske og græske myndigheder blev denne færgerute i 1977 medtaget på listen over jernbane-, bil- og færgetrafik, som hører ind under den internationale konvention om befordring af personer og rejsegods på jernbaner (CIV) af 7. februar 1970. For at kunne levere de udbudte søtransportydelser på disse ruter blev Adriatica medlem af Foreningen Eurail.

(239) Det fremgår af de oplysninger, som blev indgivet til Kommissionen på mødet den 26. oktober 2001, at Adriatica fra 1992 til 1999 i gennemsnit gennemførte 265 sejladser om året på denne rute. Rederiet befordrede i gennemsnit 161 440 passagerer, 24 376 køretøjer 104 437 meter gods om året. Som angivet af de italienske myndigheder ved brev af 17. februar 2004, leverede Adriaticas konkurrenter mellem 1996 og 1999 ikke en tjenesteydelse af samme kvalitet med hensyn til de anvendte fartøjer og i øvrigt heller ikke med hensyn til regelmæssighed og sejlhyppighed.

([51]) Artikel 4 i forordningen om cabotagesejlads giver medlemsstaterne mulighed for at indgå kontrakter om offentlig tjeneste eller pålægge rederier, der deltager i fast fart til, fra og mellem øer, forpligtelser til offentlig tjeneste som betingelse for adgang til at udføre den pågældende transport. I denne forordnings artikel 4, stk. 2, bestemmes det videre, at medlemsstaterne, når de pålægger rederier forpligtelser til offentlig tjeneste, skal begrænse sig til krav om, hvilke havne der skal anløbes, regelmæssighed, kontinuitet, hyppighed, kapacitet, tariffer og bemanding, og at eventuel kompensation for forpligtelsen til offentlig tjeneste skal være tilgængelig for alle EU-redere.

([52]) Meddelelse C(2004) 43 fra Kommissionen — EU-retningslinjer for statsstøtte til søtransportsektoren (EUT C 13 af 17.1.2004, s. 3).

(240) Adriatica drev denne rute indtil udgangen af 1999. Ved udgangen af femårsperioden 1995-1999 indstillede Adriatica de aktiviteter, der blev udført med dets egne fartøjer på ruten Brindisi-Korfu-Igoumenitsa-Patras, og stoppede med at modtage offentlig støtte til driften af denne rute. For at sikre passagerbefordringen mellem Brindisi og Patras, som var omfattet af CIV-konventionen, indgik Adriatica mellem 2000 og 2004 aftaler med andre rederier.

(241) Kommissionen finder, at de italienske myndigheder var berettigede til at dække driftsunderskud på rutefarter til havne, der betjener regioner i Unionens yderligliggende områder, hvor de frie markedskræfter ikke kan sikre et tilstrækkeligt serviceniveau. På grundlag af ovenstående finder Kommissionen, at udbetalingen af offentlig støtte til driften af denne rute i princippet kan være berettiget.

(242) Kommissionen konkluderer, at Adriaticas drift af færgeruterne mellem Italien og Grækenland udgjorde en ægte tjenesteydelse af almindelig økonomisk interesse.

— Italien-Albanien

(243) Forbindelserne til Albanien blev åbnet i 1983, hvor Adriatica på grundlag af en bilateral aftale mellem Italien og Albanien af 1983 ([53]) begyndte at drive den kombinerede passager- og fragtrute Trieste-Durrës. I perioden 1991-1998 steg trafikken mellem Italien og Albanien eksponentielt: fra 20 096 passagerer i 1991 til 357 078 passagerer i 1999. De ruter, der blev drevet af Adriatica (Trieste-Durrës, Ancona-Durrës og Bari-Durrës), var nødvendige for at opfylde den lokale befolknings transportbehov, især de laveste indkomstgruppers, og opretholde gode naboskabsforbindelser med Albanien. Italiens interesse i sidstnævnte forklares ved de stærke historiske, politiske og økonomiske forbindelser mellem de to lande, de mange hundrede tusind albanere, der indvandrede i Italien i det 20. århundrede, og de få italienske kolonister, der boede i Albanien indtil 1992. I 1990'erne spillede Adriaticas færger desuden en central rolle i den logistiske og humanitære bistand, som Italien ydede til Albanien under den politiske krise i Albanien, som fulgte efter sammenbruddet af landets styre.

(244) Adriatica var underlagt begrænsninger med hensyn til de ruter, der skulle drives, deres sejlhyppighed og de gældende billetpriser (som på forhånd var fastsat af Italien), og med hensyn til de skibe/færger, der skulle anvendes, som skulle godkendes af de italienske myndigheder.

(245) På ruten Trieste-Durrës (25 timers sejlads) havde Adriatica ingen konkurrence. I perioden 1995-1998 besejlede Adriatica ruten to gange om ugen året rundt med færger, der befordrede passagerer og fragt. Den maksimale kapacitet var 800 passagerer pr. afgang. Efter en ændring af femårsplanen for 1995-1999, som var godkendt ved ministerielt dekret af 17. juli 1998, drev Adriatica kun fragttjenester på denne rute i 1999. Fra 2000 (dvs. ved afslutningen af den anden femårsplan) besluttede Italien at indstille ruten, fordi trafikefterspørgslen på ruten var faldende, og det stod klart, at de private rederier, som kom ind på markedet, ville levere tilstrækkelige tjenester på ruten.

(246) På ruten Ancona-Durrës (18-19 timers sejlads) havde Adriatica heller ingen konkurrence. Ifølge planen for 1995-1999 skulle Adriatica besejle denne rute to gange om ugen. I 2001 besejlede Adriatica denne rute fire gange om ugen med fem færger, der befordrede passagerer og fragt. Den maksimale kapacitet var 800-1 080 passagerer (afhængigt af færgetypen) pr. afgang. Ruten blev drevet frem til 2004, hvor Adria Ferries kom ind på markedet med tilstrækkelig kapacitet til at opfylde markedets efterspørgsel (ved hjælp af en færge med en kapacitet på 800 passagerer og 25 lastbiler).

