KOMMISSIONENS BESLUT (EU) 2025/440

av den 8 juli 2024

om de åtgärder SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (f.d. 2011/NN som Italien och regionen Kampanien har genomfört till förmån för Caremar och dess förvärvare SNAV/Rifim

[delgivits med nr C(2024) 4656]

(Endast den engelska texten är giltig)

(Text av betydelse för EES)

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DETTA BESLUT

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

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

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

av följande skäl:

1. FÖRFARANDE

(1) Den 5 oktober 2011, efter flera klagomål ([2]) och en dialog med de italienska myndigheterna ([3]), inledde kommissionen det formella granskningsförfarandet med avseende på olika åtgärder som Italien vidtagit till förmån för företagen i den tidigare Tirreniagruppen (*2011 års beslut att inleda förfarandet*) ([4]). Genom ett beslut av den 7 november 2012, i dess ändrade lydelse av den 19 december 2012 (*2012 års beslut att utvidga förfarandet*) ([5]), utvidgade kommissionen det formella granskningsförfarandet till att omfatta vissa ytterligare offentliga stödåtgärder till förmån för dessa företag.

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

([2]) 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 den italienska staten vidtagit till förmån för företagen i den tidigare Tirreniagruppen, som bestod av rederierna Tirrenia di Navigazione S.p.A. (*Tirrenia*), Adriatica S.p.A. (*Adriatica*), Caremar – Campania Regionale Marittima S.p.A. (*Caremar*), Saremar – Sardegna Regionale Marittima S.p.A. (*Saremar*), Siremar – Sicilia Regionale Marittima S.p.A. (*Siremar*) och Toremar – Toscana Regionale Marittima S.p.A. (*Toremar*).

([3]) När det gäller Caremar anmälde de italienska myndigheterna den 29 juli 2010 till kommissionen den ersättning för allmän trafikplikt som den italienska staten betalade till Caremar under 2009 och 2010. Anmälan och den efterföljande skriftväxlingen med de italienska myndigheterna, bland annat en utvidgning av anmälan till att omfatta den ersättning som betalats ut fram till slutet av 2011, registrerades med ärendenummer N 338/2010. Åtgärden registrerades dock senare som icke anmält stöd enligt ärendenummer SA 32014, SA 32015 och SA 32016 eftersom det statliga stödet infördes innan kommissionen kunde ta ställning till dess förenlighet med den inre marknaden. Den 28 september 2011 informerade de italienska myndigheterna kommissionen om sin avsikt att privatisera de regionala företagen i den tidigare Tirreniagruppen, inbegripet Caremar.

([4]) 2011 års beslut att inleda förfarandet offentliggjordes i *Europeiska unionens officiella tidning* (EUT C 28, 1.2.2012, s. 18). Kommissionen uppmanade berörda parter att inkomma med synpunkter på åtgärderna i fråga.

([5]) 2012 års beslut att utvidga förfarandet offentliggjordes i *Europeiska unionens officiella tidning* (EUT C 84, 22.3.2013, s. 58). Kommissionen uppmanade berörda parter att inkomma med synpunkter på åtgärderna i fråga.

(2) Det ovannämnda formella granskningsförfarandet har redan avslutats av kommissionen när det gäller Tirrenia, Saremar, Siremar, Toremar och Laziomar genom separata beslut som fattats för vart och ett av dessa företag i Tirreniagruppen ([6]).

(3) När det gäller Caremar gällde 2011 års beslut att inleda förfarandet följande åtgärder:

— De ersättningar som beviljats för att trafikera ett antal sjöfartslinjer mellan den 1 januari 2009 och den 31 december 2011.

— Förtöjningsprioriteringen enligt lagdekret nr 135 av den 25 september 2009 (*lagdekret 135/2009*) omvandlat till lag nr 166 av den 20 november 2009 (*lag 166/2009*).

— Åtgärderna enligt lagdekret nr 125 av den 5 augusti 2010 (*lagdekret 125/2010*) omvandlat till lag nr 163 av den 1 oktober 2010 (*lag 163/2010*).

— Privatiseringsprocessen för Caremar.

(4) Italien inkom den 15 november 2011, den 30 november 2011 och den 16 mars 2012 med synpunkter på de åtgärder som omfattades av 2011 års beslut att inleda förfarandet. Genom en skrivelse av den 19 juli 2012 lämnade de italienska myndigheterna ytterligare upplysningar om privatiseringen av Caremar. Denna information, som innehöll en detaljerad beskrivning av de villkor som den senare uppställt för potentiella anbudsgivare, hade inte gjorts tillgänglig för kommissionen vid tidpunkten för antagandet av 2011 års beslut att inleda förfarandet. De italienska myndigheterna lämnade den 4 oktober 2012 ytterligare upplysningar efter en begäran om upplysningar som kommissionen översänt den 18 juli 2012.

(5) Caremar lämnade den 19 och 21 mars 2012 synpunkter på 2011 års beslut att inleda förfarandet, vilka översändes till Italien den 26 mars 2012. Den 26 april 2012 bekräftade Italien att man instämmer i Caremars synpunkter.

(6) Kommissionen mottog även synpunkter från flera företag såväl som klagomål om den ersättning som Caremar beviljats för tillhandahållandet av tjänster i Neapelbukten. Dessa klagomål behandlades av kommissionen som synpunkter från berörda parter inom ramen för det formella granskningsförfarandet, eftersom de gällde samma sakfråga som omfattades av 2011 års beslut att inleda förfarandet.

(7) Den 28 februari 2012, inkom företaget Alilauro S.p.A. (*Alilauro*) med ett klagomål där det påstods att olagligt statligt stöd till Caremar hade beviljats som en följd av förlängningen av det ursprungliga avtalet. Den 7 mars 2012 lämnade Alilauro sina synpunkter på 2011 års beslut att inleda förfarandet.

([6]) Genom 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) avslutade kommissionen det formella granskningsförfarandet avseende vissa åtgärder som regionen Sardinien vidtagit till förmån för Saremar. Genom kommissionens beslut (EU) 2022/756 av den 30 september 2021 om de åtgärder SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (f.d. 2011/NN) som Italien och regionen Sardinien har genomfört till förmån för Saremar (EUT L 138, 17.5.2022, s. 19) avslutade kommissionen det formella granskningsförfarandet avseende de kvarstående åtgärder som beviljats Saremar. Genom 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), avslutade kommissionen det formella granskningsförfarandet avseende de åtgärder som beviljats Tirrenia och dess förvärvare Compagnia Italiana di Navigazione för perioden 2009–2020. Genom kommissionens beslut (EU) 2022/348 av den 17 juni 2021 om de åtgärder SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (f.d. 2011/NN) som Italien och regionen Toscana har genomfört till förmån för Toremar och förvärvaren av detta företag, Moby (EUT L 64, 2.3.2022, s. 6), avslutade kommissionen det formella granskningsförfarandet avseende de åtgärder som beviljats Toremar och dess förvärvare, Moby S.p.A. för perioden 2009–2023. Genom kommissionens beslut (EU) 2022/448 av den 17 juni 2021 om de åtgärder SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN) som Italien har genomfört till förmån för Siremar och dess förvärvare Società Navigazione Siciliana (EUT L 97, 24.3.2022, s. 1), avslutade kommissionen det formella granskningsförfarandet avseende de åtgärder som beviljats Siremar och dess förvärvare Società Navigazione Siciliana för perioden 2009–2028. Genom 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 (EUT L 200, 29.7.2022, s. 154), avslutade kommissionen det formella granskningsförfarandet avseende de åtgärder som beviljats Laziomar och dess förvärvare Compagnia Laziale di Navigazione S.r.l. för perioden 2011–2024.

(8) Den 29 februari 2012 mottog kommissionen synpunkter från företagen Medmar Navi S.p.A. (*Medmar*) och Navigazione Libera del Golfo S.r.l. (*NLG*), den 1 mars 2012 från företaget SNAV S.p.A. (*SNAV*) och sammanslutningen Associazione Cabotaggio Armatori Partenopei (*ACAP*), samt den 5 mars 2012 från företaget Grandi Navi Veloci (*GNV*). Den 16 mars 2012 översände kommissionen synpunkterna från NLG, SNAV, ACAP och GNV till Italien, på vilka Italien inte reagerade trots en påminnelse som skickades till de italienska myndigheterna den 1 oktober 2012. Den 19 mars 2012 översände kommissionen Medmars synpunkter till Italien, på vilka Italien svarade den 24 april 2012.

(9) Den 7 november 2012 utvidgade kommissionen förfarandet genom 2012 års beslut att utvidga förfarandet med avseende på den ersättning för allmän trafikplikt som betalats ut till alla företag i den tidigare Tirreniagruppen fram till dess att privatiseringsprocessen slutförts. Med avseende på Caremar gällde utvidgningen följande åtgärder:

— Den ersättning som beviljats Caremar från och med den 1 januari 2012 på samma villkor som 2011.

— Den ersättning som skulle betalas för tillhandahållandet av den allmänna trafiken enligt det nya avtalet om allmän trafikplikt.

— De villkor som de italienska myndigheterna uppställde för potentiella anbudsgivare i förfarandet för försäljningen av Caremar.

— Italien inkom med sina synpunkter på 2012 års beslut att utvidga förfarandet genom skrivelser av den 7 och 13 december 2012.

(10) Kommissionen mottog även synpunkter från GNV den 3 december 2012, Medmar den 29 februari 2013 och den 5 mars 2013, NLG den 5 mars 2013 och Alilauro den 13 mars 2013.

(11) Den 26 februari 2013, den 12 mars 2013 och den 12 april 2013 lämnade de italienska myndigheterna ytterligare upplysningar om ersättningen och om privatiseringen av Caremar.

(12) Den 20 juni 2014 översände de italienska myndigheterna en kopia till kommissionen av Kampaniens regionala förvaltningsdomstols beslut av den 28 maj 2014 om att ogiltigförklara anbudsförfarandet för privatiseringen av Caremar. De italienska myndigheterna underrättade kommissionen om att ett överklagande av detta beslut från Kampaniens regionala förvaltningsdomstol hade inletts vid den italienska högsta förvaltningsdomstolen. Den 10 februari 2015 ogiltigförklarade Italiens högsta förvaltningsdomstol beslutet från Kampaniens regionala förvaltningsdomstol av den 28 maj 2014 och bekräftade den slutliga tilldelningen av Caremars verksamhet till SNAV/Rifim S.r.l. (*SNAV/Rifim*).

(13) Den 15 juli 2015 inkom Marworld Ship Management and Service SpA. (*Marworld*) med ett klagomål till kommissionen om privatiseringsförfarandet för Caremar ([7]). Eftersom klagomålet gällde en fråga som omfattas av 2011 års beslut att inleda förfarandet och 2012 års beslut att utvidga förfarandet, behandlade kommissionen klagomålet som synpunkter från berörda parter inom ramen för det formella granskningsförfarandet.

([7]) Klagomålet registrerades av kommissionen under ärendenummer SA.42685.

(14) Mellan 2014 och 2019 inriktade sig kommissionen på det formella granskningsförfarandet avseende de andra företagen i Tirreniagruppen, där företagen Saremar ([8]) och Tirrenia ([9]) prioriterades på de italienska myndigheternas begäran. Undersökningen ledde till att de slutliga besluten om företagen Saremar, Tirrenia, Siremar, Toremar och Laziomar antogs under perioden 2014–2022 (se skäl 2). Parallellt med detta avslutade kommissionen den 2 mars 2020 undersökningen av de andra företagen än Tirrenia i Tirreniagruppen, däribland Caremar, avseende perioden 1992–2008 ([10]).

(15) Den 25 januari 2018, den 14 mars 2019, den 10 augusti 2021 och den 8 december 2022 begärde kommissionen ytterligare upplysningar rörande Caremar från de italienska myndigheterna. De italienska myndigheterna lämnade dessa upplysningar den 9 maj 2018, den 31 maj 2019, den 14 juni 2019, den 1 oktober 2021, den 27 december 2022 och den 3 februari 2023. Dessutom ägde en informell skriftväxling med de italienska myndigheterna rum per e-post mellan oktober 2022 och maj 2023.

(16) Den 29 maj 2024 samtyckte Italien undantagsvis till att avstå från sina rättigheter enligt artikel 342 i EUF-fördraget jämförd med artikel 3 i rådets förordning nr 1/1958 ([11]), och till att detta beslut skulle antas och meddelas på engelska.

(17) Detta beslut avslutar det formella granskningsförfarande som inleddes genom 2011 års beslut att inleda förfarandet och som utvidgades genom 2012 års beslut att utvidga förfarandet för den del som rör de åtgärder som beviljats Caremar och dess förvärvare, dvs. den tillfälliga företagssammanslutningen SNAV/Rifim.

2. **BAKGRUND**

(18) Caremar har tillhandahållit sjötransporttjänster främst mellan det italienska fastlandet (Neapel, Sorrento och Pozzuoli) och öarna i Neapelbukten (Capri, Ischia, Procida) samt, fram till den 1 juni 2011, även mellan det italienska fastlandet (Formia och Anzio) och de Pontinska öarna Ponza och Ventotene.

(19) Denna trafik har bedrivits av Caremar inom ramen för avtal om allmän trafik med allmän trafikplikt. Detta beslut omfattar de sjötransporttjänster som Caremar tillhandahåller på grundval av i) det avtal om allmän trafik som skulle ha löpt ut i slutet av 2008 (*det ursprungliga avtalet*) men som förlängdes till att omfatta perioden 1 januari 2009–31 juli 2012, och ii) det nya avtalet om allmän trafik som omfattar perioden 16 juli 2015–15 juli 2024.

([8]) Genom en skrivelse av den 14 maj 2013 uppmanade regionen Sardinien kommissionen att skilja ut åtgärderna rörande Saremar från det formella granskningsförande som inleddes genom 2011 års beslut att inleda förfarandet och 2012 års beslut att utvidga förfarandet och att prioritera dessa åtgärder, framför allt eftersom företaget snart skulle privatiseras.

([9]) Genom en kortfattad skrivelse av den 2 augusti 2017 uppmanade de italienska myndigheterna kommissionen att prioritera avslutandet av undersökningen avseende Tirrenia och dess förvärvare CIN mot bakgrund av vissa klausuler i det försäljningsavtal som ingåtts med CIN. Av alla nya avtal om allmän trafik som ingåtts med förvärvarna av företagen i den tidigare Tirreniagruppen var avtalet med CIN dessutom det som skulle löpa ut först.

([10]) 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).

([11]) Rådets förordning nr 1 om vilka språk som skall användas i Europeiska ekonomiska gemenskapen (EGT 17, 6.10.1958, s. 385).

(20) Under perioden 1 augusti 2012–15 juli 2015 tillhandahöll Caremar sjötransporttjänster på grundval av ett avtal om allmän trafik som undertecknades mellan regionen Kampanien och Caremar den 19 december 2012 (*övergångsavtalet*) ([12]). I avtalet föreskrevs att Caremar skulle fortsätta att bedriva sin trafik i Neapelbukten under förlängningen av det ursprungliga avtalet från och med den 1 augusti 2012 (dvs. det datum då förlängningen av det ursprungliga avtalet enligt lag 163/2010 upphörde att gälla). Övergångsavtalet skulle ursprungligen ha löpt ut den 31 december 2012 men förlängdes först till och med den 31 december 2013 och därefter genom regionen Kampaniens regionalförvaltnings olika beslut ([13]) fram till den 15 juli 2015, dvs. datumet för slutförandet av Caremars privatiseringsprocess och ikraftträdandet av det nya avtalet om allmän trafik med Caremars förvärvare. Övergångsavtalet faller utanför tillämpningsområdet för den formella undersökning som omfattas av 2011 års beslut att inleda förfarandet och 2012 års beslut att utvidga förfarandet ([14]), och bedöms därför inte av kommissionen i detta beslut.

(21) Caremars verksamhet är begränsad till tillhandahållandet av de allmänna sjötransporttjänster som de italienska myndigheterna har anförtrott företaget, dvs. de tjänster som först omfattades av det förlängda ursprungliga avtalet, därefter övergångsavtalet och senare det nya avtalet om allmän trafik.

(22) Tirreniagruppen ägdes av den italienska staten genom företaget Fintecna ([15]), och bestod ursprungligen av sex företag, nämligen Tirrenia, Adriatica S.p.A. (*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. Fintecna ägde 100 % av aktiekapitalet i Tirrenia, som i sin tur ägde de regionala företagen Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar och Toremar. Adriatica, som trafikerade flera linjer mellan Italien och Albanien, Italien och Kroatien, Italien och Grekland samt Italien och Montenegro, slogs samman med Tirrenia 2004.

(23) Syftet med dessa avtal om allmän trafik var att garantera regelbundenheten och tillförlitligheten hos sjötransporttjänsterna på de linjer som omfattades. Italien beviljade därför statlig ersättning till företagen i Tirreniagruppen för de tjänster som tillhandahölls inom ramen för dessa avtal om allmän trafik.

(24) I artikel 1 i det ursprungliga avtalet föreskrevs att de hamnar som skulle trafikeras, den typ av fartyg som skulle användas och den begärda turtätheten för den tjänst som Caremar tilldelats måste specificeras i femårsplaner. Den senaste formellt godkända femårsplanen för Caremar var för perioden 2000–2004, medan en plan för perioden 2005–2008 utarbetades men aldrig godkändes formellt av de behöriga ministerierna. De italienska myndigheterna förklarade att långsiktig planering inte längre var möjlig på grund av bristen på budgetering av de nödvändiga medlen och att regeringen i stället fattade särskilda beslut.

([12]) Regionen Kampanien godkände genom beslut nr 502 av den 21 september 2012 ingåendet av ett övergångsavtal med Caremar och godkände genom regionalförvaltningens dekret nr 314 av den 19 december 2012 övergångsavtalet.

([13]) Övergångsavtalet förlängdes flera gånger fram till dess att Caremars privatiseringsprocess slutfördes (dvs. genom regionalförvaltningens beslut nr 191 av den 18 juni 2013 till och med den 31 december 2013, genom regionalförvaltningens beslut nr 632 av den 27 december 2013 till och med den 28 februari 2014, genom regionalförvaltningens beslut nr 60 av den 28 februari 2014 till och med den 30 april 2014, genom regionalförvaltningens beslut nr 123 av den 29 april 2014 till och med den 30 juni 2014, genom regionalförvaltningens beslut nr 243 av den 27 juni 2014 till och med den 31 december 2014, genom regionalförvaltningens beslut nr 697 av den 23 december 2014 till och med den 31 mars 2015, och genom regionalförvaltningens beslut nr 161 av den 28 mars 2015 till och med senast den 31 juli 2015). Genom lag nr 228 av den 24 december 2012 godkände Italien utbetalningen till regionen Kampanien av de medel som krävs för att garantera den territoriella kontinuiteten hos sjöfartstjänsterna i regionen fram till slutförandet av Caremars privatiseringsprocess.

([14]) Se skälen 54 och 55 i 2012 års beslut att utvidga förfarandet.

([15]) 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.

(25) Det ursprungliga avtalet mellan Italien och Caremar har redan bedömts av kommissionen i dess beslut (EU) 2020/1411 ([16]) som avslutade undersökningen av statligt stöd avseende andra företag i Tirreniagruppen än Tirrenia för perioden 1992–2008 ([17]). I det beslutet konstaterade kommissionen att det stöd som beviljats Caremar för tillhandahållande av sjötransporttjänster för cabotagetrafik utgjorde befintligt stöd.

(26) De sjötransporttjänster för cabotagetrafik som tillhandahölls var huvudsakligen avsedda att tillgodose lokalbefolkningens mobilitetsbehov och kunde jämföras med ett transportnät för ytterstadstrafik i fråga om turtäthet och tidtabeller, särskilt vad beträffar Neapelbukten.

3. ÅTGÄRDER SOM ÄR FÖREMÅL FÖR DET FORMELLA GRANSKNINGSFÖRFARANDET

(27) Det formella granskningsförfarande som omfattas av 2011 års beslut att inleda förfarandet och 2012 års beslut att utvidga förfarandet rörande Caremar avser följande åtgärder:

a) Den ersättning som beviljats Caremar för tillhandahållande av sjötransporttjänster enligt det förlängda ursprungliga avtalet (dvs. från den 1 januari 2009 till den 31 juli 2012).

b) Förtöjningsprioriteringen enligt lag 166/2009.

c) De åtgärder som fastställs i lag 163/2010.

d) Privatiseringen av Caremar, inbegripet de villkor som de italienska myndigheterna uppställt för potentiella anbudsgivare i förfarandet för försäljningen av Caremar.

e) Ersättning för tillhandahållande av sjötransporttjänster enligt det nya avtalet om allmän trafik.

3.1 Organiseringen av Caremars sjötransporttjänster under perioden 1 januari 2009–31 juli 2012

3.1.1 *Den allmänna trafikplikten*

(28) I artikel 26 i lagdekret nr 207 av den 30 december 2008 (*lagdekret 207/2008*), omvandlat till lag nr 14 av den 27 februari 2009 (*lag 14/2009*), fastställdes en förlängning av det ursprungliga avtalet (samt av de avtal om allmän trafik som anförtrotts de andra företagen i Tirreniagruppen), som ursprungligen skulle löpt ut den 31 december 2008, med ett år, dvs. till och med den 31 december 2009.

([16]) 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).

([17]) Den 6 augusti 1999 inledde kommissionen det förfarande som anges i artikel 108.2 i EUF-fördraget avseende den ersättning som betalats ut till de sex företagen i Tirreniagruppen, inklusive Caremar. Under undersökningsfasen begärde de italienska myndigheterna att Tirreniagruppens ärende skulle delas upp så att ett slutligt beslut i första hand skulle kunna fattas avseende Tirrenia. Skälet till begäran var de italienska myndigheternas plan att privatisera gruppen och börja med just Tirrenia, och man ville därför påskynda förfarandet för det företaget. Kommissionen beslutade att godta de italienska myndigheternas begäran, och avslutade genom 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) det förfarande som inletts avseende det stöd som beviljats Tirrenia. Stödet förklarades förenligt med förbehåll för vissa åtaganden från de italienska myndigheternas sida. Genom kommissionens beslut 2005/163/EG av den 16 mars 2004 om det statliga stöd som Italien har genomfört till förmån för rederierna Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar och Toremar (Gruppo Tirrenia) (EUT L 53, 26.2.2005, s. 29) förklarade kommissionen att den ersättning som Italien hade beviljat Caremar och de andra företagen i Tirreniagruppen (med undantag av Tirrenia som omfattades av kommissionens beslut 2001/851/EG) delvis var förenlig med den inre marknaden, delvis förenlig under förutsättning att de italienska myndigheterna uppfyllde ett antal åtaganden, och delvis oförenlig med den inre marknaden. Beslut 2005/163/EG ogiltigförklarades av tribunalen genom dom av den 4 mars 2009 i (förenade målen), Tirrenia di Navigazione SpA (T-265/04), Caremar SpA m.fl. (T-292/04) och Navigazione Libera del Golfo SpA (T-504/04)/Europeiska kommissionen, ECLI:EU:T:2009:48. För att följa denna dom öppnade kommissionen det formella granskningsförfarandet på nytt, vilket slutligen avslutades genom kommissionens beslut (EU) 2020/1411.

(29) Enligt artikel 19ter i lagdekret 135/2009, omvandlat till lag 166/2009, skulle Caremars aktieinnehav, med tanke på privatiseringen av företagen i Tirreniagruppen, överföras från moderbolaget Tirrenia till regionen Kampanien utan betalning av någon ersättning. Regionen Kampanien skulle därefter överföra Caremars verksamhet avseende trafiken på förbindelserna med Pontinska öarna till regionen Lazio som en självständig verksamhet under namnet Laziomar ([18]).

(30) I artikel 19ter i lagdekret 135/2009, omvandlat till lag 166/2009, angavs också att nya avtal om allmän trafik skulle ingås mellan den italienska staten 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 de regionala myndigheterna i Sardinien och Toscana och företagen Saremar och Toremar senast den 31 december 2009, och mellan regionen Kampanien och Caremar senast den 28 februari 2010. Förslagen till de nya 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 ([19]).

(31) När det gäller Caremar förlängde artikel 19ter i lagdekret 135/2009, omvandlat till lag 166/2009, därför det ursprungliga avtalet från den 1 januari 2010 till den 30 september 2010.

(32) I artikel 19ter i lagdekret 135/2009, omvandlat till lag 166/2009, fastställdes också fasta årliga ersättningstak för tillhandahållandet av allmän trafik från och med den 1 januari 2010 (inom ramen för förlängningen av det ursprungliga avtalet och de nya avtalen om allmän trafik). När det gäller Caremar fastställdes detta tak till totalt 29 869 832 euro ([20]).

(33) Genom artikel 1.5b i lagdekret 125/2010, omvandlat till lag 163/2010, fastställdes ytterligare en förlängning av de ursprungliga avtalen från den 1 oktober 2010 fram till slutförandet av privatiseringsprocessen för Tirrenia och Siremar, vilket skedde den 19 juli 2012 respektive den 31 juli 2012. Med avseende på Caremar gällde därför det förlängda ursprungliga avtalet till och med den 31 juli 2012.

(34) De linjer med allmän trafikplikt som trafikerades av Caremar enligt det förlängda ursprungliga avtalet var följande:

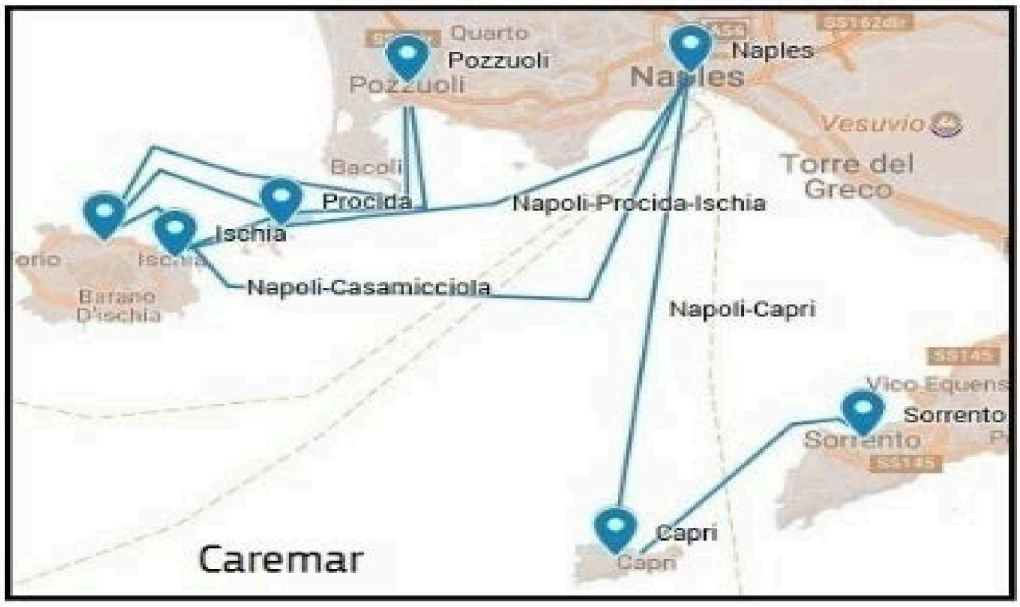
a) Under perioden 1 januari 2009–31 juli 2012: åtta linjer i Neapelbukten (Capri/Sorrento, Capri/Neapel, Ischia/Procida/Neapel, Ischia/Neapel, Ischia/Procida, Ischia/Procida/Pozzuoli, Procida/Neapel, Procida/Pozzuoli) – under den perioden genomgick den allmänna trafikplikten för Caremar endast mycket marginella förändringar när det gäller turtäthet och tidtabeller (enligt sammanfattningen i skäl 39).

b) Under perioden från och med den 1 januari 2009 till och med den 31 maj 2011 ([21]): tre linjer till Pontinska öarna (Ponza/Formia, Ponza/Anzio, Formia/Ventotene) – under den perioden ändrades inte den allmänna trafikplikt som Caremar ålagts för dessa linjer.

([18]) Denna överföring formaliserades den 1 juni 2011.
([19]) Artikel 19ter punkt 10 i lag 166/2009.
([20]) Varav 19 839 226 euro från Kampanien och 10 030 606 euro från Lazio.
([21]) Från och med den 1 juni 2011 trafikerades dessa linjer av det nybildade företaget Laziomar. Kommissionen har bedömt den ersättning som Laziomar beviljats för trafiken på dessa linjer från den 1 juni 2011 till den 14 januari 2024 i sitt beslut 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 genomfört till förmån för Laziomar (EUT L 200, 29.7.2022, s. 154), se fotnot 6.

Figur 1

Linjer i Neapelbukten som trafikerades av Caremar under perioden 2009–2012



Figur 2

Figur 2

Linjer till Pontinska öarna som trafikerades av Caremar under perioden 2009–2011



(35) De åligganden som var knutna till de linjer som nämns i skäl 34 var desamma som de som ålades Caremar enligt det ursprungliga avtalet och förblev nästan oförändrade, med undantag för vissa variationer i turtäthet och tidtabeller som regionen Kampanien införde under årens lopp i förtöjningsramarna (*quadri accosti*), vilka godkändes och offentliggjordes av regionen Kampanien, för att anpassa erbjudandet till användarnas efterfrågan, såsom förklaras nedan.

(36) Den 1 januari 2009, dvs. vid tidpunkten för den första förlängningen av det ursprungliga avtalet ([22]), var den allmänna trafikplikt som ålagts Caremar i fråga om fartygstyp, turtäthet och tidtabeller densamma som den som hade fastställts i det ursprungliga avtalet ([23]), i synnerhet följande:

a) På linjen **Capri/Sorrento** måste Caremar under hela året tillhandahålla åtta dagliga förbindelser för kombinerad trafik (dvs. passagerare, fordon och postförsändelser) med snabbfärja (*TMV* ([24])) ([25]).

b) På linjen **Capri/Neapel** måste Caremar under hela året tillhandahålla till/från Neapel (Calata Massa) ([26]) sex dagliga förbindelser för kombinerad trafik med TMV (restid 50 min)/färja (restid 1 h 20 min) ([27]). Dessutom måste Caremar tillhandahålla ytterligare åtta förbindelser för kombinerad trafik under sommaren: sju med TMV/färja under hela sommarperioden ([28]) och ytterligare en med TMV enbart under perioden 1 juni–30 september ([29]).

c) På linjen **Ischia/Neapel** måste Caremar under hela året tillhandahålla tre dagliga förbindelser för kombinerad trafik med färja till Neapel (Calata Massa) ([30]) och fyra dagliga förbindelser för passagerare till/från Neapel (Beverello) ([31]).

d) På linjen **Ischia/Procida/Neapel** måste Caremar under hela året tillhandahålla fjorton dagliga förbindelser för kombinerad trafik med färja till/från Neapel (Calata Massa) ([32]) och åtta dagliga förbindelser för passagerare med bärplansbåt till/från Neapel (Beverello) ([33]).

e) På linjen **Ischia/Procida/Pozzuoli** måste Caremar under hela året tillhandahålla sex dagliga förbindelser för kombinerad trafik med färja ([34]).

f) På linjen **Ischia/Procida** behövde Caremar inte tillhandahålla några tjänster utöver dem som redan tillhandahölls på linjen Ischia/Procida/Pozzuoli.

g) På linjen **Procida/Pozzuoli** måste Caremar, utöver de avgångar som skulle tillhandahållas på linjen Ischia/Procida/Pozzuoli, under hela året tillhandahålla två dagliga förbindelser för passagerare med bärplansbåt ([35]).

([22]) Fastställt genom lagdekret 207/2008 omvandlat till lag 14/2009, se skäl 28.

([23]) Fastställt genom regionalförvaltningens beslut nr 548 av den 1 april 2007.

([24]) TMV är en akronym för "Traghetto Motonave Veloce".

([25]) Närmare bestämt från Capri till Sorrento (restid 25 min) kl. **7.00**, **8.40**, **13.40** och **18.15**, och från Sorrento till Capri (restid 20 min) kl. **7.45**, **9.25**, **14.30** och **19.00**.

([26]) Hamnen i Neapel har flera pirar, varav de viktigaste är Calata Massa (för TMV och färjor) och Beverello (för bärplansbåtar).

([27]) Närmare bestämt från Neapel till Capri kl. **5.40** (med TMV), **17.00** (med TMV) och **18.40** (med färja), och från Capri till Neapel kl. **14.50** (med färja), **15.40** (med TMV) och **19.50** (med TMV).

([28]) Närmare bestämt från Neapel till Capri kl. **7.35** (med färja), **12.15** (med TMV) och **12.55** (med färja), och från Capri till Neapel kl. **5.45** (med färja), **9.30** (med färja), **10.25** (med TMV) och **20.05** (med TMV), som flyttades till 22:20 under perioden 1 juni–30 september).

([29]) Närmare bestämt från Neapel till Capri kl. **21.10**.

([30]) Närmare bestämt från Ischias hamn till Neapel (restid 1 h 25 min) kl. **9.00**, **13.50** och **20.10**.

([31]) Närmare bestämt från Ischias hamn till Neapel (restid 45 min) kl. **6.50** och **8.50**, och från Neapel till Ischias hamn (restid 45 min) kl. **7.50** och **18.15**.

([32]) Närmare bestämt från Neapel till Procida och därefter till Ischia (total restid 1 h 40 min) kl. **6.25** (med avresa från Procida kl. 7.30), **8.55** (med avresa från Procida kl. 10.00) **10.40** (med avresa från Procida kl. 11.55), **14.30** från Neapel till Procida (med avresa från Procida kl. 15.35), **15.40** (med avresa från Procida kl. 16.45), **17.30** (med avresa från Procida kl. 18.35), **19.20** (med avresa från Procida kl. 20.25) och **21.55** (med avgång från Procida kl. 23.00). Från Ischia till Procida och därefter till Neapel (total restid 1 h 35 min) kl. **6.45** (med avgång från Procida kl. 7.15), **12.30** (med avgång från Procida kl. 12.55), **15.20** (med avgång från Procida kl. 16.50), **17.15** (med avgång från Procida kl. 17.45) och **19.30** (med avgång från Procida kl. 20.00).

([33]) Närmare bestämt från Neapel till Procida och därefter till Ischia (total restid 1 h 10 min) kl. **9.55** (med avgång från Procida kl. 10.35), **13.10** (med avgång från Procida kl. 13.50), **15.10** (med avgång från Procida kl. 15.50) och **20.20** (med avgång från Procida kl. 20.55). Från Ischia till Procida och därefter till Neapel (total restid 1 h 10 min) kl. **12.00** (med avgång från Procida kl. 12.10), **14.15** (med avgång från Procida kl. 15.05), **16.15** (med avgång från Procida kl. 16.25) och **19.10** (med avgång från Procida kl. 19.20).

([34]) Närmare bestämt från Ischia till Procida och därefter till Pozzuoli (total restid 1 h) kl. **8.30** (med avgång från Procida kl. 8.50), **11.20** (med avgång från Procida kl. 11.40) och **17.35** (med avgång från Procida kl. 18.00).
Från Pozzuoli till Procida och därefter till Ischia (total restid 1 h) kl. **9.55** (med avgång från Procida kl. 10.30), **13.50** (med avgång från Procida kl. 14.20) och **18.55** (med avgång från Procida kl. 19.30).

([35]) Närmare bestämt från Procida till Pozzuoli (restid 15 min) kl. **8.25** och från Pozzuoli till Procida (restid 15 min) kl. **8.50**.

h) På linjen **Procida/Neapel** måste Caremar, utöver de avgångar som skulle tillhandahållas på linjen Ischia/Procida/Neapel, under hela året tillhandahålla fyra dagliga förbindelser för passagerare med bärplansbåt ([36]).

i) På linjen **Ponza/Formia** måste Caremar under hela året tillhandahålla två dagliga förbindelser för kombinerad trafik med färja (restid 2 h 30 min) och en daglig förbindelse för passagerare med bärplansbåt.

j) På linjen **Ponza/Anzio** måste Caremar under högsäsong tillhandahålla två dagliga höghastighetsförbindelser för passagerare från måndag till lördag och fyra dagliga förbindelser för kombinerad trafik på sön- och helgdagar.

k) På linjen **Formia/Ventotene** måste Caremar under hela året tillhandahålla två dagliga förbindelser för kombinerad trafik med färja (restid 2 h) och två ([37]) dagliga förbindelser för passagerare med bärplansbåt (restid 60 min).

(37) Ovannämnda allmänna trafikplikt ändrades inte den 1 januari 2010 eller den 1 oktober 2010, dvs. vid tidpunkten för den andra och tredje förlängningen av det ursprungliga avtalet ([38]).

(38) Efter ett offentligt samråd i november–december 2010 antog regionen Kampanien genom regionalförvaltningens beslut nr 443 av den 9 augusti 2011 och dess genomförandedekret nr 172 av den 21 september 2011 ett treårigt program (2011–2013) för tillhandahållande av en miniminivå för trafiken i Neapelbukten. När det gäller Caremar bekräftade detta program de linjer och åligganden som tidigare trafikerats av Caremar enligt det ursprungliga avtalet, och införde vissa variationer i tidtabellerna för trafiken från och med den 1 oktober 2011 till och med den 31 december 2013 ([39]). Detta program ändrades marginellt av regionen Kampanien genom regionalförvaltningens beslut nr 857 av den 30 december 2011 (som endast gällde Caremar), vilket införde vissa ändringar av tidtabellerna och turtätheten för den trafik som beskrivs i det treåriga programmet med verkan från och med den 16 januari 2012. Dessa ändringar beslutades av regionen Kampanien efter lokalsamhällenas och de lokala kommunernas begäran om att anpassa vissa tidtabeller och turtätheter till pendlarnas behov ([40]). Det treåriga programmet 2011–2013 förlängdes därefter av regionen Kampanien till slutet av 2015 genom ytterligare lagstiftningsakter ([41]) och blev en del av det nya avtalet om allmän trafik (se skäl 83).

(39) De ändringar av den allmänna trafikplikten som regionen Kampanien införde i Neapelbukten genom det treåriga program för 2011–2013 som nämns i skäl 38 kan sammanfattas på följande sätt:

a) På linjen **Capri/Sorrento** måste Caremar fortfarande tillhandahålla åtta dagliga förbindelser för kombinerad trafik med TMV under hela året (men den tidtabell för 2009 som nämns i skäl 36 a var föremål för två mindre tidsjusteringar, först från och med den 1 oktober 2011 ([42]) och därefter från och med den 16 januari 2012 ([43])).

([36]) Närmare bestämt från Procida till Neapel (restid 40 min) kl. **6.35** och **9.20**, och från Neapel till Procida (restid 40 min) kl. **7.30** och **17.45**.

([37]) Fyra dagliga förbindelser på måndagar.

([38]) Fastställd genom lagdekret 135/2009, omvandlat till lag 166/2009, se skäl 31, och genom lagdekret 125/2010, omvandlat till lag 163/2010, se skäl 33.

([39]) För en beskrivning av de diskussioner som ledde till fastställandet av det treåriga program som antogs genom regionalförvaltningens beslut nr 443 av den 9 augusti 2011, se skälen 178–181.

([40]) I synnerhet behovet av att säkerställa lämpliga transporttjänster för studerande som bor i Ischia men studerar i Procida, såsom förklaras i skälen i regionalförvaltningens beslut nr 857 av den 30 december 2011, vilket medförde vissa variationer i tidtabellerna och en liten ökning av antalet förbindelser med ön Procida.

([41]) Närmare bestämt genom regionalförvaltningens beslut nr 632 av den 27 december 2012 (omfattar till och med den 30 september 2014), och genom regionalförvaltningens beslut nr 230 av den 5 maj 2015 (omfattar till och med 31 december 2015).

([42]) Närmare bestämt från Capri till Sorrento (restid 25 min) kl. **7.00**, **8.40**, **13.35** (i stället för kl. 13.40) och **18.30** (i stället för kl. 18.15), och från Sorrento till Capri (restid 20 min) kl. **7.45**, **9.25**, **14.25** (i stället för kl. 14.30) och **19.00** under sommarperioden (19.15 under vinterperioden).

