KOMMISSIONENS BESLUT (EU) 2022/1328

av den 30 september 2021

om de åtgärder SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (f.d. 2011/NN) som Italien och regionen Lazio har genomfört till förmån för Laziomar och förvärvaren av detta företag, CLN

[delgivet med nr C(2021) 6989]

(Endast den italienska texten är giltig)

(Text av betydelse för EES)

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Sida

1. Förfarande ... 157
2. Bakgrund och beskrivning av de åtgärder som har granskats ... 158
   - 2.1 Allmän ram ... 158
     - 2.1.1 De ursprungliga avtalen ... 158
     - 2.1.2. Förlängningen av de ursprungliga avtalen ... 160
     - 2.1.3 Privatiseringen av Laziomar och ingåendet av det nya avtalet om allmän trafik ... 161
   - 2.2 Åtgärder som omfattas av 2011 och 2012 års beslut ... 161
   - 2.3 Detaljerad beskrivning av de åtgärder som omfattas av detta beslut ... 161
     - 2.3.1 Förlängningen av det ursprungliga avtalet mellan Laziomar och Italien ... 162
       - 2.3.1.1 Den allmänna trafikplikten ... 162
       - 2.3.1.2 Budget och varaktighet ... 162
     - 2.3.2 Privatiseringen av Laziomar ... 164
       - 2.3.2.1 Försäljningsförfarande och slutlig tilldelning ... 165
       - 2.3.2.2 Försäljningsavtalet ... 165
       - 2.3.2.3 Förfaranden på nationell nivå ... 165
     - 2.3.3 Det nya trafikavtalet mellan regionen Lazio och Laziomar ... 166
       - 2.3.3.1 Stödmottagaren ... 166
       - 2.3.3.2 Linjerna ... 166
       - 2.3.3.3 Varaktighet ... 166
       - 2.3.3.4 Den allmänna trafikplikten ... 166
       - 2.3.3.5 Bestämmelser om ersättning och slutlig tilldelning ... 166
     - 2.3.4 Förtöjningsprioriteringen ... 168
     - 2.3.5 Åtgärder som fastställs i 2010 års lag ... 168
   - 2.4 Överträdelseförfarande nr 2007/4609 ... 168
3. Skälen för att inleda och utvidga förfarandet ... 170

3.1 Förlängningen av det ursprungliga avtalet mellan Laziomar och Italien ... 170
3.1.1 Uppfyllande av Altmarkkriterierna och förekomst av stöd ... 170
3.1.2 Förenlighet ... 171
3.2 Privatiseringen av Laziomar ... 171
3.3 Det nya trafikavtalet mellan regionen Lazio och Laziomar ... 172
3.3.1 Uppfyllande av Altmarkkriterierna, förekomsten av stöd och förenlighet ... 172
3.3.2 Förenlighet ... 172
3.4 Förtöjningsprioriteringen ... 172
3.5 Åtgärder som fastställs i 2010 års lag ... 173
4. Synpunkter från Italien ... 173
4.1 Om den allmänna trafikplikten och konkurrensmiljön ... 173
4.2 Privatiseringen av Laziomar ... 173
4.2.1 Laziomars försäljningspris ... 173
4.2.2 Om förfarandets transparenta och icke-diskriminerande karaktär ... 174
4.3 Om förenligheten av förlängningen av det ursprungliga avtalet och det nya avtalet om allmän trafik med Altmarkkriterierna ... 174
4.4 Om förtöjningsprioriteringen ... 175
4.5 Om de åtgärder som fastställs i 2010 års lag ... 175
4.6 Om reglerna för beräkning av ersättningen för perioden 2011–2019 och om den riskpremie på 6,5 % som fastställs i CIPE-beslutet från och med 2010 ... 175
4.7 Om förenligheten av det nya avtalet om allmän trafik med 2011 års beslut om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse ... 176
4.8 Om förenligheten av det nya avtalet om allmän trafik med 2011 års rambestämmelser om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse ... 176
5. Bedömning ... 177
5.1 Förekomst av stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget ... 177
5.1.1 Förlängningen av det ursprungliga avtalet mellan Laziomar och Italien ... 177
5.1.1.1 Statliga medel ... 177
5.1.1.2 Selektivitet ... 178
5.1.1.3 Ekonomisk fördel ... 178
5.1.1.4 Påverkan på konkurrens och handel ... 179
5.1.1.5 Slutsats ... 179
5.1.1.6 Nytt eller befintligt stöd ... 180
5.1.2 Tilldelningen av det nya avtalet om allmän trafik i kombination med Laziomars affärsgren ... 180
5.1.2.1 Altmark 1 ... 180
5.1.2.2 Altmark 2 ... 187
5.1.2.3 Altmark 3 ... 187
5.1.2.4 Altmark 4 ... 190
5.1.2.5 Slutsats ... 196
5.1.3 Åtgärder som fastställs i 2010 års lag ... 196
5.1.3.1 Möjligheten att för likviditetsändamål utnyttja medel för upprustning av fartyg ... 196

5.1.3.2 Skattebefrielser i samband med privatiseringsprocessen 197
5.1.3.3 Möjligheten att utnyttja medel från FAS för att täcka likviditetsbehov 197
5.1.4 Slutsats om förekomsten av stöd 198
5.2 Stödets laglighet 198
5.3 Stödets förenlighet med den inre marknaden 198
5.3.1 Tillämpliga regler 198
5.3.2 Tjänster som faktiskt är av allmänt ekonomiskt intresse i den mening som avses i artikel 106 i EUF-fördraget 200
5.3.3 Behovet av ett beslut om tilldelning där skyldigheterna i samband med tillhandahållande av allmännyttiga tjänster och metoderna för beräkning av ersättning definieras 202
5.3.4 Uppgiftens varaktighet 203
5.3.5. Förenlighet med direktiv 2006/111/EG 203
5.3.6 Ersättningens storlek 204
5.3.7 Förtöjningsprioriteringen 206
5.3.8 Slutsats 206
6. Slutsats 206

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) Den 23 mars 2009, den 9 december 2009, den 21 december 2009, den 6 januari 2010, den 27 september 2010 och den 12 oktober 2010 mottog kommissionen sex klagomål som rörde olika stödåtgärder som Italien vidtagit till förmån för företag i den tidigare Tirreniagruppen ([2]). Klagomålen rörde den ersättning för allmän trafikplikt som dessa företag beviljats efter det att de ursprungliga avtal om allmän trafik som ingåtts med Italien för perioden mellan januari 1989 och december 2008 hade löpt ut (*de ursprungliga avtalen*), andra stödåtgärder som fastställts i nationell lag i samband med att företagen privatiserades, samt vissa frågor som rörde själva förfarandet för privatisering av Tirrenia di Navigazione S.p.A. (*Tirrenia*) och Siremar – Sicilia Regionale Marittima S.p.A. (*Siremar*).

(2) Den 29 juli 2010 inkom de italienska myndigheterna med en anmälan till kommissionen gällande den ersättning som de hade betalat ut under 2008, 2009 och 2010 till Caremar – Campania Regionale Maritima S.p.A. (*Caremar*). Den anmälan lämnades in på nytt den 1 december 2010 och omfattade den ersättning som betalats ut till Caremar under 2009 och 2010. Den ersättning som betalades ut till Caremar under 2008 omfattades av ett separat beslut (se skäl 20).

(3) Den 5 oktober 2011 inledde kommissionen det formella granskningsförfarandet med avseende på olika åtgärder som Italien vidtagit till förmån för företag i den tidigare Tirreniagruppen (*2011 års beslut*) ([3]). Granskningen rörde bland annat den ersättning som Caremar beviljats för att trafikera ett antal sjöförbindelser från och med den 1 januari 2009 och ett antal andra åtgärder som det företaget beviljats (se skäl 38).

(4) Vid den tidpunkten trafikerade Caremar cabotagerutter ([4]) i Neapelbukten (regionen Kampanien) och till Pontinska öarna (regionen Lazio). Därefter överförde regionen Kampanien rutterna till Pontinska öarna till regionen Lazio på fristående basis under namnet Laziomar S.p.A. (*Laziomar*) ([5]). Denna överföring formaliserades den 1 juni 2011 (se skälen 32 och 33).

(5) 2011 års beslut offentliggjordes i *Europeiska unionens officiella tidning*. Kommissionen har uppmanat berörda parter att inkomma med synpunkter på åtgärderna i fråga.

(6) Genom en skrivelse av den 28 september 2011 bekräftade de italienska myndigheterna sin avsikt att privatisera de regionala företagen i den tidigare Tirreniagruppen, inbegripet Laziomar. Den 26 oktober 2011 översände kommissionen en begäran om upplysningar till de italienska myndigheterna avseende privatiseringsförfarandet. Den 30 november 2011 besvarade de italienska myndigheterna kommissionens begäran om upplysningar av den 26 oktober 2011.

([1]) EUT C 28, 1.2.2012, s. 18 och EUT C 84, 22.3.2013, s. 58.

([2]) Den tidigare Tirreniagruppen bestod av företagen Tirrenia di Navigazione S.p.A. Adriatica S.p.A. Caremar – Campania Regionale Marittima S.p.A. Saremar – Sardegna Regionale Marittima S.p.A. Siremar – Sicilia Regionale Marittima S.p.A. och Toremar – Toscana Regionale Marittima S.p.A.

([3]) Statligt stöd – Italien – Statliga stöd SA.32014 (11/C) (ex 11/NN), SA.32015 (11/C) (ex 11/NN), SA.32016 (11/C) (ex 11/NN) – Statligt stöd till företag i den tidigare Tirreniagruppen – Uppmaning enligt artikel 108.2 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt att inkomma med synpunkter (EUT C 28, 1.2.2012, s. 18).

([4]) Se rådets förordning (EEG) 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) (*cabotageförordningen*).

([5]) Laziomar bildades den 1 december 2010, med regionen Lazio som ensam aktieägare.

(7) Den 15 november 2011 inkom de italienska myndigheterna med synpunkter på de åtgärder som omfattades av 2011 års beslut.

(8) Den 25 april 2012 översände kommissionen ytterligare en begäran om upplysningar till de italienska myndigheterna avseende privatiseringsförfarandet. Italien svarade genom en skrivelse av den 22 maj 2012.

(9) Den 7 november 2012 utvidgade kommissionen granskningsförfarandet bl.a. för att innefatta vissa ytterligare stödåtgärder som regionen Lazio hade beviljat Laziomar vad avser den statliga ersättning som Laziomar beviljats enligt det nya avtalet om allmän trafik. En ändrad version av det beslutet antogs av kommissionen den 19 december 2012 (*2012 års beslut*) ([6]).

(10) 2012 års beslut offentliggjordes i *Europeiska unionens officiella tidning*. Kommissionen har uppmanat berörda parter att inkomma med synpunkter på åtgärderna i fråga.

(11) Italien inkom med sina synpunkter den 11 december 2012.

(12) Den 25 januari 2018, den 29 mars 2018, den 31 augusti 2018, den 4 mars 2019, den 15 april 2020 och den 9 och 26 februari 2021 begärde kommissionen kompletterande upplysningar från Italien. Italien inkom med dessa uppgifter den 26 april 2018, den 8 och 31 maj 2018, den 2 november 2018, den 11 december 2018, den 30 april 2019, den 22 juni 2020, den 22 februari 2021 och den 17 mars 2021.

(13) Detta beslut omfattar endast det eventuella stöd till förmån för Laziomar som anges i avsnitt 2.3. Alla återstående åtgärder som omfattas av 2011 och 2012 års beslut granskas separat inom ramen för ärendena SA.32014, SA.32015 och SA.32016 och omfattas därför inte av detta beslut. Dessa återstående åtgärder avser andra företag i den tidigare Tirreniagruppen.

2. BAKGRUND OCH BESKRIVNING AV DE ÅTGÄRDER SOM HAR GRANSKATS

2.1 **Allmän ram**

2.1.1 *De ursprungliga avtalen*

(14) Tirreniagruppen har enligt hävd ägts av den italienska staten genom företaget Fintecna ([7]) och bestod ursprungligen av sex företag, nämligen Tirrenia, Adriatica, Caremar, Saremar, Siremar och Toremar. Dessa företag tillhandahöll sjötransporttjänster inom ramen för separata avtal om allmän trafik som ingicks med den italienska staten 1991 och som var i kraft under 20 år, mellan januari 1989 och december 2008 (*de ursprungliga avtalen*). Fintecna ägde 100 % av aktiekapitalet i Tirrenia, som i sin tur ägde de regionala företagen Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar och Toremar. Adriatica, som trafikerade ett antal linjer mellan Italien och Albanien, Italien och Kroatien, Italien och Grekland samt Italien och Montenegro, slogs samman med Tirrenia 2004.

(15) Syftet med dessa ursprungliga avtal var att garantera regelbundna och pålitliga sjötransporttjänster mellan i första hand det italienska fastlandet och Sicilien, Sardinien och andra, mindre italienska öar. Italien beviljade i detta syfte ekonomiskt stöd i form av bidrag som betalades ut direkt till de enskilda företagen i Tirreniagruppen.

(16) Den 1 juni 2011 började Laziomar trafikera ett antal cabotagelinjer mellan regionen Lazio och de mindre närliggande öarna (se skäl 33). De exakta linjer som berörs beskrivs i skäl 43.

([6]) Statligt stöd – Italien – Statliga stöd SA.32014 (2011/C), SA.32015 (2011/C), SA.32016 (2011/C) – Statligt stöd till företag i den tidigare Tirreniagruppen och förvärvare av sådana företag – Uppmaning enligt artikel 108.2 i EUF-fördraget att inkomma med synpunkter (EUT C 84, 22.3.2013, s. 58).

([7]) Fintecna (Finanziaria per i Settori Industriale e dei Servizi S.p.A.) ägs helt och hållet av det italienska ekonomi- och finansministeriet och är specialiserat på aktieförvaltning och privatiseringsprocesser, samt hanterar projekt för att rationalisera och omstrukturera företag som befinner sig i industriella, ekonomiska eller organisationstekniska svårigheter.

(17) Den 6 augusti 1999 beslutade kommissionen att inleda det förfarande som fastställs i artikel 108.2 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget) avseende det stöd som hade betalats ut på grundval av de ursprungliga avtalen till de sex företag som vid den tidpunkten utgjorde Tirreniagruppen.

(18) Under granskningsfasen begärde Italien att Tirreniagruppens ärende skulle delas upp så att ett slutligt beslut i första hand skulle kunna fattas avseende Tirrenia. Skälet till begäran var Italiens plan att privatisera gruppen och börja med just Tirrenia, och man ville därför påskynda förfarandet för det företaget.

(19) Kommissionen ansåg att den kunde bifalla Italiens begäran och avslutade genom sitt beslut 2001/851/EG ([8]) (*2001 års beslut*) det förfarande som inletts avseende det stöd som utbetalats till företaget Tirrenia. Stödet förklarades förenligt med förbehåll för vissa åtaganden från Italiens sida.

(20) Genom kommissionens beslut 2005/163/EG ([9]) (*2004 års beslut*) förklarades den ersättning som Italien hade beviljat de andra företagen i Tirreniagruppen än Tirrenia delvis förenlig med den inre marknaden, delvis förenlig på villkor att de italienska myndigheterna uppfyllde ett antal åtaganden, och delvis oförenlig med den inre marknaden. Beslutet grundades på redovisningsuppgifter för perioden 1992–2001 och innehöll vissa villkor som syftade till att säkerställa ersättningens förenlighet under hela löptiden för de ursprungliga avtalen.

(21) Genom tribunalens dom av den 4 mars 2009 i målen T-265/04, T-292/04 och T-504/04 ([10]) (*2009 års dom*) ogiltigförklarades 2004 års beslut.

(22) Genom sitt beslut (EU) 2018/261 ([11]) (*2014 års beslut*) avslutade kommissionen det formella granskningsförfarandet avseende diverse åtgärder som regionen Sardinien vidtagit till förmån för Saremar. Det överklagande som Saremar och regionen Sardinien ingav mot beslutet ogillades av tribunalen 2017 ([12]).

(23) Genom sitt beslut (EU) 2020/1411 ([13]) (*2020 års beslut om Tirreniagruppen*) avslutade kommissionen granskningen av de andra företagen i Tirreniagruppen än Tirrenia för perioden 1992–2008. Kommissionen slog fast att det stöd som beviljats för tillhandahållande av sjötransporttjänster (cabotage) utgjorde befintligt stöd, medan det mesta av det stöd som beviljats för tillhandahållande av internationella sjötransporttjänster var förenligt med 2011 års rambestämmelser om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse ([14]) (*2011 års rambestämmelser*).

(24) Genom sitt beslut (EU) 2020/1412 ([15]) (*2020 års beslut om Tirrenia/CIN*) avslutade kommissionen det formella granskningsförfarandet avseende de åtgärder som Tirrenia och dess förvärvare CIN hade beviljats för perioden 2009–2020.

(25) Genom sina beslut (EU) 2021/4268 ([16]) och (EU) 2021/4271 ([17]) avslutade kommissionen det formella granskningsförfarandet avseende de åtgärder som Siremar och Toremar och dess förvärvare hade beviljats för perioden från och med 2009.

([8]) 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).

([9]) 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 (EUT L 53, 26.2.2005, s. 29).

([10]) Förenade målen T-265/04, T-292/04 och T-504/04, Tirrenia di Navigazione/kommissionen, ECLI:EU:T:2009:48.

([11]) Kommissionens beslut (EU) 2018/261 av den 22 januari 2014 om de åtgärder SA.32014 (2011/C), SA.32015 (2011/C), SA.32016 (2011/C) som regionen Sardinien har genomfört till förmån för Saremar (EUT L 49, 22.2.2018, s. 22).

([12]) Se tribunalens dom av den 6 april 2017, Regione autonoma della Sardegna (Italien)/kommissionen, T-219/14, ECLI:EU:T:2017:266.

([13]) 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) (EUT L 332, 12.10.2020, s. 1).

([14]) Meddelande från kommissionen – *Europeiska unionens rambestämmelser för statligt stöd i form av ersättning för offentliga tjänster* (EUT C 8, 11.1.2012, s. 15).

([15]) Kommissionens beslut (EU) 2020/1412 av den 2 mars 2020 om de åtgärder SA.32014, SA.32015, SA.32016 (11/C) (f.d. 11/NN) som Italien har genomfört till förmån för Tirrenia di Navigazione och förvärvaren av detta företag, Compagnia Italiana di Navigazione (EUT L 332, 12.10.2020, s. 45).

([16]) Ännu ej offentliggjort i *Europeiska unionens officiella tidning*.

([17]) Ännu ej offentliggjort i *Europeiska unionens officiella tidning*.

2.1.2 *Förlängningen av de ursprungliga avtalen*

(26) Genom artikel 26 i lagdekret nr 207 av den 30 december 2008, omvandlat till lag nr 14 av den 27 februari 2009, fastställdes att de ursprungliga avtalen (inklusive det som avsåg Laziomar), som ursprungligen löpte ut den 31 december 2008, skulle förlängas ett år till den 31 december 2009.

(27) Mot bakgrund av privatiseringen av företagen i Tirreniagruppen fastställdes genom artikel 19ter i lagdekret nr 135 av den 25 september 2009, omvandlat till lag nr 166 av den 20 november 2009 *2009 års lag*), att aktieinnehavet i de regionala företagen (med undantag för Siremar) skulle överföras från moderbolaget Tirrenia utan att någon ersättning betalades enligt följande:

a) Caremar skulle till att börja med överföras till regionen Kampanien. Regionen Kampanien skulle därefter överföra Caremars verksamhet avseende trafiken på förbindelserna med Pontinska öarna till regionen Lazio som en självständig verksamhet under namnet Laziomar,

b) Saremar skulle överföras till regionen Sardinien, och

c) Toremar skulle överföras till regionen Toscana.

(28) I 2009 års lag fastställdes också att nya avtal skulle ingås mellan Italien och Tirrenia och Siremar senast den 31 december 2009. På samma sätt skulle nya förslag till avtal om allmän trafik för den regionala trafiken tas fram mellan regionerna Sardinien och Toscana och mellan Saremar och Toremar senast den 31 december 2009, samt mellan regionerna Kampanien och Lazio och mellan Caremar och Laziomar senast den 28 februari 2010. Förslagen till de nya avtalen/avtalen om allmän trafik skulle bli föremål för ett anbudsförfarande tillsammans med företagen själva och ingås med köparna när privatiseringen av respektive företag hade slutförts ([18]).

(29) För detta ändamål föreskrevs det i 2009 års lag en ytterligare förlängning av de ursprungliga avtalen (inbegripet det som avsåg Caremar) från den 1 januari 2010 till den 30 september 2010.

(30) I 2009 års lag fastställdes även ett tak för den årliga ersättningen för trafiken från och med 2010 (inom ramen för förlängningen av de ursprungliga avtalen och inom ramen för de nya avtalen och avtalen om allmän trafik) som uppgick till totalt 184 942 251 euro, fördelat enligt följande:

Tabell 1

Ersättningstak från och med 2010

Företag	Högsta årliga ersättning (euro)
Tirrenia	72 685 642
Siremar	55 694 895
Saremar	13 686 441
Toremar	13 005 441
Caremar	29 869 832 ([1])

([1]) Varav 19 839 226 euro från regionen Kampanien och 10 030 606 euro från regionen Lazio.

(31) Genom artikel 1 i lag nr 163 av den 1 oktober 2010 om omvandling av dekret nr 125 av den 5 augusti 2010 (*2010 års lag*) fastställdes ytterligare en förlängning av de ursprungliga avtalen från den 1 oktober 2010 fram till avslutandet av privatiseringsprocessen för Tirrenia och Siremar, vilket skedde den 19 juli 2012 respektive den 31 juli 2012.

([18]) Artikel 19ter.10 i 2009 års lag.

(32) Mot bakgrund av bestämmelserna i artikel 19ter i 2009 års lag inrättade regionen Lazio den 1 december 2010 genom regional lag nr 2/2010 ett aktiebolag för regionala cabotagetjänster med namnet Laziomar, för att förvärva den filial till Caremar som trafikerade linjerna till Pontinska öarna och därefter privatisera detta.

(33) Den 7 mars 2011 sålde Caremar sin filial som trafikerade linjerna till Pontinska öarna till Laziomar. Den senare började trafikera linjerna den 1 juni 2011.

(34) Enligt regionen Lazios dekret nr 508 av den 28 oktober 2011 (*Laziodekretet*) tillhandahölls riktlinjer för privatiseringen av Laziomar i kombination med ingåendet av det nya avtalet om allmän trafik för linjerna till Pontinska öarna.

(35) Enligt lag nr 228 av den 24 december 2012 anförtrodde regionen Lazio vidare Laziomar skyldigheten att på grundval av ett ”överbryggande” avtal säkerställa den territoriella kontinuiteten för linjerna till Pontinska öarna fram till privatiseringen, på samma villkor. Detta avtal undertecknades den 12 februari 2013 och gällde till dess att Laziomar privatiserades.

2.1.3 *Privatiseringen av Laziomar och ingåendet av det nya avtalet om allmän trafik*

(36) I februari 2012 inleddes ett anbudsförfarande (se avsnitt 2.3.2) för att hitta en köpare för Laziomar i kombination med det nya trafikavtalet om tillhandahållande av sjötransporttjänster under en period av tio år i utbyte mot ersättning för allmän trafikplikt.

(37) Efter att ha lagt det vinnande anbudet i anbudsförfarandet blev Compagnia Laziale di Navigazione S.r.l. (CLN) ny ägare av Laziomar. Försäljningsavtalet mellan regionen Lazio och CLN undertecknades den 30 december 2013. Den 15 januari 2014 undertecknade regionen Lazio och Laziomar det nya tjänsteavtalet om tillhandahållande av sjöfartstjänster till Pontinska öarna.

2.2 **Åtgärder som omfattas av 2011 och 2012 års beslut**

(38) Följande åtgärder bedömdes i det formella granskningsförfarande som inleddes genom 2011 och 2012 års beslut:

a) Ersättningen för tillhandahållandet av tjänster av allmänt ekonomiskt intresse inom ramen för förlängningen av de ursprungliga avtalen (*åtgärd 1*).

b) Det potentiella missbruket av undsättningsstöd av Tirrenia och Siremar (*åtgärd 2*).

c) Privatiseringen av företagen i den tidigare Tirreniagruppen ([19]) (*åtgärd 3*).

d) Ersättningen för tillhandahållandet av tjänster av allmänt ekonomiskt intresse enligt de nya avtalen/avtalen om allmän trafik (*åtgärd 4*).

e) Förtöjningsprioriteringen (*åtgärd 5*).

f) De åtgärder som fastställs i 2010 års lag om omvandling av lagdekret 125/2010 (*åtgärd 6*).

g) De ytterligare åtgärder som vidtagits av regionen Sardinien till förmån för Saremar (*åtgärd 7*).

(39) Genom 2014 års beslut avslutade kommissionen det formella granskningsförfarandet avseende de åtgärder som vidtagits av regionen Sardinien till förmån för Saremar (åtgärd 7 ovan) med undantag för en åtgärd ([20]).

2.3 **Detaljerad beskrivning av de åtgärder som omfattas av detta beslut**

(40) Detta beslut omfattar endast åtgärderna 1, 3, 4, 5 och 6 i skäl 38 i den mån de berör Laziomar och CLN. Åtgärderna beskrivs mer ingående i avsnitten nedan.

([19]) Häri ingår CIN:s uppskjutna betalning av delar av köpeskillingen för förvärvet av Tirrenias affärsgren och flera påstådda ytterligare stödåtgärder i samband med privatiseringen av Siremars affärsgren (t.ex. statens motgaranti för och kapitaltillskott till CdI, det företag som ursprungligen förvärvade Siremars affärsgren).

([20]) Närmare bestämt gjordes i 2014 års beslut ingen bedömning av projektet ”Bonus Sardo–Vacanza”, som utgör en del av åtgärd 7, och ingen bedömning av detta kommer heller att göras i detta beslut.

2.3.1 *Förlängningen av det ursprungliga avtalet mellan Laziomar och Italien*

2.3.1.1 Den allmänna trafikplikten

(41) I artikel 1 i det ursprungliga avtalet med Caremar föreskrivs femårsplaner som anger detaljerade uppgifter om de hamnar som ska trafikeras, de typer av fartyg som ska användas och turtätheten för den trafik som anförtrotts Caremar (och därefter Laziomar efter överföringen till regionen Lazio av rutterna till Pontinska öarna den 1 juni 2011).

(42) Enligt Italien är den senaste formellt godkända femårsplanen för Caremar (som var det företag som berördes vid den tidpunkten) den för perioden 2000–2004, medan en plan för perioden 2005–2008 utarbetades men aldrig formellt godkändes av de behöriga ministerierna. Regeringen har i stället fattat ad hoc-beslut för att bättre anpassa tjänsterna till de lokala behoven men utan att göra större ändringar i systemet för den allmänna trafiken.

(43) På grundval av det ursprungliga avtalet, inklusive förlängningar enligt de rättsakter som anges i skälen 26–33, trafikerade Laziomar följande linjer året runt:

— På rutten Ponza–Formia (**linje T1**) trafikerade Laziomar den enda förbindelsen på denna linje. Företaget säkerställde två dagliga förbindelser med kombinerad trafik (passagerare, fordon och gods). Fartyget, som avgick från ön kl. 05.30, garanterade förbindelsen med fastlandet för de boende i studie- och arbetssyfte med den sista returresan kl. 17.30.