(247) På ruten Bari-Durrës (otte timers sejlads) konkurrerede Adriatica med andre (EU- og ikke-EU-) rederier, som imidlertid anvendte ældre skibe og leverede tjenester, som ikke sikrede den regelmæssighed og pålidelighed, der var nødvendig for at dække befolkningens behov. Ifølge planen for 1995-1999 skulle Adriatica besejle denne rute fire gange om ugen. Efter en ændring af planen godkendt af ministeriet besejlede Adriatica i 1998 denne rute tre gange om ugen. Den maksimale kapacitet var 1 080 passagerer pr. afgang året rundt. Ifølge data vedrørende efterspørgslen i 2001 var Adriatica det eneste rederi, der besejlede ruten, som kunne opfylde efterspørgslen i sin helhed året rundt (dvs. 530 passagerer dagligt i lavsæsonen og 1 050 passagerer dagligt i højsæsonen). Adriaticas priser lå desuden ikke under konkurrenternes omkostninger. Ifølge de oplysninger, som de italienske myndigheder indgav efter Rettens annullering af beslutningen fra 2005, var resultaterne for ruten Bari-Durrës positive i perioden 2004-2008. Selv om de italienske myndigheder ikke kunne fremlægge data fordelt på ruter for 2002-2003, bekræftede de i deres svar af 21. december 2018, at Adriatica ikke modtog kompensation for driften af ruten i perioden 2002-2008.

([53]) Protokollens artikel 5 pålagde Adriatica og det albanske selskab Transship at tilrettelægge trafikken på ruten.

(248) Kommissionen konkluderer, at Adriatica var det eneste rederi, der sikrede regelmæssige og pålidelige passager- og fragtfærgetjenester på ruterne Trieste-Durrës (indtil 2000), Ancona-Durrës (indtil 2004) og Bari-Durrës (indtil udgangen af 2001), og at de søtransporttjenester, som Adriatica leverede på disse ruter, udgjorde ægte tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse. Med hensyn til de tjenester, som Adriatica leverede på ruten Bari-Durrës i perioden 2002-2008, er det ikke nødvendigt at vurdere, om der er tale om tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse i denne periode, da der ikke blev ydet støtte til Adriatica som kompensation for levering af disse tjenesteydelser.

— Italien-Montenegro

(249) På forbindelsen mellem Italien og Montenegro drev Adriatica ruterne Ancona-Bar og Bari-Bar. Begge ruter blev etableret af Adriatica i 1997 efter anmodning fra de montenegrinske myndigheder om en regelmæssig færgeforbindelse mellem landets handelshavn og Italiens nordlige og sydlige havne, og de blev suspenderet i 1999 på grund af krigen i Kosovo. På daværende tidspunkt havde Italien en interesse i at sikre regelmæssige forbindelser til og fra Montenegro med det formål at styrke det regionale samarbejde og støtte demokratiseringsprocessen i staterne i Forbundsrepublikken Jugoslavien (dvs. Serbien og Montenegro). Bar var Forbundsrepublikken Jugoslaviens eneste adgang til havet.

(250) Færgeruten Ancona-Bar blev genåbnet i 2000 på anmodning fra de montenegrinske myndigheder, som i 2001 endda anmodede om en forøgelse af sejlhyppigheden på Adriaticas tjenester. På denne rute, som blev besejlet indtil 2004, havde Adriatica ingen konkurrence.

(251) Færgeruten Bari-Bar blev kun besejlet af Adriatica i 1997 og 1998. På denne rute havde Adriatica konkurrence fra to rederier (Montenegros statsejede færgeselskab og et slovensk rederi), som ikke tilbød de samme garantier med hensyn til skibenes kvalitet.

(252) På denne baggrund konkluderer Kommissionen, at de søtransporttjenester, som Adriatica leverede mellem Italien og Montenegro, udgjorde ægte tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse, da Adriatica var det eneste rederi, der sikrede regelmæssige og pålidelige passager- og fragtfærgetjenester på disse ruter.

— Italien-Kroatien

(253) På forbindelsen mellem Italien og Kroatien drev Adriatica ruterne Ancona-Split og Bari-Dubrovnik.

(254) Driften af færgeruten Ancona-Split mellem Italien og Kroatien, som blev overdraget til private rederier i 1960, blev overført til Adriatica ved lov nr. 42 af 27. februar 1978. Ifølge oplysningerne fra de italienske myndigheder blev tjenesterne afbrudt i 1991 og efterfølgende genoptaget i 1994 efter udtrykkelig anmodning fra Republikken Kroatiens regering. Italien havde endvidere en interesse i at sikre regelmæssige forbindelser til Kroatien (og navnlig regionen Dalmatien) i medfør af det betydelige antal italienere og borgere af italiensk herkomst, der bor i regionen. På trods af de udsving, som krisen i Kosovo medførte, har trafikken udviklet sig betydeligt siden 1994. Adriatica anvendte et kombineret fartøj til at foretage to sejladser om ugen året rundt, mens de andre rederier (et kroatisk, et liberisk og et EU-rederi) primært var til stede i sommersæsonen og ikke opfyldte alle de krav til tjenesten, som de italienske myndigheder havde anført i aftalen. Ruten blev indstillet i 2006.

(255) Færgeruten Bari-Dubrovnik blev kun besejlet af Adriatica i 1997 og 1998. Den eneste konkurrent på denne rute var det kroatiske statsejede færgeselskab.

(256) På denne baggrund konkluderer Kommissionen, at de søtransporttjenester, som Adriatica leverede mellem Italien og Kroatien, udgjorde ægte tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse, da Adriatica var det eneste rederi, der sikrede regelmæssige og pålidelige passager- og fragtfærgetjenester på disse ruter.

International rute drevet af Saremar

(257) Saremar drev den internationale rute Santa Teresa di Gallura-Bonifacio mellem Sardinien og Korsika.