([43]) Närmare bestämt från Capri till Sorrento (restid 25 min) kl. **7.00**, **8.40**, **13.35** (i stället för kl. 13.40) och **18.45** (i stället för kl. 18.30), och från Sorrento till Capri (restid 20 min) kl. **7.45**, **9.25**, **14.30** (i stället för 14.25) och **19.25** (i stället för kl. 19.00 på sommaren och 19.15 på vintern).

b) På linjen **Capri/Neapel** måste Caremar under hela året fortfarande tillhandahålla sex dagliga förbindelser för kombinerad trafik från/till Neapel (Calata Massa), med vissa ändringar av tidtabellerna från och med den 1 oktober 2011 ([44]) och från och med den 16 januari 2012 ([45]) jämfört med dem som anges i skäl 36 b. De åtta ytterligare förbindelser för kombinerad trafik som skulle tillhandahållas under sommarperioden (se skäl 36 b) blev från och med den 1 oktober 2011 (med marginella ändringar av tidtabellerna från och med den 16 januari 2012) till sex dagliga förbindelser för kombinerad trafik som skulle tillhandahållas under hela året (med olika tidtabeller för sommarperioden ([46]) och vinterperioden ([47])) och ytterligare två förbindelser som endast skulle tillhandahållas under perioden 1 juni–30 september ([48]).

c) På linjen **Ischia/Neapel** måste Caremar under hela året tillhandahålla tre dagliga förbindelser för kombinerad trafik med färja (med marginella ändringar av de tidtabeller som nämns i skäl 36 c från och med den 1 oktober 2011 ([49]) och från och med den 16 januari 2012 ([50])). Från och med den 16 januari 2012 ingick ytterligare en daglig förbindelse för kombinerad trafik med färja, då Caremar måste tillhandahålla ytterligare en avgång med färja till Casamicciolas hamn i Ischia ([51]). När det gäller förbindelserna för passagerartrafik med bärplansbåt till/från Neapel (Beverello) minskades det antal avgångar som Caremar skulle tillhandahålla över tid. Caremar måste närmare bestämt tillhandahålla fyra dagliga förbindelser för passagerartrafik med bärplansbåt (se skäl 36 c) från och med den 1 januari 2009 till och med den 30 september 2011. Dessa fyra avgångar inkluderades inte längre i tidtabellen från och med den 1 oktober 2011 och återinfördes endast delvis från och med den 16 januari 2012, då Caremar ålades att tillhandahålla en daglig förbindelse för passagerartrafik med bärplansbåt från Neapel till Ischias hamn ([52]).

d) På linjen **Ischia/Procida/Neapel** måste Caremar under hela året tillhandahålla flera dagliga förbindelser för kombinerad trafik med färja till/från Neapel (Calata Massa) och dagliga förbindelser för passagerare med bärplansbåt till/från Neapel (Beverello). När det gäller förbindelserna för kombinerad trafik minskade det antal avgångar som Caremar skulle tillhandahålla gradvis över tid. Närmare bestämt minskades de fjorton dagliga förbindelser för kombinerad trafik som Caremar skulle tillhandahålla under hela året (se skäl 36 d) till tretton från och med den 1 oktober 2011 ([53]) (en från Casamicciolas hamn i Ischia ([54]) och tolv till/från Ischias hamn ([55])), och minskades ytterligare till tio från och med den 16 januari 2012 ([56]) (en från Casamicciolas

([44]) Närmare bestämt från Neapel till Capri med TMV kl. **5.35** (i stället för kl. 5.40), **12.00** och **17.00**, och från Capri till Neapel med TMV kl. **10.25**, **15.30** (i stället för kl. 15.40) och **19.55** (i stället för kl. 19.50).

([45]) Närmare bestämt från Neapel till Capri med TMV kl. **5.35** (i stället för kl. 5.40), **12.00** och **17.25** (i stället för kl. 17.00), och från Capri till Neapel med TMV kl. **10.20** (i stället för kl. 10.25), **15.35** (i stället för kl. 15.30) och **20.15** (i stället för kl. 19.55).

([46]) Närmare bestämt från Neapel till Capri med färja kl. **7.35**, **13.00** och **18.40**, och från Capri till Neapel kl. **5.45**, **9.20** och **14.50**. Från och med den 16 januari 2012 var tidtabellen som följer: från Neapel till Capri med färja kl. **7.25**, **13.00** och **18.35**, och från Capri till Neapel med färja kl. **5.40**, **9.20** och **14.50**.

([47]) Närmare bestämt från Neapel till Capri med färja kl. **9.05** och **14.20**, och från Capri till Neapel med färja kl. **6.45**, **11.00**, **16.15** och **20.10**. Från och med den 16 januari 2012 var tidtabellen som följer: från Neapel till Capri med färja kl. **9.00** och **14.20**, och från Capri till Neapel med färja kl. **6.45**, **11.00**, **16.15** och **20.10**.

([48]) Närmare bestämt från Neapel till Capri med TMV kl. **21.20**, och från Capri till Neapel med TMV kl. **23.30**. Från och med den 16 januari 2012 var tidtabellen som följer: från Neapel till Capri med TMV kl. **21.35** och från Capri till Neapel med TMV kl. **23.50**.

([49]) Närmare bestämt från Ischia till Neapel (restid 1 h 25 min) kl. **8.45**, och från Neapel till Ischia (restid 1 h 20 min) kl. **16.05** och **20.25**.

([50]) Närmare bestämt från Ischia till Neapel (restid 1 h 25 min) kl. **8.45** och ytterligare en avgång kl. **13.50**, och från Neapel till Ischia (restid 1 h 20 min) kl. 20.15 (i stället för kl. 20.25, och avgången kl. 16:05 ställdes in).

([51]) Närmare bestämt från Ischia till Neapel (restid 1 h 15 min) kl. **15.45**.

([52]) Närmare bestämt från Ischia till Neapel (restid 1 h 5 min) kl. **14.45**.

([53]) Avgången kl. 15.40 från Neapel till Procida och därefter till Ischias hamn ställdes in.

([54]) Närmare bestämt från Ischia till Procida och därefter till Neapel (total restid 1 h) kl. **12.55** från Casamicciolas hamn (med avgång från Procida kl. 13.35).

([55]) Närmare bestämt från Neapel till Procida och därefter till Ischia (total restid 1 h 35 min) kl. **6.25** (med avresa från Procida kl. 7.30), **9.10** (i stället för kl. 8.55, med avresa från Procida kl. 10.20), **10.45** (i stället för kl. 10.40, med avresa från Procida kl. 11.45), **15.15** (i stället för kl. 14.30, med avresa från Procida kl. 16.15), **17.45** (i stället för kl. 17.30, med avresa från Procida kl. 18.45), **19.30** (i stället för kl. 19.20, med avresa från Procida kl. 20.30) och **22.15** (i stället för kl. 21.55, med avgång från Procida kl. 23.15). Från Ischia till Procida och därefter till Neapel (total restid 1 h 35 min) kl. **7.00** (i stället för kl. 6.45, med avgång från Procida kl. 7.30), **13.55** (i stället för kl. 12.30, med avgång från Procida kl. 14.35), **15.30** (i stället för kl. 15.20, med avgång från Procida kl. 16.15), **17.25** (i stället för kl. 17.15, med avgång från Procida kl. 18.05) och **19.55** (i stället för kl. 19.30, med avgång från Procida kl. 20.30).

([56]) Avgångarna kl. 7.00 och 13.55 från Ischia till Procida och därefter till Ischias hamn ställdes in.

hamn i Ischia ([57]) och nio till/från Ischias hamn ([58])), med tillägg av två dagliga förbindelser för kombinerad trafik under perioden 15 juni–15 september ([59]). När det gäller förbindelserna för passagerartrafik ökades det antal avgångar som Caremar skulle tillhandahålla något över tid. Närmare bestämt ökades de åtta dagliga förbindelser för passagerartrafik som Caremar skulle tillhandahålla under hela året (se skäl 36 d) till tio från och med den 1 oktober 2011 ([60]), med tillägg av ytterligare två avgångar under perioden 1 juni–30 september ([61]). Från och med den 16 januari 2012 minskades de dagliga förbindelser för passagerartrafik som Caremar skulle tillhandahålla till nio under hela året ([62]), medan de ytterligare två avgångarna under perioden 1 juni–30 september fick vara kvar med marginella tidsjusteringar ([63]).

e) På linjen **Ischia/Procida/Pozzuoli** måste Caremar under hela året tillhandahålla sex dagliga förbindelser för kombinerad trafik med färja. Tidtabellerna för de sex förbindelser för kombinerad trafik som beskrivs i skäl 36 e genomgick vissa förändringar från och med den 1 oktober 2011 och från och med den 16 januari 2012. Närmare bestämt måste Caremar från och med den 1 oktober 2011 tillhandahålla en avgång till Casamicciolas hamn i Ischia ([64]) och fem avgångar till/från Ischias hamn ([65]), medan Caremar från och med den 16 januari 2012 måste tillhandahålla två förbindelser för kombinerad trafik från/till Casamicciolas hamn i Ischia ([66]) och fyra till/från Ischias hamn ([67]). Från och med den 16 januari 2012 måste Caremar dessutom tillhandahålla ytterligare två förbindelser för kombinerad trafik med färja under perioden 16 september–14 juni (skolåret) ([68]).

f) På linjen **Ischia/Procida** behövde Caremar under perioden 1 januari 2009–30 september 2011 inte tillhandahålla någon trafik utöver den som redan tillhandahölls på linjerna Ischia/Procida/Pozzuoli och Ischia/Procida/Neapel (se skäl 36 f). Detta förändrades inte mellan den 1 oktober 2011 och den 15 januari 2012. Från och med den 16 januari 2012 måste Caremar under hela året tillhandahålla en daglig förbindelse för passagerartrafik med bärplansbåt till Ischias hamn ([69]) utöver den som redan tillhandahölls på linjerna Ischia/Procida/Pozzuoli och Ischia/Procida/Neapel.

([57]) Tidtabellen förblev densamma (dvs. avresa kl. **12.55** från Casamicciolas hamn (Ischia), se fotnot 54).

([58]) Närmare bestämt från Neapel till Procida och därefter till Ischia (total restid 1 h 35 min) kl. **6.25** (med avgång från Procida kl. 7.30), **10.45** (med avgång från Procida kl. 11.50), **15.10** (i stället för kl. 15.15, med avgång från Procida kl. 16.20), återinsatt kl. **17.30** (i stället för kl. 17.45, med avgång från Procida kl. 18.35), **19.30** (i stället för kl. 19.20, med avgång från Procida kl. 20.30) och **21.55** (i stället för kl. 22.15, med avgång från Procida kl. 23.00). Från Ischia till Procida och därefter till Neapel (total restid 1 h 35 min) kl. **15.20** (i stället för kl. 15.30, med avgång från Procida kl. 15.50), **17.20** (i stället för kl. 17.25, med avgång från Procida kl. 17.50) och **19.25** (med avgång från Procida kl. 20.30).

([59]) Närmare bestämt från Ischia till Procida och därefter till Neapel (total restid 1 h 35 min) kl. **7.00** (med avgång från Procida kl. 7.25), och från Neapel till Procida och därefter till Ischia (total restid 1 h 35 min) kl. **9.25** (med avgång från Procida kl. 10.30).

([60]) Närmare bestämt från Neapel till Procida och därefter till Ischia (total restid 1 h 10 min) kl. **8.50** (i stället för kl. 9.55, med avgång från Procida kl. 9.30), **11.45** (med avgång från Procida kl. 12.25), **13.10** (med avgång från Procida kl. 13.50), **15.10** (med avgång från Procida kl. 15.50) och **18.15** (med avgång från Procida kl. 18.55).
Från Ischia till Procida och därefter till Neapel (total restid 1 h 10 min) kl. **7.30** (med avgång från Procida kl. 7.55), **10.10** (med avgång från Procida kl. 10.35), **13.05** (i stället för kl. 12.00, med avgång från Procida kl. 13.30), **14.30** (i stället för kl. 14.15, med avgång från Procida kl. 14.55) och **16.30** (i stället för kl. 16.15, med avgång från Procida kl. 16.55).

([61]) Närmare bestämt från Ischia till Procida och därefter till Neapel kl. **19.35** (med avresa från Procida kl. 20.00), och från Neapel till Procida och därefter till Ischia kl. **20.55** (med avresa från Procida kl. 21.30).

([62]) Närmare bestämt från Neapel till Procida och därefter till Ischia (total restid 1 h 10 min) kl. **8.40** (i stället för kl. 8.50, med avgång från Procida kl. 9.30), **11.45** (med avgång från Procida kl. 12.25), **13.10** (med avgång från Procida kl. 13.50) och **18.15** (med avgång från Procida kl. 18.55).
Från Ischia till Procida och därefter till Neapel (total restid 1 h 10 min) kl. **6.45** (i stället för kl. 7.30, med avgång från Procida kl. 7.05), **10.15** (i stället för kl. 10.10, med avgång från Procida kl. 10.35), **13.00** (i stället för kl. 13.05, med avgång från Procida kl. 13.15), **14.30** (i stället för kl. 14.15, med avgång från Procida kl. 14.55) och **16.25** (i stället för kl. 16.30, med avgång från Procida kl. 16.45).

([63]) Närmare bestämt från Ischia till Procida och därefter till Neapel kl. **19.35** (med avresa från Procida kl. 20.00), och från Neapel till Procida och därefter till Ischia kl. **21.05** (i stället för kl. 20.55, med avresa från Procida kl. 21.50).

([64]) Närmare bestämt från Pozzuoli till Procida och därefter till Ischia (total restid 1 h 15 min) kl. **10.20** (med avgång från Procida kl. 10.55).

([65]) Närmare bestämt från Ischia till Procida och därefter till Pozzuoli (total restid 1 h) kl. **8.30** (med avgång från Procida kl. 9.10), **11.30** (i stället för kl. 11.20, med avgång från Procida kl. 12.10) och **18.00** (i stället för kl. 17.35, med avgång från Procida kl. 18.35). Från Pozzuoli till Procida och därefter till Ischia (total restid 1 h 15 min) kl. **13.50** (med avgång från Procida kl. 14.20) och **19.15** (i stället för kl. 18.55, med avgång från Procida kl. 19.45).

([66]) Närmare bestämt från Pozzuoli till Procida och därefter till Ischia kl. **10.15** (med avgång från Procida kl. 10.55), och från Ischia till Procida och därefter till Pozzuoli kl. **17.30** från Casamicciolas hamn (med avgång från Procida kl. 18:00).

([67]) Närmare bestämt från Ischia till Procida och därefter till Pozzuoli kl. **8.35** (med avresa från Procida kl. 9.00) och **11.30** (med avresa från Procida kl. 11.55), och från Pozzuoli till Procida och därefter till Ischia kl. **14.00** (med avresa från Procida kl. 14.30) och **18.55** (med avresa från Procida kl. 19.35).

([68]) Närmare bestämt från Ischia till Procida och därefter till Pozzuoli kl. **7.20** (med avgång från Procida kl. 7.50), och från Pozzuoli till Procida och därefter till Ischia kl. **9.00** (med avgång från Procida kl. 9.40).

([69]) Närmare bestämt från Procida till Ischia (restid 20 min) kl. **15.30**.

g) På linjen **Procida/Pozzuoli** måste Caremar, utöver de avgångar som skulle tillhandahållas på linjen Ischia/Procida/Pozzuoli, under hela året tillhandahålla två förbindelser för passagerartrafik med bärplansbåt (se skäl 36 g); på dessa avgångar gjordes marginella ändringar i tidtabellerna från och med den 1 oktober 2011 ([70]) och från och med den 16 januari 2012 ([71]).

h) På linjen **Procida/Neapel** måste Caremar, utöver de avgångar som skulle tillhandahållas på linjen Ischia/Procida/Neapel, under hela året tillhandahålla fyra dagliga förbindelser för passagerartrafik med bärplansbåt till/från Neapel (Beverello) ([72]) (se skäl 36 h), med marginella ändringar i tidtabellerna mellan den 1 oktober 2011 och den 16 januari 2012 ([73]).

(40) Enligt artikel 1 i det förlängda ursprungliga avtalet måste Caremar bedriva trafiken i ovanstående tidtabell i enlighet med kraven på kontinuitet och turtäthet, regelbundenhet och punktlighet.

(41) När det gäller antalet, typen av och kapaciteten hos de fartyg som anvisats till de sjöfartslinjer som trafikeras hänvisas i artikel 1 i det förlängda ursprungliga avtalet till innehållet i femårsplanerna.

(42) När det gäller biljettpriserna måste Caremar enligt artikel 4 i det förlängda ursprungliga avtalet årligen för de behöriga italienska myndigheterna lägga fram (och motivera) nivån på de taxor som man avser att tillämpa.

(43) Det förlängda ursprungliga avtalet innehöll inga bestämmelser om tjänstens kvalitet.

(44) I artikel 12 i det förlängda ursprungliga avtalet anges de straffavgifter som tillämpas på Caremar i händelse av underlåtenhet att fullgöra den allmänna trafikplikten, såvida inte Caremar bevisar att underlåtenheten beror på force majeure och inte kan tillskrivas Caremar. Enligt det förlängda ursprungliga avtalet kan straffavgifterna variera från 800 till 40 000 euro beroende på hur grov överträdelsen är.

3.1.2 *Ersättningen*

(45) För de sjötransporttjänster som tillhandahölls under perioden 1 januari 2009–31 juli 2012 beviljades Caremar en offentlig ersättning på sammanlagt 97 835 927 euro.

(46) I tabell 1 visas den årliga ersättning som betalats ut till Caremar för perioden 1 januari 2009–31 juli 2012 enligt det förlängda ursprungliga avtalet:

([70]) Närmare bestämt från Procida till Pozzuoli (restid 15 min) kl. **8.10** (i stället för kl. 8.25) och från Pozzuoli till Procida (restid 15 min) kl. **8.55** (i stället för kl. 8.50).

([71]) Närmare bestämt från Procida till Pozzuoli (restid 15 min) kl. **8.10** (i stället för kl. 8.25) och från Pozzuoli till Procida (restid 15 min) kl. **8.50** (i stället för kl. 8.55).

([72]) Närmare bestämt från Procida till Neapel (restid 40 min) kl. **6.35** och **9.20**, och från Neapel till Procida (restid 40 min) kl. **7.30** och **17.45**.

([73]) Närmare bestämt från Procida till Neapel (restid 40 min) kl. **6.35** och **9.25** (i stället för kl. 9.20), och från Neapel till Procida (restid 40 min) kl. **7.30** och **17.30** (i stället för kl. 17.45).

Tabell 1

Utbetald ersättning för perioden 1 januari 2009–31 juli 2012

(euro)

År	Ersättning
2009	**32 474 450**
2010	**29 869 832**
2011	**24 018 645**
2012 (januari–juli)	**11 473 000**

(47) Den årliga ersättning som Caremar beviljades för fullgörandet av avtalen om sjötransporttjänster fastställdes enligt följande:

— För perioden 1 januari 2009–31 december 2009 på grundval av samma rättsliga bestämmelser som var tillämpliga enligt det ursprungliga avtalet (se skälen 48–52).

— För perioden 1 januari 2010–31 juli 2012, på grundval av en ny metod som fastställs i beslut nr 111 från *Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica* av den 9 november 2007 ([74]), med titeln ”Kriterier för definitionen av den allmänna trafikplikten och prisdynamiken inom sektorn för sjöfartscabotage av allmänt intresse” (*beslut 111/2007*) (se skäl 53).

3.1.2.1 Beviljad ersättning under perioden 1 januari 2009–31 december 2009

(48) I presidentdekret nr 501 av den 1 juni 1979 (*dekret 501/79*) anges de olika parametrar (intäkter och kostnader) som ska beaktas vid beräkningen av det stöd som betalas ut till operatörer som tillhandahåller allmän trafik inom sjöfartssektorn för fullgörandet av allmän trafikplikt. Genom lag nr 856 av den 5 december 1986 (*lag 856/86*) infördes vissa förändringar av systemet för allmän trafikplikt inom sjöfartssektorn i Italien. För förbindelser med större och mindre öar ändrades genom artikel 11 i denna lag kriterierna för beräkningen av ersättningen för allmän trafikplikt. 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 samma artikel 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.

(49) Principerna i dekret 501/79 och lag 856/86 avspeglades i de ursprungliga avtalen.

(50) Till följd av detta beräknades under 2009 ersättningen för tillhandahållandet av tjänster av allmänt ekonomiskt intresse i enlighet med den metod som fastställdes i det ursprungliga avtalet. Ersättningen motsvarade de ackumulerade nettoförlusterna från den trafik som bedrivits inom ramen för den allmänna trafikplikten, med tillägg av ett varierande belopp motsvarande avkastningen på investerat kapital.

(51) De olika kostnadsfaktorer som skulle beaktas vid beräkningen av den ersättning som fastställts av de offentliga myndigheterna var följande: provisioner, annonseringskostnader, kostnader för ombordtjänster till passagerare, lastnings-, lossnings- och förflyttningskostnader, kostnader för administrativ personal på land, fartygens underhållskostnader, administrativa kostnader, försäkringskostnader, hyres- och leasingkostnader, bränsle, skatter och avskrivningar.

([74]) *Deliberazione 9 Novembre 2007 – Criteri per la determinazione degli oneri di servizio pubblico e delle dinamiche tariffarie nel settore dei servizi di cabotaggio marittimo di pubblico interesse (‘Deliberazione n. 111/2007’) (Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana, Serie Generale No 50 del 28.2.2008).*

(52) Vad gäller de årliga betalningarna föreskrevs enligt det ursprungliga avtalet att ersättningen för den allmänna trafikplikten skulle betalas enligt följande: en första utbetalning i form av ett förskott, motsvarande 70 % av den ersättning som betalats ut föregående år, skulle göras senast den 30 mars varje år. En andra utbetalning skulle göras senast den 30 juni motsvarande 20 % av ersättningen för föregående år. Skillnaden mellan driftskostnaderna och driftsintäkterna under det innevarande året, beräknad på grundval av resultaten från föregående år, utgjorde avstämningsbeloppet, som skulle betalas ut senast den 30 november. Om det skulle visa sig att Caremar hade erhållit en större summa än nettokostnaderna för de tillhandahållna tjänsterna (intäkter minus bruttokostnader) var företaget skyldigt att återbetala skillnaden ([75]).

3.1.2.2 Beviljad ersättning från och med den 1 januari 2010 till och med den 31 juli 2012

(53) Från och med den 1 januari 2010 till och med den 31 juli 2012 fastställdes ersättningen för den allmänna trafikplikten inom sjöfartssektorn genom tillämpning av den nya metod som fastställdes i beslut 111/2007.

(54) Enligt ingressen i beslut 111/2007 utfärdades beslutet mot bakgrund av privatiseringen av de statliga företag som tillhandahåller sjötransporttjänster inom ramen för allmän trafikplikt ([76]). Bestämmelserna i beslut 111/2007 började tillämpas på de tjänster som tillhandahölls av företagen i Tirreniagruppen, inbegripet Caremar, från och med 2010, det vill säga redan innan de nya avtalen om allmän trafik trädde i kraft efter privatiseringen av respektive företag.

(55) Enligt beslut 111/2007 grundades ersättningen för den allmänna trafikplikten på den nettokostnad som krävdes för att fullgöra den allmänna trafikplikten plus en rimlig avkastning. Nivån på denna avkastning fastställdes på förhand för hela den tillsynsperiod som omfattades av avtalet om allmän trafik. Det totala beviljade ersättningsbeloppet begränsades under alla omständigheter till nivån på de offentliga medel som enligt lag anslagits till det aktuella avtalet om allmän trafik, om denna var lägre än den ersättningsnivå som kvantifierats på grundval av nettokostnadsmetoden.

(56) Den nettokostnad som krävdes för att fullgöra den allmänna trafikplikten kvantifierades på grundval av skillnaden mellan kostnaderna och företagets registrerade intäkter för tillhandahållandet av den allmänna sjöfartstrafiken. I synnerhet ska kostnaderna och intäkterna identifieras per linje, och de gemensamma kostnaderna för den allmännyttiga verksamheten och den kommersiella verksamheten (i förekommande fall) ska fördelas på ett öppet sätt på grundval av de förhandskriterier som bifogas det relevanta avtalet om allmän trafik och beskrivas i en särskild rapport.

(57) Kapitalavkastningen beräknas baserat på den vägda genomsnittliga kapitalkostnaden (WACC). Den nödvändiga avkastningen på eget kapital ([77]) ska beräknas med hjälp av prissättningsmodellen för kapitaltillgångar (CAPM). På grundval av 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.

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

(59) Enligt beslut 111/2007 motsvarar avkastningen på riskfria tillgångar den genomsnittliga bruttoavkastningen på tioåriga referensobligationer för den föregående tolvmånadersperiod för vilken uppgifter finns tillgängliga.

([75]) Enligt artikel 3.10 i det ursprungliga avtalet måste företaget återbetala den eventuella överkompensation som framkommer enligt företagets attesterade räkenskaper inom 15 dagar från godkännandet av företagets balansräkning för det aktuella året.

([76]) I enlighet med artikel 1.999 i lag nr 296 av den 27 december 2006 och artikel 1 e i lagdekret 430 av den 5 december 1997.

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

(60) I beslut 111/2007 föreskrivs en marknadsriskpremie på 4 %. Om en tjänst tillhandahålls på icke-exklusiva villkor ska operatören ersättas för den högre risk som detta förväntas innebära genom ett tillägg av ytterligare 2,5 % till marknadsriskpremien.

(61) I praktiken kan den ersättning som betalas till Caremar emellertid inte överskrida det ersättningstak på 29 869 832 euro ([78]) per år som anges i lag 166/2009 (se skäl 32). Även om det i lag 166/2009 fastställs ett tak för den årliga ersättning som betalas till alla företag inom Tirreniagruppen för tillhandahållande av sjötransporttjänster inom ramen för allmän trafikplikt, innehåller beslut 111/2007 vissa skyddsmekanismer som säkerställer att dessa operatörer kan täcka sina driftskostnader i tillräcklig utsträckning.

(62) Enligt beslut 111/2007 måste i synnerhet tjänsternas omfattning, de högsta priser som anges i avtalet om allmän trafik och den ersättning som faktiskt beviljas fastställas i förväg så att tjänsteleverantören garanteras full kostnadstäckning för samtliga kostnader för tillhandahållandet av tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse. 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.

(63) Om det under fullgörandet av den allmänna trafikplikten i efterhand framkommer att den beviljade ersättningen var lägre än vad som var nödvändigt för att täcka de stödberättigande driftskostnaderna, med hänsyn tagen till övriga intäkter, kunde företaget inte förlita sig på någon automatisk retroaktiv revidering av ersättningsbeloppet för den allmänna trafikplikten under den regleringsperiod som omfattades av avtalet och inte heller begära en sådan revidering, utan kunde endast begära att de behöriga italienska myndigheterna skulle vidta någon av följande åtgärder i framtiden: en minskning av omfattningen av den subventionerade verksamheten, alternativt en översyn av det sätt på vilket tjänsterna tillhandahålls (t.ex. vilka typer av fartyg som används), eller en ändring av den högsta tillåtna nivån på biljettpriserna.

(64) 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,

X är den faktiska årliga justering av pristaket som fastställs i avtalet och som är oförändrad under avtalets hela löptid.

(65) I beslut 111/2007 anges också att pristaket får justeras för att ta hänsyn till varierande bränslepriser baserat på offentligt tillgängliga standardpriser.

(66) När det gäller de årliga betalningarna fortsatte de principer som var tillämpliga under förlängningen av det ursprungliga avtalet (se skäl 52) att gälla under perioden 1 januari 2009–31 juli 2012.

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

3.2 **Privatiseringen av Caremar**

(67) Genom beslut nr 444 av den 9 augusti 2011 fastställde regionen Kampaniens regionalförvaltning genomförande-riktlinjer för det selektiva förfarandet ([79]) för privatiseringen av Caremar, och tilldelningen till Caremars köpare av ett avtal om allmän sjöcabotagetrafik för tillhandahållande av sjötransporttjänster under en period på nio år i utbyte mot ersättning för allmän trafikplikt.

(68) Genom genomförandedekret nr 202 av den 12 juli 2012 om fastställande av de preliminära förfarandena inledde regionen Kampanien det selektiva förfarandet, där det valda tilldelningskriteriet var bästa pris.

(69) Aviseringen om inledandet av förfarandet offentliggjordes den 17 juli 2012 i tillägget till *Europeiska unionens officiella tidning* och i *Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana* nr 86 av den 25 juli 2012, samt på regionen Kampaniens webbplats.

(70) Det fanns inga tekniska krav för tillgång till anbudsförfarandet. Även om det ursprungliga utkastet till anbudsinfordran för Caremar innehöll vissa tekniska och finansiella krav (dvs. förutbestämda volymer nautiska mil och omsättning inom sjöfartssektorn) som endast skulle ha gjort det möjligt för rederier att delta i anbudsförfarandet, ändrade de italienska myndigheterna efter skriftväxlingen mellan de italienska myndigheterna och kommissionen av den 26 oktober 2011, den 22 december 2011 och den 14 mars 2012 efter 2011 års beslut att inleda förfarandet den slutliga anbudsinfordran genom att utesluta de tekniska kriterierna från poängsättningen och ersätta dem med finansiella krav på tillräcklig ekonomisk och finansiell kapacitet, antingen genom att minst två finansinstitut bekräftade en ekonomisk och finansiell kapacitet på 6 miljoner euro eller nettotillgångar på minst 6 miljoner euro.

(71) När anbudsinfordran hade offentliggjorts och tidsfristen för inlämning av intresseanmälan löpt ut den 21 september 2012 hade tio parter uttryckt intresse för att delta i anbudsförfarandet (närmare bestämt Alilauro Gruson S.p.A. (*Aligruson*), Delcomar S.r.l., Moby, NLG, Palumbo Shipyard, Rifim, SNAV, TTT lines S.p.A, Vetor, Usticalines S.p.A.)

(72) Genom genomförandedekret nr 34 av den 21 februari 2013 godkände regionen Kampanien resultaten av undersökningen under förhandsurvalsfasen, vilket gjorde det möjligt för alla utom Vetor att delta i nästa etapp (budgivningsfasen).

(73) Genom genomförandedekret nr 78 av den 17 maj 2013 uppmanades de nio behöriga kandidaterna att lämna anbud ([80]). Inbjudan att lämna anbud innehöll det nya nioåriga avtal som skulle ingås mellan den vinnande anbudsgivaren och regionen Kampanien samt mer detaljerade upplysningar om upphandlingsförfarandet ([81]). I synnerhet angavs i inbjudan att tilldelningskriteriet skulle vara

([79]) Det selektiva anbudsförfarande som avses i artikel 55.6 i den italienska lagen om offentlig upphandling – lagdekret nr 163/2006 (*il Codice dei Contratti pubblici*) var en tvåstegsprocess där endast de aktörer som inbjöds att lämna anbud fick lämna anbud.

([80]) Genomförandedekret nr 78 av den 17 maj 2013 offentliggjordes i regionen Kampaniens officiella tidning nr 28 av den 27 maj 2013 samt på regionen Kampaniens webbplats. Samtidigt offentliggjorde regionen Kampanien på sin webbplats även förtydliganden rörande inbjudan att lämna anbud i form av svar på vanliga frågor.

([81]) Utöver det nya utkastet till nioårigt avtal som skulle undertecknas mellan den vinnande anbudsgivaren och regionen Kampanien omfattade denna information utkastet till avtal om försäljning av Caremar, utkastet till den affärsplansmodell som parterna måste följa för att presentera sitt anbud, ett utkast till anbudsmodell och ett utkast till modell för åtagandeförklaring som parterna kunde följa för att lämna sitt anbud samt de regler som skulle följas för tillträde till Caremars lokaler och datarummet). När det gäller förfarandet informerades parterna bland annat om tidpunkten och villkoren för i) tillgång till anbudsförfarandets datarum och till Caremars verksamhetslokaler, ii) inlämnande av anbud, iii) ställande av en garanti till stöd för erbjudandet, iv) tilldelning av anbudet (inklusive tilldelningskriteriet), v) möjligheten att begära förtydliganden om anbudet.

”det bästa pris som motsvarar den minsta skillnad som erhålls genom att från det ersättningsvärde som konkurrenten begär dra av det pris som erbjuds för köpet av aktierna till förmån för det lägsta (x) anbudet till följd av tillämpningen av följande formel:

$$X = (a - Da * 75\ \%) - 6$$

där

— *a* är ersättningsbeloppet för minimitjänsterna på grundval av den anbudsinfordran som avses i punkt 2.1 b,

— *Da * 75 %* är beloppet för den rabatt som erbjuds på grundval av anbudet multiplicerat med korrigeringsfaktorn för att ta hänsyn till den nioåriga fördelningen av denna minskning, och

— *6* är det aktiepris som avses i punkt 2.1 a avrundat uppåt.”

(74) När det gäller minimipriset för försäljningen av Caremar nämndes i inbjudan dessutom ett belopp på minst 6 000 000 euro ([82]), medan det maximala beloppet för ersättningen för allmän trafikplikt inte fick överstiga 19 839 226 euro per år under avtalets nioåriga löptid.

(75) Vid utgången av tidsfristen hade tre anbud mottagits från följande kandidater: i) den tillfälliga företagssammanslutningen SNAV/Rifim S.r.l. (*SNAV/Rifim*), ii) Aligruson, iii) TTT Lines S.p.A. i en tillfällig sammanslutning med partnerna Marittima S.r.l., Marworld och Davimar Eolia Navigazione S.r.l. Den sistnämnda kandidaten uteslöts slutligen av anbudskommittén eftersom den inte kunde ställa en lämplig finansiell garanti som säkerhet för sitt anbud.

(76) Den 4 oktober 2013 underrättade Marworld regionen Kampanien om ett överklagande till den regionala förvaltningsdomstolen för Kampanien som bland annat bestred beslutet om uteslutning.

(77) Genom genomförandedekret nr 178 av den 29 oktober 2013 bekräftade regionen Kampanien den rangordning som fastställts av anbudskommittén ([83]) (se nedan) på grundval av de numeriska värden som angetts i varje anbud och genom tillämpning av den formel som angavs i inbjudan (se skäl 73): SNAV/Rifim erbjöd 111 395 812 euro (inklusive 6 000 001 euro för förvärvet av Caremar), medan Aligruson erbjöd 128 556 568 euro (inklusive 6 000 060 euro för förvärvet av Caremar). På grund av sitt framgångsrika anbud i anbudsförfarandet vann SNAV/Rifim upphandlingen.

(78) Genom en dom av den 5 juni 2014 ogiltigförklarade regionen Kampaniens regionala förvaltningsdomstol tilldelningen av avtalet, eftersom ingen av de tre anbudssökandena borde ha inbjudits att delta i anbudsförfarandet. Regionen Kampanien överklagade denna dom. Genom en dom av den 10 februari 2015 ogiltigförklarade Italiens högsta förvaltningsdomstol domen från regionen Kampaniens regionala förvaltningsdomstol och bibehöll därför anbudskommitténs beslut.

([82]) Enligt de uppgifter som lämnats av Italien beräknades Caremars utropspris på 6 000 000 euro genom att man till värdet av företagets bokförda nettotillgångar den 31 december 2010 (dvs. 4 470 008 euro) lade till kapitalvinsterna för flottan och en allmän goodwillkomponent till följd av att Caremar var ett företag med egen sakkunskap och förankrad närvaro i territoriet, och att det var ett erkänt varumärke på den marknad där företaget var verksamt.

([83]) Denna rangordning hade offentliggjorts av anbudskommittén vid dess offentliga sammanträde den 29 juli 2013. Vid det tillfället meddelade anbudskommittén att det vinnande anbudet skulle ha skickats till den upphandlande myndigheten (dvs. regionen Kampanien) för verifiering. Genom genomförandedekret nr 130 av den 2 augusti 2012 beslutade regionen Kampanien att inleda det diskretionära kontrollförfarandet enligt artikel 86.3 i lagdekret nr 136/2006, och uppmanade anbudskommittén att bedöma lämpligheten i SNAV/Rifims anbud. Vid sitt möte den 16 och 27 september 2013 granskade anbudskommittén ingående de finansiella antaganden som låg till grund för SNAV/Rifims anbud och förklarade att anbudet var lämpligt och tillförlitligt. Anbudskommittén meddelade resultaten av kontrollförfarandet vid sitt offentliga möte den 16 oktober 2013, där den också bekräftade den rangordning som offentliggjordes den 29 juli 2013.

(79) Efter domen från regionen Kampaniens regionala förvaltningsdomstol, som bekräftade anbudskommitténs beslut att tilldela SNAV/Rifim anbudet, villkorade SNAV/Rifim genomförandet av anbudet med att regionen Kampanien måste bekräfta att Caremars ekonomiska villkor inte hade ändrats jämfört med dem som anbudsgivarna hade bedömt under anbudsförfarandet 2013. Efter att ha konstaterat att Caremars egna kapital den 31 december 2024 var 2 155 008 euro lägre än det egna kapital som förelåg när SNAV/Rifim lämnade sitt framgångsrika anbud beslutade regionen Kampanien att återställa Caremars egna kapital till den nivå som gällde i slutet av 2013. Genom regionalt beslut nr 316 av den 21 maj 2015 ([84]) beviljade regionen Kampanien Caremar 2 155 008 euro under förutsättning att den utvalda anbudsgivaren förvärvade företaget, så att Caremars ekonomiska situation återställdes till det värde som gällde vid tidpunkten då det framgångsrika anbudet lämnades för förvärvet av Caremar.

(80) Försäljningsavtalet mellan regionen Kampanien och SNAV/Rifim undertecknades den 16 juli 2015, och samma dag överfördes äganderätten till samtliga aktier i Caremar från regionen Kampanien till SNAV/Rifim till ett fast pris av 6 000 001 euro.

(81) Eftersom köparen var en kollektiv enhet såldes och köptes Caremars aktier av SNAV och Rifim, som solidariskt övertog alla avtalsförpliktelser. Närmare bestämt köpte SNAV
75 000 aktier och Rifim de återstående 75 000 aktierna, vilket motsvarar 50 % vardera av Caremars totala aktiekapital.

3.3 **Det nya avtalet om allmän trafik**

3.3.1 *Den allmänna trafikplikten*

(82) Den 16 juli 2015 undertecknade regionen Kampanien och Caremar det nya avtalet om allmän trafik för tillhandahållande av sjötransporttjänster. Detta avtal om allmän trafik har varit i kraft i nio år (dvs. till och med den 15 juli 2024).

(83) Den allmänna trafikplikt som ålagts Caremar (och därmed dess förvärvare SNAV/Rifim) avser tillhandahållande av reguljära sjötransporttjänster för passagerare och/eller passagerare, fordon (inklusive räddningsfordon) och postförsändelser, till förutbestämda taxor, med hjälp av färjor och snabbgående fartyg (vilket innebär TMV för kombinerad trafik eller bärplansbåt för enbart passagerare) i enlighet med de tidtabeller som anges i regionen Kampaniens regionalförvaltnings beslut nr 443 av den 9 augusti 2011 (tillhandahålls som bilaga D till det nya avtalet om allmän trafik), ändrat genom regionalförvaltningens beslut nr 857 av den 30 december 2011 (tillhandahålls som bilaga E till det nya avtalet om allmän trafik), och eventuella senare ändringar av dessa.

(84) När det gäller de sjöfartslinjer som ska trafikeras måste Caremar tillhandahålla sjötransporttjänster på följande åtta linjer enligt de tidtabeller som anges i bilagorna D och E till det nya avtalet om allmän trafik: Capri/Neapel, Capri/Sorrento, Ischia/Neapel, Ischia/Procida/Neapel, Ischia/Procida/Pozzuoli, Ischia/Procida, Procida/Pozzuoli och Procida/Neapel.

(85) De närmare uppgifterna om den allmänna trafikplikten när det gäller fartygstyp (färja, TMV, bärplansbåt), tidtabell och turtäthet (året runt/säsongsbunden) för varje linje är desamma som dem som tillämpades enligt det förlängda ursprungliga avtalet från och med den 16 januari 2012, såsom beskrivs i skäl 39.

(86) Enligt artikel 8.4 d i det nya avtalet om allmän trafik måste Caremar uppfylla den allmänna trafikplikten i enlighet med kraven på kontinuitet och turtäthet, regelbundenhet och punktlighet. I artikel 8.4 l klargjordes att det alltid var nödvändigt att säkerställa att dessa skyldigheter fullgjordes, även under den period då fartygen genomgick normal och extraordinär renovering.

([84]) Offentliggjort i regionen Kampaniens officiella tidning nr 35 av den 8 juni 2015. Detta beslut bekräftades genom presidentdekret nr 116 av den 15 juli 2015, som offentliggjordes i regionen Kampaniens officiella tidning nr 45 av den 20 juli 2015.

(87) Enligt artikel 8.4 c i det nya avtalet om allmän trafik måste Caremar, när det gäller förbindelser för kombinerad trafik, prioritera transporten av postförsändelser (inom gränsen på 12 löpmeter) om så krävs av tillhandahållaren av samhällsomfattande posttjänster. Enligt artikel 9 i det nya avtalet om allmän trafik är Caremar dessutom skyldigt att på regionen Kampaniens begäran tillhandahålla upp till tio ytterligare resor per år för att tillgodose extraordinära behov av allmännyttiga tjänster.

(88) När det gäller antalet, typen och kapaciteten för de fartyg som ska användas på de linjer som trafikeras är Caremar enligt artikel 8.1, artikel 8.4 m och artikel 8.5 i det nya avtalet om allmän trafik skyldigt att använda minst sju av de fartyg som anges i bilaga H till avtalet (eller fartyg av motsvarande antal, tekniska egenskaper, kapacitet och komfort), och att alltid garantera tillgången till ett reservfartyg med de egenskaper som anges i nämnda bilaga H. Dessutom är Caremar skyldigt att alltid garantera effektiviteten hos de fartyg som anges i bilaga H ([85]).

(89) När det gäller biljettpriserna måste Caremar enligt artikel 8.4 e och artikel 13 i det nya avtalet om allmän trafik följa de taxor som fastställs i regionalförvaltningens beslut nr 183 av den 29 april 2011 och regionalförvaltningens beslut nr 67 av den 7 mars 2013, vilka tillhandahålls som bilagorna B och C till avtalet om allmän trafik, och eventuella senare ändringar av dessa. Caremar får årligen begära att regionen Kampanien justerar taxorna i enlighet med inflationen, men regionen Kampanien kan besluta att inte bevilja den begärda justeringen eller att upphäva en redan beviljad justering ([86]). Enligt artikel 8.4 b måste Caremar dessutom kostnadsfritt tillhandahålla akut transport av ambulanspatienter från den nationella hälso- och sjukvården.

(90) När det gäller tjänstens kvalitet måste Caremar enligt artikel 8.4 v i det nya avtalet om allmän trafik uppfylla de kvalitetsnormer som fastställs i artikel 11 i det nya avtalet om allmän trafik när det gäller punktlighet, resekomfort och information till användarna enligt bilaga O till det nya avtalet om allmän trafik, där det också anges vilka sanktioner som ska påföras om dessa normer inte uppfylls. Enligt artikel 8.4 f ska Caremar dessutom uppfylla de kvalitetsnivåer som regionen Kampanien fastställt i *Carta di Servizio*, som antogs genom regionalförvaltningens beslut nr 3 av den 16 mars 2012.