— På rutten Ponza–Formia (**linje A2**). Laziomar trafikerade också den enda höghastighetspassagerarlinjen med en daglig förbindelse och underhöll fartyget på ön över natten.

— På rutten Anzio–Ponza (**linje A1**) garanterade Laziomar daglig höghastighetstrafik för passagerare under högsäsongen från måndag till lördag. Trafiken utökades dock på söndagar och helgdagar och motiverades av sociala och ekonomiska utvecklingsskäl (särskilt eftersom turismen i grund och botten är öns enda inkomstkälla). En konkurrent, Vetor, trafikerade samma linje med höghastighetstrafik för passagerare under högsäsongen.

— På rutten Ventotene–Formia (**linje T2**) garanterade Laziomar dagliga avgångar under hela året med ett kombifartyg. Den kombinerade trafiken var den enda reguljära förbindelsen för transport av passagerare, fordon och gods under hela året.

— På rutten Ventotene–Formia (**linje A3**) trafikerade Laziomar även den enda höghastighetsförbindelsen. Den avgick kl. 06.45, vilket gjorde att invånarna kunde resa till fastlandet av yrkesmässiga skäl eller studieskäl, och blev kvar på ön över natten för att säkerställa varaktigheten av förbindelsen i händelse av en medicinsk nödsituation.

2.3.1.2 Budget och varaktighet

(44) Tabell 2 visar den årliga ersättning som Italien betalade till Laziomar under perioden 2011–2013:

Tabell 2

Ersättning som beviljades för perioden 2011–2013 (euro)

År	Utbetald ersättning (euro)
2011	8 601 187
2012	13 780 506
2013	12 696 006

(45) Enligt det ursprungliga avtalet skulle den årliga ersättningen för den allmänna trafikplikten betalas enligt följande: En första utbetalning i form av ett förskott, motsvarande 70 % av den ersättning som betalades ut föregående år, görs i mars varje år. En andra utbetalning sker i juni och motsvarar 20 % av ersättningen. Skillnaden mellan

driftskostnaderna och driftsintäkterna under det innevarande året utgör avstämningsbeloppet, som betalas ut senast den 30 november. Om det visar sig att Laziomar har erhållit en större summa än nettokostnaderna för de tillhandahållna tjänsterna (intäkter minus bruttokostnader) är företaget enligt det ursprungliga avtalet skyldigt att återbetala skillnaden. ([21])

— Ersättning som beviljades under 2011–2013

(46) I presidentdekret nr 501 av den 1 juni 1979 (*presidentdekret nr 501/79*) anges de olika parametrar (intäkter och kostnader) som ligger till grund för beräkningen av det stöd som betalas ut till operatörer som tillhandahåller allmän trafik inom sjöfartssektorn. Genom lag nr 856 av den 5 december 1986 (*lag nr 856/86*) infördes vissa förändringar av systemet för allmän trafikplikt inom sjöfartssektorn i Italien. För förbindelser med mindre och större öar ändrades kriterierna för beräkningen av ersättningen för allmän trafikplikt genom artikel 11 i denna lag. Stödet måste beräknas baserat på skillnaden mellan intäkterna från och kostnaderna för tjänsten med hänvisning till objektiva genomsnittsparametrar och måste innefatta en rimlig avkastning på investerat kapital. I artikel 11 anges också att avtalen om allmän trafik måste innehålla en förteckning över de subventionerade linjerna, turtätheten och vilka typer av fartyg som ska användas. Stödet måste godkännas av ansvariga ministrar. Principerna i presidentdekret nr 501/79 och lag nr 856/86 avspeglades i de ursprungliga avtalen.

(47) Från och med 2010 har ersättningen för att tillhandahålla tjänster av allmänt ekonomiskt intresse fastställts genom en ny metod enligt CIPE:s beslut ([22]) av den 9 november 2007 betitlat *Kriterier för att fastställa allmän trafikplikt och tariffdynamik inom kustfart av allmänt intresse* (*CIPE-beslutet*) ([23]). Enligt ingressen till CIPE-beslutet utfärdades det till följd av privatiseringen av de statliga företag som bedriver sjötransporttjänster inom ramen för allmän trafikplikt ([24]). Bestämmelserna i CIPE-beslutet började tillämpas på de tjänster som tillhandahölls av företagen i Tirreniagruppen från och med 2010, det vill säga redan innan de nya avtalen och avtalen om allmän trafik trädde i kraft efter privatiseringen av respektive företag.

(48) Den metod som fastställs i CIPE-beslutet ger företag som bedriver allmän trafik inom sjöfartssektorn möjlighet till en lämplig avkastning. Kapitalavkastningen beräknas baserat på den vägda genomsnittliga kapitalkostnaden (WACC).

(49) Den nödvändiga avkastningen på eget kapital ([25]) beräknas med hjälp av prissättningsmodellen för kapitaltillgångar (CAPM). Enligt denna modell kan kostnaden för eget kapital beräknas som en funktion av i) den riskfria räntan, ii) betavärdet (en bedömning av företagets riskprofil i förhållande till aktiemarknaden) och iii) riskpremien på aktiemarknaden.

(50) Kostnaden för eget kapital skulle beräknas genom att lägga till en extra riskpremie till avkastningen på riskfria tillgångar. Denna premie beräknas som marknadsriskpremien multiplicerad med dess betavärde, som är ett mått på risknivån för en viss tillgång i förhållande till marknaden.

(51) Enligt CIPE-beslutet motsvarar avkastningen på riskfria tillgångar den genomsnittliga bruttoavkastningen på tioåriga referensobligationer för den föregående tolvmånadersperiod för vilken uppgifter finns tillgängliga.

(52) I CIPE-beslutet föreskrivs en marknadsriskpremie på 4 %. Om en tjänst tillhandahålls på icke-exklusiva villkor ska operatören dock ersättas för den högre risk som detta förväntas innebära genom ett tillägg av ytterligare 2,5 % till marknadsriskpremien.

([21]) Enligt beslut av den interministeriella konferens om fastställande av det årliga stödet som i enlighet med artikel 11 i lag nr 856/1986 inrättats mellan infrastruktur- och transportministeriet, ekonomi- och finansministeriet och ministeriet för ekonomisk utveckling (*den interministeriella konferensen*), ska från och med den 25 november 2010 eventuell överkompensation dras av från framtida förskottsbetalningar av stöd.

([22]) Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica (den interministeriella kommittén för ekonomisk planering).

([23]) *Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana* (Italiens officiella kungörelseorgan) nr 50 av den 28 februari 2008.

([24]) I enlighet med artikel 1.999 i lag nr 296 av den 27 december 2006 och artikel 1 e i lagdekret 430/1997.

([25]) Den avkastning som en aktieinvesterare önskar med hänsyn till företagets riskprofil och relaterade kassaflöden.

(53) I praktiken kan den ersättning som betalas till Laziomar emellertid inte överskrida det ersättningstak på 10 030 606 euro per år som anges i 2009 års lag (se skäl 30). Även om 2009 års lag fastställer ett tak för den årliga ersättning som betalas till alla företag inom Tirrenia för att tillhandahålla sjöfartstjänster inom ramen för allmän trafikplikt, innehåller CIPE-beslutet vissa skyddsmekanismer som säkerställer att dessa operatörer kan täcka sina driftskostnader i tillräcklig utsträckning. Mot bakgrund av detta har, såsom framgår av tabell 2, den ersättning som betalades ut under 2012 och 2013 ökats för att täcka hela kostnaden för den allmänna trafikplikten under dessa år.

(54) Enligt CIPE-beslutet måste i synnerhet tjänsternas omfattning, de högsta priser som anges i det nya avtalet om allmän trafik och den ersättning som faktiskt beviljas fastställas så att de garanterar full kostnadstäckning för alla tillåtna kostnader för tjänsteleverantören. Följande formel tillämpas:

$$VA(RSP) + VA(AI(X)) = VA(CA)$$

där

— *VA(RSP)* är nuvärdet av ersättningen för fullgörandet av den allmänna trafikplikten,

— *VA(AI(X))* är nuvärdet av övriga intäkter (biljettintäkter m.m.),

— *VA(CA)* är nuvärdet av tillåtna driftskostnader, återbetalning av skulder och avkastning på investerat kapital.

(55) Om ovanstående ekvation inte håller kan omfattningen av den subventionerade verksamheten minskas, alternativt kan det sätt på vilket tjänsterna tillhandahålls (t.ex. vilka typer av fartyg som används) ses över eller prisbegränsningarna ändras.

(56) Det pristak som gäller för varje tjänst, exklusive skatter och hamnavgifter, justeras dessutom varje år baserat på följande pristaksformel:

$$\Delta T = \Delta P - X$$

där

— ΔT är den årliga procentuella förändringen av pristaket,

— ΔP är inflationen under referensåret,

— är den faktiska årliga justering av pristaket som fastställs i avtalet om allmän trafik och som är oförändrad under avtalets hela löptid.

(57) I CIPE-beslutet anges också att pristaket får justeras för att ta hänsyn till varierande bränslepriser baserat på offentligt tillgängliga standardpriser.

2.3.2 *Privatiseringen av Laziomar*

(58) Den 13 februari 2013 offentliggjorde regionen Lazio på sin webbplats anbudsinfordran för försäljningen av Laziomar och för tilldelningen av ersättning för allmän trafik för tillhandahållande av allmännyttiga tjänster på de sjöfartslinjer som anges i skäl 43 ([26]). Detta meddelande offentliggjordes också i *Europeiska unionens officiella tidning* ([27]), i Italiens officiella tidning ([28]) och i fyra nationella och lokala dagstidningar i Italien.

(59) Italien valde det selektiva anbudsförfarande som avses i artikel 55.6 i lagen om offentlig upphandling – lagstiftningsdekret nr 163/2006 (*il Codice dei contratti pubblici*). Det valda tilldelningskriteriet var det ekonomiskt mest fördelaktiga anbudet.

(60) För att uppmuntra till ett så brett deltagande som möjligt i förfarandet tillät anbudsinfordran uttryckligen anbudsgivare att delta i gemensam form genom tillfälliga grupperingar av anbudsgivare, konsortier eller europeiska ekonomiska intressegrupperingar.

([26]) www.regione.lazio.it
([27]) EUT nr S/149, 4 augusti 2012.
([28]) *Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana* (Italiens officiella kungörelseorgan) nr 91, 6 augusti 2012.

2.3.2.1 Försäljningsförfarande och slutlig tilldelning

(61) När anbudsinfordran hade offentliggjorts och tidsfristen löpt ut hade åtta parter uttryckt intresse för att delta i anbudsförfarandet (närmare bestämt Navigazione Libera del Golfo S.r.l., Carpoint Motorsport S.p.A., Blu Navy Cruise & Tour S.r.l., Traghetti Lines, CLN, Navigazione Generale Italiana S.p.A., Vetor S.r.l. och Ustica Lines, de sistnämnda nu verksamma under namnet Liberty Lines) och lämnat de begärda uppgifterna för det kvalitativa urvalet under förfarandets första steg. Sju av dessa deltagare, med undantag av Blu Navy Cruise & Tour S.r.l., gick vidare till nästa steg och inbjöds att lämna ett anbud den 16 maj 2013.

(62) Inbjudan att lämna anbud innehöll det nya tioåriga avtal som skulle ingås mellan den vinnande anbudsgivaren och regionen Lazio samt mer detaljerade upplysningar om upphandlingsförfarandet. I inbjudan att delta i upphandlingen bekräftades att det ekonomiskt mest fördelaktiga anbudet skulle väljas för avtalen. Priskriteriet gavs 30 poäng och teknisk kompetens 70 poäng. Vad gäller försäljningspriset för Laziomar angavs ett fast belopp på 2 272 000 euro i inbjudan, vilket hade beräknats på grundval av en oberoende undersökning där det totala värdet på Laziomars tillgångar bedömdes (se skälen 66 och 67). Detta pris var inte förhandlingsbart och var därför inte föremål för anbudsgivarnas ekonomiska anbud.

(63) Av detta skäl uppmanades samtliga potentiella anbudsgivare att ange det ovannämnda fasta beloppet för försäljningen av Laziomar i sina ekonomiska anbud. Därefter skulle regionen Lazio välja det ekonomiskt mest fördelaktiga budet i upphandlingen som en helhet, baserat på priskriteriet och andra kriterier, främst tekniska kriterier rörande tjänsten såsom den beskrevs i inbjudan att delta i upphandlingen (se skäl 62).

(64) Vid utgången av tidsfristen lämnade CLN sitt anbud. Specifikationerna i detta anbud granskades och resultatet var positivt. Inga andra anbud lämnades.

(65) Kontraktet tilldelades därför CLN, både med avseende på privatiseringen av Laziomars affärsgren och tillhandahållandet av sjöfartstjänster (se avsnitt 2.3.3).

2.3.2.2 Försäljningsavtalet

(66) Försäljningsavtalet ingicks den 30 december 2013 och fastställer överlåtelsen av Laziomars aktier till CLN för ett fast pris på 2 272 000 euro, på grundval av en oberoende expertvärdering som beställts av regionen Lazio.

(67) Beloppet avspeglar främst värdet av de fasta materiella tillgångarna (bestående av fyra fartyg och industriell och kommersiell utrustning) och värdet av biljettförsäljningen för trafiken till ön Ventotene, såsom framgår av företagets balansräkning av den 1 juni 2011.

(68) Enligt artikel 4 i försäljningsavtalet är CLN skyldigt att underrätta regionen Lazio om en eventuell framtida försäljning av Laziomars aktier till tredje parter. CLN skulle dock fortfarande tillsammans med den nya köparen av Laziomar ha ett solidariskt ansvar med avseende på skyldigheterna i avtalet om allmän trafik.

2.3.2.3 Förfaranden på nationell nivå

(69) Resultatet av anbudsförfarandet, dvs. att Laziomars affärsgren och avtalet om tillhandahållande av allmän trafik tilldelades CLN, blev föremål för en tvist vid Lazios regionala förvaltningsdomstol (TAR).

(70) Vetor S.r.l. (*Vetor*), som även trafikerar rutten Anzio–Ponza med bärplansfartyg (linje A1), lämnade in en ansökan till TAR om interimistiska åtgärder mot anbudsförfarandets legitimitet, vilken avvisades genom beslut nr 2995/2013. Samma domstol fattade också beslut om sakförhållandena och avvisade Vetors klagomål genom dom nr 467/2014. Högsta förvaltningsdomstolen bekräftade efter överklagande ovannämnda beslut genom dom nr 5421/2018.

2.3.3 *Det nya trafikavtalet mellan regionen Lazio och Laziomar*

2.3.3.1 Stödmottagaren

(71) Som nämns i skäl 64 lämnade CLN ett anbud avseende det nya avtalet om allmän trafik. Efter den framgångsrika upphandlingen undertecknade Laziomar (som förvärvats av CLN men behållit sin separata juridiska identitet) det nya avtalet om allmän trafik med regionen Lazio för drift av sjöfartsrutter den 15 januari 2014.

2.3.3.2 Linjerna

(72) Laziomar tillhandahåller passagerartransporter, kombinerade transporter (passagerare, fordon och gods) och enbart godstransporter (varor och specialvaror) inom ramen för den allmänna trafikplikten på flera cabotagerutter enligt följande:

Tabell 3

Linjenät som trafikeras av Laziomar enligt det nya trafikavtalet

Formia–Ponza (färja – kombinerade transporter) – **linje T1**
Formia–Ventotene (färja – kombinerade transporter) – **linje T2**
Terracina–Ponza (färja – kombinerade transporter och godstransporter ([1])) – **linje T3**
Terracina–Ventotene (färja – godstransporter) – **linje T4**
Anzio–Ponza (bärplansfartyg – passagerartransporter) – **linje A1**
Formia–Ponza (bärplansfartyg – passagerartransporter) – **linje A2**
Formia–Ventotene (bärplansfartyg – passagerartransporter) – **linje A3**
([1]) Vissa avgångar på denna linje är enbart för godstransport (se tabell 9).

2.3.3.3 Varaktighet

(73) Det nya trafikpliktavtalet mellan regionen Lazio och Laziomar har en löptid på tio år (2014–2024).

2.3.3.4 Den allmänna trafikplikten

(74) Den allmänna trafikplikt som ålagts Laziomar rör bland annat de hamnar som ska trafikeras, typen av fartyg som ska användas för de linjer som trafikeras och fartygens kapacitet, turtäthet samt högsta biljettpriser.

2.3.3.5 Bestämmelser om ersättning och slutlig tilldelning

(75) Den årliga grundersättningen på grundval av anbudsförfarandet för ersättning enligt det nya avtalet om fullgörande av allmän trafikplikt på de sjöfartsrutter som anges i skäl 43 fastställdes av regionen Lazio till 14 300 550 euro, med förbehåll för en revidering nedåt. Beloppet fastställdes slutligen till 12 752 074 euro (totalt 127 520 740 euro under den tioåriga avtalsperioden).

(76) Enligt artikel 6 i avtalet kan regionen Lazio justera ersättningen uppåt eller nedåt för att ta hänsyn till de förändringar som görs varje år rörande den faktiska trafiken. Kompensationsnivån påverkas inte om det antal avgångar som utförs varje år är högst 3 % högre eller lägre än det avtalade antalet. Vid förändringar, uppåt eller nedåt, med mer än 3 % justeras ersättningen i enlighet därmed genom att det extra eller färre antalet avgångar multipliceras med enhetspriset, såsom anges i anbudet. Under 2017 ändrades trafikkontraktet så att ersättningsnivån justerades till 13 524 536 euro.

(77) Detta ersättningsbelopp fastställs enligt den metod som anges i CIPE-beslutet (se skälen 47–57). De garantier som fastställs i CIPE-beslutet har skrivits in i det nya trafikavtalet.

(78) Enligt trafikavtalet ska den ersättning som betalas inte gå utöver vad som är nödvändigt för att täcka nettokostnaderna för fullgörandet av den allmänna trafikplikten (ekonomisk–finansiell balans). I händelse av avvikelser från denna avtalsmässiga jämvikt föreskriver artikel 25 i avtalet om allmän trafik en utjämningsmekanism som utvärderar samtliga parametrar för betalningen av ersättningen. Om det skulle visa sig att ersättningsbeloppet till följd av en väsentlig förändring ([29]) av de ekonomiska parametrar som det grundar sig på inte är tillräckligt för att täcka alla kostnader som uppstått i samband med tillhandahållandet av tjänsten, möjliggör det nya trafikavtalet en översyn av de grundläggande parametrarna för ersättningen, nämligen i) biljettprissystemet, ii) nivån på de allmännyttiga tjänster som tillhandahålls, iii) nivån på det årliga pristaket, och iv) kapitaltillskotten för investeringar.

(79) Enligt artikel 4.4–4.6 i avtalet om allmän trafik ska den ersättning som betalas till operatören sänkas med 80 % om tjänsterna avbryts på grund av att de anställda går i strejk och med 30 % vid andra oförutsedda händelser, medan underlåtenhet att utföra tjänsterna vid andra omständigheter än strejker eller oförutsedda händelser leder till betalning av straffavgifter i enlighet med artikel 9 i trafikavtalet.

(80) Enligt artikel 22 i trafikavtalet ska operatören införa ett system med teknisk, ekonomisk och förvaltningsmässig övervakning, enligt vilket årsredovisningen för den tjänst som tillhandahålls enligt avtalet ska skickas till den regionala myndigheten för kontroll.

(81) Enligt artikel 4.2 i trafikavtalet uppskattades den årliga ersättning som ska betalas till Laziomar uppgå till 12 752 074 euro. Enligt artikel 4.3 i trafikavtalet fastställs det faktiska pris som betalas till Laziomar dock som resultatet av den produktion som faktiskt utförs (dvs. pris per mil för varje linje), med hänsyn till risker i samband med verksamheten (kommersiella och industriella) enligt avtalet (minskad ersättning om fartyget upphör med trafiken, sanktioner om tjänster läggs ned osv.).

(82) I tabell 4 visas den ersättning som fastställts på grundval av anbudsförfarandet under hela avtalsperioden och den ersättning som faktiskt betalats ut till Laziomar för perioden 2014–2019, till följd av ändringar som rör trafikproduktionen, i enlighet med artikel 6 i trafikavtalet.

Tabell 4

Ersättning som fastställts och betalats ut till Laziomar inom ramen för det nya trafikavtalet (euro) 2014–2019

År	Fastställd ersättning (euro)	Utbetald ersättning (euro)
2014	12 752 074	13 374 589
2015	12 752 074	13 376 167
2016	12 752 074	13 330 304
2017	12 752 074	13 370 070
2018	12 752 074	13 356 282
2019	12 752 074	13 366 510

([29]) I artikel 25.2 föreskrivs följande: ”En positiv eller negativ avvikelse i den ekonomiska och finansiella balansen kan orsakas av
a) ineffektivitet i förvaltningen,
b) felaktig uppgiftsöverföring från Laziomar rörande de tjänster som faktiskt tillhandahålls för att fastställa det årliga priset,
c) exceptionellt ogynnsamma marknadsvillkor bortom Laziomars kontroll, vilket leder till försämrade driftsförhållanden och därmed högre driftskostnader eller lägre intäkter, vilket i sin tur leder till en minskning av rörelseresultatet med mer än 10 %,
d) finansiella utgifter,
e) ändringar av lagar och andra författningar som fastställer nya villkor för utförandet av den tjänst som anges i avtalet,
f) nya investeringar som begärs av regionen och genomförs med statliga medel enligt artikel 19,
g) ändringar i det biljettprissystem som avses i artikel 3,
h) exceptionellt gynnsamma marknadsvillkor som leder till en ökning av rörelseresultatet med mer än 10 %,
i) ökning av enhetskostnaderna för personal till följd av skyldigheter enligt CCNL [det nationella kollektivavtalet] och ytterligare förhandlingar på företagsnivå,
j) handelspolicy som tillämpas av Laziomar upp till de gränsvärden som fastställs i bilaga G till detta avtal”. (Kommissionens inofficiella översättning).

2.3.4 *Förtöjningsprioriteringen*

(83) I artikel 19ter.21 i 2009 års lag fastställs att företagen i den tidigare Tirreniagruppen, inbegripet Laziomar för att säkerställa den territoriella kontinuiteten med öarna och mot bakgrund av den allmänna trafikplikten, skulle få behålla de förtöjningstider som de redan tilldelats och prioriteringen vid tilldelning av nya förtöjningstider i enlighet med de förfaranden som fastställts av hamn- och sjöfartsmyndigheterna enligt lag nr 84 av den 28 januari 1994 och den italienska sjöfartslagen.

2.3.5 *Åtgärder som fastställs i 2010 års lag*

(84) Genom 2010 års lag gavs företagen i den tidigare Tirreniagruppen möjlighet att tillfälligt utnyttja de ekonomiska medel som redan avsatts ([30]) för upprustning och modernisering av fartygsflottan för att i stället täcka akuta likviditetsbehov. De företag som utnyttjade denna möjlighet var emellertid tvungna att återföra medlen till dessa öronmärkta fonder så att de fortfarande kunde genomföra den nödvändiga upprustningen av sina fartyg. Upprustningen krävdes för att uppfylla nya säkerhetsnormer i enlighet med Stockholmsöverenskommelsen från 1996 ([31]).

(85) Närmare bestämt hade 23 750 000 euro från två kreditfaciliteter ([32]) avsatts för att bekosta upprustningen av hela Tirreniagruppens fartygsflotta. Laziomar utnyttjade dock inte dessa faciliteter (se skäl 132).

(86) I artikel 1 i 2010 års lag fastställdes dessutom följande:

a) De ursprungliga avtalen förlängs från och med den 1 oktober 2010 fram till dess att processen för privatiseringen av Tirrenia och Siremar har slutförts (se även skäl 31).

b) Artikel 19ter i lagdekret 135/2009, efter ändringar omvandlat till 2009 års lag, ändras genom införande av punkt 24bis. Enligt denna punkt ska alla officiella handlingar och verksamheter för att genomföra bestämmelserna i punkterna 1–15 i 2009 års lag vara undantagna från skatteplikt. Dessa punkter rör liberalisering av sektorn för sjöfartscabotage genom privatisering av Tirreniagruppen, inbegripet det förberedande steget i denna liberalisering, dvs. överföringen av de regionala företagen till respektive region.

c) För att säkerställa den allmänna trafikens kontinuitet och stödja processen för att privatisera företagen i den tidigare Tirreniagruppen får de aktuella regionerna utnyttja medlen i Fondo Aree Sottoutilizzate (FAS) ([33]) i enlighet med CIPE-beslut nr 1/2009 av den 6 mars 2009 ([34]).

2.4 **Överträdelseförfarande nr 2007/4609**

(87) Med anledning av tidigare korrespondens mellan kommissionen och Italien skickade kommissionens generaldirektör med ansvar för energi och transporter den 19 december 2008 en begäran om upplysningar till Italien. Denna begäran rörde bland annat en översikt över de rutter som vid denna tidpunkt omfattades av allmän trafikplikt och det uppdrag om allmän trafik som Italien avsåg att genomföra genom de nya avtalen. Italien ombads även att lämna ytterligare uppgifter om privatiseringsplanerna för Tirreniagruppen.

(88) I sin skrivelse av den 28 april 2009 lämnade Italien ett detaljerat svar på kommissionens begäran av den 19 december 2008. I skrivelsen uppgav Italien bland annat följande:

1) Italien konstaterade att förlängningen av de ursprungliga avtalen till den 31 december 2009 var nödvändig för att liberalisera sektorn för sjöfartscabotage i Italien genom privatisering av Tirreniagruppen.

([30]) I enlighet med artikel 19.13a i lagdekret 78/2009, omvandlad till lag nr 102/2009 (*lag 102/2009*), och artikel 19ter.19 i 2009 års lag.

([31]) Dessa säkerhetsnormer fastställdes senare i detalj genom rådets direktiv 98/18/EG av den 17 mars 1998, införlivat i lagstiftningen genom lagstiftningsdekret nr 45 av den 4 februari 2000, i Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/24/EG av den 14 april 2003, införlivat i lagstiftningen genom lagstiftningsdekret nr 52 av den 8 mars 2005, och i Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/25/EG, införlivat i lagstiftningen genom lagstiftningsdekret nr 65 av den 14 mars 2005.

([32]) Alla medel (dvs. 7 000 000 euro) som tillhandahållits genom artikel 19ter.19 i 2009 års lag samt 16 750 000 euro av de medel som tillhandahållits genom lag 102/2009.

([33]) Fonden för underutnyttjade områden (*Fondo Aree Sottoutilizzate*) är en nationell fond som stöder genomförandet av Italiens regionalpolitik. Fondens medel är öronmärkta för de regioner som har fastställts av de italienska myndigheterna.

([34]) *Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana* (Italiens officiella kungörelseorgan) nr 137 av den 16 juni 2009.

2) Italien hävdade att den ersättning för allmän trafikplikt som Tirreniagruppen beviljades var nödvändig för att säkerställa den territoriella kontinuiteten med öarna genom sjötransportförbindelser som inte kunde tillhandahållas på ett tillfredsställande sätt av de privata aktörerna på marknaden.

3) Italien påpekade att en genomgripande rationaliseringsprocess för linjerna hade slutförts den 10 mars 2009. I denna process beaktades relevanta sociala, sysselsättningsmässiga och ekonomiska aspekter, liksom behovet att skydda förbindelser av stor betydelse för den territoriella kontinuiteten, och processen inbegrep ett samråd med de sex berörda regionerna. Rationaliseringen skulle innebära minskade nettokostnader för den allmänna trafiken med cirka 66 miljoner euro och uppsägning av runt 600 personer ur hela Tirreniagruppens besättningspersonal. Italien påminde vidare om att 2009 års rationalisering kompletterade tidigare insatser (2004, 2006 och 2008) för att minska omfattningen av den trafik som Tirreniagruppen bedrev.

