II

(Icke-lagstiftningsakter)

BESLUT

KOMMISSIONENS BESLUT (EU) 2020/1411

av den 2 mars 2020

om det statliga stöd nr C 64/99 (f.d. NN 68/99) som Italien har genomfört till förmån för rederierna Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar och Toremar (Tirreniagruppen)

[delgivet med nr C(2020) 1108]

(Endast den italienska texten är giltig)

(Text av betydelse för EES)

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DETTA BESLUT

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 108.2 första stycket,

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

efter att i enlighet med nämnda artiklar ha gett berörda parter tillfälle att yttra sig ([1]) och med beaktande av deras synpunkter, och

av följande skäl:

1. FÖRFARANDE

1.1 Kommissionens beslut 2005/163/EG

(1) Mot bakgrund av det stora antal klagomål som inkommit till kommissionen, beslutade den 1999 att inleda det förfarande som anges i artikel 108.2 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (nedan kallat *EUF-fördraget*) avseende det stöd som utbetalats till sex företag som ingick i den tidigare företagsgruppen Gruppo Tirrenia, nämligen Tirrenia di Navigazione SpA (nedan kallat *Tirrenia*), Adriatica di Navigazione SpA (nedan kallat *Adriatica*), Caremar – Campania Regionale Maritima SpA (nedan kallat *Caremar*), Saremar – Sardegna Regionale Marittima SpA (nedan kallat *Saremar*), Toremar – Toscana Regionale Marittima SpA (nedan kallat *Toremar*) och Siremar – Sicilia Regionale Marittima SpA (nedan kallat *Siremar*). Vid den tidpunkten kontrollerades dessa företag av aktiebolaget Finmare, som innehade Tirrenias aktiekapital, vilket i sin tur ägde de regionala företagen Adriatica, Caremar, Saremar, Siremar och Toremar.

(2) Stödet beviljades i form av bidrag som betalas ut direkt till varje företag i gruppen för att upprätthålla de sjötransporttjänster som tillhandahölls av dessa företag enligt sex avtal om allmän trafikplikt som ingicks med den italienska staten 1991 (nedan kallade *de ursprungliga avtalen*). Syftet med de ursprungliga avtalen var att garantera tillhandahållandet av sjötransporttjänster, främst mellan det italienska fastlandet, Sicilien, Sardinien och andra, mindre italienska öar.

(3) Genom en skrivelse av den 6 augusti 1999 informerade kommissionen Italien om sitt beslut att inleda ett formellt granskningsförfarande (nedan kallat *beslutet att inleda förfarandet*). Genom en skrivelse av den 28 september 1999 inkom de italienska myndigheterna med sina synpunkter på beslutet att inleda förfarandet.

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

(4) Efter det att beslutet att inleda förfarandet offentliggjordes i *Europeiska unionens officiella tidning* ([2]) inkom flera privata aktörer med sina synpunkter till kommissionen. Dessa synpunkter översändes till de italienska myndigheterna som gavs tillfälle att bemöta dem.

(5) Den 18 oktober 1999 väckte Italien vid domstolen talan om ogiltigförklaring av beslutet att inleda förfarandet, såvitt det i detta beslut föreskrivs att utbetalningen av stödet skulle avbrytas. Målet registrerades under nummer C-400/99. Den 19 oktober 1999 väckte likaledes Tirrenia, Adriatica, Caremar, Saremar, Siremar och Toremar vid tribunalen talan om ogiltigförklaring av beslutet att inleda förfarandet i sin helhet enligt artikel 230.4 i EG-fördraget [nu artikel 263.4 i EUF-fördraget]. Denna talan diarieförde som mål T-246/99.

(6) Genom dom av den 10 maj 2005 i mål C-400/99 ogiltigförklarade domstolen beslutet att inleda förfarandet, ”i den del som anger att förmånsbeskattningen vid anskaffandet av bränsle och smörjoljor till Tirreniagruppens fartyg skall avbrytas” till dess att de italienska myndigheterna delges beslut om att förfarandet avseende företaget i fråga har avslutats ([3]). Talan ogillades i övrigt.

(7) Genom dom av den 20 juni 2007 i mål T-246/99 ([4]), avvisade tribunalen den talan som väckts av Tirrenia och Adriatica, Caremar, Saremar, Siremar och Toremar om att beslutet att inleda förfarandet skulle ogiltigförklaras i sin helhet.

(8) Under utredningsfasen begärde de italienska myndigheterna att granskningarna av företagen i Tirreniagruppen skulle behandlas separat och att man i första hand skulle fatta ett slutligt beslut när det gällde företaget Tirrenia. Orsaken var att de italienska myndigheterna ville privatisera gruppen och börja med just Tirrenia och att de ville påskynda den processen avseende det företaget.

(9) I samband med denna begäran noterade kommissionen att Tirrenia hade en ledande roll inom gruppen när det gällde dess finansiella och kommersiella strategi. Gruppens sex företag, som juridiskt sett är oberoende, tillhandahåller dock sina tjänster inom geografiskt sett skilda marknadssegment, med varierande konkurrens från privata italienska aktörer och från aktörer från andra medlemsstater. Kommissionen noterade dessutom att de bidrag som de italienska myndigheterna betalar ut enligt de ursprungliga avtal som nämns i skäl 2 är beräknade för att kompensera det redovisade driftsunderskottet netto på de linjer som trafikeras av vart och ett av ovannämnda företag och betalas ut direkt till företagen utan att gå genom Tirrenia. De andra stödåtgärderna som omfattas av förfarandet – investeringsstöd och stöd av skattemässig karaktär – kräver slutligen separata analyser med avseende på vart och ett av företagen i gruppen. Kommissionen ansåg följaktligen att den kunde bifalla de italienska myndigheternas begäran och avslutade genom beslut 2001/851/EG ([5]) det förfarande som inletts avseende det stöd som utbetalats till företaget Tirrenia (nedan kallat *beslutet från 2001*).

(10) Förfarandet fortsatte med avseende på det stöd som Italien beviljat de återstående fem företagen i Tirreniagruppen (dvs. Adriatica, Caremar, Saremar, Siremar och Toremar, nedan kallade *de regionala företagen*). Vid olika bilaterala möten mellan 2001 och 2003 tillhandahöll de italienska myndigheterna, för var och en av de linjer som trafikeras av dessa företag, upplysningar avseende de berörda marknadernas särdrag, trafiktrender, förekomsten av eventuella konkurrerande privata företag samt förändringar i nivån på det statliga stöd som beviljats till respektive företag.

(11) I januari, februari och september 2003 inkom några klagande, särskilt vissa privata aktörer som bedriver verksamhet i Neapelbukten i konkurrens med Caremar, dessutom i med kompletterande upplysningar till kommissionen som innehåller nya uppgifter som ska beaktas inom ramen för granskningsförfarandet. De italienska myndigheterna har uppmanats att inkomma med sina synpunkter på dessa ytterligare uppgifter. Ett bilateralt möte ägde rum den 20 oktober 2003, till följd av vilket de italienska myndigheterna gjorde vissa åtaganden avseende några snabbförbindelser som trafikerades av Caremar i Neapelbukten. Dessa åtaganden formaliserades genom en skrivelse av den 29 oktober 2003, som inkom till kommissionen den 31 oktober 2003 och bekräftades genom en skrivelse av den 17 februari 2004. Vad beträffar Adriatica översände de italienska myndigheterna kompletterande upplysningar till kommissionen via fax den 23 februari 2004.

([2]) Se fotnot 1.
([3]) Dom av den 10 maj 2005, Italien/kommissionen, C-400/99, ECLI:EU:C:2005:275, punkt 34.
([4]) Dom av den 20 juni 2007, Tirrenia di Navigazione SpA m.fl. mot Europeiska kommissionen, T-246/99, ECLI:EU:T:2007:186.
([5]) Kommissionens beslut 2001/851/EG av den 21 juni 2001 om det statliga stöd som Italien har genomfört till förmån för rederiet Tirrenia di Navigazione (EGT L 318, 4.12.2001, s. 9).

(12) Genom beslut 2005/163/EG ([6]) (nedan kallat *beslutet från 2005*) förklarade kommissionen den ersättning som Italien beviljat de regionala företagen delvis förenlig med den inre marknaden, delvis förenlig på villkor att de italienska myndigheterna iakttog vissa åtaganden, och delvis oförenlig. Kommissionen beslutade om återkrav av en del av stödet, som förklarades vara oförenligt med den inre marknaden.

(13) Följande anges i artiklarna 1, 2, 3, 4 och 5 i beslutet från 2005:

— ”Artikel 1

Med undantag för vad som föreskrivs i punkt 2, är det stöd som Italien har utbetalat till Adriatica från och med den 1 januari 1992, som ersättning för tillhandahållandet av en allmän tjänst, förenligt med den gemensamma marknaden enligt artikel 86.2 i EG-fördraget.

Det stöd som utbetalats till Adriatica för perioden januari 1992–juli 1994 avseende förbindelsen Brindisi/Korfu/Igoumenitsa/Patras är oförenligt med den gemensamma marknaden.

Italien skall vidta alla åtgärder som är nödvändiga för att från företaget Adriatica återkräva det stöd som avses i punkt 2 och som olagligen utbetalats till detta företag.

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

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

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

— Artikel 2

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

Från och med den 1 januari 2004 skall alla allmännyttiga tjänsteverksamheter som av Italien ålagts Siremar, Saremar och Toremar redovisas separat för var och en av de berörda linjerna.

— Artikel 3

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

Italien ska åta sig att före och ej senare än den 1 september 2004

a) upphäva det stöd som utbetalas till Caremar för tillhandahållandet av reguljära tjänster för snabbgående passagerartransporter på linjen Neapel/Capri,

b) med avseende på utbudet av platser, minska kapaciteten på de reguljära tjänsterna för snabbgående passagerartransporter på linjen Neapel/Procida/Ischia från 1 142 260 till 633 200 platser under vinterperioden och från 683 200 till 520 400 platser under sommarperioden,

c) begränsa det stöd som utbetalas till Caremar för tillhandahållandet av reguljära tjänster för snabbgående passagerartransporter på linjen Neapel/Procida/Ischia till en täckning av nettodriftsunderskottet för tjänsterna,

d) se till att de allmännyttiga tjänsteverksamheter som av Italien ålagts Caremar redovisas separat för var och en av de berörda linjerna.

— Artikel 4

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

([6]) Kommissionens beslut 2005/163/EG av den 16 mars 2004 om det statliga stöd som Italien har genomfört till förmån för rederierna Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar och Toremar (Gruppo Tirrenia) (EUT L 53, 26.2.2005, s. 29).

— Artikel 5

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

1.2 **Tribunalens dom om ogiltigförklaring av beslutet från 2005**

(14) Talan mot beslutet från 2005 väcktes i tre fall inför tribunalen i) Tirrenia, som förvärvade Adriaticas befintliga verksamhet 2004 (mål T-265/04), ii) Caremar, Saremar, Siremar och Toremar (mål T-292/04), och iii) en konkurrent, Navigazione Libera del Golfo SpA (mål T-504/04).

(15) Genom dom av den 4 mars 2009 i de förenade målen T-265/04, T-292/04 och T-504/04 (nedan kallad *domen från 2009*) ([7]) ogiltigförklarade tribunalen beslutet från 2005.

(16) Tribunalen slog fast att kommissionen inte hade angett tillräckligt tydliga skäl för att betrakta stödet som nytt stöd i stället för befintligt stöd, vilket de sökande hävdade. Tribunalen ansåg i synnerhet att kommissionen inte i tillräcklig mån hade motiverat varför den ansåg att stödet inte hade beviljats före EG-avtalets ikraftträdande i Italien, eftersom de italienska myndigheterna under förfarandets gång hade hävdat att stödet i fråga grundade sig på bestämmelser i kungliga dekret som antagits 1936. Tribunalen ansåg vidare att kommissionen inte i tillräcklig utsträckning hade behandlat de påståenden som de italienska myndigheterna hade framfört under det formella granskningsförfarandet om att senare ändringar av den berörda rättsliga ramen endast ledde till en minskning av det totala stödbeloppet ([8]).

(17) För det andra slog tribunalen fast att kommissionen inte hade tillämpat artikel 4.3 i rådets förordning (EEG) nr 3577/92 ([9]) (nedan kallad *cabotageförordningen*), som föreskriver att existerande avtal om allmän trafik får fortsätta att gälla fram till det datum då de löper ut. Tribunalen ansåg att den ersättning som betalats till Tirreniagruppens regionala företag enligt de ursprungliga avtalen om drift av cabotagelinjer utgjorde fortsatt befintligt stöd, i den mån kommissionen redan hade fastställt att ersättningen inte översteg vad som krävdes för att finansiera fullgörandet av den allmänna trafikplikten ([10]).

1.3 **Förfarandet efter ogiltigförklaringen av beslutet från 2005**

(18) Genom en skrivelse av den 7 april 2010 uppmanade kommissionen de italienska myndigheterna att inkomma med synpunkter på ogiltigförklaringen av beslutet från 2005 och lämna alla upplysningar som behövdes för att grundligt utvärdera åtgärderna i fråga. Kommissionen uppmanade i synnerhet de italienska myndigheterna att lämna i) klargöranden av Adriaticas och Saremars internationella linjer, dvs. hur länge de drivits, den rättsakt där den allmänna trafikplikten fastställs samt tjänstens egenskaper: regelbundenhet, kapacitet, turtäthet och typ av fartyg samt eventuella senare ändringar av den allmänna trafikplikten, och ii) en beskrivning av ersättningsmekanismen och alla senare ändringar av metoden för beräkning av ersättningsbeloppet och räntabiliteten samt hur sådana ändringar har påverkat ersättningsnivån.

(19) Samma dag uppmanade kommissionen de parter som berördes av det förfarande som ledde till antagandet av beslutet från 2005 att inkomma med sina synpunkter i detta avseende. Kommissionen fick endast in synpunkter från stödmottagarna av de åtgärder som omfattades av beslutet från 2005. Dessa synpunkter översändes till de italienska myndigheterna som gavs tillfälle att bemöta dem.

(20) Eftersom de italienska myndigheterna inte besvarade skrivelsen av den 7 april 2010 skickade kommissionen genom en skrivelse av den 22 juni 2010 en påminnelse till de italienska myndigheterna om att inkomma med de begärda upplysningarna.

(21) Genom en skrivelse av den 27 juli 2010 lämnade de italienska myndigheterna vissa klargöranden om den lagstiftning som är tillämplig på ordningar för allmän trafikplikt inom sjöfartssektorn i Italien.

([7]) Dom av den 4 mars 2009, Tirrenia di Navigazione SpA m.fl./Europeiska kommissionen, T-265/04, ECLI:EU:T:2009:48.

([8]) Punkterna 97–134 i domen från 2009.

([9]) Rådets förordning (EEG) nr 3577/92 av den 7 december 1992 om tillämpning av principen om frihet att tillhandahålla tjänster på sjötransportområdet inom medlemsstaterna (cabotage) (EGT L 364, 12.12.1992, s. 7).

([10]) Punkterna 140–148 i domen från 2009.

(22) Genom en skrivelse av den 22 december 2010 uppmanade kommissionen de italienska myndigheterna att lämna följande kompletterande upplysningar:

a) Den årliga ersättning som beviljats Adriatica/Tirrenia, Saremar, Toremar, Siremar och Caremar under perioden 2001–2008 (med en uppdelning av de kostnader som beaktats för varje företag).

b) För perioden 1992-–2008, vinstnivå, beräkningsmetod och belägg för att denna nivå kan anses rimlig med hänsyn till företagens risker i samband med tillhandahållandet av den allmänna trafikplikten.

c) I de avtal som Adriatica, Saremar, Toremar, Siremar och Caremar ingick med den italienska staten 1991 föreskrivs att femårsplanerna ska innehålla uppgift om vilka linjer och hamnar som ska trafikeras, vilken typ av fartyg som är reserverad för sjöfartsförbindelserna i fråga och vilken kapacitet de har, turtäthet samt vilka taxor som ska gälla. De italienska myndigheterna uppmanades att inkomma med femårsplanerna för perioderna 2000–2004 och 2005–2008, som inte hade lämnats in till kommissionen vid tidpunkten för antagandet av beslutet från 2005.

d) De italienska myndigheterna uppmanades att ange om de villkor som infördes genom beslutet från 2005 ([11]) hade respekterats.

(23) Genom en skrivelse av den 29 juni 2011 uppmanade kommissionen återigen de italienska myndigheterna att inkomma med de begärda upplysningarna. Kommissionen uppmärksammade uttryckligen de italienska myndigheterna på att den, om de begärda upplysningarna inte lämnades in inom den tidsfristen, skulle utfärda ett föreläggande om att lämna upplysningar i enlighet med artikel 10.3 i rådets förordning (EG) nr 659/1999 ([12]) (nedan kallad *procedurförordningen*).

(24) Genom en skrivelse av den 19 juli 2011 inkom de italienska myndigheterna med vissa förtydliganden rörande leden a, c och d i kommissionens begäran av den 22 december 2010. De lämnade särskilt in uppgifter om den årliga ersättning som beviljats Adriatica under perioden 2001–2004 och till Saremar, Toremar, Siremar och Caremar under perioden 2001–2008, bekräftade att de iakttog de villkor som infördes genom beslutet från 2005, och förklarade att de snarare än anta femårsplaner för perioderna 2000–2004 och 2005–2008 hade vidtagit särskilda rationaliseringsåtgärder för att anpassa tjänsterna så att de bättre tillgodoser de lokala samhällenas behov, dock utan att göra några väsentliga förändringar av systemet för allmän trafikplikt. När det gäller vinstnivån förklarade de italienska myndigheterna att det med tanke på att det gått lång tid sedan antagandet av beslutet från 2005 var svårt att hämta dessa uppgifter från ministeriets arkiv, just på grund av tidsramen och uppgifternas komplexitet. De italienska myndigheterna lämnade därför inte ett fullständigt svar på kommissionens skrivelse av den 22 december 2010.

(25) I juni 2012 hölls ett möte med de italienska myndigheterna för att komplettera ärendehandlingarna så att kommissionen skulle kunna avsluta sin bedömning av åtgärderna i fråga. Vid detta möte begärde kommissionen detaljerade uppgifter, särskilt i syfte att fastställa att de berörda företagen inte hade gynnats av överkompensering.

(26) Eftersom de upplysningar som de italienska myndigheterna lämnade efter detta möte inte var tillräckliga för att kommissionen skulle kunna avsluta sin bedömning skickades en ny begäran om upplysningar till Italien den 7 november 2012. Begäran avsåg följande upplysningar:

a) Ersättning och rimlig vinstmarginal som Adriatica/Tirrenia, Saremar, Toremar, Siremar och Caremar beviljats för perioden 1992–2008.

b) En förteckning över de internationella linjer som trafikerades av Adriatica/Tirrenia respektive Saremar enligt de ursprungliga avtalen och hur länge linjerna trafikerats.

c) Huruvida bestämmelserna om återbetalning i beslutet från 2005 faktiskt hade genomförts.

([11]) Nämligen att i) från och med 2004 sörja för en separat redovisning för var och en av de förbindelser som har karaktären av allmännyttig tjänst som trafikeras av Adriatica/Tirrenia, Siremar, Saremar Toremar och Caremar, ii) upphäva det stöd som utbetalas till Caremar för tillhandahållandet av tjänster för snabbgående passagerartransporter på linjen Neapel/Capri, iii) begränsa det stöd som utbetalas till Caremar för tillhandahållandet av tjänster för snabbgående passagerartransporter på linjen Neapel/Procida/Ischia till en täckning av nettodriftsunderskottet för linjen, och iv) minska kapaciteten på de reguljära tjänsterna för snabbgående passagerartransporter på linjen Neapel/Procida/Ischia.

([12]) Rådets förordning (EG) nr 659/1999 av den 22 mars 1999 om tillämpningsföreskrifter för artikel 93 i EG-fördraget (EGT L 83, 27.3.1999, s. 1).

d) Huruvida Italien hade iakttagit villkoren i artikel 2.1 i kommissionens beslut (EG) nr 2005/842/EG ([13]) (nedan kallat *2005 års beslut om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse*).

e) Den allmänna trafikplikt som Adriatica ålagts för att trafikera linjen Genua/Termini Imerese, linjens konkurrenssituation och hur länge Adriatica/Tirrenia trafikerade linjen enligt systemet för allmän trafikplikt efter 2004.

f) Huruvida något av företagen hade befunnit sig i svårigheter i den mening som avses i gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till undsättning och omstrukturering av företag i svårigheter (nedan kallade *riktlinjerna för undsättning och omstrukturering*) ([14]), och i så fall under vilken period.

(27) Genom en skrivelse av den 7 december 2012 lämnade de italienska myndigheterna ofullständiga svar på de frågor som kommissionen tagit upp. De besvarade frågorna på följande sätt:

a) Vad gäller ersättning och rimlig vinst för perioden 1992–2008 lämnade de italienska myndigheterna

i) Redovisning per linje för varje företag för perioden 1999–2001.

ii) Årlig vinstmarginal som beviljats till Adriatica under perioden 1999–2003 samt till de övriga regionala företagen under perioden 1998–2003. Inga uppgifter lämnades om Saremars årliga vinstmarginal 1999.

iii) D förluster som faktiskt ersatts varje år under perioden 2004–2008 för de linjer som trafikerades av Adriatica/Tirrenia.

iv) Redovisning per linje för varje företag för perioden 2004–2008, med undantag för Saremar. Redovisning per linje lämnades endast för åren 2005, 2006 och 2007 i fråga om Toremar och endast för 2006 när det gällde Siremar. Uppgifter om den årliga vinstmarginalen för åren 2004–2008 lämnades inte för något av de regionala företagen.

b) Beträffande förteckningen över internationella linjer trafikerade av Adriatica/Tirrenia och Saremar enligt de ursprungliga avtalen och hur länge linjerna trafikerades inkom Italien inte med uppgifter om slutdatum för driften av linjen Trieste/Durrës. Ingen bevisning lämnades för att styrka påståendet om att linjen Santa Teresa di Gallura/Bonifacio började trafikeras före 1989.

c) Vad gäller återbetalningen av det stöd som förklarades oförenligt genom beslutet från 2005 bekräftade Italien att det oförenliga stöd som Adriatica beviljats från januari 1992 till juli 1994 för driften av förbindelsen Brindisi/Korfu/Igoumenitsa/Patras, som beräknades till totalt 8 651 600 euro (3 207 810 euro i kapitalbelopp och 5 443 790 i ränta med början från den 1 januari 1992) hade återkrävts den 31 december 2006. Stödet betalades tillbaka av stödmottagaren först den 26 mars 2007. Inga hänvisningar gjordes till eventuell ränta som betalats under perioden 1 januari 2007–26 mars 2007.

d) Inga upplysningar lämnades i fråga om iakttagandet av villkoren i artikel 2.1 i 2005 års beslut om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse.

e) Vad gällde linjen Genua/Termini Imerese klargjorde Italien att denna linje lades ned 2005 helt drogs in 2006. Inga upplysningar lämnades om linjens konkurrenssituation.

f) När det gällde frågan om företagen eventuellt skulle kunna anses befinna sig i svårigheter enligt riktlinjerna för undsättning och omstrukturering bekräftade Italien att företagen inte hade erhållit undsättningsstöd under den berörda perioden, men bekräftade däremot inte slutgiltigt om något av företagen skulle kunna ha ansetts befinna sig i svårigheter vid någon tidpunkt under de ursprungliga avtalens löptid.