(91) Utöver de sanktioner som fastställs i bilaga O för underlåtenhet att uppfylla de minimikvalitetsnormer som anges i artikel 11 i det nya avtalet om allmän trafik innehåller artikel 25 i det nya avtalet om allmän trafik ytterligare sanktioner för underlåtenhet att fullgöra den allmänna trafikplikt som ålagts Caremar (t.ex. skyldigheterna rörande kontinuitet och regelbundenhet ([87]), punktlighet ([88]), taxor ([89])) såvida Caremar inte bevisar att underlåtenheten inte kan tillskrivas Caremar på grund av force majeure.

([85]) Artikel 8.4 m i det nya avtalet om allmän trafik.

([86]) Artikel 13.4 och 13.5 i det nya avtalet om allmän trafik.

([87]) I artikel 25.1 A i det nya avtalet om allmän trafik fastställs till exempel en straffavgift på 80 euro/sjömil för varje resa som inte genomförs, och en extra straffavgift på 5 000 euro föreskrivs om underlåtenheten att genomföra samma resa inträffar mer än sju gånger på en månad. Om Caremar under en tremånadersperiod vid fler än sju tillfällen per månad underlåter att genomföra samma resa två gånger, upphävs tilldelningen av avtalet om allmän trafik.

([88]) I artikel 25.1 B i det nya avtalet om allmän trafik fastställs till exempel en straffavgift på 150 euro för varje missat motiverat meddelande inom 24 timmar om förseningar på över 30 minuter. För varje försening på mer än 30 minuter är straffavgiften 500 euro om förseningen gäller en resa som redan hade försenats med mer än 30 minuter under samma månad.

([89]) I artikel 25.1 I i det nya avtalet om allmän trafik föreskrivs till exempel en straffavgift på 1 500 euro om två skriftliga klagomål mottas under en tremånadersperiod rörande överträdelser av taxor, och straffavgiften höjs till 5 000 euro i händelse av ett tredje klagomål inom samma tremånadersperiod.

3.3.2 *Ersättningen*

(92) Den årliga grundersättningen på grundval av anbudsförfarandet för ersättning enligt det nya avtalet om fullgörande av allmän trafikplikt på de sjöfartslinjer som anges i skäl 84 fastställdes av regionen Kampanien till 178 553 034 under den nioåriga avtalsperioden (19 839 226 euro per år), med förbehåll för en revidering nedåt. Det belopp som erbjöds av SNAV/Rifim och som fastställdes som resultat till följd av upphandlingen uppgick till 97 010 073 euro (10 778 897 euro per år ([90])) med en rabatt på 81 542 961 euro under den nioåriga avtalsperioden. För perioden 16 juli 2015–31 december 2015 fastställdes ersättningen till 4 940 347,79 euro ([91]).

(93) Enligt artikel 16 i det nya avtalet om allmän trafik kvantifieras ersättningen för allmän trafikplikt på grundval av den metod som anges i beslut 111/2007 ([92]), enligt vilken ersättningen inte kan överstiga vad som är nödvändigt för att täcka nettokostnaderna för fullgörandet av den allmänna trafikplikten (ekonomisk-finansiell balans), inklusive en rimlig vinst (se skälen 55–66).

(94) Enligt artikel 17 i det nya avtalet om allmän trafik ska parterna i enlighet med stabilitetskriterierna i beslut 111/2007 vart tredje år kontrollera villkoren för avtalets ekonomiska jämvikt. Vid avvikelser från denna avtalsmässiga jämvikt (t.ex. vid underkompensation med mer än 5 % av den totala ersättningen) föreskrivs i artikel 17 i det nya avtalet om allmän trafik en ombalanseringsmekanism som utvärderar alla parametrar som är kopplade till betalningen av ersättningen. Om ersättningsbeloppet visar sig vara otillräckligt för att täcka driftskostnaderna för tillhandahållandet av tjänsten, möjliggör det nya avtalet om allmän trafik en översyn av de viktigaste parametrarna för ersättningen, dvs. biljettprissystemet, en minskning av omfattningen av de allmännyttiga tjänster som erbjuds eller av företagets materiella tillgångar för tillhandahållandet av tjänsterna. I händelse av överkompensation måste regionen Kampanien minska den ersättning som betalas ut för nästa tillsynsperiod, och återkräva den överkompensation som redan betalats ut (se artiklarna 17.4 och 18).

(95) Ersättningen betalas ut årligen i tre delbetalningar: en första utbetalning i form av ett förskott görs senast den 30 april varje år, motsvarande 70 % av den ersättning som betalades ut föregående år, en andra utbetalning görs senast den 30 september och motsvarar 20 % av ersättningen, och återstående belopp, minus avdrag och straffavgifter, betalas senast den 31 januari påföljande år ([93]).

(96) Enligt artikel 18 i det nya avtalet om allmän trafik ska eventuell överkompensation återbetalas till regionen Kampanien inom 30 dagar från det att regionen Kampanien har begärt detta. Under perioden 16 juli 2015–31 december 2017 fastställdes genom kontrollförfarandet att det förekom en överkompensation på 835 057 euro, som återbetalades till regionen Kampanien. Under perioden 1 januari 2018–31 december 2021 minskades den årliga ersättningen på 10 778 897 euro till 9 093 983 euro till följd av kontrollförfarandet för perioden till och med den 31 december 2017. På grundval av tillgängliga räkenskaper fastställdes genom kontrollförfarandet för åren 2018–2021 en överkompensation på 1 389 811 euro, som återbetalades till regionen Kampanien.

(97) Enligt artikel 20 i det nya avtalet om allmän trafik har regionen Kampanien tillsynsbefogenheter över avtalet och övervakar dess korrekta genomförande, tillräckligheten och kvaliteten hos operatörens tillgångar, efterlevnaden av rättsliga skyldigheter och uppnåendet av kvalitetsmålen under fullgörandet av den allmänna trafikplikten.

([90]) Enligt artikel 16.2 i det nya avtalet om allmän trafik får ”den ersättning som avses ovan inte överstiga 10 778 897 euro per kalenderår under detta tjänsteavtals löptid, utöver mervärdesskatt, avrundad nedåt i anbudet.”

([91]) Artikel 16.3 i det nya avtalet om allmän trafik.

([92]) Artikel 16.1 i det nya avtalet om allmän trafik.

([93]) Artikel 16.5 i det nya avtalet om allmän trafik. I artikel 16.6 i det nya avtalet om allmän trafik anges att ersättningen för perioden 16 juli 2015–31 december 2015 ska betalas i två delbetalningar: en första delbetalning utgörande 70 % senast den 15 augusti 2015 och en andra delbetalning utgörande 30 % senast den 31 januari 2016.

(98) Efter den regelbundna översynen av avtalets ekonomiska jämvikt enligt artikel 17 minskade regionen Kampanien den ersättning som fastställts i förväg på grundval av anbudsförfarandet (10 778 897 euro) till 9 093 983 euro för perioden 2018–2021 och ytterligare till 9 087 149 euro för perioden 2022–2024. Tabell 2 visar den ersättning som fastställts i förväg och den ersättning som faktiskt betalats ut till Caremar för perioden augusti 2015–2021.

Tabell 2

Ersättning som fastställts och betalats ut till Caremar inom ramen för det nya avtalet om allmän trafik 2015–2021

(euro)

År	Fastställd ersättning	Utbetald ersättning
2015 (från och med juli 2015)	10 778 897	**4 961 000**
2016	10 778 897	**10 778 000**
2017	10 778 897	**10 778 897**
2018	9 093 983	**10 363 306**
2019	9 093 983	**8 462 289**
2020	9 093 983	**10 365 064**
2021	9 093 983	**8 593 982**

3.4 Förtöjningsprioriteringen

(99) I artikel 19ter.21 i lagdekret 135/2009, omvandlat till lag 166/2009, fastställs att företagen i den tidigare Tirreniagruppen, inbegripet Caremar, i syfte att säkerställa den territoriella kontinuiteten med öarna och fullgöra den allmänna trafikplikten, skulle få behålla de förtöjningstider som de redan tilldelats och prioriteringen vid tilldelning av 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.

3.5 De åtgärder som fastställs i lag 163/2010

(100) Genom lag 163/2010 gavs företagen i den tidigare Tirreniagruppen, inbegripet Caremar, möjlighet att tillfälligt utnyttja de ekonomiska medel som redan avsatts ([94]) för upprustning och modernisering av fartygsflottan till att i stället täcka nya 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 ([95]).

(101) Närmare bestämt hade 23 750 000 euro från två kreditfaciliteter ([96]) avsatts för att bekosta upprustningen av hela Tirreniagruppens fartygsflotta. Caremar använde sig av dessa kreditfaciliteter för att uppgradera sina fartyg.

([94]) I enlighet med artikel 19.13a i lagdekret nr 78 av den 1 juli 2009, omvandlat till lag nr 102 av den 3 augusti 2009 (*lag 102/2009*), och artikel 19ter.19 i lag 166/2009.

([95]) Dessa säkerhetsnormer beskrevs sedan närmare i rådets direktiv 98/18/EG av den 17 mars 1998 om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerarfartyg (EGT L 144, 15.5.1998, s. 1), införlivat genom lagstiftningsdekret nr 45 av den 4 februari 2000, Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/24/EG av den 14 april 2003 om ändring av rådets direktiv 98/18/EG om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerarfartyg (EUT L 123, 17.5.2003, s. 18), införlivat genom lagstiftningsdekret nr 52 av den 8 mars 2005 och Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/25/EG av den 14 april 2003 om särskilda stabilitetskrav för ro-ro-passagerarfartyg (EUT L 123, 17.5.2003, s. 22), införlivat genom lagstiftningsdekret nr 65 av den 14 mars 2005.

([96]) Alla medel (dvs. 7 000 000 euro) som tillhandahållits genom artikel 19ter.19 i lagdekret 166/2009, samt 16 750 000 euro av de medel som tillhandahållits genom lag 102/2009.

(102) I artikel 1 i lag 163/2010 fastställdes dessutom följande:

a) Artikel 19ter i lagdekret 135/2009, efter ändringar omvandlat till lag 166/2009, ändras genom införandet av punkt 24bis. Enligt denna punkt ska alla officiella handlingar och verksamheter för genomförandet av bestämmelserna i punkterna 1–15 i artikel 19ter i lag 166/2009 vara undantagna från skatteplikt. Dessa punkter rör liberaliseringen av sektorn för sjöfartscabotage genom privatisering av Tirreniagruppen, inbegripet det förberedande steget i denna liberalisering, dvs. överföringen av de regionala företagen till respektive region.

b) 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) ([97]) i enlighet med beslut nr 1 från *Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica* av den 6 mars 2009 ([98]).

4. ÖVERTRÄDELSEFÖRFARANDE Nr 2007/4609

(103) Med anledning av tidigare utbyten 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 linjer 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.

(104) 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:

a) Italien konstaterade att förlängningen av det ursprungliga avtalet till den 31 december 2009 var nödvändig för att liberalisera sektorn för sjöfartscabotage i Italien genom privatisering av Tirreniagruppen.

b) 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.

c) 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 erinrade vidare om att 2009 års rationalisering kompletterade tidigare insatser (2004, 2006 och 2008) för att minska omfattningen av den trafik som Tirreniagruppen bedrev.

d) Målen var att i) upprätthålla de förbindelser som krävs för att säkerställa den territoriella kontinuiteten med och mellan öarna och fastlandet samt rätten till hälsa, studier och mobilitet, ii) rationalisera de förbindelser där det fanns privata operatörer som tillhandahöll samma förbindelser under samma tidsperioder och med liknande garantier för kvalitet och kontinuitet, iii) rationalisera sommar- och höghastighetsförbindelser som endast tillhandahåller persontransporter.

e) I skrivelsen gav Italien en översikt över de linjer som under 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.

([97]) 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.

([98]) *Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana* nr 137 av den 16 juni 2009.

(105) 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 att kriteriet om icke-diskriminering av rederier inom unionen enligt rådets förordning (EEG) nr 3577/92 följdes ([99]). Kommissionen konstaterade att förordning (EEG) nr 3577/92 inte innehåller några krav på att medlemsstaterna ska privatisera sina sjötransportföretag utan enbart på liberalisering av denna särskilda marknad.

(106) Den 29 januari 2010 ([100]) skickade kommissionen en formell underrättelse avseende felaktigt genomförande av förordning (EEG) nr 3577/92. 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 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.

(107) Samma dag men i ett annat sammanhang 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 förordning (EEG) nr 3577/92 och inte frågor om statligt stöd. Mot denna bakgrund uppgav generaldirektören att den motivering som getts angående vissa linjer var tillräcklig för att undanröja vissa av de tveksamheter som uttryckts tidigare. Generaldirektören erinrade om att avtal om allmän trafik bara kan omfatta linjer för vilka det föreligger ett marknadsmisslyckande.

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

(109) Den 10 september 2010 informerade Italien kommissionen om att det konkurrensutsatta förfarandet för bland annat de linjer till Pontinska öarna som vid den tiden trafikerades av Caremar hade försenats. Genom lag 163/2010 förlängdes därefter det ursprungliga avtalet fram till avslutandet av privatiseringsprocessen för Tirrenia och Siremar (se även skäl 33).

(110) 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).

(111) Den 21 juni 2012 antog kommissionen ett motiverat yttrande angående förlängningen av den allmänna trafikplikt som anförtrotts 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 ([101]) 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 ett avtal om allmän trafik avseende det sjöfartscabotage som bedrevs av bland annat Caremar. Dessa avtal hade förlängts automatiskt på obestämd tid, vilket förhindrade andra rederier i unionen från att konkurrera om tilldelningen av avtalen.

([99]) 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).

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

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

(112) 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*. Anbudsinfordran för Caremar offentliggjordes den 20 juli 2012 och för Laziomar den 1 augusti 2012.

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

(114) Den 16 juli 2015 övertog SNAV-Rifim äganderätten till Caremar, som tilldelades ett nioårigt avtal om allmän trafik.

(115) 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.

5. SKÄLEN FÖR ATT INLEDA OCH UTVIDGA FÖRFARANDET

5.1 Ersättningen för tillhandahållandet av sjötransporttjänster under perioden 1 januari 2009–31 juli 2012

5.1.1 *Förekomsten av stöd*

(116) I 2011 års beslut att inleda förfarandet intog kommissionen preliminärt ståndpunkten att definitionen av skyldigheterna avseende den allmänna trafikplikten inte var tillräckligt tydlig och att kommissionen därför inte kunde komma till någon definitiv slutsats om huruvida den innehöll uppenbara fel. I synnerhet hade kommissionen inte någon fullständig uppfattning om de faktiska skyldigheter som ålagts Caremar för trafikeringen av linjerna i Neapelbukten och till Pontinska öarna jämfört med de tjänster som konkurrenterna erbjöd på en del av dessa linjer (se skälen 194, 203, 205 och 208 i 2011 års beslut att inleda förfarandet). När det gäller linjerna i Neapelbukten hyste kommissionen dessutom tvivel om huruvida det var berättigat att betrakta tillgängligheten i öhamnarna nattetid som en verkligt allmännyttig tjänst, och uppmanade de italienska myndigheterna att ange om vissa sjukdomstillstånd inte skulle medge helikoptertransport och att tillhandahålla information om tillgången till och kapaciteten hos alternativa medicinska transporttjänster (se skäl 206 i 2011 års beslut att inleda förfarandet).

(117) Kommissionen intog preliminärt ståndpunkten att det andra kriteriet i Altmarkdomen ([102]) uppfylldes eftersom parametrarna för beräkningen av ersättningen hade fastställts på förhand och i enlighet med kraven på insyn (se skäl 239 i 2011 års beslut att inleda förfarandet). Kommissionen konstaterade i skäl 240 i 2011 års beslut att inleda förfarandet att dessa parametrar beskrevs i det ursprungliga avtalet (för ersättningen för år 2009) och i beslut 111/2007 (för ersättningen från och med 2010).

(118) Kommissionen ansåg emellertid att det tredje kriteriet i Altmarkdomen inte tycktes vara uppfyllt och att operatörerna kunde ha överkompenserats för tillhandahållandet av de allmännyttiga tjänsterna (se skäl 244 i 2011 års beslut att inleda förfarandet). 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 (se skäl 245 i 2011 års beslut att inleda förfarandet). Kommissionen betvivlade likaledes att riskpremien på 6,5 %, som gäller från och med 2010, återspeglade en lämplig risknivå med tanke på att Caremar vid första påseendet inte tycktes påta sig de risker som normalt följer av tillhandahållandet av sådana tjänster (se skäl 247 i 2011 års beslut att inleda förfarandet).

([102]) Dom av den 24 juli 2003, Altmark Trans GmbH och Regierungspräsidium Magdeburg/Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH och Oberbundesanwalt beim Bundesverwaltungsgericht, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415.

(119) Kommissionen intog även den preliminära ståndpunkten att det fjärde Altmarkkriteriet inte var uppfyllt eftersom förlängningen av det ursprungliga avtalet inte hade varit föremål för något anbudsförfarande (se skäl 249 i 2011 års beslut att inleda förfarandet). Kommissionen noterade dessutom att den inte hade mottagit några bevis till stöd för argumentet att Caremar rent faktiskt tillhandahöll tjänsterna till den lägsta kostnaden för det allmänna (se skäl 251 i 2011 års beslut att inleda förfarandet).

(120) I 2011 års beslut att inleda förfarandet drog kommissionen därför den preliminära slutsatsen att den ersättning för allmän trafikplikt som betalats till operatörerna under förlängningen av det ursprungliga avtalet utgjorde statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget (se skäl 255 i 2011 års beslut att inleda förfarandet). Kommissionen ansåg dessutom att detta stöd borde betraktas som nytt stöd (se skäl 257 i 2011 års beslut att inleda förfarandet).

(121) I 2012 års beslut att utvidga förfarandet uttryckte kommissionen samma tvivel även när det gäller den ersättning som beviljades Caremar från och med januari 2012 fram till privatiseringen (se skälen 42, 180 och 181 i 2012 års beslut att utvidga förfarandet).

5.1.2 *Förenlighet*

(122) I 2011 års beslut att inleda förfarandet ansåg kommissionen preliminärt att ersättningen för allmän trafikplikt för åren 2009, 2010 och 2011 inte omfattades av vare sig kommissionens beslut 2005/842/EG ([103]) eller gemenskapens rambestämmelser för statligt stöd i form av ersättning för offentliga tjänster ([104]) (*2005 års rambestämmelser om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse*). 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 (se skäl 315 i 2011 års beslut att inleda förfarandet).

(123) I 2012 års beslut att utvidga förfarandet noterade kommissionen att ett nytt paket med bestämmelser om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse, som bestod av kommissionens beslut 2012/21/EU ([105]) och 2011 års rambestämmelser om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse, hade trätt i kraft den 31 januari 2012. Kommissionen intog dock den preliminära ståndpunkten att ersättningen för allmän trafikplikt inom ramen för förlängningen av det ursprungliga avtalet inte kunde anses vara förenlig med den inre marknaden och undantas från anmälningsskyldigheten enligt beslut 2012/21/EU, eftersom denna förlängning inte var förenlig med artikel 4 i förordning (EEG) nr 3577/92, där det anges att när en medlemsstat ingår avtal om allmän trafik eller ålägger ett rederi allmän trafikplikt ska detta ske på icke-diskriminerande grund med hänsyn till alla rederier inom gemenskapen (se skäl 256 i 2012 års beslut att utvidga förfarandet). Kommissionen uteslöt inte att den ersättning för allmän trafikplikt som beviljades enligt det förlängda ursprungliga avtalet i princip kunde omfattas av rambestämmelserna om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse (se skäl 258 i 2012 års beslut att utvidga förfarandet), men kommissionen hade inte tillräcklig information för att kunna dra denna slutsats (se skäl 267 i 2012 års beslut att utvidga förfarandet).

5.2 **Privatiseringen av Caremar**

(124) I 2012 års beslut att utvidga förfarandet uttryckte kommissionen tvivel om huruvida anbudsförfarandet för försäljningen av Caremar hade varit tillräckligt transparent och villkorslöst för att säkerställa att försäljningen skedde till marknadspris (se skäl 242 i 2012 års beslut att utvidga förfarandet). Kommissionen ansåg särskilt att försäljningen av Caremars verksamhet jämte tilldelningen av det nya avtalet om allmän trafik kunde ha begränsat antalet anbudsgivare eller påverkat försäljningspriset (se skäl 243 i 2012 års beslut att utvidga förfarandet).

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

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

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

(125) Kommissionen ansåg också, på grundval av de uppgifter som fanns tillgängliga när den utfärdade 2012 års beslut att utvidga förfarandet, att eventuellt stöd som kunde ha beviljats under privatiseringsprocessen var oförenligt (se skäl 305 i 2012 års beslut att utvidga förfarandet).

5.3 **Det nya avtalet om allmän trafik**

5.3.1 *Förekomsten av stöd*

(126) I 2012 års beslut att utvidga förfarandet intog kommissionen den preliminära ståndpunkten att den ersättning som betalades till Caremar 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 eftersom i) det på åtminstone vissa av de linjer som trafikerades av Caremar 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 beslut 111/2007 tycktes ha lett till att operatören hade överkompenserats för att tillhandahålla den allmännyttiga tjänsten av samma skäl som angavs i 2011 års beslut att inleda förfarandet, 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 Caremar. Kommissionen ansåg att om avtalet om allmän trafik hade sålts via ett anbudsförfarande utan detta köpkrav kunde det ha lett till en lägre kostnad för det allmänna.

5.3.2 *Förenlighet*

(127) Med avseende på förenligheten av ersättningen till Caremar konstaterade kommissionen i 2012 års beslut att utvidga förfarandet, på grundval av de uppgifter som de italienska myndigheterna inkommit med, att beslut 2012/21/EU inte föreföll vara tillämpligt. I vilket fall som helst kunde kommissionen inte dra någon slutsats om tillämpningen av beslut 2012/21/EU eftersom det undertecknade avtalet i det skedet inte hade tillhandahållits (se skäl 283 i 2012 års beslut att utvidga förfarandet). Kommissionen erhöll inga uppgifter (t.ex. antal transporterade passagerare under de två åren före tilldelningen) för att kunna granska de återstående förenlighetsvillkoren i beslut 2012/21/EU. Kommissionen bedömde då stödet på grundval av 2011 års rambestämmelser om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse, men fann att den hyste tvivel om huruvida villkoren för förenlighet i dessa rambestämmelser var uppfyllda, särskilt när det gäller förekomsten av en verklig tjänst av allmänt ekonomiskt intresse på alla linjer samt nivån på den rimliga vinst som beviljats Caremar (se skälen 298 och 300 i 2012 års beslut att utvidga förfarandet).

5.4 **Förtöjningsprioriteringen**

(128) I 2011 års beslut att inleda förfarandet intog kommissionen den preliminära ståndpunkten att förtöjningsprioriteringen, i den mån det inte utgick någon ersättning för den, är en regelbaserad fördel som inte innefattar någon överföring av statliga medel och därför inte kan utgöra statligt stöd (se skäl 278 i 2011 års beslut att inleda förfarandet). Om det utgick ersättning för förtöjningsprioriteringen ansåg kommissionen att åtgärden, i den mån Caremar 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 av allmänt ekonomiskt intresse (se skäl 279 i 2011 års beslut att inleda förfarandet). Kommissionen uppmanade dock Italien och tredje parter att lämna ytterligare uppgifter om denna åtgärd (se skäl 280 i 2011 års beslut att inleda förfarandet).

(129) 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 (se skäl 319 i 2011 års beslut att inleda förfarandet).

5.5 De åtgärder som fastställs i lag 163/2010

(130) I skäl 289 i 2011 års beslut att inleda förfarandet intog kommissionen den preliminära ståndpunkten att alla åtgärder som fastställdes i lag 163/2010 utgjorde statligt stöd till förmån för företagen i den tidigare Tirreniagruppen, inbegripet Tirrenia. Dessa inbegrep i) möjligheten att för likviditetsändamål utnyttja de medel som öronmärkts för upprustning av fartygen, ii) skattebefrielserna i samband med privatiseringsprocessen, iii) möjligheten att utnyttja medel från FAS. Kommissionen uppmanade Italien att tydliggöra om och på vilket sätt var och en av dessa åtgärder var nödvändiga för att tillhandahålla den allmännyttiga tjänsten.

(131) Kommissionen intog även den preliminära ståndpunkten att dessa åtgärder sannolikt utgjorde driftsstöd som minskade de kostnader som Caremar, 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 (se skäl 320 i 2011 års beslut att inleda förfarandet).

6. SYNPUNKTER FRÅN CAREMAR

6.1 Rörande den allmänna trafikplikten och konkurrenssituationen

(132) Caremar hävdar att den allmänna trafikplikten definierades exakt i regionen Kampaniens rättsakter och att regionen Kampaniens definition av den allmänna trafikplikt som ålagts Caremar vederbörligen hade beaktat konkurrensmiljön för de sjöfartstjänster som tillhandahölls i Neapelbukten och lokalbefolkningens behov av sjötransporter.

(133) Enligt Caremar föreskrivs definitionen av den allmänna trafikplikt som ålagts Caremar i det ursprungliga avtalet, femårsplanerna och förtöjningsramarna (*quadri accosti*), som godkänts och offentliggjorts av regionen Kampanien, på ett sätt som anpassar erbjudandet till användarnas efterfrågan. När det gäller nivån på de tjänster som krävs noterade Caremar att den allmänna trafikplikten inte bara gällde den linje som skulle trafikeras, utan att den innehöll ett antal skyldigheter avseende avgångarnas kontinuitet och turtäthet, regelbundenhet och punktlighet, biljettpriser och andra krav rörande kapaciteten och egenskaperna hos de fartyg som skulle användas, och att dessa skyldigheter därmed återspeglade ett verkligt behov av allmännyttiga tjänster.

(134) Caremar tillhandahöll detaljerad information om de olika sjöfartslinjerna för att visa att företaget bedrev trafik i enlighet med särskilda krav som var utformade för att uppfylla förpliktelserna om allmän trafik (t.ex. skyldigheten att trafikera den första avresan till fastlandet på morgonen, vilket därmed innebar att fartygen måste stanna kvar på ön över natten, med extrakostnader som följd), och att företagets roll därigenom särskildes i förhållande till dess konkurrenter. Caremar förklarade att Caremars besättning, för att säkerställa dessa skyldigheter, är i tjänst under sammanlagt 16 timmar per dag (det högsta antal som tillåts enligt den tillämpliga lagstiftningen) per fartyg.

(135) När det gäller konkurrenssituationen i Neapelbukten och till Pontinska öarna uppgav Caremar att man alltid har varit den enda operatör som har kunnat erbjuda en regelbunden och tillförlitlig sjötransporttjänst i syfte att säkerställa en sömlös förbindelse mellan öarna och fastlandet. Caremar påpekade att man spelar en viktig roll för att säkerställa efterlevnaden av principen om territoriell kontinuitet, eftersom marknadskrafterna på egen hand aldrig har kunnat uppfylla ösamhällenas förväntningar och behov av regelbundna och direkta tjänster som säkerställer förbindelserna mellan öarna och fastlandet. Enligt Caremar beror detta på att Neapelbukten kännetecknas av ett antal mycket tätbefolkade öar, vilket oundvikligen påverkar den dagliga efterfrågan på regelbunden konnektivitet (t.ex. för yrkes- eller utbildningsändamål).

6.2 Om förenligheten hos det ursprungliga avtalets förlängning med Altmarkkriterierna

(136) Caremar hävdar att den ersättning som erhölls under förlängningen av det ursprungliga avtalet inte utgör statligt stöd eftersom de fyra kumulativa villkoren i Altmarkdomen är uppfyllda.

(137) När det gäller det första Altmarkkriteriet hävdar Caremar att man har fått i uppdrag att fullgöra en klart definierad allmän trafikplikt och att det första kriteriet därför är uppfyllt (se synpunkterna i avsnitt 6.1).

(138) När det gäller det andra Altmarkkriteriet påminner Caremar om att kriterierna för beräkning av ersättningen har fastställts i förväg (dvs. i det ursprungliga avtalet och i beslut 111/2007) på ett objektivt och öppet sätt, och att det andra Altmarkkriteriet därför också är uppfyllt.

(139) När det gäller det tredje Altmarkkriteriet hävdar Caremar att den ersättning som tillhandahölls under förlängningsperioden inte överskred vad som var nödvändigt för att täcka de merkostnader som tjänsten medförde, med hänsyn till de intäkter som därvid skulle ha erhållits och en rimlig vinst, och att det tredje Altmarkkriteriet därmed är uppfyllt. Som svar på kommissionens tvivel avseende att Caremar sedan 2010 har överkompenserats för fullgörandet av den allmänna trafikplikten hävdar Caremar att den ersättning som betalats ut inte var tillräcklig för att täcka kostnaderna för fullgörandet av den allmänna trafikplikten och att någon vinstmarginal inte heller beviljades.

(140) När det slutligen gäller det fjärde Altmarkkriteriet konstaterar Caremar att ersättningen, i avsaknad av ett offentligt anbudsförfarande, fastställdes på grundval av en analys av kostnaderna för ett effektivt företag (t.ex. helt avskrivna fartygskostnader, optimering av förhållandet mellan besättning och utförande, bibehållande av de lägsta priserna trots ökade bränslekostnader).

6.3 Om huruvida förlängningen av det ursprungliga avtalet är förenlig med artikel 106.2 i EUF-fördraget

(141) Enligt Caremar måste tre kumulativa villkor vara uppfyllda vid bedömningen av förenligheten, såsom anges i skäl 308 i 2011 års beslut att inleda förfarandet:

a) Tjänsterna måste utgöra en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse.

b) Staten måste på lämpligt sätt anförtro tjänsterna åt stödmottagaren.

c) Ersättningen måste stå i proportion till de kostnader som tillhandahållandet av tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse medför.

(142) När det gäller det första villkoret förklarar Caremar att tjänsterna utförs i enlighet med särskilda offentliga krav och därmed säkerställer den territoriella kontinuiteten (se synpunkterna i avsnitt 6.1).

(143) När det gäller det andra villkoret vidhåller Caremar att man utför de sjöfartstjänster som man anförtrotts genom det ursprungliga avtalet, som i detalj fastställer den allmänna trafikplikt som ålagts Caremar.

(144) När det slutligen gäller proportionalitetsvillkoret upprepar Caremar att man har underkompenserats, till exempel under 2010 och 2011, vilket framgår av företagets räkenskaper.

6.4 Om förtöjningsprioriteringen

(145) Caremar hävdar att beviljandet av förtöjningsprioriteringen inte ger någon ekonomisk fördel och att denna åtgärd därför inte kan betraktas som statligt stöd. Caremar betonar vidare att man endast använder förtöjningsprioriteringen för att fullgöra sina skyldigheter enligt avtalet om allmän trafik.

6.5 Om de åtgärder som fastställs i lag 163/2010

(146) När det gäller de finansiella stödåtgärder som beviljats Caremar enligt lag 163/2010 bekräftar Caremar att man tilldelades 2 115 000 euro enbart i syfte att modernisera sin flotta. Caremar hävdar därför att de åtgärder som föreskrivs i lag 163/2010 inte utgör statligt stöd till Caremar eftersom de är nödvändiga för att finansiera den allmänna trafikplikt som anförtrotts Caremar.

7. SYNPUNKTER FRÅN CAREMARS KONKURRENTER

7.1 Synpunkter från Medmar

7.1.1 *Rörande den allmänna trafikplikten och konkurrenssituationen*

(147) Medmar påpekade att de statliga stödåtgärder som omfattas av 2011 års beslut att inleda förfarandet och marknadsvillkoren fortfarande är desamma som de stödåtgärder som omfattas av beslut 2005/163/EG. Dessa statliga stödåtgärder avser a) den ersättning som varje år beviljas Caremar för driften av linjen Neapel/Capri, för vilken det i beslut 2005/163/EG föreskrevs att alla bidrag till Caremar skulle återkrävas, och b) den ersättning som varje år beviljas Caremar för trafiken på linjen Ischia/Procida, för vilken Italien genom beslut 2005/163/EG ålades att begränsa antalet förbindelser som trafikerades av Caremar och att endast ersätta Caremars nettodriftsförluster. Enligt Medmar fattades beslut 2005/163/EG eftersom den privata sektorn kunde erbjuda tjänster som var jämförbara med dem som erbjöds av Caremar, med jämförbara tillgångar.

(148) Medmar noterade att regionen Kampanien anförtrodde både Caremar och Medmar med fullgörandet av allmän trafikplikt för driften av förbindelserna Ischia/Procida, Procida/Neapel och Ischia/Procida/Pozzuoli. Till skillnad från Caremar fick Medmar dock ingen ersättning för tillhandahållandet av dessa tjänster. Inget offentligt anbudsförfarande inleddes för att identifiera de företag som kunde fullgöra den allmänna trafikplikten till den lägsta kostnaden för det allmänna. Regionen Kampanien ålade i stället privata företag att gå med på att underteckna ”efterlevnadsakter” enligt vilka de är skyldiga att fullgöra den allmänna trafikplikten på de villkor som fastställts av regionen Kampanien (rörande tidtabeller och biljettpriser). Enligt Medmar skulle de privata företagen, om de inte ville underteckna dessa ”efterlevnadsakter”, nekas tillstånd att bedriva trafik i området.

(149) Medmar hävdade att regionen Kampanien inte behövde anförtro Caremar den allmänna trafikplikten med ersättning, eftersom Medmar hade kunnat tillhandahålla samma tjänst utan ersättning.

(150) Medmar förklarade i synnerhet att företaget under 2011 tillhandahöll dagliga avgångar enligt följande:

— Ischia/Neapel: sju dagliga avgångar (varav fem med ett uppehåll i Procida).

— Ischia/Pozzuoli: tretton dagliga avgångar plus en förbindelse per dag till Casamicciola under sommarsäsongen.

(151) Enligt Medmar trafikerade Caremar däremot ett mindre antal avgångar på dessa linjer enligt följande:

— Ischia/Neapel: elva dagliga avgångar plus tre under sommarsäsongen.

— Ischia/Procida/Pozzuoli: tre dagliga avgångar.

(152) Medmar underströk också att kvaliteten på tjänsterna och de fartyg som används motsvarar Caremars. Dessutom är andra privata företag verksamma i samma område.

(153) Under dessa omständigheter drog Medmar slutsatsen att det inte var nödvändigt att anförtro den allmänna trafikplikten till Caremar, och att detta därför inte var förenligt med EUF-fördraget.

(154) Om kommissionen skulle anse att anförtroendet av den allmänna trafikplikten är nödvändigt hävdar Medmar att detta anförtroende strider mot artikel 4.1 och 4.2 i förordning (EEG) nr 3577/92, enligt vilken följande gäller: ”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” och ”en eventuell ersättning för förpliktelser vid allmän trafik [måste] vara tillgänglig för alla rederier inom gemenskapen”.

(155) Medmar hävdade vidare att Italien hade underlåtit att lämna uppgifter om de belopp som beviljats för varje förbindelse som trafikerades av Caremar.

7.1.2 *Om förtöjningsprioriteringen*

(156) Medmar hävdar att förtöjningsprioriteringen för Caremar strider mot artikel 4.1 och 4.2 i förordning (EEG) nr 3577/92, eftersom den ger Caremar de bästa förbindelserna under de ekonomiskt mest lönsamma timmarna, och därmed diskriminerar mot unionens rederier och hindrar dem från att utöva sin rätt att tillhandahålla tjänster på en öppen marknad.

(157) Medmar hänvisar också till den rekommendation som den 13 juli 2009 utfärdades av den italienska konkurrensmyndigheten, *Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato* (*AGCM*), om upphävande av bestämmelsen ([106]) enligt vilken Caremar medges förtöjningsprioritet för sin trafik. Enligt AGCM hotar denna bestämmelse att undanröja konkurrensen, eftersom den hindrar privata företag från att erbjuda förbindelser under de timmar som är ekonomiskt lönsamma.

7.1.3 *Om de åtgärder som fastställs i lag 163/2010*

(158) Medmar påpekar att Italien enligt lag 163/2010 förlängde det ursprungliga avtalet till slutet av privatiseringsprocessen. Denna förlängning strider mot förordning (EEG) nr 3577/92 i det avseende att det företag som skulle fullgöra den allmänna trafikplikten inte valdes ut efter ett offentligt anbudsförfarande, vilket därmed diskriminerade Medmar.

(159) Enligt artikel 19 i lag 163/2010 beviljades Caremar dessutom 2 115 000 euro för moderniseringen av sin flotta, ett belopp som enligt Medmar utgör ett driftsstöd som därmed är oförenligt med den gemensamma marknaden. Genom lag 163/2010 beviljades dessutom Caremar och de andra företagen i den tidigare Tirreniagruppen tillgång till 49 000 000 euro för att täcka sina likviditetsbehov, ett belopp som enligt Medmar också utgör ett driftsstöd som därmed är oförenligt med den gemensamma marknaden.

(160) Slutligen hävdar Medmar att skattebefrielserna i samband med privatiseringen av Caremar utgör oförenligt stöd.

7.2 **Synpunkter från SNAV och ACAP**

(161) När det gäller anförtroendet av den allmänna trafikplikten till Caremar, hävdade SNAV och ACAP att det Altmarkkriterium som kräver förekomsten av en verklig tjänst av allmänt ekonomiskt intresse inte var uppfyllt och att det inte fanns något behov av anförtroendet i fråga, eftersom de linjer som trafikerades av Caremar också trafikerades av privata företag. I synnerhet trafikerade SNAV följande rutter:

— Sorrento/Capri: sju dagliga avgångar på veckodagar, fem avgångar på helger.

— Neapel/Ischia: fyra avgångar per dag, varav tre via Procida.

— Procida/Ischia: fyra dagliga avgångar.

— Procida/Neapel: fyra dagliga avgångar.

(162) SNAV och ACAP hävdar att anförtroendet av tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse till Caremar och den därmed sammanhängande ersättningen utgör oförenligt statligt stöd i den mening som avses i artikel 107 i EUF-fördraget.

7.3 **Synpunkter från GNV**

(163) GNV:s synpunkter gällde förtöjningsprioriteringen och de åtgärder som fastställs i lag 163/2010.

(164) När det gäller förtöjningsprioriteringen konstaterade GNV att Caremar och de andra företagen i Tirreniagruppen har kunnat dra störst nytta, med avseende på tider och förtöjningar, av de passagerartransportmöjligheter som marknaden erbjuder, i det att de har kunnat välja de lämpligaste tiderna för förtöjning, vilket har förbättrat deras ställning på passagerartransportområdet till nackdel för konkurrerande privata företag.

([106]) Artikel 19ter i lagdekret 135/2009.

(165) När det gäller de åtgärder som föreskrivs i lag 163/2010 hävdade GNV att dessa åtgärder utgjorde driftsstöd, på grundval av vilket Caremar, liksom de andra företagen i Tirreniagruppen, lyckades undvika kostnader som normalt måste bäras med egna finansiella medel.

7.4 Synpunkter från Alilauro

(166) Alilauro hävdade att regionen Kampanien före privatiseringen av Caremar missbrukade sin dominerande ställning genom att samordna all trafik i Neapelbukten genom anförtroendet av allmän trafikplikt och genom att fastställa nivån på taxorna. Enligt Alilauro förelåg det en intressekonflikt som gjorde att regionen Kampanien inte inledde den offentliga upphandlingen av försäljningen av Caremar.

(167) Alilauro hävdade vidare att alla linjer som trafikerades av Caremar också trafikerades av andra privata operatörer som inte fick någon offentlig ersättning, medan påståendet om att Caremars kostnader ökade till följd av den obligatoriska närvaron av företagets fartyg i öhamnarna är ogrundat, antingen på grund av närvaron i hamnarna av privata fartyg eller på grund av att akutsjukvård vid behov skulle kunna tillhandahållas medelst motorbåtar som är särskilt konstruerade för detta ändamål och medelst helikoptrar.

7.5 Synpunkter från NLG

(168) Enligt NLG fanns det inget verkligt behov av allmännyttiga tjänster på linjen Neapel/Capri, eftersom NLG trafikerade dubbelt så många dagliga avgångar till ön Capri, vilka man ansåg motsvarade Caremars avgångar med avseende på fartygskvalitet, kontinuitet och bekvämlighet.

(169) NLG ifrågasatte dessutom det faktum att det ursprungliga avtalet hade förlängts utan föregående offentlig upphandling, vilket därmed diskriminerade NLG.

(170) Dessutom vidhöll NLG att de åtgärder som föreskrivs i lag 163/2010 utgör olagligt och oförenligt stöd på grund av att de är driftsstöd, medan Caremars förtöjningsprioritering utgjorde en ytterligare överträdelse eftersom den gjorde det möjligt för Caremar att dra nytta av de bästa linjerna och tidtabellerna.

7.6 Synpunkter från Marworld

(171) Marworld hävdade att regionen Kampanien beviljade stöd till Caremar under privatiseringsprocessen. Marworld påpekade i synnerhet att regionen Kampanien genom regionalt beslut nr 316 av den 21 maj 2015 beviljade Caremar 2 155 008 euro under förutsättning att företaget förvärvades av SNAV/Rifim, i syfte att återställa Caremars ekonomiska situation till det värde som gällde vid den tidpunkt då SNAV/Rifim erbjöd 6 000 001 euro för förvärvet av Caremar.

8. SYNPUNKTER FRÅN ITALIEN

8.1 Rörande den allmänna trafikplikten och konkurrenssituationen

(172) Italien förklarar att Caremar endast bedriver sin verksamhet inom ramen för den allmänna trafikplikten och att Caremar nästan har exklusiv behörighet på området för transport av fordon och gods (t.ex. postförsändelser) från öarna i Neapelbukten till fastlandet, tjänster som är av litet kommersiellt intresse, medan konkurrenterna i huvudsak är inriktade på transport av passagerare (se särskilt skälen 182–185).