4) Italien förklarade att målen för rationaliseringen var att i) upprätthålla de förbindelser som krävdes för att säkerställa den territoriella kontinuiteten mellan öarna och fastlandet och rätten till hälsa, studier och mobilitet, ii) rationalisera de förbindelser där det fanns privata operatörer som tillhandahöll samma förbindelser under samma perioder och med samma garantier avseende kvalitet och tillförlitlighet, och iii) rationalisera sommar- och snabbförbindelser som endast tillhandahåller persontransporter.

5) I skrivelsen gav Italien en översikt över de linjer som år 2008 trafikerades av Tirreniagruppen och det minskade antal linjer som företagen i Tirreniagruppen skulle trafikera under 2009. Enligt Italien var det de senare linjerna som skulle omfattas av de nya avtal som skulle ingås med de nya ägarna till företagen i Tirreniagruppen.

(89) Den 21 december 2009 skickade kommissionens generaldirektör med ansvar för energi och transporter en skrivelse till Italien och noterade bland annat följande: Mot bakgrund av den genomgripande omstruktureringen av sektorn för sjöfartscabotage i Italien och med tanke på den betydande samhällspåverkan som det skulle innebära om anbudsförfarandet genomfördes baserat på ett enkelt avtal om allmän trafik, var ett anbudsförfarande för försäljning av rederierna i kombination med dessa avtal godtagbart, i princip och som undantagsfall, i syfte att säkerställa efterlevnaden av kriteriet om icke-diskriminering av rederier inom gemenskapen enligt rådets förordning (EEG) nr 3577/92 ([35]) (*cabotageförordningen*). Kommissionen konstaterar att förordningen om sjöfartscabotage inte innehåller några krav på att medlemsstaterna ska privatisera sina sjötransportföretag utan enbart på liberalisering av denna särskilda marknad.

(90) Den 29 januari 2010 ([36]) skickade kommissionen en formell underrättelse avseende felaktigt genomförande av cabotageförordningen. I denna skrivelse påminde kommissionen om att denna förordning föreskriver att när en medlemsstat ingår avtal om allmän trafik eller ålägger allmän trafikplikt ska detta ske på icke-diskriminerande grund med hänsyn till alla rederier inom unionen. Artikel 4.3 i denna förordning föreskriver att existerande avtal om allmän trafik får fortsätta att gälla fram till det datum då de löper ut. Kommissionen konstaterade emellertid att företagen i Tirreniagruppen fortsatte att bedriva sjötransporttjänster efter det att respektive avtal om allmän trafik (de ursprungliga avtalen) hade löpt ut. Närmare bestämt skulle dessa avtal ha löpt ut i slutet av 2008 men förlängdes vid upprepade tillfällen av Italien. Kommissionen uppmanade därför Italien att lägga fram sina synpunkter i frågan.

(91) Den 29 januari 2010 besvarade även kommissionens generaldirektör med ansvar för energi och transporter Italiens skrivelse av den 22 januari 2010. Generaldirektören underströk att hans svar endast avsåg förenligheten med förordningen om sjöfartscabotage och inte frågor om statligt stöd. Mot denna bakgrund uppgav generaldirektören att den motivering som getts angående vissa linjer var tillräcklig för att undanröja de tveksamheter som uttryckts tidigare. Generaldirektören påminde om att avtal om allmän trafik bara kan omfatta rutter för vilka det föreligger ett marknadsmisslyckande.

(92) Den 29 mars 2010 besvarade Italien kommissionens formella underrättelse av den 29 januari 2010.

(93) Den 10 september 2010 informerade Italien under ett ad hoc-möte kommissionen om att det konkurrensutsatta förfarandet för bland annat de rutter till Pontinska öarna som vid den tiden trafikerades av Caremar också hade försenats. Genom lag nr 163 av den 1 oktober 2010 förlängdes därefter de ursprungliga avtalen fram till avslutandet av privatiseringsprocessen för Tirrenia och Siremar (se även skäl 31).

([35]) 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).

([36]) Den formella underrättelsen antogs den 28 januari 2010 men skickades till Italien först dagen efter.

(94) Mot bakgrund av denna utveckling skickade kommissionen ytterligare en formell underrättelse den 24 november 2010. I denna skrivelse uppgav kommissionen följande:

a) Det ursprungliga avtalet för bland annat Caremar förlängdes automatiskt och utan ett konkurrensutsatt förfarande.

b) Även om de aktuella avtalen om allmän trafik fortsatte att tillämpas hade inget konkurrensutsatt förfarande genomförts för bland annat Caremar.

c) Kommissionen förbehöll sig rätten att om nödvändigt utfärda ett motiverat yttrande (med beaktande av eventuella kommentarer från Italien).

(95) Den 21 juni 2012 antog kommissionen ett motiverat yttrande angående den försenade privatiseringen av tre företag (Caremar, Laziomar och Saremar) i den tidigare Tirreniagruppen. Eftersom anbudsförfarandena för de övriga tre företagen (Tirrenia, Toremar och Siremar) hade slutförts under 2011 ([37]) omfattades de inte av det motiverade yttrandet. Kommissionen konstaterade att Italien mer än tre år efter det att den ordinarie löptiden för de ursprungliga avtalen hade gått ut ännu inte hade genomfört något konkurrensutsatt förfarande för tilldelningen av avtal om allmän trafik avseende det sjöfartscabotage som bedrevs av bland annat Laziomar. Dessa avtal hade förlängts automatiskt på obestämd tid, vilket förhindrade andra rederier i unionen från att konkurrera om tilldelningen av avtalen.

(96) Den 8 augusti 2012 besvarade Italien det motiverade yttrandet och angav att anbudsinfordringarna för företagen i kombination med nya avtal om allmän trafik hade eller skulle offentliggöras i *Europeiska unionens officiella tidning*. För Laziomar skickades meddelandet för offentliggörande den 1 augusti 2012.

(97) Den 14 januari 2014 blev CLN ny ägare till Laziomar och undertecknade ett tioårigt avtal om allmän trafik för förbindelserna till Pontinska öarna.

(98) Genom en skrivelse av den 15 juli 2016 underrättade Italien kommissionen om att privatiseringen av alla företagen i den tidigare Tirreniagruppen hade slutförts. Den 8 december 2016 beslutade kommissionen att avsluta överträdelseförfarandet.

3. SKÄLEN FÖR ATT INLEDA OCH UTVIDGA FÖRFARANDET

3.1 Förlängningen av det ursprungliga avtalet mellan Laziomar och Italien ([38])

3.1.1 *Uppfyllande av Altmarkkriterierna och förekomst av stöd*

(99) I 2011 års beslut intog kommissionen preliminärt ståndpunkten att definitionen av de skyldigheter i samband med den allmänna trafikplikten som ingår i de ursprungliga avtalen med alla företagen i den tidigare Tirreniagruppen inte hade varit tillräckligt tydlig och att kommissionen därför inte kunde komma till någon definitiv slutsats om huruvida den innehöll något uppenbart fel. I det skedet hade kommissionen i synnerhet inte någon fullständig bild av de faktiska skyldigheter som ålagts för trafikeringen av rutterna bland annat till Pontinska öarna jämfört med de tjänster som konkurrenterna erbjöd på vissa av dessa rutter.

(100) Kommissionen intog preliminärt ståndpunkten att det andra kriteriet i Altmarkdomen ([39]) inte var uppfyllt eftersom parametrarna för beräkningen av ersättningen hade fastställts på förhand och i enlighet med kraven på insyn. Kommissionen konstaterade närmare bestämt att dessa parametrar beskrivs i de ursprungliga avtalen (för ersättningen för år 2009) och i CIPE-beslutet (för ersättningen från och med 2010).

([37]) Även om den formella överföringen av äganderätten till Tirrenia, Toremar och Siremar ägde rum först 2012.

([38]) 2011 års beslut innehåller skälen för att inleda förfarandet bland annat avseende stöd som betalats ut till de sex företagen i den tidigare Tirreniagruppen på grundval av de ursprungliga avtalen. Vid tidpunkten för antagandet av 2011 års beslut (den 5 oktober 2011) hade sjöfartstjänsterna på rutterna till Pontinska öarna precis överförts av Caremar till Laziomar (den 1 juni 2011). Även om 2011 års beslut inte uttryckligen hänvisar till Laziomar, gäller kommissionens preliminära bedömning av det ursprungliga avtalet för dessa rutter även för Laziomar i egenskap av ny operatör av dessa rutter.

([39]) Se dom av den 24 juli 2003, Altmark Trans, C-280/00, ECLI:EU:T:2003:415.

(101) Kommissionen ansåg emellertid att det tredje Altmarkkriteriet inte tycktes vara uppfyllt och att operatörerna kunde ha överkompenserats för tillhandahållandet av de allmännyttiga tjänsterna. Kommissionen uttryckte särskilt tvivel om proportionaliteten hos den ersättning som betalats ut till företagen i den tidigare Tirreniagruppen från och med 2009, eftersom det inte finns någon tydlig definition av de skyldigheter som ålagts dessa företag. Kommissionen betvivlade likaledes att riskpremien på 6,5 %, som gäller från och med 2010, återspeglar en lämplig risknivå med tanke på att operatörerna vid första påseendet inte tycktes påta sig de risker som normalt följer av tillhandahållandet av sådana tjänster.

(102) Kommissionen intog även den preliminära ståndpunkten att det fjärde Altmarkkriteriet inte uppfylldes eftersom förlängningen av de ursprungliga avtalen inte hade varit föremål för något anbudsförfarande. Kommissionen konstaterade dessutom att den inte hade mottagit något bevis till stöd för att operatörerna faktiskt hade tillhandahållit tjänsterna till den lägsta kostnaden för det allmänna.

(103) I 2011 års beslut drog kommissionen därför den preliminära slutsatsen att den ersättning för allmän trafik som betalats till operatörerna under förlängningen av de ursprungliga avtalen utgör statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget. Kommissionen ansåg även att detta stöd skulle betraktas som nytt stöd.

3.1.2 *Förenlighet*

(104) I 2011 års beslut intog kommissionen den preliminära ståndpunkten att ersättningen för den allmänna trafiken under perioden 2009–2011 faller utanför tillämpningsområdet för både 2005 års beslut om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse ([40]) och 2005 års rambestämmelser om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse ([41]). Kommissionen bedömde därför denna åtgärd direkt enligt artikel 106.2 i EUF-fördraget och uttryckte tvivel om huruvida de tillämpliga villkoren för förenlighet var uppfyllda.

(105) I 2012 års beslut noterade kommissionen att ett nytt paket med bestämmelser om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse, som bestod av 2011 års beslut om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse ([42]) och 2011 års rambestämmelser om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse ([43]), hade trätt i kraft den 31 januari 2012. Kommissionen intog emellertid den preliminära ståndpunkten att ersättningen för allmän trafikplikt inom ramen för förlängningen av de ursprungliga avtalen inte kunde betraktas som förenlig med den inre marknaden och undantas från anmälningsplikten enligt 2011 års beslut om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse.

(106) I 2010 års lag föreskrevs en förlängning av de ursprungliga avtalen från den 30 september 2010 fram till avslutandet av privatiseringsprocessen. Till följd av detta kunde den ersättning som Laziomar erhöll från och med den 1 juni 2011 fram till privatiseringen bedömas på grundval av 2011 års rambestämmelser om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse.

3.2 **Privatiseringen av Laziomar**

(107) I 2012 års beslut uttryckte kommissionen tvivel om huruvida anbudsförfarandet för försäljningen av Laziomar hade varit tillräckligt transparent och villkorslöst för att säkerställa att försäljningen skedde till marknadspris.

(108) Kommissionen ansåg att vissa villkor som påfördes i samband med privatiseringen kan ha begränsat antalet anbudsgivare och/eller påverkat försäljningspriset. Kommissionen påminde om sin etablerade praxis vid försäljning av tillgångar tillhörande statligt ägda företag som görs av (eller i detta fall kan tillskrivas staten): icke-ekonomiska överväganden som en privat säljare inte skulle göra, såsom främjande av allmänpolitiska mål, sysselsättningskrav eller regional utveckling, tyder på förekomst av statligt stöd om de innebär att en potentiell köpare åläggs betungande förpliktelser och därmed kan leda till ett lägre försäljningspris.

([40]) Kommissionens beslut av den 28 november 2005 om tillämpningen av artikel 86.2 i EG-fördraget 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 312, 29.11.2005, s. 67).

([41]) Gemenskapens rambestämmelser för statligt stöd i form av ersättning för offentliga tjänster (EUT C 297, 29.11.2005, s. 4).

([42]) Kommissionens beslut 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).

([43]) Meddelande från kommissionen – *Europeiska unionens rambestämmelser för statligt stöd i form av ersättning för offentliga tjänster.*

(109) Kommissionen ansåg dessutom att de så kallade *finansiella krav* som ställdes i Laziomars anbudsförfarande faktiskt orsakade störningar i anbudsförfarandet genom att potentiella anbudsgivare begränsades till befintliga rederier, med tanke på att det i detta ärende var ett företag som tilldelats ett avtal om allmän trafik som lades ut på försäljning ([44]).

(110) Kommissionen ansåg också att de *tekniska anbuden* betygsattes och tillmättes betydligt högre vikt än de ekonomiska anbuden (se skäl 62), medan priset för aktierna fastställdes av de offentliga myndigheterna.

(111) Av ovannämnda skäl drog kommissionen den preliminära slutsatsen att förfarandet för att privatisera Laziomar inte hade varit tillräckligt transparent och villkorslöst för att säkerställa att försäljningen skedde till marknadspris och att högsta möjliga pris för aktierna erhölls. Kommissionen kunde därför i det skedet inte utesluta att köparen hade beviljats en ekonomisk fördel.

(112) Kommissionen ansåg också, på grundval av de uppgifter som fanns tillgängliga när den utfärdade 2012 års beslut, att eventuellt stöd som kunde ha beviljats under privatiseringsprocessen var oförenligt.

3.3 **Det nya trafikavtalet mellan regionen Lazio och Laziomar**

3.3.1 *Uppfyllande av Altmarkkriterierna, förekomsten av stöd och förenlighet*

(113) I 2012 års beslut intog kommissionen den preliminära ståndpunkten att den ersättning som betalades till Laziomar inte uppfyllde de kriterier som fastställs i Altmarkdomen och därför utgjorde stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget. Kommissionen nådde denna slutsats mot bakgrund av att i) det på åtminstone vissa av de linjer som trafikerades av Laziomar uppenbarligen fanns konkurrenter som föreföll erbjuda liknande tjänster, och kommissionen inte hade tillgång till tillräcklig information för att kunna avgöra om tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse avspeglade ett verkligt behov av tjänster som marknadskrafterna inte ensamma kunde tillgodose, ii) beräkningen av ersättningen i enlighet med CIPE-beslutet tycktes ha lett till att operatören hade överkompenserats för att tillhandahålla den allmännyttiga tjänsten av samma skäl som angavs i 2011 års beslut, och iii) det fjärde Altmarkkriteriet inte föreföll vara uppfyllt med tanke på att den allmänna trafiktjänsten såldes via ett anbudsförfarande på villkor att den vinnande anbudsgivaren skulle förvärva hela Laziomar. Kommissionen ansåg att om avtalet om allmän trafik hade sålts via ett anbudsförfarande utan köpkravet kunde det ha lett till en lägre kostnad för det allmänna.

3.3.2 *Förenlighet*

(114) Med avseende på förenligheten av ersättningen till Laziomar konstaterade kommissionen på grundval av de uppgifter som de italienska myndigheterna inkommit med att 2011 års beslut om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse inte föreföll vara tillämpligt. Kommissionen kunde i alla händelser inte dra någon slutsats i det skedet om tillämpningen av 2011 års beslut om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse, eftersom det undertecknade avtalet inte hade lämnats in. Kommissionen mottog inga uppgifter (t.ex. antal transporterade passagerare under de två åren före tilldelningen) för att kunna granska de återstående förenlighetsvillkoren i 2011 års beslut om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse. Kommissionen bedömde sedan stödet på grundval av 2011 års rambestämmelser om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse, men konstaterade att det fanns tveksamheter om huruvida villkoren för förenlighet i dessa bestämmelser var uppfyllda och uppmanade Italien att visa att så var fallet.

3.4 **Förtöjningsprioriteringen**

(115) I 2011 års beslut intog kommissionen den preliminära ståndpunkten att förtöjningsprioriteringen, i den mån det inte utgår någon ersättning för den, är en regelbaserad fördel som inte innefattar någon överföring av statliga medel och därför inte kan utgöra statligt stöd. Om det utgår ersättning för förtöjningsprioriteringen ansåg kommissionen alternativt att åtgärden, i den mån Laziomar tillhandahåller en tjänst som faktiskt är av allmänt ekonomiskt intresse och prioriteringen endast ges i samband med de linjer som omfattas av denna tjänst, inte innebar en ytterligare ekonomisk fördel eftersom den i så fall utgjorde en integrerad del av tillhandahållandet av tjänsten. Kommissionen uppmanade dock Italien och tredje parter att lämna ytterligare uppgifter om denna åtgärd.

([44]) I anbudsinfordran angavs att de potentiella anbudsgivarnas totala omsättning inom sjötransportsektorn under de föregående tre åren inte fick understiga 60 miljoner euro.

(116) Eftersom det hade uppstått tvivel beträffande lagligheten i uppdraget att tillhandahålla en tjänst av allmänt intresse kunde kommissionen inte dra någon slutsats om åtgärdens förenlighet om den skulle anses utgöra stöd.

3.5 **Åtgärder som fastställs i 2010 års lag**

(117) I 2011 års beslut intog kommissionen den preliminära ståndpunkten att alla åtgärder som fastställdes i 2010 års lag utgjorde statligt stöd till förmån för företagen i den tidigare Tirreniagruppen, inbegripet Laziomar. Dessa omfattade 1) möjligheten att för likviditetsändamål utnyttja de medel som öronmärkts för upprustning av fartygen, 2) skattebefrielser i samband med privatiseringsprocessen, och 3) möjligheten att utnyttja medel från FAS. Kommissionen uppmanade Italien att tydliggöra om och hur var och en av dessa åtgärder var nödvändiga för att tillhandahålla den allmännyttiga tjänsten.

(118) Kommissionen intog även den preliminära ståndpunkten att dessa åtgärder sannolikt utgjorde driftstöd som minskade de kostnader som Laziomar, och de övriga företagen i den tidigare Tirreniagruppen, annars skulle ha varit tvungna att själva bära och att dessa åtgärder därmed skulle anses vara oförenliga med den inre marknaden.

4. **SYNPUNKTER FRÅN ITALIEN**

4.1 **Om den allmänna trafikplikten och konkurrensmiljön**

(119) Italien tillhandahöll en förteckning (styrkt av motsvarande rättslig dokumentation) över de linjer som trafikerades av Caremar därefter av Laziomar och som omfattades av allmän trafikplikt, inklusive turtätheten per säsong och tidtabeller, konkurrensmiljön och skälen till den allmänna trafikplikten.

(120) När det gäller frågan om huruvida det föreligger en verklig tjänst av allmänt ekonomiskt intresse konstaterade Italien att den ovanstående allmänna trafikplikten hade fastställts för att upprätthålla den territoriella kontinuiteten och förbindelserna mellan fastlandet och öarna och för att säkerställa tillhandahållandet av de varor, däribland specialvaror, som krävs för att de offentliga och sociala tjänsterna på ön ska fungera väl. Tjänsten bidrar till den ekonomiska utvecklingen på öarna, garanterar ösamhällenas grundläggande mobilitetsbehov året runt och säkerställer att den grundlagsfästa rätten till territoriell kontinuitet upprätthålls. ([45])

(121) När det gäller konkurrensförhållandena har Italien lämnat uppgifter som visar att Laziomar är den enda operatör som trafikerar linjerna året runt, och att konkurrens endast har förekommit på vissa linjer under högsäsongen. Italien anser dock att den tjänst som Laziomar erbjuder inte kan ersättas och att garantin för territoriell kontinuitet inte skulle ha kunnat uppnås enbart med hjälp av marknadskrafterna.

4.2 **Privatiseringen av Laziomar**

4.2.1 *Laziomars försäljningspris*

(122) Enligt Italien innebar privatiseringen av Laziomar att hela företagets aktiekapital överfördes via ett offentligt anbudsförfarande som anordnades av regionen Lazio. Detta förfarande innebar dessutom en samtidig tilldelning av sjötransporttjänster till Pontinska öarna för en period av tio år i syfte att upprätthålla territoriell kontinuitet.

(123) Regionen Lazio beställde en oberoende expertutvärdering (se skälen 66 och 67) för att bedöma de rättsliga och ekonomiska aspekterna av försäljningen av Laziomar. Enligt Italien anges i denna utvärdering tydligt och klart de förfaranden som följdes för att fastställa värdet på Laziomars aktiekapital.

([45]) Enligt Italien är behovet av territoriell kontinuitet av största vikt särskilt för ön Ponza, som ligger ungefär 27 sjömil från Terracina och 36 sjömil från Anzio, och har färre än 3 400 invånare. Liknande hänsyn bör enligt Italien också gälla för ön Ventotene, som har färre än 800 invånare.

4.2.2 *Om förfarandets transparenta och icke-diskriminerande karaktär*

(124) Italien påpekar att förfarandet genomfördes i enlighet med de rättsliga principerna om insyn och icke-diskriminering. Italien försvarade att alla sju parter som fick delta i nästa etapp av anbudsförfarandet fick ta del av den relevanta information som behövdes för att lämna ett anbud, inklusive ”anbudsbestämmelserna” med bilagor, ”trafikavtalet” med bilagor samt ”avtalet om överlåtelse av aktier” med bilagor.

(125) Italien hävdar vidare att regionen Lazio i anbudsinfordran utelämnade de finansiella kvalifikationskrav som skulle ha gjort det möjligt för enbart rederier att delta i förfarandet (se skäl 109). För att möjliggöra bredast möjliga deltagande i anbudsförfarandet tillät anbudsinfordran dessutom uttryckligen anbudsgivare att delta i gemensam form genom tillfälliga grupperingar av anbudsgivare, konsortier eller europeiska ekonomiska intressegrupperingar.

(126) När det gäller kommissionens farhågor om att de tekniska anbuden fick en betydligt högre vikt än de ekonomiska anbuden (dvs. 70 poäng jämfört med 30 poäng) hänvisar Italien till Högsta förvaltningsdomstolens dom nr 782/2017 av den 30 mars 2017 ([46]), där det angavs att den upphandlande parten vid tillämpningen av detta kriterium borde ”betona de kvalitativa delarna av anbudet och välja kriterier som säkerställer en effektiv konkurrenskraftig jämförelse av de tekniska profilerna. I detta syfte bör den upphandlande parten fastställa den högsta poäng som förväntas för det ekonomiska anbudet för att se till att denna faktor inte har företräde framför de andra”.

(127) Italien anser därför att den olika viktningen gjorde det möjligt att konsekvent utvärdera de kvalitativa delarna av erbjudandet och motverka alltför stora nedsättningar av priset som skulle ha varit svåra att upprätthålla utan att ge avkall på kvaliteten på den allmännyttiga tjänsten. Dessutom gjorde den att regionen Lazio kunde uppnå betydande kostnadsbesparingar, eftersom den vinnande anbudsgivaren tilldelades kontraktet på grundval av att denne skulle utföra den allmännyttiga tjänsten till ett ersättningsbelopp som fastställdes till 10,8 % lägre än grundpriset (se skäl 75).

4.3 **Om förenligheten av förlängningen av det ursprungliga avtalet och det nya avtalet om allmän trafik med Altmarkkriterierna**

(128) Italien hävdar att de fyra Altmarkkriterierna är uppfyllda både för perioden 2011–2013 och för perioden 2014–2024, av följande skäl:

— Kommissionen ifrågasatte inte det första och det andra Altmarkkriteriet i sitt beslut från 2012.

— Med avseende på det tredje Altmarkkriteriet och de farhågor som kommissionen uttryckte i sitt beslut från 2011 om att den riskpremie på 6,5 % som fastställs i CIPE-beslutet inte verkar avspegla en lämplig risknivå (skälen 206–207) hänvisar Italien till kommissionens beslut av den 13 juni 2017 om en snabb passagerarförbindelse i Italien mellan Messina och Reggio Calabria, där beräkningsmetoden, med användning av den fastställda ersättningen på 8 %, inte ifrågasattes ([47]). Särskilt i det senare fallet godtog kommissionen en ersättning på 8 %, vilken utgjordes av den riskpremie på 6,5 % som anges i CIPE-beslutet, med tanke på att det i kontraktet inte tilldelades någon ensamrätt, plus en ytterligare ökning på 1,5 %, med tanke på kontraktets korta löptid. Italien hävdar vidare, med hänvisning till det nya avtalet om allmän trafik, att eventuella åtgärder för att återställa den ekonomisk-finansiella balansen endast kan tillämpas om nettointäkterna ändras med mer än 3 %, medan Laziomar skulle ha bekostat en minskning med mindre än 3 %. Därför undviks eventuell överkompensation.

— Italien anser också att det fjärde Altmarkkriteriet är uppfyllt, eftersom tilldelningen av avtalet om allmän trafik var föremål för ett öppet och konkurrensutsatt anbudsförfarande som gjorde det möjligt att välja den anbudsgivare som kunde tillhandahålla tjänsterna till lägsta möjliga kostnad. När det gäller kombinationen av det nya tjänsteavtalet och privatiseringen av Laziomar hävdar Italien dessutom att anbudsbeloppet för försäljningen av Laziomar endast utgör cirka 1,4 % av det totala belopp som fastställts för den allmänna trafiktjänsten (dvs. den totala ersättningen på 127 520 740 euro under den tioåriga avtalsperioden). Detta förefaller därför inte ha någon betydande inverkan på resultatet av urvalet av anbudsgivare när det gäller kostnaden för tjänsten.

([46]) Denna dom avkunnades på begäran av infrastruktur- och transportministeriet rörande utkastet till lagstiftningsdekret om kompletterande och korrigerande bestämmelser till lagstiftningsdekret nr 50 av den 18 april 2016 (dvs. korrigeringsdekretet till lagen om offentliga kontrakt).

([47]) SA.42710 om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse – en snabb passagerarförbindelse mellan Messina och Reggio Calabria.

4.4 **Om förtöjningsprioriteringen**

(129) När det gäller förtöjningsprioriteringen (se skäl 83) hävdar Italien att denna motiveras av behovet av att tillhandahålla den allmänna trafiktjänsten och att Laziomar inte ges någon ekonomisk fördel som också skulle innebära en förlust av statliga medel.

(130) Enligt Italien betalar alla färjeoperatörer normala förtöjningsavgifter till berörda hamnmyndigheter. Italien hävdar även att denna förtöjningsprioritering endast tillämpas för de linjer som omfattas av den allmänna trafikplikten, och att Laziomar inte betalar eller har betalat någon ytterligare avgift för förtöjningsprioriteringen eftersom hamnarna även i avsaknad av en formell förtöjningsprioritering ger företaget företräde att välja förtöjningstider på grund av dess uppdrag att tillhandahålla allmännyttiga tjänster.