(258) Saremars drift af ruten Sardinien-Korsika (Santa Teresa-Bonifacio) opfylder efter Kommissionens opfattelse et reelt behov, der ikke kunne opfyldes af markedet alene.

(259) På denne rute drev Saremar to retursejladser om dagen året rundt ved hjælp af en kombineret færge med en samlet kapacitet på 560 passagerer og 51 køretøjer. Ifølge oplysningerne fra de italienske myndigheder var denne rute en kort (10 sømil) grænseoverskridende rute af primært lokal interesse for befolkningen på både Sardinien og Korsika. Den faste forbindelse mellem Santa Teresa og Bonifacio sikrede først og fremmest mobiliteten for grænsearbejdere mellem det sydlige Korsika og det nordlige Sardinien. Ifølge oplysningerne fra de italienske myndigheder havde befolkningen på både Sardinien og Korsika udtrykkeligt anmodet om denne rute.

(260) Den tjeneste, der blev leveret af konkurrenten, opfyldte ikke de italienske myndigheders krav med hensyn til regelmæssighed og sejlhyppighed. Det pågældende rederi var desuden ikke altid til stede i lavsæsonen.

(261) På grundlag af ovenstående finder Kommissionen, at målet, som er udtryk for et legitimt offentligt behov, som de lokale og regionale myndigheder har givet udtryk for, om at levere en fast tjeneste året rundt mellem to øregioner ikke kunne opfyldes af markedskræfterne alene. Den internationale rute, som Saremar besejlede, udgjorde derfor en ægte tjenesteydelse af almindelig økonomisk interesse.

5.1.3.3. Passende overdragelsesakt

(262) I overensstemmelse med punkt 15 og 16 i SGEI-rammebestemmelserne fra 2012 fik støttemodtagerne udtrykkeligt overdraget leveringen af de pågældende tjenester ved de oprindelige aftaler og, for de relevante perioder, femårsplanerne, som klart angiver indholdet og varigheden af forpligtelserne til offentlig tjeneste, støttemodtagerne og kompensationsmekanismen.

(263) De oprindelige aftaler er kontrakter om offentlig tjeneste indgået af den italienske stat med hvert af de fem regionale rederier i den forhenværende Tirrenia-koncern. Disse aftaler pålagde rederierne forpligtelsen til at levere de tjenester (med hensyn til ruter, sejlhyppighed, type fartøj og billetpriser — se betragtning 97), der er anført i femårsplanerne, og fastsatte de vigtigste regler for den kompensationsmekanisme, der blev anvendt i femårsplanerne. Som nævnt i betragtning 95 96 skulle størrelsen af den årlige støtte ifølge de oprindelige aftaler fastsættes på grundlag af en ansøgning, der skulle indgives af støttemodtageren og godkendes af ministeriet. De oprindelige aftaler omhandlede de forskellige indtægts- og omkostningselementer, der skulle tages i betragtning ved beregningen af kompensationen samt afkastet af den investerede kapital. Artikel 3 i de oprindelige aftaler omhandlede også truffet foranstaltninger for at undgå og sikre tilbagebetaling af en eventuel overkompensation. De regionale rederier havde på den ene side pligt til straks at meddele ministeriet enhver relevant ændring i de resultater, der var forudset i den indsendte ansøgning, således at kompensationen kunne justeres med det samme. På den anden side blevet det efterfølgende kontrolleret, at der ikke skete overkompensation, og de regionale rederier havde pligt til at tilbagebetale eventuelle overskydende beløb til staten.

(264) Disse betragtninger gælder for alle de regionale rederier.

5.1.3.4. Kompensationens proportionalitet

(265) Ifølge oplysninger fremlagt af Italien svarede den kompensation, der blev betalt til Adriatica og Saremar for driften af de internationale ruter, til deres nettounderskud på ruten.

(266) Med hensyn til rimeligheden af kompensationen finder Kommissionen på grundlag af overvejelserne i betragtning 168 og 163-172, at kompensationen var begrænset til nettoomkostningerne i forbindelse med driften af tjenesten, og at afkastet til rederiet var rimeligt, i overensstemmelse med punkt 21 og 22 i SGEI-rammebestemmelserne fra 2011. I det mindste pr. 1. januar 2004 blev der ført særskilte regnskaber for de aktiviteter vedrørende offentlig tjeneste, som Italien havde pålagt de regionale rederier. Det kan derfor konkluderes, at de regionale rederier overholdt den gennemsigtighedsforpligtelse, der blev indført ved Kommissionens direktiv 2006/111/EF ([54]) (se punkt 18 i SGEI-rammebestemmelserne fra 2012).

(267) Med hensyn til specifikt de planlagte investeringer i femårsplanerne udtrykte Kommissionen i åbningsafgørelsen tvivl om finansieringsmetoden for de investeringer, der var nødvendige for, at de subsidierede tjenesteydelser kunne leveres inden for rammerne af de oprindelige aftaler. Kommissionen ønskede navnlig at kontrollere, i hvilket omfang der blev taget højde for udgifterne ved anskaffelse og afskrivning af fartøjerne ved beregningen af den årlige kompensation. Desuden er det, at de regionale rederier blev garanteret støtte, som omfattede afskrivningsomkostninger på flåden indtil 2008, en omstændighed, som kunne sammenlignes med en implicit garanti fra den italienske stats side, som betød, at det offentlige rederi ikke selv skulle påtage sig den økonomiske risiko, der er forbundet med enhver investering.

([54]) Kommissionens direktiv 2006/111/EF af 16. november 2006 om gennemskueligheden af de økonomiske forbindelser mellem medlemsstaterne og de offentlige virksomheder og om den finansielle gennemsigtighed i bestemte virksomheder (EUT L 318 af 17.11.2006, s. 17).