(173) Enligt Italien tillgodoser den allmänna trafikplikt som Caremar anförtrotts ett verkligt och aktuellt behov hos de samhällen som är etablerade på öarna och som sannolikt inte kommer att tillhandahållas enbart av marknadskrafterna, särskilt när det gäller den territoriella kontinuiteten och avgångarnas turtäthet, deras regelbundenhet och punktlighet samt ett antal krav rörande fartygens och besättningens kapacitet.

(174) För att illustrera förekomsten av en verklig efterfrågan från användarna på de berörda sjöfartstjänsterna lämnade Italien uppgifter om Caremars trafik på de linjer med allmän trafikplikt som omfattas av det förlängda ursprungliga avtalet, övergångsavtalet och det nya avtalet om allmän trafik.

(175) När det gäller linjerna i Neapelbukten visar uppgifterna om Caremars sjöfartstjänster på dessa linjer under perioden 2009–2021 (se tabellerna 3–8 nedan) att det alltid fanns en efterfrågan från användarna, inte bara när det gäller passagerartrafik utan även kombinerad trafik (dvs. inklusive fordon och gods). Enligt Italien är det faktum att Caremars trafik förblev stabil under årens lopp dessutom ett tydligt tecken på att Caremars erbjudande tillfredsställde lokalbefolkningens användarefterfrågan – som är ganska stabil eftersom invånarna dagligen behöver sjötransporttjänster under hela året – och inte påverkades av variationerna i turisttrafiken.

Persontrafik

Tabell 3

Antalet transporterade passagerare under åren 2009–2014

Linjer	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Capri/Sorrento	314 180	330 513	279 657	261 687	272 779	263 354
Capri/Neapel	458 399	480 394	416 602	420 772	417 729	463 006
Ischia/Procida/Neapel [1]	1 699 501	1 710 889	1 242 689	1 228 687	1 662 685	1 662 737
Ischia/Procida/Pozzuoli [2]	316 538	333 832	419 320	415 943	398 620	389 428

[1] Trafiken på denna linje omfattade även trafik på linjerna Ischia/Procida och Procida/Neapel och på direktlinjen Ischia/Neapel. Italien tillhandahöll också en uppdelning per linje av Caremars passagerartrafik under åren 2011–2021 som visar att även trafiken per linje förblev stabil under åren.

[2] Trafiken på denna linje omfattade även trafik på linjen Procida/Pozzuoli. Italien tillhandahöll också en uppdelning per linje av Caremars passagerartrafik under åren 2011–2021 som visar att även trafiken per linje förblev stabil under åren

*Tabell **4***

Antalet transporterade passagerare under åren 2015–2021

Linjer	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Capri/Sorrento	249 908	266 393	259 228	259 228	244 645	[100 000–200 000]	[100 000–200 000]
Capri/Neapel	461 000	522 662	577 263	601 251	632 857	[300 000–400 000]	[400 000–500 000]
Ischia/Procida/Neapel [1]	1 653 493	1 835 132	1 990 603	1 981 824	2 093 347	[1 000 000–2 000 000]	[1 000 000–2 000 000]
Ischia/Procida/Pozzuoli [2]	383 164	412 319	400 977	399 792	398 994	[200 000–300 000]	[300 000–400 000]

[1] Trafiken på denna linje omfattade även trafik på linjerna Ischia/Procida och Procida/Neapel och på direktlinjen Ischia/Neapel.

[2] Trafiken på denna linje omfattade även trafik på linjen Procida/Pozzuoli.

Fordon

Tabell 5

Antalet transporterade fordon under åren 2009–2014

Linjer	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Capri/Sorrento	8 473	10 617	11 246	11 041	16 555	16 532
Capri/Neapel	20 513	20 659	20 541	19 435	23 601	24 417
Ischia/Procida/Neapel (1)	74 733	68 959	71 065	64 208	76 738	77 773
Ischia/Procida/Pozzuoli (2)	48 110	46 674	49 568	59 461	71 879	69 451

(1) Trafiken på denna linje omfattade även trafik på linjerna Ischia/Procida och Procida/Neapel och på direktlinjen Ischia/Neapel. Italien tillhandahöll också en uppdelning per linje av Caremars trafik under åren 2013–2021 som visar att antalet fordon som transporterades av Caremar på varje linje förblev stabilt under åren.

(2) Trafiken på denna linje omfattade även trafik på linjen Procida/Pozzuoli. Italien tillhandahöll också en uppdelning per linje av Caremars trafik under åren 2013–2021 som visar att antalet fordon som transporterades av Caremar på varje linje förblev stabilt under åren.

Tabell 6

Antalet transporterade fordon under åren 2015–2021

Linjer	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Capri/Sorrento	16 650	18 587	17 578	18 110	18 679	[10 000–20 000]	[10 000–20 000]
Capri/Neapel	24 397	24 503	25 920	26 348	27 528	[20 000–30 000]	[20 000–30 000]
Ischia/Procida/Neapel (1)	93 769	90 080	83 052	74 932	79 265	[70 000–80 000]	[90 000–100 000]
Ischia/Procida/Pozzuoli (2)	65 930	70 001	65 724	64 840	64 554	[40 000–50 000]	[60 000–70 000]

(1) Trafiken på denna linje omfattade även trafik på linjerna Ischia/Procida och Procida/Neapel och på direktlinjen Ischia/Neapel.

(2) Trafiken på denna linje omfattade även trafik på linjen Procida/Pozzuoli.

Frakt (löpmeter)

Tabell 7

Transporterat gods (i löpmeter) under åren 2009–2014

Linjer	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Capri/Sorrento	82 930	91 218	95 889	99 318	122 742	109 932
Capri/Neapel	228 310	222 050	221 238	216 563	238 656	238 602
Ischia/Procida/Neapel (1)	268 111	243 034	218 932	189 496	323 259	306 694
Ischia/Procida/Pozzuoli (2)	86 664	80 566	76 346	118 274	124 758	120 259

(1) Trafiken på denna linje omfattade även trafik på linjerna Ischia/Procida och Procida/Neapel och på direktlinjen Ischia/Neapel. Italien tillhandahöll också en uppdelning per linje av Caremars trafik under åren 2013–2021 som visar att antalet löpmeter gods som transporterades av Caremar på varje linje förblev stabilt under åren.

(2) Trafiken på denna linje omfattade även trafik på linjen Procida/Pozzuoli. Italien tillhandahöll också en uppdelning per linje av Caremars trafik under åren 2013–2021 som visar att antalet löpmeter gods som transporterades av Caremar på varje linje förblev stabilt under åren.

Tabell 8

Transporterat gods (i löpmeter) under åren 2015–2021

Linjer	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Capri/Sorrento	107 316	112 092	110 778	110 454	112 212	[80 000–90 000]	[100 000–200 000]
Capri/Neapel	229 044	252 138	254 826	253 680	261 906	[200 000–300 000]	[200 000–300 000]
Ischia/Procida/Neapel (1)	306 439	293 423	292 172	295 761	283 142	[200 000–300 000]	[300 000–400 000]
Ischia/Procida/Pozzuoli (2)	209 392	196 346	185 996	189 423	126 693	[80 000–90 000]	[90 000–100 000]

(1) Trafiken på denna linje omfattade även trafik på linjerna Ischia/Procida och Procida/Neapel och på direktlinjen Ischia/Neapel.
(2) Trafiken på denna linje omfattade även trafik på linjen Procida/Pozzuoli.

(176) När det gäller linjerna till Pontinska öarna, som trafikerades av Caremar endast mellan den 1 januari 2009 och den 31 maj 2011 ([107]), tillhandahöll Italien antalet passagerare som transporterades av Caremar på dessa linjer under 2009 och 2010 och antalet fordon som transporterades på dessa linjer under 2009, se tabell 9. Enligt Italien ger dessa uppgifter, även om de är ofullständiga ([108]), anledning att anse att det fanns användarefterfrågan på dessa linjer och att denna var stabil.

Tabell 9

Antalet transporterade passagerare under åren 2009 och 2010

Linjer	2009		2010	
	Passagerare	Fordon	Passagerare	Fordon
Anzio/Ponza	31 494	2 808	32 202	ej tillämpligt
Formia/Ponza	157 055	13 926	165 370	ej tillämpligt
Formia/Ventotene	99 087	3 063	106 886	ej tillämpligt

(177) När det gäller tillämpningen av kriterierna i SNCM-domen ([109]) på sjöfartssituationen i Neapelbukten hävdar Italien att dessa kriterier inte är lämpliga eftersom de utgör en rent kvantitativ analys baserad på jämförelsen mellan utbud och efterfrågan på transporter som inte tar hänsyn till lokalbefolkningens särskilda behov av allmännyttiga tjänster.

([107]) Från och med den 1 juni 2011 trafikerade Laziomar linjerna till Pontinska öarna.
([108]) Enligt Italien kunde de återstående uppgifterna om passagerartrafik under 2011, de fordon som transporterades 2010 och 2011 och godstrafiken under åren 2009–2011 inte längre inhämtas.
([109]) Dom av den 1 mars 2017, Société nationale maritime Corse Méditerranée (SNCM)/kommissionen, T-454/13, ECLI:EU:T:2017:134, punkterna 130 och 134.

(178) När det gäller fastställandet av användarefterfrågan och marknadsutbud förklarade Italien att de val som gjordes av regionen Kampanien i fråga om turtäthet och tidtabeller för de tjänster som Caremar skulle tillhandahålla på de linjer som omfattades av det förlängda ursprungliga avtalet baserades på de behov som de lokala myndigheterna hade uttryckt, och var ett resultat av diskussioner med rederierna i Neapelbukten om deras förmåga att tillhandahålla tjänsterna på marknadsmässiga villkor eller enligt en ensidigt ålagd allmän trafikplikt.

(179) Italien förklarade särskilt att den procedurmässiga ramen för regionen Kampaniens definition av den allmänna trafikplikten inom sjötransportsektorn fastställs i artikel 17 i regional lag nr 3 av den 28 mars 2002, enligt vilken regionen Kampanien måste samråda med tjänsteanvändarna och tjänsteleverantörerna innan den allmänna trafikpliktens omfattning fastställs. Enligt samma artikel måste dessutom omfattningen av den allmänna trafikplikten verifieras och vid behov revideras vart tredje år. När det gäller det förlängda ursprungliga avtalet baserades den allmänna trafikplikt som Caremar fullgjorde mellan den 1 januari 2009 och den 30 september 2011 på ett offentligt samråd som genomfördes av regionen Kampanien under 2006–2007 ([110]). Den allmänna trafikpliktens omfattning när det gäller turtäthet och tidtabeller (själva linjerna som omfattades av allmän trafikplikt ändrades inte) reviderades 2011 genom regionalförvaltningens beslut nr 443 av den 9 augusti 2011 på grundval av ett offentligt samråd som genomfördes under 2010–2011 (det inleddes i november 2010).

(180) Italien lämnade närmare uppgifter om det arbete som ledde till antagandet av regionalförvaltningens beslut nr 443 av den 9 augusti 2011 genom vilket regionen Kampanien antog ett treårigt program (2011–2013) för minimitjänster i Neapelbukten (se skäl 38), vilket trädde i kraft den 1 oktober 2011. Programmet gällde alla sjöfartsoperatörer i Neapelbukten. När det gäller Caremar införde regionen Kampanien genom regionalförvaltningens beslut nr 857 av den 30 december 2011 vissa marginella ändringar av de tidtabeller och den turtäthet som skulle gälla för Caremar med verkan från och med den 16 januari 2012.

(181) Italien förklarade att regionen Kampanien i början av 2011, efter det offentliga samrådet i november–december 2010, bjöd in företrädarna för kommunerna i Neapelbukten till tekniska möten för att diskutera de offentliga behov som identifierats i det offentliga samrådet, mot bakgrund av översynen av programmet för sjötransporttjänster i Neapelbukten ([111]). Den 22 juli 2011 träffade regionen Kampanien de rederier som är verksamma i Neapelbukten (NLG, Alilauro, Aligruson, SNAV, ACAP) för att diskutera de behov av allmännyttiga tjänster som regionen identifierat tillsammans med de lokala myndigheterna och kontrollera att marknaden kunde tillhandahålla lämpliga tjänster för att tillgodose dessa behov. Diskussionen bekräftade att enbart marknaden inte kunde ha tillhandahållit alla tjänster som regionen Kampanien angav som nödvändiga för att tillgodose allmänhetens behov. Den 28 juli 2011 träffade regionen Kampanien åter företrädarna för öarna i Neapelbukten för att tillsammans med dem definiera de tekniska detaljerna i det treåriga programmet (2011–2013) med avseende på turtäthet och tidtabeller ([112]). Efter antagandet av ett treårigt program (2011–2013) för minimitjänster i Neapelbukten (se skäl 38)

([110]) Genom regionalförvaltningens beslut nr 548 av den 2 april 2007.

([111]) Den 25 februari 2011 bjöd till exempel regionen Kampanien in företrädarna för kommunerna på Ischia till ett tekniskt möte den 2 mars 2011 om definitionen av programmet för sjötransporttjänster mellan Neapel/Pozzuoli och Ischia. Under mötet betonade företrädarna för kommunerna på Ischia behovet av att säkerställa förbindelserna till/från Ischia a) i början av dagen och under natten för att möjliggöra införskaffning av varor, b) mellan kl. 6.30 och 9.00 för att möjliggöra daglig pendling av studerande och arbetstagare till Neapel/Pozzuoli och mellan kl. 12.30 och 15.00 för att dessa ska kunna pendla tillbaka till Ischia, c) mellan kl. 9.00 och kl. 12.30 samt mellan kl. 15.00 och 18.00 för att Ischias befolkning ska kunna bedriva verksamhet på fastlandet under dagen och återvända till Ischia under dagen. Dessa tidsramar gör det också möjligt att nyttja järnvägs- och flygtransporttjänster på fastlandet utan behov av övernattning i Neapel/Pozzuoli, d) mellan kl. 18.00 och 24.00 för att säkerställa territoriell kontinuitet även över natten och möjliggöra deltagande i kulturell verksamhet.

([112]) I detta sammanhang bad exempelvis företrädaren för Ischias kommun att den första avresan på morgonen från Casamicciola skulle senareläggas från kl. 7.00 till 7.10. Capris kommun begärde ytterligare två avgångar från/till Neapel, nämligen från Neapel till Capri kl. 18.10 och från Capri till Neapel kl. 19.10. Procidas kommun begärde att resan med bärplansbåt från Procida skulle senareläggas från kl. 6.30 till 6.40 och att de fartyg som avgår från Ischia kl. 10.35 till Neapel skulle göra uppehåll i Procida. Regionen Kampanien noterade förfrågningarna och bad om tid för att kontrollera deras genomförbarhet.

klagade Procidas kommun över att inte ha tilldelats tillräckliga tjänster inom ramen för det nya treårsprogrammet ([113]). Den 7 oktober 2011 bjöd därför regionen Kampanien in företrädarna för kommunerna i Neapelbukten till ett tekniskt möte för att diskutera eventuella justeringar av det antagna treårsprogrammet.

(182) När det gäller konkurrenssituationen ansåg Italien att de tjänster som Caremars konkurrenter tillhandahöll inte motsvarade behoven hos öborna på ett lämpligt sätt. Italien förklarade att den extremt höga befolkningstätheten på öarna Capri ([114]), Ischia ([115]) och Procida ([116]), som tillsammans har mer än 96 000 invånare (dvs. omkring 3 % av de mer än 3 miljoner invånare i provinsen Neapel, som dessa öar tillhör) ([117]), kräver att sjötransporterna är nästan lika frekventa som de lokala landtransporterna för att tillgodose behoven hos studerande och arbetstagare som dagligen pendlar till/från fastlandet.

(183) Fram till 2017 indelades sjötransporttjänsterna enligt programmet för sjötransporttjänster i Neapelbukten i följande tre kategorier:

a) Marknadstjänster – rederier kan bedriva verksamhet i Neapelbukten efter beviljande av förhandstillstånd ([118]). Tidtabellen och turtätheten för trafiken väljs av rederiet vid tidpunkten för dess ansökan om tillstånd att trafikera linjen. Marknadsoperatören är inte skyldig att tillhandahålla tjänsten, men om tjänsten eller en del av den – t.ex. under vissa timmar eller under vissa dagar – inte tillhandahålls under en viss tidsperiod återkallas tillståndet att bedriva verksamhet för de tjänster som inte tillhandahålls ([119]).

([113]) Det är värt att notera att företrädarna för Procida konstaterade att av de 41 avgångar som planerades från Ischia gick endast 18 avgångar via Procida, och begärde att fler avgångar skulle göra uppehåll i Procida.

([114]) Ön Capri har en yta på 10,4 kvadratkilometer och består av två kommuner (Capri och Anacapri) som totalt har ca 13 900 invånare. Capris kommun har ca 7 300 invånare (dvs. en befolkningstäthet på ca 1 800 invånare per kvadratkilometer) och Anacapris kommun har ca 6 600 invånare (dvs. en befolkningstäthet på ca 1 000 invånare per kvadratkilometer). Källa: https://www.italiapedia.it (hämtad den 31 maj 2024).

([115]) Ön Ischia har en yta på 46,3 kvadratkilometer och består av sex kommuner (Barano d'Ischia, Casamicciola Terme, Forio, Ischia, Lacco Ameno, Serrara Fontana) som har totalt 61 500 invånare och är den tredje mest befolkade ön i Italien (efter Sicilien och Sardinien), trots att den endast är den åttonde största ön i Italien. Ischias kommun har ca 18 600 invånare (vilket innebär en befolkningstäthet på ca 2 300 invånare per kvadratkilometer), kommunen Barano d'Ischia har ca 9 800 invånare (vilket innebär en befolkningstäthet på ca 900 invånare per kvadratkilometer), kommunen Casamicciola Terme har ca 8 300 invånare (vilket innebär en befolkningstäthet på ca 1 500 invånare per kvadratkilometer), kommunen Forio har ca 17 000 invånare (vilket innebär en befolkningstäthet på ca 1 300 invånare per kvadratkilometer), kommunen Lacco Ameno har ca 4 600 invånare (vilket innebär en befolkningstäthet på ca 2 300 invånare per kvadratkilometer), och kommunen Serrara Fonta ca 3 200 invånare (vilket innebär en befolkningstäthet på ca 480 invånare per kvadratkilometer). Källa: https://www.italiapedia.it (hämtad den 31 maj 2024).

([116]) Ön Procida har en yta på 4,1 kvadratkilometer och består av en kommun (Procidas kommun) med cirka 10 600 invånare (vilket innebär en befolkningstäthet på ca 2 500 invånare per kvadratkilometer). Källa: https://www.italiapedia.it (hämtad den 31 maj 2024).

([117]) Källa: https://www.italiapedia.it (hämtad den 31 maj 2024).

([118]) Italien förklarade att detta tillståndssystem till och med den 9 januari 2017 byggde på regionalförvaltningens dekret nr 80 av den 21 februari 2003. Enligt artikel 4 i detta dekret gavs tillstånd att bedriva verksamhet till rederier som uppfyllde de lagstadgade kraven för att bedriva sjötransporttjänster. Från och med den 10 januari 2017 bygger tillståndssystemet på regionalförvaltningens beslut nr 442 av den 2 augusti 2016.

([119]) Genom genomförandedekret nr 269 från 2012 återkallade till exempel regionen Kampanien det tillstånd som den 21 september 2011 beviljats till Medmar för tillhandahållande av följande förbindelser på linjen Ischia (Casamicciola)/Pozzuoli: från Ischia till Pozzuoli kl. 6.00, 14.00 och 17.45, och från Pozzuoli till Ischia kl. 11.00, 15.40 och 19.30. Tillståndet återkallades eftersom Medmar aldrig hade bedrivit denna trafik. När det gäller avgången från Ischia till Pozzuoli kl. 20.30, som Medmar erbjöd enbart på fredagar/lördagar/söndagar mellan den 15 juni och den 15 september, fortsatte tillståndet att gälla endast för den del av trafiken som faktiskt tillhandahölls.

b) Trafik som ingår i den allmänna trafikplikten utan ersättning – rederier som har tillstånd att trafikera en linje kan omfattas av den allmänna trafikplikten (i fråga om turtäthet, regelbundenhet, typ av fartyg som används och högsta tillåtna biljettpriser) utan ersättning ([120]). Denna allmänna trafikplikt gällde sjötransporttjänster som regionen Kampanien ansåg var viktiga för att säkerställa kontinuiteten mellan fastlandet och öarna. Som Italien har förklarat hade regionen Kampanien ingen verklig kontroll över det faktiska tillhandahållandet av dessa tjänster, eftersom sjöfartsoperatörerna kunde upphöra med tillhandahållandet utan några påföljder genom att lämna ett förhandsmeddelande 45 dagar innan upphörandet. Om trafiken eller en del av den – t.ex. under vissa timmar eller under vissa dagar – inte tillhandahölls under en viss tidsperiod återkallades tillståndet att bedriva verksamhet för den trafik som inte tillhandahölls. Italien förklarade vidare att Caremars konkurrenter alltid kunde begära att regionen Kampanien tillfälligt skulle upphäva hela eller delar av den allmänna trafikplikt som ålagts dem. Detta skedde till exempel 2009 när vissa av Caremars konkurrenter bad regionen Kampanien att minska antalet tjänster inom ramen för den allmänna trafikplikten som de var tvungna att tillhandahålla i Neapelbukten och att höja de högsta tillåtna biljettpriser som de kunde ta ut för de återstående tjänsterna inom ramen för den allmänna trafikplikten, på grund av de finansiella svårigheter som rederierna stod inför på grund av den ekonomiska krisen ([121]). Vid detta tillfälle beslutade regionen Kampanien, efter att ha genomfört ett offentligt samråd om de lokala behoven, att inte höja de högsta tillåtna biljettpriserna på linjerna med allmän trafikplikt och att tillfälligt ([122]) upphäva vissa av de tjänster inom ramen för allmän trafikplikt som tillhandahölls av Caremars konkurrenter på vissa linjer ([123]). Italien påpekade dessutom att Caremar, Gestour och Procida Lines mellan slutet av december 2010 och den 1 oktober 2011 råkade vara de enda företag som tillhandahöll sjöfartstjänster i Neapelbukten inom ramen för den allmänna trafikplikten, eftersom alla andra rederier plötsligt hade vägrat att fortsätta bedriva trafik inom ramen för den allmänna trafikplikten ([124]). Framför allt påpekade Italien att systemet med allmän trafikplikt inte fungerade eftersom rederierna gick med på att trafikera den linje inom ramen för allmän trafikplikt som fastställts av regionen Kampanien bara för att få tillgång till den relevanta förtöjningstiden inom den förtöjningsram som godkänts och offentliggjorts av regionen Kampanien. I själva verket tillhandahölls dessa tjänster ofta inte alls ([125]) eller tillhandahölls inte i enlighet med den allmänna trafikplikten (i fråga om tider och högsta tillåtna priser ([126])), särskilt inte under lågsäsongen. Italien betonade därför att de tjänster som Caremars konkurrenter erbjöd inom ramen för den allmänna trafikplikten inte var jämförbara med de tjänster som Caremar erbjöd, inte bara i fråga om turtäthet utan också i fråga om tillförlitlighet (t.ex. punktlighet, kvalitet och mer allmänt med avseende på driftsgaranti).

([120]) Detta system för allmän trafikplikt utan ersättning var i kraft fram till och med den 9 januari 2017. Från och med den 10 januari 2017 har Caremar varit den enda sjöfartsoperatör som omfattades av den allmänna trafikplikten i Neapelbukten, och alla andra operatörer omfattades endast av tillståndssystemet.

([121]) Detta faktum nämns också i skälen i regionalförvaltningens dekret nr 374 från 2009, där man påminner om de skrivelser av den 25 mars 2009 och den 22 juni 2009 som Caremars konkurrenter skickade till regionen Kampanien rörande minskningen av antalet förbindelser som omfattas av den allmänna trafikplikten respektive höjningen av de högsta biljettpriser som fick tas ut av användarna på de återstående linjerna inom ramen för den allmänna trafikplikten.

([122]) Mellan den 15 juli 2009 och den 15 september 2009.

([123]) De berörda linjerna var Capri/Sorrento, Capri/Neapel, Ischia/Procida/Neapel och Ischia/Neapel. De förbindelser inom ramen för allmän trafikplikt som Caremars konkurrenter inte tillhandahåller på dessa linjer har inte beaktats vid bedömningen av konkurrenssituationen i Neapelbukten.

([124]) Genom regionalförvaltningens dekret nr 402 från 2010 noterade regionen Kampanien situationen, upphävde den vid den tidpunkten gällande förtöjningsramen och antog en temporär förtöjningsram som gällde till och med den 30 september 2011. På grundval av denna temporära förtöjningsram var Caremar den enda sjöfartsoperatör som inom ramen för den allmänna trafikplikten trafikerade linjerna Capri/Sorrento, Capri/Neapel, Ischia/Neapel, Ischia/Procida/Neapel, Ischia/Procida/Pozzuoli, Ischia/Procida och Procida/Neapel, medan Gestour och Procida Lines trafikerade linjen Procida/Pozzuoli inom ramen för den allmänna trafikplikten.

([125]) Den italienska konkurrensmyndigheten påpekade också Caremars konkurrenters frekventa inställanden eller upphävanden av trafiken i sitt beslut nr 25295 av den 28 januari 2015 i ärende I689C, genom vilket den italienska konkurrensmyndigheten bötfällde företagen NLG, Alilauro, Alicost S.p.A., Alilauro Gruson S.p.A., Medmar, SNAV, Servizi Liberi Marittimi Giuffrè & Lauro S.r.l., Consorzio Linee Marittime Partenopee in liquidazione, Gescab S.r.l. och Associazione Cabotaggio Armatori Partopei för att ha genomfört ett horisontellt konkurrensbegränsande avtal som sedan 1998 begränsat konkurrensen på marknaden för sjötransporter av passagerare i Neapelbukten (se särskilt punkt 255 i den italienska konkurrensmyndighetens beslut nr 25295 av den 28 januari 2015).

([126]) Medmar och Alilauro bötfälldes 2012 av den italienska konkurrensmyndigheten för affärsmetoder som förhindrade inköp av biljetter till de lägre taxor som invånarna hade rätt till (den italienska konkurrensmyndighetens beslut nr 23258 av den 31 januari 2012 i ärende PS5983 rörande Medmar och den italienska konkurrensmyndighetens beslut nr 23264 av den 31 januari 2012 i ärende PS7667 rörande Alilauro).

c) Tjänster inom ramen för den allmänna trafikplikten med ersättning – de tjänster som omfattas av det avtal om allmän trafik som ingicks med Caremar omfattas av allmän trafikplikt i fråga om kontinuitet och turtäthet, regelbundenhet, punktlighet, kvalitet, typ och kapacitet avseende de fartyg som används samt biljettpriser, mot ersättning. Italien förklarade att dessa tjänster berör de tidpunkter under dagen då sjöfarten behövs mest av pendlarna (tidig förmiddag, tidig eftermiddag och på kvällen) ([127]). Avtalsramen, med dess sanktionssystem, var avsedd att säkerställa tillhandahållandet av dessa tjänster.

(184) Italien förklarade att Caremars konkurrenter i praktiken inte tillhandahöll alla de avgångar som nämns i de förtöjningsramar (*quadri accosti*) som godkänts och offentliggjorts av regionen Kampanien. Detta berodde å ena sidan på att de rederier som var verksamma på marknadsvillkor hade tillstånd, men inte var skyldiga, att använda de förtöjningstider som identifierades i förtöjningsramarna, och å andra sidan på att de rederier som var verksamma inom ramen för den allmänna trafikplikten inte bötfälldes på ett ändamålsenligt sätt om tjänsterna inom ramen för den allmänna trafikplikten inte tillhandahölls ([128]).

(185) Med beaktande av de förtöjningsramar som regionen Kampanien godkänt och offentliggjort för de relevanta åren och de tjänster som Caremars konkurrenter rent faktiskt tillhandahållit under perioden 1 januari 2009–31 juli 2012 förklarade Italien att konkurrenssituationen i Neapelbukten var som följer:

a) På linjen **Capri/Sorrento** fanns det förutom Caremar fyra andra rederier som hade tillstånd att trafikera linjen: Aligruson, NLG, SNAV och, under åren 2009–2010, Ali Maritime Agency S.r.l. (*Alimar*). Enligt Italien uppfyllde de tjänster som tillhandahölls av dessa företag emellertid inte det behov av allmännyttiga tjänster som regionen Kampanien hade identifierat, nämligen att under hela året säkerställa tillräckliga förbindelser (för kombinerad trafik) som gjorde det möjligt för invånarna på Capri att dagligen pendla till fastlandet av yrkesmässiga skäl eller studieskäl (dvs. med möjlighet att ta med sig sina bilar) samt för leverans av varor till öarna (inklusive postförsändelser). Som nämns i skälen 36 a och 39 a måste Caremar under hela året från/till Capri garantera två avgångar tur/retur på morgonen, en avgång tur/retur på tidig eftermiddag och en avgång tur/retur på kvällen. Caremars konkurrenter tillhandahöll däremot endast sjötransporttjänster för passagerare (detta var fallet med NLG ([129]) och Alimar ([130])), eller tillhandahöll även tjänster för kombinerad trafik men endast under sommarperioden (detta var fallet med SNAV ([131]) och Aligruson ([132])).

([127]) Italien betonade att denna typ av tidtabell kräver att Caremar har ett fartyg förtöjt på ön under natten (vilket medför extrakostnader som inte bärs av Caremars konkurrenter).

([128]) Underlåtenheten att tillhandahålla tjänsten under en längre tidsperiod, när detta väl hade fastställts av de behöriga myndigheterna, fick endast som huvudsaklig följd att tillståndet att använda den berörda förtöjningstiden återkallades (både när det gäller tjänster som tillhandahölls på marknadsvillkor och tjänster som tillhandahölls inom ramen för den allmänna trafikplikten).

([129]) NLG tillhandahöll två dagliga avgångar under lågsäsongen och sju dagliga avgångar under högsäsongen (varav tre inom ramen för den allmänna trafikplikten, dvs. två avgångar från Sorrento kl. 9.40 och 13.10 och (från och med 2010) en avgång från Capri kl. 8.55). Italien påpekade att NLG:s förbindelser på linjen Capri/Sorrento egentligen inte konkurrerade med Caremars förbindelser, vilket bekräftas av det faktum att NLG:s synpunkter inte gällde linjen Capri/Sorrento utan endast linjen Neapel/Capri (se skäl 168).

([130]) Enligt Italien fick Alimar tillstånd att trafikera två dagliga avgångar för passagerartrafik, en från Capri till Sorrento kl. 6.00 och en från Sorrento till Capri kl. 22.55, men endast under perioden 1 juli–31 augusti.

([131]) När det gäller förbindelserna för kombinerad trafik hade SNAV, både inom ramen för 2007 och 2011 års sjötransportprogram (dvs. från och med 2009), tillstånd att trafikera tio dagliga avgångar med TMV (sex från Capri till Sorrento kl. 7.35, 9.15, 12.10, 15.55, 17.40 och 18.05, och fyra från Sorrento till Capri kl. 8.10, 11.25, 13.50 och 16.35) men endast under sommarperioden (särskilt under perioden 1 april–3 november).

([132]) När det gäller förbindelserna för kombinerad trafik hade Aligruson, både inom ramen för 2007 och 2011 års sjötransportprogram (dvs. från och med 2009), tillstånd att trafikera fyra dagliga avgångar (två från Sorrento till Capri kl. 11.30 och 14.00, och två från Capri till Sorrento kl. 12.30 och 18.05), men endast under sommarperioden.

b) På linjen **Capri/Neapel** fanns det förutom Caremar fyra andra rederier som hade tillstånd att trafikera linjen: SNAV ([133]), NLG ([134]), Consorzio Linee Marittime Neapolis (*Neapolis*) ([135]) och Metrò del Mare S.c.a.r.l. (*Metrò del Mare*) ([136]). Alla dessa operatörer tillhandahöll dock endast sjötransporttjänster för passagerartrafik, medan Caremar måste tillhandahålla tjänster för kombinerad trafik (se skäl 36 b och 39 b). Enligt Italien uppfyllde de tjänster som tillhandahölls av Caremars konkurrenter inte det behov av allmännyttiga tjänster som regionen Kampanien hade identifierat, nämligen att under hela året säkerställa tillräckliga förbindelser (för kombinerad trafik) som gjorde det möjligt för invånarna på Capri att dagligen pendla till fastlandet av yrkesmässiga skäl eller studieskäl (dvs. med möjlighet att ta med sig sina bilar) och även möjliggjorde leverans av varor till öarna (inklusive postförsändelser).

c) På linjen **Ischia/Neapel** fanns det förutom Caremar två andra rederier som hade tillstånd att trafikera linjen: Alilauro (som endast tillhandahöll förbindelser för passagerartrafik) och Medmar (som endast tillhandahöll förbindelser för kombinerad trafik). Enligt Italien räckte de förbindelser som Caremars konkurrenter tillhandahöll inte till för att tillgodose lokalbefolkningens behov av allmän trafik. När det gäller förbindelserna för passagerartrafik trafikerade Alilauro främst linjen under sommaren, och den (begränsade) trafik som tillhandahölls året om tillhandahölls inom ramen för den allmänna trafikplikten vid andra tidpunkter än de som tillhandahölls av Caremar (se skälen 36 c och 39 c). Under perioden 1 januari 2009–30 september 2011 trafikerade Alilauro rent faktiskt 20 avgångar med bärplansbåt (19 inom ramen för allmän trafikplikt och 1 på marknadsmässiga villkor), samtliga under sommarperioden, med undantag för en avgång inom ramen för allmän trafikplikt ([137]). Från och med den 1 oktober 2011 trafikerade Alilauro 14 avgångar med bärplansbåt (fem inom ramen för allmän trafikplikt under hela året ([138]) och nio på marknadsvillkor enbart under sommarperioden). När det gäller förbindelserna för kombinerad trafik trafikerade Medmar linjen huvudsakligen under sommaren, och den (begränsade) trafik som tillhandahölls året om eller enbart under vinterhalvåret tillhandahölls inom ramen för den allmänna trafikplikten vid andra tidpunkter än den som tillhandahölls av Caremar (se skälen 36 c och 39 c). Under perioden 1 januari 2009–30 september 2011 tillhandahöll Medmar rent faktiskt 19 avgångar med färja/TMV (12 inom ramen för allmän trafikplikt och 7 på marknadsmässiga villkor), enbart under sommarperioden, och inte alltid dagligen. Från och med den 1 oktober 2011 trafikerade Medmar 23 avgångar med färja/TMV (17 på marknadsvillkor, samtliga under sommarperioden och sex inom ramen för allmän trafikplikt. Av de sex förbindelser som omfattades av den allmänna trafikplikten tillhandahölls endast två avgångar under hela året ([139]), medan två avgångar erbjöds enbart på vintern ([140]) och två avgångar enbart på sommaren ([141])).

([133]) Under 2009, 2010 och en del av 2011 tillhandahöll SNAV 12 dagliga förbindelser för passagerare på linjen, varav 11 avgångar med bärplansbåt under sommaren (delvis inom ramen för den allmänna trafikplikten och delvis inom ramen för tillståndssystemet), och en avgång med bärplansbåt under hela året (från Capri till Neapel kl. 8.10, inom ramen för den allmänna trafikplikten). Från och med den 1 oktober 2011 tillhandahöll SNAV på denna linje 25 dagliga förbindelser för passagerare med bärplansbåt, varav 13 dagliga avgångar under hela året, som samtliga omfattades av den allmänna trafikplikten (varav 11 tillhandahölls tillsammans med NLG).

([134]) Under 2009, 2010 och en del av 2011 tillhandahöll NLG på denna linje dagliga förbindelser för passagerartrafik enbart under sommaren (21 avgångar med bärplansbåt), delvis inom ramen för den allmänna trafikplikten och delvis inom ramen för tillståndssystemet. Från och med den 1 oktober 2011 tillhandahöll NLG på denna linje 34 dagliga förbindelser för passagerartrafik med bärplansbåt, varav 15 dagliga avgångar under hela året. Två av dessa 15 dagliga avgångar (närmare bestämt avgångarna från Capri till Neapel kl. 9.35 och 11.35) tillhandahölls på marknadsvillkor, medan de återstående 13 tillhandahölls inom ramen för den allmänna trafikplikten (11 av dessa avgångar inom ramen för den allmänna trafikplikten tillhandahölls tillsammans med SNAV).

([135]) Neapolis var ett samriskföretag som bildades den 31 augusti 2004 mellan NLG (50 % aktieandel) och SNAV (50 % aktieandel). Det trafikerade linjen under 2009, 2010 och 2011. Under 2009–2010 måste Neapolis tillhandahålla åtta dagliga avgångar med bärplansbåt inom ramen för den allmänna trafikplikten på denna linje, särskilt från Capri till Neapel kl. 6.50 (under hela året), 8.50 (endast under sommaren), 14.10 (under hela året) och 17:25 (endast på sommaren), och från Neapel till Capri kl. 7.55 (endast på sommaren), 10.00 (endast på sommaren), 16:05 (endast på sommaren) och 20:05 (endast på sommaren). Under 2011 minskades förbindelserna till fem och trafikerades under hela året på marknadsvillkor (enligt tillståndssystemet), särskilt från Capri till Neapel kl. 8.50, 14.10 och 17.30, och från Neapel till Capri kl. 10.00 och 16.05.

([136]) Metrò del Mare var ett samriskföretag som bildades den 20 maj 2002 mellan NLG (20 % aktieandel), SNAV (40 % aktieandel), Alilauro (20 % aktieandel) och Aligruson (20 % aktieandel). Det trafikerade linjen under 2009 och 2010. Under 2009–2010 måste Metrò del Mare under sommaren tillhandahålla fyra (nästan dagliga) avgångar med bärplansbåt inom ramen för den allmänna trafikplikten på denna linje, särskilt från Capri till Neapel kl. 10.30 och 10.50, och från Neapel till Capri kl. 16.30 och 17.05.

([137]) Närmare bestämt den från Neapel till Ischia kl. **9.35**.

([138]) Närmare bestämt från Ischia till Neapel kl. **6.30**, **9.25** och **19.55**, och från Neapel till Ischia kl. **7.35** och **20.10**. Som nämns i skäl 39 c behövde Caremar inte tillhandahålla förbindelser för passagerartrafik på denna linje under perioden 1 oktober 2011–15 januari 2012, och måste från och med den 16 januari 2012 endast tillhandahålla en daglig förbindelse för passagerare med bärplansbåt från Neapel till Ischia kl. **14.45**.

([139]) Närmare bestämt från Neapel till Ischia kl. **8.35** och **14.10**.

([140]) Närmare bestämt från Ischia till Neapel kl. **16.35** och från Neapel till Ischia kl. **18.30**.

([141]) Närmare bestämt från Ischia till Neapel kl. **17.00** och från Neapel till Ischia kl. **18.30**.

d) På linjen **Ischia/Procida/Neapel** fanns det förutom Caremar två andra rederier som trafikerade linjen: Medmar, som fick tillstånd att tillhandahålla förbindelser för kombinerad trafik ([142]) men som enligt Italien nästan aldrig trafikerade linjen, och SNAV, som tillhandahöll åtta dagliga förbindelser för passagerare med bärplansbåt inom ramen för den allmänna trafikplikten. Enligt de italienska myndigheterna var SNAV:s förbindelser inte jämförbara med de förbindelser för passagerartrafik som Caremar skulle tillhandahålla. För det första var SNAV:s samtliga avgångar (utom en ([143])), med avseende på perioden 1 januari 2009–30 september 2011, koncentrerade till sommarsäsongen, medan Caremar måste tillhandahålla alla sina avgångar året om (se skäl 36 d). För det andra, även om antalet avgångar som SNAV tillhandahöll året om från och med den 1 oktober 2011 ökade till sju ([144]) (av åtta ([145])) och Caremar lade till två avgångar under perioden 1 juni–30 september (se skäl 39 d), trafikerade SNAV linjen vid olika tidpunkter på dagen än Caremar.

e) På linjen **Ischia/Procida/Pozzuoli** fanns det förutom Caremar endast ett annat rederi som hade tillstånd att trafikera linjen, dvs. Medmar, som dock främst tillhandahöll förbindelser för kombinerad trafik utan uppehåll i Procida. När det gäller perioden 1 januari 2009–30 september 2011 tillhandahöll Medmar rent faktiskt totalt 39 förbindelser för kombinerad trafik med färja mellan Ischia och Pozzuoli (de flesta enbart under sommaren ([146])), varav endast tre förbindelser för kombinerad trafik med uppehåll i Procida ([147]). Från och med den 1 oktober 2011 tillhandahöll Medmar sammanlagt 40 förbindelser för kombinerad trafik med färja mellan Ischia och Pozzuoli, varav endast fyra förbindelser för kombinerad trafik med uppehåll i Procida ([148]). Enligt de italienska myndigheterna var Medmars trafik med uppehåll i Procida inte jämförbar med den trafik som Caremar bedrev i fråga om turtäthet och tidtabeller (se skälen 36 e och 39 e). När det i synnerhet gäller de förbindelser som trafikerades under hela året tillhandahöll Caremar sex dagliga avgångar för kombinerad trafik – tre från Ischia (kl. 8.35, 11.30 och 17.30) och tre från Pozzuoli (kl. 10.15, 14.00 och 18.55) – medan Medmar tillhandahöll två dagliga avgångar för kombinerad trafik från Ischia (kl. 2.30 och 18.55) och två från Pozzuoli (kl. 4.10 och 20.30). När det gäller de ytterligare förbindelser som Caremar tillhandahöll under skolåret från och med den 16 januari 2012, måste Caremar garantera avgångarna från Ischia kl. 7.20 och från Pozzuoli kl. 9.00, medan Medmar inte erbjöd några avgångar alls med uppehåll i Procida under denna period ([149]).