4.5 **Om de åtgärder som fastställs i 2010 års lag**

(131) När det gäller de åtgärder som föreskrivs i 2010 års lag (se skälen 84, 85 och 86) hävdar Italien också att Laziomar inte har tilldelats dem, och att företaget varken gynnas eller kommer att gynnas av dem i framtiden.

(132) Italien hävdar i detta sammanhang att Caremar, som vid den tidpunkten själva trafikerade cabotagerutterna till Pontinska öarna, hade tilldelats och i praktiken använt de finansiella medel som redan anslagits genom lag 102/2009. Framför allt tilldelades Caremar 1 410 000 euro för att uppgradera två av de fartyg som senare överfördes till Laziomar utan kostnad (Quirino och Tetide). Italien hävdar att dessa medel inte har använts för likviditetsändamål.

(133) Beträffande skattebefrielserna i samband med privatiseringsprocessen hävdar Italien att denna åtgärd inte har tillämpats när det gäller bolagsskatten, eftersom Caremar, Saremar och Toremar överfördes till regionerna utan ersättning. I avsaknad av ersättning är därför artikel 86.1 a i den konsoliderade lagen om bolagsskatt avseende kapitalvinster i samband med överföring av tillgångar mot ersättning inte tillämplig. När det gäller mervärdesskatt konstaterade Italien att överföringen av Caremar, Saremar och Toremar utgjorde transaktioner som är befriade från mervärdesskatt i enlighet med artikel 10.1.4 i presidentdekret nr 633 av den 26 oktober 1972. I fråga om andra indirekta skatter än mervärdesskatt betonade Italien att avsikten med den skattebefrielse som anges i 2010 års lag var att förenkla administrationen. Skattemässigt kan effekten av den betraktas som försumbar och av ringa betydelse jämfört med skatter som tas ut enligt schablonbelopp. Den rör i synnerhet registreringsavgifter (168 euro per dokument), avgifter för inskrivning och registrering av inteckningar i fastighetsregistret (168 euro per inskrivning/registrering) och stämpelavgifter (14,62 euro för fyra sidor).

(134) Vad gäller medlen från FAS hävdar Italien att Laziomar inte har dragit fördel av dessa. Italien klargjorde dessutom att medlen från FAS inte användes för att ge ytterligare ersättning till företagen i den tidigare Tirreniagruppen, inklusive Laziomar. Dessa medel ställdes i stället till förfogande för att komplettera de budgetanslag som hade avsatts för att betala ersättningen för den allmänna trafikplikten till företagen i den tidigare Tirreniagruppen, om dessa budgetanslag skulle visa sig otillräckliga. Italien konstaterar att artikel 1.5ter i lagdekret 125/2010 gav regionerna möjlighet att utnyttja medel från FAS för att finansiera (delar av) ersättningen för allmän trafikplikt och därmed säkerställa den allmänna sjöfartstrafikens fortsättning. Italien klargjorde dessutom att enligt artikel 26 i lagdekret 185/2008 öronmärktes 65 miljoner euro för åren 2009, 2010 och 2011 för Tirreniagruppen, och således togs 195 miljoner euro ut från FAS-medlen. Dessa medel överfördes därefter till transportministeriets konto, som öronmärkta för betalningen av ersättningen för allmän trafik till företagen i den tidigare Tirreniagruppen (Tirrenia, Siremar, Caremar (vid den tidpunkten), Toremar och Saremar). Denna åtgärd rör därför enbart en avsättning av medel i Italiens budget för att betala ersättningarna för tillhandahållandet av de allmännyttiga tjänsterna.

4.6 **Om reglerna för beräkning av ersättningen för perioden 2011–2019 och om den riskpremie på 6,5 % som fastställs i CIPE-beslutet från och med 2010**

(135) Italien hävdar att de parametrar som användes för att beräkna ersättningen till Laziomar fram till den 14 januari 2014 var de parametrar som fastställs i CIPE-beslutet. Från och med den 15 januari 2014 definieras ersättningen i avtalet om allmän trafik på grundval av den metod som anges i CIPE-beslutet och med beaktande av det ekonomiska anbud som Laziomars köpare, CLN, lämnat inom ramen för anbudsförfarandet.

(136) Italien förtydligar att det på grund av att 2009 års lag föreskriver ett tak för ersättningen beslutades att beräkningen skulle förenklas genom att tillämpa 6,5 % som en schablonavkastning på kapital. Detta förenklade tillvägagångssätt tillämpades under förlängningen av det ursprungliga avtalet och tillämpas fortfarande enligt det nya avtalet om allmän trafik med Laziomar.

(137) Enligt Italien är dessutom den schablonmässiga kapitalavkastningen på 6,5 % lämplig med tanke på att den ombalanseringsmekanism som föreskrivs i artikel 25 i avtalet (se skäl 78) tillämpas mycket strikt. Dessutom kunde en sådan mekanism (t.ex. en översyn av det årliga pristaket) inte tillämpas i fall där en stödmottagare, såsom Laziomar, underkompenseras.

(138) I tabell 5 anger Italien de faktorer som använts för att beräkna riskpremien för Laziomar under perioden 2011–2019:

Tabell 5

Laziomars avkastning på investerat kapital för 2011–2019

(tusental euro)

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Materiella och immateriella fasta tillgångar	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Lager	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Kund- och handelskrediter	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Leverantörsskulder	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Investerat nettokapital	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Kapitalavkastning (6,5 %)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

4.7 Om förenligheten av det nya avtalet om allmän trafik med 2011 års beslut om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse

(139) Även om Italien anser att den ersättning för allmän trafikplikt som betalas till Laziomar enligt det nya avtalet om allmän trafik inte utgör statligt stöd har Italien ändå lagt fram argument för varför denna åtgärd skulle vara förenlig med 2011 års beslut om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse i det fall den hade ansetts utgöra statligt stöd.

(140) I sitt svar hävdar Italien att både 2005 och 2011 års beslut om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse är tillämpliga, eftersom ingåendet av avtalet om allmän trafik föreskrivs i artikel 19ter i 2009 års lag och i Lazio-dekretet.

(141) Italien har lagt fram siffror för åren 2012 och 2013 som visar att det genomsnittliga antalet passagerare per år inte har överskridit det tröskelvärde på 300 000 passagerare som fastställs i artikel 2.1 d i 2011 års beslut om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse på någon av de berörda färjelinjerna under de två räkenskapsår som föregick det år då tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse tilldelades Laziomar (dvs. 240 430 passagerare under 2012 och 254 167 passagerare under 2013).

4.8 Om förenligheten av det nya avtalet om allmän trafik med 2011 års rambestämmelser om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse

(142) Italien hävdar att den allmännyttiga tjänst som Laziomar fått i uppdrag att tillhandahålla utgör en verklig tjänst av allmänt ekonomiskt intresse som grundar sig på ett beslut om tilldelning, dvs. avtalet om allmän trafik, som innehåller och beskriver innehållet i och varaktigheten av skyldigheten att tillhandahålla allmännyttiga tjänster, det berörda territoriet, kompensationsmekanismen och parametrarna för beräkning av ersättningen.

(143) Vidare anser Italien att ersättningen inte överstiger vad som är nödvändigt för att täcka kostnaderna för fullgörandet av den allmänna trafikplikten, eftersom ersättningsbeloppet fastställdes inom ramen för ett anbudsförfarande på grundval av kriterierna i CIPE-beslutet, medan avtalet innehåller ett övervakningssystem för att undvika överkompensation.

(144) När det gäller avkastningen hänvisar Italien också till kommissionens beslut av den 13 juni 2017 (i ärende SA.42710) (se skäl 128), där en högre avkastning än 6,5 % (dvs. 8 %) inte bestreds av kommissionen.

5. **BEDÖMNING**

5.1 **Förekomst av stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget**

(145) 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”.

(146) 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 och

d) påverka handeln mellan medlemsstaterna.

(147) Kommissionen konstaterar att förtöjningsprioriteringen, som bara gäller de rutter som omfattas av allmän trafikplikt, är oupplösligt förbunden med den tjänst av allmänt ekonomiskt intresse som tillhandahålls av Laziomar och av dess förvärvare CLN. Denna åtgärd kommer därför att bedömas tillsammans med respektive ersättning för allmän trafikplikt som dessa företag har beviljats (se avsnitten 5.1.1 och 5.1.2).

(148) Kommissionen noterar dessutom att det nya avtalet om allmän trafik mellan Italien och Laziomar bör bedömas tillsammans med privatiseringen av Laziomar. En sådan gemensam bedömning är lämplig eftersom Italien anordnade ett anbudsförfarande för det nya avtalet om allmän trafik, varigenom den vinnande anbudsgivaren var tvungen att förvärva hela Laziomars aktiekapital för att fullgöra de allmännyttiga skyldigheter som fastställdes i avtalet om allmän trafik.

5.1.1 *Förlängningen av det ursprungliga avtalet mellan Laziomar och Italien*

5.1.1.1 Statliga medel

(149) Laziomar anförtroddes av Italien att bedriva sjöfartstrafik på de linjer som angavs i det ursprungliga avtalet, vilket sedan förlängdes. Det ursprungliga avtalet ingicks med staten, och den ersättning till Laziomar för allmän trafikplikt som följer av det betalas av staten med statliga medel. Ersättningen till Laziomar för den allmänna trafikplikten kan därför tillskrivas staten och tillhandahålls genom statliga medel.

(150) Kommissionen konstaterar att alla färjerederier enligt Italien måste betala normala förtöjningsavgifter till berörda hamnmyndigheter men att Laziomar inte betalade någon ytterligare avgift för förtöjningsprioriteringen. Kommissionen anser dock att Italien i princip kunde ha valt att ta ut en tilläggsavgift för förtöjningsprioriteringen och att Italien genom att inte göra detta har avstått från statliga intäkter. Förtöjningsprioriteringen kan dessutom tillskrivas staten eftersom den beviljas enligt lag (se skäl 83).

5.1.1.2 Selektivitet

(151) För att en åtgärd ska anses utgöra statligt stöd måste den vara selektiv. Ersättningen för att tillhandahålla de berörda allmännyttiga sjötransporttjänsterna beviljas enbart Laziomar och är därför selektiv. Eftersom förtöjningsprioriteringen endast beviljades företagen i den tidigare Tirreniagruppen, inbegripet Laziomar, är även denna åtgärd selektiv.

5.1.1.3 Ekonomisk fördel

(152) Kommissionen påminner om att ersättning för allmän trafikplikt som ett företag beviljas inte behöver utgöra statligt stöd under vissa strikt definierade villkor.

(153) I synnerhet fastslog domstolen i Altmarkdomen ([48]) att en statlig åtgärd inte omfattas av artikel 107.1 i EUF-fördraget i den mån som åtgärden ska anses utgöra ersättning som motsvarar ett vederlag för tjänster som det mottagande företaget har tillhandahållit för att fullgöra skyldigheter avseende allmännyttiga tjänster, när åtgärden i själva verket inte innebär att dessa företag gynnas ekonomiskt och således inte har som verkan att dessa företag får en mer fördelaktig konkurrensställning än konkurrerande företag.

(154) Domstolen klargjorde emellertid också att för att det i ett konkret fall ska kunna anses att en sådan ersättning för att tillhandahålla allmännyttiga tjänster inte utgör statligt stöd måste fyra kumulativa kriterier (de s.k. Altmarkkriterierna) vara uppfyllda:

— Det mottagande företaget ska rent faktiskt ha ålagts en skyldighet att tillhandahålla allmännyttiga tjänster, och denna skyldighet ska vara klart definierad (*Altmark 1*).

— De parametrar som ligger till grund för beräkningen av ersättningen ska vara fastställda i förväg på ett objektivt och öppet sätt (*Altmark 2*).

— 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 (*Altmark 3*).

— 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 på den nödvändiga ersättningen ha fastställts 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 (*Altmark 4*).

(155) Kommissionen angav hur den tillämpar Altmarkkriterierna i sitt meddelande om tillämpningen av reglerna om statligt stöd på ersättning för tillhandahållande av tjänster av allmänt ekonomiskt intresse (*meddelandet om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse*) ([49]).

(156) Eftersom Altmarkkriterierna måste uppfyllas kumulativt räcker det med att ett enda av kriterierna inte uppfylls för att kommissionen ska dra slutsatsen att den bedömda åtgärden ger mottagaren av den en ekonomisk fördel. Kommissionen kommer som ett första steg att utvärdera huruvida Altmark 4 är uppfyllt.

(157) Enligt Altmark 4 ska ersättningen begränsas till vad som är absolut nödvändigt för att inte anses utgöra statligt stöd. Detta kriterium anses vara uppfyllt om mottagaren av ersättningen för att tillhandahålla den allmännyttiga tjänsten har valts ut efter ett offentligt upphandlingsförfarande som gör det möjligt att välja den anbudsgivare som kan tillhandahålla tjänsten till den lägsta kostnaden för det allmänna, eller om ersättningen beräknats på grundval av kostnaderna i ett välskött företag.

([48]) Se dom av den 24 juli 2003, Altmark Trans, C-280/00, ECLI:EU:T:2003:415.

([49]) Meddelande från kommissionen 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).

(158) Inte i samband med någon av förlängningarna av det ursprungliga avtalet under perioden 1 juni 2011–14 januari 2014 valdes Laziomar ut genom anbudsförfarande. Italien förlängde helt enkelt bara det system som redan var i kraft och gav därmed den befintliga operatören rätt att fortsätta ta emot ersättning för att fullgöra de allmännyttiga skyldigheterna.

(159) Italien har dessutom inte tillhandahållit kommissionen någon information som visar att storleken på ersättningen har fastställts 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.

(160) Kommissionen drar därför slutsatsen att Altmark 4 inte uppfylls i det aktuella fallet.

(161) Eftersom de fyra Altmarkkriterierna inte är kumulativt uppfyllda i det aktuella fallet drar kommissionen slutsatsen att Laziomar beviljades en ekonomisk fördel genom ersättningen för trafiken på sjöförbindelserna inom ramen för förlängningen av det ursprungliga avtalet.

(162) När det gäller förtöjningsprioriteringen påminner kommissionen för det första om att den italienska konkurrensmyndigheten AGCM vid minst två tillfällen har ansett att denna åtgärd har ett ekonomiskt värde ([50]). Laziomar betalar trots detta inte någon avgift för förtöjningsprioriteringen (se skäl 130). Kommissionen noterar vidare att förtöjningsprioriteringen, åtminstone i teorin, potentiellt kan sänka operatörens kostnader (t.ex. på grund av att den garanterade förtöjningen skulle kunna minska väntetiderna i hamnen och därför minska bränslekostnaderna) eller öka dennes intäkter (t.ex. på grund av att vissa tider gör det möjligt att generera en större efterfrågan från passagerare). I den mån förtöjningsprioriteringen medger ett snabbare förtöjningsförfarande kan användarna av färjetjänsten föredra den operatör som utnyttjar denna åtgärd. Även om dessa effekter endast skulle uppstå under begränsade omständigheter eller vara av relativt ringa omfattning kan förtöjningsprioriteringen dock utgöra en ekonomisk fördel för Laziomar.

5.1.1.4 Påverkan på konkurrens och handel

(163) 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 ([51]). Det är tillräckligt att stödmottagaren konkurrerar med andra företag på en konkurrensutsatt marknad ([52]).

(164) I det aktuella ärendet bedriver stödmottagaren verksamhet i konkurrens med andra företag som tillhandahåller sjötransporttjänster i unionen, i synnerhet efter ikraftträdandet av rådets förordning (EEG) nr 4055/86 ([53]) och cabotageförordningen, som liberaliserat marknaden inom internationella sjötransporter respektive sjöfartscabotage. Det faktum att Laziomar vid den aktuella tidpunkten var den enda operatören på vissa rutter innebär inte att andra (internationella) aktörer inte skulle kunna vara intresserade av att erbjuda liknande sjötransporttjänster. Ersättningen för att bedriva trafik på sjöförbindelser inom ramen för förlängningen av det ursprungliga avtalet riskerar därför att påverka handeln inom unionen och snedvrida konkurrensen på den inre marknaden. Denna slutsats gäller av samma skäl även förtöjningsprioriteringen.

5.1.1.5 Slutsats

(165) Eftersom alla kriterier som fastställs i artikel 107.1 i EUF-fördraget är uppfyllda drar kommissionen slutsatsen att både den ersättning för allmän trafikplikt som har betalats på grundval av förlängningarna av det ursprungliga avtalet och förtöjningsprioriteringen för de linjer som omfattas av den allmänna trafikplikten utgör statligt stöd till förmån för Laziomar.

([50]) Beslut (EU) 2020/1412, skäl 265.

([51]) Se framför allt målen Philip Morris/kommissionen, C-730/79, ECLI:EU:C:1980:209, punkt 11, Ferring, C-53/00, ECLI:EU:C:2001:627, punkt 21, Italien/kommissionen, C-372/97, ECLI:EU:C:2004:234, punkt 44.

([52]) Målet Het Vlaamse Gewest/kommissionen, T-214/95, ECLI:EU:T:1998:77.

([53]) 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).

5.1.1.6 Nytt eller befintligt stöd

(166) Kommissionen konstaterar för det första att den ersättning som betalats till Caremar (som var det berörda företaget vid den tidpunkten) för den allmänna trafikplikten inom sjöfartssektorn fram till utgången av 2008 inte bedöms i detta beslut. Bedömningen av denna ersättning, och huruvida den kan betraktas som befintligt stöd på grundval av artikel 4.3 i cabotageförordningen, är föremål för ett separat beslut från kommissionen ([54]).

(167) I artikel 1 c i förordning (EU) 2015/1589 ([55]) definieras nytt stöd som ”allt stöd, det vill säga stödordningar och individuellt stöd, som inte är befintligt stöd, inbegripet ändringar av befintligt stöd”. I artikel 108.3 i EUF-fördraget fastställs vidare att planer på att vidta nya eller ändra befintliga stödåtgärder ska anmälas till kommissionen i god tid och inte kan genomföras förrän förfarandet har lett till ett slutligt beslut ([56]). I enlighet med den ståndpunkt som unionsdomstolarna ([57]) intagit anser kommissionen att en ändring av varaktigheten (t.ex. en förlängning) för en stödordning eller ett individuellt stöd som har ett tydligt slutdatum (dvs. den 31 december 2008) räcker för att stödet ska betraktas som nytt stöd, oavsett om åtgärdens övriga egenskaper ändras eller inte.

(168) Oavsett om den ersättning som Caremar (som var det berörda företaget vid den tidpunkten) beviljades fram till slutet av 2008 har klassificerats som befintligt stöd eller inte ([58]) anser kommissionen av ovanstående skäl att den ersättning för allmän trafikplikt som betalats till Laziomar på grundval av förlängningen av det ursprungliga avtalet ska betraktas som nytt stöd. Denna slutsats gäller även förtöjningsprioriteringen.

5.1.2 *Tilldelningen av det nya avtalet om allmän trafik i kombination med Laziomars affärsgren*

(169) För att fastställa huruvida tilldelningen av det nya avtalet om allmän trafik i kombination med Laziomars affärsgren utgör en fördel för Laziomar och dess förvärvare i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget måste kommissionen bedöma om Altmarkkriterierna uppfylls (se skäl 154).

5.1.2.1 Altmark 1

(170) Kommissionen påminner om att det inte finns någon enhetlig och exakt definition av en tjänst som kan betraktas som en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse, varken i den mening som avses i det första Altmarkkriteriet eller i den mening som avses i artikel 106.2 i EUF-fördraget ([59]). Punkt 46 i meddelandet lyder som följer:

> ”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 och att bevilja tjänsteleverantören ersättning för tillhandahållandet av tjänsten. Kommissionens behörighet i detta avseende är begränsad till att kontrollera huruvida medlemsstaten har gjort ett uppenbart fel vid avgränsningen av en tjänst som en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse och för att bedöma om ersättningen eventuellt omfattar statligt stöd. Om det finns särskilda unionsbestämmelser begränsas medlemsstaternas handlingsfrihet ytterligare av de bestämmelserna, utan att det påverkar kommissionens skyldighet att genomföra en bedömning av om den berörda tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse har definierats på ett korrekt sätt med tanke på kontrollen av statligt stöd.”

(171) De nationella myndigheterna har därför rätt att betrakta vissa tjänster som tjänster av allmänt intresse som måste bedrivas på grundval av skyldigheter att tillhandahålla allmännyttiga tjänster så att det allmänna intresset kan säkerställas om marknadskrafterna inte räcker för att garantera att de tillhandahålls på den nivå eller de villkor som krävs.

(172) På cabotageområdet har detaljerade unionsbestämmelser om förpliktelser vid allmän trafik fastställts i cabotageförordningen och, när det gäller bedömningen av den potentiella förekomsten av statligt stöd till företag som bedriver sjötransporter, i gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till sjötransport (*riktlinjerna för sjötransport*) ([60]).

([54]) Beslut (EU) 2020/1411.
([55]) 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).
([56]) Målet DEI och kommissionen/Alouminion tis Ellados, C-590/14 P, ECLI:EU:C:2016:797, punkt 45.
([57]) Förenade målen Territorio Histórico de Álava – Diputación Foral de Álava m.fl./kommissionen, T-127/99, T-129/99 och T-148/99, ECLI:EU:T:2002:59, punkt 175.
([58]) Beslut (EU) 2020/1411.
([59]) Dom av den 12 februari 2008 i mål T-289/03, BUPA m.fl./kommissionen, REG 2008, s. II-81, punkt 96. Se även generaladvokatens Tizzanos förslag till avgörande i mål C-53/00, Ferring, REG 2001, s. I-9069, och generaladvokaten Jacobs förslag till avgörande i mål C-126/01, GEMO, REG 2003, s. I-13769.
([60]) Meddelande C(2004) 43 från kommissionen – *Gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till sjötransport* (EUT C 13, 17.1.2004, s. 3).

(173) I artikel 4.1 i cabotageförordningen anges följande:

> ”En medlemsstat får 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. När en medlemsstat ingår avtal om allmän trafik eller ålägger ett rederi förpliktelser vid allmän trafik skall detta ske på icke-diskriminerande grund med hänsyn till alla rederier inom gemenskapen.”

(174) I artikel 2.3 i cabotageförordningen anges att ett avtal om allmän trafik kan innefatta: transporttjänster som uppfyller fastställda normer i fråga om kontinuitet, regelbundenhet, kapacitet och kvalitet, vidare transporttjänster mot särskilda taxor eller på särskilda villkor, framför allt för vissa passagerargrupper och slutligen tjänsternas anpassning till faktiska behov.

(175) I enlighet med avsnitt 9 i riktlinjerna för sjötransport ”kan allmän trafikplikt införas, eller avtal om allmän trafik slutas, i fråga om de tjänster som avses i artikel 4 i förordning (EEG) nr 3577/92”, dvs. regelbundna transporttjänster till, från och mellan öar.

(176) Av fast rättspraxis följer att förpliktelser vid allmän trafik endast får åläggas om de kan motiveras av behovet att säkerställa tillräckliga och regelbundna sjötransporter som inte kan säkerställas om de underställdes marknadskrafterna ([61]). I meddelandet om tolkning av förordningen om sjöfartscabotage ([62]) bekräftas att ”det är medlemsstaterna (samt i förekommande fall regionala och lokala myndigheter) som bestämmer på vilka sträckor det behövs förpliktelser vid allmän trafik. Förpliktelser vid allmän trafik får dock bara införas på reguljära öcabotage-tjänster när marknaden misslyckats”. I artikel 2.4 i cabotageförordningen definieras förpliktelser vid allmän trafik som ”skyldigheter som rederiet i fråga, om det tog hänsyn till sina egna kommersiella intressen, inte skulle uppfylla över huvud taget eller inte skulle uppfylla i samma utsträckning eller på samma villkor”.

(177) För att kontrollera huruvida det finns ett faktiskt behov av allmän trafik och huruvida denna var nödvändig och proportionell, och därmed även om det första Altmarkkriteriet uppfylls, kommer kommissionen i enlighet med rättspraxis ([63]) att bedöma

1) om det fanns en **efterfrågan från användarna**,

2) om denna efterfrågan, i avsaknad av en skyldighet som fastställts av myndigheterna, inte kunde bemötas av marknadsoperatörerna (**förekomsten av ett marknadsmisslyckande**),

3) om användningen av en vanlig allmän trafikplikt inte räckte för att avhjälpa denna brist (**tillvägagångssättet med minsta möjliga negativa inverkan**).

1. **Efterfrågan från användarna**

(178) I det aktuella fallet anförtroddes Laziomar att tillhandahålla passagerartransporttjänster, kombinerade transporttjänster och godstransporttjänster på flera linjer i enlighet med tabell 9. Den allmänna trafikplikt som ålades Laziomar rörde trafikerade hamnar, typ av och kapacitet för de fartyg som användes för de sjöfartsförbindelser som skulle trafikeras enligt den allmänna trafikplikten, tjänstens frekvens samt högsta pris.

(179) Som beskrivs i skäl 120 har Italien ålagt de förpliktelser om allmän trafik som fastställs i det nya avtalet i huvudsak för att i) säkerställa den territoriella kontinuiteten mellan fastlandet och öarna och ii) bidra till de berörda öarnas ekonomiska utveckling, genom regelbundna och tillförlitliga sjötransporttjänster. Kommissionen anser att dessa utgör legitima mål av allmänt intresse.

([61]) Se mål C-205/99, Asociación Profesional de Empresas Navieras de Líneas Regulares (Analir) m.fl. och Administración General del Estado, ECLI:EU:C:2001:107.

([62]) Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén och regionkommittén om tolkningen av rådets förordning (EEG) nr 3577/92 om tillämpning av principen om frihet att tillhandahålla tjänster på sjötransportområdet inom medlemsstaterna (cabotage), Bryssel, KOM(2014) 232 slutlig, 22.4.2014.

([63]) Se målet SNCM/kommissionen, T-454/13, ECLI:EU:T:2017:134, punkterna 130 och 134.

(180) Historiskt sett har de mål som Italien eftersträvat inte uppnåtts endast genom marknadskrafternas samspel. Lämpligheten av dessa tjänster har traditionellt säkerställts genom den allmänna trafikplikt som företagen i den tidigare Tirreniagruppen har ålagts och som anges i de ursprungliga avtalen. Kommissionen noterar att de aktuella linjerna har trafikerats, i stort sett utan några förändringar, under många år, dvs. åtminstone sedan det ursprungliga avtalet trädde i kraft. Italien, och i synnerhet de berörda regionala myndigheterna, ansåg att denna trafik har varit (och fortsätter att vara) nödvändig för att bemöta efterfrågan från användarna.

(181) När det gäller renodlade godstransportförbindelser (dvs. linje T3 och linje T4) påminner kommissionen om att tribunalen redan har fastslagit ([64]) att en tjänst för att kunna kvalificeras som en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse inte måste utgöra en samhällsomfattande tjänst i strikt bemärkelse. Begreppet samhällsomfattande tjänst innebär nämligen inte att den aktuella tjänsten måste fylla ett behov som är gemensamt för hela befolkningen eller tillhandahållas inom hela området ([65]) utan snarare gagna samhällets intressen som helhet. Det är även kommissionens ståndpunkt att unionslagstiftningen inte utgör något hinder för att medlemsstaterna vid utövandet av sin handlingsfrihet har rätt att definiera vissa sjöfartstjänster för godstransport till eller från avlägsna områden som en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse, förutsatt att de principer som fastställs i förordningen om sjöfartscabotage följs.