(28) En ytterligare påminnelse skickades till de italienska myndigheterna den 28 januari 2013, där de uppmanades att utan dröjsmål inkomma med samtliga tidigare begärda upplysningar. Kommissionen uppmärksammade återigen de italienska myndigheterna på att den skulle utfärda ett föreläggande om att lämna upplysningar i enlighet med artikel 10.3 i procedurförordningen om de begärda upplysningarna inte lämnades in inom den tidsfristen.

(29) Den 11 mars 2013 beslutade kommissionen att enligt artikel 10.3 i procedurförordningen ålägga Italien att lämna de upplysningar som begärts genom skrivelserna av den 22 december 2010 och den 7 november 2012.

([13]) Kommissionens beslut 2005/842/EG av den 28 november 2005 om tillämpningen av artikel 86.2 i EG-fördraget på statligt stöd i form av ersättning för offentliga tjänster som beviljas vissa företag som fått i uppdrag att tillhandahålla tjänster av allmänt ekonomiskt intresse (EUT L 312, 29.11.2005, s. 67).

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

(30) Italien besvarade föreläggandet om att lämna upplysningar den 10 april 2013. Italien lämnade uppgifter om driftskostnader/driftsintäkter och årliga bidrag (räknat som skillnaden mellan kostnader och intäkter, utan marginal för rederiet) för samtliga företag efter 2004 Italien lämnade inte de återstående upplysningar som kommissionen begärt i föreläggandet om att lämna upplysningar.

(31) Den 16 oktober 2015 uppmanade kommissionen Italien att lämna kompletterande upplysningar om sammanslagningen av Adriatica med Tirrenia, närmare bestämt uppgifter om försäljningen av Adriaticas tillgångar och villkoren för sammanslagningen. Den 4 november 2015, genom en skrivelse av den 22 oktober 2015, svarade de italienska myndigheterna att Tirrenia, genom ett beslut av den 18 mars 2004, hade förvärvat sitt dotterbolags befintliga verksamhet och att sammanslagningen varken påverkade de verksamheter som Adriatica bedrev enligt de ursprungliga avtalen eller medförde någon förändring av de ersättningar som föreskrevs i dessa avtal.

(32) Den 18 oktober 2018 uppmanade kommissionen Italien att inkomma med förtydliganden avseende den ersättning som betalats för sträckan Bari/Durrës och det exakta stödbelopp (kapitalbelopp och ränta) som de italienska myndigheterna återkrävt för driften av linjen Brindisi/Korfu/Igoumenitsa/Patras under åren 1992–1994. Italien svarade den 21 december 2018 och förtydligade att ingen ersättning hade betalats ut för de tjänster som tillhandahållits på linjen Bari/Durrës under åren 2002–2008 samt bekräftade att återbetalningen av 8 651 600 euro i oförenligt stöd som beviljats till Adriatica från januari 1992 till juli 1994 för driften av linjen Brindisi/Korfu/Igoumenitsa/Patras, inte innefattade ränta för perioden 1 januari 2007–26 mars 2007.

1.4 **Statsstödsärenden efter det att de ursprungliga avtalen löpt ut**

(33) Från och med januari 2009 tillhandahöll Tirrenia, Siremar, Saremar, Toremar och Caremar sjötransporttjänster enligt de förlängda ursprungliga avtalen på följande sätt:

a) Enligt dekretlag nr 207 av den 30 december 2008, omvandlad till lag nr 14 av den 27 februari 2009, fastställs förlängningen av de ursprungliga avtalen fram till årsslutet 2009.

b) Enligt artikel 19b i dekretlag nr 135 av den 25 september 2009, omvandlad till lag nr 166 av den 20 november 2009 (nedan kallad *lagen från 2009*), förlängdes de ursprungliga avtalen ytterligare fram till den 30 september 2010, då Italien hade för avsikt att slutföra privatiseringen av företagen i Tirreniagruppen.

c) Enligt dekretlag nr 163 av den 1 oktober 2010, omvandlad till lag nr 125 av den 5 augusti 2010, förlängdes de ursprungliga avtalen ytterligare en gång, fram till slutet av privatiseringsprocessen.

(34) Enligt lagen från 2009 skulle nya avtal om allmän trafik ingås med förvärvarna av företagen.

(35) Den 5 oktober 2011 inledde kommissionen, efter att ha mottagit flera klagomål, det formella granskningsförfarandet med avseende på flera åtgärder som den italienska staten vidtagit till förmån för företagen i den tidigare Tirreniagruppen, bland annat i fråga om den ersättning som betalats till företagen enligt den förlängning av de ursprungliga avtalen som avses ovan, samt eventuellt stöd i samband med privatiseringen ([15]). En förlängning av det formella granskningsförfarandet antogs den 19 december 2012 ([16]). Dessa åtgärder granskas separat i ärendena SA.32014, SA.32015 och SA.32016, och omfattas därför inte av detta beslut.

1.5 **Omfattningen av detta beslut**

(36) Detta beslut omfattar endast det stöd som de regionala företagen mottog under perioden 1992–2008 och påverkar inte andra pågående ärenden som statligt stöd, inbegripet det formella granskningsförfarandet med avseende på den ersättning för allmännyttiga tjänster som betalats till dessa företag från och med 2009 enligt förlängningen av de ursprungliga avtalen (se ärendena SA.32014, SA.32015 och SA.32016).

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

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

2. DETALJERAD BESKRIVNING AV ÅTGÄRDERNA

2.1 Stödmottagarna och de marknader där de är verksamma

2.1.1 *Adriatica*

(38) Adriatica trafikerade internationella linjer mellan Italien och Grekland, Albanien och f.d. Jugoslavien samt ett nät av regionala cabotageförbindelser med Sicilien (endast gods) och Tremitiöarnas skärgård.

(39) Större delen av företaget Adriaticas passagerartrafik avsåg internationella förbindelser med Albanien och cabotageförbindelser med Tremitiöarnas skärgård ([17]). När det gäller godstrafiken avsåg mer än 90 % av företagets totala trafikvolym cabotageförbindelserna med Sicilien och de internationella förbindelserna (de senare svarade för 67 % av företagets totala godstrafikvolym) ([18]).

(40) Adriatica var utsatt för ett varierande konkurrenstryck på de olika linjer som företaget trafikerade.

(41) Vad gäller internationella förbindelser

— trafikerades linjen Bari/Durrës (Albanien) av Adriatica och två andra aktörer året runt, inbegripet en unionsaktör (men endast under högsäsong),

— trafikerades linjen Ancona/Split (Kroatien) av Adriatica och tre andra aktörer året runt, inbegripet en unionsaktör sedan 2001 (men endast under högsäsong),

— Adriatica trafikerade endast linjen Bari/Dubrovnik (Kroatien) 1997–1998 tillsammans med en aktör från ett tredjeland,

— Adriatica trafikerade endast linjen Bari/Bar (Montenegro) 1997–1998 tillsammans med två aktörer från tredjeländer,

— linjen Brindisi/Korfu/Igoumenitsa/Patras (Grekland) trafikerades av Adriatica fram till 2004 (men lades ned mellan 2000 och 2004) ([19]), tillsammans med andra aktörer, även unionsaktörer,

— Adriatica hade ingen konkurrens på linjerna Ancona/Durrës (Albanien), Ancona/Bar (Montenegro) och Trieste/Durrës (Albanien).

(42) Vad gäller cabotageförbindelser

— på förbindelserna med några av öarna i Tremitiöarnas skärgård hade Adriatica konkurrens från andra italienska aktörer, främst under högsäsong,

— på godstransportlinjerna Genua/Termini Imerese och Ravenna/Catania hade Adriatica med andra italienska aktörer,

— på godstransportlinjerna Venedig/Catania och Livorno/Catania hade Adriatica ingen konkurrens.

2.1.2 *Saremar*

(43) Saremar trafikerade lokala cabotageförbindelser med öarna belägna nordöst respektive nordväst om Sardinien, samt på den internationella linjen Santa Teresa di Gallura/Bonifacio mellan Sardinien och Korsika.

(44) På dessa linjer stod Saremars verksamhet för 64 % av marknaden för passagerartransporter och för 70 % av marknaden för godstransporter.

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

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

([19]) Adriatica lade ned verksamheten på denna linje i oktober 1999 på det italienska transportministeriets begäran. Adriatica tillhandahöll inga tjänster med egna fartyg på denna linje mellan 2000 och 2004, utan begränsade sin verksamhet till att – genom avtal med tredje parter – säkerställa den passagerartrafik som omfattades av den internationella konventionen av den 7 februari 1970 om befordran med järnväg av resande och resgods (CIV), som Adriatica var part i.

(45) Förutom linjen Santa Teresa di Gallura/Bonifacio (som är tio sjömil lång) kännetecknas de andra linjer som trafikerades av Saremar (La Maddalena/Palau, Carloforte/Calasetta, Carloforte/Portovesme) av tämligen korta avstånd på i genomsnitt fem sjömil. Detta, i kombination med den dagliga turtätheten, innebar att dessa sjöfartsförbindelser kan liknas vid ett transportsystem för ytterstadstrafik, avsett att garantera försörjningen och rörligheten för de närliggande öarnas befolkning ([20]). Den här marknadens särdrag var dessutom en följd av de geografiska egenskaperna och de lokala sjöväderförhållandena som krävde en viss typ av fartyg som inte kan användas någon annanstans för andra typer av sjöfart.

(46) Saremar var utsatt för konkurrens från andra italienska aktörer på tre av de fyra linjer som företaget trafikerade, inbegripet förbindelsen mellan Sardinien och Korsika.

2.1.3 *Toremar*

(47) Toremar tillhandahöll tjänster på cabotagelinjerna mellan fastlandet och öarna i Toskana (Elba, Gorgona, Capraia, Pianosa och Giglio). Företaget drev i huvudsak ett nät för lokala transporttjänster vars turtäthet och tidtabeller var avsedda att tillgodose öbefolkningens behov av försörjning och rörlighet. Egenskaperna hos det transportnät som erbjuds av Toremar innebar att det kunde jämföras med ett nät för lokala transporttjänster i ett ytterstadsområde.

(48) Två av de sex linjer som trafikerades av Toremar trafikerades även av andra italienska aktörer under hela året.

2.1.4 *Siremar*

(49) Siremar tillhandahöll lokala förbindelser mellan Siciliens hamnar och de mindre öar som omger Sicilien (Eoliska öarna, Pelagiska öarna, Egadiska öarna, Ustica och Pantelleria).

(50) Förbindelserna med de Eoliska öarnas skärgård, belägen norr om Sicilien, som sträckte sig ända till fastlandet (Neapel). Detta linjenät var av rent lokal karaktär och De i allmänhet korta sträckorna, turtätheten och tidtabellerna var framför allt avsedda att tillgodose öbefolkningens behov av rörlighet. Eoliska öarna har en permanent befolkning på 12 000 personer, varav 9 000 på huvudön Lipari, och betjänades vid den tidpunkten av fem förbindelser som tillhandahölls av Siremar och som utgick från den sicilianska hamnen i Milazzo. Siremar tillhandahöll tjänsten året runt med hjälp av kombifartyg (passagerare/bilar) och snabbgående fartyg som är reserverade för passagerartransporter. På fyra av de fem linjerna konkurrerade en italiensk aktör med Siremars tjänster med hjälp av kombifartyg med liten kapacitet, medan en annan aktör konkurrerade med tjänsterna för snabbförbindelser på tre linjer under lågsäsong och fyra under högsäsong.

(51) Vad beträffar Egadiska öarna drev Siremar förbindelser mellan Sicilien och de tre skärgårdsöarna från den sicilianska hamnen i Trapani. Förbindelserna tillhandahålls under hela året med hjälp av ett kombifartyg (passagerare/bilar) och två snabbgående fartyg. Det fanns två privata italienska aktörer på denna marknad. Den första tillhandahöll endast godstransporter, den andra tillhandahöll snabbförbindelser.

(52) De andra linjerna som trafikerades av Siremar och som utgick från hamnarna i Palermo eller Agrigento hade ingen konkurrens från någon privat aktör. Siremar var alltså den enda transportören som säkerställde rörligheten för befolkningen på de berörda öarna.

2.1.5 *Caremar*

(53) Caremar täckte ett nät för lokala sjöfartsförbindelser mellan fastlandshamnarna i Neapelbukten (Neapel, Sorrento och Pozzuoli) och öarna i Neapelbukten (Capri, Ischia, Procida) samt mellan fastlandshamnarna i Formia och Anzio (Lazio) och de mindre öarna Ponza och Ventotene. De tjänster som tillhandahölls var huvudsakligen avsedda att tillgodose lokalbefolkningens behov av rörlighet och kunde jämföras med ett transportnät för ytterstadstrafik i fråga om turtäthet och tidtabeller, särskilt vad beträffar Neapelbukten.

(54) I Neapelbukten konkurrerade Caremar med andra privata italienska aktörer på sträckorna Capri/Neapel, Capri/Sorrento, Ischia/Neapel och Procida/Neapel.

(55) Caremar hade ingen konkurrens på de förbindelser som företaget tillhandahöll med öarna Ponza och Ventotene, vilka trafikerades året runt av kombifartyg som transporterade passagerare och bilar. Caremar konkurrerade däremot med en privat aktör i segmentet för tjänster för snabbförbindelser på linjerna Ponza/Formia och Ventotene/Formia.

([20]) På de fyra reguljära linjer som trafikerades av företaget skedde i genomsnitt en avgång i timmen mellan klockan 6.00 och 22.00.

2.2 **Ersättning för allmän trafik**

2.2.1 *Den rättsliga ramen*

(56) För att följa domen från 2009 beskrivs den tillämpliga rättsliga ramen på nationell nivå i detalj i skälen 57–93.

2.2.1.1 Lagstiftning som inte granskades i beslutet från 2005

— De kungliga dekreten nr 2081 och nr 2082 av den 7 december 1936

(57) Genom de kungliga dekreten nr 2081 och nr 2082 av den 7 december 1936 (nedan kallade *dekreten från 1936*) upprättades ett antal linjer av nationellt intresse (*linee di interesse nazionale*) och bestämmelser om de ekonomiska ingripanden som krävdes för att genomföra dem.

(58) För att säkerställa den nivå på tjänsterna av internationellt intresse som krävdes inrättades fyra företag enligt kungligt dekret nr 2081 av den 7 december 1936 (nedan kallat *dekret 2081/1936*): Italia (baserat i Genua), Lloyd Triestino (baserat i Trieste), Tirrenia (baserat i Neapel) och Adriatica (baserat i Venedig). Enligt kungligt dekret nr 2082 av den 7 december 1936 (nedan kallat *dekret 2082/1936*) skulle ett nyinrättat offentligägt företag (*Finmare*) inneha majoritet av aktierna i dessa företag.

(59) Linjerna av nationellt intresse delades in i fyra sektorer på grundval av ett geografiskt kriterium. Även om några av linjerna av nationellt intresse utgjordes av nationella förbindelser mellan fastlandet och de största italienska öarna var de flesta internationella linjer som förband Italien med den amerikanska och den afrikanska kontinenten. Enligt artikel 3.4 i dekret 2081/1936 anförtroddes tillhandahållandet av sjöfartstjänster inom var och en av dessa fyra sektorer för en tjugoårsperiod (från och med den 1 januari 1937) till de fyra nyinrättade företagen, enligt följande:

a) Sektor I (Amerika): Italia.

b) Sektor II (Afrika bortom Suezkanalen och Gibraltar sund, Asien bortom Suezkanalen samt Australien). Lloyd Triestino.

c) Sektor III (Tyrrenska havet och Libyen, *Italic Periplus*, västra Medelhavet, norra Europa (bortom Gibraltarsundet): Tirrenia.

d) Sektor IV (Adriatiska havet och östra Medelhavet): Adriatica.

(60) I artikel 6 av dekret 2081/1936 föreskrevs möjligheten att utöka förteckningen över linjer av nationellt intresse genom ministerdekret, under förutsättning att nya linjer fördelades till de företag som inrättats enligt dekreten från 1936.

(61) I samma artikel fastställdes att de ovannämnda företagen vid behov kunde beviljas ett statligt bidrag för tillhandahållandet av sjöfartstjänster på de berörda linjerna enligt avtal om allmän trafik med en löptid på tjugo år. Det fastställdes därför att nivån på de statliga stöden skulle anges i avtal om allmän trafik med en löptid på tjugo år.

(62) Enligt artikel 7 i dekret 2081/1936 kunde det statliga bidraget ses över vart fjärde år enligt ett antal villkor. Syftet med den bestämmelsen var att säkerställa att företagen trafikerade mer än 75 % av de linjer som de anförtrotts och att den genomsnittliga vinstmarginal som beviljats för deras verksamhet låg mellan 4 % och 8 %. Den totala budgeten för finansieringsordningen angavs inte uttryckligen i dekreten från 1936.

(63) I kungligt dekret nr 781 av den 12 maj 1938 fastställdes en möjlighet att genom ministerdekret ändra förteckningen över linjer av nationellt intresse enligt artikel 2 i dekret 2081/1936 (och godkänt enligt ministerdekretet av den 5 januari 1937). Genom ministerdekretet av den 20 december 1938 infördes vissa ändringar av förteckningen över linjer.

(64) De avtal om allmän trafik som ingicks i enlighet med dekret 2081/1936 löpte ut den 31 december 1956. Den italienska lagstiftaren förlängde därefter avtalen till den 30 juni 1962 ([21]).

— Lag nr 34 av den 5 januari 1953 och lag nr 178 av den 26 mars 1959

(65) Genom lag nr 34 av den 5 januari 1953 (nedan kallad *lag 34/1953*) och lag nr 178 av den 26 mars 1959 (nedan kallad *lag 178/1959*) om lokala posttjänster och kommersiella sjöfartstjänster beviljades ministeriet för handelsflottan behörighet att inleda offentliga upphandlingsförfaranden för att ge privata företag i uppdrag att tillhandahålla transporttjänster avseende post och postpaket samt kommersiella tjänster av rent lokal karaktär.

(66) I lag 34/1953 fastställdes fyra subventionerade sektorer som skulle omfattas av separata offentliga upphandlingar: a) Toskanas skärgård. b) Öarna i Neapelbukten och Pontineöarna. c) Eoliska öarna. d) Egadiska öarna, Pelagiska öarna, Ustica och Pantelleria. Genom lag 178/1959 lades följande subventionerade sektorer till: e) Centrala Adriatiska havet. f) Norra Adriatiska havet.

(67) Enligt artikel 4 i lag 34/1953 skulle de stöd som staten beviljade för tillhandahållandet av de ovannämnda tjänsterna överenskommas genom avtal om allmän trafik med en löptid på tjugo år. Samma bestämmelse gällde även för de linjer som omfattades av lag 178/1959.

— Lag nr 600 av den 2 juni 1962

(68) Genom lag nr 600 av den 2 juni 1962 (nedan kallad *lag 600/1962*) omorganiserades systemet för statliga sjöfartstjänster i Italien.

(69) I artikel 2 i lag 600/1962 fastställdes det närmare bestämt att nya avtal om allmän trafik skulle ingås mellan ministeriet för handelsflottan och företagen Italia, Lloyd Triestino, Tirrenia och Adriatica. Avtalen skulle ha en löptid på tjugo år och skulle omfatta i) förteckningen över linjer av nationellt intresse, ii) detaljerade bestämmelser om den allmänna trafikplikt som ålades de företag som drev linjerna, och iii) detaljerade bestämmelser om den ersättning som staten kunde bevilja för driften av linjerna i fråga. Avtalen skulle träda i kraft den 1 juli 1962.

(70) Det totala beloppet för den statliga ersättning som skulle beviljas alla aktörer som anförtrotts driften av linjerna fastställdes i artikel 6 i lag 600/1962. Det bidrag som skulle beviljas varje aktör kunde ses över vartannat år i händelse av aktörens inkomst och kostnader, med beaktande av de kriterier som angavs i artikel 8 i lagen. Som ett effektivitetsincitament kunde bidraget justeras uppåt eller nedåt under förutsättning att variationerna i vissa intäkts- och utgiftsposter, fastställda i lag, överskred ett absolut värde på 1 % av bruttointäkterna. Översynen påverkade endast överskottsdelen av detta belopp.

2.2.1.2 Lagstiftning som granskades i beslutet från 2005

— Lag nr 684/1974 och presidentdekret nr 501/1979

(71) Genom lag nr 684 av den 20 december 1974 om omstrukturering av sjöfartstjänster av överordnat nationellt intresse (nedan kallad *lag 684/1974*) upphävdes dekret 2081/1936 och lag nr 600/1962 samt eventuella motsatta eller oförenliga bestämmelser, och föreskrev att de avtal som ingåtts enligt lag 600/1962 skulle upphöra från och med den 31 december 1974.

(72) Genom lag 684/1974 infördes en åtskillnad mellan godslinjer (artikel 4), passagerarlinjer (artikel 6) och förbindelser mellan större och mindre italienska öar (artikel 8).

(73) Vad gäller sjöfartsförbindelserna med de större och mindre italienska öarna innehöll artikel 8 ett krav på att behoven i samband med de berörda regionernas ekonomiska och sociala utveckling skulle tillgodoses, särskilt i fråga om regionerna i Syditalien (Mezzogiorno). Enligt samma artikel föreskrevs att de företag i den dåvarande Finmaregruppen som fått i uppdrag att tillhandahålla sådana tjänster skulle få bidrag enligt avtal om allmän trafik med en löptid på tjugo år.

([21]) Enligt dekretlag nr 1379 av den 20 december 1956, dekretlag nr 444 av den 25 juni 1957, lag nr 351 av den 26 maj 1959, lag nr 32 av den 2 februari 1961 och lag nr 40 av den 2 februari 1962.

(74) Enligt artikel 9 skulle avtalen om allmän trafik innehålla en förteckning över de linjer som skulle trafikeras, turtäthet, typ av fartyg som skulle användas för varje linje samt beloppet för det offentliga bidraget. Bidragsbeloppet kunde ses över årligen om minst en av de kostnadsposter som beaktats i beräkningen varierade med mer än 5 % jämfört med föregående år.