([142]) Enligt förtöjningsramarna måste Medmar under perioden 1 januari 2009–30 september 2011 trafikera två dagliga förbindelser för kombinerad trafik med färja, närmare bestämt från Ischia kl. **22.00** (med avgång från Procida kl. 22.40), och från Neapel kl. **24.00** (med avresa från Procida kl. 1.00). Från och med den 1 oktober 2011 måste Medmar tillhandahålla två dagliga förbindelser för kombinerad trafik under hela året inom ramen för den allmänna trafikplikten, nämligen från Ischia kl. **6.25** (med avgång från Procida kl. 7.25) och **10.35** (med avgång från Procida kl. 11.15), och en förbindelse för kombinerad trafik under sommarperioden (men inte alltid dagligen) från Ischia kl. **22.20** (med avgång från Procida kl. 23:00).

([143]) Närmare bestämt den från Ischia till Procida och därefter till Neapel med avgång från Casamicciola kl. **9.45** (och från Procida kl. **10.05**).

([144]) Närmare bestämt från Ischia till Procida och därefter till Neapel med avgång från Casamicciola kl. **7.10** (och från Procida kl. **7.30**), **9.45** (och från Procida kl. **10.10**), **13.50** (och från Procida kl. **14.15**) och **17.40** (och från Procida kl. **18.05**), och från Neapel till Procida och därefter till Ischia kl. **8.25** (och från Procida kl. **9.05**), **16.20** (och från Procida kl. **17.00**) och **19.00** (och från Procida kl. **19.40**). Alla dessa avgångar omfattades av den allmänna trafikplikten.

([145]) Den enda avgång som trafikerades under sommaren var också den enda som bedrevs på marknadsvillkor. Under sommarperioden hade SNAV tillstånd att tillhandahålla förbindelser för passagerartrafik med bärplansbåt från Ischia till Procida och därefter till Neapel med avgång från Casamicciola kl. **11.25** (och från Procida kl. 11.45).

([146]) Endast tre av 39 avgångar tillhandahölls under hela året (inom ramen för allmän trafikplikt) – två på linjen Ischia/Procida/Pozzuoli och en på den direkta linjen Ischia (Casamicciola)/Pozzuoli – och en avgång tillhandahölls enbart under skolåret (16 september–14 juni). De återstående 35 avgångarna tillhandahölls enbart under sommarperioden.

([147]) Två förbindelser inom ramen för den allmänna trafikplikten skulle tillhandahållas under hela året, närmare bestämt från Ischia (Casamicciola) till Procida och därefter till Pozzuoli kl. **2.30**, och från Pozzuoli till Procida och därefter till Ischia (Casamicciola) kl. **4.10**, och en förbindelse på marknadsvillkor, närmare bestämt från Ischia till Procida och därefter till Pozzuoli kl. **7.30**, som dock endast tillhandahölls under skolperioden (16 september–14 juni).

([148]) Samtliga av dessa fyra förbindelser omfattades av den allmänna trafikplikten och skulle tillhandahållas under hela året, närmare bestämt från Ischia (Casamicciola) till Procida och därefter till Pozzuoli kl. **2.30** och **18.55**, och från Pozzuoli till Procida och därefter till Ischia (Casamicciola) kl. **4:10** och **20.30**.

([149]) Medmar hade slutat tillhandahålla avgången från Ischia kl. 7.30 på marknadsvillkor under skolåret.

f) På linjen **Ischia/Procida** fanns förutom Caremar sju andra rederier som hade tillstånd att trafikera linjen, främst som en del av en längre linje (t.ex. Ischia/Procida/Neapel eller Ischia/Procida/Pozzuoli): å ena sidan Medmar (när det gäller förbindelser för kombinerad trafik) ([150]) och SNAV (när det gäller förbindelser för passagerartrafik) ([151]), som delvis bedrev verksamhet inom ramen för den allmänna trafikplikten och delvis på marknadsvillkor, och å andra sidan Alilauro ([152]), Ippocampo S.r.l (*Ippocampo*) ([153]), Rumore S.r.l. (*Rumore*) ([154]), Marine Club S.r.l. (*Marine Club*) ([155]) och Capitan Morgan S.r.l. (*Capitan Morgan*) ([156]), som endast bedrev verksamhet på marknadsvillkor. Enligt Italien var de förbindelser som tillhandahölls av marknaden alltför fragmenterade, marginella och instabila ([157]), och kunde inte ens tillsammans betraktas som jämförbara med de förbindelser som tillhandahölls av Caremar inom ramen för den allmänna trafikplikten. Detta bekräftades av det faktum att regionen Kampanien efter det offentliga samrådet 2011 ansåg att det från och med den 16 januari 2012 var nödvändigt att till den allmänna trafikplikt som Caremar redan fullgjorde på linjen lägga till en ytterligare daglig avgång för passagerartrafik med bärplansbåt från Procida till Ischia kl. 15.30 under hela året, för att tillgodose pendlingsbehoven hos invånarna på öarna (se skäl 39 f).

g) På linjen **Procida/Pozzuoli** fanns det förutom Caremar tre andra rederier som hade tillstånd att trafikera linjen: Procida Lines S.r.l. (*Procida Lines*), Gestour S.r.l. (*Gestour*) och Ippocampo. Enligt Italien hade dock de fartyg som Caremars konkurrenter använde för att tillhandahålla trafiken begränsad kapacitet och kunde inte transportera passagerare med nedsatt rörlighet eller rullstolsburna passagerare. De förbindelser som erbjöds

([150]) Under perioden 1 januari 2009–30 september 2011 hade Medmar tillstånd att trafikera fyra dagliga förbindelser för kombinerad trafik till/från Ischia: tre under hela året inom ramen för allmän trafikplikt (från Procida kl. **1:10**, och från Ischia kl. **2.30** och **22:00**) och en förbindelse enbart under skolåret på marknadsvillkor (från Ischia kl. **7.30**). Från och med den 1 oktober 2011 hade Medmar tillstånd att trafikera åtta dagliga förbindelser för kombinerad trafik till/från Ischia, sex under hela året (från Procida kl. **5.00** och **21.20**) och från Ischia kl. **2.30**, **6.25**, **10.35**, **18.55**) och två enbart under sommaren (från Procida kl. **1.30** och från Ischia kl. **22.20**), samtliga inom ramen för den allmänna trafikplikten. Italien förklarade dock att några av förbindelserna på linjen nästan aldrig trafikerades av Medmar (i synnerhet de förbindelser som berörde linjen Ischia/Procida).

([151]) Under perioden 1 januari 2009–30 september 2011 trafikerade SNAV 14 dagliga förbindelser för passagerartrafik med bärplansbåt till/från Ischia, fyra under hela året – framför allt tre inom ramen för den allmänna trafikplikten (från Ischia kl. **7.10** och **9.45**, och från Procida kl. **13.10**) och en på marknadsvillkor (från Ischia kl. **8.30**) – och tio enbart under sommarperioden – särskilt sex inom ramen för den allmänna trafikplikten (från Procida kl. **9.00**, **17.00**, **19.05** och **19.20**, och från Ischia kl. **13.35** och **17.40**) och fyra på marknadsvillkor (från Procida kl. **7.50** och **17.50**, och från Ischia kl. **18.30** och **19.45**). Från och med den 1 oktober 2011 trafikerade SNAV 16 dagliga förbindelser för passagerartrafik med bärplansbåt till/från Ischia, nio under hela året: framför allt åtta som omfattades av allmän trafikplikt (från Ischia kl. **7.10**, **9.45**, **13.50** och **17.40**), och från Procida kl. **9.05**, **13.15**, **17.00** och **19.40**) och en på marknadsvillkor (från Ischia kl. **8.30**), och sju enbart under sommarperioden på marknadsvillkor (från Procida kl. **7.50**, **11.00**, **17.50** och **19.20**, och från Ischia kl. **11.25**, **18.30** och **19.45**).

([152]) Under perioden 1 januari 2009–30 september 2011 hade Alilauro tillstånd att tillhandahålla tre dagliga förbindelser för passagerartrafik med bärplansbåt till Ischia, på marknadsvillkor under sommarperioden, särskilt från Procida kl. **8.35**, **12.35** och **18.35**. Från och med den 1 oktober 2011 hade Alilauro inte längre tillstånd att trafikera linjen.

([153]) Under perioden 1 januari 2009–30 september 2011 hade Ippocampo tillstånd att tillhandahålla två förbindelser för kombinerad trafik på marknadsvillkor, men endast under sommaren och inte alltid dagligen (främst på helgerna), närmare bestämt från Ischia kl. **9.25** och från Procida kl. **17.00**. Från och med den 1 oktober 2011 hade Ippocampo tillstånd att tillhandahålla sex förbindelser för kombinerad trafik på marknadsvillkor, men endast under sommaren och inte alltid dagligen, närmare bestämt från Ischia kl. **9.25**, **11.40** och **14.30**, och från Procida kl. **11.00**, **13.00** och **17.00**).

([154]) Under perioden 1 januari 2009–30 september 2011 hade Rumore tillstånd att tillhandahålla fyra förbindelser för kombinerad trafik på marknadsvillkor, varav tre endast under sommarperioden och inte alltid dagligen (från Procida kl. **12.20** och **18.30**, och från Ischia kl. **15.10**), och en dagligen under hela året (från Ischia kl. **10.40**). Rumores tjänster och tidtabell ändrades inte från och med den 1 oktober 2011.

([155]) Under perioden 1 januari 2009–30 september 2011 hade Marine Club tillstånd att tillhandahålla en avgång för kombinerad trafik på marknadsvillkor på torsdagar under sommaren (från Procida kl. **12.15**). Från och med den 1 oktober 2011 hade Marine Club inte längre tillstånd att trafikera linjen.

([156]) Under perioden 1 januari 2009–30 september 2011 hade Capitan Morgan tillstånd att tillhandahålla två dagliga avgångar för kombinerad trafik på marknadsvillkor under sommaren (från Ischia kl. **15.10** och från Procida kl. **18:00**). Från och med den 1 oktober 2011 hade Capitan Morgan tillstånd att tillhandahålla tre dagliga förbindelser för kombinerad trafik på marknadsvillkor under sommarperioden (från Ischia kl. **15.10** och **18.35**, och från Procida kl. **18.00**).

([157]) Små rederier, såsom Ippocampo, Rumore, Marine Club och Capitan Morgan, använde till exempel fartyg som var mindre till storleken och mindre kraftfulla än de som Caremar använde och som, i motsats till de fartyg som Caremar använde, endast kunde vara i trafik under goda väderförhållanden.

av Caremars konkurrenter tillhandahölls dessutom antingen endast under sommarperioden och inte ens dagligen (detta var fallet med Ippocampo) ([158]) eller sköts i vilket fall som helst ofta upp eller ställdes in och kunde därför inte erbjuda samma regelbundenhet som Caremars förbindelser (som i fallet med Procida Lines) ([159]). Enligt Italien var det under perioden 2012–2015 endast Gestour ([160]) som trafikerade linjen under hela året utöver Caremar. Italien påpekade dock att Gestours tjänster inte var jämförbara med Caremars tjänster i fråga om överfartens varaktighet (Caremar måste tillhandahålla tjänsten med bärplansbåt, 15 minuters restid, medan Gestour trafikerade linjen med färja, 50 minuters restid).

h) På linjen **Procida/Neapel** fanns det förutom Caremar två andra rederier som hade tillstånd att trafikera linjen: SNAV ([161]) (som tillhandahåller förbindelser för passagerartrafik med bärplansbåt) och Medmar ([162]) (som tillhandahåller förbindelser för kombinerad trafik med färja). Enligt Italien var den passagerartrafik som SNAV tillhandahöll under hela året inte jämförbar med den som Caremar tillhandahöll, eftersom den tillhandahölls vid andra tidpunkter på dagen.

(186) När det gäller konkurrenssituationen för de sjöfartslinjer som trafikerades av Caremar till Pontinska öarna under perioden 2009–2011 förklarade Italien följande:

a) På linjen **Ponza/Formia** fanns det förutom Caremar endast ett annat rederi som bedrev trafik, nämligen Vetor S.r.l. (*Vetor*), som tillhandahöll två dagliga förbindelser för passagerartrafik med bärplansbåt under hela året inom ramen för den allmänna trafikplikten (med avgång från Ponza kl. 8.30 och från Formia kl. 16.00). Enligt Italien var Vetors förbindelser inte tillförlitliga eftersom Vetor ofta ställde in avgångarna, särskilt vid dåligt väder, och de var i alla händelser inte jämförbara med de förbindelser för kombinerad trafik som Caremar tillhandahöll, vilka garanterade att de bofasta hade en daglig förbindelse under hela året även för

([158]) Under perioden 1 januari 2009–30 september 2011 hade Ippocampo tillstånd att tillhandahålla fyra förbindelser för kombinerad trafik under sommarperioden (främst på söndagar), närmare bestämt från Procida kl. **18.45** och **20.00** och från Pozzuoli kl. **19.20** och **20.50**. Dessa tjänster förblev oförändrade även när det gäller tidtabellerna från och med den 1 oktober 2011.

([159]) Under perioden 1 januari 2009–30 september 2011 hade Procida Lines tillstånd att tillhandahålla 16 förbindelser för kombinerad trafik under hela året men inte alltid dagligen, 11 på marknadsvillkor (från Procida kl. **5.50**, **10.45**, **15.25**, **17.30** och **19.15**, och från Pozzuoli kl. **5.05**, **9.25**, **13.35**, **16.25**, **18.25** och **20.00**) och fem inom ramen för den allmänna trafikplikten (från Procida kl. **4.00** (endast på fredagar), **7.50** och **12.40**, och från Pozzuoli kl. **7.05** och **11.50**). Från och med den 1 oktober 2011 hade Procida Lines tillstånd att tillhandahålla 15 förbindelser för kombinerad trafik under hela året men inte alltid dagligen, 14 på marknadsvillkor (från Procida kl. **4.00**, **7.50**, **10.45**, **12.40**, **15.25**, **17.30** och **19.15**, och från Pozzuoli kl. **5.05**, **7.05**, **11.50**, **13.35**, **16.25**, **18.25** och **20.00**), samt en inom ramen för allmän trafikplikt (från Procida kl. **5.50**). Italien förklarade dock att dessa förbindelser nästan aldrig tillhandahölls under perioden 2012–2015. När det till exempel gäller den trafik som omfattades av den allmänna trafikplikten drog regionen Kampanien genom regionalförvaltningens dekret nr 18 av den 29 februari 2012 in denna trafik från Procida Lines när regionen hade försäkrat sig om att Procida Lines inte fullgjorde den allmänna trafikplikten, och anförtrodde den till Gestour till och med den 31 december 2012.

([160]) Under perioden 1 januari 2009–30 september 2011 tillhandahöll Gestour 13 dagliga förbindelser för kombinerad trafik med färja (restid 50 min) under hela året, åtta på marknadsvillkor (från Pozzuoli kl. **6.00**, **8.30**, **10.35** och **12.55**, från Procida kl. **6.50**, **9.30**, **11.20** och **17.05**) och fem inom ramen för den allmänna trafikplikten (från Pozzuoli kl. **15.05**, **17.55** och **19.50**, och från Procida kl. **14.05** och **18.55**). Från och med den 1 oktober 2011 tillhandahöll Gestour nio dagliga förbindelser för kombinerad trafik med färja (restid 50 min) under hela året på marknadsvillkor (från Pozzuoli kl. **6.00**, **8.30**, **10.35**, **12.55** och **19.50**, och från Procida kl. **6.50**, **9.30**, **11.20** och **18.55**).

([161]) Under perioden 1 januari 2009–30 september 2011 trafikerade SNAV nio dagliga förbindelser för passagerartrafik med bärplansbåt inom ramen för den allmänna trafikplikten, två året om (närmare bestämt från Procida kl. **7.35** och **10.05**) och sju under sommaren (närmare bestämt från Neapel (Beverello) kl. **8.20**, **12.30**, **16.20**, **18.40** och **18.45**, och från Procida kl. **13.50** och **18.00**). Från och med den 1 oktober 2011 trafikerade SNAV tio dagliga förbindelser för passagerartrafik med bärplansbåt (restid 20 min), varav åtta under hela året inom ramen för den allmänna trafikplikten (närmare bestämt från Procida kl. **7.30**, **10.10**, **14.15** och **18.05**, och från Neapel (Beverello) kl. **8.25**, **12.30**, **16.20** och **19.00**), och två enbart på sommaren på marknadsvillkor (från Procida kl. **11.45** och från Neapel (Beverello) kl. **18.45**).

([162]) Under perioden 1 januari 2009–30 september 2011 trafikerade Medmar två dagliga förbindelser för kombinerad trafik med färja (restid 60 min) under hela året inom ramen för den allmänna trafikplikten, närmare bestämt från Neapel (Calata Massa) kl. **24.00** och från Procida kl. **22.40**. Från och med den 1 oktober 2011 trafikerade Medmar två förbindelser för kombinerad trafik under hela året inom ramen för den allmänna trafikplikten, närmare bestämt från Neapel (Calata Massa) kl. **0.20** och från Procida kl. **11.15**, samt en förbindelse för kombinerad trafik under sommarperioden inom ramen för den allmänna trafikplikten (inte alltid dagligen) från Procida kl. **23.00**.

transport av fordon och gods. När det gäller passagerartrafiken förklarade Italien att Caremar var skyldigt att ha fartygen förtöjda på ön över natten för att säkerställa dagens första avgång (kl. 5.30 från Ponza) och garantera en daglig förbindelse med fastlandet i studie- och arbetssyfte (returresa till Ponza kl. 17.30). Syftet med att ha fartygen förtöjda på ön över natten var också att säkerställa sjötransporter till fastlandet i händelse av medicinska nödsituationer som inte kunde tillgodoses genom nödlufttransporter (t.ex. med helikoptrar).

b) På linjen **Ponza/Anzio** fanns förutom Caremar endast ett annat rederi som bedrev trafik, dvs. Vetor, som under högsäsong tillhandahöll två dagliga förbindelser för passagerartrafik med bärplansbåt på marknadsvillkor, medan Vetor under lågsäsong endast tillhandahöll två avgångar på lördagar inom ramen för allmän trafikplikt. Enligt Italien var Caremars förbindelser för kombinerad trafik motiverade av sociala och ekonomiska utvecklingsskäl och syftade till att säkerställa att passagerare med fordon hade tillgång till en tur/returresa från/till Ponza under hela året. När det gäller passagerartrafiken förklarade Italien att Vetors trafik inte var tillförlitlig eftersom Vetor ofta ställde in avgångarna, särskilt vid dåligt väder.

c) På linjen **Formia/Ventotene** fanns det förutom Caremar två andra rederier som trafikerade linjen: Vetor och *Societá Navigazione Arcipelago Ponziano S.r.l.* (*SNAP*). Vetor tillhandahöll en daglig förbindelse för passagerartrafik med bärplansbåt under lågsäsongen och en förbindelse för passagerartrafik med bärplansbåt varje måndag under högsäsongen, båda inom ramen för den allmänna trafikplikten. SNAP tillhandahöll en daglig förbindelse för passagerartrafik under högsäsong med bärplansbåt på marknadsvillkor. Enligt Italien var Caremars trafik nödvändig för att göra det möjligt för invånarna i Ventotene att resa till fastlandet av yrkesmässiga skäl eller studieskäl, eftersom Caremar garanterade den första resan för dagen från Ventotene med färja kl. 5.30 och en daglig förbindelse för passagerartrafik från Ventotene kl. 6.45. Eftersom Caremars fartyg stannade kvar på ön över natten möjliggjorde man dessutom sjötransporter till fastlandet i händelse av en medicinsk nödsituation.

(187) När det gäller Medmars synpunkter (se avsnitt 7.1) ansåg Italien att Medmars slutsatser om likvärdigheten hos företagets förbindelser jämfört med Caremars var partiska och ofullständiga. Enligt Italien jämför Medmar endast sina förbindelser med de förbindelser som Caremar tillhandahåller på vissa linjer och använder enbart den dagliga turtätheten som måttstock, medan ingen bedömning görs av tidtabellen, säsongsvariationen, transporttyperna och biljettpriserna. När det gäller linjen Ischia/Procida/Pozzuoli betonade Italien särskilt att Caremar var det enda företag som tillhandahöll tillräckligt tillförlitliga sjötransporttjänster vid tidpunkten för fastställandet av den allmänna trafikplikten, och att linjen alltid har varit nödvändig för att tillgodose de studerandes mobilitetsbehov på båda öarna samt sjukvårdskraven avseende möjligheten för invånarna i Procida att nå sjukhusen i Pozzuoli och Ischia.

(188) Som svar på Medmars påstående att Caremar inte behövde någon ersättning för de förbindelser som tillhandahölls eftersom Medmar också tillhandahöll vissa förbindelser utan ersättning på samma linjer inom ramen för den allmänna trafikplikten förklarade Italien att man vid anförtroendet av den allmänna trafikplikten gjorde detta i enlighet med förordning (EEG) nr 3577/92, som gör det möjligt att horisontellt tilldela den allmänna trafikplikten till alla intresserade rederier. Den allmänna trafikplikten anförtroddes i två steg. Först påförde Italien allmän trafikplikt på de berörda operatörerna på vissa linjer utan ersättning. Därefter, om företagen inte ville trafikera linjerna utan ersättning, skulle regionen Kampanien ha inlett ett offentligt anbudsförfarande för att identifiera det företag som skulle tilldelas ett avtal om allmän trafik och en motsvarande ersättning. Enligt regionen Kampanien gick Medmar därför med på att fullgöra den allmänna trafikplikten utan ersättning, såsom anges i den efterlevnadsakt som företaget undertecknat.

(189) Med tanke på den allmänna trafikplikt som ålagts Caremar och den som ålagts dess konkurrenter (se skälen 182–186) vidhåller Italien generellt att konkurrenternas förbindelser som omfattas av den allmänna trafikplikten huvudsakligen är förbindelser som Caremars konkurrenter gick med på att trafikera inom ramen för sin respektive sjöfartsverksamhet. Denna allmänna trafikplikt var inte jämförbar med den som Caremar skulle fullgöra, eftersom operatörerna kunde befrias genom att meddela regionen Kampanien detta med kort varsel, och eftersom den allmänna trafikplikten inte omfattades av några sanktioner om de inte uppfylldes. Slutligen har den allmänna trafikplikt som ålagts Caremars konkurrenter inte undanröjt det avtal om allmän trafik som ingåtts med Caremar om att fortsätta tillgodose de lokala myndigheternas behov av territoriell kontinuitet, eftersom regionen Kampanien regelbundet har genomfört kontroller inom ramen för ändringen av sjöfartsprogrammen, vilka tog hänsyn till både de förbindelser som tillhandahölls inom ramen för den allmänna trafikplikten och det avtal om allmän trafik som ingåtts med Caremar.

8.2 **Om privatiseringen av Caremar**

(190) Italien uppger att man efter kommissionens begäran om upplysningar av den 26 oktober 2011 och kommissionens synpunkter av den 22 december 2011 och den 14 mars 2012 ändrade anbudsinfordran för privatiseringen av Caremar i enlighet med kommissionens krav i syfte att säkerställa insyn i förfarandet och att det inte var diskriminerande.

(191) Till exempel undanröjdes all diskriminering på grund av nationaliteten hos den ekonomiska aktör som erbjöd anbudet. I vilket fall som helst understryker Italien att det inte fanns något villkor i anbudsspecifikationerna som innebar att Caremars personal behölls, och inte heller något villkor avseende de befintliga anställningsförhållandena i företaget.

(192) Italien ändrade dessutom kvalifikationskravet när det gäller ekonomisk och finansiell kapacitet genom att avskaffa de klausuler som endast gjorde det möjligt för rederier att delta i anbudsförfarandet, vilket maximerade deltagandet och möjliggjorde den bästa viktningen i förhållande till förfarandets ekonomiska värden. När det gäller tilldelningskriteriet bekräftar Italien att urvalskriteriet var högsta nettopris.

(193) Italien anser därför att privatiseringsprocessen för Caremar, även om den inte är utformad som en försäljning av aktier på börsen, bör betraktas som öppen, villkorslös och icke-diskriminerande, vilket garanterar ett maximalt deltagande.

8.3 **Om förenligheten av det nya avtalet om allmän trafik med Altmarkkriterierna**

(194) Italien hävdar att det nya avtalet om allmän trafik uppfyller de fyra Altmarkkriterierna av följande skäl:

a) När det gäller det första Altmarkkriteriet hävdar Italien att det offentliga uppdrag som anges i avtalet avser öcabotagelinjer som förbinder det italienska fastlandet med hamnarna på de små öarna. Syftet med dessa linjer, när det gäller regelbundenhet och turtäthet, är att säkerställa en trafik som är oumbärlig för öarnas ekonomiska utveckling, samtidigt som ösamhällenas grundläggande behov av mobilitet tillgodoses och den konstitutionellt garanterade rätten till territoriell kontinuitet säkerställs. I det nya avtalet anges dessutom tydligt vilka tjänster som ska utföras, vilka typer av fartyg som ska användas, vilka tidsramar som ska respekteras, inklusive avgångar på kvällar och nätter, och vilka biljettprisbegränsningar som ska följas.

b) Kommissionen ifrågasatte inte det andra Altmarkkriteriet i 2011 års beslut att inleda förfarandet.

c) Med avseende på det tredje Altmarkkriteriet utesluter Italien varje möjlighet att Caremar skulle ha fått en ersättning som överstiger vad som var nödvändigt för att täcka kostnaderna för att fullgöra den allmänna trafikplikten, med hänsyn tagen till de intäkter som därvid skulle ha erhållits och en rimlig vinst vid fullgörandet av dessa skyldigheter. I synnerhet hävdar Italien att det nya avtalet om allmän trafik innehåller tillräckliga återkravsklausuler, såsom till exempel avtalets artikel 18, ”Återbetalning av överkompensation”, eftersom företaget måste återbetala all överkompensation inom 30 dagar efter begäran om detta. Detta är vad som hände med avseende på räkenskapsåren 2015, 2016, 2017, 2018 och 2019, där i enlighet med det kontrollförfarande som föreskrivs i avtalet en överkompensation upptäcktes för dessa perioder, vilken därefter återbetalades (se skäl 96).

d) Italien anser också att det fjärde Altmarkkriteriet är uppfyllt, eftersom tilldelningen av avtalet om allmän trafik var föremål för ett öppet och konkurrensutsatt anbudsförfarande där flera olika operatörer deltog, vilket gjorde det möjligt att välja den anbudsgivare som kunde tillhandahålla tjänsterna till lägsta möjliga kostnad. När det gäller kommissionens tvivel om kombinationen av det nya avtalet om allmän trafik med privatiseringen av Caremar förklarar Italien att alla nödvändiga justeringar gjordes, på grundval av kommissionens begäran, av utkasten till upphandlingsdokument för att anpassa dem till den relevanta rättsliga ramen.

8.4 Om den riskpremie på 6,5 % som fastställdes i beslut 111/2007 från och med 2010 och den riskpremie på 10,55 % som gällde för det nya avtalet om allmän trafik

(195) I 2011 års beslut att inleda förfarandet ansåg kommissionen preliminärt att riskpremien på 6,5 % inte verkar återspegla en lämplig risknivå, eftersom det inte förefaller som om operatörerna tar på sig de risker som normalt belastar tillhandahållandet av sjötransporttjänster (se skäl 247 i 2011 års beslut att inleda förfarandet).

(196) Enligt Italien förefaller kommissionens preliminära slutsatser bygga på en feltolkning av riskpremiens parameter. Riskpremien utgör inte någon ersättning för att täcka de kostnader som operatören ändå skulle ha behövt bära för att bedriva sin verksamhet, eftersom verksamheten alternativt skulle gå med förlust. Italien hävdar att ingen företagare någonsin skulle besluta att bedriva en verksamhet enbart för att täcka sina kostnader. I det tredje Altmarkkriteriet föreskrivs faktiskt den rimliga avkastning på kapital (vinst) som ett genomsnittligt företag skulle kräva för att bedöma huruvida det har intresse av att tillhandahålla tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse under hela den period som uppdraget gäller. Riskpremien i fråga är därför den ersättning som krävs för att fullgöra den allmänna trafikplikten, och som tillfaller den företagare som ådrar sig och förvaltar affärsrisken.

(197) Italien understryker att riskpremien fastställs med hjälp av makroekonomiska analyser som tilldelar referenslandet eller referensområdet en genomsnittlig riskpremie för den berörda sektorn. Enligt IESE Business School skulle 6,4 % vara en lämplig riskpremie för landet Italien. Denna premie ligger därför helt i linje med den riskpremie på 4 % som identifierades i beslut 111/2007, med en ökning på 2,5 % för icke-exklusiva tjänster (dvs. en riskpremie på 6,5 %). Italien tydliggör att riskpremien på 6,5 % också motsvarade den avkastning på investerat kapital som Caremar erhöll 2009 under det första året av förlängningen av det ursprungliga avtalet. Italien hänvisar dessutom till kommissionens beslut av den 13 juni 2017 om en snabb sjöfartsförbindelse för passagerare i Italien mellan Messina och Reggio Calabria, där beräkningsmetoden, med användning av en fast procentsats på 8 % som förväntad ersättning, inte bestreds. Särskilt i det senare fallet godtog kommissionen en ersättning på 8 %, vilken utgjordes av den riskpremie på 6,5 % som anges i beslut 111/2007, med tanke på att det i kontraktet inte tilldelades någon ensamrätt, plus en ytterligare ökning på 1,5 %, med tanke på kontraktets korta löptid.

(198) Fram till 2015 användes (brutto)procentsatsen 6,5 %, medan den avkastning på investerat kapital som beaktades för ersättningen fastställdes till 10,55 % för det nya avtalet om allmän trafik, vilket ansågs vara en rimlig vinst med hänsyn till den risk som belastar Caremar vid fullgörandet av den allmänna trafikplikten. Italien hävdar att procentsatsen är högre än för de tidigare avtalen – som fastställer en riskpremie på 6,5 % – på grund av den höga entreprenörsrisk som belastar Caremar på grund av den sannolika underkompensation som kan uppstå under de nio år som utgör löptiden för det nya avtalet om allmän trafik (t.ex. bränsleprisernas volatilitet). Italien påpekar att Caremar enligt det nya avtalet om allmän trafik fullt ut står för all underkompensation som är lika med eller lägre än 5 % av den totala ersättningen, men att företaget också löper risken att drabbas av en underkompensation som överstiger 5 % av den totala ersättningen. Den utjämningsmekanism som föreskrivs i artikel 17 i det nya avtalet om allmän trafik är inte obligatorisk (en ändring av de viktigaste parametrarna för ersättningen är endast ”tillåten”, vilket innebär att regionen Kampanien inte nödvändigtvis måste godta denna) och har, med tanke på mekanismens egenskaper (dvs. avsaknad av retroaktivitet, möjlighet att justera ersättningen endast genom ändringar av

parametrarna för tillhandahållandet av tjänsten) endast begränsade effekter på avtalets ekonomiska jämvikt. Enligt Italien står Caremar för i) all underkompensation (även på över 5 % av den totala ersättningen) som uppstått under de tre första avtalsåren och under de tre sista åren av avtalet, med tanke på att utjämningsmekanismen endast berör de parametrar för ersättning som är kopplade till tillhandahållandet av tjänsten och endast med avseende på framtiden, ii) all underkompensation på högst 5 % som uppstått under avtalets återstående sex år, och iii) eventuellt en underkompensation på över 5 % under alla eller några av avtalets återstående sex år om utjämningsmekanismen inte aktiveras eller endast aktiveras för tre av de sex åren.

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

(199) Italien klargör att tjänsten tilldelades efter ett öppet, transparent och icke-diskriminerande offentligt upphandlingsförfarande. Sjöfartsförbindelsen mellan öarna i Neapelbukten säkerställer den territoriella kontinuiteten och tillhandahåller mobilitet för invånare som dagligen använder tjänsten för arbets- och studiebehov. I sådana fall är den tjänst som tillhandahålls inte jämförbar i fråga om regelbundenhet och turtäthet eller i fråga om fartygstyp. Dessutom får ersättningen inte överstiga vad som är nödvändigt för att täcka kostnaderna för att fullgöra den allmänna trafikplikten, med hänsyn tagen till en rimlig vinst. Slutligen fastställdes ersättningsbeloppet inom ramen för ett anbudsförfarande på grundval av kriterierna i beslut 111/2007.

(200) I detta sammanhang vidhåller Italien att mekanismer har införts (t.ex. genom artikel 17 i avtalet om allmän trafik – kontroll av ekonomisk-finansiell jämvikt – och artikel 18 i avtalet om allmän trafik – återkrav av överkompensation) för att förhindra att Caremar överkompenseras i enlighet med punkt 49 i 2011 års rambestämmelser om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse.

(201) När det gäller huruvida ett offentligt samråd genomfördes innan det nya avtalet om allmän trafik ingicks i enlighet med punkt 14 i 2011 års rambestämmelser om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse betonar Italien dessutom att fastställandet av strategiska planer för sjöfartsförbindelser för regionala tjänster av allmänt ekonomiskt intresse i regionen Kampanien är resultatet av en komplicerad beslutsprocess i vilken bland annat de berörda lokala myndigheterna och branschorganisationer deltar. Regionen Kampanien har genom ingående och regelbundet uppdaterade marknadsundersökningar regelbundet kontrollerat marknadssituationen och att de offentliga tjänsterna överensstämmer med de behov som har uttryckts av lokala myndigheter och användare.

8.6 Om förtöjningsprioriteringen och de åtgärder som fastställs i lag 163/2010

(202) Italien klargjorde att alla färjeoperatörer, inbegripet Caremar, betalar reguljära förtöjningsavgifter till de berörda hamnmyndigheterna. När det gäller förtöjningsprioriteringen medger Italien dock att Caremar inte betalade någon tilläggsavgift. Italien uppger att bestämmelsen om förtöjningsprioritet aldrig har tillämpats. Ingen ersättning utgår för förtöjningsprioriteringen. Åtgärden ger således en regelbaserad fördel som inte innefattar någon överföring av statliga medel och endast avser linjer som omfattas av den allmänna trafikplikten. Enligt Italien utgör åtgärden därför inte statligt stöd.

(203) När det gäller de åtgärder som föreskrivs i lag 163/2010 påpekar Italien att Caremar fick 2 115 000 euro som uteslutande användes för att uppgradera företagets fartyg så att de skulle uppfylla internationella säkerhetsbestämmelser ([163]). Denna summa användes aldrig för likviditetsändamål. När det gäller skatteförmånerna klargör Italien dessutom att Caremar inte åtnjöt dessa fördelar, och att medlen från FAS inte har betalats ut till Caremar. Italien klargjorde särskilt att artikel 1.5ter i lag 163/2010 gjorde det möjligt för regionerna att använda medel från FAS för att finansiera en del av den reguljära ersättningen för allmän trafikplikt och därigenom säkerställa kontinuiteten hos de allmännyttiga sjöfartstjänsterna i de fall budgetanslagen visade sig vara otillräckliga, och att medlen från FAS inte var avsedda som ytterligare ersättning till Caremar eller SNAV/Rifim (eller något annat av företagen i den tidigare Tirreniagruppen eller deras respektive förvärvare).

9. **BEDÖMNING**

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

(204) 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”.

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

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

b) gynna vissa företag eller viss produktion,

c) snedvrida eller hota att snedvrida konkurrensen.

d) påverka handeln mellan medlemsstaterna.

(206) Kommissionen noterar att förtöjningsprioriteringen är oupplösligt förbunden med Caremars och dess förvärvare SNAV/Rifims utförande av tjänster av allmänt ekonomiskt intresse. Denna åtgärd kommer därför att bedömas tillsammans med respektive ersättning för allmän trafikplikt som dessa företag har beviljats (se avsnitten 9.1.1 och 9.1.2).

(207) Kommissionen noterar dessutom att det nya avtalet om allmän trafik mellan Italien och Caremar bör bedömas tillsammans med privatiseringen av Caremar. 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 Caremars aktiekapital för att fullgöra den allmänna trafikplikt som fastställdes i avtalet om allmän trafik. Det fanns ingen möjlighet i anbudsförfarandet att lämna separata anbud för privatiseringen av Caremar och det nya avtalet om allmän trafik.

9.1.1 *Ersättningen för den allmänna trafikplikten och den förtöjningsprioritering som beviljats Caremar under perioden 1 januari 12–31 juli 2012 enligt det förlängda ursprungliga avtalet*

9.1.1.1 Statliga medel

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

([163]) Caremar tilldelades 1 410 000 euro av det nämnda beloppet för att uppgradera två av de fartyg som senare överfördes till Laziomar utan kostnad (Quirino och Tetide). Det återstående beloppet på 705 000 euro användes för att uppgradera ett fartyg som fortfarande ägs av Caremar.

(209) Kommissionen konstaterar att alla färjerederier enligt Italien måste betala normala förtöjningsavgifter till berörda hamnmyndigheter men att Caremar 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 99).

9.1.1.2 Selektivitet

(210) För att en åtgärd ska anses utgöra statligt stöd måste den vara selektiv. En åtgärd är selektiv om den endast beviljas vissa företag, medan andra företag i en jämförbar rättslig och faktisk situation inom samma sektor eller andra sektorer (mot bakgrund av att alla ekonomiska aktörer i princip bör täcka sina egna kostnader) inte får samma fördel. Ersättningen för att tillhandahålla de berörda allmännyttiga sjötransporttjänsterna beviljas enbart Caremar och är därför selektiv ([164]). Eftersom förtöjningsprioriteringen endast beviljades företagen i den tidigare Tirreniagruppen, inbegripet Caremar, är även denna åtgärd selektiv.

9.1.1.3 Ekonomisk fördel

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

(212) I synnerhet fastslog domstolen i Altmarkdomen 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.

(213) 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*).

(214) 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 ([165]) (*meddelandet om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse*).

([164]) Dom av den 13 december 2017, Grekland/kommissionen, T-314/15, ECLI:EU:T:2017:903, punkt 79.

([165]) 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).

(215) 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. I detta fall kommer kommissionen som ett första steg att utvärdera huruvida Altmark 4 är uppfyllt.

(216) 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.

(217) Caremar valdes inte ut för någon av förlängningarna av det ursprungliga avtalet under perioden 1 januari 2009–31 juli 2012 efter ett offentligt anbudsförfarande som skulle göra det möjligt att anförtro tjänsten till den lägsta kostnaden för det allmänna. Italien förlängde endast det system som redan var i kraft genom förlängningarna av det ursprungliga avtalet och gav därmed den redan etablerade operatören rätt att fortsätta få ersättning för fullgörandet av den allmänna trafikplikten.

(218) Italien har dessutom inte tillhandahållit någon bevisning till kommissionen 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.

(219) När det gäller ersättningen enligt det förlängda ursprungliga avtalet lämnade Caremar information om tillämpningen av Altmarkkriterierna. När det gäller Caremars argument att det fjärde Altmarkkriteriet är uppfyllt eftersom ersättningen har beräknats på grundval av kostnaderna för ett effektivt företag (se skäl 140), anser kommissionen av de skäl som förklaras i skälen 220–222 att den information som lämnats inte är tillräcklig för att uppfylla den rättsliga standarden för detta villkor enligt vad som beskrivs i meddelandet om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse (se särskilt punkterna 69–76).

(220) För det första är det faktum att Caremar hade lägre kostnader än konkurrenterna inte i sig ett tillräckligt kriterium för att betrakta Caremar som ett välskött företag. Lägre kostnader kan också härröra från avskrivning av tillgångar (t.ex. fartyg), något som utgör en redovisningsmetod för att beräkna värdet på ett företags tillgångar över tid och därför inte kan användas för att mäta företagets effektivitet.

(221) För det andra har påståendet att Caremar utnyttjade sin personal under de maximala timmarna enligt anställningsavtalet, vilket därmed optimerade förhållandet mellan personalkostnaderna och personalens prestationer, inte bekräftats genom några uppgifter om analytiska nyckeltal som är representativa för produktiviteten, och inte heller har denna praxis när det gäller utnyttjandet av Caremars personal jämförts med kostnadsstrukturerna hos andra företag inom sektorn.

(222) För det tredje hävdar Caremar att företaget, trots den betydande ökningen av bränslepriset under förlängningsperioden för det ursprungliga avtalet, fortsatte att fullgöra den allmänna trafikplikten till de lägsta biljettpriserna på marknaden och utan att begära någon justering av ersättningen. Kommissionen anser att detta argument inte är tillräckligt för att betrakta Caremar som ett effektivt företag. Caremar lämnade inga ytterligare uppgifter som t.ex. visade hur denna praxis påverkade företagets räkenskaper, och Caremar har inte heller jämfört sin kostnadsstruktur med kostnadsstrukturerna hos andra företag inom sektorn. Till följd av detta identifierade Caremar inte något riktmärke mot vilket den påstått effektiva förvaltningen av tjänsten kunde bedömas.

(223) Kommissionen drar därför slutsatsen att Altmark 4 i det aktuella fallet inte är uppfyllt när det gäller förlängningen av det ursprungliga avtalet.

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

(225) När det gäller förtöjningsprioriteringen påminner kommissionen för det första om att AGCM vid minst två tillfällen har ansett att denna åtgärd har ett ekonomiskt värde ([166]). Caremar betalar trots detta inte någon avgift för förtöjningsprioriteringen. Kommissionen noterar dock 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 sjötransporttjänsten föredra den operatör som gynnas av 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 Caremar.