(182) Italien har förklarat att behoven av allmännyttiga tjänster är kopplade till Pontinska öarnas geografiska och socioekonomiska särdrag. I artikel 1 i tjänsteavtalet föreskrivs att de tjänster som Laziomar tilldelas är ”nödvändiga för upprätthållandet av territoriell kontinuitet för att säkerställa leverans av varor, inklusive specialvaror, som är nödvändiga för att de offentliga och sociala tjänsterna på de Pontinska öarna ska fungera väl”. När det gäller ön Ponza är behovet av territoriell kontinuitet och leverans av varor och specialvaror nödvändigt mot bakgrund av dess avstånd från fastlandet (cirka 27 sjömil från Terracina) och dess ringa befolkningsmängd (cirka 3 500 invånare). Liknande överväganden gäller för ön Ventotene (omkring 31 nautiska mil från Terracina och omkring 800 invånare). Den regelbundna frekvensen för dessa godstransporttjänster året runt säkerställer att varuförsörjningen för de boende och företagen på dessa öar tillgodoses även under lågsäsong, då efterfrågan från turister är mindre. Dessa tjänster bidrar dessutom även till den ekonomiska utvecklingen på båda öarna genom transport av varor och specialvaror (t.ex. farligt gods, hushållsavfall, osv.) från och till fastlandet.

(183) För att illustrera den verkliga efterfrågan tillhandahöll Italien aggregerad statistik som visade att Laziomar under 2012 transporterade 240 430 passagerare och 13 228 fordon på samtliga rutter med allmän trafik under respektive tidsperiod som omfattades av den allmänna trafikplikten. Siffrorna för 2013 var högre (dvs. 254 167 passagerare och 16 927 fordon). Detta visar att det under de två år som föregick tilldelningen av den allmänna trafikplikten till Laziomar fanns en betydande samlad efterfrågan på sjötransporttjänster på de aktuella linjerna (se skäl 291 för detaljerad statistik per linje för åren 2011–2013).

(184) Som en ytterligare illustration av att efterfrågan från användarna fanns kvar när Laziomar inledde sin trafik på grundval av det nya avtalet om allmän trafik på samtliga linjer lämnade Italien även aggregerad statistik för tiden fram till utgången av 2019 (se tabellerna 6–8). Dessa bekräftar att efterfrågan från användarna kvarstod, med vissa små avvikelser uppåt eller nedåt. En analys av statistiken för var och en av linjerna för varje år fram till slutet av 2019 visar i alla händelser inte på att användarnas efterfrågan skulle ha försvunnit på någon viss linje.

Tabell 6

Passagerarstatistik för åren 2014–2019

År	Linje T1	Linje T2	Linje T3	Linje T4	Linje A1	Linje A2	Linje A3	Totalt antal passagerare
2014	125 720	63 376	30 812	1 509	36 474	58 680	40 000	356 571
2015	131 453	65 822	40 211	165	37 442	69 327	46 847	391 267
2016	141 720	81 572	45 006	308	42 209	60 263	37 981	409 959

([64]) Se målet BUPA m.fl./kommissionen, T-289/03, ECLI:EU:T:2008:29, punkt 186.
([65]) Se målen Ahmed Saeed Flugreisen, 66/86, ECLI:EU:C:1989:140, punkt 55, Corsica Ferries France, C-266/96, ECLI:EU:C:1998:306, punkt 45, Fred Olsen/kommissionen, T-17/02, ECLI:EU:T:2005:218, punkt 186 ff.

2017	154 948	86 832	57 165	360	48 985	68 573	39 482	456 345
2018	160 304	85 310	59 642	168	58 013	68 405	37 226	447 581
2019	170 636	88 728	55 047	177	52 569	48 198	32 226	442 409

Tabell 7

Fordonsstatistik för åren 2014–2019

År	Linje T1	Linje T2	Linje T3	Linje T4	Linje A1	Linje A2	Linje A3	Totalt antal fordon [1]
2014	12 822	2 587	3 482	35				18 926
2015	12 874	2 819	3 212	390				19 295
2016	12 942	3 245	3 590	784				20 561
2017	13 796	3 331	3 772	324				21 223
2018	14 165	3 171	3 846	152				21 334
2019	14 011	3 242	3 316	172				20 741

[1] De fartyg som användes på linje T4, linje A1, linje A2 och linje A3 kan inte transportera fordon.

Tabell 8

Transporterat gods i löpmeter under åren 2014–2019 [66]

År	Linje T3	Linje T4	Totalt antal löpmeter
2014	206 514	16 367	222 881
2015	259 112	22 659	281 771
2016	281 229	23 230	304 459
2017	294 442	27 623	322 065
2018	310 736	14 256	324 992
2019	302 631	15 228	317 859

(185) Enligt kommissionen framgår det tydligt av ovanstående statistik att det finns faktisk efterfrågan på passagerar- och godstransporter samt kombinerade transporter på var och en av respektive rutt med allmän trafik. Det kan därför konstateras att dessa tjänster tillgodoser verkliga behov hos allmänheten och en faktisk efterfrågan från användarna.

2. **Förekomsten av ett marknadsmisslyckande**

(186) Enligt punkt 48 i meddelandet om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse ”vore [det] olämpligt att ålägga särskilda skyldigheter rörande allmännyttiga tjänster för sådan verksamhet som företag som bedriver verksamhet på normala marknadsvillkor redan tillhandahåller eller kan tillhandahålla på ett tillfredsställande sätt och i allmänhetens intresse på villkor som staten fastställer. Det kan till exempel röra sig om pris, objektiva kvalitetsegenskaper, kontinuitet och tillgång till tjänsten” [67]. Kommissionen måste därför bedöma om tjänsten skulle vara otillräcklig om tillhanda-

[66] Även om gods transporteras på de flesta linjer ger detta beslut endast detaljerad information om gods som transporteras på linje T3 och linje T4, eftersom båda linjerna i avtalet om allmän trafik definieras som godstransportrutter för transport av varor och specialvaror.

[67] Se målet Analir m.fl. C-205/99, ECLI:EU:C:2001:107, punkt 71.

hållandet av den underställdes marknadskrafterna mot bakgrund av de förpliktelser om allmän trafik som medlemsstaten ålagt genom det nya avtalet om allmän trafik. I punkt 48 i meddelandet om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse konstateras det i detta sammanhang att ”kommissionens bedömning [är] begränsad till en kontroll av om medlemsstaten gjort ett uppenbart fel”.

(187) Kommissionen konstaterar att det under perioden fram till undertecknandet av det nya avtalet om allmän trafik med Laziomar fanns andra operatörer som erbjöd färjetrafik på vissa av de linjer som omfattas av det nya avtalet, även om denna trafik inte nödvändigtvis tillhandahölls året runt och med samma frekvens och samma typ av trafik. Baserat på den konkurrenssituation som rådde under perioden före tilldelningen av uppdraget den 15 januari 2014 kommer kommissionen att för var och en av de aktuella linjerna bedöma huruvida de tjänster som tillhandahölls av andra operatörer var jämförbara med de tjänster som Laziomar måste tillhandahålla enligt det nya avtalet.

(188) I tabell 9 visas konkurrenssituationen på var och en av de linjer som trafikerades av Laziomar vid tidpunkten för beslutet om tilldelning:

Tabell 9

Konkurrenssituationen på de linjer som trafikeras av Laziomar

Linje	Laziomar (avgångar året runt)	Konkurrenter
Formia–Ponza (**linje T1**)	Kombinerad trafik (passagerare, fordon och gods)	Inga
Formia–Ventotene (**linje T2**)	Kombinerad trafik (passagerare, fordon och gods)	Inga
Terracina–Ponza (**linje T3**) – ny rutt	Godstrafik och kombinerad trafik, med i genomsnitt — fyra avgångar (per vecka) från januari till mars och från oktober till december – endast godstrafik — fyra avgångar (per vecka) – endast godstrafik och fyra avgångar (per vecka) – kombinerad trafik i april och september — fem avgångar (per vecka) – endast godstrafik, och fem avgångar (per vecka) – kombinerad trafik från maj till augusti	Navigazione Libera del Golfo (**NLG**), endast passagerartrafik med i genomsnitt — tre avgångar (per vecka) från april till maj och september till oktober — en till två avgångar (per dag) från juni till augusti
Terracina–Ventotene (**linje T4**) – ny linje	Godstrafik, med i genomsnitt — en avgång (per vecka)från januari till mars och från oktober till december — två avgångar (per vecka) i april och september — fem avgångar (per vecka) från maj till augusti	**NLG** endast passagerartrafik (som en förlängning till **linje T3**) med endast en avgång per vecka från juli till augusti
Anzio–Ponza (**linje A1**)	Passagerartrafik (bärplansfartyg) med en avgång per dag och två på fredagar, helger och helgdagar mellan juni och september	**Vetor**, passagerartrafik, med i genomsnitt — två till tre avgångar på vardagar och fyra till fem under veckosluten (per dag – se skäl 192) från juni till juli — tre till fyra avgångar på vardagar och fyra till fem under veckosluten (per dag) i augusti — en avgång (per dag – se skäl 192) i september

Formia–Ponza (**linje A2**)	Passagerartrafik (bärplansfartyg)	Inga
Formia–Ventotene (**linje A3**)	Passagerartrafik (bärplansfartyg)	Inga

(189) Kommissionen anser, vilket tydligt framgår av tabell 9, att de tjänster som erbjuds av Laziomar inte kan ersättas av tjänster som tillhandahålls av andra konkurrenter, eftersom dessa inte bedriver, eller endast delvis bedriver, allmän trafik enligt det nya avtalet om allmän trafik med Laziomar. På fyra av de sju linjerna finns det inte heller någon annan operatör än Laziomar som erbjuder tjänsten (linjerna T1, T2, A2 och A3). Detta innebär att den allmänna trafikplikt som fastställs i avtalet med Laziomar för trafiken av dessa linjer är motiverad av ett verkligt behov av en allmännyttig tjänst för att säkerställa territoriell kontinuitet, eftersom marknaden ensam inte kan uppfylla detta.

(190) Vad beträffar de linjer som även trafikeras av andra operatörer (linjerna T3, T4 och A1) anser kommissionen att det finns stora skillnader när det gäller de erbjudna tjänsternas typ, regelbundenhet, kapacitet och pris, av de skäl som anges nedan.

(191) Laziomar trafikerar linjerna T3 och T4 kontinuerligt under hela året, medan den andra operatören, NLG, inte erbjuder denna kontinuerliga trafik under hela året och inte heller gör det med samma frekvens som Laziomar. Dessutom erbjuder Laziomar kombinerad trafik (linje T3) och godstrafik (linje T4) med ett fartyg med kapacitet att transportera gods, fordon och upp till 400 passagerare, medan NLG endast använder höghastighetsfartyg för passagerartransport. Slutligen finns det en betydande prisskillnad mellan de två aktörerna. När det gäller linje T3, där båda operatörerna transporterar passagerare (i motsats till linje T4 som är Laziomars godstrafiklinje), är det pris som erbjuds av NLG inriktat på turistsektorn (en enkel biljett för vuxna kostar till exempel 24–26 euro och för barn upp till 12 års ålder 13–15 euro). Å andra sidan omfattas Laziomars tjänst av allmän trafikplikt (en enkel biljett för vuxna kostar till exempel 10 euro och för barn upp till 12 års ålder 5 euro) och nedsatta taxor gäller för invånare och pendlare (en enkel biljett kostar omkring 3,50 euro). Utan Laziomars trafik på dessa linjer skulle därför behovet av allmän trafik i form av en regelbunden förbindelse mellan ön och fastlandet inte vara uppfyllt, eftersom NLG inte kunde ha tillhandahållit samma tjänster och på samma villkor som Laziomar under hela avtalsperioden.

(192) När det gäller linje A1 bedriver både Laziomar och dess konkurrent Vetor endast passagerartrafik under sommarsäsongen (mellan juni och september). Italien har emellertid tillhandahållit uppgifter som visar att Vetors tjänst främst riktar sig till turistsektorn och tillhandahålls på marknadsvillkor. Enligt tidtabellen för 2013 (dvs. året innan beslutet togs om tilldelning till Laziomar), som framgår av tabell 9, verkar Vetor segla oftare än Laziomar, men kommissionen noterar att tjänsten faktiskt inte tillhandahölls kontinuerligt på daglig basis. Mer specifikt tillhandahölls tjänsten inte den 4, 5, 11 och 12 juni 2013 och den 10–12 och 16–20 september 2013. Under de följande åren av tilldelningsperioden visar de uppgifter som Italien lämnat in att den tjänst som Vetor tillhandahöll inte heller säkerställde dagliga förbindelser på denna linje. Till exempel tillhandahöll Vetor inte tjänsten den 5 och 6 juni 2018 och den 17–20 september. I allmänhet varierar därför Vetors trafikfrekvens beroende på månaden.

(193) Enligt trafikavtalet är Laziomar dessutom skyldigt att tillhandahålla allmännyttiga tjänster i fråga om kontinuitet och kvalitet. Om Laziomar underlåter att trafikera en linje utan skälig grund blir Laziomar föremål för motsvarande avgiftssänkning och straffavgifter. Dessutom innebär kvalitetskravet att Laziomar måste uppfylla exakta miniminormer när det gäller bl.a. tillförlitlighet, hygieniska förhållanden och bekvämlighet under resan. Vetor, som inte omfattas av skyldigheten att tillhandahålla allmännyttiga tjänster, behöver däremot inte uppfylla höga kvalitetskrav när tjänsten tillhandahålls. När det gäller transportkapaciteten kan Laziomars fartyg dessutom ta emot högst 300 passagerare, jämfört med cirka 150 passagerare som kan transporteras med Vetors bärplansfartyg.

(194) Slutligen finns det en betydande prisskillnad mellan de två aktörerna. Det pris som Vetor erbjuder är främst inriktat på turistsektorn (t.ex. en enkel biljett för vuxna kostar 36 euro, vilket ökar till 46 euro under helgen, medan en biljett för barn upp till 12 års ålder kostar 18 euro), medan biljettpriset för invånare är 23 euro. Vetor kan också fritt bestämma priset på sina biljetter och justera det på rent kommersiell grund. Å andra sidan omfattas Laziomars tjänst av allmän trafikplikt (en enkel biljett för vuxna kostar till exempel 23,40 euro och för barn upp till 12 års ålder 11,70 euro) och nedsatta taxor gäller för invånare och pendlare (en enkel biljett kostar endast 7 euro). Utan

Laziomars trafik på denna linje skulle därför behovet av allmän trafik i form av en regelbunden förbindelse till överkomliga priser mellan denna ö och fastlandet inte vara uppfyllt, eftersom Vetor inte kunde ha tillhandahållit samma tjänster och på samma villkor som Laziomar under hela avtalsperioden.

(195) Mot bakgrund av ovanstående drar kommissionen slutsatsen att marknadskrafterna vid tidpunkten för tilldelningen till Laziomar inte räckte för att tillgodose behovet av allmän trafik. Laziomar var i själva verket den enda operatören på ett antal linjer, medan de tjänster som tillhandahölls av konkurrenterna på andra linjer till Pontinska öarna inte var likvärdiga i fråga om kontinuitet, regelbundenhet, kapacitet och pris och därför inte helt och hållet uppfyllde de skyldigheter rörande allmän trafik som fastställs i det nya tjänsteavtalet med Laziomar.

3. **Tillvägagångssättet med minsta möjliga negativa inverkan**

(196) Kommissionen konstaterar att Italien har valt att ingå ett avtal om allmän trafik med en enda operatör (Laziomar) snarare än att ålägga alla operatörer som är intresserade av att trafikera de aktuella linjerna en allmän trafikplikt. Baserat på de uppgifter som Italien har lämnat noterar kommissionen att efterfrågan från användarna inte kunde ha tillgodosetts genom åläggande av allmän trafikplikt (se skäl 180). På flera linjer är Laziomar den enda operatören, och där så inte är fallet uppfyller inte erbjudandet från de andra operatörerna (alla) kraven i fråga om regelbundenhet, kontinuitet, kapacitet och pris. Verksamheten på de flesta linjer är dessutom olönsam, i synnerhet under lågsäsong, vilket innebär att de i avsaknad av ersättning för den allmänna trafiken inte skulle trafikeras alls. Kommissionen noterar vidare Italiens argument att valet av ett avtal om allmän trafik även var nödvändigt mot bakgrund av Laziomars privatisering. Närmare bestämt hävdar Italien att anbudsförfarandet för Laziomar i kombination med ett nytt avtal om allmän trafik i) säkerställde den allmänna sjöfartstrafikens kontinuitet, och ii) maximerade värdet för staten. Det är av dessa skäl som kommissionen godtog (se skäl 89) att Italien anordnade ett anbudsförfarande för Laziomars affärsgren i kombination med ett nytt avtal om allmän trafik. Kommissionen godtog genom detta, vilket även bekräftas i detta beslut, att Italien inte kunde använda sig av en allmän trafikplikt för alla operatörer utan i stället ingick ett avtal om allmän trafik enbart med Laziomar.

Slutsats

(197) På grundval av ovanstående bedömning drar kommissionen slutsatsen att Italien inte begick ett uppenbart fel när de tjänster som anförtroddes Laziomar definierades som tjänster av allmänt ekonomiskt intresse. De tvivel som kommissionen uttryckte i 2012 års beslut har därmed undanröjts.

(198) För att avgöra om Altmark 1 har uppfyllts måste kommissionen trots detta kontrollera huruvida den skyldighet att tillhandahålla allmännyttiga tjänster som Laziomar ålades var klart definierade. I detta sammanhang konstaterar kommissionen att skyldigheten att tillhandahålla allmännyttiga tjänster tydligt beskrivs i det nya avtalet om allmän trafik och bilagorna till detta (som bland annat omfattar specifikationer för de fartyg som ska användas för varje linje). På samma sätt anges detaljerade bestämmelser om ersättningen i avtalet om allmän trafik, 2009 års lag och CIPE-beslutet. Det nya avtalet har även en klart angiven varaktighet (tio år), fastställer Laziomar som leverantör av den allmännyttiga tjänsten och innehåller bestämmelser för att undvika och återkräva eventuell överkompensation (se även skäl 215). Kommissionen drar därför slutsatsen att det första Altmarkkriteriet är uppfyllt.

Förtöjningsprioriteringen

(199) I artikel 19ter.21 i 2009 års lag anges tydligt att förtöjningsprioriteringen är nödvändig för att säkerställa den territoriella kontinuiteten med öarna och mot bakgrund av Tirreniagruppens, inbegripet Laziomar, allmänna trafikplikt. Utan denna förtöjningsprioritering för de företag som ålagts allmän trafikplikt skulle dessa företag (i vissa fall) behöva invänta sin tur att förtöja och därmed orsaka förseningar, vilket skulle omintetgöra syftet att säkerställa tillförlitliga och lämpliga förbindelser för medborgarna. En regelbunden tidtabell är i själva verket nödvändig för att tillgodose öbornas mobilitetsbehov och bidra till de berörda öarnas ekonomiska utveckling. Eftersom det nya avtalet om allmän trafik föreskriver specifika skyldigheter om avgångstider för de linjer som omfattas av den allmänna trafikplikten bidrar förtöjningsprioriteringen till att säkerställa att hamnarna tilldelar de förtöjningsplatser och förtöjningstider som krävs för att företaget som tillhandahåller allmän trafik ska kunna uppfylla sina förpliktelser. Mot bakgrund av detta anser kommissionen att denna åtgärd har beviljats för att Laziomar ska kunna fullgöra den allmänna trafikplikt som utgör en verklig tjänst av allmänt ekonomiskt intresse (se skäl 197). Italien har dessutom bekräftat att förtöjningsprioriteringen endast är tillämplig på tjänster som tillhandahålls inom ramen för den allmänna trafikplikten. Även förtöjningsprioriteringen uppfyller därför det första villkoret i Altmarkdomen.

5.1.2.2 Altmark 2

(200) Kommissionen vill påminna om att kommissionen i 2012 års beslut (se punkt 205 i det beslutet) intog den preliminära ståndpunkten att det andra kriteriet i Altmarkdomen var uppfyllt.

(201) Mot bakgrund av detta konstaterar kommissionen att de kriterier som ligger till grund för beräkningen av ersättningen har fastställts i förväg och uppfyller kraven på öppenhet, i enlighet med det andra Altmarkkriteriet.

(202) De parametrar som låg till grund för beräkningen av ersättningen förklaras närmare bestämt i detalj i CIPE-beslutet och tillämpas i det nya avtalet om allmän trafik (och bilagorna till detta), medan taken för ersättningsbeloppen fastställs i 2009 års lag. Metoden för att beräkna ersättningen, inbegripet till exempel de kostnadsfaktorer som beaktas, specificeras i CIPE-beslutet. Eftersom förtöjningsprioriteringen inte innebär någon ekonomisk ersättning till Laziomar anser kommissionen att denna åtgärd uppfyller Altmark 2.

(203) Kommissionen drar därför slutsatsen att det andra villkoret i Altmarkdomen uppfylls.

5.1.2.3 Altmark 3

(204) Enligt det tredje Altmarkkriteriet får ersättningen inte överstiga vad som krävs för att täcka hela eller delar av de kostnader som har uppkommit i samband med skyldigheterna att tillhandahålla allmännyttiga tjänster, med hänsyn tagen till de intäkter som därvid har erhållits och till en rimlig vinst på grund av fullgörandet av dessa skyldigheter.

(205) Altmarkdomen ger emellertid ingen exakt definition av rimlig vinst. Enligt meddelandet om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse ska med rimlig vinst avses en kapitalavkastning som skulle krävas av ett typiskt företag som överväger om det ska tillhandahålla en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse under hela perioden för tillhandahållandet av tjänsten, med hänsyn tagen till graden av risk. Graden av risk beror på vilken sektor eller typ av tjänst det är fråga om och vilka egenskaper kompensationsmekanismen har.

(206) I 2012 års beslut uttryckte kommissionen tvivel om huruvida den ersättning som betalades till företagen i den tidigare Tirreniagruppen, inklusive Laziomar från och med 2014, var proportionerlig När det gäller den ersättning som betalades från och med 2010 intog kommissionen i synnerhet den preliminära ståndpunkten att den fasta riskpremien på 6,5 % inte återspeglade en lämplig risknivå med tanke på att Laziomar vid första påseendet inte tycktes påta sig de risker som normalt följer av tillhandahållandet av dessa tjänster. De kostnadsfaktorer som beaktas vid beräkningen av ersättningen omfattar närmare bestämt alla kostnader i samband med tillhandahållandet av tjänsten, och hänsyn har till exempel tagits till variationer i bränslepriset. Kommissionen ansåg till följd av detta att Laziomar kan ha överkompenserats i den delen.

(207) Kommissionen konstaterar att vissa aspekter av den metod för ersättning som fastställs i det nya avtalet om allmän trafik faktiskt tycks minska den affärsrisk som Laziomar påtar sig. I synnerhet anpassas taken för de priser som Laziomar kan ta ut årligen för att ta hänsyn till inflationen och återspegla variationer i konsumentprisindexet. Det nya avtalet om allmän trafik innehåller dessutom vissa bestämmelser (se skäl 78) som syftar till att upprätthålla den ekonomisk-finansiella jämvikten för den allmännyttiga tjänsten. Dessa bestämmelser ger närmare bestämt möjlighet till en översyn av i) taxesystemet, ii) nivån på de allmännyttiga tjänster som tillhandahålls, iii) nivån på det årliga pristaket, och iv) kapitalbidrag för investeringar som får tas ut i den händelse ersättningen för den allmänna trafiken inte är tillräcklig för att täcka kostnaderna för de tjänster som tillhandahålls enligt avtalet om allmän trafik.

(208) Enligt artikel 25 i avtalet kan Laziomar i händelse av en avvikelse i den ekonomiska och finansiella balansen begära en utjämning genom att lägga fram ett förslag till regionen Lazio. Detta förslag läggs därefter fram för den tekniska kommitté som ansvarar för att förvalta avtalet.

(209) Även om dessa skyddsåtgärder förefaller minska Laziomars risk anser kommissionen att företaget fortfarande är exponerat för risken att ersättningen kanske inte är tillräcklig för att täcka kostnaderna för tillhandahållandet av tjänsten. Utjämningsförslagen godkänns inte alltid, eftersom regionen Lazio ska pröva ärendet i sak och anta ett beslut efter att ha inhämtat den tekniska kommitténs yttrande inom 90 dagar från det att Laziomar framställer sin begäran. Fram till dess att ett beslut antas måste Laziomar fortsätta att tillhandahålla den allmännyttiga tjänsten enligt gällande villkor. Precis som Italien har hävdat är denna mekanism svår och mycket strikt i sin tillämpning, och därför har Laziomar hittills inte utnyttjat denna möjlighet.

(210) Kommissionen konstaterar dessutom att inte alla kostnadskategorier omfattas av utjämningsbidrag. Enligt artikel 25 i avtalet ska kostnader i samband med ineffektiv företagsledning, finansiella utgifter och ökningar av enhetskostnaderna för personal för att uppfylla rättsliga krav angående arbetskraft samt alla kostnader som rör den handelspolicy som tillämpas av Laziomar bäras av Laziomar. Laziomar har därför incitament för att fortsätta utföra sina tjänster på ett effektivt sätt och till lägsta kostnad för det allmänna.

(211) Som förklaras i skälen 48–52 ska enligt CIPE-beslutet riskpremien på 6,5 % användas för att bestämma kapitalavkastningen beräknad på grundval av den vägda genomsnittliga kapitalkostnaden (WACC). I praktiken tillämpades satsen 6,5 % dock som en schablonavkastning på kapital (se även skäl 136).

(212) Oavsett det kompensationsbelopp som Laziomar skulle ha rätt till kan Laziomar, med beaktande av riskpremien på 6,5 %, aldrig få mer än det högsta belopp som fastställs i avtalet om allmän trafik (se skäl 76). I enlighet med punkt 47 i 2011 års rambestämmelser om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse bedömer kommissionen huruvida det förekom överkompensation för hela avtalstiden. Som framgår av tabell 10 visar siffrorna för perioden 2014–2019 att den faktiska ersättningen för allmän trafik var otillräcklig (med undantag för beloppen för 2016 och 2018 – som fortfarande var lägre än det tak som avtalats enligt avtalet, dvs. 13 524 536 euro) för att täcka nettokostnaden för tjänsten (dvs. 80 173 862 euro betalades för en nettokostnad på 80 397 000 euro) även innan hänsyn togs till riskpremien på 6,5 % (dvs. 1 928 000 euro). I själva verket mottog Laziomar under perioden 2014–2019 cirka 2 150 000 euro mindre än det stödberättigande beloppet (dvs. 82 325 000 euro (stödberättigande ersättning) minus 80 173 862 euro (faktisk ersättning), beräknat enligt metoden inklusive kapitalavkastningen på 6,5 %. Detta innebär att Laziomar i praktiken inte erhöll det belopp som beräknades som kapitalavkastning. Laziomars kapitalavkastning för perioden som helhet (fram till 2019) var i verkligheten noll i stället för de 6,5 % som ursprungligen planerades av Italien ([68]). Dessa siffror bekräftar att utjämningsbestämmelsen i artikel 25 i avtalet inte skyddar Laziomar mot alla risker i samband med tillhandahållandet av den allmännyttiga tjänsten.