(75) Vad gäller passagerarlinjer föreskrev artikel 6 att de passagerarförbindelser som drivits av Italia, Lloyd Triestino, Adriatica och Tirrenia skulle upphöra inom tre år från ikraftträdandet av den nya lagen (dessa sjöfartstjänster klassificerades som *Gestione stralcio dei servizi passeggeri* i lagen). I artikel 7 bekräftades möjligheten att bevilja ersättning för att säkerställa de fyra företagens ekonomiska jämvikt när det gällde dessa tjänster under den överenskomna treårsperioden, på grundval av årliga avtal.

(76) Vad beträffar godstrafiklinjer gavs ministern för handelsflottan enligt artikel 4 i lag 684/1974 behörighet att bevilja stöd till företagen i Finmaregruppen, antingen för att starta nya sjöfartslinjer (artikel 4a), eller för att trafikera befintliga linjer (artikel 4b), om de inte kunde uppnå ekonomisk balans. Båda stödtyperna kunde beviljas för en period av högst fem år, och stödet avseende befintliga linjer måste beviljas på grundval av årliga avtal.

(77) Lag 684/1974 föreskrev inte ett totalt budgetanslag för de olika finansieringsordningar som inrättades genom lagen.

(78) I presidentdekret nr 501 av den 1 juni 1979 om genomförande av lag 684/1974 i dess ändrade lydelse (nedan kallat *dekret 501/1979*) ([22]) fastställdes detaljerade regler för tillämpningen av lag 684/1974. I artikel 3 i dekret 501/1979 klargjordes att för att bevilja ersättningen enligt artikel 7 i lag 684/1974, måste alla nationella och internationella passagerarlinjer som drevs av Italia, Lloyd Triestino, Tirrenia och Adriatica beaktas.

(79) I artikel 26 i dekret 501/1979 föreskrevs att den årliga ersättningen för passagerarlinjer (*Gestione stralcio dei servizi passeggeri*) skulle fastställas på grundval av förväntade kostnader och intäkter. Enligt artikel 35 i det dekretet kunde ersättningen för godslinjer ses över till den 30 juni varje år för att säkerställa varje linjes ekonomiska jämvikt. I artikel 9 i dekret 501/1979 angavs de olika poster som skulle beaktas i beräkningen av det stöd som utbetalades till företagen enligt artiklarna 4b, 7 och 8 i lag 684/1974.

(80) I dekret 501/1979 angavs även att avgångs- och ankomsttider på de olika linjer som ovannämnda företag trafikerar skulle godkännas genom ministerdekret och att företagen måste ersätta fartyg som var äldre än 18 år, om inte ministeriet uttryckligen medgav undantag från denna skyldighet. De fartyg som användes skulle dessutom vara individuellt reserverade för var och en av linjerna för allmän trafik. Detta villkor, som förpliktade företagen att regelbundet förnya sina flottor, var en särskild skyldighet som ålagts dessa företag.

(81) Enligt artikel 40 i dekret 501/1979 fick ministern för handelsflottan, förutom de ordinarie tjänsterna, förordna om tillhandahållande av kompletterande tjänster för att tillgodose extraordinarie behov i allmänhetens intresse eller särskilda trafikbehov.

— Lag nr 169 av den 19 maj 1975

(82) Genom lag nr 169 av den 19 maj 1975 om omorganisering av lokala posttjänster och kommersiella transporttjänster (nedan kallad *lag 169/1975*) omorganiserades systemet för lokala posttjänster och kommersiella offentliga transporttjänster.

(83) Genom artikel 1 inrättades de tre regionala företagen, nämligen Caremar, Siremar och Toremar, varav det sistnämnda fick i uppdrag att tillhandahålla allmännyttiga tjänster i form av transport av post och postpaket samt kommersiella tjänster av rent lokal karaktär. Enligt artikel 1 var Tirrenia också skyldigt att behålla ett innehav på minst 51 % av aktiekapitalet i vart och ett av dessa företag. Genom artikel 2 i lag169/1975 gavs ministern för handelsflottan behörighet att bevilja stöd till de regionala företagen enligt vad som överenskommits i avtal om allmän trafik med en löptid på tjugo år.

([22]) Genom lag nr 373 av den 23 juni 1977 om omstrukturering av sjöfartstjänster av överordnat nationellt intresse.

— Lag nr 856 av den 5 december 1986

(84) Genom lag nr 856 av den 5 december 1986 om regler för omstruktureringen av den statliga flottan (Finmaregruppen) och åtgärder för den privata flottan (nedan kallad *lag 856/1986*) infördes vissa ändringar av det statliga sjöfartstrafiksystemet.

(85) I artikel 1 angavs att förlustbringande godstrafiklinjer av betydelse för den nationella ekonomin måste genomgå ett program för omstrukturering och ekonomiskt stöd från staten. Enligt artikel 2 kunde ett uppstartsbidrag med en längsta löptid på fem år (med början den 1 januari 1985 beviljas för dessa linjer. Om nya fartyg köptes in beviljades ett femårigt uppstartsbidrag, som begränsades till investeringsbeloppet (avskrivningsavgift och ränta).

(86) Vad gällde förbindelser med mindre och större öar ändrades kriterierna för beräkning av bidragen genom artikel 11. Det årliga utjämningsbidraget beräknades på grundval av skillnaden mellan intäkterna och de kostnader som uppkommit i samband med tillhandahållandet av tjänsten, som fastställdes enligt genomsnittliga och objektiva parametrar och måste innefatta en rimlig räntabilitet. Avtalen om allmän trafik måste innehålla detaljerade uppgifter om de poster som skulle beaktas vid beräkningen av bidraget, tillsammans med en fullständig förteckning över de subventionerade linjerna, turtätheten och de fartyg som skulle användas. Bidragen skulle godkännas av ministeriet för handelsflottan, statens aktier och finansministeriet. I punkt 7 fastställdes att ett ytterligare bidrag kunde beviljas för den första femårsperioden för att säkerställa stödmottagarnas ekonomiska jämvikt.

(87) Enligt artikel 13 skulle Lloyd Triestinos drift av sjöfartsförbindelserna i norra delen av Adriatiska havet (Istriens kust) överföras till Adriatica. Enligt artikel 13.4 omfattades de kombinerade förbindelser som fanns den 1 januari 1986 och som utnyttjades av Adriatica ([23]) av reglerna i artiklarna 8 och 9 i lag 684/1974 och senare ändringar (om förbindelser med större och mindre italienska öar). Till följd av detta blev artikel 11 i lag 856/1986 även tillämplig på de internationella förbindelser som trafikerades av Adriatica.

(88) Genom artikel 15 i lag 856/1986 inrättades ett statsägt regionalt företag (Saremar) som anförtroddes tillhandahållandet av posttjänster och kommersiella tjänster mellan Sardinien, Korsika och de närliggande mindre öar som tidigare hade trafikerats av Tirrenia.

(89) Artikel 12 i lag 856/1986 föreskrev att färdtaxorna skulle fastställas genom ministerdekret på förslag från företagen. Den bofasta befolkningen samt migrerande arbetstagare hade rätt till nedsatta taxor.

(90) Liksom lag 684/1974 föreskrev lag 856/1986 inte ett totalt budgetanslag för de finansieringsordningar som omfattades av lagen.

— Dekretlag nr 77 av den 4 mars 1989, omvandlad till lag genom lag nr 160 av den 5 maj 1989

(91) De senaste nyheterna i den rättsliga ram som var tillämplig på de ursprungliga avtalen, både vad gäller passagerar- och godstransport, infördes genom dekretlag nr 77 av den 4 mars 1989 om brådskande bestämmelser om sjötransport och sjöfartskoncessioner (nedan kallad *dekretlag 77/1989*), som omvandlades till lag genom lag nr 160 av den 5 maj 1989.

(92) Enligt artikel 9 i dekretlag 77/1989 kunde de linjer som ansågs väsentliga för att säkerställa passagerar- och godstransport från och med den 1 januari 1990 beviljas utjämningsbidrag. De linjer som skulle trafikeras och turtätheten skulle fastställas av myndigheterna på grundval av ett tekniskt förslag från de företag som anförtrotts driften av tjänsten, vilka för detta ändamål vart femte år skulle lägga fram en plan över de tjänster som tillhandahölls.

(93) Vad gäller förbindelserna med öar föreskrev artikel 9.3 att storleken på utjämningsbidraget skulle fastställas i avtalen om allmän trafik, utifrån ett referensgenomsnitt och objektiva kriterier på grundval av de taxor som det nationella järnvägsföretaget (*Ferrovie dello Stato*) tillämpade på likvärdiga tjänster och sträckor.

([23]) Särskilt förbindelserna mellan Trieste och andra hamnar i den italienska regionen Friuli-Venezia Giulia, mellan den västra och östra kusten i centrala och södra Adriatiska havet samt mellan Joniska havet och östra delen av Medelhavet.

2.2.2 *De ursprungliga avtalen*

(94) De ursprungliga avtalen är avtal om allmän trafik som den italienska staten ingick i juli 1991 med vart och ett av de fem regionala företagen i den tidigare Tirreniagruppen. Avtalen var identiska för samtliga företag som tillhörde den tidigare Tirreniagruppen, inbegripet Tirrenia. Enligt artikel 2 gällde de ursprungliga avtalen retroaktivt från och med den 1 januari 1989 och skulle löpa ut den 31 december 2008. Enligt de ursprungliga avtalen skulle dock de ekonomiska förhållanden som avser åren 1989, 1990 och 1991 fastställas genom särskilda åtgärder, som inte omfattas av detta beslut.

(95) Enligt artikel 3 i de ursprungliga avtalen skulle det årliga bidraget fastställas på grundval av en ansökan som stödmottagaren lämnade in i februari varje räkenskapsår. Ansökan behandlades därefter i ett samrådsförfarande av de olika ministerierna och godkändes därefter i maj samma år genom ett ministerdekret. Syftet med det årliga bidraget är att företaget skulle kunna täcka de förluster som har sitt ursprung i ett negativt förhållande mellan driftskostnaderna och driftsintäkterna.

(96) I artikel 5 i de ursprungliga avtalen angavs de olika intäkts- och kostnadsposter som skulle beaktas i beräkningen av ersättningen samt räntabiliteten enligt artikel 11 i lag nr 856/1986.

2.2.3 *Femårsplanerna*

(97) I artikel 1 i de ursprungliga avtalen föreskrevs att femårsplanerna skulle innehålla uppgift om vilka linjer och hamnar som skulle trafikeras, vilken typ av fartyg som var reserverade för sjöfartsförbindelserna i fråga och vilken kapacitet de hade, turtätheter samt vilka taxor som skulle gälla, inklusive de nedsatta taxorna, särskilt de taxor som avser öregionernas bofasta befolkning.

(98) Den första femårsplanen (perioden 1990–1994) godkändes genom ett ministerdekret av den 29 maj 1990 och tillämpades retroaktivt från och med den 1 januari 1990. Den andra femårsplanen omfattade åren 1995–1999 och godkändes genom ett dekret av den 14 maj 1996, med i stort sett oförändrade linjer och turtäthet.

(99) Den tredje planen (som omfattade perioden 2000–2004) lämnades in av företagen till de italienska myndigheterna i september 1999 och hade inte godkänts vid den tidpunkt då beslutet från 2005 antogs. I väntan på att denna plan skulle antas gavs företagen i Tirreniagruppen, genom ett dekret av den 8 mars 2000, rätt att upprätthålla de tjänster som avsågs i artikel 9 i lag nr 160/89 enligt de villkor som överenskommits i femårsplanen 1994–1999, som var i kraft 1999.

(100) Efter ogiltigförklaringen av beslutet från 2005 informerade de italienska myndigheterna kommissionen om att de, i stället för att formellt anta femårsplaner för perioderna 2000–2004 och 2005–2008, vidtog tillfälliga rationaliseringsåtgärder i syfte att bättre anpassa tjänsterna till lokalbefolkningens behov, dock utan att göra några väsentliga ändringar av systemet för allmän trafikplikt. De italienska myndigheterna klargjorde att en långsiktigare budgetplanering inte längre var möjlig till följd av budgetbegränsningar.

2.2.4 *Den årliga ersättningen*

2.2.4.1 Den ersättning som bedömdes i beslutet från 2005

(101) Det årliga bidraget motsvarade nettounderskottet för driften av de tjänster som omfattades av femårsplanen, till vilket ett rörligt belopp lades som motsvarade räntabiliteten. Driftsunderskottet netto härrörde från intäkterna under perioden och kostnaderna för att driva linjerna.

(102) Enligt de ursprungliga avtalen skulle det årliga utjämningsbidraget betalas ut på följande sätt:

a) En förskottsutbetalning skedde i mars varje år, motsvarande 70 % av det bidrag som utbetalades föregående år.

b) En andra utbetalning skedde i juni och motsvarade 20 % av bidraget.

c) En eventuell avstämningsutbetalning gjordes i slutet av året och motsvarade skillnaden mellan de belopp som utbetalats och det negativa förhållandet mellan driftskostnaderna och driftsintäkterna under året. Om företaget erhöll ett belopp som översteg nettokostnaderna för de tillhandahållna tjänsterna (intäkter minus bruttokostnader) var det skyldigt att återbetala skillnaden senast fjorton dagar efter det att budgeten godkänts.

(103) Följande kostnadsposter beaktades i beräkningen av den årliga ersättningen: Provisioner/inköp, hamnavgifter/transitkostnader och andra trafikkostnader, driftskostnader, avskrivningar, finansiella nettokostnader, administrationskostnader och övriga kostnader. Kostnadsposterna bifogades avtalen om allmän trafik och var identiska för samtliga regionala företag.

(104) I driftskostnaderna ingick kostnader för personal ombord på fartygen, underhåll, försäkringar, bränsle och mineraloljor. Under administrationsposten redovisades framför allt kostnader för personal på land och lokaler.

(105) Enligt de uppgifter som lämnats av de italienska myndigheterna uppgick de regionala företagens kostnader (i miljoner italienska lire (ITL)) och bidragsbeloppet mellan 1992 och 2001 ([24]) till följande ([25]).

Adriatica

Kostnadspost	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Provisioner/inköp 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
Hamnavgifter 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
Driftskostnader	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
Avskrivningar	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
Finansiella nettokostnader	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
Övriga kostnader	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
Totala kostnader (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**
Intäkter (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
Nettovinst (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**
Räntabilitet	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
Bidrag per år	**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

Kostnadspost	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Provisioner/inköp 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
Hamnavgifter 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
Driftskostnader	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
Avskrivningar	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
Finansiella nettokostnader	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
Övriga kostnader	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
Totala kostnader (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**
Intäkter (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
Nettovinst (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]) De italienska myndigheterna angav kostnaderna under 2001 i tusental euro. I dessa tabeller har beloppen omvandlats till italienska lire i dessa tabeller enligt de omräkningskurser som antagits av Europeiska rådet och som trädde i kraft den 1 januari 1999, dvs. 1 EUR = 1 936,27 ITL.

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

Kostnadspost	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Räntabilitet	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
Bidrag per år	**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

Kostnadspost	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Provisioner/inköp 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
Hamnavgifter 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
Driftskostnader	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
Avskrivningar	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
Finansiella nettokostnader	- 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
Övriga kostnader	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
Totala kostnader (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**
Intäkter (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
Nettovinst (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**
Räntabilitet	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
Bidrag per år	**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

Kostnadspost	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Provisioner/inköp 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
Hamnavgifter 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
Driftskostnader	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
Avskrivningar	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
Finansiella nettokostnader	- 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
Övriga kostnader	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
Totala kostnader	**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**
Intäkter (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
Nettovinst (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**
Räntabilitet	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
Bidrag per år	**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

Kostnadspost	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Provisioner/inköp 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
Hamnavgifter 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
Driftskostnader	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
Avskrivningar	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
Finansiella nettokostnader	- 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
Övriga kostnader	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
Totala kostnader	**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**
Intäkter (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
Nettovinst (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**
Räntabilitet	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
Bidrag per år	**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) Vad gäller räntabilitet finns absoluta belopp tillgängliga för hela perioden (1992–2001). Italien lämnade även uppgifter till kommissionen om den godkända räntabiliteten från 1998 till 2001, vilka visade att räntabiliteten under dessa år varierade i samma utsträckning som inflationen och räntorna, från 1,6 % till 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 lämnade även in redovisning per linje för varje företag för perioden 1992–2001 och klargjorde de faktorer för varje företag som påverkade kostnadsnivåerna och därmed ersättningen.

(108) För Adriatica varierade trafiken på de internationella linjerna till f.d. Jugoslavien och Albanien kraftigt från ett år till ett annat, beroende på den politiska situationen i regionen. De italienska myndigheterna förklarade att de stora variationerna i storleken på de årliga bidragen (sista raden) berodde på fluktuationer i driftskostnaderna netto för de internationella förbindelserna med Albanien och f.d. Jugoslavien, eftersom det då och då varit uppehåll på grund av den politiska situationen på Balkan. När förbindelserna med Grekland lades ned 2000 resulterade detta dessutom i lägre driftskostnader. Däremot förblev driftskostnaderna netto och behovet av ett årligt bidrag under perioden1992-2001 när det gäller cabotageförbindelserna med Tremitiöarna generellt stabila.

(109) Saremars förhållandevis stabila driftskostnader under åren 1992 till 2001 beror på den typ av tjänster som företaget tillhandahöll. Det rör sig i huvudsak om cabotageförbindelser mellan Sardinien och närliggande öar, vilka framför allt svarar mot lokalbefolkningens behov och alltså inte var utsatta för några större variationer i tillgång och

efterfrågan. De tjänster som företaget tillhandahöll förändrades inte i någon större utsträckning i fråga om turtäthet och tidtabeller efter det att de ursprungliga avtalen började gälla ([26]), och det inträffade praktiskt taget inga förändringar alls under ett givet år. Dessa omständigheter är förklaringen till att det årliga bidrag som Saremar mottog låg kvar på en relativt stabil nivå.

(110) Toremar drev lokala förbindelser med Toskanas skärgårdsöar där variationerna i fråga om efterfrågan och tillgång var begränsade, vilket är skälet till att kostnaderna i stort sett höll sig på samma nivå. I fråga om turtäthet och tidtabeller, oavsett årstid, var företagets trafik år 2000 densamma som 1992 ([27]). Det årliga bidraget höll sig på en relativt stabil nivå under årens lopp.

(111) Siremars trafik ansågs vara jämförbar med Saremars och Toremars trafik: En jämn nivå på trafiken, oavsett årstid, efter det att avtalet om allmän trafikplikt trädde i kraft. De höga driftskostnaderna förklaras delvis av att företaget trafikerade så många linjer (18 reguljära linjer), i syfte att ge invånarna på de 14 öarna utanför Sicilien tillgång till rimliga förbindelser.

(112) Vad gäller Caremar förändrades de tjänster som företaget tillhandahöll inte i någon större utsträckning i fråga om turtäthet och tidtabeller efter det att avtalet med staten började gälla ([28]). Caremars ökade driftskostnader ska ställas mot den samtidiga ökningen av intäkter från driften av de linjer som trafikeras av företaget, vilket innebar att det årliga bidraget låg kvar på en relativt stabil nivå.

2.2.4.2 Ersättning efter ogiltigförklaringen av beslutet från 2005

(113) Efter ogiltigförklaringen av beslutet från 2005 kompletterade Italien uppgifterna om den ersättning som de regionala företagen mottog under perioden 2002–2008. Italien lämnade i synnerhet uppgifter om i) kostnaderna för att driva linjerna för allmän trafik, ii) nettounderskottet för driften av tjänsterna, iii) de absoluta räntabilitetsbeloppen, iv) storleken på de årliga bidrag som beviljats företagen.

(114) Under ett möte med kommissionen i juni 2012 bekräftade de italienska myndigheterna även att de kostnadsposter som beaktats i beräkningen av ersättningen inte hade förändrats sedan 1991.

(115) Följande uppgifter lämnades (tusental euro):

Adriatica

År	A) Totala kostnader	B) Intäkter	C) Nettovinst (B–A)	Räntabilitet	Bidrag per år
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	Ingen uppgift	Ingen uppgift
2005	66 261,0	56 959,0	- 9 302,0	Ingen uppgift	Ingen uppgift
2006	53 040,0	55 405,0	2 365,0	Ingen uppgift	Ingen uppgift
2007	55 489,0	59 626,0	4 137,0	Ingen uppgift	Ingen uppgift
2008	62 751,0	61 069,0	- 1 682,0	Ingen uppgift	Ingen uppgift

([1]) Vissa uppgifter finns inte tillgängliga för Adriatica från 2004 och framåt, eftersom Tirrenia genom ett beslut av den 18 mars 2004 förvärvade Adriaticas befintliga verksamhet.

([26]) Under 1992 hade Saremar totalt 18 000 turer på de fyra linjer som företaget trafikerar. År 2000 rörde det sig om cirka 20 000.
([27]) Under 2000 hade Toremar totalt 9 097 turer i sitt linjenät, jämfört med 8 300 under1992.
([28]) Under 2000 hade Caremar 12 872 turer på sina linjer (15 650 år 1992).

Saremar

År	A) Totala kostnader	B) Intäkter	C) Nettovinst (B–A)	Räntabilitet	Bidrag per år
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) Totala kostnader	B) Intäkter	C) Nettovinst (B–A)	Räntabilitet	Bidrag per år
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) Totala kostnader	B) Intäkter	C) Nettovinst (B–A)	Räntabilitet	Bidrag per år
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) Totala kostnader	B) Intäkter	C) Nettovinst (B–A)	Räntabilitet	Bidrag per år
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) Enligt de italienska myndigheterna berodde förändringarna över tid i de regionala företagens respektive kostnadsposter i första hand på yttre faktorer, såsom inflation och föränderliga räntenivåer, vilka inte bara påverkar priserna på marknaderna utan även den förväntade räntabiliteten. För att beräkna räntenivån beaktades bankernas räntor och den genomsnittliga utlåningsräntan för krediter inom sjöfartssektorn.

(117) Vad gäller räntabiliteten lämnade de italienska myndigheter uppgifter om godtagna räntor från 2002 till 2003 till kommissionen, men kunde inte ange räntorna för 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 lämnade också uppgifter till kommissionen om Tirrenias redovisning per linje från och med 2004, för att identifiera de kostnader som Tirrenia haft för driften av de nationella/internationella linjer som tidigare trafikerats av Adriatica. Italien påpekade dock att dessa värden endast skulle betraktas som en ren uppskattning av de totala kostnaderna för varje linje, eftersom vissa kostnadsposter som beaktats inte kunde delas upp per linje.