(268) Ifølge de oprindelige aftaler skulle de regionale rederier anvende fartøjer, som var under 20 år gamle på de subsidierede ruter, og de skulle eje disse fartøjer (medmindre de offentlige myndigheder tillod en undtagelse). Denne forpligtelse, som udgør en forpligtelse til offentlig tjeneste, var medvirkende til at tilskynde de regionale rederier til at modernisere store dele af deres fartøjsflåde i løbet af de oprindelige aftaler, under hensyntagen til den alder, som de anvendte fartøjer på de færgeruter, der er omhandlet i den første femårsplan 1990-1994, havde nået. Desuden var den fartøjstype, der skulle anvendes på hver enkelt af de forskellige færgeruter, som betjenes af disse rederier, fastlagt ved ministerielt dekret, som godkendte eller ændrede hver enkelt femårsplan. Anskaffelsen af nye fartøjer, såvel som afhændelse eller skrotning af de ældste fartøjer, skulle godkendes ved ministerielt dekret, som også præcist angav den tjeneste, som det pågældende fartøj skulle levere. De regionale rederiers investeringer skulle også være i overensstemmelse med strategien for udvikling af de tjenester, der blev leveret i den femårige referenceperiode som formuleret i femårsplanen, som var godkendt af den offentlige myndighed.

(269) Under hensyntagen til disse specifikke regler undersøgte Kommissionen, om omkostningerne ved anskaffelse af nye fartøjer og omkostningerne ved afskrivning af de fartøjer, der blev anvendt af de regionale rederier på ruterne omfattet af offentlig tjeneste i femårsperioderne 1990-1994 og 1995-1999, opfyldte de italienske myndigheders krav og blev medregnet på en forholdsmæssig måde ved beregningen af den årlige kompensation. Af oplysningerne fra de italienske myndigheder fremgik det, at indsættelsen af nye fartøjer på ruterne altid medførte en samtidig skrotning af de ældste fartøjer, således at der ikke skete en kapacitetsforøgelse som følge af moderniseringen af de regionale rederiers fartøjsflåde.

(270) Hvad angår omkostningerne ved anskaffelse af nye fartøjer, fremgik det af de samme oplysninger, at i) disse anskaffelserne blev foretaget dels ved hjælp af selskabernes egne midler og dels ved optagelse af banklån, ii)de pågældende pengeinstitutters rentesatser svarede til, hvad andre virksomheder med samme størrelse og omsætning kunne opnå i samme periode i andre sektorer ([55]), iii) de regionale rederier ikke fik en direkte garanti fra de italienske myndigheder med hensyn til tilbagebetaling af disse lån. Kommissionen erkender, at eksistensen af den med staten indgåede kontrakt har givet investorerne sikkerhed for, at deres lånetilsagn ville blive indfriet, og den har givet de regionale rederier mulighed for at modernisere deres fartøjsflåde uden at løbe den økonomiske risiko, som et privat rederi ville være nødt til. Denne fordel var imidlertid indbygget i de ordninger, der blev indført ved de oprindelige aftaler, som blev indgået for en periode på 20 år, inden ikrafttrædelsen af forordningen om cabotagesejlads og retningslinjerne for søtransportsektoren. Som allerede bemærket blev de nye fartøjer, som de regionale rederier anskaffede sig under de oprindelige aftaler, udelukkende anvendt til besejling af de ruter, der er fastlagt i femårsplanerne. Følgelig var denne fordel en indbygget del af de oprindelige aftaler.

(271) Med hensyn til afskrivningsomkostninger for fartøjer anvendt af de regionale rederier på de ruter, som er omhandlet i femårsplanerne, bemærker Kommissionen, at de udgør en af de omkostningsdele, der i henhold til artikel 5 i de oprindelige aftaler indgik i beregningen af den årlige støtte. Ifølge kriterierne i de oprindelige aftaler blev afskrivningerne beregnet lineært over en periode på 20 år, dog ikke for hurtigfærgerne, hvor afskrivningsperioden var begrænset til 15 år. Da undersøgelsen af de detaljerede regnskaber for disse ruter ikke afslørede tegn på overkompensation, fastholder Kommissionen, at den ordning, der blev indført ved de oprindelige aftaler med henblik på at tage højde for afskrivningen af fartøjer ved beregningen af den årlige kompensation, kan godkendes i henhold til artikel 106, stk. 2, i TEUF.

(272) Leveringen af en tjenesteydelse af almindelig økonomisk interesse forudsætter brugen af fartøjer af den type og med den kapacitet, som på forhånd er angivet af de offentlige myndigheder, hvis afskrivning derfor kan tages i betragtning, når den årlige kompensation beregnes, såfremt de pågældende fartøjer blev anskaffet af rederiet på normale markedsvilkår og med henblik på at udføre de opgaver, det pågældende rederi blevet pålagt, og at fartøjerne udelukkende anvendes til drift af sejlads på de ruter, der er omhandlet i aftalen.

(273) Med hensyn til de regionale rederier fremhæver Kommissionen, at de pågældende fartøjer udelukkende blev anvendt til offentlige tjenester, og at deres afskrivning derfor fuldt ud kan medregnes ved beregningen af den årlige støtte. Det samme gør sig gældende i forbindelse med de investeringer, der er nødvendige for leveringen af de tjenesteydelser, der er fastlagt af de italienske myndigheder for femårsperioden 2000-2004, som med hensyn til type og kapacitet svarer til de forpligtelser, som de disse myndigheder har påtaget sig med hensyn til tjenesteniveauet.

([55]) Anskaffelsen af to hurtigfærger blev f.eks. finansieret via et lån indgået med Banco di Napoli i 1999 på 160 mia. ITL til en variabel rente svarende til den seksmåneders Euribor-rente plus 0,40 % med en tilbagebetalingsperiode på ti år. Ifølge oplysningerne fra de italienske myndigheder ydede det samme pengeinstitut samtidig lån til andre store virksomheder på næsten identiske vilkår.

(274) I lyset af ovenstående bemærker Kommissionen også, at behovet for at amortisere de investeringer, der kræves for at levere tjenesten, er begrundet af overdragelsesaktens lange gyldighedsperiode (se punkt 17 i SGEI-rammebestemmelserne fra 2012).