9.1.1.4 Påverkan på konkurrens och handel

(226) 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 denna handel ([167]). Det är tillräckligt att stödmottagaren konkurrerar med andra företag på en konkurrensutsatt marknad ([168]).

(227) 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 ([169]) och förordning (EEG) 3577/92, som liberaliserat marknaden inom internationella sjötransporter respektive sjöfartscabotage. 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.

9.1.1.5 Slutsats

(228) Eftersom alla kriterier som fastställs i artikel 107.1 i EUF-fördraget är uppfyllda drar kommissionen slutsatsen att den ersättning för allmän trafikplikt som har beviljats Caremar under perioden 1 januari 2009–31 juli 2012 på grundval av förlängningarna av det ursprungliga avtalet såväl som förtöjningsprioriteringen för de rutter som omfattas av den allmänna trafikplikten, utgör statligt stöd till förmån för Caremar.

9.1.1.6 Nytt eller befintligt stöd

(229) Kommissionen noterar för det första att den ersättning som beviljats Caremar (som var det berörda företaget vid den tidpunkten) för den allmänna trafikplikten inom sjöfartssektorn fram till utgången av 2008 inte bedöms i det föreliggande beslutet (se skäl 17). Bedömningen av denna ersättning, och huruvida den kan betraktas som befintligt stöd på grundval av artikel 4.3 i förordning (EEG) nr 3577/92, är föremål för beslut (EU) 2020/1411 (se skäl 25).

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

([167]) Dom av den 17 september 1980, Philip Morris/kommissionen, 730/79, ECLI:EU:C:1980:209, punkt 11; dom av den 22 november 2001, Ferring, C-53/00, ECLI:EU:C:2001:627, punkt 21; och dom av den 29 april 2004, Italien/kommissionen, C-372/97, ECLI:EU:C:2004:234, punkt 44.

([168]) Dom av den 30 april 1998, Het Vlaamse Gewest/kommissionen, T-214/95, ECLI:EU:T:1998:77.

([169]) 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).

(230) I artikel 1 c i rådets förordning (EU) 2015/1589 ([170]) 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 ([171]). I enlighet med den ståndpunkt som unionsdomstolarna ([172]) intagit anser kommissionen att en ändring (t.ex. en förlängning) av varaktigheten av en stödåtgärd som har ett tydligt slutdatum (dvs. den 31 december 2008) räcker för att omvandla stödet till nytt stöd, oavsett om åtgärdens övriga egenskaper ändras eller inte. Detta resonemang gäller det förlängda ursprungliga avtalet, som var avsett att utgöra rättslig grund för de tillfälliga förlängningarna (dvs. fram till den privatisering av Caremar som tillkännagavs 2009, se skäl 29) av den allmänna trafikplikt mot ersättning som Caremar anförtrotts enligt det ursprungliga avtalet.

(231) Oavsett om den ersättning som Caremar (som var det berörda företaget vid den tidpunkten) beviljades fram till slutet av 2008 genom beslut (EU) 2020/1411 har klassificerats som befintligt stöd eller inte, anser kommissionen av ovanstående skäl att den ersättning för allmän trafikplikt som beviljats Caremar under perioden 1 januari 2009–31 juli 2012 på grundval av förlängningen av det ursprungliga avtalet ska betraktas som nytt stöd. Denna slutsats gäller även den under denna period tillämpliga förtöjningsprioriteringen.

9.1.2 *Tilldelningen av det nya avtalet om allmän trafik i kombination med Caremars privatisering*

(232) För att fastställa huruvida tilldelningen av det nya avtalet om allmän trafik i kombination med Caremars privatisering utgör en fördel för Caremar och dess förvärvare i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget måste kommissionen bedöma om Altmarkkriterierna är uppfyllda (se skäl 213).

9.1.2.1 Altmark 1

(233) Kommissionen påminner om att det inom ramen för unionsrätten 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 ([173]). 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.”

(234) Nationella myndigheter har därför rätt att anse att vissa tjänster har ett allmänintresse och därför måste tillhandahållas i form av skyldigheter avseende allmännyttiga tjänster så att allmänintresset skyddas när marknadskrafterna inte kan garantera att tjänsterna tillhandahålls på den nivå eller till de villkor som krävs.

([170]) 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).

([171]) Dom av den 26 oktober 2016, DEI och kommissionen/Alouminion tis Ellados, C-590/14 P, ECLI:EU:C:2016:797, punkt 45.

([172]) Dom av den 6 mars 2002 i de förenade målen Territorio Histórico de Álava – Diputación Foral de Álava (T-127/99), Comunidad Autónoma del País Vasco och Gasteizko Industria Lurra, SA (T-129/99) och Daewoo Electronics Manufacturing España, SA (T-148/99)/Europeiska kommissionen, ECLI:EU:T:2002:59, punkt 175.

([173]) Dom i mål T-289/03, BUPA m.fl. mot kommissionen, REG 2008, s. II-81, punkt 96. Se även generaladvokat Tizzanos förslag till avgörande i mål C-53/00, Ferring, REG 2001, s. I-9069, och generaladvokat Jacobs förslag till avgörande i mål C-126/01, GEMO, REG 2003, s. I-13769.

(235) På cabotageområdet har detaljerade unionsbestämmelser rörande allmännyttiga tjänster fastställts i förordning (EEG) nr 3577/92 och, när det gäller att pröva eventuellt statligt stöd till företag som bedriver sjötransport, i unionens riktlinjer för statligt stöd till sjötransport (*sjötransportriktlinjerna*) ([174]).

(236) I artikel 4.1 i förordning (EEC) nr 3577/92 föreskrivs 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.”

(237) I artikel 2.3 i förordningen (EEG) nr 3577/92 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.

(238) 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.

(239) Av fast rättspraxis följer att förpliktelser vid allmän trafik bara får åläggas om de kan rättfärdigas med att de behövs för att säkerställa tillräckligt regelbundna sjötransporttjänster som inte kan garanteras om de skulle lämnas helt åt marknadskrafterna ([175]). I meddelandet om tolkning av förordning (EEG) nr 3577/92 ([176]) 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 öcabotagetjänster när marknaden har misslyckats”. Med allmän trafikplikt avses dessutom enligt artikel 2.4 i förordning (EEG) nr 3577/92 ”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”.

(240) 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 är uppfyllt, kommer kommissionen i enlighet med rättspraxis ([177]) att bedöma

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

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

c) om användningen av en vanlig allmän trafikplikt inte skulle ha räckt för att avhjälpa denna brist (**tillvägagångssättet med minsta möjliga negativa inverkan**).

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

([175]) Dom av den 20 februari 2001, Asociación Profesional de Empresas Navieras de Líneas Regulares (Analir) m.fl. och Administración General del Estado, C-205/99, ECLI:EU:C:2001:107.

([176]) 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), (COM(2014) 232 final, 22.4.2014).

([177]) Dom av den 1 mars 2017, Société nationale maritime Corse Méditerranée (SNCM)/kommissionen, T-454/13, ECLI:EU:T:2017:134, punkterna 130 och 134.

Efterfrågan från användarna

(241) Enligt det nya avtalet om allmän trafik fick Caremar i uppdrag att tillhandahålla reguljära sjöfartstjänster för passagerare, fordon (inklusive räddningsfordon) och postförsändelser, till i förväg fastställda taxor, med hjälp av färjor och snabbgående fartyg (dvs. TMV för kombinerad trafik eller bärplansbåt för enbart passagerartrafik) i enlighet med de tidtabeller som anges i regionen Kampaniens program för sjötransport, enligt redovisning i avsnitt 3.3.1. Den allmänna trafikplikt som ålagts Caremar gällde de hamnar som trafikerades, den typ av fartyg som användes för de sjöfartsförbindelser som trafikerades inom ramen för den allmänna trafikplikten, turtätheten, tidtabellen och tjänstens kontinuitet, tjänstens kvalitet och de högsta biljettpriser som fick tas ut (se skälen 83–91).

(242) Kommissionen konstaterar att den allmänna trafikplikt som ålagts Caremar enligt det nya avtalet om allmän trafik är avsedd att säkerställa den territoriella kontinuiteten mellan fastlandet och öarna genom att tillgodose lokalbefolkningens (huvudsakligen arbets- och studierelaterade) transportbehov genom regelbundna och tillförlitliga sjötransporttjänster (se skäl 199). Kommissionen anser att dessa utgör legitima mål av allmänt intresse.

(243) När det gäller lokalbefolkningens behov förklarade Italien att dessa behov har förblivit i stort sett oförändrade över tid, vilket framgår av de offentliga samråd som genomfördes av regionen Kampanien 2006–2007 och 2010–2011 (se skäl 179), vilka bekräftade att invånarna på öarna i Neapelbukten förlitade sig på sjötransporter för sin dagliga pendling till fastlandet. I detta avseende konstaterar kommissionen att sjöfartssituationen i Neapelbukten är mycket särpräglad på grund av den extremt höga befolkningstätheten på öarna Capri, Ischia och Procida, såsom Italien har förklarat (se skäl 182).

(244) Ovanstående bekräftas av den detaljerade statistik per linje som Italien tillhandahållit avseende de passagerare, fordon och gods som Caremar transporterade under åren 2009–2021, vilken visar att de linjer som trafikerades av Caremar kännetecknades av en betydande efterfrågan som var stabil över tid (se skäl 174).

(245) Med tanke på att efterfrågan från användarna var stabil över tid, även under de två år som föregick Caremars uppdrag att fullgöra den allmänna trafikplikten enligt det nya avtalet om allmän trafik, ansåg Italien, och särskilt de berörda regionala myndigheterna, med rätta att det fanns en verklig efterfrågan på sjöfartstransporter för passagerare och kombinerad trafik på de linjer i Neapelbukten som förbinder öarna Capri, Ischia och Procida med fastlandet (Neapel, Sorrento och Pozzuoli).

Förekomsten av ett marknadsmisslyckande

(246) 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” ([178]). Kommissionen måste därför undersöka om tjänsten skulle vara otillräcklig om tillhandahållandet av den överlåts till marknadskrafterna. I punkt 48 i meddelandet om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse konstateras i detta sammanhang att ”kommissionens bedömning [är] begränsad till en kontroll av om medlemsstaten gjort ett uppenbart fel”.

(247) Eftersom det fanns andra rederier som trafikerade de linjer som omfattades av det nya avtalet om allmän trafik (se skäl 184) kommer kommissionen att bedöma konkurrenssituationen för var och en av dessa linjer innan det nya avtalet om allmän trafik ingicks för att kontrollera om de tjänster som tillhandahölls av dessa operatörer var likvärdiga med de tjänster som Caremar måste tillhandahålla enligt det nya avtalet om allmän trafik, och om dessa skulle ha varit tillräckliga för att säkerställa den territoriella kontinuiteten mellan öarna (Capri, Ischia och Procida) och fastlandet.

([178]) Dom av den 20 februari 2001, Asociación Profesional de Empresas Navieras de Líneas Regulares (Analir) m.fl. och Administración General del Estado, C-205/99, ECLI:EU:C:2001:107.

(248) I detta avseende konstaterar kommissionen först och främst att sjötransporter till/från öarna i Neapelbukten används av invånarna på dessa öar som lokala transporter för att möjliggöra mycket täta förbindelser till fastlandet. Som Italien har förklarat (skäl 182) gör den extremt höga befolkningstätheten på öarna Capri, Ischia och Procida att de liknar ett fastlandsområde. Denna situation kräver att sjötransporterna är nästan lika frekventa som lokala landtransporter för att tillgodose behoven hos studerande och arbetstagare som dagligen pendlar till/från fastlandet. Bedömningen av förekomsten av ett marknadsmisslyckande måste ta vederbörlig hänsyn till detta.

(249) I tabell 10 visas konkurrenssituationen för de åtta linjer som trafikerades av Caremar under perioden 2012–2015, dvs. innan det nya avtalet om allmän trafik ingicks, på grundval av den information som Caremars konkurrenter lämnade i sina synpunkter (se skälen 150, 151, 161 och 168) och av Italien (se skäl 184). I skälen 250–259 tillhandahåller kommissionen sin bedömning av den konkurrenssituation som redovisas i tabell 10.

Tabell 10

Konkurrenssituationen på de linjer som trafikerades av Caremar under perioden 2012–2015

Linje	Caremar	Konkurrenter
Capri/ Sorrento	Förbindelser för kombinerad trafik med TMV under hela året: åtta avgångar per dag (från Capri kl. 7.00, 8.40, 13.35 och 18.45, och från Sorrento kl. 7.45, 9.25, 14.30 och 19:25).	**NLG:** Enbart för passagerartrafik: **Aligruson:** För kombinerad trafik, men enbart under sommarperioden (från Sorrento kl. 11.30 och 14.00, och från Capri kl. 12.30 och 18.05) på marknadsvillkor. **SNAV:** För kombinerad trafik, men endast under sommarperioden (från Capri kl. 7.35, 9.15, 12.10, 15.55, 17.40 och 18.05, och från Sorrento kl. 8.10, 11.25, 13.50 och 16.35) på marknadsvillkor.
Capri/ Neapel	Förbindelser för kombinerad trafik med TMV under hela året: sex dagliga avgångar (från Neapel kl. 5.35, 12.00 och 17.25, och från Capri kl. 10.20, 15.35 och 20.15). Förbindelser för kombinerad trafik med färja under sommarperioden: sex dagliga avgångar (från Neapel kl. 7.25, 13.00 och 18.35, och från Capri kl. 5.40, 9.20 och 14.50). Förbindelser för kombinerad trafik med färja under vinterperioden: sex dagliga avgångar (från Neapel kl. 9.00 och 14.20, och från Capri kl. 6.45, 11.00, 16.15 och 20.10). Förbindelser för kombinerad trafik med TMV under perioden 1 juni–30 september: två dagliga avgångar (från Neapel kl. 21.35 och från Capri kl. 23.50).	**SNAV:** Enbart för passagerartrafik: **NLG:** Enbart för passagerartrafik: **Neapolis:** Enbart för passagerartrafik:
Ischia/ Neapel	Förbindelser för kombinerad trafik med färja under hela året: fyra dagliga avgångar (**från Ischia** kl. **8.45** och **13.50**, och **från Neapel** kl. **15.45** och **20.15**). För passagerartrafik med bärplansbåt under hela året: en daglig avgång (**från Neapel** kl. **14.45**).	**Medmar:** Endast för kombinerad trafik, främst under sommarsäsongen. Fyra dagliga avgångar under hela året (**från Neapel** kl. **8.35**, **14.10** och **18.30**, och **från Ischia** kl. **17.00** (på sommaren) eller 16.35 (på vintern)), alla inom ramen för den allmänna trafikplikten. **Alilauro:** enbart för passagerartrafik, främst under sommarsäsongen. Endast fem avgångar per dag under hela året (**från Ischia** kl. **6.30**, **9.25** och **19.55**, och **från Neapel** kl. **7.35** och **20.10**), samtliga inom ramen för den allmänna trafikplikten.

Linje	Caremar	Konkurrenter
Ischia/ Procida/ Neapel	Förbindelser för kombinerad trafik med färja under hela året: tio dagliga avgångar (från Neapel kl. 6.25 (med avresa från Procida kl. 7.30), 10.45 (med avresa från Procida kl. 11.50), 15.10 (med avresa från Procida kl. 16.20), 17.30 (med avresa från Procida kl. 18.35), 19.30 (med avresa från Procida kl. 20.30) och 21.55 (med avresa från Procida kl. 23.00), och från Ischia kl. 12.55 (med avresa från Procida kl. 13.35), 15.20 (med avresa från Procida kl. 15.50), 17.20 (med avresa från Procida kl. 17.50) och 19.25 (med avresa från Procida kl. 20.30). Förbindelser för kombinerad trafik med färja under perioden 15 juni–15 september: två dagliga avgångar (från Ischia kl. 7.00 (med avresa från Procida kl. 7.25), och från Neapel kl. 9.25 (med avresa från Procida kl. 10.30). Förbindelser för passagerartrafik med bärplansbåt under hela året: nio dagliga avgångar (**från Neapel** kl. **8.40** (med avresa kl. 9.30 från Procida), **11.45** (med avresa kl. 12.25 från Procida), **13.10** (med avresa kl. 13.50 från Procida) och **18.15** (med avresa kl. 18.55 från Procida), och **från Ischia** kl. **6.45** (med avresa kl. 7.05 från Procida), **10.15** (med avresa kl. 10.35 från Procida), **13.00** (med avresa kl. 13.15 från Procida), **14.30** (med avresa kl. 14.55 från Procida) och **16.25** (med avresa kl. 16.45 från Procida)). Förbindelser för passagerartrafik med bärplansbåt under perioden 1 juni–30 september: två dagliga avgångar (**från Ischia** kl. **19.35** (med avresa kl. 20.00 från Procida), och **från Neapel** kl. **21.05** (med avresa kl. 21.50 från Procida)).	**Medmar:** För kombinerad trafik med färja: — två dagliga avgångar under hela året inom ramen för den allmänna trafikplikten (från Ischia kl. 6.25 (med avresa från Procida kl. 7.25) och 10.35 (med avresa från Procida kl. 11.15)), och — en avgång (inte alltid dagligen) under sommarperioden inom ramen för den allmänna trafikplikten (från Ischia kl. 22.20 (med avresa från Procida kl. 23:00)). Enligt Italien tillhandahöll dock Medmar nästan aldrig förbindelserna på linjen Ischia/Procida/Neapel under 2012–2015. **SNAV:** För passagerartrafik (med bärplansbåt): — sju dagliga avgångar inom ramen för den allmänna trafikplikten under hela året (**från Neapel** kl. **8.25** (med avresa från Procida kl. 9.05), **16.20** (med avresa från Procida kl. 17:00) och **19.00** (med avresa från Procida kl. 19.40), och **från Ischia** kl. **7.10** (med avresa från Procida kl. 7.30), **9.45** (med avresa från Procida kl. 10.10), **13.50** (med avresa från Procida kl. 14.15), **17.40** (med avresa från Procida kl. 18.05)), och — en daglig avgång på marknadsvillkor under sommaren (**från Ischia** kl. **11.25** (med avresa från Procida kl. 11.45)).

Linje	Caremar	Konkurrenter
Ischia/ Procida/ Pozzuoli	Förbindelser för kombinerad trafik med färja under hela året: sex dagliga avgångar (**från Pozzuoli** kl. **10.15** (med avresa från Procida kl. 10.55), **14.00** (med avresa från Procida kl. 14.30) och **18.55** (med avresa från Procida kl. 19.35), och **från Ischia** kl. **8.35** (med avresa från Procida kl. 9.00), **11:30** (med avresa från Procida kl. 11.55) och **17.30** (med avresa från Procida kl. 18.00). Förbindelser för kombinerad trafik med färja under perioden 16 september–14 juni: två dagliga avgångar (**från Ischia** kl. **7.20** (med avresa från Procida kl. 7.50), och **från Pozzuoli** kl. **9.00** (med avresa från Procida kl. 9.40).	**Medmar:** För kombinerad trafik med färja, oftast utan uppehåll i Procida. Endast fyra dagliga avgångar med uppehåll i Procida (**från Ischia** kl. **2.30** och **18.55**, och **från Pozzuoli** kl. **4.10** och **20.30**), samtliga inom ramen för den allmänna trafikplikten och under hela året.
Ischia/ Procida	Utöver de förbindelser som tillhandahålls på linjerna Ischia/ Procida/Pozzuoli och Ischia/Procida/ Neapel, en daglig förbindelse för passagerartrafik med bärplansbåt under hela året (**från Procida** kl. **15.30**).	**SNAV:** utöver de åtta avgångar (för passagerartrafik) som tillhandahölls på linjen Ischia/Procida/Neapel, tillhandahöll SNAV följande avgångar på linjen Ischia/Procida: — en daglig förbindelse för passagerartrafik med bärplansbåt under hela året inom ramen för den allmänna trafikplikten (**från Procida** kl. **13.15**), — en daglig förbindelse för passagerartrafik med bärplansbåt under hela året på marknadsvillkor (**från Ischia** kl. **8.30**), — sex dagliga förbindelser för passagerartrafik med bärplansbåt under sommarperioden på marknadsvillkor (**från Procida** kl. **7.50**, **11.00**, **17.50** och **19.20**, och **från Ischia** kl. **18.30** och **19.45**). **Medmar:** avgångar tillhandahålls som en del av linjerna Ischia/Procida/Pozzuoli och Ischia/Procida/Neapel. **Ippocampo/Rumore/Capitan Morgan**: Förbindelser för kombinerad trafik på marknadsvillkor, men mestadels under sommarperioden och inte alltid dagligen. Tillhandahållandet av tjänsten varierar mycket eftersom dessa operatörer använder en typ av fartyg som endast kan användas under goda väderförhållanden.
Procida/ Pozzuoli	Utöver de förbindelser som tillhandahålls på linjen Ischia/Procida/ Pozzuoli, två dagliga förbindelser för passagerartrafik med bärplansbåt) (restid 15 minuter) under hela året (**från Procida** kl. **8.10** och **från Pozzuoli** kl. **8.50**).	**Gestour:** nio dagliga förbindelser för kombinerad trafik med färja (restid 50 minuter) under hela året på marknadsvillkor (**från Pozzuoli** kl. **6.00**, **8.30**, **10.35**, **12.55** och **19.50**, och **från Procida** kl. **6.50**, **9.30**, **11.20** och **18.55**). **Ippocampo:** fyra förbindelser för kombinerad trafik på marknadsvillkor under sommarperioden, för det mesta enbart på söndagar (från Procida kl. 18.45 och kl. 20.00 och från Pozzuoli kl. 19.20 och 20.50). **Procida Lines:** Enligt Italien tillhandahöll Procida Lines inte någon trafik på linjen under perioden 2012–2015.

Linje	Caremar	Konkurrenter
Procida/ Neapel	Utöver de förbindelser som tillhandahålls på linjen Ischia/Procida/ Pozzuoli, fyra dagliga förbindelser för passagerartrafik med bärplansbåt (restid 40 minuter) under hela året (**från Procida** kl. **6.35** och **9.20**, och **från Neapel** kl. **7:30** och **17:45**).	**SNAV:** för passagerartrafik med bärplansbåt utöver de förbindelser som tillhandahålls på linjen Ischia/Procida/ Neapel: — en daglig avgång under hela året inom ramen för allmän trafikplikt (**från Neapel** kl. **12.30**), och — två dagliga avgångar under sommaren på marknadsvillkor (från Neapel kl. 18.45). **Medmar:** för kombinerad trafik med färja utöver de förbindelser som tillhandahålls på linjen Ischia/Procida/ Neapel: — en daglig avgång under hela året inom ramen för allmän trafikplikt (från Neapel kl. 0.20).

(250) På grundval av informationen i tabell 10 anser kommissionen att de tjänster som konkurrenterna erbjuder från och med den 1 oktober 2011 på de linjer som Caremar skulle trafikera i Neapelbukten inom ramen för det nya avtalet om allmän trafik inte är utbytbara mot de tjänster som erbjuds av Caremar på grund av de betydande skillnaderna i typ, regelbundenhet och kapacitet för de tjänster som erbjuds, enligt vad som anges nedan (se skälen 251–259).

(251) När det gäller linjen **Capri/Sorrento** konstaterar kommissionen att Caremar var den enda operatör som tillhandahöll förbindelser för kombinerad trafik på linjen under hela året. Rent faktiskt tillhandahöll å ena sidan NLG förbindelser endast för passagerartrafik, å andra sidan var de operatörer som också tillhandahöll förbindelser för kombinerad trafik (Aligruson och SNAV) verksamma enbart under sommaren. Det fanns ingen operatör som säkerställde att det fanns förbindelser för kombinerad trafik mellan Capri och Sorrento på vintern, vilket gjorde att invånarna på ön/butiksägarna/de studerande lämnades utan möjlighet att pendla med sitt eget fordon med färja mellan november och april. När det gäller de övriga månaderna under året skulle de förbindelser för kombinerad trafik som tillhandahölls av Aligruson och SNAV ha gjort att de tider som är mest eftertraktade av pendlare (och mindre intressanta för turister), dvs. tidiga morgnar ([179]) och sena kvällar ([180]), nästan inte trafikerades alls. När det gäller sommarperioden skulle konkurrenternas tidtabeller dessutom inte på ett tillfredsställande sätt ha tillgodosett behoven för dagliga pendlare med avseende på skillnaderna jämfört med Caremars tidtabeller. Av dessa skäl begick Italien inte något uppenbart fel genom att anse att det förekom ett marknadsmisslyckande när det gäller tillhandahållandet av sjötransporttjänster för kombinerad trafik på denna linje.

(252) När det gäller linjen **Capri/Neapel** konstaterar kommissionen att Caremar var den enda operatör som tillhandahöll förbindelser för kombinerad trafik på linjen. De tre andra rederierna på linjen under perioden 2012–2015 (SNAV, NLG och Neapolis) tillhandahöll endast förbindelser för passagerartrafik. Dessa förbindelser kunde inte motsvara efterfrågan på sjötransporter för användare med fordon och lämnade invånarna på ön/butiksägarna/de studerande utan möjlighet att pendla med sitt eget fordon via färja. Detta omfattar även sjötransport av ambulanser för att hantera medicinska eller andra nödsituationer i de fall nödflygtransporter med helikopter inte var tillgängliga. Med avseende på detta noterar kommissionen att helikoptrar endast kan landa/lyfta i områden som är utrustade för den typen av lufttransport och under förutsättning att väderförhållandena tillåter det ([181]). På ön Capri finns bara en helikopterplatta. Den är belägen i Anacapris kommun och betjänar även privata flygningar. Helikoptrar används

([179]) I själva verket skulle, om Caremar inte hade trafikerat linjen (med skyldighet att ha en första avgång från Capri kl. 7.00 och en första avgång från Sorrento kl. 7.45), den första avgången på morgonen inte ha tillhandahållits av SNAV förrän kl. 7.35 från Capri och kl. 8.10 från Sorrento. Förutom dessa två avgångar skulle användarna inte ha haft någon annan möjlighet att nå sin destination tidigt på morgonen, med tanke på att de därpå följande avgångarna inte avgick förrän kl. 9.15 från Capri och 11.25 från Sorrento.

([180]) När det gäller kvällstid skulle, om Caremar inte hade trafikerat linjen, dagens sista avgång ha varit från Sorrento kl. 16.35 (med SNAV) och från Capri kl. 18.05 (med SNAV och Aligruson), medan Caremar också hade ålagts att garantera en avgång kl. 19.25 från Sorrento och 18.45 från Capri.

([181]) Se t.ex. nyheterna av den 15 december 2017 på följande webbplats: https://www.ilmattino.it/napoli/citta/mareggiata_capri_corsa_straordinaria_traghetto_naiade_caremar_sorrento-3430586.html (hämtad den 5 juni 2024), och nyheterna av den 12 januari 2022 på följande webbplats: https://caprinews.it/?p=31904 (hämtad den 5 juni 2024).

vanligtvis för räddning i områden som inte lätt kan nås av ambulanser eller för patienter som behöver akut transport till sjukhus på fastlandet. I mindre brådskande fall, där patienten kan förflyttas till sjukhuset med ambulans eller privatbil, eller om vinden är för stark så att helikoptern inte kan landa på/lyfta från helikopterplattan i Anacapri, är däremot sjötransport med färja den vanligaste typen av transport till fastlandet ([182]). Om inte Caremar hade trafikerat linjen skulle dessutom ingen operatör ha tillhandahållit transport av postförsändelser till/från Capri. Kommissionen anser att en allmän trafikplikt som begränsades till transport av fordon och gods inte hade varit lämplig, eftersom de förbindelser för passagerartrafik som konkurrenterna tillhandahöll på marknadsmässiga villkor inte räckte till för att garantera en tillräcklig konnektivitet mellan Capri och Neapel. Faktum är att endast sju dagliga förbindelser för passagerartrafik tillhandahölls under hela året på marknadsvillkor: fem avgångar med Neapolis (från Capri kl. 8.50, 14.10 och 17.30, och från Neapel kl. 10.00 och 16.05), och två avgångar med NLG (från Capri kl. 9.35 och 11.35). Ingen marknadsaktör tillhandahöll alltså förbindelser under tidig morgon, medan Caremar måste garantera en första avgång på morgonen från Capri till Neapel (5.40 under sommarperioden och 6.45 under vinterperioden). Kommissionen noterar att de flesta avgångar som Caremars konkurrenter tillhandahöll under hela året omfattades av allmän trafikplikt ([183]), vilket tyder på att marknaden i princip inte skulle ha tillhandahållit dem utan en formell begäran från de offentliga myndigheterna. Med tanke på att den ordning för allmän trafikplikt som infördes i Neapelbukten inte garanterade ett effektivt tillhandahållande av tjänsten, såsom Italien förklarade (skäl 182), var det rimligt att inkludera förbindelser för passagerartrafik inom ramen för den allmänna trafikplikt som Caremar ålades på denna linje enligt det nya avtalet om allmän trafik. Av dessa skäl begick Italien inte något uppenbart fel genom att anse att det förekom ett marknadsmisslyckande när det gäller tillhandahållandet av sjötransporttjänster för kombinerad trafik på denna linje.

(253) När det gäller direktlinjen **Ischia/Neapel** konstaterar kommissionen att Caremar tillhandahöll förbindelser för kombinerad trafik med färja i konkurrens med Medmar och för passagerartrafik med bärplansbåt i konkurrens med Alilauro, som också tillhandahöll ett antal dagliga avgångar under hela året. De avgångar som Caremars konkurrenter tillhandahöll på denna direkta linje avgick dock för det första vid olika tidpunkter på dagen än de som Caremar erbjöd ([184]), och för det andra omfattades alla av den allmänna trafikplikten. Med avseende på tidtabellerna och turtätheten för de förbindelser som Caremar måste tillhandahålla under hela året (se tabell 10) är det uppenbart att den allmänna trafikplikt som Caremar har ålagts skulle garantera ett konstant minsta antal dagliga förbindelser under viktiga tider på dagen då Caremars konkurrenter inte erbjuder någon trafik. Av detta skäl begick Italien inte något uppenbart fel genom att anse att det förekom ett marknadsmisslyckande när det gäller tillhandahållandet av sjötransporttjänster för kombinerad trafik och passagerartrafik på denna linje. Denna slutsats gäller även om man antar att den direkta förbindelsen mellan Ischia och Neapel och förbindelsen med uppehåll i Procida skulle vara utbytbara, trots resornas olika längd ([185]). Såsom förklaras i skäl 254 räckte de tjänster som Caremars konkurrenter tillhandahöll på linjen Ischia/Procida/Neapel inte till för att garantera tillräckliga regelbundna förbindelser mellan Ischia och Neapel.

(254) När det gäller linjen **Ischia/Procida/Neapel** konstaterar kommissionen att även Medmar och Alilauro har tillstånd att trafikera linjen förutom Caremar. När det gäller förbindelserna för kombinerad trafik var dock marknadsutbudet mycket begränsat, eftersom den enda leverantören av dessa förbindelser förutom Caremar var Medmar, som tillhandahöll en daglig förbindelse för kombinerad trafik under året (från Ischia kl. 10.35) och två dagliga förbindelser under sommarperioden (från Ischia kl. 22.20 och från Neapel 0.20), vilka enligt Italien nästan aldrig

([182]) Se t.ex. nyheterna av den 12 augusti 2019 på följande webbplats: https://nursetimes.org/capri-lodissea-di-un-turista-brasiliano-soccorsi-lunghi-sei-ore/72139 (hämtad den 5 juni 2024).

([183]) Närmare bestämt omfattades samtliga 13 dagliga förbindelser för passagerartrafik som SNAV tillhandahöll på linjen under hela året (varav 11 tillhandahölls tillsammans med NLG) av allmän trafikplikt, och av de 15 dagliga avgångar som NLG tillhandahöll på denna linje under hela året tillhandahölls 13 inom ramen för allmän trafikplikt (varav 11 tillsammans med SNAV).

([184]) När det gäller de förbindelser för kombinerad trafik som tillhandahölls under hela året avgick Caremar från Ischia kl. 8.45 och 13.50, medan Medmar hade en avgång kl. 17.00 på sommaren och 16.35 på vintern. Från Neapel hade Caremar avgångar kl. 15.45 och 20.15 medan Medmar hade avgångar kl. 8.35, 14.10 och 18.30. När det gäller de förbindelser för passagerartrafik som tillhandahölls under hela året avgick Caremar från Neapel kl. 14.45, medan Alilauro hade avgångar kl. 7.35 och 20.10. Caremar tillhandahöll inte några förbindelser för passagerartrafik från Ischia.

([185]) När det gäller förbindelserna för kombinerad trafik med färja förlänger uppehållet i Procida restiden med cirka 15 minuter (som är 1h 25 min på direktlinjen Ischia/Neapel). När det gäller förbindelserna för passagerartrafik med bärplansbåt förlänger uppehållet i Procida restiden med nästan 30 minuter (som är 45 minuter på direktlinjen Ischia/Neapel).

tillhandahölls trots att de omfattades av allmän trafikplikt. Det är uppenbart att Medmars erbjudande inte var tillräckligt för att tillgodose användarnas krav på täta och regelbundna förbindelser mellan Ischia, Procida och Neapel. När det gäller förbindelserna för passagerartrafik fanns det ingen operatör som tillhandahöll sjötransporter för passagerare på linjen under hela året på marknadsvillkor. SNAV:s sju dagliga avgångar under hela året omfattades rent faktiskt av allmän trafikplikt. Dessutom måste SNAV:s och Caremars förbindelser tillhandahållas vid olika tidpunkter på dagen ([186]). Den enda förbindelse som SNAV tillhandahöll på marknadsvillkor på denna linje var en daglig avgång från Ischia kl. 11.25 under sommarperioden. Det är uppenbart att denna tjänst främst inriktades på efterfrågan från turister och inte var räckte till för att tillgodose användarnas efterfrågan fullt ut. Av dessa skäl begick Italien inte något uppenbart fel genom att anse att det förekom ett marknadsmisslyckande när det gäller tillhandahållandet av sjötransporttjänster för kombinerad trafik och passagerartrafik på denna linje.

(255) När det gäller linjen **Ischia/Procida/Pozzuoli** noterar kommissionen att Caremar trafikerade linjen i konkurrens med Medmar, som också tillhandahöll dagliga avgångar på linjen. De dagliga avgångar som tillhandahölls under hela året omfattades dock av den allmänna trafikplikten, och var dessutom begränsade till antalet (två dagliga avgångar från Ischia och två dagliga avgångar från Pozzuoli) samt tillhandahölls under de timmar på dygnet då Caremar inte bedrev trafik ([187]). Därför var det inte bara så att det inte fanns något rederi som tillhandahöll förbindelser på denna linje under hela året på marknadsmässiga villkor, utan de förbindelser som Medmar tillhandahöll inom ramen för den allmänna trafikplikten var inte heller utbytbara mot Caremars förbindelser, som tillhandahölls på olika tidpunkter på dagen. Av dessa skäl begick Italien inte något uppenbart fel genom att anse att det förekom ett marknadsmisslyckande när det gäller tillhandahållandet av sjötransporttjänster för kombinerad trafik på denna linje.

(256) När det gäller linjen **Ischia/Procida** noterar kommissionen att Caremar enligt det nya avtalet om allmän trafik måste tillhandahålla en daglig förbindelse för passagerartrafik med bärplansbåt under hela året (från Procida kl. 15.30) utöver de förbindelser som tillhandahålls på linjerna Ischia/Procida/Pozzuoli och Ischia/Procida/Neapel. Denna förbindelse inom ramen för allmän trafikplikt ingick i regionen Kampaniens nya avtal om allmän trafik som svar på en uttrycklig begäran från Procidas kommun om ett större antal förbindelser från Procida under hela året (se skäl 181). Denna begäran motiverades av att de flesta av de förbindelser med Procida som marknaden tillhandahöll trafikerades på sommaren och var huvudsakligen inriktade på att tillgodose efterfrågan från turister. I själva verket tillhandahöll marknaden endast en stabil ([188]) förbindelse på marknadsvillkor under hela året (från Ischia kl. 8.30, som trafikerades av SNAV). Som tidigare nämnts (skälen 254 och 255) fanns det inget rederi som tillhandahöll dagliga avgångar (vare sig för passagerartrafik eller kombinerad trafik) under året på marknadsvillkor ([189]) på linjerna Ischia/Procida/Pozzuoli och Ischia/Procida/Neapel, och den allmänna trafikplikt som Caremars konkurrenter hade ålagts garanterade inte konnektiviteten för passagerare från Procida under eftermiddagen (mellan 14.30 och 17:50). Av detta skäl begick Italien inte något uppenbart fel genom att anse att det förekom ett marknadsmisslyckande när det gäller tillhandahållandet av sjötransporttjänster för kombinerad trafik på denna linje.

([186]) Från Neapel måste Caremar garantera avgångar kl. 8.40, 11.45, 13.10 och 18.15, medan SNAV måste garantera avgångar kl. 8.25, 16.20 och 19.00. Från Ischia måste Caremar garantera avgångar kl. 6.45, 10.15, 13.00, 14.30 och 16.25, medan SNAV måste garantera avgångar kl. 7.10, 9.45, 13.50 och 17.40.

([187]) Medmar hade avgångar från Ischia kl. 14.30 och 18.55, och från Pozzuoli kl. 4.10 och 20.30, medan Caremar hade avgångar från Ischia kl. 7.20 (endast på sommaren), 8.35, 11.30 och 17.30 och från Pozzuoli kl. 9.00 (endast på sommaren), 10.15, 14.00 och 18.55.

([188]) De tjänster för kombinerad trafik som rederierna Ippocampo, Rumore och Capitan Morgan tillhandahöll på marknadsvillkor var för få och för oregelbundna för att tillgodose lokalbefolkningens behov av konnektivitet. Som Italien nämnde (skäl 185 f) använde inte bara dessa rederier en typ av fartyg som endast kunde användas under goda väderförhållanden, utan hade också ett erbjudande som främst var inriktat på sommarperioden och inte alltid dagligen. När det gäller linjen Ischia/Procida konstaterar kommissionen att Caremars konkurrenter främst var verksamma under sommarsäsongen och inte alltid dagligen. Endast Rumore tillhandahöll en daglig förbindelse för kombinerad trafik under året på marknadsvillkor (från Ischia kl. 10.40).

([189]) Samtliga av de förbindelser som Caremars konkurrenter tillhandahöll på dessa linjer under hela året omfattades av den allmänna trafikplikten. På linjen Ischia/Procida/Pozzuoli tillhandahöll Medmar fyra dagliga förbindelser för kombinerad trafik under hela året, samtliga inom ramen för den allmänna trafikplikten. På linjen Ischia/Procida/Neapel måste Medmar tillhandahålla en daglig förbindelse för kombinerad trafik under hela året inom ramen för den allmänna trafikplikten och SNAV sju dagliga förbindelser för passagerartrafik under hela året, alla inom ramen för den allmänna trafikplikten.

(257) När det gäller linjen **Procida/Pozzuoli** konstaterar kommissionen att Caremars konkurrenter (Gestour, Ippocampo och Procida Lines) endast erbjöd förbindelser för kombinerad trafik med färja på denna linje, medan Caremar måste tillhandahålla två dagliga förbindelser för passagerartrafik med bärplansbåt under hela året utöver de förbindelser som tillhandahölls på linjen Ischia/Procida/Pozzuoli. Konkurrenternas förbindelser var mycket långsammare än de som tillhandahölls av Caremar (50 minuters restid med färja jämfört med 15 minuters restid med bärplansbåt) och var därför inte utbytbara med Caremars förbindelser. Oavsett hur utbytbara förbindelserna för passagerartrafik är med förbindelserna för kombinerad trafik konstaterar kommissionen under alla omständigheter att de förbindelser som Caremars konkurrenter tillhandahöll under hela året – endast Gestour och Procida Lines ([190]) hade tillstånd att tillhandahålla förbindelser under hela året – tillhandahölls vid andra tidpunkter än de som Caremar tillhandahöll ([191]), vilket innebar att det under den tidsperiod som är viktig för dagliga pendlare (mellan 7:00 och 9:00 från Procida och mellan 9:00 och 10:00 från Pozzuoli) inte erbjöds några avgångar. Av detta skäl begick Italien inte något uppenbart fel genom att anse att det förekom ett marknadsmisslyckande när det gäller tillhandahållandet av sjötransporttjänster för passagerare på denna linje.

(258) När det gäller linjen **Procida/Neapel** konstaterar kommissionen att Caremar måste tillhandahålla fyra dagliga förbindelser för passagerartrafik med bärplansbåt under hela året utöver de förbindelser som tillhandahölls på linjen Ischia/Procida/Neapel, medan Medmar och SNAV endast erbjöd en daglig avgång utöver dem som tillhandahölls på linjen Ischia/Procida/Neapel (Medmar från Neapel kl. 0.20 och SNAV från Neapel kl. 12.30), båda inom ramen för den allmänna trafikplikten och vid andra tidpunkter än de som Caremar erbjöd ([192]). Även med tanke på de förbindelser som SNAV och Medmar tillhandahöll på linjen Ischia/Procida/Neapel fanns det inget rederi som tillhandahöll förbindelser för passagerartrafik på denna linje på marknadsvillkor under hela året, och Medmars och SNAV:s förbindelser för passagerartrafik inom ramen för den allmänna trafikplikten innebar att det inte erbjöds någon trafik under vissa tidsperioder på dagen som var viktiga för att garantera de dagliga pendlarnas förbindelser (mellan kl. 6.00 och kl. 7.00 och mellan kl. 8.00 och kl. 10.00 från Procida, och mellan 7.00 och 8.00 och mellan 17.00 och 18.00 från Neapel). Av detta skäl begick Italien inte något uppenbart fel inom ramen för det nya avtalet om allmän trafik genom att anse att det förekom ett marknadsmisslyckande när det gäller tillhandahållandet av sjötransporttjänster för passagerare på denna linje.