Tabell 10

Nettokostnad för den allmänna trafik som Laziomar bedrev under perioden 2014–2019

(euro)

Laziomars uppdrag att tillhanda-hålla allmännyt-tiga tjänster	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Totalt
Totala intäkter	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
– Totala kostnader	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
– Avskrivnin-gar	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

([68]) Den totala ersättning som Laziomar erhöll under perioden 2014–2019 var mindre än nettokostnaderna för tillhandahållandet av den allmännyttiga tjänsten, utan hänsyn tagen till någon kapitalavkastning.

= Nettokostnad för allmännyttiga tjänster	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
+ Kapitalavkastning (6,5 %)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
= Berättigad ersättning	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
+ Faktisk ersättning	13 375 000-000	13 376 000-000 €	13 330 000-000	13 370 07-070	13 356 28-282	13 366 51-510	80 173 86-862
= Över-/underkompensation	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	– 2 151 138

(213) Vad gäller den rimliga vinstnivån klargjorde Italien under den formella granskningen (se skäl 136) att det på grund av att 2009 års lag föreskriver ett tak på ersättningen hade beslutats att beräkningen skulle förenklas genom att tillämpa 6,5 % som en schablonavkastning på kapital. Italien anser att det förenklade tillvägagångssättet är försiktigt och inte möjliggör en högre ersättning till Laziomar än vad som fastställdes i CIPE-beslutet.

(214) Mot bakgrund av ovanstående har kommissionen jämfört den avkastning på sysselsatt kapital på 6,5 % som har tillämpats för Laziomar med den genomsnittliga avkastningen på kapital för en referensgrupp under 2013 (året innan Laziomar tilldelades den allmännyttiga tjänsten). Referensgruppen består av ett urval färjeoperatörer som erbjöd sjötransportförbindelser inom Italien eller mellan Italien och andra medlemsstater ([69]). Analysen visar att avkastningen på kapital för Laziomar ligger på samma nivå som medianavkastningen för företagen i referensgruppen. Jämförelsen visar att en avkastning på 6,5 % för året innan Laziomar anförtroddes den allmännyttiga tjänsten inte är orimlig.

(215) Kommissionen konstaterar även med tillfredsställelse att Laziomar enligt det nya avtalet om allmän trafik måste lämna in sin inkomst- och utgiftsredovisning (fördelad per linje och bestyrkt av en oberoende revisor) varje år till infrastruktur- och transportministeriet så att detta kan kontrollera huruvida det har förekommit någon överkompensation. Detta innebär ytterligare en skyddsåtgärd för att säkerställa att Laziomar inte gynnas av en eventuell överkompensation. Italien överlämnade också denna redovisning för perioden 2014–2019, vilket gjorde det möjligt för kommissionen att göra de beräkningar som presenteras i tabell 10.

(216) Mot bakgrund av ovanstående konstaterar kommissionen att den ersättning för den allmänna trafikplikten som Laziomar har beviljats inte överstiger vad som krävs för att täcka de kostnader som har uppkommit i samband med fullgörandet av trafikplikten, med hänsyn tagen till de intäkter som därvid har erhållits och till en rimlig vinst. Kommissionen anser i synnerhet att den riskpremie på 6,5 % som fastställs i CIPE-beslutet måste bedömas tillsammans med det ersättningstak som fastställs i avtalet om allmän trafik. Den kapitalavkastning som Laziomar på förhand kunde förvänta sig överensstämde därför med de risker företaget tog på sig genom att tillhandahålla de allmännyttiga tjänsterna enligt det nya avtalet om allmän trafik. Kommissionens tvivel angående uppfyllandet av det tredje villkoret i Altmarkdomen har därmed undanröjts.

(217) Med avseende på förtöjningsprioriteringen och den eventuella överkompensation som kan följa av den konstaterar kommissionen att i den mån denna åtgärd minskade driftskostnaderna eller ökade intäkterna för leverantören av den allmännyttiga tjänsten skulle dessa effekter tydligt ha framgått av företagets interna redovisning. Kommissionens analys (se skäl 212) bekräftar att Laziomar inte erhöll någon överkompensation under perioden 2014–2019. Kommissionen drar därför slutsatsen att även förtöjningsprioriteringen överensstämmer med det tredje Altmarkkriteriet.

([69]) Närmare bestämt Minoan Lines Shipping, La Méridionale, Moby, Grandi Navi Veloci, Liberty Lines, Grimaldi Group, Corsica Ferries, SNAV och Caronte & Tourist. Andra företag i den tidigare Tirreniagruppen (t.ex. Caremar, CIN och Siremar) uteslöts från referensgruppen.

5.1.2.4 Altmark 4

(218) Det fjärde Altmarkkriteriet anses vara uppfyllt om mottagaren av ersättning för att fullgöra en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse har valts ut efter ett offentligt upphandlingsförfarande som gör det möjligt att välja den anbudsgivare som kan tillhandahålla tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse till den lägsta kostnaden för det allmänna, eller om ersättningen beräknats på grundval av kostnaderna i ett välskött företag.

(219) Enligt punkt 63 i meddelandet om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse är det enklaste sättet för offentliga myndigheter att uppfylla det fjärde Altmarkkriteriet att genomföra ett öppet, transparent och icke-diskriminerande förfarande för offentlig upphandling i linje med Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/17/EG ([70]) och Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/18/EG ([71]).

(220) Kommissionen konstaterar att anbudsförfarandet i det aktuella ärendet inleddes före ikraftträdandet av Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/24/EU ([72]) (som är tillämpligt på tilldelning av offentliga kontrakt för transportverksamhet till havs) och Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/25/EU ([73]). Vid den aktuella tidpunkten var direktiv 2004/17/EG och direktiv 2004/18/EG fortfarande i kraft. Direktiv 2004/17/EG är dock inte tillämpligt på transportverksamhet till havs, såsom den som tillhandahålls av Laziomar. I artikel 5 i direktiv 2004/17/EG klargörs i själva verket att direktivet bara omfattar transporttjänster på områdena järnvägstransporter, automatiserade system, spårvagnar, trådbussar, bussar eller linbana.

(221) Offentliga kontrakt som ingås av upphandlande myndigheter inom ramen för deras transportverksamhet till havs, längs kusterna och på inre vattenvägar omfattas i stället av direktiv 2004/18/EG enligt skäl 20 i det direktivet. Sjötransport ingår emellertid även i förteckningen i bilaga II B till det direktivet, vilket innebär ([74]) att denna endast omfattas av artiklarna 23 och 35.4 i det direktivet. Detta innebär att enligt direktiv 2004/18/EG omfattas ett offentligt kontrakt för transportverksamhet till havs bara av skyldigheterna rörande tekniska specifikationer (artikel 23) och skyldigheten att offentliggöra ett meddelande om tilldelning av kontrakt (efter det att kontraktet tilldelats och därmed vid slutet, inte början, av tilldelningsförfarandet: artikel 35.4). Alla övriga bestämmelser som föreskrivs i direktiv 2004/18/EG, inbegripet bestämmelserna om innehållet i de meddelanden som ska offentliggöras (artikel 36.1) och bestämmelserna om urvalskriterier (artiklarna 45–52), är inte tillämpliga på offentliga kontrakt för transportverksamhet till havs.

(222) Direktiv 2004/18/EG är dessutom i alla händelser inte tillämpligt på tjänstekoncessioner enligt definitionen i artikel 1.4 ([75]). Kommissionen konstaterar dock att tjänstekoncessioner (och offentliga kontrakt) som är av ett visst gränsöverskridande intresse fortfarande omfattas av fördragets allmänna principer om öppenhet, icke-diskriminering och likabehandling.

(223) På grundval av ovanstående konstaterar kommissionen att direktiv 2004/18/EG endast är tillämpligt på offentliga tjänstekontrakt men inte om dessa avser en tjänstekoncession. Eftersom det aktuella ärendet rör sjötransport som är föremål för ett avtal om allmän trafik är, som sagt, dessutom endast vissa av kraven i detta direktiv tillämpliga. Mot bakgrund av detta anser kommissionen att den inte uteslutande kan grunda sin bedömning av huruvida det fjärde Altmarkkriteriet är uppfyllt på direktiven om offentlig upphandling. Av detta skäl bedömer kommissionen nedan huruvida det anbudsförfarande som Italien använde sig av var konkurrensutsatt, transparent, icke-diskriminerande

([70]) Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/17/EG av den 31 mars 2004 om samordning av förfarandena vid upphandling på områdena vatten, energi, transporter och posttjänster (försörjningsdirektivet) (EUT L 134, 30.4.2004, s. 1).

([71]) Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/18/EG av den 31 mars 2004 om samordning av förfarandena vid offentlig upphandling av byggentreprenader, varor och tjänster (EUT L 134, 30.4.2004, s. 114).

([72]) Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/24/EU av den 26 februari 2014 om offentlig upphandling och om upphävande av direktiv 2004/18/EG (EUT L 94, 28.3.2014, s. 65).

([73]) Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/25/EU av den 26 februari 2014 om upphandling av enheter som är verksamma på områdena vatten, energi, transporter och posttjänster och om upphävande av direktiv 2004/17/EG (EUT L 94, 28.3.2014, s. 243).

([74]) Enligt artikel 21 i direktiv 2004/18/EG.

([75]) Artikel 1.4 i direktiv 2004/18/EG har följande lydelse: "*tjänstekoncession*: ett kontrakt av samma typ som ett offentligt tjänstekontrakt med den skillnaden att ersättningen för tjänsternas utförande utgörs antingen av endast rätten att utnyttja tjänsten eller av dels en sådan rätt, dels betalning."

och villkorslöst. För denna bedömning utgår kommissionen från den relevanta vägledning som fastställs i kommissionens tillkännagivande om begreppet statligt stöd ([76]) (framför allt punkterna 89 ff) och meddelandet om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse (särskilt punkterna 63 ff).

Konkurrens och transparens i anbudsförfarandet

(224) I punkt 90 i tillkännagivandet om begreppet statligt stöd anges att ett anbudsförfarande måste vara konkurrensutsatt ([77]) för att alla intresserade och kvalificerade anbudsgivare ska kunna delta i förfarandet. Enligt punkt 91 i tillkännagivandet anges vidare att förfarandet måste vara transparent för att alla intresserade anbudsgivare ska vara lika och vederbörligen informerade vid varje skede i anbudsförfarandet. I denna punkt framhålls också att tillgång till information, tillräckligt med tid för de intresserade anbudsgivarna och tydlighet vad gäller urvals- och tilldelningskriterier alla är nödvändiga faktorer för ett transparent urvalsförfarande samt att ett urvalsförfarande ska vara vederbörligen offentliggjort så att alla potentiella anbudsgivare kan få kännedom om det.

(225) I det aktuella fallet offentliggjordes inbjudan att lämna intresseanmälan i *Europeiska unionens officiella tidning*, i Republiken Italiens officiella kungörelseorgan, i fyra nationella och lokala dagstidningar i Italien och på regionen Lazios webbplats (se skäl 58). I denna inbjudan uppmanades ”alla som kunde garantera sjötransportverksamhetens kontinuitet” att anmäla sitt intresse, och inga ytterligare villkor ålades. Potentiella intresserade parter gavs tillräckligt med tid för att anmäla sitt intresse på lämpligt sätt och därmed möjlighet att delta i de efterföljande faserna i förfarandet. Kommissionen anser därför att regionen Lazios avsikt att sälja Laziomar och tilldela avtalet om allmän trafik meddelades på ett sätt som innebar att denna information nådde alla potentiella anbudsgivare.

(226) Anbudsgivarna måste även få tillgång till alla handlingar och all information som de behöver för att delta i anbudsförandet, så att de på lämpligt sätt kan bedöma det företag som bjuds ut till försäljning. Sådan information ska göras tillgänglig för potentiella anbudsgivare på ett öppet och icke-diskriminerande sätt och alla intresserade deltagare ska ha lika tillgång till all relevant information.

(227) För det första angavs i inbjudan att anmäla intresse att anbudsgivarna måste kunna ”garantera sjötransportverksamhetens kontinuitet”. Detta var det enda urvalskriterium som Italien tillämpade för att fastställa huruvida de intresserade parterna skulle få delta i anbudsförfarandet. Eftersom det i inbjudan inte specificerades hur anbudsgivarna skulle bevisa att de uppfyllde detta krav innebär det per automatik att all lämplig bevisning kunde användas ([78]). Kommissionen anser att detta urvalskriterium tydliggjordes för alla intresserade anbudsgivare och även var motiverat mot bakgrund av det mål som eftersträvades.

(228) För det andra gjordes det i 2009 års lag klart för intresserade parter att ett nytt avtal/avtal om allmän trafik skulle ingås efter avslutandet av anbudsförfarandet och att den årliga ersättningen för den allmänna trafiken hade fastställts till högst 10 030 606 euro per år. I inbjudan att anmäla intresse angavs dessutom att syftet var att avyttra Laziomars affärsgren till ett fast pris på 2 272 000 euro. Som bekräftats av Italien gjordes vidare all relevant information om försäljningens omfattning, inklusive förslaget till det avtal om allmän trafik som skulle ingås mellan köparen och Italien, tillgänglig för de sju parter som godkändes för deltagande i nästa stadium av anbudsförfarandet. Detta gjorde det möjligt för parterna att besluta huruvida de skulle inge ett anbud och bestämma storleken på anbudet. På grundval av detta anser kommissionen att det framgick tillräckligt tydligt av inbjudan att anmäla intresse att försäljningen avsåg Laziomars affärsgren i kombination med ett nytt avtal om allmän trafik. Efter det att parterna anmält sitt intresse gavs de tillgång till all nödvändig information för att besluta om ett eventuellt anbud.

([76]) Kommissionens tillkännagivande om begreppet statligt stöd som avses i artikel 107.1 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUT C 262, 19.7.2016, s. 1).

([77]) I tillkännagivandet om begreppet statligt stöd konstaterar kommissionen att unionens domstolar ofta, när det gäller statligt stöd, hänvisar till ett ”öppet” anbudsförfarande. Användningen av ordet ”öppet” avser dock inte ett visst förfarande enligt direktiven om offentlig upphandling. Kommissionen anser därför att ordet ”konkurrensutsatt” är lämpligare. I detta meddelande påpekar kommissionen dessutom att det inte är avsett att avvika från de materiella villkor som fastställs i rättspraxis.

([78]) Som förklaras ovan (se skäl 221) var dessutom artikel 36.1 i direktiv 2004/18/EG inte tillämplig på detta meddelande om upphandling. Italien hade därför ingen skyldighet att ange urvalskriterierna i inbjudan.

(229) För det tredje anser kommissionen att inbjudan att lämna intresseanmälan lockade ett betydligt antal potentiella anbudsgivare. Alla sju företag som bjöds in till nästa steg i anbudsförfarandet fick därefter detaljerad information från regionen Lazio om förfarandet. I enlighet med bestämmelserna i direktiv 2004/18/EG förefaller det som att Italien inte var skyldig att i inbjudan lämna mer information om det avtal som skulle tilldelas förutom att nämna att den allmännyttiga tjänsten skulle fortsätta att tillhandahållas och hänvisa till de rättsliga bestämmelser som reglerar den tjänsten (se skäl 221).

(230) För det fjärde innehöll inbjudan endast det minimum av information som krävs för att kunna anmäla intresse (dvs. att den allmännyttiga tjänsten skulle fortsätta att tillhandahållas) och kunde inte ha föranlett att annars intresserade sjöfartsoperatörer skulle ha uteslutits. Det var planeringsmyndighetens beslut att säkerställa den allmänna tjänstens kontinuitet och förbindelserna mellan Pontinska öarna och fastlandet. Alla potentiella anbudsgivare som uttryckte intresse för att delta i anbudsförfarandet underrättades om detta villkor på förhand, såsom nämns ovan. Kommissionen anser således att Italien i detta skede inte hade någon kontroll över de potentiella anbudsgivarna, vilket visar att planeringsmyndigheterna genom att införa det obligatoriska kravet att den allmännyttiga tjänsten skulle fortsätta att tillhandahållas inte avsåg att selektivt gynna någon potentiell anbudsgivare för att tilldela den anbudsgivaren avtalet och ägandet av Laziomars affärsgren. Kommissionen konstaterar också att all relevant information om urvalskriterierna och det fortsatta förfarandet angavs i den inbjudan som skickades till samtliga sju parter som godkändes för deltagande i anbudsgivningsstadiet.

(231) I 2012 års beslut uttryckte kommissionen farhågor rörande vissa *finansiella krav* som pålades anbudsgivarna i anbudsförfarandet (se skäl 109) i enlighet med avtalet om allmän trafikplikt, utöver de standardmässiga kvalitativa villkor som alltid gäller för allmän trafikplikt. Kommissionen tvivlade dessutom på att sådana krav var godtagbara i en situation som denna, där hela företaget bjuds ut till försäljning.

(232) Under granskningens lopp mottog dock kommissionen information som undanröjde dessa farhågor. Framför allt utelämnade Italien i anbudsinfordran de finansiella krav (dvs. förutbestämda omsättningsvolymer inom sjötransportsektorn) som endast skulle ha gjort det möjligt för rederier att delta i anbudsförfarandet (se skäl 125). Kommissionen noterar att Carpoint Motorsport S.p.A., som enligt offentligt tillgänglig information är ett företag som är verksamt inom detaljist- och grossistsektorn för fordon, var bland de företag som uttryckte sitt intresse för att delta i upphandlingen (se skäl 61).

(233) Kommissionen välkomnar vidare det initiativ som tagits av regionen Lazio för att uppmuntra bredast möjliga deltagande i förfarandet genom att tillåta anbudsgivare att delta gemensamt genom tillfälliga grupperingar av anbudsgivare, konsortier eller europeiska ekonomiska intressegrupperingar (se skäl 60).

(234) På grundval av ovanstående anser kommissionen att anbudsförfarandet, som helhet, präglades av konkurrens och transparens. I synnerhet meddelades regionen Lazios avsikt att avyttra Laziomars affärsgren och att sluta ett nytt avtal om allmän trafik med en varaktighet på tio år med den vinnande anbudsgivaren på ett sätt som innebar att denna information nådde alla potentiella anbudsgivare på relevanta regionala och internationella marknader. Kommissionen konstaterar även att potentiella anbudsgivare enkelt kunde anmäla sitt intresse och inte behövde påta sig några förpliktelser i något avseende i detta skede. Under förutsättning att parterna visade att de uppfyllde det enda urvalskriteriet om att garantera tjänstens kontinuitet gavs de sedan all nödvändig information och den tid som behövdes för att kunna besluta huruvida de ville lämna ett anbud på Laziomars affärsgren och bestämma storleken på anbudet. Av dessa skäl anser kommissionen att dess farhågor om att anbudsförfarandet inte var tillräckligt transparent på grund av eventuella brister i inbjudan att anmäla intresse har undanröjts.

Icke-diskriminering i anbudsförfarandet

(235) I punkt 92 i tillkännagivandet om begreppet statligt stöd framhålls att icke-diskriminerade behandling av alla anbudsgivare i alla skeden av förfarandet samt objektiva urvals- och tilldelningskriterier som anges innan förfarandet inleds är nödvändiga villkor för att den efterföljande transaktionen ska anses genomförd på marknadsmässiga villkor. I denna punkt anges vidare att tilldelningskriterierna, för att säkerställa likabehandling, bör göra det möjligt att jämföra anbuden och bedöma dem på ett objektivt sätt.

(236) Som anges ovan (se skäl 227) innehöll inbjudan att anmäla intresse endast ett urvalskriterium, att anbudsgivarna måste kunna ”garantera sjötransportverksamhetens kontinuitet”. Samtliga åtta parter som besvarade inbjudan och anmälde sitt intresse var medvetna om denna skyldighet. Kommissionen anser att detta villkor var objektivt och gjordes tillräckligt klart för alla intresserade parter i inbjudan att anmäla intresse.

(237) De sju av åtta intresserade anbudsgivare som fick delta i nästa etapp i anbudsförfarandet uppmanades därefter att lämna ett anbud efter att alla hade mottagit samma information (se skäl 61).

(238) Kommissionens farhågor i 2011 års beslut om att inbjudan att lämna intresseanmälan kanske inte var tillräckligt icke-diskriminerande har därför undanröjts. Alla parter har getts korrekt och lika information under de olika stegen i anbudsförfarandet så att de har kunnat lämna ett anbud med full kännedom om förfarandet och kraven. Kommissionen anser också att tilldelningskriteriet gjorde det möjligt att jämföra anbuden och bedöma dem på ett objektivt sätt.

Säkerställande av att tjänsterna tillhandahålls till den lägsta kostnaden för det allmänna

(239) I punkt 65 i meddelandet om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse anges att på grundval av domstolens rättspraxis utesluter ett förfarande för offentlig upphandling förekomsten av statligt stöd endast om det gör det möjligt att välja den anbudsgivare som kan tillhandahålla tjänsten till ”den lägsta kostnaden för det allmänna”.

(240) I det aktuella ärendet kombinerades det nya avtalet om allmän trafik med Laziomars affärsgren, i stället för att endast avtalet lades ut på upphandling. Italien beslutade att priset för försäljningen av Laziomars affärsgren skulle vara fast (på grundval av en värdering som gjordes av en oberoende expert) och att det inte var förhandlingsbart, medan Italien för tjänsteavtalet valde det ekonomiskt mest fördelaktiga budet som kriterium. Priset gav 30 poäng, och tekniska kriterier 70 poäng (se skäl 62).

(241) När det gäller användningen av det ekonomiskt mest fördelaktiga anbudet anges i punkt 67 i meddelandet om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse att också det ”ekonomiskt mest fördelaktiga anbudet” anses vara tillräckligt (förutom ”lägsta pris”) för att uppfylla det fjärde Altmarkkriteriet, ”[…] förutsatt att tilldelningskriterierna […] är nära förknippade med föremålet för den tjänst som tillhandahålls och om det möjliggör att det ekonomiskt mest fördelaktiga anbudet motsvarar marknadsvärdet” ([79]).

(242) Kommissionen noterar att det var viktigt för Italien att välja en operatör som kunde tillhandahålla tjänsten med höga tekniska standarder och kvalitetsstandarder, med hänsyn tagen till vissa krav. När det gäller uppdelningen av högsta möjliga poäng för det tekniska anbudet (70 poäng) och det ekonomiska anbudet (30 poäng) för tilldelningen av kontraktet, i enlighet med kriteriet med det ekonomiskt mest fördelaktiga anbudet, påpekar Italien, med hänvisning till ett yttrande från den italienska högsta förvaltningsdomstolen (se skäl 126), vikten av de kvalitativa delarna i anbudet som ett sätt att undvika alltför stora prisrevideringar nedåt, som skulle ha varit svåra att upprätthålla utan att offra kvaliteten på den allmännyttiga tjänst som tillhandahålls. Samtidigt hävdar Italien att denna uppdelning gjorde det möjligt att uppnå ett bättre pris för tjänsten (se skäl 127).

(243) Inbjudan att lämna anbud innehöll all nödvändig information för att fylla i de finansiella och tekniska anbuden. Särskilt när det gäller det tekniska anbudet var de sju sjöfartsoperatörer som uppmanades att lämna anbud skyldiga att inkomma med detaljerade uppgifter om de förvaltningsarrangemang och villkor som de skulle tillämpa under hela tilldelningsperioden. Framför allt måste operatörerna visa följande: i) riktade initiativ för förbättrad förvaltning (t.ex. tjänstestadga, marknadsförings- och kommunikationspolicy, webbmarknadsföringsplan, optimering av personalresurser och fartyg – 10 poäng), ii) arrangemang för förnyelse av flottan (t.ex. utveckling av flottans genomsnittliga ålder, efterlevnad av de funktionella minimiegenskaperna för fartyg, såsom dimensioner, komfort, hastighet, säkerhetssystem osv. – 40 poäng) och iii) fördelningen av fartyg för komplettering av den befintliga flottan (dvs. tillhandahållande av tekniska egenskaper för vart och ett av de fartyg (inklusive den linje) som operatören avser att använda för att utföra tjänsterna – 20 poäng). Dessa krav är uppenbarligen nära knutna till och skapar mervärde för tillhandahållandet av sjöfartstjänsterna. Kommissionen anser därför att användningen av det ekonomiskt mest fördelaktiga anbudet för den berörda tjänsten i kombination med försäljningen av Laziomars

([79]) Se även punkt 96 i tillkännagivandet om begreppet statligt stöd.

affärsgren gav Italien möjlighet att skapa effektiv konkurrens och få en tjänst med högsta möjliga värde till lägsta möjliga kostnad för det allmänna. I detta avseende noterar kommissionen att den årliga ersättning som beviljades CLN för tillhandahållandet av sjöfartstjänsten var mycket lägre än det högsta årliga ersättningsbelopp som regionen Lazio föreslog i början av anbudsförfarandet (se skäl 75).

(244) Vad gäller kombinationen av tjänsten med försäljningen av Laziomars affärsgren intog kommissionen i 2012 års beslut den preliminära ståndpunkten att ett anbudsförfarande för ett nytt avtal om allmän trafik, utan skyldighet att ta över de av Laziomars fartyg som var nödvändiga för att tillhandahålla den allmännyttiga tjänsten, skulle ha lett till en lägre kostnad för det allmänna.

(245) Kommissionen har redan dragit slutsatsen ovan att anbudsförfarandet var tillräckligt öppet och icke-diskriminerande för att så många potentiella budgivare som möjligt skulle kunna delta. Inbjudan att lämna intresseanmälan offentliggjordes på ett omfattande sätt och åtta sjöfartsoperatörer besvarade anmälan, varav sju gick vidare till anbudsgivningsstadiet. All relevant information rörande anbudsförfarandet lämnades i en inbjudan som skickades till dessa sju aktörer.

(246) Efter intresseanmälan inkom ett konkurrenskraftigt anbud (CLN), som regionen Lazio utvärderade med beaktande av de tekniska och finansiella anbuden.

(247) Det obligatoriska kravet att garantera den allmänna trafikens kontinuitet och kombinationen av tillgångarna med den allmänna trafikplikten hänger samman med varandra. Genom att försäljningen av tillgångarna i Laziomars affärsgren kombinerades med ett nytt avtal om allmän trafik underställs förvärvaren, CLN, automatiskt kraven på att säkerställa den allmänna trafikens kontinuitet och tilldelas förtöjningsprioriteringen. Kommissionen anser att kombinationen av tillgångarna i Laziomars affärsgren med det nya avtalet om allmän trafik och tilldelningen av försörjningsprioriteringen inte leder till ett lägre pris jämfört med om tillgångarna och avtalet hade sålts var för sig, av följande skäl:

(248) Laziomars affärsgren har enbart varit förknippad med tillhandahållandet av den allmänna trafiken och säkerställandet av den territoriella kontinuiteten. Alla Laziomars fartyg har använts och används för närvarande för den allmänna trafiken. Det kan därför inte hävdas att en privat säljare skulle ha fått ett högre pris om dessa eller vissa fartyg hade sålts utan nämnda villkor. Enligt de uppgifter som lämnats av Italien och en oberoende expertvärdering som beställts av regionen Lazio (se skälen 66 och 67) är Laziomars fartyg gamla (mellan 22 och 32 år) och motorernas och de andra materialens skick (t.ex. skrovkonstruktionsmaterial) kräver uppgradering och underhåll efter så många drifttimmar under användningsåren. Fartygen skulle därför generera liten kommersiell efterfrågan, med undantag för inköp för investering, restaurering och modernisering på kort sikt. Det förefaller emellertid osannolikt att dessa fartyg kunde ha sålts för att användas i annan trafik än skyldigheten att fortsätta tillhandahålla den allmänna trafiken till ett högre pris än de var budgeterade för.