(275) Med hensyn til de yderligere investeringer, der er planlagt i driftsplanen for perioden 1999 to 2002, blev gennemførelsen af denne plan suspenderet efter indledningen af den formelle undersøgelsesprocedure, og den blev ikke genoptaget.

5.1.3.5. Konkurrenceforvridning i strid med Unionens interesse

(276) Proceduren i henhold til artikel 108 i TEUF må ikke føre til et resultat, som er i strid med traktatens særlige bestemmelser ([56]). Kommissionen kan derfor ikke erklære statsstøtte forenelig med det indre marked, hvis visse betingelser for denne støtte er i strid med andre traktatbestemmelser. Kommissionens forpligtelse til at sikre, at artikel 107 og 108 i TEUF anvendes i overensstemmelse med andre bestemmelser i traktaten, er så meget desto mere nødvendig, når disse andre bestemmelser, som i den foreliggende sag, også forfølger målet om ufordrejet konkurrence på det indre marked ([57]).

(277) Overholdelse af kravene i SGEI-rammebestemmelserne fra 2012, jf. betragtningerne ovenfor, er sædvanligvis tilstrækkeligt til at sikre, at støtten ikke fordrejer konkurrencen på en måde, som strider mod Unionens interesse (se punkt 51 i SGEI-rammebestemmelserne fra 2012).

(278) Med hensyn til Adriatica bemærker Kommissionen imidlertid, at Adriatica mellem den 30. oktober 1990 og juli 1994 deltog i et priskartel vedrørende taksterne for erhvervskøretøjer på ruten Brindisi-Korfu-Igoumenitsa-Patras, i strid med artikel 101 i TEUF ([58]), mens det modtog støtte til besejling af denne rute. Efter vedtagelsen af beslutningen fra 2005 bekræftede Domstolen denne vurdering ([59]).

(279) Kompensationen for offentlig tjeneste til besejlingen af ruten Brindisi-Korfu-Igoumenitsa-Patras fra januar 1992 til juli 1994, hvor støttemodtageren deltog i priskartel forbudt i henhold til artikel 101 i TEUF, kan ikke anses for forenelig med det indre marked. Mens formålet med kompensationen for offentlig tjeneste netop var at lette transporten af varer og passagerer på ruten Brindisi-Korfu-Igoumenitsa-Patras route, deltog støttemodtageren i et priskartel, som hindrede transporten af varer på samme rute. Adriaticas deltagelse i kartellet var således i direkte strid med formålet med den støtte til tjenesteydelsen af almindelig økonomisk interesse, der blev ydet til Adriatica for at lette søtransporten på den pågældende rute.

(280) Det følger heraf, at konstateringen af uforenelig støtte og dermed kravet om tilbagesøgning af denne støtte ikke udgør en ny sanktion, som Italien har gjort gældende. En sådan uforenelighed er alene en følge af støttemodtagerens deltagelse i et kartel, der omfattede tjenester, som modtageren skulle gøre mere tilgængelige for forbrugerne i stedet for at danne et kartel til skade for forbrugerne. Eftersom den type tjeneste, der blev leveret med offentlig kompensation, omfattede samtidig transport af erhvervskøretøjer, passagerer og gods, gør støttemodtagerens deltagelse i et kartel, der havde til formål at fastsætte priserne for transport af erhvervskøretøjer, det muligt at drage en konklusion for ruten som helhed. Kartellet tog sigte på netop den kommercielle trafik, som de italienske myndigheder ønskede at lette gennem støtten.

(281) Kartellet fordrejede stærkt konkurrencen på det relevante marked, dvs. på ruten Brindisi-Korfu-Igoumenitsa-Patras, mens støtten til tjenesteydelsen af almindelig økonomisk interesse på den samme rute burde have været ydet på en måde, der begrænsede konkurrencefordrejningerne til et minimum. Støttemodtagerens deltagelse i et priskartel på denne rute forstærkede støttens konkurrencefordrejende virkninger og betød, at den havde betydelige negative virkninger for andre medlemsstater og det indre markeds funktion. Det er desuden plausibelt, at Adriatica uden den offentlige støtte ikke ville have haft økonomisk styrke til at deltage i kartellet.

(282) Endelig var Adriatica på daværende tidspunkt fuldt kontrolleret af en offentlig virksomhed. Denne enhed af de italienske myndigheder havde derfor kendskab til kartellet og dets skadelige virkninger for forbrugerne, mens en anden enhed af de italienske myndigheder fortsatte med at yde støtte til tjenesteydelsen af almindelig økonomisk interesse, som efter hensigten skulle sikre fordele for forbrugerne på ruten ved at begrænsede konkurrencefordrejninger så meget som muligt.

([56]) Se dom af 21.5.1980, Kommissionen mod Italien, C-73/79, ECLI:EU:C:1980:129, præmis 11, dom af 15.6.1993, Matra SA mod Kommissionen, C-225/91, ECLI:EU:C:1993:239, præmis 41, og dom af 19.9.2000, Tyskland mod Kommissionen, C-156/98, ECLI:EU:C:2000:467, præmis 78.

([57]) Dom af 15.6.1993, Matra SA mod Kommissionen, C-225/91, ECLI:EU:C:1993:239, præmis 42 og 43.

([58]) Kommissionens beslutning 1999/271/EF af 9. december 1998 vedrørende en procedure i henhold til EF-traktatens artikel 85 (IV/34466 — Græske færger) (EFT L 109 af 27.4.1999, s. 24), på dette punkt bekræftet ved dom af 11.12.2003, Adriatica di Navigazione mod Kommissionen, T-61/99, ECLI:EU:T:2003:335.

([59]) Kendelse af 16.2.2006, Adriatica di Navigazione mod Kommissionen, C-111/04 P, ECLI:EU:C:2006:105.

(283) I lyset af ovenstående betragtninger konkluderer Kommissionen, at støtten i form af kompensation for offentlig tjeneste til Adriatica i forbindelse med driften af ruten Brindisi-Korfu-Igoumenitsa-Patras mellem januar 1992 og juli 1994 er uforenelig med det indre marked.