(259) Mot bakgrund av ovanstående anser kommissionen att den allmänna trafikplikt som fastställs i det nya avtalet om allmän trafik med Caremar för trafikeringen av de ovannämnda åtta linjerna är motiverad av ett verkligt allmänt behov av att säkerställa den territoriella kontinuiteten. Vid tidpunkten för tilldelningen av det nya avtalet om allmän trafik var marknadskrafterna i sig inte tillräckliga (inte ens genom åläggande av allmän trafikplikt) för att tillgodose de behov av allmän trafik som Italien identifierat när det gäller turtäthet, kontinuitet och regelbundenhet.

(260) Denna slutsats gäller även den förtöjningsprioritering som Caremar åtnjuter för tillhandahållandet av förbindelserna enligt det nya avtalet om allmän trafik. Som nämnts ovan har Italien bekräftat att förtöjningsprioriteringen endast är tillämplig på de förbindelser som tillhandahålls inom ramen för den allmänna trafikplikten och att den är direkt förbunden med tillhandahållandet av dessa förbindelser till förmån för tillhandahållaren av dem ([193]). I artikel 19ter.21 i lag 166/2009 anges tydligt att förtöjningsprioriteringen är nödvändig för att garantera den territoriella kontinuiteten med öarna och för att fullgöra den allmänna trafikplikten (se skäl 99). I avsaknad av förtöjningsprioriteringen kan Caremar behöva vänta på sin tur före tilläggning och därmed drabbas av förseningar, vilket skulle motverka syftet att säkerställa en tillförlitlig och praktisk konnektivitet 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 säkerställer förtöjningsprioriteringen att hamnarna tilldelar de kajplatser 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 Caremar ska kunna fullgöra den allmänna trafikplikt som utgör en verklig tjänst av allmänt ekonomiskt intresse (se skäl 267).

([190]) Enligt Italien tillhandahöll dock Procida Lines inte någon trafik på linjen under perioden 2012–2015.

([191]) Från Procida trafikerade Caremar linjen under hela året kl. 8.10, medan Gestour trafikerade linjen under hela året kl. 6.50, 9.30, 11.20 och 18.55 (och Procida Lines skulle trafikera linjen kl. 5.50, 7.50, 10.45, 12.40, 15.25, 17.30 och 19.15). Från Procida trafikerade Caremar linjen kl. 8.50, medan Gestour trafikerade linjen under hela året kl. 6.50, 9.30, 11.20 och 18.55 (och Procida Lines skulle trafikera linjen kl. 5.05, 7.05, 11.50, 13.35, 16.25, 18.25 och 20.00).

([192]) Från Procida tillhandahöll Caremar dagliga förbindelser för passagerartrafik kl. 6.35 och 9.20, och från Neapel tillhandahöll Caremar dagliga förbindelser för passagerartrafik kl. 7.30 och 17.45.

([193]) När det till exempel gäller Laziomar överfördes förtöjningsprioriteringen för de hamnar som trafikerades på de tre linjerna till Pontinska öarna automatiskt till Laziomar när sjötransporttjänsterna på dessa linjer överfördes från Caremar till Laziomar.

Tillvägagångssättet med minsta möjliga negativa inverkan

(261) Italien har valt att ingå ett avtal om allmän trafik med en operatör (Caremar), trots att flera operatörer, såsom framgår av tabell 10, också tillhandahöll vissa linjer inom ramen för den allmänna trafikplikten utan ersättning.

(262) Kommissionen anser att den ordning för allmän trafikplikt utan ersättning som gällde i Neapelbukten fram till 2017 ([194]) inte på något sätt var jämförbar med den allmänna trafikplikt som Caremar ålades enligt det nya avtalet om allmän trafik av följande skäl.

(263) För det första skilde sig den allmänna trafikplikt som ålades Caremars konkurrenter från den som omfattades av det nya avtalet om allmän trafik, eftersom den endast gällde turtäthet, regelbundenhet, de typer av fartyg som användes (dvs. endast för passagerare eller för passagerare, fordon och gods) och högsta tillåtna biljettpriser, medan Caremar också ålades skyldigheter i fråga om punktlighet, kvalitet och kapacitet för de fartyg som användes (se skäl 183).

(264) För det andra var den allmänna trafikplikt som ålades Caremars konkurrenter inte föremål för några påföljder som säkerställde att tjänsten tillhandahölls i enlighet med den allmänna trafikplikten, medan det i det nya avtalet om allmän trafik fastställs ett detaljerat sanktionssystem vid underlåtenhet att fullgöra den allmänna trafikplikten (se skäl 90 och 91). På grundval av den information som Italien lämnat (se skäl 183) godtar kommissionen att användarnas efterfrågan inte kunde ha tillgodosetts genom införandet av allmän trafikplikt utan ersättning, eftersom Caremars konkurrenter vid flera tillfällen inte fullgjorde den allmänna trafikplikten ([195]) eller inte tillhandahöll förbindelserna inom ramen för den allmänna trafikplikten eftersom de hade rätt att dra sig ur den allmänna trafikplikten med 45 dagars varsel, kunde begära att trafiken tillfälligt skulle upphöra eller helt enkelt kunde vägra att fortsätta fullgöra den allmänna trafikplikten ([196]).

(265) Även om den allmänna trafikplikten hade fullgjorts hade den inte i sig inte varit tillräcklig för att till fullo tillgodose det behov av allmännyttiga tjänster som Italien identifierat – dvs. att säkerställa den territoriella kontinuiteten mellan fastlandet och öarna genom att tillgodose lokalbefolkningens transportbehov (främst de arbets- och studierelaterade behoven) genom regelbundna och tillförlitliga sjötransporttjänster (se skälen 199 och 242) – eftersom inga förbindelser erbjöds under de tider på dagen som var viktiga för de dagliga pendlarna.

(266) Kommissionen noterar vidare Italiens argument att valet av ett avtal om allmän trafik även var nödvändigt mot bakgrund av Caremars privatisering. Närmare bestämt hävdar Italien att anbudsförfarandet för Caremars tillgångar i kombination med ett nytt avtal om allmän trafik säkerställde den allmänna sjöfartstrafikens kontinuitet och maximerade värdet för staten. Det är av detta skäl som kommissionen godtog (se skäl 105) att Italien anordnade ett anbudsförfarande för Caremar i kombination med ett nytt avtal om allmän trafik. Kommissionen godtog genom detta, vilket även bekräftas i detta beslut, att Italien inte på nytt kunde använda sig av en allmän trafikplikt utan ersättning för alla operatörer utan hellre ingick ett avtal om allmän trafik enbart med Caremar.

Slutsats

(267) På grundval av ovanstående bedömning drar kommissionen slutsatsen att Italien inte begick ett uppenbart fel när de tjänster som anförtroddes Caremar definierades som tjänster av allmänt ekonomiskt intresse på de linjer som förtecknas i tabell 10. De tvivel som kommissionen uttryckte i 2011 års beslut att inleda förfarandet och 2012 års beslut att utvidga förfarandet har därmed undanröjts.

([194]) Systemet för allmän trafikplikt utan ersättning var i kraft fram till och med den 9 januari 2017. Sedan den 10 januari 2017 har Caremar varit den enda sjöfartsoperatör som omfattades av allmän trafikplikt i Neapelbukten.

([195]) Se fotnot (126).

([196]) Se fotnot (125).

(268) För att dra slutsatsen att Altmark 1 är uppfyllt måste kommissionen fortfarande kontrollera om Caremar anförtrotts en allmän trafikplikt som var tydligt definierad och att kraven i förordning (EEG) nr 3577/92 var uppfyllda. När det gäller den första punkten konstaterar kommissionen att den allmänna trafikplikten tydligt beskrivs i det nya avtalet om allmän trafik och dess bilagor, och till exempel omfattar fartygsspecifikationer för varje linje (se skälen 83–91). Likaså beskrivs de regler som reglerar ersättningen i det nya avtalet om allmän trafik, lag 166/2009 och beslut 111/2007 (se skälen 92–96). Det nya avtalet om allmän trafik har även en klart angiven varaktighet (nio år), fastställer Caremar som leverantör av den allmännyttiga tjänsten och innehåller bestämmelser för att undvika och återkräva eventuell överkompensation (se skäl 94). När det gäller den andra punkten konstaterar kommissionen att det nya avtalet om allmän trafik upphandlades på ett icke-diskriminerande sätt för alla rederier i unionen, i enlighet med artikel 4.1 i förordning (EEG) nr 3577/92 (se skälen 69 och 70). Kommissionen drar därför slutsatsen att det första Altmarkkriteriet är uppfyllt.

(269) Eftersom förtöjningsprioriteringen är en åtgärd som är direkt förbunden med den allmänna trafikplikt som fastställs i det nya avtalet om allmän trafik, uppfyller förtöjningsprioriteringen också det första kriteriet i Altmark-domen.

9.1.2.2 Altmark 2

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

(271) 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. Närmare bestämt förklaras i detalj de parametrar som låg till grund för beräkningen av ersättningen i beslut 111/2007 och tillämpas i det nya avtalet om allmän trafik (se skäl 93). Metoden för beräkning av ersättningen, t.ex. de kostnadsfaktorer som ska beaktas och kapitalavkastningen, beskrivs i detalj i beslut 111/2007 (se skäl 93). Eftersom förtöjningsprioriteringen inte innebär någon ekonomisk ersättning till Caremar anser kommissionen att denna åtgärd uppfyller det andra Altmarkkriteriet.

(272) Kommissionen drar därför slutsatsen att det andra kriteriet i Altmarkdomen är uppfyllt.

9.1.2.3 Altmark 3

(273) 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.

(274) Enligt artikel 16 i det nya avtalet om allmän trafik kvantifieras ersättningen för allmän trafikplikt på grundval av den metod som anges i beslut 111/2007 ([197]), enligt vilken ersättningen inte bör överstiga vad som är nödvändigt för att täcka nettokostnaderna för fullgörandet av den allmänna trafikplikten (ekonomisk-finansiell balans), inklusive en rimlig vinst. Som nämns ovan (se skälen 55–66) måste tjänsternas omfattning enligt beslut 111/2007, de högsta tillåtna biljettpriser som anges i avtalet om allmän trafik och den ersättning som faktiskt beviljas definieras så att tjänsteleverantören kan få täckning för kostnaderna avseende tillhandahållandet av tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse, med beaktande av övriga intäkter och en rimlig vinst.

(275) Altmarkdomen tillhandahåller 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 denna tjänst, 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.

([197]) Artikel 16.1 i det nya avtalet om allmän trafik.

(276) I 2012 års beslut att utvidga förfarandet uttryckte kommissionen tvivel om huruvida den ersättning som betalades till företagen i den tidigare Tirreniagruppen, inklusive Caremar, 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 Caremar vid första påseendet inte tycktes påta sig de risker som normalt följer av bedrivandet av sådan trafik. 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 Caremar kan ha överkompenserats i den delen.

(277) 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 Caremar påtar sig. Kommissionen hänvisar i synnerhet till följande bestämmelser:

— Enligt artikel 13 i det nya avtalet om allmän trafik kan Caremar årligen begära att regionen Kampanien anpassar användaravgifterna till inflationen, även om regionen Kampanien kan besluta att inte bevilja den begärda justeringen eller att upphäva en redan beviljad justering (se skäl 89).

— Artikel 17 i det nya avtalet om allmän trafik syftar till att upprätthålla den ekonomisk-finansiella jämvikten för den allmännyttiga tjänsten. Om ersättningen för den allmänna trafikplikten inte är tillräcklig för att täcka kostnaderna för de tjänster som anförtrotts genom det nya avtalet om allmän trafik medger artikel 17 att taxesystemet, omfattningen av de allmännyttiga tjänsterna eller Caremars sjöfartstillgångar ses över. Enligt artikel 17 i avtalet ska parterna vart tredje år kontrollera avtalets ekonomiska och finansiella balansvillkor i enlighet med de kriterier som anges i beslut 111/2007 och reglerna i avtalet. För detta ändamål ska Caremar senast den 30 juni det tredje året av varje tillsynsperiod översända en uppdaterad rapport med de ekonomiska resultaten för den berörda perioden.

(278) Även om dessa skyddsåtgärder förefaller minska Caremars risk anser kommissionen att företaget fortfarande är exponerat för risken att ersättningen kanske inte är tillräcklig för att täcka kostnaderna för tillhandahållandet av tjänsten. Som nämns ovan (skäl 93) kontrolleras tjänstens ekonomiska och finansiella balans endast vart tredje år och en omfördelningsmekanism kan enbart aktiveras i händelse av underkompensation på mer än 5 % av den totala ersättningen. Om det vid översynen framkommer att ersättningen är otillräcklig för att täcka kostnaderna för den allmännyttiga tjänsten kan Caremar och Italien bara komma överens om ändringar för nästa treårsperiod. Enligt artikel 17 ska sådana ändringar (i förekommande fall) antas efter förhandlingar, och fram till dess att en överenskommelse nås måste Caremar fortsätta att tillhandahålla den allmännyttiga tjänsten enligt gällande villkor. Caremar fortsätter därmed att vara delvis exponerad för risken att ersättningen är otillräcklig för att täcka kostnaderna för att tillhandahålla tjänsten. Även om artikel 17 i det nya avtalet om allmän trafik kan utnyttjas för att återställa den ekonomiska och finansiella balansen kan detta enbart göras för kommande perioder, och det finns ingen möjlighet till retroaktiva justeringar av underkompensationen.

(279) När det gäller den rimliga vinst som är tillåten enligt det nya avtalet om allmän trafik (se skäl 60) anges i beslut 111/2007 att en riskpremie på 6,5 % skulle användas för att fastställa kapitalavkastningen på grundval av den vägda genomsnittliga kapitalkostnaden (WACC).

(280) Italien understryker att riskpremien fastställdes med hjälp av makroekonomiska analyser som tilldelar referenslandet eller referensområdet en genomsnittlig riskpremie för den berörda sektorn. I dessa analyser fastställdes en genomsnittlig riskpremie för Italien på 6,4 %. Denna premie ligger därför helt i linje med den riskpremie på 4 % som identifierades i beslut 111/2007, med en ökning på 2,5 % för icke-exklusiva tjänster (dvs. en riskpremie på 6,5 %). Procentsatsen på 6,5 % (brutto) användes till och med juli 2015, medan procentsatsen för det nya avtalet om allmän trafik som därefter skulle beaktas vid beräkning av ersättningen fastställdes till 10,55 %. Italien hävdar att denna siffra är högre än i de tidigare avtalen – i vilka en procentsats fastställs på 6,5 % – på grund av den högre företagsrisk som Caremar är exponerad för på grund av den sannolika underkompensation som kan uppstå (se skäl 198).

(281) I detta avseende noterar kommissionen att det nya avtalet om allmän trafik inte innehåller någon klausul som möjliggör en justering av ersättningen vid avvikelser från avtalet, förutom den bestämmelse som syftar till att justera omfattningen av den allmänna trafikplikten eller biljettprissystemet. I händelse av en ökning av bränslepriset eller en betydande minskning av passagerartrafiken utsätts Caremar därför för risken för kostnadsökningar eller minskade intäkter och en därpå följande underkompensation. Som påpekas i skäl 278 innehåller avtalet om allmän trafik, i händelse av en sådan underkompensation, korrigerande åtgärder som endast påverkar den framtida driften av den allmänna trafiken, medan förluster som redan gjorts inte kan täckas retroaktivt. Dessutom gäller dessa avtalsenliga korrigerande åtgärder endast för en underkompensation som överstiger 5 % av den totala ersättningen (se skäl 277), medan Caremar själv bär risken om företaget drabbas av en underkompensation på högst 5 %, vilket uppenbarligen motsvarar ett betydande belopp på årsbasis. Detta gör tillhandahållandet av tjänsten särskilt riskabelt, eftersom företaget inte retroaktivt kan uppväga denna underkompensation genom en höjning av biljettpriserna (som endast kan genomföras med avseende på framtiden) eller genom en minskning av omfattningen av de allmännyttiga tjänster som erbjuds eller av företagets materiella tillgångar för tillhandahållandet av tjänsterna.

(282) Kommissionen konstaterar också att ovannämnda mekanism exponerar Caremar för en underkompensationsrisk som är högre än den risk som bärs av andra rederier på marknaden under samma period, för vilken en riskpremie på 6,5 % ansågs motiverad. När det till exempel gäller företagen Compagnia Italiana di Navigazione, dvs. förvärvaren av Tirrenia di Navigazione, och Società Navigazione Siciliana, dvs. förvärvaren av Siremar, ansåg kommissionen att en riskpremie på 6,5 % var berättigad enligt de avtal om allmän trafik som de behöriga italienska myndigheterna ingick 2012 och 2016 med Compagnia Italiana di Navigazione respektive Società Navigazione Siciliana, med beaktande av att rederierna kunde begära en översyn av den ekonomisk-finansiella jämvikten i avtalet redan i händelse av en underkompensation på mer än 3 % av den totala ersättningen ([198]). Ju högre underkompensation som ska bäras av operatören desto högre riskpremie kan rimligen tillåtas.

(283) För att fastställa om avkastningen på investerat kapital på 10,55 % för Caremar är rimlig har kommissionen dessutom beräknat ([199]) den vägda genomsnittliga kapitalkostnaden för västeuropeiska företag som är verksamma inom varvs- och sjöfartssektorn ([200]), med beaktande av landsrisken för Italien, för 2014 (dvs. året innan Caremar undertecknade det nya avtalet om allmän trafik). Eftersom både den riskfria procentsatsen (som fastställs med hjälp av den tyska tioåriga statsobligationen) och landriskpremien för Italien (som fastställs med hjälp av Moodys landsvärdering eller på grundval av kreditswappsspreadar) varierar under årets gång, fastställdes det intervall i vilket den vägda genomsnittliga kapitalkostnaden rörde sig under 2014. Under detta år låg den vägda genomsnittliga kapitalkostnaden för företag i denna sektor på mellan 10,39 % och 11,84 %. Detta innebär att ett företag som är verksamt inom varvs- och sjöfartssektorn, såsom Caremar, under 2014 skulle behöva generera en avkastning inom detta intervall för att täcka sina kostnader för finansiering av både lån och eget kapital. Mot denna bakgrund och med hänsyn till de risker som man på förhand kunde förvänta sig att Caremar är utsatt för (se skäl 281) låg avkastningen på investerat kapital på 10,55 % för Caremar, som valts ut genom ett öppet och konkurrensutsatt anbudsförfarande, i linje med de risker som företaget löper vid tillhandahållandet av allmännyttiga tjänster enligt det nya avtalet om allmän trafik. Kommissionen anser därför att en på förhand förväntad avkastning på eget kapital på 10,55 % under åren före anförtroendet till Caremar var förenlig med de risker som företaget löper när det tillhandahåller allmännyttiga tjänster enligt det nya avtalet om allmän trafik.

([198]) Se, när det gäller Compagnia Italiana di Navigazione, 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), skälen 244 och 361. När det gäller Società Navigazione Siciliana, se kommissionens beslut (EU) 2022/448 av den 17 juni 2021 om de åtgärder SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN) som Italien har genomfört till förmån för Siremar och dess förvärvare Società Navigazione Siciliana (EUT L 97, 24.3.2022, s. 1), skäl 362.

([199]) För att beräkna den vägda genomsnittliga kapitalkostnaden använde kommissionen de datauppsättningar som offentliggjorts på Aswath Damodarans (finanschef vid Stern School of Business vid New York University) webbplats, och erhöll historiska uppgifter om tyska statsobligationer från www.worldgovernmentbonds.com.

([200]) Den vägda genomsnittliga kapitalkostnaden beräknas på grundval av uppgifter för börsnoterade företag. I detta fall består urvalet av 62 europeiska börsnoterade företag verksamma inom varvsindustrin eller sjöfartssektorn. Detta urval är det närmaste man kommer den sektor där Caremar (som inte är börsnoterat) är verksamt, nämligen sjötransport av passagerare, fordon och gods. En privat investerare skulle använda en liknande referensgrupp för att fastställa den avkastning han eller hon skulle förvänta sig av Caremar.

(284) Av fullständighetsskäl konstaterar kommissionen i efterhand att den ersättning som beviljats Caremar inom ramen för det nya avtalet om allmän trafik begränsas till 10 778 897 euro per år, oberoende av den rimliga vinst som Caremar har rätt till (se skäl 92). 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 11 visar siffrorna för perioden 2015–2021 på grundval av de uppgifter som Italien lämnat att den faktiska ersättning för allmän trafikplikt som Caremar erhöll vissa år överskred den ersättning som företaget hade rätt till under dessa år (med undantag för beloppen för 2015, 2020 och 2021, som inte var tillräckliga för att täcka nettokostnaden för tjänsten och därmed ledde till underkompensation för dessa år). Som nämns i skäl 96 upptäcktes all överkompensation av regionen Kampanien och betalades tillbaka av Caremar i enlighet med artikel 18 i det nya avtalet om allmän trafik.

Tabell 11

Nettokostnad för den allmänna trafik som Caremar bedrev under perioden 2015–2021

(euro)

Caremar	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	Totalt
Totala intäkter	12 941 000	28 392 000	29 807 000	31 807 921	32 885 236	[20 000 000 – 30 000 000]	[20 000 000 – 30 000 000]	182 741 669
– Totala kostnader	18 920 000	35 764 000	37 714 000	35 252 016	36 684 806	[30 000 000 – 40 000 000]	[30 000 000 – 40 000 000]	228 957 910
– Avskrivningar	1 033 000	2 045 000	1 827 000	1 705 330	1 639 441	[1 000 000– 2 000 000	[1 000 000– 2 000 000	11 380 741
= Nettokostnad för allmännyttiga tjänster	– 7 012 000	– 9 417 000	– 9 734 000	– 5 149 425	– 5 439 011	–[11 000 000 – 12 000 000]	–[9 000 000 – 10 000 000]	– 57 596 982
+ Kapitalavkastning (10,5 %)	– 202 000	– 775 000	– 645 000	– 751 680	– 697 858	–[700 000 – 800 000]	–[600 000 – 700 000]	– 4 479 446
= Berättigad ersättning	– 7 214 000	– 10 192 000	– 10 379 000	– 5 901 105	– 6 136 869	–[10 000 000 – 20 000 000]	–[10 000 000 – 20 000 000]	– 62 076 428
+ Faktisk ersättning	4 961 000	10 778 000	10 778 000	10 363 306	8 462 289	[10 000 000 – 20 000 000]	[8 000 000– 9 000 000	64 301 641
= Över-/underkompensation	– 2 253 000	586 000	399 000	4 462 201	2 325 420	–[1 000 000 –2 000 000	–[1 000 000 –2 000 000	2 225 213

(285) Den kontrollmekanism som föreskrivs i artikel 17 i det nya avtalet om allmän trafik för att säkerställa tjänstens ekonomiska och finansiella balans gäller inte bara fall av underkompensation utan även överkompensation (se skäl 94). Vid överkompensation ska regionen Kampanien uppdatera den ersättning som betalas ut för nästa tillsynsperiod. I artikel 18 i det nya avtalet om allmän trafik föreskrivs att överkompensationen för den berörda regleringsperioden ska återkrävas inom 30 dagar efter den relevanta begäran.

(286) Enligt de uppgifter som lämnats av Italien har ett belopp på 2 224 868 euro av den sammanlagda överkompensation som anges i tabell 11 redan återkrävts för hela perioden 2015–2021 (se skäl 96). Genom kontrollförfarandet, på grundval av reviderade siffror för 2015, 2016 och 2017 och preliminära siffror för 2018, identifierades särskilt följande:

— För 2015, 2 253 000 euro (underkompensation).

— För 2016, 586 000 euro (överkompensation).

— För 2017, 399 429 euro (överkompensation).

— För 2018, 2 103 400 euro (överkompensation).

(287) Ovanstående kontroll gav upphov till en total överkompensation på 835 058 euro under perioden 2015–2018, som regionen Kampanien har återkrävt (se skäl 96).

(288) Genom kontrollförfarandet, på grundval av reviderade siffror för 2018, 2019 och 2020 och preliminära siffror för 2021, identifierades för perioden 2018–2021 även följande:

— För 2018, 4 462 201 euro (överkompensation).

— För 2019, 2 325 420 euro (överkompensation).

— För 2020, 1 676 056 euro (underkompensation).

— För 2021, 1 618 352 euro (underkompensation).

(289) Ovanstående kontroll fastställde att det fanns en resterande överkompensation på 1 389 811 euro under perioden 2018–2021, som har återbetalats till regionen Kampanien (se skäl 96) ([201]).

(290) Kommissionen anser att dessa åtgärder är tillräckliga för att undvika och upptäcka eventuell överkompensation.

(291) Med hänsyn till att den kapitalavkastning som Caremar ur ett förhandsperspektiv kunde förvänta sig låg i linje med de risker som Caremar tog på sig när företaget bedrev allmän trafik enligt det nya avtalet om allmän trafik och att det nya avtalet om allmän trafik innehåller en återbetalningsmekanism som garanterar att det inte förekommer någon överkompensation, drar kommissionen av ovanstående skäl slutsatsen att den ersättning för allmän trafikplikt som Caremar beviljats inte överstiger vad som är nödvändigt för att täcka kostnaderna för fullgörandet av den allmänna trafikplikten, med hänsyn tagen till de intäkter som därvid skulle erhållas och till en rimlig vinst.

(292) Med avseende på förtöjningsprioriteringen och den eventuella överkompensation som kan följa av denna konstaterar kommissionen, i den mån denna åtgärd minskade driftskostnaderna eller ökade intäkterna för leverantören av den allmännyttiga tjänsten, att dessa effekter tydligt skulle ha framgått av företagets interna redovisning genom motsvarande lägre driftskostnader eller högre intäkter. Kommissionens analys bekräftade att Caremar under perioden 2015–2021 inte behöll någon överkompensation (se skäl 281) och att det finns en lämplig återkravsmekanism för att säkerställa att det inte förekommer någon överkompensation (eller att denna återbetalas) även under perioden 2022–2024 (skäl 290).

([201]) Caremars räkenskaper för 2018 visade på en överkompensation på 4 462 201 euro på grundval av de uppgifter som Italien lämnat. Med tanke på att ett belopp på 2 103 400 euro redan har betalats tillbaka till regionen Kampanien för 2018 under den första kontrollen för perioden 2015–2018 (inom ramen för saldot på 835 058) har skillnaden beräknats till 2 358 801, vilket tillsammans med resultaten från de andra åren (2019, 2020 och 2021) ledde till en total överkompensation på 1 389 911 euro, vilken också återbetalades till regionen Kampanien. Italien har vidare angett att 2021 års finansiella uppgifter fortfarande är preliminära och kommer att kontrolleras av regionen Kampanien inom ramen för den senaste regleringsperioden (2022–2024), i enlighet med artikel 17 i avtalet om allmän trafik.

(293) Kommissionens tvivel om huruvida den ersättning för allmän trafikplikt som beviljats Caremar, inklusive förtöjningsprioriteringen, är förenlig med det tredje villkoret i Altmark-domen har därför undanröjts. Denna slutsats påverkas inte av det faktum att regionen Kampanien under 2015 beviljade Caremar 2 155 008 euro för att återställa Caremars finansiella ställning till den nivå som gällde vid tidpunkten då det framgångsrika anbudet om förvärvet av Caremar lämnades (skälen 77 och 79). Denna överföring av medel var ett villkor för den utvalda anbudsgivarens förvärv av Caremar och var strikt begränsad till att täcka den värdeminskning som noterades avseende Caremars eget kapital mellan slutet av 2013 och slutet av 2014 på grund av den nationella tvist som försenade avtalstilldelningen. Om värdet på det som erhålls minskar jämfört med värdet på det som skulle ha erhållits enligt ett avtal är det allmän marknadspraxis att borgenären har rätt till en prissänkning ([202]). Med tanke på att återställandet av Caremars finansiella ställning har samma effekt som en sänkning av priset för Caremar anser kommissionen att åtgärden inte medförde någon fördel för Caremar och dess köpare.

9.1.2.4 Altmark 4

(294) 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.

(295) 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 ([203]) och Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/18/EG ([204]).

(296) Kommissionen konstaterar att anbudsförfarandet i det aktuella ärendet inleddes före ikraftträdandet av Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/24/EU ([205]) (som är tillämpligt på tilldelning av offentliga kontrakt för transportverksamhet till havs) och Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/25/EU ([206]). 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 tillhandahölls av Caremar. 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.

(297) Offentliga avtal 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 ([207]) att denna endast omfattas av artiklarna 23 och 35.4 i det direktivet. Detta innebär att ett offentligt avtal för transportverksamhet till havs enligt direktiv 2004/18/EG bara omfattas av skyldigheterna rörande tekniska specifikationer (artikel 23) och skyldigheten att offentliggöra ett meddelande om tilldelning av avtal (efter det att avtalet tilldelats och därmed i slutet, inte i början, av tilldelningsförfarandet; se 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 avtal för transportverksamhet till havs.

([202]) Se t.ex. artikel 9:401 (”Right to reduce price”) i *Principles of European Contract Law* (se Lando, O. och Beale, H., *Principles of European Contract Law*, delarna I och II, Kluwer Law International, Haag, 2000), eller artikel III.–3:601 (”Right to reduce price”) i utkastet till gemensam referensram (se von Bar, C. m.fl., *Principles, Definitions and Model Rules of European Private Law: Draft Common Frame of Reference (DCFR)*, sammanfattningsutgåva, Sellier European Law Publishers, München, 2009).

([203]) 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).

([204]) 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).

([205]) 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).

([206]) 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).

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

(298) Direktiv 2004/18/EG är dessutom i alla händelser inte tillämpligt på tjänstekoncessioner enligt definitionen i artikel 1.4 ([208]). Kommissionen konstaterar dock att tjänstekoncessioner (och offentliga avtal) som är av ett visst gränsöverskridande intresse fortfarande omfattas av de allmänna principerna om öppenhet, icke-diskriminering och likabehandling. På grundval av ovanstående konstaterar kommissionen att direktiv 2004/18/EG endast är tillämpligt på offentliga tjänsteavtal men inte om dessa avser en tjänstekoncession. Eftersom det aktuella ärendet rör sjötransport som är föremål för ett avtal om allmän trafik är dessutom endast vissa av kraven i detta direktiv tillämpliga, såsom anges i skäl 305. Mot bakgrund av detta anser kommissionen att den inte kan grunda sin bedömning av huruvida det fjärde Altmarkkriteriet är uppfyllt uteslutande på direktiven om offentlig upphandling.

(299) Av detta skäl bedömer kommissionen nedan huruvida det anbudsförfarande som Italien använde sig av var konkurrensutsatt, transparent, icke-diskriminerande och villkorslöst. För denna bedömning utgår kommissionen från den relevanta vägledning som fastställs i kommissionens tillkännagivande om begreppet statligt stöd ([209]) (framför allt punkterna 89 ff.) och meddelandet om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse (särskilt punkterna 63 ff.).

Konkurrens och transparens i anbudsförfarandet

(300) I punkt 90 i tillkännagivandet om begreppet statligt stöd anges att ett anbudsförfarande måste vara konkurrensutsatt ([210]) 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 etapp 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 vederbörligen ha offentliggjorts så att alla potentiella anbudsgivare kan få kännedom om det.

(301) I det aktuella fallet offentliggjordes inbjudan att anmäla intresse i tillägget till *Europeiska unionens officiella tidning*, i *Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana* och på regionen Kampaniens webbplats (se skäl 68). Denna inbjudan uppmanade alla som kunde garantera kontinuiteten i den allmänna sjötransportverksamheten och den territoriella kontinuiteten med öarna i Neapelbukten att uttrycka sitt intresse, och ställde inte några ytterligare villkor. Potentiella intresserade parter gavs tillräckligt med tid (17 juli 2012–21 september 2012) för att anmäla sitt intresse på lämpligt sätt och därmed möjlighet att delta i de efterföljande faserna i förfarandet. Kommissionen anser därför att försäljningen av Caremar och tilldelningen av det nya avtalet om allmän trafik offentliggjordes på ett sätt som nådde alla möjliga anbudsgivare.

(302) 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. Av de skäl som förklaras nedan (skälen 303–308) anser kommissionen att dessa villkor är uppfyllda i detta fall.

(303) För det första angavs i inbjudan att anmäla intresse att anbudsgivarna måste kunna ”garantera sjötransportverksamhetens kontinuitet”. Eftersom det i inbjudan inte specificerades hur anbudsgivarna skulle bevisa att de uppfyllde detta krav annat än att infria vissa finansiella krav (se skäl 308) innebär det per automatik att all lämplig bevisning kunde användas. Detta urvalskriterium, som var det enda kriteriet med avseende på tillträde till anbudsförfarandet, var motiverat mot bakgrund av det eftersträvade målet och meddelades alla intresserade anbudsgivare.

([208]) 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”.

([209]) 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).

([210]) 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 avsikten med detta inte är att avvika från de materiella villkor som fastställs i rättspraxis.

(304) För det andra gjordes det i lag 166/2009 klart för intresserade parter att ett nytt avtal om allmän trafik skulle ingås efter avslutandet av anbudsförfarandet och att den årliga ersättningen för den allmänna trafikplikten hade fastställts till högst 19 839 226 euro per år. I inbjudan att anmäla intresse angavs dessutom att syftet var att avyttra Caremar till ett pris som översteg 6 000 000 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 nio parter som godkändes för deltagande i nästa etapp 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 Caremars verksamhet 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.

(305) För det tredje anser kommissionen att inbjudan att lämna intresseanmälan lockade ett betydligt antal potentiella anbudsgivare (tio stycken).

(306) För det fjärde erhöll alla nio företag som bjöds in till nästa etapp i anbudsförfarandet därefter detaljerad information från regionen Kampanien om förfarandet (se skäl 73).

(307) För det femte 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. Planeringsmyndigheterna beslutade att säkerställa kontinuiteten i den allmänna trafiken och förbindelserna mellan öarna i Neapelbukten och fastlandet. Alla potentiella anbudsgivare som uttryckte intresse för att delta i anbudsförfarandet underrättades om detta villkor på förhand, såsom nämns ovan. Kommissionen konstaterar också att all relevant information om urvalskriterierna och det fortsatta förfarandet angavs i den inbjudan som skickades till samtliga nio parter som godkändes för deltagande i anbudsgivningsfasen, och ingavs även av Italien till kommissionen.

(308) Som nämns i 2012 års beslut att utvidga förfarandet (punkterna 138–144) innehöll det ursprungliga utkastet till anbudsinfordran för Caremar vissa tekniska och finansiella krav (dvs. förutbestämda volymer av sjömil och omsättning inom sjötransportsektorn) som endast skulle ha gjort det möjligt för rederier att delta i anbudsförfarandet. Såsom anges i skäl 70 omfattade den offentliggjorda anbudsinfordran emellertid inte längre dessa tekniska kriterier, som i stället hade ersatts av finansiella krav avseende tillräcklig ekonomisk och finansiell kapacitet, vilken skulle framgå antingen av en bekräftelse från minst två finansinstitut på en ekonomisk och finansiell kapacitet på 6 miljoner euro eller av nettotillgångar på minst 6 miljoner euro (se skäl 70). Kommissionen anser att dessa finansiella krav, som är kopplade till det minimipris som fastställts för försäljningen av Caremar (se skäl 74), är nödvändiga för att säkerställa den finansiella kapaciteten hos de anbudsgivare som har intresse av att köpa Caremar och garantera kontinuiteten hos sjöfartstjänsterna i Neapelbukten i enlighet med bestämmelserna i det nya avtalet om allmän trafik. Som framgår av anbudsförfarandet har dessa krav inte heller avskräckt ett tillräckligt antal potentiella anbudsgivare från att delta.

(309) Regionen Kampaniens avsikt att avyttra Caremars verksamhet och att sluta ett nytt avtal om allmän trafik med en varaktighet på nio år med den vinnande anbudsgivaren offentliggjordes på ett sätt som innebar att denna information nådde alla potentiella anbudsgivare på de relevanta regionala och internationella marknaderna. Kommissionen konstaterar även att potentiella anbudsgivare enkelt kunde anmäla sitt intresse och inte behövde påta sig några förpliktelser 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 bestämma storleken på deras anbud på Caremars verksamhet.

(310) Slutligen konstaterar kommissionen att dialogen med de berörda anbudsgivarna gjorde det möjligt för dem att få likvärdig och vederbörlig information i varje etapp av anbudsförfarandet, såsom beskrivs i skälen 67–77.

(311) Av dessa skäl anser kommissionen att anbudsförfarandet i sin helhet var konkurrensutsatt och öppet, och att kommissionens tvivel i 2011 års beslut att inleda förfarandet och 2012 års beslut att utvidga förfarandet rörande anbudsförfarandets otillräckliga transparens på grund av eventuella brister i inbjudan att anmäla intresse har undanröjts.

Icke-diskriminering i anbudsförfarandet

(312) 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.

(313) Som anges ovan (se skäl 303) innehöll inbjudan att anmäla intresse endast ett urvalskriterium, att anbudsgivarna måste kunna ”garantera sjötransportverksamhetens kontinuitet”. Samtliga tio 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. I inbjudan angavs att tilldelningskriteriet var bästa pris och metoden för att beräkna detta specificerades (se skäl 73). Detta kriterium var objektivt och gjorde det möjligt att jämföra och bedöma anbuden på ett objektivt sätt, eftersom det baserades på det erbjudna rabattbeloppet i jämförelse med det högsta ersättningsbelopp som fastställdes i anbudsinfordran och på det pris som erbjöds för förvärvet av Caremar i jämförelse med det minimipris som fastställdes i anbudsinfordran.

(314) De nio 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 73). Alla anbudsgivare hade möjlighet att begära förtydliganden innan tidsfristen för inlämnande av anbud löpte ut, och regionen Kampanien offentliggjorde, för att säkerställa största möjliga öppenhet, också de vanligaste frågorna och deras svar innan tidsfristen för inlämnande av anbud löpte ut (se skäl 73). Resultatet av urvalsförfarandet offentliggjordes vid det offentliga möte som hölls den 29 juli 2013 av anbudskommittén, och alla anbudsgivare informerades om det skönsmässiga kontrollförfarande som inletts av regionen Kampanien för att kontrollera lämpligheten och tillförlitligheten hos det bästa anbudet och resultatet av detta förfarande (se skäl 73).

(315) Kommissionens farhågor i 2011 års beslut att inleda förfarandet om att inbjudan att lämna intresseanmälan kanske inte var tillräckligt transparent och villkorslös 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

(316) 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”.

(317) I det aktuella ärendet kombinerades det nya avtalet om allmän trafik med Caremars verksamhet, i stället för att enbart avtalet lades ut på upphandling på grundval av lägsta pris. Italien beslutade att priset för försäljningen av Caremars verksamhet skulle överstiga 6 000 000 euro (se skäl 74), medan Italien för det nya avtalet om allmän trafik fastställde ett högsta belopp för detta avtals hela löptid, med förbehåll för revideringar nedåt.

(318) I punkt 67 i meddelandet om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse anges att lägsta pris uppenbarligen uppfyller det fjärde Altmarkkriteriet.

(319) Kommissionen noterar att Italien betonade valet av en operatör som skulle tillhandahålla tjänsten till lägsta pris med hjälp av den formel som beskrivs i skäl 73. Den formel som användes för att beräkna det högsta nettopriset omfattar en viss justeringsgrad baserad på avkastningen på nioåriga statsobligationer, för att ta hänsyn till avtalets löptid. Såsom nämns i skäl 308 hade de tekniska kriterier som angavs i det ursprungliga utkastet till anbudsinfordran tagits bort innan anbudsinfordran offentliggjordes och ersatts med finansiella krav, vilket säkerställde att förfarandet var konkurrensutsatt och öppet. Inbjudan att lämna anbud innehöll dessutom all nödvändig information för att fylla i

de finansiella och tekniska anbuden, samt ett erbjudande till alla anbudsgivare om tillgång till ”datarummet”, där de i förekommande fall kunde läsa och kopiera all relevant information om Caremar, dess affärsplan och tjänstestadgan. Kommissionen anser därför att användningen av lägsta pris som tilldelningskriterium för den berörda tjänsten i kombination med försäljningen av Caremars verksamhet gav Italien möjlighet att skapa effektiv konkurrens och erhålla en tjänst med högsta möjliga värde till lägsta möjliga kostnad för det allmänna.

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

(321) 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 tio sjöfartsoperatörer besvarade anmälan, varav nio gick vidare till anbudsgivningsfasen. All relevant information rörande anbudsförfarandet lämnades i en inbjudan som skickades till dessa nio operatörer.

(322) Efter intresseanmälansfasen lämnades tre konkurrerande anbud som utvärderades av regionen Kampanien.