(119) Baserat på dessa uppgifter såg Tirrenias resultat (i euro) för de internationella linjer som tidigare trafikerats av Adriatica ut på följande sätt:

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

2.2.5 *Investeringar som fastställs i femårsplanerna och affärsplanen*

(120) Frånsett de linjer på vilka förbindelser och en viss turtäthet skulle garanteras angavs också i femårsplanerna de investeringar som stödmottagarna hade för avsikt att göra under perioden i fråga för att kunna garantera trafiken på de berörda linjerna. I sin granskning försökte kommissionen i synnerhet slå fast hur kostnaderna för inköp och avskrivning av fartygen beaktades vid beräkningen av det årliga bidraget.

(121) Kommissionen ville även kontrollera om de ytterligare investeringar som planerades för de regionala företagen i den tidigare Tirreniagruppen enligt affärsplanen, som Tirrenia antog i mars 1999 för perioden 1999–2002, innehöll något inslag av stöd. Syftet med affärsplanen var framför allt att

a) se till att företagen var förberedda på de förändrade villkoren på den italienska cabotagemarknaden till följd av liberaliseringen av marknaden (den 1 januari 1999) och förbereda dem på att de ursprungliga avtalen med staten löpte ut 2008,

b) minska kostnaderna för de tjänster som tillhandahålls enligt de ursprungliga avtalen,

c) stödja gruppens utveckling och utnyttja tillgängliga resurser på bästa möjliga sätt,

d) förbereda privatiseringen av företagen.

(122) Enligt affärsplanen krävs ytterligare investeringar för att kunna tillhandahålla de tjänster som ingick i de ursprungliga avtalen; äldre fartyg behövde bytas ut, andra fartyg måste flyttas inom gruppen och nya investeringar på totalt 700 miljarder italienska lira (omkring 361,5 miljoner euro) behövde göras ([29]).

2.3 **Förmånsbehandling i skattehänseende**

(123) Genom lagdekret nr 504 av den 26 oktober 1995 upprättades vissa förmånliga skatteordningar för mineraloljor som används som bränsle inom sjöfarten. Enligt artikel 63.3 i detta lagdekret tillämpades sänkt punktskatt på de smörjmedel som används ombord.

(124) I beslutet att inleda förfarandet uttryckte kommissionen viss tveksamhet när det gällde tillämpningen av denna skattelättnad i fråga om fartyg som ligger i italienska hamnar för underhåll. Kommissionen ville försäkra sig om att ovannämnda åtgärd inte hade diskriminerande effekter för andra sjöfartsaktörer vars fartyg befann sig i samma situation.

3. **SYNPUNKTER FRÅN BERÖRDA PARTER**

3.1 **Synpunkter före antagandet av beslutet från 2005**

3.1.1 *Synpunkter från företagen i Tirreniagruppen*

(125) Genom en skrivelse av den 22 november 1999 lämnade företagen i Tirreniagruppen synpunkter på beslutet att inleda förfarandet. Företagen invände i första hand mot att den ersättning som betalats enligt de ursprungliga avtalen klassificerades som nytt stöd och ifrågasatte följaktligen grunden för beslutet att inleda det formella granskningsförfarandet. De hävdade särskilt att kommissionen sedan en tid tillbaka var informerad om att det fanns en ordning för ersättning vid allmän trafik och att den aldrig haft några invändningar i detta avseende. De hävdade dessutom att beloppet på de årliga ersättningar som utbetalats till företagen i deras egenskap av offentliga aktörer var strikt proportionerligt och begränsades till nettomerkostnaderna för den allmänna trafikplikten. De ansåg följaktligen att denna typ av utbetalning, med hänsyn till de andra aktörerna på marknaden, inte utgjorde något konkurrenshinder.

(126) Samtidigt väckte Tirrenia, Adriatica, Caremar, Saremar, Siremar och Toremar talan om ogiltigförklaring inför tribunalen i enlighet med artikel 263.4 i EUF-fördraget (se även skäl 5).

3.1.2 *Synpunkter från de privata aktörerna*

(127) Kommissionen mottog synpunkter från flera privata aktörer som konkurrerar på några av de linjer som trafikeras av Caremar, Saremar och Toremar. Dessa kan sammanfattas enligt följande:

a) På de linjer där konkurrensen från de privata aktörerna var koncentrerad praktiserade företagen i Tirreniagruppen en aggressiv affärspolicy som kännetecknades av prisdumpning samt system för rabatter och fördröjda betalningar, där den enda rimliga förklaringen var att de hade gynnats av statlig finansiering.

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

b) Insynen i den allmänna trafikplikten var bristfällig, och de möjligheter som företagen i Tirreniagruppen har att ändra omfattningen av dessa förpliktelser, särskilt när det gällde vilka linjer som skulle trafikeras samt den tidtabell och turtäthet som skulle iakttas, borde anses strida mot den allmänna trafikpliktens natur.

c) Med hänsyn till de tjänster som tillhandahölls av de privata aktörerna på några av de linjer som trafikerades av företagen i Tirreniagruppen framstod behovet av allmän trafikplikt som mycket tveksamt.

d) Finansieringen av de investeringar som genomförts från och med 1995 eller som anges i affärsplanen hade inslag av stöd, bland annat den mer fördelaktiga tillgång till privat finansiering som företagen i Tirreniagruppen gynnades av.

e) Företagen i Tirreniagruppen åtnjöt förmånsbehandling i skattehänseende beträffande de mineraloljor som förbrukas av de fartyg som anlöper italienska hamnar.

3.2 **Synpunkter efter ogiltigförklaringen av beslutet från 2005**

(128) Efter det att tribunalen ogiltigförklarat beslutet från 2005 uppmanade kommissionen de berörda parterna i förfarandet att inkomma med sina synpunkter på ogiltigförklaringen och dess följder (se även avsnitt 1.3).

(129) Kommissionen fick endast in synpunkter från stödmottagarna av de undersökta åtgärderna. De hävdade i huvudsak att kommissionen borde ta hänsyn till alla relevanta faktiska och rättsliga omständigheter, även de ytterligare grunder som sökandena anfört under domstolsförfarandet, och följaktligen dra slutsatsen att de berörda åtgärderna

a) inte utgör stöd, eller

b) utgör befintligt stöd, i den mån att det statliga sjöfartstrafiksystemet i Italien i) inrättades före EG-fördragets ikraftträdande, ii) var föremål för ett underförstått eller uttryckligt godkännande från kommissionen ([30]), och iii) i alla händelser hade inrättats innan cabotageförordningen trädde i kraft.

4. **SYNPUNKTER FRÅN DE ITALIENSKA MYNDIGHETERNA**

4.1 **Synpunkter före antagandet av beslutet från 2005**

4.1.1 *Bidrag som betalats ut för allmän trafikplikt*

(130) Genom en skrivelse av den 29 september 1999 inkom de italienska myndigheterna med sina synpunkter på beslutet att inleda det formella granskningsförfarandet. Enligt deras åsikt möjliggjorde artikel 4 i cabotageförordningen att de ursprungliga avtal som ingåtts med vart och ett av företagen i Tirreniagruppen kunde gälla fram till det att de löpte ut i slutet av 2008. Det system för allmän trafikplikt som följer av de ursprungliga avtalen kunde följaktligen inte ifrågasättas genom beslutet att inleda förfarandet.

(131) De italienska myndigheterna bestred även att städet skulle utgöra nytt stöd i den mening som avses i artikel 108.3 i EUF-fördraget och att det innan den italienska cabotagemarknaden öppnades för konkurrens den 1 januari 1999 skulle ha kunnat påverka handeln mellan medlemsstaterna.

(132) Förutom dessa allmänna iakttagelser framhöll de italienska myndigheterna att förekomsten av privata aktörer på de linjer som trafikeras av företagen i Tirreniagruppen ofta var nytillkommet och marginellt fenomen, eftersom det var inskränkt till ett begränsat antal rutter och koncentrerat till högsäsongen. Metoden för att beräkna den årliga ersättningen, där de vinster som gjorts under sommaren drogs från de förluster som ackumulerats under vintern, bidrog dessutom till att begränsa ersättningsbeloppet till vad som är absolut nödvändigt.

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

([30]) De italienska myndigheterna har hävdat att kommissionen hade informerats om stöden till företagen i Tirreniagruppen långt före det att det formella granskningsförfarandet inleddes. År 1992 omklassificerade kommissionen dessutom det befintliga ärendet till nummer E 5/1992 av administrativa skäl. Fram till 1995 användes ärendets E-nummer i all korrespondens mellan kommissionen och Italien. Kommissionen återgick till ärendets NN-nummer 1995.

(134) Vad beträffar den överträdelse av konkurrensreglerna som Adriatica hade gjort sig skyldigt till på förbindelserna mellan Italien och Grekland, underströk de italienska myndigheterna att kommissionens beslut om denna överträdelse inte var slutligt vid den tidpunkten. De hävdade att de två förfarandena var strikt oberoende av varandra, att stödet inte i alla händelser inte hade använts för att finansiera konkurrenshämmande beteenden, att ett förklarande av oförenlighet skulle vara lika med ett nytt straff och att en eventuell återbetalning skulle ha en negativ inverkan på företaget Adriaticas jämvikt och på hela privatiseringsprocessen.

4.1.2 *Investeringar som anges i affärsplanen*

(135) De italienska myndigheterna framhöll att de investeringar som anges i affärsplanen syftade till att minska kostnaderna för tjänsten och samtidigt upprätthålla en hög kvalitetsnivå. De hävdade dessutom att de sätt på vilka de planerade investeringarna finansierades inte innehöll något som helst inslag av stöd, eftersom denna finansiering skulle hämtas dels från de berörda företagens egna medel, dels från banklån som förhandlats enligt normala marknadsvillkor.

4.1.3 *Förmånsbehandling i skattehänseende*

(136) De italienska myndigheterna inkom med upplysningar om den rättsliga ram som reglerar den skattemässiga behandlingen av mineraloljor som används som bränsle inom sjöfarten. Av de upplysningar som översänts till kommissionen framgick att den förmånsbehandling i skattehänseende som, genom ett beslut om allmän tillämpning av den 2 mars 1996 utfärdat i kraft av lagdekret nr 504/1995, har utvidgats till att omfatta även bränslen och smörjoljor som används av samtliga fartyg som ligger i hamn för underhåll.

(137) Italien väckte samtidigt, vilket nämns i skäl 5, talan inför domstolen om ogiltigförklaring av kommissionens beslut att inleda förfarandet, såvitt det i detta beslut föreskrivs att utbetalningen av stödet i fråga ska avbrytas.

4.2 **Synpunkter efter ogiltigförklaringen av beslutet från 2005**

(138) I april 2010 uppmanade kommissionen de italienska myndigheterna att inkomma med sina synpunkter på tribunalens ogiltigförklaring av beslutet från 2005 och förtydliga vissa aspekter beträffande de internationella linjer som trafikerades av Adriatica och Saremar. Kommissionen begärde även en detaljerad beskrivning av ersättningsmekanismen för driften av de berörda linjerna, inbegripet alla senare ändringar av metoden för att beräkna ersättningen och räntabiliteten.

(139) De italienska myndigheterna upprepade att de berörda åtgärderna borde klassificeras som befintligt stöd, vilket redan konstaterats och bevisats under det formella granskningsförfarandet. De hävdade att både tilldelningskriterierna och sättet att beräkna ersättningen för fullgörandet av den allmänna trafikplikten hade reglerats av dekret 2081/1936, senare upphävt genom lag 684/1974, samt dekret 2082/1936. Linjerna av nationellt intresse inrättades genom artikel 2 i dekret 2081/1936 och i artikel 6 fastställdes att de ytterligare kostnader som företagen ådrog sig i samband med driften av linjerna i fråga skulle täckas av staten enligt avtal med en löptid på tjugo år.

(140) De italienska myndigheterna hävdade att de senare ändringarna av den rättsliga ramen för det statliga sjöfartssystemet endast innebar att den allmänna trafikplikt som ålades stödmottagarna hade gjorts strängare å ena sidan och att mekanismerna för beräkningen av ersättningen hade uppdaterats å andra sidan, i syfte att begränsa det statliga bidraget.

(141) De italienska myndigheterna framhöll att genom lag 856/1986 infördes det årliga utjämningsbidraget som skillnaden mellan intäkterna och kostnaderna för att driva tjänsten, baserat på objektiva parametrar i stället för historiska kostnader, inbegripet en rimlig räntabilitet. De italienska myndigheterna konstaterade att denna nyhet i den rättsliga ramen var särskilt relevant, eftersom den gav företagen effektivitetsincitament.

(142) Enligt de italienska myndigheterna kunde samma överväganden tillämpas på ersättningen till de regionala företagen. De italienska myndigheterna bekräftade också att den allmänna trafikplikten infördes genom lag 34/1953, där följande fyra subventionerade sektorer fastställdes:

a) Toskanas skärgårdsöar (Toremar).

b) Öarna i Neapelbukten och Pontineöarna (Caremar).

c) Eoliska öarna (Siremar).

d) d) Egadiska öarna, Pelagiska öarna, Ustica och Pantelleria (Siremar).

(143) Förbindelserna med de mindre sardinska öarna och Korsika påstods drivas av Tirrenia enligt ministerdekretet av den 5 januari 1937, genom vilket en tredje trafiksektor med linjer av nationellt intresse infördes, dvs. anslutningarna till La Maddalena, Palau, Bonifacio, Carloforte, Calasetta och Portovesme. Dessa var i själva verket de förbindelser som drevs av Saremar, som inrättades 1988 genom att företaget separerades från Tirrenia.

(144) De italienska myndigheterna framhöll även att samma dekret omfattade de förbindelser med Grekland, Albanien och Tremitiöarna som tillhandahölls av Adriatica i sektor IV av linjerna av nationellt intresse (skäl 59).

(145) På grundval av detta konstaterade de italienska myndigheterna att det fanns tillräckliga inslag av kontinuitet mellan det system för allmännyttiga tjänster som var föremål för beslutet från 2005 och det historiska regelverket för sjöfartsförbindelserna med dessa öar. Mot bakgrund av ovanstående ansåg de italienska myndigheterna att systemet för allmännyttiga tjänster hade inrättats innan EG-fördraget och cabotageförordningen trädde i kraft.

5. **BEDÖMNING**

5.1 **Ersättning för allmän trafik**

5.1.1 *Förekomst av statligt stöd*

(146) Enligt artikel 107.1 i EUF-fördraget är ”stöd som ges av en medlemsstat eller med hjälp av statliga medel, av vilket slag det än är, som snedvrider eller hotar att snedvrida konkurrensen genom att gynna vissa företag eller viss produktion, oförenligt med den inre marknaden i den utsträckning det påverkar handeln mellan medlemsstaterna”.

(147) De kriterier som fastställs i artikel 107.1 i EUF-fördraget är kumulativa. För att kunna fastställa att de anmälda åtgärderna utgör statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget måste därför alla ovanstående villkor vara uppfyllda. Det ekonomiska stödet ska således

a) beviljas av en medlemsstat eller med hjälp av statliga medel,

b) gynna vissa företag eller viss produktion,

c) snedvrida eller hota att snedvrida konkurrensen,

d) påverkar handeln mellan medlemsstaterna.

(148) *Statliga medel*: Det är uppenbart att bidragen i fråga har getts av staten eller med hjälp av statliga medel.

(149) *Ekonomisk fördel*: För att fastställa huruvida ersättningen för tillhandahållandet av allmännyttiga tjänster utgör en fördel i den mening som avses i artikel 107 i EUF-fördraget slog domstolen fast följande kriterier i sin dom i Altmark-ärendet ([31]):

(1) det mottagande företaget ska rent faktiskt ha ålagts en skyldighet att tillhandahålla allmännyttiga tjänster, och denna skyldighet ska vara klart definierad (första Altmarkkriteriet),

(2) de kriterier på grundval av vilka ersättningen beräknas ska vara fastställda i förväg på ett objektivt och öppet sätt (andra Altmarkkriteriet),

(3) ersättningen får inte överstiga vad som krävs för att täcka hela eller delar av de kostnader som har uppkommit i samband med skyldigheten att tillhandahålla allmännyttiga tjänster, med hänsyn tagen till de intäkter som därvid har erhållits och till en rimlig vinst för fullgörandet av denna skyldighet (tredje Altmarkkriteriet),

(4) när det företag som ges ansvaret för att tillhandahålla de allmännyttiga tjänsterna i ett konkret fall inte har valts ut efter ett offentligt upphandlingsförfarande som gör det möjligt att välja den anbudsgivare som kan tillhandahålla dessa tjänster till den lägsta kostnaden för det allmänna, [ska] storleken av den nödvändiga ersättningen fastställas på grundval av en undersökning av de kostnader som ett genomsnittligt och välskött företag som är utrustat med transportmedel som är lämpliga för att fullgöra den allmänna trafikplikt som ålagts det skulle ha åsamkats vid fullgörandet av trafikplikten, med hänsyn tagen till de intäkter som därvid skulle ha erhållits och till en rimlig vinst på grund av fullgörandet av trafikplikten (fjärde Altmarkkriteriet).

([31]) Domstolen dom av den 24 juli 2003, Altmark Trans och Regierungspräsidium Magdeburg, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415.

(150) Det fjärde Altmarkkriteriet anses vara uppfyllt om mottagarna av ersättningen har valts ut efter ett offentligt upphandlingsförfarande som gör det möjligt att välja den anbudsgivare som kan tillhandahålla tjänsterna till den lägsta kostnaden, eller om ersättningen beräknats på grundval av kostnaderna i ett välskött företag.

(151) I detta fall har mottagarna inte valts ut efter ett offentligt upphandlingsförfarande. Italien har inte heller kunna styrka att ersättningens storlek fastställts på grundval av en analys av de kostnader som ett genomsnittligt och välskött företag, utrustat med lämpliga transportmedel för att fullgöra de allmänna tjänster som företaget är ålagt, skulle ha åsamkats vid fullgörandet av dessa åligganden, med hänsyn tagen till de intäkter som därvid skulle ha erhållits och till en rimlig vinst för att tillhandahålla dessa tjänster.

(152) Eftersom Altmarkkriterierna är kumulativa räcker det att det fjärde kriteriet inte är uppfyllt för att slå fast att det föreligger en ekonomisk fördel till förmån för de regionala företagen i den tidigare Tirreniagruppen.

(153) *Selektivitet*: Bidragen i fråga är selektiva, eftersom de riktas mot vissa företag som tillhandahåller sjöfartstjänster.

(154) *Snedvridning av konkurrensen och effekter på handeln*: Om stöd som beviljas av en medlemsstat stärker ett visst företags ställning jämfört med andra företag som konkurrerar när det gäller handel inom unionen måste det stödet anses ha påverkat sådan handel. Det är tillräckligt att stödmottagaren konkurrerar med andra företag på en konkurrensutsatt marknad. I det aktuella ärendet är stödmottagarna verksamma i konkurrens med andra företag som tillhandahåller sjötransporttjänster i unionen, särskilt sedan rådets förordning (EEG) nr 4055/86 ([32]) och cabotageförordningen trädde i kraft, som liberaliserade marknaden för internationell sjötransport respektive cabotage. Den granskade statliga ersättningen kan därför påverka handeln inom unionen och snedvrida konkurrensen på den inre marknaden.

(155) Mot bakgrund av ovanstående anser kommissionen att den ersättning som de italienska myndigheterna betalade till de regionala företagen i Tirreniagruppen för att driva cabotageförbindelser och internationella förbindelser mellan 1992 och 2008 utgör statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget.

5.1.2 *Typ av berört stöd: befintligt eller nytt stöd?*

(156) Efter att ha fastställt att den ersättning som de italienska myndigheterna betalade till de regionala företagen i Tirreniagruppen för att driva cabotageförbindelser och internationella förbindelser mellan 1992 och 2008 utgör statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget, måste kommissionen bedöma huruvida det statliga stödet är nytt eller befintligt stöd.

(157) I detta syfte är det nödvändigt att göra åtskillnad mellan cabotageförbindelser och internationella förbindelser.

5.1.2.1 Cabotageförbindelser

(158) När det gäller tillhandahållande av cabotageförbindelser ogiltigförklarade tribunalen genom sin dom från 2009 delvis beslutet från 2005 på grund av att kommissionen felaktigt hade tillämpat artikel 4.3 i cabotageförordningen, där det anges att ”existerande avtal om allmän trafik får fortsätta att gälla fram till det datum då de löper ut”.

(159) I domen från 2009 tolkade tribunalen denna artikel som en typisk klausul om undantag för gammal hävd ([33]) och konstaterade att ersättning som är ”nödvändig” ([34]) för att finansiera den allmänna trafikplikten utgör befintligt stöd enligt artikel 4.3 i cabotageförordningen och att det därför inte omfattas av förenlighetsbedömningen.

([32]) Rådets förordning (EEG) nr 4055/86 av den 22 december 1986 om tillämpning av principen om frihet att tillhandahålla tjänster på sjötransportområdet mellan medlemsstater samt mellan medlemsstater och tredje land (EGT L 378, 31.12.1986, s. 1).

([33]) Dvs. en klausul som för att skapa rättslig stabilitet undantar vissa pågående rättsförhållanden från tillämpningen av nya regler under en viss period.

([34]) Punkterna 147–148 i domen från 2009.

(160) Tribunalen hänvisade till punkterna 60–66 i domstolens dom av den 10 maj 2005 i mål C-400/99 ([35]), där stora avdelningen fastslog följande:

> ”I artikel 4.3 i denna förordning [förordning (EEG) nr 3577/92] anges att avtal om allmän trafik som existerade den 1 januari 1993 får fortsätta att gälla fram till det datum då de löper ut. Det ligger i sakens natur att avtal av detta slag innehåller de finansiella bestämmelser som krävs för att säkerställa den allmänna trafikplikt som föreskrivs i avtalen. I den mån som lydelsen av artikel 4.3 i förordning nr 3577/92 avser bibehållandet av avtalen i fråga, utan att begränsa räckvidden av denna bestämmelse till vissa aspekter av de nämnda avtalen, täcks de finansiella villkor i avtalen som är nödvändiga för att säkerställa den allmänna trafikplikten av nämnda bestämmelse. Kommissionen har därför fel när den hävdar att artikel 4.3 endast tillåter att de exklusiva eller särskilda rättigheter som eventuellt följer av avtalen bibehålls. I det ifrågasatta beslutet intog kommissionen dessutom inte en så restriktiv hållning. Kommissionen medgav nämligen, i fråga om finansieringen av merkostnader till följd av den allmänna trafikplikten, att mekanismerna för finansiering av sådana avtal omfattades av tillämpningsområdet för artikel 4.3 i förordning nr 3577/92.”

och att

> ”[…] sådant stöd som överstiger vad som är nödvändigt för att säkerställa den allmänna trafikplikt som är syftet med avtalen i fråga [omfattas] inte av tillämpningsområdet för artikel 4.3 i förordning nr 3577/92. Detta beror just på att detta stöd inte är nödvändigt för stabiliteten och därmed för bibehållandet av sådana avtal. Detta stöd kan därför inte anses utgöra befintligt stöd på grundval av denna bestämmelse” (punkt 65).