5.2. **Den skattemæssige præferencebehandling**

(284) I perioden 1996-2008 nød Tirrenia-koncernens fartøjer godt af skattemæssig præferencebehandling med hensyn til deres indkøb af brændstof og smøreolie anvendt som brændstof til skibsfart.

(285) Italien indførte denne præferencebehandling ved lovdekret nr. 504 af 26. oktober 1995, og den blev ved beslutning af 2. marts 1996 udvidet til også at omfatte alle fartøjer, der lå i havn med henblik på vedligeholdelse.

(286) I sin dom af 10. maj 2005 i sag C-400/99 konkluderede Domstolen, at skattelempelsen ikke burde være blevet suspenderet som ulovlig støtte, eftersom de italienske myndigheder i 1996 udvidede lempelsen til alle fartøjer, der lå i havn med henblik på vedligeholdelse.

(287) Uanset om en sådan foranstaltning udgjorde statsstøtte, bemærker Kommissionen, at hverken Kommissionen eller Italien, der handlede på anmodning fra Kommissionen, traf foranstaltninger vedrørende denne foranstaltning efter beslutningen fra 2005. En afgørelse, som Kommissionen vedtager herom, ville derfor blive vedtaget efter udløbet af forældelsesfristen på ti år ([60]).

(288) I lyset af ovenstående konkluderer Kommissionen, at den skattemæssige præferencebehandling bør anses for eksisterende støtte i henhold til den nye procedureforordnings artikel 17.

6. **KONKLUSIONER**

(289) Den kompensation for offentlig tjeneste, der blev betalt til de regionale rederier i den forhenværende Tirrenia-koncern for driften af *cabotage*ruter indtil udgangen af 2008, udgør eksisterende støtte i henhold til artikel 4, stk. 3, i forordningen om cabotagesejlads af 1992.

(290) Den kompensation for offentlig tjeneste, der blev betalt til Saremar og Adriatica for driften af *internationale* ruter under de oprindelige aftaler indtil udgangen af 2008, udgør ny støtte. Sådan støtte er forenelig med det indre marked med undtagelse af den støtte, der blev betalt til Adriatica for perioden fra januar 1992 til juli 1994 for driften af ruten Brindisi-Korfu-Igoumenitsa-Patras, som uforenelig med det indre marked, fordi den var snævert forbundet med et kartel, som er forbudt i henhold til artikel 101 i TEUF.

(291) Den skattemæssige præferencebehandling af forsyningen af brændstof og smøreolie anvendt til fartøjerne i Tirrenia-koncernen i perioden 1995-2008 udgør eksisterende støtte i henhold til den nye procedureforordnings artikel 17.

7. **INDDRIVELSE**

(292) I henhold til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde og EU-domstolenes faste praksis har Kommissionen, når den har fundet støtte uforenelig med det indre marked, kompetence til at beslutte, at den pågældende medlemsstat skal ophæve eller ændre den ([61]). Ifølge EU-domstolenes faste praksis har en medlemsstats forpligtelse til at ophæve den støtte, som Kommissionen anser for at være uforenelig med det indre marked, til formål at genoprette den tidligere situation ([62]).

(293) I den sammenhæng har EU-domstolene fastslået, at dette mål er nået, når modtageren har tilbagebetalt de beløb, der er tildelt som ulovlig støtte, hvorved modtageren mister den fordel, der var opnået på markedet i forhold til konkurrenterne, og situationen fra tiden før ydelsen af støtte genoprettes ([63]).

(294) I overensstemmelse med retspraksis fastsættes følgende i artikel 16, stk. 1, i forordning (EU) 2015/1589: »I negative afgørelser om ulovlig støtte bestemmer Kommissionen, at den pågældende medlemsstat skal træffe alle nødvendige foranstaltninger til at kræve støtten tilbagebetalt fra støttemodtageren«.

([60]) Da beslutningen fra 2005 (af 16. marts 2004) var genstand for en sag ved Domstolen mellem den 24. juni 2004 og den 4. marts 2009, udløb forældelsesfristen på ti år, som begyndte at løbe efter Kommissionens seneste handling vedrørende den pågældende foranstaltning og var suspenderet under retssagen, ved udgangen af november 2018 (26. november 2018).

([61]) Dom af 12.7.1973, Kommissionen mod Tyskland, C-70/72, ECLI:EU:C:1973:87, præmis 13.

([62]) Dom af 21.3.1990, Belgien mod Kommissionen, C-142/87, ECLI:EU:C:1990:125, præmis 66.

([63]) Dom af 17.6.1999, Belgien mod Kommissionen, C-75/97, ECLI:EU:C:1999:311, præmis 64 og 65.

(295) Eftersom den foranstaltning, der blev ydet til Adriatica, jf. betragtning 290, blev gennemført i strid med artikel 108, stk. 3, i TEUF og skal betragtes som ulovlig og uforenelig støtte, skal den tilbagesøges med henblik på at genoprette den situation, der eksisterede på det indre marked, før den blev ydet. Det beløb, der skal tilbagebetales, pålægges renter, indtil det faktisk er tilbagebetalt.

(296) Den 22. juli 2004 fusionerede Adriatica med virkning fra den 1. september 2004 med Tirrenia, og sidstnævnte overtog de ruter, der blev drevet af Adriatica. Alle aktiver, passiver og løbende kontrakter blev overtaget af Tirrenia, som var den eneste overlevende virksomhed af fusionen.