(249) Om Laziomar skulle ha sålts separat anser kommissionen att det är osannolikt att potentiella anbudsgivare skulle ha haft sådana betydande resurser (bestående av fyra fartyg samt industriell och kommersiell utrustning) lätt tillgängliga för att snabbt omdisponeras för den allmänna trafikplikt som fastställdes i det nya avtalet om allmän trafik. Detta gäller i ännu högre grad eftersom det nya avtalet innehåller specifika krav på de fartyg som ska användas på de olika linjerna med allmän trafik (se skäl 243). En operatör som hade tillgång till de resurser som krävdes skulle sannolikt redan använda dem på andra linjer och att disponera om dem i enlighet med det nya avtalet om allmän trafik skulle oundvikligen ha inneburit en förlust av intäkterna där de tidigare användes.

(250) Kommissionen anser därför att kombinationen av dessa fartyg med avtalet om allmän trafik gjorde det möjligt att få ett högre pris för Laziomars fartyg eftersom köparen i utbyte mot att fartygen användes på linjerna med allmän trafik skulle erhålla ersättning för allmän trafik under en period på tio år. En säljare i en marknadsekonomi skulle dessutom ha beslutat sig för att sälja tillgångarna i Laziomar tillsammans med ett nytt avtal för att få ut högst pris. Mot bakgrund av detta konstaterar kommissionen att Italien inte har ställt några villkor som riskerade att minska priset eller som en privat säljare inte skulle ha ställt.

(251) Kommissionen konstaterar därför att dess farhågor om att arrangemanget med ett anbudsförfarande som omfattade det nya avtalet i kombination med Laziomars affärsgren inte skulle leda till den lägsta kostnaden för det allmänna har undanröjts.

(252) Mot bakgrund av ovanstående anser kommissionen att användningen av det ekonomiskt mest fördelaktiga anbudet för det nya avtalet om allmän trafik i kombination med Laziomars affärsgren skapade verklig konkurrens fram till slutet av anbudsförfarandet.

Särskilt starkt skydd i utformningen av förfarandet där endast ett anbud inlämnas

(253) På grundval av den bedömning som beskrivs ovan (se skälen 224–252) drar kommissionen slutsatsen att anbudsförfarandet var öppet, transparent och icke-diskriminerande, i enlighet med bestämmelserna om offentlig upphandling. I punkt 68 i meddelandet om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse konstateras emellertid att ”det i fråga om förfaranden där endast ett anbud inlämnas [kan] hända att anbudet inte anses vara tillräckligt för att garantera att förfarandet leder till den lägsta kostnaden för det allmänna”.

(254) Med tanke på att bara CLN lämnade in ett anbud i anbudsförfarandet för Laziomar (som inbegrep det nya avtalet om allmän trafik) skulle detta anbud normalt sett inte varit tillräckligt för att säkerställa att det inte förekommer en fördel för den vinnande anbudsgivaren.

(255) Kommissionen har dock i sin vägledning om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse ([80]) förtydligat den ståndpunkt som anges i punkt 68 i meddelandet om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse genom att konstatera att detta ”dock inte [innebär] att det inte kan förekomma fall där även ett förfarande med bara ett enda anbud, på grund av särskilt starkt skydd i utformningen av förfarandet, kan vara tillräckligt för att tjänsten ska kunna tillhandahållas till den lägsta kostnaden för det allmänna”.

(256) Kommissionen anser att ett sådant skydd fanns i detta ärende. I synnerhet kan följande konstateras:

1) Anbudsförfarandet arrangerades så att intresset från potentiella anbudsgivare maximerades. De potentiella anbudsgivarna behövde inte heller följa några tungrodda förfaranden och var inte tvungna att påta sig några betydande kostnader för att anmäla sitt intresse. Till följd av detta mottogs åtta intresseanmälningar, varav sju uppmanades att lämna anbud (se skäl 237).

2) Italien valde det selektiva anbudsförfarandet för att tilldela tjänstekontraktet (se skäl 59), vilket är en tvåstegsprocess där endast de operatörer får lämna anbud som har inbjudits till detta. Enligt punkt 66 i meddelandet om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse kan ”också ett begränsat förfarande […] uppfylla det fjärde Altmarkkriteriet, såvida inte intresserade aktörer hindras att lämna anbud utan giltigt skäl”. För detta anbud var sju möjliga anbudsgivare (av de åtta som ursprungligen hade uttryckt intresse) kvar i anbudsfasen (se skäl 61), vilket visar att verklig konkurrens var möjlig fram till slutet av anbudsförfarandet. Ett selektivt förfarande ger vanligtvis potentiella anbudsgivare mer tid att utvärdera sitt anbud innan det lämnas in. Kommissionen anser att minst fem av de återstående möjliga anbudsgivarna (dvs. NLG, Traghetti Lines, Navigazione Generale Italiana S.p.A., Vetor och Ustica Lines, som nu verkar under namnet Liberty Lines) sannolikt (på grund av sin erfarenhet och sina ekonomiska resurser) kunde lämna anbud eller hade anledning att ha ett verkligt intresse av att lämna anbud (t.ex. är NLG och Vetor redan aktiva på en del av de rutter som Laziomar trafikerar (se tabell 9), medan de andra företagen är etablerade rederier med nationell såväl som internationell verksamhet).

3) Den anbudsinfordran som skickades till de sju aktörer som inledningsvis uttryckte ett intresse bestod av ett fast pris på 2 272 000 euro för försäljningen av alla Laziomars aktier, vilket inte var föremål för granskning mot bakgrund av ett anbud av något slag (se skäl 62). Kommissionen noterar att försäljningspriset för Laziomar fastställdes av en oberoende expert på grundval av de aktuella ekonomiska och marknadsmässiga villkoren vid tidpunkten i fråga och utgjordes av ett fast pris i anbudsförfarandet. Alla deltagare var dock medvetna om detta pris och väckte inga klagomål om dess omfattning och nivå. Anbudsinfordran bestod dessutom av en årlig maximal ersättning för den allmännyttiga tjänsten, fastställd av regionen Lazio till 14 300 550 euro per år exklusive mervärdesskatt, som skulle betalas under tio år. Alla deltagare uppmanades att lämna bättre anbud rörande denna årliga ersättning för den allmänna trafikplikten på grundval av vissa tekniska kriterier. Detta är en

([80]) Se kommissionens svar på fråga 68 i kommissionens arbetsdokument *Vägledning om hur Europeiska unionens bestämmelser om statligt stöd, offentlig upphandling och den inre marknaden ska tillämpas på tjänster av allmänt ekonomiskt intresse* av den 29 april 2013 (se http://ec.europa.eu/competition/state_aid/overview/new_guide_eu_rules_procurement_sv.pdf).

särskilt stark garanti för att se till att man inte bara får det lägsta möjliga anbudet i form av den årliga ersättningen för den allmännyttiga tjänsten (och därmed den lägsta kostnaden för det allmänna) utan också att anbudsgivarna inte avskräcks från att lämna anbud.

(257) Mot bakgrund av ovanstående skydd anser kommissionen att anbudsförfarandet i tillräcklig utsträckning säkerställde att tjänsten tillhandahölls till den lägsta kostnaden för det allmänna, trots att endast ett anbud inlämnades i slutändan ([81]).

(258) På grundval av ovanstående konstaterar kommissionen att det fjärde Altmarkkriteriet är uppfyllt i det aktuella ärendet.

(259) Eftersom alla de fyra kumulativa villkor som domstolen fastställde i Altmarkmålet har uppfyllts, konstaterar kommissionen att tilldelningen av det nya avtalet om allmän trafik i kombination med Laziomars affärsgren och förtöjningsprioriteringen till Laziomar inte medför en ekonomisk fördel för Laziomar och dess förvärvare, CLN.

5.1.2.5 Slutsats

(260) Eftersom inte alla de kriterier som anges i artikel 107.1 i EUF-fördraget är uppfyllda, drar kommissionen slutsatsen att tilldelningen av det nya avtalet om allmän trafik i kombination med Laziomars affärsgren och förtöjningsprioriteringen till Laziomar och dess förvärvare CLN inte utgör statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget.

5.1.3 *Åtgärder som fastställs i 2010 års lag*

(261) I 2011 års beslut intog kommissionen den preliminära ståndpunkten att alla åtgärder som fastställdes i lagdekret 125/2010, efter ändringar omvandlat till 2010 års lag, utgör statligt stöd till förmån för företagen i den tidigare Tirreniagruppen i den mån respektive mottagare kunde utnyttja dessa åtgärder för att täcka likviditetsbehov och därmed stärka sin övergripande ekonomiska ställning.

(262) På grundval av den information som mottagits under det formella granskningsförfarandet anser kommissionen att de tre åtgärderna bör bedömas separat.

5.1.3.1 Möjligheten att för likviditetsändamål utnyttja medel för upprustning av fartyg

(263) Statliga medel: Den aktuella finansieringen beviljades av staten med hjälp av statliga medel (se skäl 84), och utnyttjandet av dessa för likviditetsändamål möjliggjordes genom 2010 års lag. Åtgärden kan därför tillskrivas staten och ges genom statliga medel.

(264) Selektivitet: Åtgärden beviljades endast företagen i den tidigare Tirreniagruppen, inbegripet Laziomar, och är därför selektiv. För fullständighetens skull vill kommissionen framhålla att åtgärden inte beviljades CLN.

(265) Ekonomisk fördel: Enligt Italien utnyttjade Caremar (som var det berörda företaget vid den tidpunkten) medlen i fråga till att modernisera den flotta som trafikerar rutterna till Pontinska öarna för att anpassa den till internationella säkerhetsnormer. En del av arbetet omfattade två enheter av Caremars flotta som sedan överfördes kostnadsfritt till Laziomar (se skäl 132). Dessa medel användes aldrig för likviditetsändamål (se skäl 132) och kommissionen fann inga bevis som styrkte motsatsen.

(266) Eftersom Laziomar inte använde dessa medel för att undvika kostnader som företaget normalt skulle ha burit med hjälp av sina egna finansiella medel, är de tvivel som uttrycks i 2011 års beslut inte längre giltiga och kommissionen anser att ingen ekonomisk fördel har beviljats till Laziomar genom användningen av dessa medel.

(267) Slutsats: Eftersom inte alla de kriterier som anges i artikel 107.1 i EUF-fördraget är uppfyllda drar kommissionen slutsatsen att åtgärden inte utgör statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget.

([81]) För fullständighetens skull noterar kommissionen att det aktuella ärendet skiljer sig från andra ärenden där bara ett anbud lämnades in. I detta avseende och för det särskilda resonemanget, se beslut (EU) 2020/1412 (skälen 404 och 405).

5.1.3.2 Skattebefrielser i samband med privatiseringsprocessen

(268) Såsom beskrivs i skäl 86 är enligt artikel 1 i 2010 års lag vissa handlingar och verksamheter för att privatisera Tirreniagruppen och som beskrivs i punkterna 1–15 i artikel 19ter i lagdekret 135/2009, efter ändringar omvandlat till 2009 års lag, befriade från de skatter som normalt måste betalas för dessa typer av handlingar och verksamheter.

(269) Kommissionen konstaterar för det första att tre olika grupper av överföringar måste bedömas: 1) överföringarna av Tirrenias tidigare dotterbolag Caremar, Saremar och Toremar från Tirrenia till regionerna Kampanien, Sardinien och Toscana, 2) överföringen av Laziomars affärsgren från regionen Kampanien till regionen Lazio, samt 3) överföringen av Laziomars affärsgren från regionen Lazio till CLN. Skattebefrielsen rör i synnerhet registreringsavgifter, avgifter för inskrivning och registrering av inteckningar i fastighetsregistret, stämpelavgifter (nedan gemensamt kallade indirekta skatter), mervärdesskatt och bolagsskatt. Mottagare av denna stödåtgärd är säljaren, köparen eller båda. Endast den andra och tredje uppsättningen av överföringar kommer att bedömas i detta beslut ([82]).

(270) Till att börja med godtar kommissionen att överföringen av Laziomars affärsgren mellan regionerna Kampanien och Lazio inte var föremål för bolagsskatt (eftersom ingen ersättning betalades) och mervärdesskatt (som enligt den nationella lagstiftningen inte är tillämplig på dessa transaktioner). När det gäller de indirekta skatterna skulle de skatter som enligt den nationella lagstiftningen endast ska betalas av förvärvaren betalas av regionen Lazio, som i detta fall agerade inom ramen för sitt uppdrag att verka i allmänhetens tjänst. Som sådan betraktas den inte som ett företag. Ingen ytterligare bedömning av ovannämnda skattebefrielser kommer därför att göras i detta beslut.

(271) När det gäller den tredje överföringen noterar kommissionen till att börja med att enligt presidentdekret nr 633 av den 26 oktober 1972 betraktas överföringar av företag eller affärsenheter enligt fortlevnadsprincipen till ett annat företag inte som en leverans av varor och är därför befriade från mervärdesskatt. Kommissionen konstaterar också att eftersom transaktioner som försäljningen av Laziomars affärsgren till CLN inte omfattas av mervärdesskatt kan skattebefrielsen inte ha medfört någon fördel för Laziomar när det gäller mervärdesskatten. Kommissionen noterar även att det i försäljningsavtalet för Laziomars affärsgren tydligt anges att köparen, dvs. CLN, ska bära alla kostnader i samband med försäljningen (dvs. registreringsavgifter, notariekostnader, fastighetsregister osv.), utan hänvisning till någon befrielse för CLN när det gäller dessa kostnader. När det gäller befrielsen från bolagsskatt anser kommissionen att en sådan skatt endast skulle vara tillämplig på intäkterna från en försäljning. I detta fall köpte CLN emellertid Laziomar från regionen Lazio, vilket innebär att denna transaktion utgjorde en utgift för CLN och till följd av detta uppstår ingen bolagsskatt. Denna åtgärd är därför inte tillämplig på CLN. Mot bakgrund av ovanstående drar kommissionen slutsatsen att varken Laziomar eller CLN har gynnats av dessa skattebefrielser.

(272) Av dessa anledningar utgör inga av dessa skattebefrielser statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget.

5.1.3.3 Möjligheten att utnyttja medel från FAS för att täcka likviditetsbehov

(273) I 2011 och 2012 års beslut tog kommissionen upp möjligheten för företagen i den tidigare Tirreniagruppen att utnyttja medel från FAS för att täcka aktuella likviditetsbehov. Under det formella granskningsförfarandet förklarade Italien emellertid att medlen från FAS inte var avsedda som en ytterligare ersättning till Laziomar eller CLN (eller något annat av företagen i den tidigare Tirreniagruppen eller någon av deras respektive förvärvare). Dessa medel ställdes snarare till förfogande för att komplettera budgetanslagen för att betala ersättningen för allmännyttiga tjänster till företagen i den tidigare Tirreniagruppen, om dessa anslag skulle visa sig otillräckliga. Artikel 1.5ter i 2010 års lag gav regionerna möjlighet att utnyttja medel från FAS för att finansiera delar av den normala ersättningen för de allmännyttiga tjänsterna och därmed säkerställa de allmänna sjötransporttjänsternas kontinuitet. Denna åtgärd rör med andra ord enbart en avsättning av medel i den italienska statsbudgeten för att betala ersättningarna för de allmännyttiga tjänsterna.

(274) Mot bakgrund av ovanstående konstaterar kommissionen att medlen från FAS enbart är en finansieringskälla för att staten ska kunna betala ersättningarna för de allmännyttiga tjänsterna (som beviljades på grundval av det förlängda ursprungliga avtalet) och inte utgör en åtgärd som Laziomar kan dra nytta av vid sidan om dessa ersättningar. En eventuell användning av medel från FAS utgör därför inget statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget.

([82]) Den första uppsättningen av överföringar analyserades i beslut (EU) 2020/1412 (se skäl 418).

5.1.4 *Slutsats om förekomsten av stöd*

(275) På grundval av ovanstående bedömning konstaterar kommissionen följande:

— ersättningen till Laziomar för att trafikera sjöfartslinjerna under perioden 1 juni 2011–14 januari 2014 utgör statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget,

— tilldelningen av avtalet om allmän trafik för perioden 15 januari 2014–14 januari 2024, i kombination med Laziomars affärsgren och förtöjningsprioriteringen till Laziomar och dess förvärvare CLN, uppfyller de fyra Altmarkkriterierna och utgör därför inte statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget,

— eftersom Laziomar inte utnyttjade medel för upprustning av företag för likviditetsändamål, vilket möjliggjordes genom 2010 års lag, utgör den åtgärden inte statligt stöd till förmån för Laziomar i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget, och

— skattebefrielserna i samband med privatiseringsprocessen av Laziomar och möjligheten att utnyttja medel från FAS för att täcka likviditetsbehov, i enlighet med 2010 års lag, inte utgör statligt stöd till Laziomar i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget.

5.2 **Stödets laglighet**

(276) Den stödåtgärd som omfattas av detta beslut har genomförts före ett formellt godkännande från kommissionen. I den mån denna stödåtgärd inte var undantagen från anmälningsskyldigheten i enlighet med 2005 års beslut om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse eller 2011 års beslut om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse beviljades den därför av Italien i strid med artikel 108.3 i EUF-fördraget ([83]).

5.3 **Stödets förenlighet med den inre marknaden**

(277) Förenligheten av den ersättning för allmännyttiga tjänster som Laziomar beviljats inom ramen för förlängningen av det ursprungliga avtalet måste bedömas mot bakgrund av artikel 106.2 i EUF-fördraget.

5.3.1 *Tillämpliga regler*

(278) Som redan nämnts förlängdes det ursprungliga avtalet efter utgången av 2008 genom efterföljande rättsakter, enligt följande:

a) I lagdekret nr 207 av den 30 december 2008, omvandlat till lag nr 14 av den 27 februari 2009, fastställdes förlängningen av de ursprungliga avtalen från och med den 1 januari 2009 till och med den 31 december 2009.

b) I lagdekret nr 135 av den 25 september 2009, omvandlat till 2009 års lag, fastställdes bland annat förlängningen av de ursprungliga avtalen från och med den 1 januari 2010 till och med den 30 september 2010.

c) I dekret nr 125 av den 5 augusti 2010, omvandlat till 2010 års lag, fastställdes ytterligare en förlängning av de ursprungliga avtalen från och med den 1 oktober 2010 fram till avslutandet av privatiseringsprocesserna för Tirrenia och Siremar.

d) I regionen Lazios lag nr 228 av den 24 december 2012 bekräftas Laziomars skyldighet att säkerställa den territoriella kontinuiteten genom rutterna till Pontinska öarna fram till privatiseringen.

(279) I detta sammanhang konstaterar kommissionen att ersättningen för allmännyttiga tjänster inom ramen för förlängningen av det ursprungliga avtalet beviljades efter ikraftträdandet av 2011 års beslut om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse och 2011 års rambestämmelser om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse, till skillnad från de tre första förlängningarna, som beviljades före ikraftträdandet av denna rättsliga ram. I samband med de senare fastställdes i 2011 års paket med bestämmelser om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse (artikel 10 i 2011 års beslut om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse och punkt 69 i 2011 års rambestämmelser om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse) dock bestämmelser om paketets tillämpning även på stöd som beviljades innan paketet trädde i kraft den 31 januari 2012. I synnerhet fastställs i artikel 10 b i 2011 års beslut om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse att

([83]) Kommissionen kommer att bedöma om så var fallet i avsnitt 5.3.1.

”stöd som genomförts före ikraftträdandet av detta beslut [dvs. före den 31 januari 2012] och som inte var förenligt med den inre marknaden och undantaget från anmälningsskyldigheten i enlighet med beslut 2005/842/EG men uppfyller villkoren i detta beslut ska vara förenligt med den inre marknaden och undantas från anmälningsskyldigheten.”

(280) När det gäller 2011 års rambestämmelser om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse anges i punkterna 68 och 69 i dessa att kommissionen kommer att tillämpa de principer som anges i rambestämmelserna på samtliga stödprojekt som anmäls, oavsett om anmälan gjordes innan eller efter det att rambestämmelserna började tillämpas den 31 januari 2012, liksom på allt olagligt stöd om vilket den fattar beslut efter den 31 januari 2012, även om stödet beviljades före den 31 januari 2012. I det senare fallet tillämpas inte bestämmelserna i punkterna 14, 19, 20, 24, 39 och 60 i 2011 års rambestämmelser om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse.

(281) De bestämmelser om tillämpningen av 2011 års beslut om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse och 2011 års rambestämmelser om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse som beskrivs ovan innebär följaktligen att den ersättning för allmännyttiga tjänster som Laziomar beviljades under förlängningsperioden kan bedömas baserat på 2011 års paket med bestämmelser om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse. Om de relevanta villkoren i antingen 2011 års beslut om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse eller 2011 års rambestämmelser om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse är uppfyllda, är denna stödåtgärd förenlig med den inre marknaden under hela perioden 1 juni 2011–14 januari 2014 ([84]).

(282) Kommissionen kommer först att bedöma om den ersättning för allmännyttiga tjänster som Laziomar beviljats under förlängningsperioden uppfyller villkoren i 2011 års beslut om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse.

(283) Kommissionen konstaterar att 2011 års beslut om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse endast är tillämpligt på ersättning för allmännyttiga tjänster när det gäller sjöförbindelser till öar där det genomsnittliga antalet passagerare per år under de två räkenskapsår som föregick det år då tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse tilldelades inte översteg 300 000 (artikel 2.1 d). Som beskrivs i skäl 141 har Italien lagt fram siffror som visar att detta tröskelvärde inte överskrids på någon av Laziomars linjer. Kommissionen drar därför slutsatsen att villkoret i artikel 2.1 d i 2011 års beslut om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse är uppfyllt.

(284) Enligt artikel 4 i beslutet om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse ska beslutet om tilldelning bland annat innehålla en hänvisning till tillämpningen av det beslutet. Kommissionen noterar att det inte finns någon sådan hänvisning i avtalet om allmän trafik mellan regionen Lazio och Laziomar och inte heller i några av dess följedokument. Kommissionen drar därför slutsatsen att artikel 4 inte efterlevs och att förenligheten av den ersättning för allmännyttiga tjänster som Laziomar beviljats under förlängningsperioden inte kan bedömas mot bakgrund av 2011 års beslut om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse.

(285) Förenligheten hos den ersättning för allmän trafikplikt som Laziomar beviljats från och med 2011 fram till avslutandet av privatiseringsprocessen omfattas således normalt av tillämpningsområdet för 2011 års rambestämmelser om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse.

(286) Eftersom villkoren i artikel 2.1 d i beslutet om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse är uppfyllda är dock punkt 61 i 2011 års rambestämmelser om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse tillämplig i detta sammanhang. Kommissionen kommer att på grundval av detta bedöma huruvida den ersättning för allmän trafikplikt som Laziomar beviljades under hela förlängningsperioden uppfyller villkoren i 2011 års beslut om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse, med undantag för villkoret i punkterna 14, 19, 20, 24, 39 och 60 i detta beslut.

([84]) För fullständighetens skull understryker kommissionen att den övergångsbestämmelse som anges i artikel 10 a i 2011 års beslut om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse, enligt vilken stöd som genomförts före ikraftträdandet av detta beslut (dvs. före den 31 januari 2012) och som var förenligt med den inre marknaden och undantaget från anmälningsskyldigheten i enlighet med 2005 års beslut om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse ska fortsätta att vara förenligt med den inre marknaden och att undantas från anmälningsskyldigheten under en ytterligare period av två år (dvs. fram till och med den 30 januari 2014). Detta innebär att stöd som beviljades enligt en sådan stödordning under perioden mellan ikraftträdandet av 2005 års beslut om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse den 19 december 2005 och ikraftträdandet av 2011 års beslut om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse den 31 januari 2012 kommer att anses som förenligt med den inre marknaden, men endast från det datum då det beviljades till och med den 30 januari 2014. Under alla omständigheter är artikel 10 a i 2011 års beslut om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse inte tillämplig för stöd som beviljades från och med den 31 januari 2012, utan förenligheten för detta måste bedömas enligt 2011 års beslut om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse.

5.3.2 *Tjänster som faktiskt är av allmänt ekonomiskt intresse i den mening som avses i artikel 106 i EUF-fördraget*

(287) Enligt punkt 12 i 2011 års rambestämmelser om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse ska ”stödet beviljas för en verklig och korrekt definierad tjänst av allmänt ekonomiskt intresse i enlighet med artikel 106.2 i fördraget”. I punkt 13 förtydligas att ”medlemsstater [inte kan] 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. När det gäller frågan om huruvida en tjänst kan tillhandahållas av marknaden är kommissionens bedömning begränsad till att kontrollera om medlemsstatens definition är behäftad med ett uppenbart fel, om inte EU-lagstiftningen föreskriver striktare bestämmelser”. Slutligen hänvisas i punkt 56 i 2011 års rambestämmelser om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse till ”medlemsstatens val” när det gäller vilken typ av tjänster som kan klassificeras som tjänster av allmänt ekonomiskt intresse.

(288) Vid bedömningen av huruvida det rör sig om en verklig tjänst av allmänt ekonomiskt intresse måste bedömningen även göras mot bakgrund av meddelandet om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse (se skälen 170 och 186), cabotageförordningen (se skälen 173, 174 och 175) och rättspraxis (se skälen 176 och 177). När det gäller förlängningsperioden måste kommissionen därför bedöma

1) om det fanns en **efterfrågan från användarna**,

2) om denna efterfrågan, i avsaknad av en skyldighet som fastställts av myndigheterna, inte kunde bemötas av marknadsoperatörerna (**förekomsten av ett marknadsmisslyckande**), och

3) om användningen av en vanlig allmän trafikplikt inte räckte för att avhjälpa denna brist (**tillvägagångssättet med minsta möjliga negativa inverkan**).

(289) Kommissionen påpekar att de linjer som Laziomar trafikerade enligt den allmänna trafikplikten under förlängningsperioden är samma linjer som företaget tilldelades enligt det nya avtalet om allmän trafik, med undantaget att antalet linjer endast var fem under förlängningsperioden (se skäl 43), medan två ytterligare linjer som förbinder Terracina med Ponza (linje T3) och Ventotene (linje T4) (se skäl 72) har lagts till i det nya avtalet om allmän trafik. Kommissionen har också redan beskrivit och bedömt konkurrenssituationen på dessa linjer under förlängningsperioden. Mot bakgrund av detta kommer följande bedömning att baseras på och hänvisa till relevanta delar av den bedömning som gjordes av det nya avtalet om allmän trafik ovan (se avsnitt 5.1.2.1).

(290) Kommissionen påminner för det första (se skäl 120) om att Italien ålagt den allmänna trafikplikt som fastställs i det nya avtalet i huvudsak för att i) säkerställa den territoriella kontinuiteten mellan fastlandet och öarna och ii) bidra till de berörda öarnas ekonomiska utveckling, genom regelbundna och tillförlitliga sjötransporttjänster. Kommissionen har redan konstaterat (se skäl 179) att detta utgör legitima mål av allmänt intresse.

(291) För att åskådliggöra den verkliga efterfrågan från användarna på de berörda sjötransporttjänsterna lämnade Italien (se tabellerna 11 och 12) detaljerad statistik som visar att Laziomar under 2011 transporterade 270 457 passagerare och 17 717 fordon på de fem linjerna tillsammans under de respektive tidsperioder som omfattas av den allmänna trafikplikten. Dessa siffror var för 2012 240 430 passagerare och 13 228 fordon och för 2013 254 167 passagerare och 16 927 fordon ([85]).