(161) För att fastställa huruvida åtgärden utgör nytt eller befintligt stöd på grundval av artikel 4.3 i cabotageförordningen måste kommissionen tolka omfattningen av stöd som är ”nödvändigt för att säkerställa den allmänna trafikplikten enligt avtal om allmän trafik som existerade den 1 januari 1993” i den mening som avses i den ovannämnda domen. Kommissionen är medveten om att ett sådant nödvändighetstest måste ha en bredare omfattning än det proportionalitetstest som kommissionen gör när den bedömer en stödåtgärds förenlighet enligt artikel 106.2 i EUF-fördraget. Om de två testen skulle ha haft samma omfattning skulle nytt stöd som inte uppfyller artikel 4.3 i cabotageförordningen aldrig ha kunnat förklaras förenligt med den inre marknaden på grundval av artikel 106.2 i EUF-fördraget, eftersom det automatiskt inte skulle ha varit proportionerligt i den mening som avses i denna artikel. Eftersom domstolen betraktade stöd som var ”nödvändigt för att säkerställa den allmänna trafikplikten enligt avtal om allmän trafik som existerade den 1 januari 1993” som befintligt stöd anser kommissionen att domstolen i det begreppet inbegriper all ersättning som är direkt knuten till den allmänna trafikplikten enligt avtalet om allmän trafik. En sådan direkt koppling föreligger exempelvis när storleken på ersättningen eller metoden för att beräkna den fastställs i avtalet, eller i alla händelser när det står klart att avtalet om allmän trafik inte skulle ha ingåtts utan ersättningen.

(162) Det enda stöd som kommissionen kommer att behandla som nytt stöd är därför ersättningen för tillhandahållandet av cabotageförbindelser som inte har någon rättslig grund i de avtal om allmän trafik som existerade det datum då cabotageförordningen trädde i kraft.

(163) I det aktuella ärendet ingicks de ursprungliga avtalen i juli 1991, innan cabotageförordningen trädde i kraft, och det fanns en direkt koppling mellan ersättningen och den allmänna trafikplikt som föreskrevs i avtalen.

(164) Syftet med det årliga bidrag som fastställs i de ursprungliga avtalen är att de regionala företagen skulle kunna täcka de förluster som har sitt ursprung i ett negativt förhållande mellan driftskostnaderna och driftsintäkterna. Såsom nämns i skäl 103 var följande kostnadsposter som anges artikel 5 i de ursprungliga avtalen relevanta för ersättningen: Inköpskostnader, reklamkostnader och kostnader för resor och logi, lastnings-, lossnings- och manövreringskostnader, kostnader för administrativ personal på land, fartygsunderhållskostnader, administrativa kostnader, försäkringskostnader, hyres- och leasingkostnader, bränslekostnader, skattekostnader och avskrivningskostnader. Alla dessa kostnadsposter var förknippade med tillhandahållandet av de allmännyttiga tjänsterna och fastställdes av myndigheterna, utan att lämna något utrymme för företagen.

(165) De ursprungliga avtalen som ingicks mellan den italienska staten och vart och ett av de fem regionala företagen var dessutom identiska med det ursprungliga avtal som ingicks mellan den italienska staten och Tirrenia (se skäl 94), och innehöll samma kostnadsposter. I sitt beslut från 2001 om Tirrenia bekräftade kommissionen att dessa kostnadsposter var helt och hållet nödvändiga för tillhandahållandet av de allmännyttiga tjänsterna, eftersom de omfattade fasta och rörliga kostnader som direkt var kopplade till tillhandahållandet av sådana tjänster som

([35]) Dom av den 10 maj 2005, Italien/kommissionen, C-400/99, ECLI:EU:C:2005:275.

myndigheterna ansåg vara tjänster av allmänt intresse, och som sådana reglerades av det ursprungliga avtalet ([36]). När det gällde avskrivning av fartyg som endast var avsedda att användas för de tjänster som reglerades i de ursprungliga avtalen menade kommissionen att dessa kostnader kunde betraktas som nödvändiga för att kunna tillhandahålla tjänsterna ([37]). Ovanstående överväganden gäller i tillämpliga delar även för de regionala företagen.

(166) Med tanke på den direkta koppling som finns mellan ersättningen och de cabotagelinjer som trafikerades av de regionala företagen enligt de ursprungliga avtalen konstaterar kommissionen att den nämnda ersättningen var nödvändig för att täcka merkostnaderna för fullgörandet av den allmänna trafikplikten enligt de ursprungliga avtalen.

(167) Slutsatsen ovan skulle inte ändras även om kommissionen uppmanades att kontrollera huruvida den årliga ersättning som betalades till de regionala företagen var begränsad till vad som var absolut nödvändigt för att tillhandahålla den allmännyttiga tjänsten. Analysen av i) mekanismen för att beräkna ersättningen, ii) företagets intäkter, och iii) merkostnaderna för att driva cabotageförbindelserna enligt de ursprungliga avtalen visar att den ersättning som betalats till dessa företag enligt de ursprungliga avtalen stod i strikt proportion till den merkostnad som har sin grund i det uppdrag att tillhandahålla en tjänst i allmänhetens intresse som stödmottagarna hade anförtrotts.

(168) För det första beräknades det årliga ersättningsbeloppet med hänsyn till vart och ett av de regionala företagens redovisade driftsintäkter på de linjer som omfattades av de ursprungliga avtalen, som drogs från de ackumulerade underskotten på linjenätet i dess helhet (artikel 3 i de ursprungliga avtalen). Denna beräkningsmetod, som innebar att de vinster som redovisats under högsäsong bidrog till att minska det ackumulerade underskottet under lågsäsong, gjorde det möjligt att begränsa beloppet på de bidrag som betalas ut till de offentliga företagen. Detta betydde i sin tur att det årliga ersättningsbelopp som man fick fram på detta sätt totalt sett var lägre än det man skulle få om man helt enkelt lade ihop de ackumulerade underskotten för varje linje.

(169) För det andra var företagets intäkter underkastade ett dubbelt taxevillkor: dels de nedsatta taxorna för vissa sociala kategorier, dels kravet på myndigheternas godkännande för varje taxeändring. Av de uppgifter som lämnats av de italienska myndigheterna framgick nämligen att de regionala företagen inte var fria att själva anpassa sina taxor, särskilt inte i förhållande till driftskostnadernas utveckling ([38]). Kommissionen bekräftade redan i beslutet från 2001 att detta dubbla villkor, som innebar en betydande minskning av företagens intäkter och som inverkade på det årliga ersättningsbeloppet, inte kunde anses vara en aggressiv marknadsföring med biljettpriser som snedvrider konkurrensen.

(170) För det tredje lämnade de italienska myndigheterna uppgifter till kommissionen om de kostnader som de regionala företagen ådragit sig mellan 1992 och 2008 för att tillhandahålla linjerna för allmän trafik. Vad gäller tillhandahållandet av den allmännyttiga tjänsten under perioden 1992–2008 lämnade Italien följande uppgifter:

— Totala kostnader, driftsintäkter och räntabilitet som redovisats av samtliga regionala företag ([39]) under perioden 1992–2008 samt motsvarande årligt ersättningsbelopp.

— Redovisning per linje för varje företag för perioderna 1992–2001 och 2004–2008.

— Räntabilitet avseende det kapital som beviljats Adriatica för perioden 1999–2003, Saremar för 1998 och 2000–2003 samt Toremar, Siremar och Caremar för perioden 1998–2003 (som varierade från 1,6 % till 12,2 %).

(171) De uppgifter som inkommit (se tabellerna i skäl 115) visar att kostnaderna mellan 2002 och 2008 i stort sett har varit lägre än de genomsnittliga kostnaderna för driften av linjerna under den referensperiod som bedömdes i beslutet från 2005 (1992–2001).

([36]) Se skäl 33 i beslutet från 2001.

([37]) Ibid.

([38]) Enligt artikel 12 i lag 856/1986 fastställdes taxorna för passagerar- och godstransport årligen av staten. De berörda företagen kunde lämna förslag till staten på de variationer i taxorna som de ansåg vara nödvändiga. Förslagen behandlades under departementsöverskridande samråd.

([39]) För Adriatica lämnade de italienska myndigheterna för perioden 2004–2008 (då företaget togs över av Tirrenia) uppgifter om de totala kostnader och driftsintäkter som redovisats av Tirrenia (för de linjer som tidigare trafikerats av Adriatica).

(172) Vad gäller räntabiliteten fastställdes det investerade kapitalets olika poster tydligt i de ursprungliga avtalen och avkastningssatserna fastställdes med hänvisning till marknadsräntorna, för att ge en lämplig avkastning för varje post. Trots att det saknas uppgifter om räntabiliteten avseende det kapital som företagen beviljades under perioden 2004–2008 konstaterar kommissionen att räntabiliteten, med ett fåtal undantag, stadigt minskade mellan 2001 och 2003 (se tabellerna i skälen 106 och 117). Denna tendens, tillsammans med de absoluta beloppen för räntabiliteten under perioden 2001–2008 (se tabellerna i skälen 105 och 115) ([40]), gör att det är rimligt att anta att den ersättning som betalades till företagen för fullgörandet av den allmänna trafikplikten förblev proportionerlig under de ursprungliga avtalens löptid. Mot bakgrund av ovanstående står kommissionen fast vid sin bedömning i beslutet från 2005, nämligen att stödmottagarnas avkastning hade fastställts till en rimlig nivå.

(173) Med tanke på den direkta kopplingen mellan den ersättning som betalats och den allmänna trafikplikt som fastställdes i de ursprungliga avtalen och därmed ersättningens proportionalitet, drar kommissionen slutsatsen att den ersättning som beviljats för cabotageförbindelserna fram till 2008 utgör befintligt stöd i enlighet med artikel 4.3 i cabotageförordningen.

(174) Eftersom ersättningen för fullgörandet av den allmänna trafikplikten med avseende på cabotageförbindelserna utgör befintligt stöd och tribunalen ogiltigförklarade beslutet från 2005 i dess helhet, inbegripet villkoren för Caremars tillhandahållande av cabotageförbindelser, behöver kommissionen inte göra någon närmare bedömning av huruvida stödmottagaren uppfyllde dessa villkor i genomförandet av beslutet från 2005, eller om villkoren var nödvändiga över huvud taget. Ersättningen för fullgörandet av den allmänna trafikplikten avseende cabotageförbindelserna utgör befintligt stöd, men är inte längre i kraft. Därför är det ingen mening med att kommissionen föreslår Italien lämpliga åtgärder enligt artikel 108.1 i EUF-fördraget, eftersom sådana åtgärder endast skulle ändra stödåtgärden inför framtiden. Av detta följer att det inte heller är någon mening med att kommissionen undersöker förenligheten av sådant befintligt stöd, eftersom det inte längre är i kraft.

5.1.2.2 Internationella förbindelser

(175) Tillhandahållandet av transporttjänster på internationella sjöfartsförbindelser omfattas av tillämpningsområdet för förordning (EEG) nr 4055/86, som inte innehåller någon klausul om undantag för gammal hävd liknande artikel 4.3 i cabotageförordningen.

(176) Enligt artikel 1.1 b i rådets förordning (EU) 2015/1589 ([41]) (nedan kallad *den nya procedurförordningen*) är befintligt stöd ”[…] allt stöd som fanns innan EUF-fördraget trädde i kraft i respektive medlemsstat, det vill säga stödordningar och individuellt stöd som infördes före och som fortfarande är tillämpliga efter EUF-fördragets ikraftträdande i de berörda medlemsstaterna”.

(177) I artikel 4.1 i kommissionens förordning (EG) nr 794/2004 ([42]) (nedan kallad *genomförandeförordningen*) definieras en ändring av befintligt stöd på följande sätt ”Varje ändring, utom ändringar av rent formell eller administrativ art som inte kan påverka bedömningen av stödåtgärdens förenlighet med den gemensamma marknaden. En ökning av den ursprungliga budgeten för en befintlig stödordning med upp till 20 % skall dock inte betraktas som en ändring av befintligt stöd.”

([40]) De absoluta beloppen för räntabiliteten 2001 och 2008 var följande: Saremar – 555 500 euro för 2001 och 855 000 euro för 2008. Toremar – 1 566 700 för 2001 och 1 699 000 euro för 2008. Siremar – 2 194 000 euro för 2001 och 2 060 000 för 2008. Caremar – 1 739 700 euro för 2001 och 1 874 000 euro för 2008. För Adriatica finns uppgifter endast tillgängliga fram till 2004, innan det förvärvades av Tirrenia.

([41]) Rådets förordning (EU) 2015/1589 av den 13 juli 2015 om tillämpningsföreskrifter för artikel 108 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUT L 248, 24.9.2015, s. 9), som från och med den 14 oktober 2015 ersatte procedurförordningen.

([42]) Kommissionens förordning (EG) nr 794/2004 av den 21 april 2004 om genomförande av rådets förordning (EG) nr 659/1999 om tillämpningsföreskrifter för artikel 93 i EG-fördraget (EUT L 140, 30.4.2004, s. 1), ändrad genom förordning (EU) 2015/2282.

(178) Enligt fast rättspraxis ([43]) innebär inte alla ändringar av befintligt stöd att det omvandlas till nytt stöd. Det är endast när ändringen påverkar själva det materiella innehållet i de ursprungliga bestämmelserna som dessa ska anses omvandlas till nytt stöd. Denna bedömning ska göras med utgångspunkt från de bestämmelser som reglerar stödet, dess villkor och avgränsningar ([44]). En förlängning av en stödåtgärd utgör dock nytt stöd ([45]).

(179) Såsom tribunalen erinrade om i domen från 2009 rör ändringar inte innehållet om de inte innebär en ändring av den lagstiftning genom vilken stödet inrättas när det gäller fördelarnas art eller innehållet i den verksamhet som fördelen är tillämplig på ([46]).

Ändringar av systemet för allmännyttiga tjänster

(180) Av de fem regionala företagen i den dåvarande Tirreniagruppen var det bara Adriatica och Saremar som tillhandahöll tjänster på internationella linjer enligt de ursprungliga avtalen.

(181) Här måste kommissionen bedöma huruvida de ersättningar som dessa företag beviljats för tillhandahållandet av internationella sjöfartstjänster utgör nytt eller befintligt stöd i den mening som avses i artikel 1 i den nya procedurförordningen. För att göra detta måste kommissionen kontrollera om stödåtgärden efter fördragets ikraftträdande har påverkats av väsentliga ändringar av fördelens art, det eftersträvade målet, stödmottagaren eller finansieringskällan. Sådana ändringar skulle medföra nytt stöd.

(182) Kommissionen konstaterar att finansieringen av fullgörandet av den allmänna trafikplikten vad beträffar internationella förbindelser har genomgått ett antal väsentliga förändringar av flera aspekter som beskrivs nedan.

a) Stödmottagare

(183) Enligt dekreten från 1936 anförtroddes fyra företag (Italia, Lloyd Triestino, Tirrenia och Adriatica) att tillhandahålla allmännyttiga tjänster i fråga om linjer av nationellt intresse, vilka omfattade både nationella och internationella passagerar- och godslinjer. Dessa dekret innehöll en uttömmande förteckning över företag som anförtrotts driften av linjer av nationellt intresse. De regionala företagen inbegreps och fick i uppdrag att tillhandahålla posttjänster och kommersiella tjänster av rent lokal karaktär först i ett senare skede, nämligen Caremar, Toremar och Siremar enligt lag nr 169/1975 och Saremar enligt lag 856/1986, efter upphävandet av dekret 2081/1936 (se skälen 83 och 88).

b) Linjer

(184) De flesta linjer som omfattas av denna bedömning infördes enligt systemet för allmännyttiga tjänster efter det att EG-fördraget trätt i kraft.

(185) Vad gäller Adriatica fastställdes endast driften av linjen Bari/Durrës uttryckligen i dekreten från 1936. Detta var dock bara en passagerarlinje, medan den förbindelse mellan Bari och Durrës som är föremål för den aktuella bedömningen är en kombinerad linje (passagerar- och godstransport).

(186) Inga linjer från de italienska hamnarna Ancona eller Bari till varken Bar (Montenegro) eller Split (Kroatien) fastställdes i dekreten från 1936. Enligt de italienska myndigheterna började Adriatica trafikera linjen Ancona/Split 1978 och linjen Ancona/Bar 1997.

(187) Trieste/Durrës-förbindelsen infördes 1983 i syfte att utveckla handelsförbindelserna mellan Albanien och länderna i Västeuropa. Ingen linje från Trieste till Albanien fanns med i förteckningarna över de linjer som infördes enligt dekreten från 1936.

([43]) Se dom av den 9 augusti 1994, Namur-Les Assurances du Crédit SA/Office National du Ducroire och Belgiska staten, C-44/93, ECLI:EU:C:1994:311, punkterna 13 och 16, och dom av den 30 april 2002, Gibraltar/kommissionen, de förenade målen T-195/01 och T-207/01, ECLI:EU:T:2002:111, punkt 111.

([44]) Dom av den 9 augusti 1994, Namur-Les Assurances du Crédit SA/Office National du Ducroire och den Belgiska staten, C-44/93, ECLI:EU:C:1994:311, punkt 28, och dom av den 16 december 2010, Nederländerna/kommissionen, de förenade målen T-231/06 och T-237/06, ECLI:EU:T:2010:525, punkt 180. Se även Eftadomstolens dom av den 22 augusti 2011, Konkurrenten.no/ Eftas övervakningsmyndighet, E-14/10, punkt 57.

([45]) Se även dom av den 25 mars 2009, Alcoa Trasformazioni/kommissionen, T-332/06, ECLI:EU:T:2009:79, punkt 132, dom av den 11 juni 2009, Italien/kommissionen, T-222/04, ECLI:EU:T:2009:194, punkterna 99–101, dom av den 20 september 2011, Regione autonoma della Sardegna m.fl./kommissionen, de förenade målen T-394/08, T-408/08, T-453/08 och T-454/08, ECLI:EU:T:2011:493, punkterna 176–179, och dom av den 22 mars 2012, Róbert Sárossy/Europeiska kommissionen, C-200/11 P, ECLI:EU:T:2012:165, punkterna 30–31.

([46]) Punkterna 123–124 i domen från 2009.

(188) Detsamma gäller linjen Brindisi/Korfu/Igoumenitsa/Patras. De italienska myndigheterna kunde inte förse kommissionen med styrkande dokument som tydligt visade när förbindelsen Brindisi/Korfu/Igoumenitsa/Patras inrättades. Italien hävdar att linjen Brindisi/Korfu/Igoumenitsa/Patras omfattas av tillämpningsområdet för dekreten från 1936, eftersom det vid den tidpunkten fanns en särskild förbindelse till Grekland bland linjerna av nationellt intresse inom sektor IV, som angavs i dekret 2081/1936 (som omfattade förbindelser med Grekland, Albanien och Tremitiöarna). Kommissionen kan inte godta de italienska myndigheternas argument. Ingen särskild linje från Brindisi fanns med i förteckningarna över de linjer som infördes enligt dekreten från 1936. Enligt en skrivelse från de italienska myndigheterna av den 29 oktober 2002 infördes linjen Brindisi/Korfu/Igoumenitsa/Patras av Adriatica först 1978. I samma skrivelse förtydligade de italienska myndigheterna att Adriatica aldrig hade drivit förbindelsen Bari-Grekland inom ramen för systemet för allmännyttiga tjänster, utan snarare förbindelsen till Grekland från Brindisi. De italienska myndigheterna ansåg således själva att de två linjerna utgjorde två separata relevanta marknader.

(189) Vad gäller Saremar innefattade den förteckning över linjer av nationellt intresse som fastställdes i dekreten från 1936 en passagerarförbindelse mellan Sardinien och Korsika (La Maddalena/Palau/Bonifacio), som ursprungligen trafikerades av Tirrenia. Den linje som senare trafikerades av Saremar enligt lag nr 856/1986 var däremot en kombinerad linje (passagerar- och godstransport). Förbindelsen Santa Teresa di Gallura/Bonifacio som bedöms i detta beslut fanns inte med i förteckningen över linjer av nationellt intresse.

(190) Kommissionen konstaterar dessutom att efter 1989 angavs inte längre de linjer som skulle trafikeras i lagstiftningen, eftersom de enligt lag 160/1989 skulle fastställas av myndigheterna på grundval av tekniska förslag från företagen.

c) Finansieringsordningens varaktighet

(191) Såsom redan har nämnts ovan anförtroddes fyra nyinrättade företag (Italia, Lloyd Triestino, Tirrenia, Adriatica) enligt dekreten från 1936 ett uppdrag med en löptid på tjugo år för att trafikera vissa linjer av nationellt intresse. Dekreten föreskrev även en möjlighet att bevilja aktörerna bidrag under samma period på grundval av avtal om allmän trafik.

(192) Dekreten från 1936 innehöll inga bestämmelser om förlängning av avtalen om allmän trafik eller om den ersättning som aktörerna skulle beviljas för att tillhandahålla tjänsterna i fråga efter den ursprungliga tjugoårsperioden. Avtalen löpte ut den 31 december 1956 och förlängdes flera gånger fram till dess att lag 600/1962 trädde i kraft.

(193) Enligt lag 600/1962 kunde nya avtal om allmän med en löptid på tjugo år ingås. I lagen angavs också de linjer av nationellt intresse som skulle trafikeras samt den ersättning som varje företag skulle beviljas för att trafikera linjerna.

(194) Genom lag 684/1974 infördes en annan löptid, beroende på typ av tjänst: godslinjer kunde finansieras i högst fem år, medan passagerarlinjer kunde finansieras i högst tre år (endast förbindelser med de italienska öarna kunde få ersättning under en ytterligare tjugoårsperiod, men detta rörde inte internationella förbindelser).

(195) Genom lag 856/1986 infördes ytterligare ändringar av systemet för allmännyttiga tjänster. Genom artikel 13.4 i lag 856/1986 blev reglerna i artiklarna 8 och 9 i lag 684/1974, och senare ändringar, tillämpliga på kombinerade linjer som existerade den 1 januari 1986 och trafikerades av Adriatica mellan den västra och östra kusten i centrala och södra Adriatiska havet samt mellan Joniska havet och östra delen av Medelhavet. Till följd av detta fick Adriatica ersättning för driften av internationella förbindelser på grundval av avtal om allmän trafik med en löptid på tjugo år. Lagen klargjorde inte vilka regler som gällde för de internationella linjer som trafikerades av Saremar. Kommissionen konstaterar dock att driften av denna linje behandlades som en cabotageförbindelse i de ursprungliga avtalen, som föreskrev att den skulle finansieras under en tjugoårsperiod, precis som alla andra cabotageförbindelser som anförtrotts åt Saremar.