(297) Efter vedtagelsen af beslutningen fra 2005 udstedte Italien et påbud om tilbagebetaling af støtte ydet til Adriatica fra januar 1992 til juli 1994 for driften af ruten Brindisi-Korfu-Igoumenitsa-Patras, som af de italienske myndigheder var fastsat til 8 651 600 EUR pr. 31. december 2006 (hovedstol på 3 207 810 EUR og renter på 5 443 790 EUR) ([64]). I tilbagebetalingspåbuddet af 28. februar 2007, som var adresseret til Tirrenia, oplyste Italien sidstnævnte, at det havde pligt til at betale et yderligere beløb for perioden fra den 1. januar 2007 til den faktiske dato for betaling af ovennævnte beløb. Den 26. marts 2007 tilbagebetalte Tirrenia 8 651 600 EUR. I sit brev af 21. december 2018 bekræftede Italien, at de tilbagesøgte beløb efter dommen fra 2009 om annullation af beslutningen fra 2005 ikke var blevet betalt tilbage til modtageren. På grundlag af de oplysninger, som Kommissionen råder over, blev Tirrenia tilsyneladende ikke anmodet om at tilbagebetale eventuelle yderligere midler for renter påløbet i perioden 31. december 2006-26. marts 2007.

(298) Kommissionen bemærker derfor, at de italienske myndigheder skal genberegne det samlede skyldige rentebeløb, som er påløbet hovedstolen på 3 207 810 EUR, fra den dato, hvor støtten blev stillet til rådighed for støttemodtageren, og indtil datoen for den fulde tilbagebetaling. De italienske myndigheder skal derefter trække de renter, som støttemodtageren betalte den 28. februar 2007, fra resultatet af denne beregning.

(299) Kommissionen bemærker, at Italien i 2007 fandt og pr. december 2018 stadig fandt, at Tirrenia var forpligtet til at tilbagebetale den støtte, der var blevet ydet til Adriatica, jf. betragtning 297. Tirrenia accepterede endvidere denne konklusion ved at tilbagebetale den pågældende støtte, jf. betragtning 297. Kommissionen vil imidlertid også nu selv analysere den mulige økonomiske kontinuitet mellem Adriatica og Tirrenia med henblik på at fastslå, hvilket rederi der er ansvarligt for at tilbagebetale støtten.

8. **ØKONOMISK KONTINUITET**

(300) Hvis en modtager af ulovlig og uforenelig statsstøtte efterfølgende er blevet solgt eller overdraget, kan tilbagebetalingsforpligtelsen overføres til andre virksomheder, som støttemodtagerens aktier eller virksomhed er blevet overført til (den efterfølgende virksomhed) ([65]). En virksomhed, der viderefører den oprindelige virksomheds aktiviteter, bør anses for modtager af statsstøtten, såfremt der var visse aspekter af overførslen, der viste, at virksomheden rent faktisk blev videreført. I tilfælde af fusion eller andre former for virksomhedsomstrukturering kan forpligtelsen til at tilbagebetale støtten overføres til den overlevende enhed ([66]). Hvis det derimod kan godtgøres, at fordelen ved den ulovlige støtte forbliver hos den oprindelige støttemodtager (selv om en del af dennes aktiver er blevet overført), vil tilbagebetalingsforpligtelsen forblive hos den oprindelige støttemodtager.

(301) Ifølge Domstolens dom af 8. maj 2003 i sagen Italien og SIM 2 mod Kommissionen ([67]), som lå til grund for Kommissionens beslutninger vedrørende Olympic Airlines, Alitalia og SERNAM ([68]), skal vurderingen af

([64]) En arbejdsgruppe, der var etableret ved tværministerielt dekret udstedt den 3.12.2004, beregnede dette beløb.

([65]) Dom af 21.3.1991, Italien mod Kommissionen, C-303/88, ECLI:EU:C:1991:136, præmis 57. Ved at tilbagebetale støtten mister modtagerne den fordel, som de havde på markedet, og den situation, der herskede på markedet, før støtten blev ydet, genskabes.

([66]) Domstolens dom af 7.3.2018, SNCF Mobilités mod Kommissionen, C-127/16 P, ECLI:EU:C:2018:165, præmis 113.

([67]) Domstolens dom af 8.5.2003, Den Italienske Republik og SIM 2 Multimedia SpA mod Kommissionen, forenede sager C-328/99 og C-399/00, ECLI:EU:C:2003:252.

([68]) Kommissionens beslutning af 17. september 2008, statsstøttesag N 321/2008, N 322/2008 og N 323/2008 — Grækenland — Vente de certains actifs d'Olympic Airlines/Olympic Airways Services, Kommissionens beslutning af 12. november 2008 i statsstøttesag N 510/2008 — Italien — Salg af Alitalias aktiver, og Kommissionens afgørelse af 4. april 2012, sag SA.34547 — Frankrig — Reprise des actifs du groupe SERNAM dans le cadre de son redressement judiciaire.

økonomisk kontinuitet mellem støttemodtageren og den virksomhed, som aktiverne blev overført til, baseres på en række indikatorer. Følgende faktorer kan tages i betragtning, men skal ikke opfyldes kumulativt for at fastslå økonomisk kontinuitet mellem to virksomheder ([69]):

— om salgsprisen svarer til markedsprisen

— overførslens genstand (aktiver og passiver, ansatte, eksistensen af funktionelle aktiver i bundter)

— køberens eller købernes identitet

— tidspunktet for overførslen (efter iværksættelse af en foreløbig vurdering, den formelle undersøgelsesprocedure eller den endelige afgørelse)

— transaktionens logik og formål.

(302) Adriatica var fuldt ejet af Tirrenia. De endelige ejere af Tirrenia var desuden de samme som de endelige ejere af Adriatica (dvs. det offentlige selskab *Fintecna — Finanziaria per i Settori Industriale e dei Servizi SpA*, som var eneaktionær i Tirrenia pr. 30. januar 2004). Disse er stærke tegn på økonomisk kontinuitet mellem de to virksomheder sammenlignet med et andet scenario, hvor ejerne var uafhængige enheder.

(303) Salget af Adriatica til Tirrenia var i det væsentlige en ren overførsel mellem et datterselskab og dets ejer, hvor der ikke blev gennemført en udbudsprocedure, og hvor der ikke blev betalt en pris.