([85]) Italien har också tillhandahållit siffror för endast passagerartrafik för 2009 och 2010. Man ska komma ihåg att de specifika rutterna trafikerades av Caremar under den perioden fram till slutet av maj 2011. År 2009 uppgick antalet passagerare till 287 639 (157 055 för T1 och A2, 99 087 för T2 och A3 och 31 494 för A1) och 253 638 år 2010 (141 300 för T1 och A2, 86 031 för T2 och A3 och 26 307 för A1).

Tabell 11

Passagerarstatistik för åren 2011–2013

År	Linje T1	Linje T2	Linje A1	Linje A2	Linje A3	Totalt antal passagerare
2011	57 374	53 461	15 374	106 588	37 660	270 457
2012	36 446	61 978	16 372	96 125	29 509	240 430
2013	26 492	61 678	19 655	117 085	29 257	254 167

Tabell 12

Fordonsstatistik för åren 2011–2013

År	Linje T1	Linje T2	Linje A1	Linje A2	Linje A3	Totalt antal fordon [1]
2011	13 203	2 880	1 634 [2]			17 717
2012	10 614	2 614				13 228
2013	14 177	2 750				16 927

[1] De fartyg som används på linje A1, linje A2 och linje A3 transporterade inte fordon (med undantag för linje A1 under 2011).
[2] Från och med 2012 har denna linje endast betjänat passagerare.

(292) Överlag visar siffrorna att efterfrågan från användarna på sjöfartstjänsterna på var och en av de berörda linjerna var betydande och förhållandevis stabil, och analysen för åren 2011–2013 visar inga tecken på att efterfrågan skulle ha upphört. Kommissionen har redan visat att det även fanns en betydande efterfrågan från användarna på sjötransporttjänsterna för perioden från och med 2014 (se skäl 184).

(293) Det kan därför konstateras att dessa tjänster tillgodosåg en faktisk efterfrågan från användarna och följaktligen verkliga behov hos allmänheten.

(294) Som förklaras i skäl 186 måste kommissionen också bedöma om tjänsten skulle ha varit otillräcklig om tillhandahållandet av den hade underställts marknadskrafterna mot bakgrund av den allmänna trafikplikt som medlemsstaten ålade genom förlängningen av det ursprungliga avtalet. I punkt 48 i meddelandet om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse konstateras det i detta sammanhang att ”kommissionens bedömning [är] begränsad till en kontroll av om medlemsstaten gjort ett uppenbart fel”.

(295) Kommissionen noterar att en annan operatör, Vetor, under perioden från och med den 1 juni 2011 till och med den 14 januari 2014 erbjöd passagerartrafik på en linje som trafikerades av Laziomar inom ramen för förlängningen av det ursprungliga avtalet (linje A3), om än inte med samma kontinuitet, regelbundenhet och pris. Kommission har i skäl 195 redan bedömt konkurrenssituationen på linje A3 och huruvida de tjänster som tillhandahölls av Vetor var jämställbara med de som Laziomar var skyldiga att tillhandahålla enligt det nya avtalet om allmän trafik. Kommissionen påminner om att denna bedömning baserades på konkurrenssituationen på den rutten mellan den 1 juni 2011 och den 14 januari 2014. Eftersom de tjänster som Laziomar måste tillhandahålla nästan är identiska med dem som företaget var tvunget att tillhandahålla under förlängningsperioden med avseende på de rutter som trafikeras, frekvensen och de tekniska kraven, gäller kommissionens slutsats (se skäl 195) att marknadskrafterna i sig inte räckte för att tillgodose behovet av allmän trafik även för Laziomar under hela förlängningsperioden. Laziomar var i själva verket den enda operatören på de flesta rutter medan de tjänster som tillhandahölls av Vetor på endast en rutt (linje A3) inte var jämställbara i fråga om kontinuitet, regelbundenhet, kapacitet och pris och därför inte helt och hållet tillgodosåg de behov av allmän trafik som Laziomar hade ålagts genom det (förlängda) ursprungliga avtalet.

(296) Slutligen beslutade Italien, med tanke på den planerade privatiseringen och för att säkerställa kontinuiteten för den allmänna trafik som bedrevs enligt det ursprungliga avtalet, att förlänga detta avtal utan ändringar och med förbehåll för den ändring av metoden för beräkning av ersättning som infördes 2010. Kommissionen godtar att efterfrågan från användarna (såsom beskrivs ovan, se skälen 291, 292 och 293) inte kunde ha tillgodosetts genom åläggande av allmän trafikplikt för alla operatörer som trafikerade linjerna i fråga. På de flesta rutterna var Laziomar den enda operatören (se t.ex. skäl 188), och där så inte var fallet uppfyllde inte erbjudandet från den andra operatören kraven i fråga om regelbundenhet, kontinuitet och kapacitet och överkomligt pris. Verksamheten på de flesta (om inte alla) rutterna är dessutom olönsam, i synnerhet under lågsäsong, vilket innebär att de i avsaknad av ersättning för den allmänna trafiken sannolikt inte skulle trafikeras alls. Med tanke på processen för att privatisera Laziomar godtar kommissionen även att en förlängning av det befintliga avtalet om allmän trafik var det enda sättet att garantera en fortsättning av den allmänna trafiken till dess att privatiseringen hade slutförts.

(297) Kommissionen drar därför slutsatsen att Italien inte begick ett uppenbart fel när de tjänster som anförtroddes Laziomar definierades som tjänster av allmänt ekonomiskt intresse. De tvivel som kommissionen uttryckte i 2011 och 2012 års beslut har därmed undanröjts.

5.3.3 *Behovet av ett beslut om tilldelning där skyldigheterna i samband med tillhandahållande av allmännyttiga tjänster och metoderna för beräkning av ersättning definieras*

(298) Som anges i avsnitt 2.3 i 2011 års rambestämmelser om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse innebär begreppet tjänst av allmänt ekonomiskt intresse i den mening som avses i artikel 106 i EUF-fördraget att det aktuella företaget har fått i uppdrag att tillhandahålla tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse genom en eller flera officiella handlingar.

(299) I dessa handlingar måste framför allt följande anges:

— Den exakta innebörden av skyldigheterna i samband med tillhandahållandet av allmännyttiga tjänster och skyldigheternas varaktighet.

— Företaget och det berörda territoriet.

— Innebörden av de exklusiva rättigheterna.

— Parametrarna för att beräkna, kontrollera och se över ersättningen.

— Åtgärder för att undvika och återkräva eventuell överkompensation.

(300) I 2011 och 2012 års beslut uttryckte kommissionen tvivel om huruvida beslutet om tilldelning omfattade en fullständig beskrivning av innebörden av Laziomars skyldigheter i samband med tillhandahållande av allmännyttiga tjänster under förlängningsperioden. Kommissionen påminde trots det om att beslutet om tilldelning kan komma att fördelas på flera olika handlingar utan att definitionen av skyldigheterna för den skull behöver ifrågasättas. Under förlängningsperioden omfattade beslutet om tilldelningen till Laziomar det ursprungliga avtalet (inklusive de ändringar och förlängningar som gjorts över tiden), femårsplanerna för perioderna 2000–2004 och 2005–2008, en rad särskilda beslut av Italien, CIPE-beslutet och 2009 års lag.

(301) I detta sammanhang konstaterar kommissionen för det första att det ursprungliga avtalet (inklusive de ändringar som gjorts över tiden), som utgör kärnan i beslutet om tilldelning till Laziomar, genom en rad lagdekret (se skäl 278) förblev fullt tillämpligt fram till avslutandet av privatiseringen. I rättsakter angavs att Laziomar hade anförtrotts tillhandahållandet av allmännyttiga tjänster fram till avslutandet av privatiseringen.

(302) Enligt det ursprungliga avtalet anges i femårsplanerna de linjer och hamnar som ska trafikeras, vilken typ av fartyg som ska användas för de aktuella sjöförbindelserna och fartygens kapacitet, tjänstens frekvens och vilka priser som ska tas ut, inbegripet subventionerade priser för i synnerhet boende i öregioner. Planerna för perioden 2005–2008 hade inte antagits formellt, men planen för perioden 2000–2004 fortsatte att gälla utan ändringar vad gäller omfattningen av den allmänna trafikplikten. Bestämmelserna i denna plan var därför fullständigt tillämpliga under perioden från den 1 juni 2011 till den 14 januari 2014. Före 2011 ändrades det prissystem som fastställdes i det ursprungliga avtalet genom en rad olika handlingar. Under hela förlängningsperioden utfärdades emellertid inga gemensamma ministerdekret om ytterligare ändringar av de priser som skulle tas ut av företagen i den tidigare Tirreniagruppen, inbegripet Laziomar. På grundval av detta drar kommissionen slutsatsen att de skyldigheter i samband med tillhandahållandet av allmännyttiga tjänster som Laziomar måste följa under förlängningsperioden definierades på ett tillräckligt tydligt sätt.

(303) Kommissionen konstaterade redan i skälen 239 och 240 i 2011 års beslut att de parametrar som behövs för att beräkna ersättningens storlek måste fastställas i förväg och vara tydligt beskrivna. När det gäller åren 2011–2013 innehåller det ursprungliga avtalet (se skäl 46) en uttömmande och exakt förteckning över de kostnadsfaktorer som ska beaktas och metoden för att beräkna operatörens avkastning på investerat kapital. Den metod som ska tillämpas fastställs i CIPE-beslutet (se skälen 47–57). Närmare bestämt anges i CIPE-beslutet detaljerade uppgifter om de kostnadsfaktorer som ska beaktas och avkastningen på investerat kapital. Slutligen anges i 2009 års lag det ersättningstak på 10 030 606 euro per år som gäller från och med 2010. I det ursprungliga avtalet fastställdes även att ersättningen skulle betalas ut som delbetalningar och säkerställdes att ersättningen baserades på de faktiska kostnaderna för och intäkterna från tillhandahållandet av den allmännyttiga tjänsten. Därigenom skulle eventuell överkompensation enkelt kunna upptäckas och undvikas. I förekommande fall skulle staten sedan kunna återkräva överkompensationen från Laziomar.

(304) Mot bakgrund av detta anser kommissionen att handlingarna om tilldelning för förlängningen av det ursprungliga avtalet på ett tydligt sätt anger en definition av skyldigheterna i samband med tillhandahållandet av de allmännyttiga tjänsterna, varaktigheten, företaget och det berörda territoriet, parametrarna för att beräkna, kontrollera och se över ersättningen samt åtgärderna för att undvika och återkräva eventuell överkompensation, i enlighet med 2011 års rambestämmelser om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse.

5.3.4 *Uppgiftens varaktighet*

(305) Såsom anges i punkt 17 i 2011 års rambestämmelser om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse bör ”uppdragets varaktighet […] motiveras med hänvisning till objektiva kriterier som t.ex. behovet av att skriva av fasta tillgångar som inte kan överföras. I princip bör uppdraget inte ha en längre varaktighet än vad som krävs för avskrivning av de viktigaste tillgångarna som behövs för att tillhandahålla tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse.”

(306) Italien uppger att förlängningens varaktighet har fastställts med beaktande av den period som behövs för avskrivningen av de tillgångar som används för att tillhandahålla tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse. Den sammanlagda varaktigheten för det ursprungliga avtalet inbegripet förlängningar uppgår till strax över 24 år. Fartyg är de viktigaste tillgångar som behövs för att tillhandahålla den allmännyttiga tjänsten. Avskrivningsperioden för fartyg som används för färjetrafik är vanligen lång och kan vara längre än 25 år.

(307) Italien har lämnat uppgifter till kommissionen om avskrivningsvärdet för Laziomars fartyg för perioden 2011–2013. Kommissionen noterar att när Laziomar började trafikera rutterna till Pontinska öarna den 1 juni 2011 inom ramen för förlängningen av det ursprungliga avtalet var företagets fyra fartyg i genomsnitt 24 år gamla.

(308) Kommissionen noterar att förlängningen med två och ett halvt år var nödvändig för att säkerställa en fortsättning av den allmänna trafiken fram till dess att privatiseringen hade slutförts. Om man dessutom tar hänsyn till fartygens genomsnittliga ålder, den genomsnittliga avskrivningstiden för fartyg som i allmänhet används för färjetrafik, de moderniseringsinitiativ som planeras enligt bestämmelserna i tjänsteavtalet och användningen av nya fartyg (se skäl 243) drar kommissionen slutsatsen att tilldelningsaktens varaktighet är tillräckligt motiverad och att punkt 17 i rambestämmelserna om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse är uppfylld.

5.3.5. *Förenlighet med kommissionens direktiv 2006/111/EG* ([86])

(309) Enligt punkt 18 i 2011 års rambestämmelser om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse kommer stöd ”endast att anses vara förenligt med den inre marknaden på grundval av artikel 106.2 i fördraget om företaget, i de fall där direktivet är tillämpligt, följer bestämmelserna i kommissionens direktiv 2006/111/EG”.

([86]) 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).

(310) I punkt 44 i 2011 års rambestämmelser om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse föreskrivs vidare att ”[o]m ett företag bedriver verksamhet både inom och utanför tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse, ska det klart framgå av den interna redovisningen vilka kostnader och intäkter som hänger samman med tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse och övriga tjänster i enlighet med de principer som anges i punkt 31”.

(311) Italien har bekräftat att Laziomar endast tillhandahöll allmännyttiga tjänster enligt det ursprungliga avtalet.

(312) Kommissionen anser därför att punkt 18 i 2011 års rambestämmelser om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse inte är tillämplig.

5.3.6 *Ersättningens storlek*

(313) Enligt punkt 21 i 2011 års rambestämmelser om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse får ersättningen ”inte överstiga vad som krävs för att täcka nettokostnaden för att fullgöra skyldigheterna i samband med tillhandahållandet av allmännyttiga tjänster, inklusive en rimlig vinst”.

(314) Eftersom ersättningen utgör olagligt stöd som beviljades före ikraftträdandet av 2011 års rambestämmelser om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse finns i enlighet med de särskilda bestämmelserna i punkt 69 i 2011 års rambestämmelser om tjänster av allmänt ekonomiskt inget krav på att nettokostnadsmetoden ska användas för bedömningen av statligt stöd i det aktuella ärendet. I stället kan alternativa metoder användas för att beräkna den nettokostnad som är nödvändig för att tillhandahålla de allmännyttiga tjänsterna, såsom kostnadsfördelningsmetoden. Enligt den senare metoden beräknas nettokostnaden som skillnaden mellan kostnaderna och intäkterna för en utsedd leverantör för att fullgöra skyldigheterna i samband med tillhandahållandet av de allmännyttiga tjänsterna enligt specifikationen och beräkningarna i beslutet om tilldelning. I punkterna 28–38 i 2011 års rambestämmelser om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse anges mer i detalj hur denna metod bör tillämpas.

(315) Kommissionen hade emellertid i 2011 och 2012 års beslut även uttryckt tvivel beträffande den riskpremie på 6,5 % som tillämpades från och med 2010. Kommissionen ifrågasatte i synnerhet om denna riskpremie återspeglar en lämplig risknivå med tanke på att Toremar vid första påseendet inte tycktes påta sig de risker som normalt följer av tillhandahållandet av dessa tjänster.

(316) Riskpremien på 6,5 % skulle i princip ha tillämpats för att bestämma kapitalavkastningen beräknad på grundval av den vägda genomsnittliga kapitalkostnaden (WACC). Som redan har förklarats i skäl 136, 137 och 138 har Italien dock förtydligat att det på grund av att 2009 års lag föreskriver ett tak för ersättningen hade beslutats att beräkningen skulle förenklas genom att tillämpa 6,5 % som en schablonavkastning på kapital.

(317) På grundval av den redovisning per linje som Italien inkommit med och enligt sammanställningen i tabell 13, kunde kommissionen bekräfta att ersättningen för allmän trafik för 2011, 2012 och 2013 sammantaget var 70 650 euro högre än nettokostnaden för tjänsten (exklusive all kapitalavkastning):

Tabell 13

Nettokostnad för den allmänna trafik som Laziomar bedrev under perioden 2011–2013

(euro)

Laziomars uppdrag att tillhandahålla allmännyttiga tjänster	2011	2012	2013	Totalt
Totala intäkter	2 845 238	3 441 567	3 569 149	9 855 942
– Totala kostnader	11 182 105	17 140 076	15 799 712	44 121 893
– Avskrivningar	114 836	274 044	352 229	741 109
= Nettokostnad för allmännyttiga tjänster	– 8 451 703	– 13 972 553	– 12 582 792	– 35 007 048
+ Kapital-avkastning (6,5 %)	0	0	0	0

= Berättigad ersättning	– 8 451 703	– 13 972 553	– 12 582 792	– 35 007 048
+ Faktisk ersättning	8 601 187	13 780 506	12 696 005	35 077 698
= Över-/under-kompensation	149 484	– 192 047	113 213	70 650

(318) Kommissionen tar hänsyn till att Laziomar började trafikera rutterna till Pontinska öarna den 1 juni 2011, omedelbart efter överföringen av dessa rutter från regionen Kampanien och Caremar till regionen Lazio och Laziomar (se skälen 4, 32 och 33). Budgetåret 2011, som uppvisade en positiv skillnad på 149 484 euro, kan därför inte helt tillskrivas Laziomar och är inte representativt för Laziomars faktiska resultat. För räkenskapsåren 2012 och 2013, som helt och hållet tillskrivs Laziomar, är den sammanlagda skillnaden mellan den stödberättigande och den faktiska ersättningen negativ (– 78 834 euro).

(319) Kommissionen kontrollerade också Italiens beräkningar av avkastningen på investerat kapital på grundval av schablonsatsen på 6,5 %. Eftersom avkastningen är negativ under perioden 2011–2013 (se skäl 138), anges de som noll i tabell 13 vid beräkningen av nettokostnaden för den allmännyttiga tjänsten. Mot bakgrund av dessa negativa resultat noterar kommissionen därför att när det gäller den treåriga budgetperioden täcks den positiva skillnaden på 70 650 euro, som endast utgör 0,2 % av den faktiska ersättning som betalats ut till Laziomar, av schablonsatsen på 6,5 % och leder inte till överkompensation. Dessutom överstiger en avkastning på 0,2 % (eller 20 räntepunkter) inte den relevanta swapräntan plus en premie på 100 räntepunkter, vilket enligt punkt 36 i 2011 års rambestämmelser om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse ändå anses vara rimligt.

(320) Enligt punkt 49 i 2011 års rambestämmelser om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse ska medlemsstaterna säkerställa att ersättningen för att tillhandahålla tjänster av allmänt ekonomiskt intresse inte leder till att företag tar emot överkompensation (som definieras i punkt 47 i rambestämmelserna). Bland annat måste de lämna bevis på begäran av kommissionen. De ska även utföra regelbundna kontroller, eller säkerställa att dessa kontroller utförs, vid slutet av giltighetsperioden för uppgiften och i alla händelser minst vart tredje år.

(321) Inom ramen för det tredje Altmarkkriteriet har kommissionen redan konstaterat att den schablonavkastning på kapital på 6,5 % som Laziomar på förhand kunde förvänta sig överensstämde med de risker företaget tog på sig genom att tillhandahålla de allmännyttiga tjänsterna enligt det nya avtalet om allmän trafik (se skälen 211–216). Kommissionen upprepar dessutom att Italien har använt en schablonavkastning på kapital för att förenkla beräkningen.

(322) Kommissionen noterar att vissa marknadsvärden som är tillämpliga inom sjöfartscabotagesektorn beaktas i det inlämnade CIPE-beslutet. CIPE-beslutet föreskriver de stödberättigande kostnaderna för allmän trafikplikt samt beräkningsprinciperna rörande avkastningen på kapital på grundval av relevanta uppgifter, villkor och risker för denna sektor.

(323) Såsom redan förklarats i skäl 214 har kommissionen i samband med bedömningen av det nya avtalet om allmän trafik enligt det tredje Altmarkkriteriet funnit att den genomsnittliga avkastningen på kapital under 2013 (och även under hela perioden 2011–2013) för referensgruppen av utvalda färjeoperatörer som erbjöd sjöfartsförbindelser inom Italien eller mellan Italien och andra medlemsstater i allmänhet har varit likvärdig med Laziomars kapitalavkastning på 6,5 %.

(324) Mot bakgrund av ovanstående anser kommissionen att avkastningen på kapital på 6,5 % låg kvar på en rimlig nivå.

(325) Italien har avslutningsvis lämnat nödvändig bevisning som visar att alla regelbundna kontroller har utförts för att säkerställa att ersättningsbeloppet inte överstiger nettokostnaden för tjänsten. Kommissionen påminner även om att ersättningen betalas ut i form av delbetalningar (se skäl 45) och att den sista utbetalningen baseras på de faktiska kostnaderna och intäkterna under året. Detta säkerställer att ersättningsbeloppet inte överstiger nettokostnaderna för tjänsten.

(326) Mot bakgrund av ovanstående drar kommissionen slutsatsen att det ersättningsbelopp som Laziomar beviljats under förlängningen av det ursprungliga avtalet inte har lett till någon överkompensation och att de tillämpliga kraven i avsnitt 2.8 i rambestämmelserna om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse är uppfyllda.

5.3.7 *Förtöjningsprioriteringen*

(327) I artikel 19ter.21 i 2009 års lag anges tydligt att förtöjningsprioriteringen var nödvändig för att säkerställa den territoriella kontinuiteten med öarna och mot bakgrund av Tirreniagruppens, inbegripet Laziomars, allmänna trafikplikt. Utan denna förtöjningsprioritering för de företag som ålagts allmän trafikplikt skulle dessa företag behöva invänta sin tur att förtöja och därmed orsaka förseningar, vilket skulle omintetgöra syftet att säkerställa tillförlitliga och lämpliga förbindelser för konsumenterna. En regelbunden tidtabell är i själva verket nödvändig för att tillgodose öbornas mobilitetsbehov och bidra till de berörda öarnas ekonomiska utveckling. Eftersom avgångstiderna för de linjer som omfattas av den allmänna trafikplikten fastställs i avtalet är förtöjningsprioriteringen dessutom nödvändig för att säkerställa att hamnarna tilldelar de förtöjningsplatser och förtöjningstider som krävs för att företaget som tillhandahåller allmän trafik ska kunna uppfylla sina förpliktelser.

(328) Mot bakgrund av detta anser kommissionen att denna åtgärd har beviljats för att Laziomar ska kunna fullgöra de skyldigheter i samband med tillhandahållandet av allmännyttiga tjänster som utgör en verklig tjänst av allmänt ekonomiskt intresse (se avsnitt 5.3.2). Italien har dessutom bekräftat att förtöjningsprioriteringen endast är tillämplig på tjänster som tillhandahålls inom ramen för den allmänna trafikplikten.

(329) Kommissionen har redan gjort en detaljerad bedömning av förenligheten hos tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse och Laziomars ersättning för denna under förlängningen av det ursprungliga avtalet (se avsnitten 5.3.2–5.3.6). Kommissionen anser därför att bedömningen av förtöjningsprioriteringens förenlighet kan begränsas till att fastställa huruvida denna åtgärd skulle kunna leda till en överkompensation.

(330) Kommissionen anser att en eventuell ekonomisk fördel till följd av förtöjningsprioriteringen skulle vara begränsad (se skäl 162). Risken för överkompensation på grund av denna åtgärd skulle därför också vara begränsad. I den mån denna åtgärd minskade driftskostnaderna eller ökade intäkterna för tillhandahållaren av den allmännyttiga tjänsten skulle dessa effekter dessutom tydligt ha framgått av företagets interna redovisning. De ovannämnda kontroller mot överkompensation som har tillämpats för Laziomar enligt beskrivningen i avsnitt 5.3.6 är därför även lämpade för att upptäcka eventuell överkompensation till följd av förtöjningsprioriteringen.

(331) Kommissionen drar därför slutsatsen att förtöjningsprioriteringen, som är oupplösligt förbunden med den allmännyttiga tjänst som tillhandahållits av Laziomar, är förenlig med den inre marknaden på grundval av artikel 106.2 i EUF-fördraget och 2011 års rambestämmelser om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse.

5.3.8 *Slutsats*

(332) Kommissionen drar på grundval av bedömningen i skälen 278–331 slutsatsen att den ersättning som Laziomar beviljades för de sjötransporttjänster som omfattades av förlängningen av det ursprungliga avtalet under perioden 1 juni 2011–14 januari 2014 och förtöjningsprioriteringen uppfyller de tillämpliga villkoren i 2011 års rambestämmelser om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse och därför är förenlig med den inre marknaden i enlighet med artikel 106 i EUF-fördraget.

6. **SLUTSATS**

(333) Kommissionen konstaterar att Italien har genomfört de aktuella stödåtgärderna i strid med artikel 108.3 i EUF-fördraget. Mot bakgrund av ovanstående bedömning har kommissionen beslutat att den ersättning för allmännyttiga tjänster som Laziomar beviljats inom ramen för förlängningen av det ursprungliga avtalet är förenlig med den inre marknaden i enlighet med artikel 106 i EUF-fördraget. Eftersom förtöjningsprioriteringen är oupplösligt förbunden med den tjänst av allmänt ekonomiskt intresse som Laziomar tillhandahållit är även denna åtgärd förenlig med den inre marknaden i enlighet med artikel 106 i EUF-fördraget.

(334) Kommissionen anser vidare att följande åtgärder inte utgör statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget:

a) Den ersättning som Laziomar beviljades för tillhandahållandet av sjöfartstjänster enligt det nya avtalet om allmän trafik för perioden 15 januari 2014–14 januari 2024, i kombination med Laziomars affärsgren och förtöjningsprioriteringen till Laziomar, eftersom den uppfyller de fyra Altmarkkriterierna.

b) Laziomars eventuella användning av medel för upprustning av fartyg för likviditetsändamål, eftersom Laziomar inte utnyttjade dessa medel för dessa ändamål.

c) Skattebefrielserna i samband med Laziomars privatiseringsprocess och möjligheten att utnyttja medel från FAS för att täcka likviditetsbehov, i enlighet med 2010 års lag.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Den ersättning som Laziomar beviljats och den förtöjningsprioritering som tilldelats för att tillhandahålla sjöfartstjänster under förlängningen av det ursprungliga avtalet under perioden 1 juni 2011–14 januari 2014 utgör statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget. Italien har genomfört det aktuella stödet till Laziomar i strid med artikel 108.3 i EUF-fördraget. Detta stöd är förenligt med den gemensamma marknaden.

Artikel 2

Tilldelningen av det nya avtalet om allmän trafik till Laziomar för perioden 15 januari 2014–14 januari 2024, i kombination med Laziomars affärsverksamhet och förtöjningsprioriteringen, utgör inte statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget.

Artikel 3

Möjligheten att tillfälligt utnyttja de ekonomiska medel som redan avsatts för upprustning och modernisering av fartygsflottan för att täcka akuta likviditetsbehov enligt 2010 års lag utnyttjades inte vad gäller Laziomar. Därför utgör den inte statligt stöd till Laziomar i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget.

Artikel 4

Skattebefrielserna i samband med Laziomars privatiseringsprocess i enlighet med 2010 års lag utgör inte statligt stöd till Laziomar i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget.

Artikel 5

Möjligheten att utnyttja medel från *Fondo Aree Sottoutilizzate* för att täcka likviditetsbehov, i enlighet med 2010 års lag, utgör inte statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget.

Artikel 6

Detta beslut riktar sig till Republiken Italien.

Utfärdat i Bryssel den 30 september 2021.

På kommissionens vägnar
Margrethe VESTAGER
Ledamot av kommissionen