(196) I lag 856/1986 klargjordes att godstransportlinjer som gick med förlust endast kunde beviljas statligt ekonomiskt stöd under en femårsperiod (med början den 1 januari 1985 eller från det att ett nytt fartyg köpts in).

d) Budgetanslag

(197) Såsom nämns ovan föreskrevs ingen total budget för finansieringsordningen i dekreten från 1936.

(198) I artikel 6 i lag 600/1962 fastställdes däremot ett totalt budgetanslag, som var föremål för begränsade justeringar enligt artiklarna 7 och 8 i lagen.

(199) De senare lagarna föreskrev inga totala budgetanslag för de olika finansieringsordningar som de rörde.

e) Beräkning av ersättningsbeloppet

(200) Systemet för att beräkna bidragen ändrades flera gånger. Från en ersättning som beräknades utifrån uppskattade kostnader och intäkter som fastställdes i avtal om allmännyttiga tjänster och sågs över vart fjärde år (dekreten från 1936), utvecklades bidraget till ett fast bidrag som var föremål för begränsade justeringar enligt artiklarna 7 och 8 i lag nr 600/1962, i syfte skapa ett effektivitetsincitament för företaget.

(201) Genom lag 684/1974, som genomfördes genom dekret 501/1979, infördes därefter en åtskillnad mellan godslinjer (artikel 4), passagerarlinjer (artikel 6) och förbindelser mellan större och mindre italienska öar (artikel 8). På grundval av detta:

— När det gäller förbindelserna med de italienska öarna kunde storleken på det statliga bidraget som fastställdes i avtal om allmännyttiga tjänster med en löptid på tjugo år ses över årligen om åtminstone en av de kostnadsposter som beaktats i beräkningen visade en variation större än 5 % jämfört med föregående år.

— För passagerarlinjer kunde företagen Italia, Lloyd Triestino, Adriatica och Tirrenia enligt årliga avtal beviljas ersättning för sjöfartstjänster som de tillhandahållit under de tre år som de fått på sig för att upphöra med verksamheterna. De årliga ersättningarna skulle fastställas på grundval av förväntade kostnader och intäkter och syfta till att säkerställa företagens ekonomiska balans. I detta syfte kunde ersättningen ses över i slutet av året.

— Vad gäller godslinjer kunde företagen i den dåvarande Finmaregruppen som antingen startade nya sjöfartslinjer eller trafikerade befintliga linjer beviljas en statlig ersättning under en period av högst fem år som syftade till att säkerställa företagens ekonomiska balans. Ersättningen skulle ses över den 30 juni varje år. Ersättning för driften av befintliga linjer beviljades endast enligt årliga avtal.

(202) När det gäller passagerar- och godstrafik föreskrev lag 684/1974 och dekret 501/1979 varken en effektiv incitamentmekanism eller en möjlighet att ge aktören en rimlig vinst på de allmännyttiga tjänster som tillhandahållits. I lag 684/1974, som genomfördes genom dekret 501/1979, infördes för första gången en åtskillnad mellan gods- och passagerarlinjer och skilda ersättningsmekanismer fastställdes för de två typerna av tjänster. Denna lag klargjorde inte vilken mekanism som var tillämplig på kombinerade linjer (gods- och passagerartransport).

(203) Lag 856/1986 medförde ytterligare ändringar av ersättningsmekanismen. När det gäller godslinjer av betydelse för den nationella ekonomin kunde ett femårigt uppstartsbidrag beviljas enligt artikel 2 under en period av högst fem år (från och med den 1 januari 1985). Med avseende på de kombinerade förbindelserna mellan den västra och östra kusten i centrala och södra Adriatiska havet samt mellan Joniska havet och östra delen av Medelhavet som existerade den 1 januari 1986 och trafikerades av Adriatica, skulle utjämningsbidraget enligt artiklarna 11 och 13 i lag 856/1986 beräknas på grundval av skillnaden mellan intäkterna och de kostnader som uppkommit i samband med tillhandahållandet av tjänsten, som fastställdes enligt genomsnittliga och objektiva parametrar och måste innefatta en rimlig räntabilitet. Avtalen om allmän trafik måste innehålla uppgifter om de poster som skulle beaktas vid beräkningen av bidraget, tillsammans med en fullständig förteckning över de subventionerade linjerna, de fartyg som skulle användas samt turtätheten. Bidragen skulle godkännas av ministeriet för handelsflottan, statens aktier och finansministeriet.

(204) Lag 856/1986 klargjorde inte vilken ersättningsmekanism som var tillämplig på förbindelsen mellan Sardinien och Korsika, som Tirrenia överförde till Saremar. I det ursprungliga avtalet behandlades denna linje dock som en cabotageförbindelse och finansierades således enligt samma regler.

(205) Enligt artikel 9.1 i dekretlag 77/1989 omfattades de linjer som ansågs vara väsentliga för att säkerställa passagerar- och godstransporttjänster, som skulle fastställas av staten på förslag från de berörda företagen, av ett utjämningsbidrag från och med den 1 januari 1990. Vad gäller förbindelserna med öar skulle storleken på utjämningsbidraget fastställas i avtalen om allmän trafik, med de taxor som det nationella järnvägsföretaget (Ferrovie dello Stato) tillämpade på likvärdiga tjänster och sträckor som referens.

f) Uppsägning av avtal om allmännyttiga tjänster och upphävande av lagstiftning

(206) Alla avtal om allmännyttiga tjänster i fråga om passagerar- och godstransport som ingåtts enligt dekreten från 1936 ([47]) sades upp 1962 och ersattes med nya avtal som grundade sig på den nya rättsliga ramen.

Slutsats om den ersättning som beviljats för internationella förbindelser

(207) Kommissionen kan inte godta de italienska myndigheternas argument att de bidrag som betalats till Adriatica och Saremar för driften av internationella förbindelser bör klassificeras som befintligt stöd på grund av att systemet för allmännyttiga tjänster infördes innan EG-fördraget och cabotageförordningen trädde i kraft.

(208) Hänvisningen till cabotageförordningen är irrelevant eftersom denna förordning inte rör internationella förbindelser.

(209) Mot bakgrund av de faktorer som beskrivs ovan (skälen 180–206) anser kommissionen dessutom att den ursprungliga stödordningen genomgick flera väsentliga ändringar som påverkade dess natur och att den därmed blev en helt ny stödordning. Dessa ändringar omfattar många, om inte alla, de väsentliga delarna av den ursprungliga rättsliga ram som inrättades genom dekreten från 1936, och omvandlade ramen fullständigt.

(210) För det första stämmer det inte att de flesta av de internationella förbindelser som granskas i detta beslut började trafikeras innan EG-fördraget trädde i kraft. Det enda undantaget är linjen Bari/Durrës som trafikerades av Tirrenia. Kommissionen konstaterar dock att förbindelsen Bari/Durrës, som omfattas av denna bedömning, är en kombinerad linje (passagerar- och godtransport9, medan den förbindelse som ingick i förteckningen över linjer av nationellt intresse endast var en passagerarlinje. Den passagerarlinje som förbinder Sardinien med Korsika som angavs i förteckningen över linjer av nationellt intresse var dessutom La Maddalena/Palau/Bonifacio, som ursprungligen trafikerades av Tirrenia. Kommissionen konstaterar att de kombinerade linjer som därefter trafikerades av Saremar, och inrättades genom artikel 15 i lag 856/1986, var två andra linjer, nämligen La Maddalena/Palau och Santa Teresa di Gallura/Bonifacio.

(211) För det andra upphävdes den rättsliga grunden för att bevilja ersättning för drift av internationella linjer efter det att EG-fördraget trätt i kraft.

(212) För det tredje gjordes omfattande ändringar av mekanismen för att beräkna storleken på ersättningen för tillhandahållandet av linjerna enligt systemet för allmännyttiga tjänster, inbegripet vinstmarginal, samt översynen av denna, vid ett flertal tillfällen.

(213) För det fjärde förlängdes den period som ersättning kunde beviljas för vid upprepade tillfällen.

(214) För det femte fastställdes inte de budgetmedel som skulle anslås för finansieringen av de allmänna trafikförbindelserna 1936. Ett totalt belopp infördes för första gången 1962, men drogs tillbaka 1974.

(215) För det sjätte blev den ersättningsmekanism för cabotagelinjer som fastställdes i artiklarna 8 och 9 i lag 684/1974 tillämpliga på de internationella linjer som trafikerades av Adriatica först genom artikel 13.4 i lag 856/1986. I detta sammanhang påpekar kommissionen att även om den kostnadsbaserade ersättning som beviljades enligt lag 684/1974 har likheter med den ersättning som baserades på metoden enligt dekreten från 1936, kan detsamma inte sägas om den ram som infördes genom lag 600/1962, som innebar att ett fast belopp som fastställdes i förväg beviljades och omfattade effektivitetsincitament, och var tillämplig i nästan tretton år.

(216) De italienska myndigheterna hävdade att de ändringar som infördes efter EG-fördragets ikraftträdande syftade till att begränsa storleken på det statliga bidraget. De faktorer som anges i skälen 209–215 visar dock att ändringarna inte bara ledde till en minskning av ersättning som företagen beviljades, utan även ändrade stödåtgärdens natur i grunden. Alla dessa ändringar kunde i själva verket påverka ersättningens förenlighet med den inre marknaden, eftersom de ändrade ersättningens eventuella inverkan på konkurrensen. I stället för att behålla ersättningsmekanismen som den var inrättade Italien sammanfattningsvis flera olika ersättningssystem för allmän trafik på internationella förbindelser efter det att EG-fördraget hade trätt i kraft.

([47]) Dekret 2081/1936 upphävdes 1974 och dekret nr 2082/1936 upphävdes 2008.

(217) När det gäller de synpunkter som framförts av de stödmottagare som omfattas av granskningen konstaterar kommissionen att dessa synpunkter i stor utsträckning sammanfaller med de italienska myndigheternas synpunkter. Enligt stödmottagarna hade kommissionen underförstått godkänt åtgärderna i fråga genom att skjuta upp inledandet av det formella granskningsförfarandet under en lång tid efter det att den hade informerats om bidragen till företagen i Tirreniagruppen.

(218) I avsaknad av en förhandsanmälan i den mening som avses i artikel 108.3 i EUF-fördraget innebär inte det faktum att kommissionen eventuellt kände till olika lagstiftningstexter om årliga bidrag för driften av sjöfartstjänster och de ursprungliga avtalen inte att den har gett sitt underförstådda godkännande. Det faktum att kommissionen är medveten om en viss åtgärd och inte vidtar åtgärder i detta avseende kan inte i sig påverka klassificeringen av stödet som befintligt eller nytt stöd ([48]).

(219) Mot bakgrund av ovanstående anser kommissionen att den ersättning som beviljats för driften av internationella förbindelser utgör nytt stöd i den mening som avses i artikel 1 i den nya procedurförordningen.

5.1.3 *Stödets förenlighet*

5.1.3.1 Allmän ram

(220) I artikel 106.2 i EUF-fördraget anges följande: ”Företag som anförtrotts att tillhandahålla tjänster av allmänt ekonomiskt intresse eller som har karaktären av fiskala monopol ska vara underkastade reglerna i fördragen, särskilt konkurrensreglerna, i den mån tillämpningen av dessa regler inte rättsligt eller i praktiken hindrar att de särskilda uppgifter som tilldelats dem fullgörs. Utvecklingen av handeln får inte påverkas i en omfattning som strider mot unionens intresse.”

(221) Den artikeln innebär ett undantag från förbudet mot statligt stöd i artikel 107 i EUF-fördraget i den mån stödet är nödvändigt och proportionellt och att avsaknad av stöd skulle hindra fullgörandet av tjänster av allmänt ekonomiskt intresse under godtagbara ekonomiska förhållanden. Enligt artikel 106.3 i EUF-fördraget ska kommissionen säkerställa att den artikel tillämpas, bland annat genom att ange under vilka omständigheter den anser att nödvändighets- och proportionalitetskriterierna är uppfyllda.

(222) Europeiska unionens rambestämmelser för statligt stöd i form av ersättning för offentliga tjänster (2011) (nedan kallade *rambestämmelserna för ersättning för tjänster av allmänt ekonomiskt intresse från 2012*) och kommissionens beslut 2012/21/EU ([49]) (nedan kallat *beslutet om tjänster av allmänt intresse från 2012*) trädde i kraft den 31 januari 2012. Från och med detta datum måste stöd i form av ersättning för allmännyttiga tjänster granskas mot bakgrund av beslutet om tjänster av allmänt intresse från 2012 och kriterierna i rambestämmelserna för ersättning för tjänster av allmänt ekonomiskt intresse från 2012.

(223) Rambestämmelserna för ersättning för tjänster av allmänt ekonomiskt intresse från 2012 är tillämpliga på allt olagligt stöd som beviljats före deras ikraftträdande, om vilket kommissionen fattar beslut efter den 31 januari 2012, med undantag för bestämmelserna i punkterna 14, 19, 20, 24, 39 och 60 (se punkt 69 i rambestämmelserna). Förenligheten av den ersättning som de regionala företagen beviljades fram till dess att de ursprungliga avtalen löpte ut den 31 december 2008 omfattas följaktligen av tillämpningsområdet för rambestämmelserna för ersättning för tjänster av allmänt ekonomiskt intresse från 2012 och ska bedömas på grundval av de berörda bestämmelserna däri, nämligen följande:

a) Stödet bör beviljas för en verklig och korrekt definierad tjänst av allmänt ekonomiskt intresse enligt artikel 106.2 i EUF-fördraget.

b) Tillhandahållandet av tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse ska anförtros det berörda företaget genom en eller flera officiella handlingar. I denna handling eller dessa handlingar måste följande anges: Innebörden av skyldigheterna i samband med tillhandahållandet av allmännyttiga tjänster och skyldigheternas varaktighet. Företaget och, i förekommande fall, det berörda territoriet. Innebörden av exklusiva eller särskilda rättigheter som beviljats företagen. Beskrivning av kompensationsmekanismen och parametrar för att beräkna, övervaka och se över ersättningen. Åtgärder för att undvika och återkräva eventuell överkompensation.

([48]) Dom av den 4 september 2009, Italien/kommissionen, T-211/05, ECLI:EU:T:2009:304, punkterna 76–78 och dom av den 21 juli 2011, Alcoa Trasformazioni, C-194/09 P, ECLI:EU:C:2011:497, punkt 127.

([49]) Kommissionens beslut 2012/21/EU av den 20 december 2011 om tillämpningen av artikel 106.2 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt på statligt stöd i form av ersättning för allmännyttiga tjänster som beviljas vissa företag som fått i uppdrag att tillhandahålla tjänster av allmänt ekonomiskt intresse (EUT L 7, 11.1.2012, s. 3).

c) Ersättningen får inte överstiga vad som krävs för att täcka nettokostnaden för att fullgöra skyldigheterna i samband med tillhandahållandet av allmännyttiga tjänster, inklusive en rimlig vinst.

(224) Enligt de ursprungliga avtalen skulle förpliktelserna i fråga om linjer och hamnar som skulle trafikeras, kapaciteten hos de fartyg som användes för de berörda sjöfartsförbindelserna, turtätheten och taxorna fastställas i detalj i femårsplaner som stödmottagarna lämnade in för myndigheternas godkännande. På grundval av detta anser kommissionen att de förpliktelser vid allmän trafik som företagen ålagts härrörde från de ursprungliga avtal som ingicks med den italienska staten i juli 1991, såväl som den rättsliga ram som beskrivs ovan och femårsplanerna.

(225) I femårsplanerna fastställdes de hamnar som skulle trafikeras, turtäthet vid hög- och lågsäsong samt den typ av fartyg som skulle användas för varje linje. Detta nät av tjänster kunde dock anpassas under femårsperioden för att bemöta förändringar i efterfrågan på linjerna i fråga. De upplysningar som lämnades in av de italienska myndigheterna visade att endast de berörda lokalsamhällena kunde ansöka hos transportministeriet om att få anpassa turtätheten eller tidtabellerna. Dessa ansökningar bedömdes sedan individuellt på interministeriell nivå, bland annat med hänsyn till deras ekonomiska inverkan på det berörda företagets driftskostnader. Alla ändringar av nätet av tjänster under femårsperioden omfattades därför av ett administrativt beslut riktat till stödmottagarna.

(226) Vid tidpunkten för antagandet av beslutet från 2005 hade kommissionen lämnat in de två första femårsplanerna till kommissionen, som omfattade perioden 1990–1994 respektive 1995–1999. Den tredje planen (som omfattade perioden 2000–2004) hade ännu inte godkänts vid tidpunkten för antagandet av beslutet från 2005. Enligt ett ministerdekret av den 8 mars 2000 fick företagen fortsätta att tillhandahålla den allmännyttiga tjänsten enligt de villkor som överenskommits i femårsplanen 1994–1999 som var i kraft 1999, i väntan på antagandet av femårsplanen 2000–2004.

(227) Såsom nämns ovan bekräftade Italien efter det att beslutet från 2005 ogiltigförklarades genom domen från 2009 att inga femårsplaner till slut hade antagits för perioderna 2000–2004 och 2005–2008. Enligt de italienska myndigheterna överenskoms ändringar från fall till fall av de förpliktelser vid allmän trafik som aktörerna ålagts i syfte att bättre anpassa tjänsterna till lokalbefolkningens behov, dock utan några väsentliga ändringar av systemet för allmännyttiga tjänster.

(228) Kommissionen konstaterar följaktligen att inga väsentliga ändringar gjordes av systemet för allmännyttiga tjänster jämfört med den situation som redovisades i femårsplanen 1994–1999, och förutsätter därför att företagen fortsatte att tillhandahålla tjänsterna enligt i stort sett samma förpliktelser vid allmän trafik när det gäller tidtabeller, turtäthet, fartyg och taxor fram till dess att de ursprungliga avtalen löpte ut.

5.1.3.2 Verklig och korrekt definierad tjänst av allmänt ekonomiskt intresse

(229) Enligt punkterna 12 och 13 i rambestämmelserna för ersättning för tjänster av allmänt ekonomiskt intresse från 2012 ska stödet beviljas för en verklig och korrekt definierad tjänst av allmänt ekonomiskt intresse. I synnerhet kan inte medlemsstater förena särskilda skyldigheter i samband med tillhandahållande av allmännyttiga tjänster för tjänster som redan tillhandahålls eller kan tillhandahållas på ett tillfredsställande sätt (t.ex. pris, objektiva kvalitetsegenskaper, kontinuitet och tillgång till tjänsten) och på villkor som är förenliga med allmänintresset, som de fastställts av staten, av företag som bedriver sin verksamhet under normala marknadsförhållanden.

(230) I avsaknad av särskilda unionsbestämmelser som fastställer räckvidden för tjänster av allmänt ekonomiskt intresse har medlemsstaterna stor handlingsfrihet när det gäller att definiera en viss tjänst som en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse. Kommissionen kan följaktligen endast ifrågasätta definitionen av sådana tjänster i händelse av ett uppenbart fel ([50]).

([50]) Se punkt 46 i kommissionens meddelande om tillämpningen av Europeiska unionens regler om statligt stöd på ersättning för tillhandahållande av tjänster av allmänt ekonomiskt intresse (EUT C 8, 11.1.2012, s. 4).

(231) Följande anges i artikel 1.1 i förordning (EEG) nr 4055/86: ”Frihet att utföra sjötransporter mellan medlemsstater och mellan medlemsstater och tredje land skall gälla för medborgare i medlemsstater med hemvist i en annan medlemsstat än den person för vilken sjötransporten utförs.” Till skillnad från cabotageförordningen ([51]) innehåller förordning (EEG) nr 4055/86 dock inga undantag från principen om frihet att utföra internationella sjöfartstjänster.

(232) Oavsett om det saknas en uttrycklig bestämmelse som reglerar medlemsstaternas möjligheter att ingå avtal om allmän trafik med avseende på sjöfartstjänster mellan medlemsstaterna eller mellan medlemsstater och tredjeländer, anser kommissionen att förordning (EEG) nr 4055/86 inte förhindrar medlemsstaterna att vidta sådana åtgärder. Följande anges i punkt 9 andra stycket i gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till sjötransport (nedan kallade *riktlinjerna för sjötransport*) ([52]): ”Om en internationell transporttjänst krävs för att möta tvingande behov av allmänna transporter, får man enligt kommissionen införa allmän trafikplikt eller sluta avtal om allmän trafik under förutsättning att all ersättning utbetalas i enlighet med ovannämnda bestämmelser och förfaranden i fördraget [fördragets bestämmelser och förfaranden för statligt stöd såsom de tolkas av domstolen].”

(233) Kommissionen kommer därför att begränsa sin bedömning till frågan om huruvida Italien ansåg att de internationella transportförbindelser som trafikerades av Adriatica och Saremar var nödvändiga för att tillgodose tvingande behov av allmänna transporter.

Internationella linjer trafikerade av Adriatica

(234) Adriatica trafikerade internationella linjer mellan Italien och Grekland, Albanien, Montenegro respektive Kroatien.

(235) Kommissionen måste bedöma om det fanns konkurrerande aktörer som tillhandahöll tjänster som liknade eller var jämförbara med de som tillhandahölls av den offentliga aktören och som uppfyllde de krav som fastställts av de italienska myndigheterna. De italienska myndigheterna har inte informerat kommissionen om några väsentliga ändringar av den allmänna trafikplikten eller konkurrenssituationen på dessa linjer efter ogiltigförklaringen av beslutet från 2005.

(236) Såsom beskrivs nedan anförtroddes Adriatica en uppgift av allmänt intresse som medförde kostnader som företaget inte skulle ha ådragit sig om det hade agerat enligt sitt eget kommersiella intresse.

— Italien/ Grekland

(237) Sjöfartsförbindelsen Brindisi/Korfu/Igoumenitsa/Patras förband unionens centrala regioner med ett av dess perifera områden och var en linje av avgörande betydelse för kommersiella och turisttransporter, särskilt om man tar hänsyn till den politiska instabilitet som orsakade avbrott i alternativa markbundna förbindelser.

(238) Denna sjöfartsförbindelse är sedan 1977 på gemensam begäran av de italienska och de grekiska myndigheterna, införd i förteckningen över järnvägslinjer och bil- eller sjötransporttjänster som omfattas av den internationella konventionen om befordran med järnväg av resande och resgods (CIV) av den 7 februari 1970. För att kunna tillhandahålla de sjöfartstjänster som erbjöds på denna linje anslöt sig Adriatica till Eurail.