(304) Med hensyn til transaktionens genstand blev Adriatica solgt som en going concern, og Tirrenia overtog alle dets forpligtelser i henhold til den oprindelige aftale mellem Adriatica og den italienske stat. Kommissionen er ikke blevet forelagt dokumentation for, at Tirrenia indførte ændringer af Adriaticas forretnings-, personale- eller produktionspolitikker, efter at det direkte overtog virksomheden. Jo større en del af den oprindelige virksomhed, der overføres, desto større er sandsynligheden for, at den økonomiske drift af disse aktiver blot er en fortsættelse af den tidligere virksomhed, som fortsat nyder godt af den uforenelige statsstøtte. I den foreliggende sag overtog Tirrenia alle aktiver, passiver og kontraktlige forhold fra Adriatica.

(305) Med hensyn til transaktionens formål bemærker Kommissionen, at Tirrenia besluttede at overtage Adriatica to dage efter Kommissionens vedtagelse af beslutningen fra 2005, selv om Kommissionen ikke har direkte beviser for, at formålet med transaktionen var at omgå tilbagesøgningsbeslutningen og dermed undgå dens virkninger. Timingen tyder således på, at de to rederier var opmærksomme på Kommissionens igangværende undersøgelse og kan have lagt dette til grund for deres beslutning om at samle deres aktiviteter i Tirrenia. Transaktionens økonomiske logik var endvidere klart at fortsætte Adriaticas aktiviteter i Tirrenias navn.

(306) Kommissionen konkluderer derfor, at der er tale om økonomisk kontinuitet mellem Tirrenia og Adriatica, og at tilbagesøgningspåbuddet vedrørende Adriatica i medfør af denne afgørelse skal udvides til Tirrenia. Med dets fortsatte tilstedeværelse på markedet fortsatte Tirrenia med at drage fordel af statsstøtten, der blev ydet til Adriaticas økonomiske aktiviteter, og som fortsatte med at fordreje markedet.

(307) Ved den genberegning, der er nævnt i betragtning 298, kan Italien derfor medregne Tirrenias tilbagebetaling af 5 443 790 EUR, som fandt sted den 26. marts 2007, for så vidt som dette beløb ikke senere blev tilbagebetalt til Tirrenia —

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

Artikel 1

1. Den støtte, der blev ydet til Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar og Toremar mellem den 1. januar 1992 og den 31. december 2008 som kompensation for driften af indenlandske ruter, er eksisterende støtte.

2. Med undtagelse af bestemmelserne i stk. 3, er den støtte, som Italien har ydet til Adriatica og Saremar mellem den 1. januar 1992 og den 31. december 2008 som kompensation for driften af internationale ruter, forenelig med det indre marked i henhold til artikel 106, stk. 2, i TEUF.

([69]) Denne række af indikatorer blev bekræftet af Retten i dom af 28.3.2012, Ryanair mod Kommissionen, sag T-123/09, ECLI:EU:T:2012:164, som bekræftede Alitalia-beslutningen.

3. Støtten til Adriatica i perioden januar 1992 til juli 1994 i forbindelse med ruten Brindisi-Korfu-Igoumenitsa-Patrasso, som blev gennemført ulovligt i strid med artikel 108, stk. 3, i TEUF, er uforenelig med det indre marked.

4. Den skattemæssige behandling af mineralolie, der anvendes som brændstof i forbindelse med sejlads, udgør eksisterende støtte, idet hverken Kommissionen eller Italien, der handlede på anmodning fra Kommissionen, har truffet foranstaltninger vedrørende denne beslutning inden udløbet af forældelsesfristen for tilbagesøgning af støtte i henhold til artikel 17 i forordning (EU) 2015/1589.

Artikel 2

1. Italien tilbagesøger den i artikel 1, stk. 3, omhandlede støtte fra støttemodtageren.

2. De beløb, der skal tilbagesøges, pålægges renter fra det tidspunkt, hvor de blev udbetalt til støttemodtageren, og indtil de faktisk er tilbagebetalt.

3. Rentebeløbet beregnes med renters rente i overensstemmelse med kapitel V i forordning (EF) nr. 794/2004 og forordning (EF) nr. 271/2008 ([70]) om ændring af forordning (EF) nr. 794/2004.

4. På grundlag af de foreliggende oplysninger anerkender Kommissionen, at Italien allerede har tilbagesøgt hovedstolen og en del af de skyldige renter fra støttemodtageren.

Artikel 3

1. Tilbagesøgningen af den støtte, der er omhandlet i artikel 2, skal være øjeblikkelig og effektiv.

2. Italien skal sikre, at denne afgørelse efterkommes inden for fire måneder efter meddelelsen herom.

Artikel 4

1. Senest to måneder efter meddelelsen af denne afgørelse forelægger Italien følgende oplysninger for Kommissionen:

a) det samlede beløb (hovedstol og renter), som støttemodtageren skal tilbagebetale

b) en detaljeret beskrivelse af allerede trufne og planlagte foranstaltninger med henblik på at efterkomme denne afgørelse

c) dokumentation for, at støttemodtagerne har fået påbud om at tilbagebetale støtten.

2. Italien underretter løbende Kommissionen om resultaterne af gennemførelsen af de nationale foranstaltninger, der er vedtaget i henhold til denne afgørelse, indtil tilbagesøgningen af den i artikel 1, stk. 3, nævnte støtte er afsluttet. Italien indsender på Kommissionens anmodning straks oplysninger om de foranstaltninger, der allerede er truffet eller planlagt for at efterkomme afgørelsen. Italien giver tillige detaljerede oplysninger om de støttebeløb og renter, støttemodtagerne allerede har tilbagebetalt.

Artikel 5

Denne afgørelse er rettet til Den Italienske Republik.

Kommissionen kan offentliggøre støtte- og rentebeløb, der er tilbagesøgt i overensstemmelse med denne afgørelse, jf. dog artikel 30 i forordning (EU) 2015/1589.

Udfærdiget i Bruxelles, den 2. marts 2020.

På Kommissionens vegne
Margrethe VESTAGER
Ledende næstformand

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