(239) Upplysningar som kommissionen fick vid mötet den 26 oktober 2001 visade att Adriatica mellan 1992 och 1999 i genomsnitt gjorde 265 turer per år på denna linje, och i genomsnitt transporterade 161 440 passagerare, 24 376 fordon och 104 437 längdmeter gods per år. Såsom de italienska myndigheterna uppgav i en skrivelse av den 17 februari 2004 kunde ingen av Adriaticas konkurrenter tillhandahålla en tjänst som gav samma garantier vad gällde kvaliteten på de använda fartygen, regelbundenhet, turtäthet och andra aspekter mellan 1996 och 1999.

([51]) Enligt artikel 4 i cabotageförordningen får medlemsstaterna ingå avtal om allmän trafik med rederier som utför regelbundna transporttjänster till, från och mellan öar, eller ange förpliktelser vid allmän trafik som villkor för rätten att tillhandahålla sådana cabotagetjänster. I artikel 4.2 i den förordningen fastställs också att medlemsstaterna när de ålägger förpliktelser vid allmän trafik ska begränsa sig till krav om vilka hamnar som ska anlöpas, regelbundenhet, kontinuitet, turtäthet, kapacitet att utföra tjänsten, fraktsatser och bemanning av fartyget. Om detta är tillämpligt måste en eventuell ersättning för förpliktelser vid allmän trafik vara tillgänglig för alla rederier inom unionen.

([52]) Meddelande C(2004) 43 från kommissionen – Gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till sjötransport (EUT C 13, 17.1.2004, s. 3).

(240) Adriatica trafikerade denna linje fram till slutet av 1999. I slutet av femårsplanen 1995–1999 lade Adriatica ned trafiken med sina egna fartyg på förbindelsen Brindisi/Korfu/Igoumenitsa/Patras, vilket innebar att de statliga bidragen för driften av denna linje upphörde. För att garantera de persontrafiktjänster mellan Brindisi och Patras som omfattades av CIV-konventionen ingick Adriatica mellan 2000 och 2004 kontraktsmässiga överenskommelser med andra rederier.

(241) Kommissionen anser att de italienska myndigheterna hade rätt att täcka driftsunderskotten för reguljära linjetrafiktjänster till hamnar som trafikerade avlägsna områden i unionen, där marknadskrafterna inte säkerställde en tillräcklig servicenivå. På grundval av ovanstående anser kommissionen att det i princip var motiverat att bevilja statliga bidrag för driften av denna linje.

(242) Kommissionen drar slutsatsen att Adriaticas tillhandahållande av sjöfartsförbindelser mellan Italien och Grekland utgjorde en verklig tjänst av allmänt ekonomiskt intresse.

— Italien/Albanien

(243) Förbindelserna med Albanien startade 1983, då Adriatica enligt ett bilateralt avta mellan Italien och Albanien från 1983 ([53]), började trafikera den kombinerade passagerar- och godslinjen Trieste/Durrës. Mellan 1991 och 1998 ökade trafiken mellan Italien och Albanien exponentiellt: från 20 096 passagerare 1991 till 357 078 passagerare 1999. De förbindelser som trafikerades av Adriatica (Trieste/Durrës, Ancona/Durrës och Bari/Durrës) var nödvändiga för att tillgodose lokalbefolkningens transportbehov, särskilt bland låginkomstgrupper, och för att upprätthålla goda grannförbindelser med Albanien. Italiens intresse för goda grannförbindelser förklaras av de starka historiska, politiska och ekonomiska banden mellan de två länderna, de flera hundratusentals albaner som invandrade till Italien under 1900-talet och de få italienska bosättare som levde i Albanien fram till 1992. Under 1990-talet spelade Adriaticas färjor dessutom en central roll i det logistiska och humanitära stöd som Italien gav Albanien under den politiska krisen i landet efter det att regimen kollapsat.

(244) Adriatica måste uppfylla villkor i fråga om vilka linjer som skulle trafikeras, turtäthet och tillämpliga taxor (som fastställdes i förväg av Italien) samt de fartyg/färjor som skulle användas, vilka måste godkännas av den italienska förvaltningen.

(245) På linjen Trieste/Durrës route (25 timmars restid) hade Adriatica ingen konkurrens. Under perioden 1995–1998 trafikerade Adriatica linjen två gånger i veckan året runt med färjor som transporterade både passagerare och gods. Den högsta kapacitet som tillhandahölls var 800 passagerare per avgång. Efter en ändring av femårsplanen 1995–1999, som godkändes genom ett ministerdekret av den 17 juli 1998, tillhandahöll Adriatica endast godstransporttjänster på denna linje under 1999. Från och med år 2000 (dvs. efter det att den andra femårsplanen hade avslutats) beslutade Italien att lägga ned linjen eftersom trafikefterfrågan började minska och det stod klart att privata aktörer som gick in på marknaden kunde tillhandahålla tillräckliga tjänster på linjen.

(246) På linjen Ancona/Durrës (18–19 timmars restid) hade Adriatica ingen konkurrens. Enligt femårsplanen 1995–1999 skulle Adriatica trafikera denna linje två gånger i veckan. Under 2001 trafikerade Adriatica linjen fyra gånger i veckan med färjor som transporterade både passagerare och gods. Den högsta kapacitet som tillhandahölls var 800–1 080 passagerare (beroende på typ av färja) per avgång. Linjen trafikerades fram till 2004, då Adria Ferries gick in på marknaden med tillräckligt med kapacitet för att tillgodose marknadens efterfrågan (företaget använde en färja med kapacitet på 800 passagerare och 25 lastbilar).

(247) På linjen Bari/Durrës route (åtta restimmar) konkurrerade Adriatica med andra aktörer (från EU och tredjeländer), som dock använde gamla fartyg och vars tjänster inte garanterade den regelbundenhet och tillförlitlighet som krävdes för att tillgodose befolkningens behov. Enligt femårsplanen 1995–1999 skulle Adriatica trafikera denna linje fyra gånger i veckan. Under 1998 trafikerade Adriatica denna linje tre gånger i veckan efter en ändring av den plan som godkänts av ministeriet. Den högsta kapacitet som tillhandahölls var 1 080 passagerare per avgång. Uppgifter om efterfrågan under 2001 visar att Adriatica var det enda företag som trafikerade linjen som kunde tillgodose hela efterfrågan året runt (dvs. 530 passagerare per dag under lågsäsong och 1 050 passagerare per dag under högsäsong). Adriaticas priser låg inte heller lägre än konkurrenternas kostnader. De upplysningar som de italienska myndigheterna lämnade efter tribunalens ogiltigförklaring av beslutet från 2005 visar att resultaten för Bari/Durrës-linjen var positiva under perioden 2004–2008. Även om de italienska myndigheterna inte kunde lämna uppgifter per linje för åren 2002–2003 bekräftade de i sitt svar av den 21 december 2018 att Adriatica inte fick någon ersättning för linjen under perioden 2002–2008.

([53]) Enligt artikel 5 i protokollet anförtroddes Adriatica och det albanska företaget Transship uppdraget att organisera arrangemangen för tjänster på linjen.

(248) Kommissionen konstaterar att Adriatica var det enda företag som kunde säkerställa regelbundna och tillförlitliga tjänster avseende passagerarfärjor och godstransport på linjerna Trieste/Durrës (fram till 2000), Ancona/Durrës (fram till 2004) och Bari/Durrës (fram till årsslutet 2001) och att de sjöfartstjänster som tillhandahölls av Adriatica på dessa linjer utgjorde verkliga tjänster av allmänt ekonomiskt intresse. Vad gäller de tjänster som Adriatica tillhandahöll på linjen Bari/Durrës under perioden 2002–2008 är det inte nödvändigt att bedöma förekomsten av verkliga tjänster av allmänt ekonomiskt intresse för denna period, eftersom Adriatica inte beviljades något stöd för tillhandahållandet av dessa tjänster.

— Italien/Montenegro

(249) På förbindelsen mellan Italien och Montenegro trafikerade Adriatica linjerna Ancona/Bar och Bari/Bar. Adriatica startade båda dessa förbindelser 1997 på grundval av en begäran från Montenegros myndigheter om en regelbunden sjöfartsförbindelse mellan landets kommersiella hamn och de norra och södra delarna av Italien. Förbindelsen lades ned 1999 till följd av kriget i Kosovo. Vid den tidpunkten hade Italien ett intresse av att säkerställa regelbundna förbindelser till och från Montenegro för att stärka det regionala samarbetet och stödja demokratiseringsprocessen i staterna i den federala republiken Jugoslavien (dvs. Serbien och Montenegro). Bar var den federala republiken Jugoslaviens enda förbindelse med havet.

(250) Sjöfartsförbindelsen Ancona/Bar återupptogs år 2000 efter en begäran från Montenegros myndigheter, som 2001 till och med efterfrågade tätare turer för de tjänster som tillhandahölls av Adriatica. Adriatica hade aldrig någon konkurrens på denna linje, som företaget trafikerade fram till 2004.

(251) Sjöfartsförbindelsen Bari/Bar trafikerades endast av Adriatica 1997 och 1998. På denna linje hade Adriatica konkurrens från två aktörer (ett färjeföretag som ägdes av den montenegrinska staten och en slovensk aktör). De kunde dock inte tillhandahålla samma garantier för fartygens kvalitet.

(252) Mot bakgrund av detta konstaterar kommissionen att de sjöfartstjänster som Adriatica tillhandahöll mellan Italien och Montenegro utgjorde verkliga tjänster av allmänt ekonomiskt intresse, eftersom Adriatica var det enda företag som kunde säkerställa regelbundna och tillförlitliga tjänster avseende passagerarfärjor och godstransport på dessa linjer.

— Italien/Kroatien

(253) På förbindelsen mellan Italien och Kroatien trafikerade Adriatica linjerna Ancona/Split och Bari/Dubrovnik.

(254) Driften av sjöfartsförbindelsen Ancona/Split mellan Italien och Kroatien, som 1960 överläts till privata aktörer, överfördes till Adriatica genom lag nr 42 av den 27 februari 1978. Av de upplysningar som lämnats av de italienska myndigheterna framgick att tjänsterna avbröts 1991 för att därefter återupptas 1994 på uttrycklig begäran av Kroatiens regering. Italien hade dessutom ett intresse av att säkerställa regelbundna förbindelser med Kroatien (särskilt med regionen Dalmatien), med tanke på de många italienare och personer med italienskt ursprung som bodde i regionen. Trots de variationer som orsakades av Kosovokrisen utvecklades trafiken utvecklats avsevärt sedan 1994. Adriatica gjorde två dagliga turer året runt med hjälp av ett kombifartyg. De andra aktörerna (en aktör från Kroatien, en från Liberia och en EU-aktör) trafikerade linjen i huvudsak bara under sommarsäsongen och uppfyllde inte alla de tjänstekrav som ställdes av de italienska myndigheterna inom ramen för avtalet. Linjen lades ned 2006.

(255) Adriatica trafikerade endast sjöfartsförbindelsen Bari/Bar under 1997 och 1998. Den enda konkurrenten på denna linje var det statsägda kroatiska färjeföretaget.

(256) Mot bakgrund av detta konstaterar kommissionen att de sjöfartstjänster som Adriatica tillhandahöll mellan Italien och Kroatien utgjorde verkliga tjänster av allmänt ekonomiskt intresse, eftersom Adriatica var det enda företag som kunde säkerställa regelbundna och tillförlitliga tjänster avseende passagerarfärjor och godstransport på dessa linjer.

Internationella linjer trafikerade av Saremar

(257) Saremar trafikerade den internationella förbindelsen Santa Teresa di Gallura/Bonifacio mellan Sardinien och Korsika.

(258) Kommissionen anser att Saremars drift av linjen Sardinien/Korsika (Santa Teresa/Bonifacio) tillgodoser ett verkligt behov som marknaden inte skulle kunna ha tillgodosett på egen hand.

(259) På denna linje utförde Saremar två dagliga turer tur och retur året runt med hjälp av ett kombifartyg som hade en total kapacitet på 560 passagerare och 51 motorfordon. Av de upplysningar som lämnats av de italienska myndigheterna framgick att det rör sig om gränsöverskridande kortdistansförbindelse (10 sjömil) av huvudsakligen lokalt intresse för de sardiska och de närliggande korsikanska samhällena. Linjeförbindelsen mellan Santa Teresa och Bonifacio innebar främst att man kunde garantera rörligheten för gränsarbetare mellan södra Korsika och norra Sardinien. De upplysningar som lämnats av de italienska myndigheterna visade att en sådan förbindelse uttryckligen hade begärts av de lokala myndigheterna på Sardinien respektive Korsika.

(260) Den tjänst som konkurrenten tillhandahöll uppfyllde inte de italienska myndigheternas krav på regelbundenhet och turtäthet. Aktören i fråga var dessutom inte aktiv under hela lågsäsongen.

(261) På grundval av ovanstående anser kommissionen att målet, som är ett uttryck för ett legitimt allmänt intresse, det vill säga att under hela året säkerställa en linjeförbindelse mellan de två öregionerna med hänsyn till de behov som uttryckts av de berörda lokala och regionala myndigheterna, inte kunde uppnås genom marknadskrafternas fria spel. Den internationella linje som trafikerades av Saremar utgjorde således en verklig tjänst av allmänt ekonomiskt intresse.

5.1.3.3 Lämplig officiell handling om tilldelning

(262) Enligt punkterna 15 och 16 i rambestämmelserna för ersättning för tjänster av allmänt ekonomiskt intresse från 2012 anförtroddes stödmottagarna uttryckligen att tillhandahålla tjänsterna i fråga genom de ursprungliga avtalen, och för de tillämpliga perioderna, enligt femårsplanerna, som exakt anger innebörden av skyldigheterna i samband med tillhandahållandet av allmännyttiga tjänster och skyldigheternas varaktighet samt uppgifter om stödmottagarna och ersättningsmekanismen.

(263) De ursprungliga avtalen är avtal om allmän trafik som den italienska staten ingick med vart och ett av de fem regionala företagen i den tidigare Tirreniagruppen. Enligt dessa avtal ålades företagen skyldigheten att tillhandahålla tjänsterna (i fråga om linjer, turtäthet, typ av fartyg och taxor – se skäl 97), som fastställdes i femårsplaner. Avtalet innehöll också de viktigaste reglerna för den kompensationsmekanism som tillämpades i femårsplanerna. Såsom nämns i skälen 95 och 96 föreskrev de ursprungliga avtalen att storleken på det årliga bidraget skulle fastställas på grundval av en ansökan från stödmottagaren som måste godkännas av ministeriet. I de ursprungliga avtalen angavs de olika intäkts- och kostnadsposter som skulle beaktas i beräkningen av ersättningen samt räntabiliteten. I artikel 3 i de ursprungliga avtalen fastställdes även åtgärder för att undvika och återkräva eventuell överkompensation. Å ena sidan var de regionala företagen skyldiga att utan dröjsmål informera ministeriet om eventuella relevanta förändringar i de resultat som förutsetts i den inlämnade ansökan, så att ersättningen snabbt kunde justeras. Å andra sidan gjordes även efterhandskontroller av att överkompensation inte förekom och de regionala företagen var skyldiga att betala tillbaka eventuella överskottsbelopp till staten.

(264) Dessa överväganden gäller samtliga regionala företag.

5.1.3.4 Ersättningens proportionalitet

(265) Enligt de upplysningar som lämnats av Italien motsvarade den ersättning som Adriatica och Saremar beviljades för driften av de internationella förbindelserna det nettounderskott som redovisats för linjen i fråga.

(266) När det gäller ersättningens rimlighet anser kommissionen på grundval av övervägandena i skälen 163–172 att ersättningen begränsades till de nettokostnader som uppkom i samband med tillhandahållandet av tjänsterna och att den räntabilitet som aktören tilläts ha var rimlig enligt punkterna 21 och 22 i rambestämmelserna för ersättning för tjänster av allmänt ekonomiskt intresse från 2012. Åtminstone från den 1 januari 2004 hade de regionala företagen dessutom separat redovisning per linje för samtliga allmännyttiga verksamheter som Italien anförtrott dem. Kommissionen kan därför dra slutsatsen att de regionala företagen uppfyllde det insynskrav som infördes genom kommissionens direktiv 2006/111/EG ([54]) (se punkt 18 i rambestämmelserna för ersättning för tjänster av allmänt ekonomiskt intresse från 2012).

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

([54]) Kommissionens direktiv 2006/111/EG av den 16 november 2006 om insyn i de finansiella förbindelserna mellan medlemsstater och offentliga företag samt i vissa företags ekonomiska verksamhet (EUT L 318, 17.11.2006, s. 17).

(268) Enligt avtalen var de regionala företagen skyldiga att på de subventionerade linjerna använda sig av fartyg som inte är äldre än 20 år och att äga dessa fartyg (om inte myndigheterna uttryckligen beviljade ett undantag). Med hänsyn till åldern på de fartyg som användes på de linjer som omfattades av den första femårsplanen för perioden 1990–1994 ledde denna skyldighet, som utgör en allmän trafikplikt, till att de regionala företagen förnyade stora delar av sin flotta under de ursprungliga avtalens löptid. I ett ministerdekret om godkännande eller ändring av varje femårsplan fastställdes dessutom vilken typ av fartyg som skulle användas på var och en av de linjer som trafikerades av dessa företag. Varje inköp av nya fartyg, liksom även överlåtelse eller avveckling av äldre fartyg, skulle godkännas genom ministerdekret, i vilket det dessutom angavs exakt vilken tjänst fartyget i fråga skulle användas för. De investeringar som gjordes av de regionala företagen måste även överensstämma med utvecklingsstrategin för de tjänster som företagen tillhandahöll under den aktuella femårsperioden. Denna strategi fastställdes i den femårsplan som godkänns av myndigheterna.

(269) Med hänsyn till detta specifika system kontrollerade kommissionen dels om inköps- och avskrivningskostnaderna för de fartyg som de regionala företagen använde på de linjer som omfattades av förpliktelser vid allmän trafik under femårsperioderna 1990–1994 och 1995–1999 uppfyllde de föreskrifter som fastställts av de italienska myndigheterna, dels om de beaktades på ett proportionerligt sätt vid beräkningen av den årliga ersättningen. Av de upplysningar som lämnades av de italienska myndigheterna framgick att idrifttagande av nya fartyg alltid åtföljdes av en samtidig avveckling av äldre fartyg. Detta innebär att det totalt sett inte uppstod någon kapacitetsökning på grund av förnyelsen av de regionala företagens flotta.

(270) Vad beträffar kostnaderna för inköp av nya fartyg, så framgår det av dessa uppgifter att i) inköpen dels gjordes med hjälp av företagens egna medel, dels med hjälp av banklån, ii) de räntesatser som tillämpades av de finansorgan som deltog i transaktionen motsvarade den räntesats som under samma period tillämpades för storleks- och omsättningsmässigt jämförbara företag inom andra ekonomiska sektorer ([55]), iii) de regionala företagen inte fick någon direkt garanti från de italienska myndigheterna vad gällde återbetalningen av dessa lån. Kommissionen bekräftar att själva förekomsten av det avtal som ingåtts med staten gav investerarna en visshet om att deras åtaganden skulle fullgöras och de regionala företagen en möjlighet att modernisera sin flotta utan att behöva ta de ekonomiska risker som en aktör som arbetar under marknadsekonomiska villkor skulle ha behövt ta. Denna fördel var dock underförstådd i de arrangemang som infördes genom de ursprungliga avtalen, som ingicks för en period av tjugo år innan cabotageförordningen och riktlinjerna för sjötransport trädde i kraft. De fartyg som de regionala företagen köpte in inom ramen för de ursprungliga avtalen var dessutom, som redan påpekats, avsedda uteslutande för de linjetrafiktjänster som föreskrevs i femårsplanerna. Denna fördel utgjorde således en oskiljbar del av de ursprungliga avtalen.

(271) När det gäller avskrivningskostnaderna för de fartyg som de regionala företagen använde på de linjer som omfattades av femårsplanerna konstaterar kommissionen att de utgör en av de kostnadsposter som, enligt artikel 5 i de ursprungliga avtalen, skulle beaktas vid beräkningen av det årliga bidraget. Enligt de kriterier som fastställdes i de ursprungliga avtalen beräknades avskrivningen linjärt över en period på 20 år, med undantag för höghastighetsfartygen där avskrivningsperioden var begränsad till 15 år. Eftersom granskningen av redovisningen för dessa linjer inte avslöjade någon överkompensering anser kommissionen att den metod som infördes genom de ursprungliga avtalen för beaktande av avskrivningen för fartygen vid beräkningen av det årliga bidraget kan godkännas enligt artikel 106.2 i fördraget.

(272) Faktum är att tillhandahållandet av tjänster av allmänt ekonomiskt intresse förutsätter att man använder fartyg av en typ och med en kapacitet som fastställts i förväg av myndigheterna, vars avskrivning alltså kan bidra till att avgöra den årliga ersättningen. Fartygen i fråga har dessutom köpts in av företaget på normala marknadsvillkor, i syftet att fullgöra det uppdrag som det anförtrotts och de används uteslutande för linjetrafiktjänster på de rutter som omfattas av avtalet.

(273) När det gäller de regionala företagen konstaterar kommissionen att alla de fartyg det rör sig om var reserverade för linjetrafiktjänster som förklarats vara av allmänt intresse och att deras avskrivning följaktligen kan beaktas till fullo vid beräkningen av det årliga bidraget. Samma bedömning gäller för de investeringar som krävs för tillhandahållandet av de tjänster som de italienska myndigheterna föreskrev för femårsperioden 2000–2004 och som i fråga om typ och kapacitet motsvarade de åtaganden som dessa myndigheter hade ingått avseende nivån på dessa tjänster.

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

(274) Mot bakgrund av detta konstaterar kommissionen även att det faktum att de investeringar som krävdes för tillhandahållandet av tjänsten måste skrivas av motiverar den relativt långa varaktigheten för uppgiften (se punkt 17 i rambestämmelserna för ersättning för tjänster av allmänt ekonomiskt intresse från 2012).

(275) När det gäller de ytterligare investeringar som angavs i affärsplanen för perioden 1999–2002 avbröts genomförandet av planen när det formella granskningsförfarandet inleddes och återupptogs inte.

5.1.3.5 Snedvridning av konkurrensen i en omfattning som strider mot unionens intresse

(276) Förfarandet i artikel 108 i EUF-fördraget får aldrig leda till resultat som strider mot specifika bestämmelser i fördraget ([56]). Kommissionen kan följaktligen inte förklara att ett statligt stöd är förenligt med den inre marknaden om det i vissa avseenden strider mot andra bestämmelser i fördraget. Kommissionens skyldighet att respektera sammanhanget mellan artiklarna 107 och 108 och andra bestämmelser i fördraget är särskilt viktig om dessa andra bestämmelser, som i det här fallet, också har en icke snedvriden konkurrens inom den inre marknaden som mål ([57]).

(277) Det är vanligen tillräckligt att kontrollera efterlevnaden av kraven i rambestämmelserna för ersättning för tjänster av allmänt ekonomiskt intresse från 2012, vilken bedöms ovan, för att säkerställa att stödet inte snedvrider konkurrensen på ett sätt som strider mot unionens intresse (se punkt 51 i rambestämmelserna från 2012).

(278) När det gäller Adriatica konstaterar kommissionen emellertid att företaget mellan den 30 oktober 1990 och juli 1994 deltog i en priskartell angående taxorna för transportfordon på linjen Brindisi/Korfu/Igoumenitsa/Patras, i strid med artikel 101 i EUF-fördraget ([58]), samtidigt som det fick stöd för att trafikera den linjen. Efter antagandet av beslutet från 2005 bekräftade domstolen denna bedömning ([59]).

(279) Den ersättning för allmän trafik som betalades för driften av linjen Brindisi/Korfu/Igoumenitsa/Patras från januari 1992 till juli 1994, då stödmottagaren deltog i en priskartell i strid med artikel 101 i EUF-fördraget, kan inte anses förenlig med den inre marknaden. Trots att syftet med ersättningen för allmän trafik just var att underlätta transporten av gods och passagerare på linjen Brindisi/Korfu/Igoumenitsa/Patras, deltog stödmottagaren i en priskartell som hämmade godstransporten på exakt samma linje. Adriaticas deltagande i kartellen stod därför i direkt strid med syftet med det stöd för tjänster av allmänt ekonomiskt intresse som företaget beviljades för att underlätta sjötransporten på den linjen.

(280) Av detta följer att slutsatsen om oförenligt stöd och därmed kravet på återbetalning av det stödet inte skulle utgöra en ny bestraffning, vilket Italien hävdar. Stödet är endast oförenligt på grund av att stödmottagaren har deltagit i en kartell som omfattar tjänster som stödmottagaren skulle göra mer tillgängliga för konsumenterna i stället för att bilda en kartell till nackdel för konsumenterna. Med hänsyn till att den typ av tjänst med statlig ersättning som tillhandahållits avsåg både transportfordon, passagerare och gods, innebär stödmottagarens deltagande i en överenskommelse för att fastställa de priser som skulle tillämpas på transportfordon innebär att slutsatser kan dras när det gäller förbindelsen i dess helhet. Kartellen var riktad mot samma transportfordonstrafik som de italienska myndigheterna ville underlätta med hjälp av bidraget.

(281) Kartellen ledde dessutom till en kraftig snedvridning av konkurrensen på den berörda marknaden, dvs. linjen Brindisi/Korfu/Igoumenitsa/Patras, medan stödet för tjänster av allmänt ekonomiskt intresse har beviljats på ett sätt som skulle begränsa snedvridningen av konkurrensen till ett minimum. Stödmottagarens deltagande i en priskartell på den linjen ledde till att de snedvridande effekterna av stödet blev förvärrades så att stödet fick en betydande negativ inverkan på andra medlemsstater och den inre marknadens funktion. Det är också troligt att Adriatica utan det statliga stödet inte skulle ha haft ekonomisk styrka för att delta i kartellen.

(282) Vid den tidpunkten kontrollerades Adriatica dessutom fullständigt av ett statligt företag. Den delen av de italienska myndigheterna kände därför till kartellen och dess skadliga effekter för konsumenterna, samtidigt som en annan del av de italienska myndigheterna fortsatte att bevilja stödet för tjänster av allmänt ekonomiskt intresse, som skulle hjälpa konsumenterna på samma linje genom att snedvridningen av konkurrensen begränsades så mycket som möjligt.

([56]) Se dom av den 21 maj 1980, kommissionen/Italien, C-73/79, ECLI:EU:C:1980:129, punkt 11, dom av den 15 juni 1993, Matra SA/kommissionen, C-225/91, ECLI:EU:C:1993:239, punkt 41 och dom av den 19 september 2000, Tyskland/kommissionen, C-156/98, ECLI:EU:C:2000:467, punkt 78.

([57]) Dom av den 15 juni 1993, Matra SA/kommissionen, C-225/91, ECLI:EU:C:1993:239, punkterna 42 och 43.

([58]) Kommissionens beslut 1999/271/EC av den 9 december 1998 om ett förfarande enligt artikel 85 i EG-fördraget (IV/34.466 Greek Ferries) (EGT L 109, 27.4.1999, s. 24), bekräftat på denna punkt av dom av den 11 december 2003, Adriatica di Navigazione/kommissionen, T-61/99, ECLI:EU:T:2003:335.

([59]) Domstolens beslut av den 16 februari 2006, Adriatica di Navigazione/kommissionen, C-111/04P, ECLI:EU:C:2006:105.

(283) Mot bakgrund av ovanstående överväganden drar kommissionen slutsatsen att stödet i form av ersättning för allmän trafik till Adriatica för driften av linjen Brindisi/Korfu/Igoumenitsa/Patras mellan januari 1992 och juli 1994 är oförenligt med den inre marknaden.

5.2 **Förmånsbehandling i skattehänseende**

(284) Under perioden 1996–2008 omfattades Tirreniagruppens fartyg av förmånsbehandling i skattehänseende i fråga om försörjning av bränsle och smörjoljor som användes som bränsle inom sjöfarten.

(285) Italien hade infört denna förmånsbehandling genom dekretlag nr 504 av den 26 oktober 1995 och utvidgade den till att omfatta samtliga fartyg som låg i hamn för underhåll genom ett beslut av den 2 mars 1996.

(286) I sin dom av den 10 maj 2005 i mål C-400/99 slog domstolen fast att förmånsbeskattningen inte skulle avbrytas såsom olagligt stöd, eftersom de italienska myndigheterna 1996 hade beslutat att utvidga förmånsbeskattningen till att omfatta alla fartyg som låg i hamn för underhållsarbete.

(287) Oavsett om en sådan åtgärd utgjorde statligt stöd eller inte konstaterar kommissionen att efter beslutet från 2005 vidtog varken kommissionen själv eller Italien på begäran av kommissionen några åtgärder med avseende på denna åtgärd. Kommissionen kunde därför inte fatta beslut i denna fråga innan den tioåriga preskriptionsfristen hade löpt ut ([60]).

(288) Mot bakgrund av ovanstående drar kommissionen slutsatsen att förmånsbehandlingen i skattehänseende ska anses utgöra befintligt stöd enligt artikel 17 i den nya procedurförordningen.

6. **SLUTSATSER**

(289) Den ersättning för allmän trafik som beviljats de regionala företagen i den tidigare Tirreniagruppen för tillhandahållande av *cabotageförbindelser* fram till slutet av 2008 utgör befintligt stöd enligt artikel 4.3 i cabotageförordningen från 1992.

(290) Den ersättning för allmän trafik som beviljats Saremar och Adriatica för tillhandahållande av *internationella linjer* enligt de ursprungliga avtalen fram till slutet av 2008 utgör nytt stöd. Sådant stöd är förenligt med den inre marknaden, med undantag för det stöd som Adriatica beviljades för perioden från januari 1992 till juli 1994 för driften av förbindelsen Brindisi/Korfu/Igoumenitsa/Patras. Detta stöd är oförenligt med den inre marknaden på grund av att det hade nära anknytning till en kartell, vilket står i strid med artikel 101 i EUF-fördraget.

(291) Förmånsbehandlingen i skattehänseende för försörjning av bränsle och smörjoljor, som tillämpades på Tirreniagruppens fartyg under perioden 1995–2008, utgör befintligt stöd enligt artikel 17 i den nya procedurförordningen.

7. **ÅTERKRAV**

(292) I enlighet med EUF-fördraget och unionsdomstolarnas fasta rättspraxis är kommissionen behörig att besluta att den berörda medlemsstaten ska ändra eller upphäva stöd då den fastställer att det inte är förenligt med den inre marknaden ([61]). Unionsdomstolarna har också konsekvent hävdat att avsikten med en medlemsstats skyldighet att upphäva stöd som kommissionen har betraktat som oförenligt med den inre marknaden är att återställa den situation som rådde innan stödet beviljades ([62]).

(293) I detta sammanhang har unionsdomstolarna förklarat att detta mål är uppnått så snart mottagaren har återbetalat det belopp som har beviljats i form av rättsstridigt stöd, varigenom stödmottagaren förlorar de fördelar han åtnjöt över sina konkurrenter på marknaden och den situation som förelåg före utbetalningen av stödet är återställd ([63]).

(294) I linje med denna rättspraxis anges följande i artikel 16.1 i förordning (EU) 2015/1589: ”Vid negativa beslut i fall av olagligt stöd ska kommissionen besluta att den berörda medlemsstaten ska vidta alla nödvändiga åtgärder för att återkräva stödet från mottagaren.”

([60]) Eftersom beslutet från 2005 (av den 16 mars 2004) var föremål för förfaranden inför domstolen mellan den 24 juni 2004 och den 4 mars 2009 började den tioåriga preskriptionsfristen löpa efter den sista åtgärd som kommissionen vidtog i fråga om den berörda åtgärden och avbröts under domstolsförfarandet. Preskriptionsfristen löpte därför ut i slutet av november 2018 (den 26 november 2018).

([61]) Dom av den 12 juli 1973, kommissionen/Tyskland, C-70/72, ECLI:EU:C:1973:87, punkt 13.

([62]) Dom av den 21 mars 1990, Belgien/kommissionen, C-142/87, ECLI:EU:C:1990:125, punkt 66.

([63]) Dom av den 17 juni 1999, Belgien/kommissionen, C-75/97, ECLI:EU:C:1999:311, punkterna 64 och 65.

(295) Med tanke på att den åtgärd som Adriatica beviljades som nämns i skäl 290 genomfördes i strid med artikel 108.3 i EUF-fördraget och därmed ska anses utgöra olagligt och oförenligt stöd, ska stödet följaktligen återkrävas för att återställa den situation som förelåg på den inre marknaden innan stödet beviljades. Det belopp som ska återkrävas ska innefatta ränta till och med den dag det faktiskt har återbetalats.

(296) Den 22 juli 2004 slogs Adriatica samman med Tirrenia med verkan från och med den 1 september 2004, och Tirrenia tog över de linjer som trafikerades av Adriatica. Samtliga tillgångar, skulder och pågående avtal togs över Tirrenia, som var den enda enhet som fanns kvar efter sammanslagningen.

(297) Efter antagandet av beslutet från 2005 begärde Italien att det stöd som Adriatica beviljats från januari 1992 till juli 1994 för driften av förbindelsen Brindisi/Korfu/Igoumenitsa/Patras skulle återbetalas. De italienska myndigheterna beräknade stödet till totalt 8 651 600 euro per den 31 december 2006 (3 207 810 euro i kapitalbelopp och 5 443 790 i ränta) ([64]). I sin begäran om återkrav av den 28 februari 2007 som adresserades till Tirrenia informerade de italienska myndigheterna Tirrenia om att företaget skulle betala ett ytterligare belopp för perioden mellan den 1 januari 2007 och det faktiska betalningsdatumet för det förutnämnda beloppet. Den 26 mars 2007 återbetalade Tirrenia 8 651 600 euro. I sin skrivelse av den 21 december 2018 bekräftade Italien att stödmottagaren inte hade återfått de återbetalade beloppen efter domen från 2009 om ogiltigförklaring av beslutet från 2005. Enligt de upplysningar som kommissionen har tillgång till förefaller det emellertid som att Tirrenia inte uppmanades att återbetala den upplupna räntan mellan den 31 december 2006 och den 26 mars 2007.

(298) Kommissionen konstaterar därför att de italienska myndigheterna måste göra en ny beräkning av det totala beloppet av upplupen ränta för stödets kapitalbelopp, som fastställdes till 3 207 810 euro, från de datum då stödet ställdes till stödmottagarens förfogande och fram till det datum då stödet återbetalats till fullo. Därefter ska de italienska myndigheterna från resultatet av denna beräkning dra av beloppet för den ränta som stödmottagaren redan hade betalat den 28 februari 2007.

(299) Kommissionen konstaterar att Italien 2007, och fortfarande i december 2018, ansåg att Tirrenia var skyldigt att återbetala det stöd som Adriatica hade beviljats, såsom anges i skäl 297. Tirrenia godtog dessutom denna slutsats genom att återbetala det stöd som Adriatica hade beviljats, såsom anges i skäl 297. Kommissionen kommer dock att separat analysera den eventuella ekonomiska kontinuiteten mellan Adriatica och Tirrenia, för att fastställa vilket av företagen som ska återbetala stödet.

8. **EKONOMISK KONTINUITET**

(300) När en stödmottagare som har beviljats olagligt och oförenligt stöd senare säljs eller överförs kan återbetalningsskyldigheten utvidgas till att omfatta andra företag till vilka stödmottagarens aktier eller verksamheter har överförts (efterträdande företag) ([65]). Företag som fortsätter det ursprungliga företagets verksamhet bör betraktas som mottagare av det statliga stödet, förutsatt att det finns aspekter i överföringen som visar att verksamheten faktiskt fortsatte. När det gäller sammanslagningar eller andra former av företagsomorganiseringar kan skyldigheten att återbetala stödet överföras till den enhet som blir kvar ([66]). Om det däremot kan styrkas att det olagliga stödet finns kvar hos den ursprungliga mottagaren (trots att vissa av företagets tillgångar har överförts) ligger återbetalningsskyldigheten kvar hos den ursprungliga stödmottagaren.

(301) Enligt domstolens dom av den 8 maj 2003 målet Italien och SIM 2 mot kommissionen ([67]), på vilket kommissionen grundade sina slutsatser i ärendena Olympic Airlines, Alitalia och SERNAM ([68]), ska bedömningen av den

([64]) Detta belopp räknades fram av en arbetsgrupp som inrättades genom att interministeriellt dekret av den 3 december 2004.

([65]) Dom av den 21 mars 1991, Italien/kommissionen, C-303/88, ECLI:EU:C:1991:136, punkt 57. Genom att återbetala stödet ska stödmottagaren förlora de fördelar den tidigare åtnjöt på marknaden och den situation som förelåg före stödet är återställd.

([66]) Domstolens dom av den 7 mars 2018, SNCF Mobilités/kommissionen, C-127/16 P, ECLI:EU:C:2018:165, punkt 113.

([67]) Dom av den 8 maj 2003, Republiken Italien och SIM 2 Multimedia SpA/kommissionen, de förenade målen C-328/99 och C-399/00, ECLI:EU:C:2003:252.

([68]) Kommissionens beslut av den 17 september 2008, statligt stöd N 321/2008, N 322/2008 och N 323/2008– Grekland – försäljning av vissa tillgångar i Olympic Airlines/Olympic Airways Services, kommissionens beslut av den 12 november 2008, statligt stöd N 510/2008 – Italien – Försäljning av tillgångar i Alitalia, kommissionens beslut av den 4 april 2012 SA.34547 – Frankrike – Övertagande av Sernamkoncernens tillgångar inom ramen för dess rekonstruktionsförfarande.

ekonomiska kontinuiteten mellan stödmottagaren och det företag till vilket stödmottagarens tillgångar överförts göras utifrån en uppsättning indikatorer. Följande faktorer kan beaktas, men måste inte uppfyllas kumulativt för att fastställa ekonomisk kontinuitet mellan två företag ([69]):

— Huruvida försäljningspriset motsvarar marknadspriset.

— Föremålet för överföringen (tillgångar och skulder, huruvida de anställda behållits, förekomsten av ”bundled assets”).

— Köparföretagets/köparföretagens identitet.

— Den tid då överföringen genomfördes (efter påbörjandet av den preliminära bedömningen, det formella granskningsförfarandet eller efter det slutgiltiga beslutet).

— Den ekonomiska logiken i och syftet med transaktionen.

(302) Adriatica var helägt av Tirrenia. Den verkliga huvudmannen för Tirrenia var dessutom densamma som för Adriatica (dvs. det statliga företaget *Fintecna – Finanziaria per i Settori Industriale e dei Servizi SpA, s,* w, som var ensamägare av Tirrenia från och med den 30 januari 2004). Det finns starka indikationer på ekonomisk kontinuitet mellan de två företagen, jämfört med ett scenario där ägarna var icke-närstående enheter.

(303) Försäljningen av Adriatica till Tirrenia var i huvudsak en ren överföring mellan ett dotterbolag och dess ägare, där ingen upphandling anordnades och inget pris betalades.

(304) När det gäller omfattningen av transaktionen såldes Adriatica som ett fungerande företag och Tirrenia tog över samtliga skyldigheter enligt det ursprungliga avtal som ingicks mellan Adriatica och den italienska staten. Kommissionen har inga uppgifter som tyder på att Tirrenia införde några ändringar av Adriaticas riktlinjer för affärsverksamhet, personal eller produktion efter det att företaget direkt tog över Adriaticas verksamhet, Ju större del av den ursprungliga verksamheten som överförs till en ny enhet, desto större är sannolikheten för att den ekonomiska verksamheten i samband med dessa tillgångar endast utgör en fortsättning av den tidigare verksamheten, som fortfarande gynnas av oförenligt stöd. I detta fall tog Tirrenia över Adriaticas samtliga tillgångar, skulder och avtalsförhållanden.

(305) När det gäller syftet med transaktionen konstaterar kommissionen att även om den inte har direkt bevisning för att syftet med transaktionen var att kringgå återkravsbeslutet och därmed undvika dess effekter, är det ett faktum att Tirrenia beslutade att ta över Adriatica två dagar efter det att kommissionen antagit beslutet från 2005. Tidpunkten tyder således på att de två företagen var medvetna om kommissionens pågående undersökning och följaktligen kan ha vägt in detta i beslutet att slå samman sina verksamheter i Tirrenia. Den ekonomiska logiken i transaktionen var helt klart att fortsätta samma verksamheter i Adriatica, men i Tirrenias namn.

(306) Kommissionen drar därför slutsatsen att det föreligger ekonomisk kontinuitet mellan Tirrenia och Adriatica och att återkravet avseende Adriatica enligt detta beslut måste utvidgas till att omfatta Tirrenia. Eftersom Tirrenia fortsatte att vara aktivt på marknaden fortsatte företaget även att gynnas av det statliga stöd som Adriatica mottagit för sina ekonomiska verksamheter, vilket fortsatte att snedvrida marknaden.

(307) När de italienska myndigheterna gör den förnyade beräkning som nämns i skäl 298 får de följaktligen till fullo beakta Tirrenias återbetalning på 5 443 790 euro, som ägde rum den 26 mars 2007, i den mån dessa belopp inte återbetalades till Tirrenia i ett senare skede

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

1. Det stöd som Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar och Toremar beviljades mellan den 1 januari 1992 och den 31 december 2008 som ersättning för tillhandahållandet av inhemska linjer utgör befintligt stöd.

2. Utan att det påverkar tillämpningen av bestämmelserna i punkt 3, är det stöd som Italien har beviljat Adriatica och Saremar mellan den 1 januari 1992 och den 31 december 2008, som ersättning för tillhandahållandet av internationella linjer, förenligt med den inre marknaden enligt artikel 106.2 i EUF-fördraget.

([69]) Denna uppsättning indikatorer bekräftades av tribunalen i dess dom av den 28 mars 2012, Ryanair/kommissionen, T-123/09, ECLI: EU:T:2012:164, vilket bekräftade Alitaliabeslutet.

3. Stödet till Adriatica för perioden januari 1992–juli 1994 avseende förbindelsen Brindisi/Korfu/Igoumenitsa/Patras, som Italien olagligen har genomfört i strid med artikel 108.3 i EUF-fördraget, är oförenligt med den inre marknaden.

4. Förmånsbehandlingen i skattehänseende beträffande mineraloljor som används som bränsle inom sjöfarten ska anses utgöra befintligt stöd, eftersom varken kommissionen eller Italien på begäran av kommissionen vidtog några åtgärder med avseende på denna åtgärd innan den preskriptionstid för återkrav av stöd som föreskrivs i artikel 17 i förordning (EU) 2015/1589 löpte ut.

Artikel 2

1. Italien ska återkräva det stöd som avses i artikel 1.3 från stödmottagaren.

2. Det stöd som ska återkrävas ska innefatta ränta från och med den dag då stödet ställdes till stödmottagarens förfogande till och med den dag det har återbetalats.

3. Räntan ska beräknas som sammansatt ränta enligt kapitel V i förordning (EG) nr 794/2004 och kommissionens förordning (EG) nr 271/2008 ([70]) om ändring av förordning (EG) nr 794/2004.

4. På grundval av de upplysningar som kommissionen förfogar över bekräftar kommissionen att Italien redan har återkrävt kapitalbeloppet och en del av den upplupna återkravsräntan från stödmottagaren.

Artikel 3

1. Återkravet av det stöd som avses i artikel 2 ska genomföras omedelbart och effektivt.

2. Italien ska säkerställa att detta beslut genomförs inom fyra månader efter den dag då detta beslut har delgivits.

Artikel 4

1. Inom två månader efter den dag då detta beslut har delgivits ska Italien lämna följande uppgifter till kommissionen:

a) Det totala belopp (kapitalbelopp och ränta) som ska återkrävas från stödmottagaren.

b) En detaljerad beskrivning av de åtgärder som redan har vidtagits eller som planeras för att följa detta beslut.

c) Dokument som visar att stödmottagarna har anmodats att betala tillbaka stödet.

2. Italien ska hålla kommissionen underrättad om utvecklingen vad gäller de nationella åtgärder som har vidtagits för att genomföra detta beslut till dess att återkravet av det stöd som avses i artikel 1.3 har slutförts. Italien ska på kommissionens begäran omgående lämna uppgifter om de åtgärder som redan har vidtagits eller som planeras för att följa detta beslut. Italien ska också lämna detaljerade uppgifter om de stödbelopp och räntebelopp som redan har återkrävts från stödmottagarna.

Artikel 5

Detta beslut riktar sig till Republiken Italien.

Kommissionen får, utan att det påverkar tillämpningen av artikel 30 i förordning (EU) 2015/1589, offentliggöra de stödbelopp och räntebelopp som har återkrävts i enlighet med detta beslut.

Utfärdat i Bryssel den 2 mars 2020.

På kommissionens vägnar
Margrethe VESTAGER
Verkställande vice ordförande

([70]) Kommissionens förordning (EG) nr 271/2008 av den 30 januari 2008 om ändring av förordning (EG) nr 794/2004 om genomförande av rådets förordning (EG) nr 659/1999 om tillämpningsföreskrifter för artikel 93 i EG-fördraget (EUT L 82, 25.3.2008, s. 1).