(323) Det obligatoriska kravet att garantera den allmänna trafikens kontinuitet och kombinationen av tillgångarna med den allmänna trafikplikten hänger samman med varandra. I synnerhet underställs förvärvaren, SNAV/Rifim, genom att försäljningen av Caremar kombinerades med ett nytt avtal om allmän trafik, automatiskt kravet på att säkerställa den allmänna trafikens kontinuitet och tilldelas förtöjningsprioriteringen. Kommissionen anser att kombinationen av tillgångarna i Caremars verksamhet med det nya avtalet om allmän trafik och tilldelningen av förtöjningsprioriteringen inte leder till ett lägre pris jämfört med om tillgångarna och avtalet hade sålts var för sig, av följande skäl:

(324) Caremars verksamhet har enbart varit förknippad med tillhandahållandet av den allmänna trafiken och säkerställandet av den territoriella kontinuiteten. Alla Caremars fartyg har använts och används för närvarande för den allmänna trafiken. Dessutom uppfyller Caremars fartyg de tekniska krav som föreskrivs i det nya avtalet om allmän trafik. Detta innebär att alla företag (även de som inte är utrustade med fartyg som uppfyller de tekniska kraven i det nya avtalet om allmän trafik) tack vare försäljningen av dessa fartyg tillsammans med tilldelningen av det nya avtalet om allmän trafik skulle ha kunnat uppfylla villkoren i det nya avtalet om allmän trafik när det gäller den typ av fartyg som ska användas för tillhandahållandet av tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse. Det kan inte hävdas att en privat säljare skulle ha fått ett högre pris om dessa eller en del fartyg hade sålts utan nämnda villkor. I själva verket låg värdet på Caremars fartyg huvudsakligen i deras lämplighet att fullgöra den allmänna trafikplikt som omfattas av det nya avtalet om allmän trafik. Utan någon koppling till det nya avtalet om allmän trafik skulle det finnas låg kommersiell efterfrågan på Caremars fartyg, såvida de inte införskaffades i investeringssyfte eller för att restaurera dem och modernisera dem på kort tid. Det förefaller emellertid osannolikt att dessa fartyg kunde ha sålts till ett högre pris än de var budgeterade för om de såldes för att användas i annan trafik än den som omfattades av skyldigheten att fortsätta fullgöra den allmänna trafikplikten.

(325) Om avtalet om allmän trafik hade upphandlats separat från försäljningen av Caremar anser kommissionen att det är osannolikt att potentiella anbudsgivare skulle ha haft sådana betydande resurser (bestående av nio fartyg samt industriell och kommersiell utrustning) lätt tillgängliga för att snabbt kunna omdisponeras för den allmänna trafikplikt som fastställdes i det nya avtalet om allmän trafik. Detta är i synnerhet fallet eftersom det nya avtalet innehåller särskilda krav på vilka fartyg som ska användas på de olika linjerna för allmän trafik (se skäl 88) och påföljder om vissa minimikvalitetsnormer inte uppfylls (se skäl 83). 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.

(326) Kommissionen anser därför att kombinationen av dessa fartyg med avtalet om allmän trafik gjorde det möjligt att få ett högre pris för Caremars fartyg än det pris som Italien skulle ha fått genom att sälja fartygen separat. Det faktum att förvärvaren i utbyte mot driften av fartygen på linjerna för allmän trafik skulle få ersättning för allmän trafikplikt under en nioårsperiod gjorde dessa fartyg mer attraktiva ur affärssynpunkt än vad som skulle ha varit fallet om de hade avyttrats separat. 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.

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

(328) Mot bakgrund av ovanstående anser kommissionen att användningen av lägsta pris som tilldelningskriterium för det nya avtalet om allmän trafik i kombination med Caremars verksamhet ledde till att flera sjöfartsoperatörer uttryckte sitt intresse för att köpa Caremars verksamhet och åta sig att tillhandahålla den allmänna sjöfartstrafiken till öarna i Neapelbukten.

(329) På grundval av ovanstående konstaterar kommissionen att det fjärde Altmarkkriteriet är uppfyllt med avseende på denna åtgärd.

9.1.2.5 Slutsats

(330) 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 Caremars verksamhet och förtöjningsprioriteringen till Caremar inte medför en ekonomisk fördel för Caremar och dess förvärvare, SNAV/Rifim.

(331) 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 privatiseringen av Caremar och förtöjningsprioriteringen till Caremar och dess förvärvare SNAV/Rifim inte utgör statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget.

9.1.3 *De åtgärder som fastställs i lag 163/2010*

(332) I 2011 års beslut att inleda förfarandet intog kommissionen den preliminära ståndpunkten att alla åtgärder som fastställdes i lagdekret 125/2010, efter ändringar omvandlat till lag 163/2010, utgör statligt stöd till förmån för företagen i den tidigare Tirreniagruppen, inklusive Caremar, i den mån respektive mottagare kunde utnyttja dessa åtgärder för att täcka likviditetsbehov och därmed stärka sin övergripande ekonomiska ställning.

(333) På grundval av den information som mottagits inom ramen för det formella granskningsförfarandet anser kommissionen att de tre åtgärderna bör bedömas separat.

9.1.3.1 Möjligheten att för likviditetsändamål utnyttja medel för upprustning av fartyg

(334) Statliga medel: Den aktuella finansieringen beviljades av staten med hjälp av statliga medel (se skäl 130), och utnyttjandet av dessa för likviditetsändamål möjliggjordes genom lag 163/2010. Åtgärden kan därför tillskrivas staten och ges genom statliga medel.

(335) Selektivitet: Åtgärden beviljades endast företagen i den tidigare Tirreniagruppen, inbegripet Caremar, och är därför selektiv.

(336) Ekonomisk fördel: Enligt Italien utnyttjade Caremar medlen i fråga till att modernisera sin flotta för att anpassa den till internationella säkerhetsnormer. En del av arbetet omfattade två enheter av Caremars flotta som överfördes kostnadsfritt till Laziomar (se skäl 203). Enligt Italien användes dessa medel aldrig för likviditetsändamål (se skäl 203) och kommissionen fann ingen bevisning som styrkte motsatsen.

(337) Eftersom Caremar 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 att inleda förfarandet inte längre giltiga och kommissionen anser att ingen ekonomisk fördel har beviljats till Caremar genom användningen av dessa medel.

(338) 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.

9.1.3.2 Skattebefrielser i samband med privatiseringsprocessen

(339) Såsom beskrivs i skäl 102 a är enligt artikel 1 i lag 163/2010 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 lag 166/2009, befriade från de skatter som normalt måste betalas för dessa typer av handlingar och verksamheter.

(340) Kommissionen konstaterar för det första att två olika grupper av överföringar måste bedömas: i) överföringarna av Tirrenias tidigare dotterbolag Caremar, Saremar och Toremar från Tirrenia till regionerna Kampanien, Sardinien och Toscana, ii) överföringen av Caremar från regionen Kampanien till SNAV/Rifim. Skattebefrielsen rör i synnerhet registreringsavgifter, avgifter för inskrivning och registrering av inteckningar i fastighetsregistret, stämpelavgifter, mervärdesskatt och bolagsskatt. Mottagare av denna stödåtgärd är säljaren, köparen eller båda. Detta beslut avser endast den andra överföringen ([211]).

(341) Kommissionen noterar till att börja med att överföringar av aktiva företag eller affärsenheter till ett annat företag inte betraktas som en leverans av varor enligt presidentdekret nr 633 av den 26 oktober 1972 och att de därför är befriade från mervärdesskatt. Eftersom transaktioner såsom försäljningen av Caremar till SNAV/Rifim inte omfattas av mervärdesskatt kan skattebefrielsen därför inte ha medfört någon fördel för Caremar när det gäller mervärdesskatten. Kommissionen noterar även att det i försäljningsavtalet för Caremar tydligt anges att köparen, dvs. SNAV/Rifim, ska bära alla kostnader i samband med försäljningen (dvs. registreringsavgifter, notariekostnader, avgifter för inskrivning och registrering av inteckningar i fastighetsregistret, stämpelavgifter osv.), utan hänvisning till någon befrielse för SNAV/Rifim när det gäller dessa kostnader. När det gäller befrielsen från bolagsskatt tillämpas denna skatt endast på de intäkter som genereras av den beskattningsbara enheten. I föreliggande fall köpte SNAV/Rifim emellertid Caremar från regionen Kampanien, vilket innebär att denna transaktion utgjorde en utgift för SNAV/Rifim och att det till följd av detta inte uppstår någon bolagsskatt. Denna åtgärd är därför inte tillämplig på SNAV/Rifim. Mot bakgrund av ovanstående drar kommissionen slutsatsen att varken Caremar eller SNAV/Rifim har gynnats av dessa skattebefrielser.

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

9.1.3.3 Möjligheten att utnyttja medel från FAS för att täcka likviditetsbehov

(343) I 2011 års beslut att inleda förfarandet och 2012 års beslut att utvidga förfarandet identifierade kommissionen möjligheten för företagen i den tidigare Tirreniagruppen, däribland Caremar, att utnyttja medel från FAS ([212]) för att täcka aktuella likviditetsbehov. Under det formella granskningsförfarandet förklarade Italien emellertid att medlen från FAS inte var avsedda som en ytterligare ersättning till Caremar eller SNAV/Rifim (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 betalning av ersättning för allmän trafikplikt till företagen i den tidigare Tirreniagruppen, om dessa anslag skulle visa sig otillräckliga. Artikel 1.5ter i lag 163/2010 gav regionerna möjlighet att utnyttja medel från FAS för att finansiera delar av den normala ersättningen för allmän trafikplikt 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 ersättningen för allmän trafikplikt.

([211]) Den första uppsättningen överföringar analyserades i beslut (EU) 2020/1412 (se skälen 417 ff i detta beslut).
([212]) Resurser från *Fondo Aree Sottoutilizzate*, se skäl 102 b.

(344) Mot bakgrund av ovanstående konstaterar kommissionen att medlen från FAS enbart är en finansieringskälla för att staten ska kunna betala ersättningen för allmän trafikplikt (som beviljades på grundval av det förlängda ursprungliga avtalet) och att de inte utgör en separat åtgärd som Caremar kan dra nytta av vid sidan om denna ersättning för allmän trafikplikt. En eventuell användning av medel från FAS utgör därför inget statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget.

9.1.4 *Slutsats om förekomsten av stöd*

(345) På grundval av ovanstående bedömning konstaterar kommissionen att

— den ersättning som beviljats Caremar för att trafikera sjöfartslinjer under perioden 1 januari 2009–31 juli 2012 (dvs. förlängningen av det ursprungliga avtalet) och den förtöjningsprioritering som är kopplad till tillhandahållandet av dessa tjänster utgör statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget,

— tilldelningen av det nya avtalet om allmän trafik för perioden 16 juli 2015–15 juli 2024, i kombination med privatiseringen av Caremar och förtöjningsprioriteringen kopplad till tillhandahållandet av denna allmänna trafik, uppfyller de fyra Altmarkkriterierna och därför inte utgör statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget,

— eftersom Caremar inte utnyttjade medlen för upprustning av fartyg för likviditetsändamål, såsom möjliggjordes genom lag 163/2010, utgör den åtgärden inte statligt stöd till förmån för Caremar i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget,

— skattebefrielserna i samband med privatiseringen av Caremar inte utgör statligt stöd till Caremar eller SNAV/Rifim i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget,

— möjligheten att utnyttja medel från FAS för att täcka likviditetsbehov, i enlighet med lag 163/2010, inte utgör statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget.

9.2 **Stödets laglighet**

(346) De åtgärder som omfattas av detta beslut har genomförts före ett formellt godkännande från kommissionen. I den mån åtgärderna inte var undantagna från anmälningsskyldigheten i enlighet med beslut 2005/842/EG eller beslut 2012/21/EU beviljades de därför av Italien i strid med artikel 108.3 i EUF-fördraget ([213]).

9.3 **Stödets förenlighet med den inre marknaden**

(347) Förenligheten av den ersättning för allmän trafikplikt som Caremar beviljats inom ramen för det förlängda ursprungliga avtalet och den därtill kopplade förtöjningsprioriteringen måste bedömas mot bakgrund av artikel 106.2 i EUF-fördraget.

(348) Som redan angetts ovan (avsnitt 3.1.1) förlängdes det ursprungliga avtalet efter utgången av 2008 genom därpå följande rättsakter, enligt följande:

a) I lagdekret 207/2008, omvandlat till lag 14/2009, fastställdes förlängningen av det ursprungliga avtalet från och med den 1 januari 2009 till och med den 31 december 2009.

b) I lagdekret 135/2009, omvandlat till lag 166/2009, fastställdes bland annat förlängningen av det ursprungliga avtalet från och med den 1 januari 2010 till och med den 30 september 2010.

c) I lagdekret 125/2010, omvandlat till lag 163/2010, fastställdes ytterligare en förlängning av det ursprungliga avtalet från och med den 1 oktober 2010 fram till avslutandet av privatiseringsprocesserna för Tirrenia och Siremar.

(349) Mot denna bakgrund konstaterar kommissionen att dessa tre förlängningar skedde innan beslut 2012/21/EU och 2011 års rambestämmelser om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse trädde i kraft den 31 januari 2012. Artikel 10 i beslut 2012/21/EU och punkt 69 i 2011 års rambestämmelser om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse innehåller dock regler som även gäller för stöd som beviljats innan dessa rättsakter trädde i kraft.

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

(350) I synnerhet fastställs i artikel 10 a i beslut 2012/21/EU att ”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 beslut 2005/842/EG ska fortsätta att vara förenligt med den inre marknaden och att undantas från anmälningsskyldigheten under en ytterligare period av två år”. Detta innebär att stöd som beviljats under perioden mellan den 19 december 2005, då beslut 2005/842/EG trädde i kraft, och den 31 januari 2012, då beslut 2012/21/EU trädde i kraft, kommer att anses vara förenligt med den inre marknaden, men endast från och med den dag då stödet beviljades och fram till och med den 30 januari 2014. I artikel 10 b anges dessutom följande: ”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”.

(351) I punkterna 68 och 69 i 2011 års rambestämmelser om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse anges att kommissionen kommer att tillämpa de principer som anges i rambestämmelserna på samtliga stödprojekt som anmäls, oavsett om anmälan gjordes innan eller efter 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.

(352) Mot bakgrund av ovanstående innebär de ovan beskrivna reglerna för tillämpningen av beslut 2005/842/EG och beslut 2012/21/EU samt 2011 års rambestämmelser om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse att den ersättning för allmän trafikplikt som Caremar beviljades under perioden 1 januari 2009–31 juli 2012 inom ramen för det förlängda ursprungliga avtalet kan bedömas enligt beslut 2005/842/EG eller, om stödet inte omfattas av beslut 2005/842/EG, enligt 2011 års rambestämmelser om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse (utan beaktande av bestämmelserna i punkterna 14, 19, 20, 24, 39 och 60 i 2011 års rambestämmelser om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse, eftersom alla förlängningar av det ursprungliga avtalet antogs före den 31 januari 2012) ([214]).

(353) Kommissionen konstaterar att både beslut 2005/842/EG och beslut 2012/21/EU endast är tillämpliga på statligt stöd i form av ersättning för allmän trafikplikt 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.

(354) De siffror som Italien har lagt fram (se tabellerna 3 och 9 i skälen 175 och 176) gör det inte möjligt att dra slutsatsen att den genomsnittliga årliga passagerartrafiken under de två räkenskapsår som föregick varje förlängning av det ursprungliga avtalet inte översteg
300 000 passagerare. Faktum är att de uppgifter som lämnats antingen ligger över detta tröskelvärde ([215]) eller är ofullständiga ([216]).

(355) Kommissionen kommer därför att bedöma om den ersättning för allmän trafikplikt som Caremar beviljats för att trafikera sjöfartslinjerna enligt det förlängda ursprungliga avtalet (dvs. de åtta linjerna i Neapelbukten under perioden 1 januari 2009–31 juli 2012 och de tre linjerna till Pontinska öarna under perioden 1 januari 2009–31 maj 2011) uppfyller villkoren i 2011 års rambestämmelser om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse. Som nämns i skäl 351 är 2011 års rambestämmelser om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse fortfarande tillämpliga, eftersom stödet beviljades före den 31 januari 2012 (dvs. ikraftträdandet av 2011 års rambestämmelser om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse), med undantag för bestämmelserna i punkterna 14, 19, 20, 24, 39 och 60.

([214]) Det ursprungliga avtalet förlängdes tre gånger: den 30 december 2008 (till och med den 31 december 2009), den 25 september 2009 (till och med den 30 september 2010) och den 5 augusti 2010 (till och med den 31 juli 2012).

([215]) Detta är fallet för passagerartrafiken på linjerna Capri/Sorrento under 2009 och 2010 och Capri/Neapel under 2009, 2010, 2011 och 2012.

([216]) När det gäller den första och andra förlängningen (den 30 december 2008 och den 25 september 2009) lämnade Italien inga uppgifter för de två år som föregick den relevanta förlängningen. När det gäller den tredje förlängningen (5 augusti 2010) lämnade Italien uppgifter för 2009 och 2010, men inte för 2008. Under alla omständigheter är de enda meningsfulla uppgifterna för dessa år de uppgifter som avser linjerna Capri/Sorrento och Capri/Neapel, medan uppgifterna för de andra linjerna tillhandahölls i aggregerad form, dvs. för linjen Ischia/Procida/Neapel utan särskiljning av linjerna Ischia/Procida, Procida/Neapel och Ischia/Neapel, och för linjen Ischia/Procida/Pozzuoli utan särskiljning av linjen Procida/Pozzuoli. När det gäller 2010 tillhandahölls uppgifter i aggregerad form, med undantag för linjerna Capri/Sorrento och Capri/Neapel.

9.3.1 *Verklig tjänst av allmänt ekonomiskt intresse*

(356) 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.

(357) 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), förordning (EEG) nr 3577/92 (se skälen 173, 174 och 175) och rättspraxis (se skälen 176 och 177). När det gäller förlängningsperioden måste kommissionen därför bedöma

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

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

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

Efterfrågan från användarna

(358) Enligt det förlängda avtalet om allmän trafik fick Caremar i uppdrag att tillhandahålla reguljära sjöfartstjänster för passagerare och fordon (inklusive räddningsfordon), till i förväg fastställda taxor, med hjälp av färjor och snabbgående fartyg (vilket innebär TMV för kombinerad trafik eller bärplansbåt för enbart passagerartrafik) i enlighet med de tidtabeller som anges i regionen Kampaniens program för sjötransport, enligt redovisning i avsnitt 3.3.1. Den allmänna trafikplikt som ålagts Caremar gällde de hamnar som trafikerades, den typ av fartyg som användes för de sjöfartsförbindelser som trafikerades inom ramen för den allmänna trafikplikten, turtätheten, tidtabellen och tjänstens kontinuitet, tjänstens kvalitet och de högsta biljettpriser som fick tas ut (se skälen 40–44). Den allmänna trafikplikt som Caremar ålades vid tidpunkten för förlängningarna (dvs. den 1 januari 2009, den 1 januari 2010 och den 1 oktober 2010) var densamma som i det ursprungliga avtalet (se skäl 37).

(359) Kommissionen påminner för det första om att Italien ålagt den allmänna trafikplikt som fastställs i det ursprungliga avtalet i huvudsak för att säkerställa den territoriella kontinuiteten mellan fastlandet och öarna och bidra till de berörda öarnas ekonomiska utveckling, genom regelbundna och tillförlitliga sjötransporttjänster. Kommissionen har redan konstaterat (se skäl 242) att dessa är legitima mål av allmänt intresse.

(360) När det gäller användarnas efterfrågan gäller de överväganden som redan anges i skälen 243 och 244 även det förlängda ursprungliga avtalet. I själva verket visar den detaljerade statistik per linje som Italien tillhandahållit avseende de passagerare, de fordon och det gods som Caremar transporterade under åren 2009–2012 att de linjer som trafikerades av Caremar kännetecknades av en betydande efterfrågan som var stabil över tid (se skäl 174).

Förekomsten av ett marknadsmisslyckande

(361) När det gäller förekomsten av ett marknadsmisslyckande på de linjer som trafikerades av Caremar i Neapelbukten anser kommissionen av de skäl som förklaras i skälen 362–366 nedan att kommissionens slutsats om den konkurrenssituation som rådde vid den tidpunkt då det nya avtalet om allmän trafik tilldelades (se skäl 259) även gäller för perioden 2009–2012, dvs. vid den tidpunkt då det ursprungliga avtalet förlängdes.

(362) För det första var de linjer för allmän trafik som Caremar trafikerade i Neapelbukten inom ramen för det förlängda ursprungliga avtalet (dvs. under perioden 1 januari 2009–31 juli 2012) desamma som de linjer som Caremar hade anförtrotts enligt det nya avtalet om allmän trafik (se skälen 34 a och 84), och den allmänna trafikplikt som Caremar ålades under denna period skilde sig endast mycket marginellt från den som ålades enligt det nya avtalet om allmän trafik när det gäller turtäthet och tidtabeller, såsom redovisas i skäl 39. Både enligt det nya avtalet om allmän trafik och det förlängda ursprungliga avtalet omfattades Caremar rent faktiskt av samma skyldigheter i fråga om kontinuitet, turtäthet, regelbundenhet, punktlighet, skyldigheter i fråga om antal, typ och kapacitet för de fartyg som tilldelats för trafikeringen av de linjer som omfattas av den allmänna trafikplikten, taxeskyldigheter och skyldigheter avseende tjänstens kvalitet.

(363) När det gäller turtäthet och tidtabeller hade regionen Kampanien fastställt det relevanta sjötransportprogrammet för Caremar på dessa linjer under perioden 16 januari 2012–31 juli 2012 i regionalförvaltningens beslut nr 443 av den 9 augusti 2011, ändrat genom regionalförvaltningens beslut nr 857 av den 30 december 2011. Detta program var detsamma som det program på grundval av vilket skyldigheterna enligt det nya avtalet om allmän trafik ålades (se skälen 83–85). Mellan den 1 januari 2009 och den 15 januari 2012 omfattades Caremar av det sjötransportprogram som regionen Kampanien fastställt i regionalförvaltningens beslut nr 548 av den 1 april 2007, vilket hade antagits inom ramen för det ursprungliga avtalet (se skäl 36). Kommissionen konstaterar att skillnaderna mellan 2007 och 2011 års program (som redovisas i skäl 39) var mycket marginella och dikterades av behovet att se till att Caremars tjänster överensstämde i så hög grad som möjligt med lokalbefolkningens behov av sjötransporter. Som Italien har förklarat (skälen 178–181) fastställs den procedurmässiga ramen för regionen Kampaniens definition av den allmänna trafikplikten inom sjötransportsektorn i artikel 17 i regional lag nr 3 av den 28 mars 2002, som föreskriver regelbunden kontroll och, vid behov, uppdatering av omfattningen av den allmänna trafikplikt som regionen Kampanien har ålagt operatörer inom sjötransportsektorn, inklusive Caremar. Regionen Kampanien inledde därför 2010 ett offentligt samråd om omfattningen av den allmänna trafikplikt som Caremar fullgjorde enligt det förlängda ursprungliga avtalet, vilket ledde till en uppdatering av turtätheten och tidtabellerna, inte bara för Caremar utan också för alla leverantörer av tjänster inom ramen för den allmänna trafikplikten i Neapelbukten, som godkändes genom regionalförvaltningens beslut nr 443 av den 9 augusti 2011. Denna uppdatering justerades ytterligare marginellt genom regionalförvaltningens beslut nr 857 av den 30 december 2011 när det gäller Caremars tjänster, för att ta hänsyn till ytterligare begäranden från Procidas kommun, som ansåg att kommunen inte betjänades tillräckligt inom ramen för det sjötransportprogram som godkänts genom regionalförvaltningens beslut nr 443 av den 9 augusti 2011.

(364) Som Italien förklarade (se skäl 184) var konkurrenssituationen för de åtta linjer som trafikerades av Caremar i Neapelbukten under perioden 1 januari 2009–15 januari 2012 (se bedömningen i skälen 249–259), dvs. vid tidpunkten för förlängningen av det ursprungliga avtalet, mycket lik situationen under perioden 2012–2015, dvs. innan det nya avtalet om allmän trafik tilldelades. Som Italien nämnde (skäl 183) var Caremar undantagsvis mellan slutet av december 2010 och den 1 oktober 2011 den enda sjöfartsoperatör som trafikerade linjerna Capri/Sorrento, Capri/Neapel, Ischia/Neapel, Ischia/Procida/Neapel, Ischia/Procida/Pozzuoli, Ischia/Procida och Procida/Neapel inom ramen för den allmänna trafikplikten, medan Gestour och Procida Lines trafikerade linjen Procida/Pozzuoli inom ramen för den allmänna trafikplikten, eftersom alla andra rederier vägrade att tillhandahålla några förbindelser inom ramen för den allmänna trafikplikten under den perioden. Under denna period var regionen Kampanien tvungen att öka omfattningen av den allmänna trafikplikt som ålades Caremar (i fråga om turtäthet och tidtabeller) för att hantera det plötsliga avbrottet i de förbindelser som tillhandahölls av vissa av Caremars konkurrenter. Detta plötsliga avbrott är ett tydligt tecken på att lokalbefolkningen inte fullt ut kunde förlita sig på de förbindelser som Caremars konkurrenter tillhandahöll inom ramen för den allmänna trafikplikten.

(365) Mot bakgrund av ovanstående och på grundval av den information som Caremars konkurrenter har lämnat i sina synpunkter (se skälen 150, 151, 161 och 168) konstaterar kommissionen följande:

a) När det gäller linjen **Capri/Sorrento** konstaterar kommissionen att Caremar under perioden 2009–2011 var den enda operatör som tillhandahöll förbindelser för kombinerad trafik året om. Caremars konkurrenter tillhandahöll enbart sjötransporttjänster för passagerare (detta var fallet med NLG och Alimar ([217])), eller tillhandahöll även förbindelser för kombinerad trafik men endast under sommarperioden (detta var fallet med SNAV ([218]) och Aligruson ([219])). Med tanke på att de förbindelser som tillhandahölls av SNAV och Aligruson förblev oförändrade under perioden 2009–2012 (se skäl 185 a) och att Caremars förbindelser endast ändrades mycket marginellt mellan 2009 och 2012, främst på grund av begränsade justeringar av tidtabellerna (se skäl 39 a), anser kommissionen att Italien inte gjorde ett uppenbart fel genom att anse att det förekom ett marknadsmisslyckande när det gäller tillhandahållandet av sjötransporttjänster för kombinerad trafik på denna linje.

([217]) Alimar bedrev endast verksamhet under 2009 och 2010.

([218]) När det gäller förbindelserna för kombinerad trafik hade SNAV tillstånd att trafikera tio dagliga avgångar med TMV (sex från Capri till Sorrento kl. 7.35, 9.15, 12.10, 15.55, 17.40 och 18.05, och fyra från Sorrento till Capri kl. 8.10, 11.25, 13.50 och 16.35) men endast under sommarperioden (särskilt under perioden 1 april–3 november).

([219]) När det gäller förbindelserna för kombinerad trafik hade Aligruson tillstånd att trafikera fyra dagliga avgångar (två från Sorrento till Capri kl. 11.30 och 14.00, och två från Capri till Sorrento kl. 12.30 och 18.05), men endast under sommarperioden.

b) När det gäller linjen **Capri/Neapel** konstaterar kommissionen att Caremar under perioden 2009–2011 var den enda operatör som tillhandahöll förbindelser för kombinerad trafik året om. Caremars konkurrenter på linjen (SNAV, NLG, Neapolis och Metrò del Mare) tillhandahöll endast sjötransporttjänster för passagerare och inte alltid under hela året (se skäl 185 b). Såsom förklaras i skäl 252 kunde förbindelserna för passagerartrafiken inte betraktas som ett alternativ till förbindelserna för den kombinerade trafiken, eftersom dessa inte tillgodosåg en viktig del av användarnas efterfrågan, dvs. efterfrågan på transport av fordon (inklusive ambulanser) och på posttjänster. Under 2009 och 2010 tillhandahölls dessutom inga dagliga förbindelser för passagerartrafik under hela året på marknadsvillkor (utan endast inom ramen för den allmänna trafikplikten). År 2011 började marknadsaktörerna bedriva viss trafik på marknadsvillkor under hela året, särskilt fem avgångar med Neapolis (från Capri kl. 8.50, 14.10 och 17.30, och från Neapel kl. 10.00 och 16.05), och två avgångar med NLG (från Capri kl. 9.35 och 11.35), vilka dock var otillräckliga för att garantera kontinuiteten mellan Capri och fastlandet. För det första erbjöds inga förbindelser tidigt på morgonen (dvs. mellan kl. 5.00 och 8.30), vilket är den tid på dagen då pendlarna verkligen är i behov av förbindelser. För det andra tillgodosåg marknadstjänsterna främst efterfrågan från turister, eftersom förbindelserna erbjöds på tidpunkter under dagen som inte lämpade sig för studerande och arbetstagare. I själva verket omfattades de flesta avgångar som Caremars konkurrenter tillhandahöll under hela året av allmän trafikplikt, vilket tyder på att marknaden i princip inte skulle ha tillhandahållit dessa utan ett formell åläggande från de offentliga myndigheterna. Som Italien har förklarat garanterade inte ens införandet av allmän trafikplikt tillhandahållandet av förbindelserna, vilket framgår av det faktum att Caremars konkurrenter mellan slutet av december 2010 och den 1 oktober 2011 hade slutat tillhandahålla förbindelser inom ramen för den allmänna trafikplikten på flera linjer, däribland linjen Capri/Neapel (se skäl 183 b). Mot denna bakgrund anser inte kommissionen att Italien begick något uppenbart fel genom att anse att det förekom ett marknadsmisslyckande när det gäller tillhandahållandet av sjötransporttjänster för kombinerad trafik på denna linje.

c) När det gäller direktlinjen **Ischia/Neapel** tillhandahöll Caremar under perioden 2009–2011 förbindelser för kombinerad trafik med färja i konkurrens med Medmar, och förbindelser för passagerartrafik med bärplansbåt i konkurrens med Alilauro. Den konkurrenssituation som Italien beskriver (se skäl 185 c) visar att de förbindelser som Caremars konkurrenter tillhandahöll inte räckte till för att tillgodose lokalbefolkningens behov av allmän trafik. För det första tillhandahöll Caremars konkurrenter inga förbindelser på marknadsvillkor på denna direktlinje, och de förbindelser som tillhandahölls inom ramen för den allmänna trafikplikten erbjöds antingen enbart under sommaren (detta var fallet med de förbindelser för kombinerad trafik som Medmar tillhandahöll mellan den 1 januari 2009 och den 30 september 2011), eller tillhandahölls under alla omständigheter vid andra tidpunkter på dagen än de förbindelser som Caremar erbjöd ([220]). Av detta skäl anser kommissionen att Italien inte begick något uppenbart fel genom att anse att det förekom ett marknadsmisslyckande när det gäller tillhandahållandet av sjötransporttjänster för kombinerad trafik och passagerartrafik på denna linje. Denna slutsats gäller även om man anser att direktförbindelsen Ischia/Neapel och förbindelsen med uppehåll i Procida skulle vara utbytbara, trots resornas olika längd ([221]). Såsom förklaras i skäl 365 d räckte de förbindelser som Caremars konkurrenter tillhandahöll på linjen Ischia/Procida/Neapel inte till för att garantera tillräckliga regelbundna förbindelser mellan Ischia och Neapel.

d) När det gäller linjen **Ischia/Procida/Neapel** var Caremar under perioden 2009–2011 det enda rederi som tillhandahöll ett tillräckligt antal dagliga transportförbindelser (för kombinerad trafik och passagerartrafik) under hela året. När det gäller förbindelserna för kombinerad trafik fanns det inget rederi som trafikerade linjen under hela året på marknadsvillkor; Medmar, som var det enda andra företag som tillhandahöll förbindelser för kombinerad trafik på linjen, gjorde detta inom ramen för allmän trafikplikt, och enligt Italien fullgjordes inte denna allmänna trafikplikt, som i vilket fall som helst utgjordes av avgångar vid andra tidpunkter på dagen än de avgångar som Caremar tillhandahöll (se skäl 185 d). När det gäller transporttjänster

([220]) När det gäller de förbindelser för kombinerad trafik som tillhandahölls under hela året avgick Caremar från Ischia kl. 8.45, medan Medmar (från och med de 1 oktober 2011) hade en avgång kl. 17.00 på sommaren och 16.35 på vintern, och från Neapel hade Caremar avgångar kl. 16.05 och 20.25 medan Medmar (från och med den 1 oktober 2011) hade avgångar kl. 8.35, 14.10 och 18.30. När det gäller de förbindelser för passagerartrafik som tillhandahölls under hela året hade Caremar avgångar från Neapel under perioden 1 januari 2009–30 september 2011 kl. 7.50 och 18.15, medan Alilauro hade avgångar under perioden 1 januari 2009–30 september 2011 kl. 9.35 och från och med den 1 oktober 2011 kl. 7.35 och 20.10, och från Ischia hade Caremar avgångar under perioden 1 januari 2009–30 september 2011 kl. 6.50 och 8.50, medan Alilauro inte bedrev någon trafik under hela året från Ischia under perioden 1 januari 2009–30 september 2011. Från och med den 1 oktober 2011, när Alilauro började tillhandahålla förbindelser inom ramen för allmän trafikplikt från Ischia till Neapel under hela året, erbjöd Caremar inte passagerartransporter från Ischia till Neapel.

([221]) När det gäller förbindelserna för kombinerad trafik med färja förlänger uppehållet i Procida restiden med cirka 15 minuter (som är 1h 25 min på direktlinjen Ischia/Neapel). När det gäller passagerartrafiken med bärplansbåt förlänger uppehållet i Procida restiden med nästan 30 minuter (som är 45 min på direktlinjen Ischia/Neapel).

för passagerare erbjöd det enda andra företag som tillhandahöll förbindelser för passagerartrafik på linjen, SNAV, endast en daglig avgång under hela året (alla andra avgångar koncentrerades till sommarperioden), närmare bestämt avgången från Ischia (Casamicciola) kl. 9.45 och från Procida kl. 10.05. Denna förbindelse var uppenbart otillräcklig för att tillgodose lokalbefolkningens behov av sjötransporter, med tanke på att den erbjöds vid en tidpunkt på dagen som inte tillgodosåg pendlarnas (främst arbetstagare och studerande) behov från Ischia och att den endast tillhandahölls i en riktning. Som nämns i skäl 39 d måste Caremar däremot under perioden 1 januari 2009–31 september 2011 garantera åtta dagliga förbindelser för passagerartrafik under hela året och från och med den 1 oktober 2011 tio dagliga förbindelser för passagerartrafik under hela året på tidpunkter som lämpar sig för pendlare ([222]), med tillägg av ytterligare två avgångar under perioden 1 juni–30 september ([223]). Av detta skäl anser kommissionen att Italien inte begick något uppenbart fel genom att anse att det förekom ett marknadsmisslyckande när det gäller tillhandahållandet av sjötransporttjänster för kombinerad trafik och passagerartrafik på denna linje.

e) När det gäller linjen **Ischia/Procida/Pozzuoli** tillhandahöll Caremar under perioden 2009–2011 förbindelser för kombinerad trafik med färja i konkurrens med Medmar på den linjen. Den konkurrenssituation som Italien beskriver (se skäl 185 e) visar att de förbindelser som tillhandahölls av Medmar med uppehåll i Procida inte var tillräckliga för att tillgodose lokalbefolkningens behov av allmän trafik med tanke på den mycket begränsade turtätheten (en gång per dag under hela året inom ramen för den allmänna trafikplikten, med ytterligare en avgång från Ischia kl. 7.30 under skolåret på marknadsvillkor) och deras koncentration till tidig morgon, vilket gjorde att hela resten av dagen lämnades utan täckning ([224]). Av detta skäl anser kommissionen att Italien inte begick något uppenbart fel genom att anse att det förekom ett marknadsmisslyckande när det gäller tillhandahållandet av sjötransporttjänster för kombinerad trafik på denna linje.

f) Vad gäller linjen **Ischia/Procida** noterar kommissionen att Caremar under perioden 2009–2011 inte behövde tillhandahålla någon trafik utöver den som redan tillhandahölls på linjerna Ischia/Procida/Pozzuoli och Ischia/Procida/Neapel (se skäl 39 f). Det finns därför inget behov av att bedöma konkurrenssituationen för denna linje separat från den konkurrenssituation som redan beskrivs i skälen 365 d och 365 e när det gäller linjerna Ischia/Procida/Neapel och Ischia/Procida/Pozzuoli.

g) När det gäller linjen **Procida/Pozzuoli** tillhandahöll Caremar under perioden 2009–2011 förbindelser för passagerartrafik med bärplansbåt i konkurrens med Procida Lines, Gestour och Ippocampo, som erbjöd förbindelser för kombinerad trafik med färja på den linjen. Caremars förbindelser och de förbindelser som erbjöds av Caremars konkurrenter var dock inte utbytbara, eftersom förbindelserna med bärplansbåt är mycket snabbare än förbindelserna med färja (50 minuter med färja jämfört med 15 minuter med bärplansbåt). Oavsett graden av utbytbarhet mellan förbindelserna för passagerartrafik och kombinerad trafik tillhandahölls de förbindelser som Caremars konkurrenter erbjöd under hela året, särskilt av Gestour och Procida Lines eftersom Ippocampo endast bedrev verksamhet under sommarperioden, på andra tidpunkter än de förbindelser som Caremar erbjöd ([225]) (se skäl 185 g). Av detta skäl anser kommissionen att Italien inte begick något uppenbart fel genom att anse att det förekom ett marknadsmisslyckande när det gäller tillhandahållandet av sjötransporttjänster för passagerartrafik på denna linje.

([222]) Närmare bestämt från Neapel kl. **8.50** (kl. 9.55 fram till den 1 oktober 2011), **11.45**, **13.10**, **15.10** och **18.15**. Från Ischia kl. **7.30**, **10.10**, **13.05** (kl. 12.00 fram till den 1 oktober 2011), **14.30** (kl. 14.15 fram till den 1 oktober 2011), och **16.30** (kl. 16.15 fram till den 1 oktober 2011).

([223]) Närmare bestämt från Ischia till Procida och därefter till Neapel kl. **19.35** (med avresa från Procida kl. 20.00), och från Neapel till Procida och därefter till Ischia kl. **20.55** (med avresa från Procida kl. 21.30).

([224]) Under perioden 1 januari 2009–30 september 2011 tillhandahöll Medmar endast en förbindelse på marknadsvillkor, nämligen från Ischia kl. **7.30** under skolåret (16 september–14 juni) och två förbindelser inom ramen för den allmänna trafikplikten under hela året, nämligen från Ischia (Casamicciola) kl. **2.30** och från Pozzuoli kl. **4.10**.

([225]) Från Procida hade Caremar avgångar under hela året kl. 8.25 (8.10 från och med den 1 oktober 2011), medan Gestour hade avgångar under hela året kl. 6.50, 9.30, 11.20, 14.05 (till och med den 30 september 2011), 17.05 (till och med den 30 september 2011) och 18.55, och Procida Lines hade avgångar kl. 5.50, 7.50, 10.45, 12.40, 15.25, 17.30 och 19.15. Från Pozzuoli hade Caremar avgångar kl. 8.55 (8.50 från och med den 1 oktober 2011), medan Gestour hade avgångar under hela året kl. 6.00, 8.30, 10.35, 12.55, 15.05 (till och med den 30 september 2011), 17.55 (till och med den 30 september 2011) och 19.50, och Procida Lines hade avgångar kl. 5.05, 7.05, 9.25 (till och med den 30 september 2011), 11.50, 13.35, 16.25, 18.25 och 20.00).

h) När det gäller linjen **Procida/Neapel** tillhandahöll Caremar under perioden 2009–2011 förbindelser för passagerartrafik med bärplansbåt i konkurrens med SNAV och Medmar. Fram till den 30 september 2011 tillhandahöll Medmar dock inga avgångar utöver dem som tillhandahölls på linjen Ischia/Procida/Neapel, och SNAV tillhandahöll endast en avgång under hela året utöver dem som redan tillhandahölls på linjen Ischia/Procida/Neapel (från Procida kl. 7.35). Från och med den 1 oktober 2011 tillhandahöll Medmar en daglig avgång utöver dem som tillhandahölls på linjen Ischia/Procida/Neapel (från Neapel kl. 0.20), och SNAV tillhandahöll endast en daglig avgång under hela året utöver dem som redan tillhandahölls på linjen Ischia/Procida/Neapel (från Neapel kl. 12.30). Alla dessa avgångar tillhandahölls inom ramen för den allmänna trafikplikten och vid andra tidpunkter på dagen än de som Caremar trafikerade ([226]) (se skäl 185 h). Även om man tar med de förbindelser som SNAV och Medmar tillhandahöll på linjen Ischia/Procida/Neapel i beräkningen fanns det inget rederi som tillhandahöll förbindelser för passagerartrafik på denna linje på marknadsvillkor under hela året, och Medmars och SNAV:s förbindelser för passagerartrafik inom ramen för den allmänna trafikplikten lämnade en del tidsperioder på dagen som var viktiga för att säkerställa konnektiviteten för de dagliga pendlarna utan täckning (mellan kl. 6.00 och 7.00 och mellan kl. 8.00 och kl. 10.00 från Procida, och mellan 7.00 och 8.00 och mellan 17.00 och 18.00 från Neapel). Av dessa skäl anser kommissionen att Italien inte begick något uppenbart fel genom att anse att det förekom ett marknadsmisslyckande när det gäller tillhandahållandet av sjötransporttjänster för passagerartrafik på denna linje.

(366) Mot bakgrund av ovanstående anser kommissionen att den allmänna trafikplikt som fastställs i det förlängda avtalet för trafikering av linjerna i Neapelbukten är motiverad av ett verkligt behov av en allmännyttig tjänst för att säkerställa den territoriella kontinuiteten. Vid tidpunkten för förlängningarna av det nya avtalet (2009 och 2010) var marknadskrafterna i sig inte tillräckliga (inte ens genom åläggande av allmän trafikplikt) för att tillgodose de behov av allmän trafik som Italien identifierat med avseende på turtäthet, kontinuitet och regelbundenhet.

(367) När det gäller linjerna till Pontinska öarna, som nämns ovan (se skäl 34 b), tillhandahöll Caremar förbindelser för passagerartrafik och kombinerad trafik på linjerna Ponza/Formia, Ponza/Anzio och Formia/Ventotene till och med den 31 maj 2011. Den allmänna trafikplikt som ålagts Caremar för linjerna till Pontinska öarna avsåg de hamnar som trafikerades, typen av och kapaciteten hos de fartyg som skulle användas för de sjöfartsförbindelser som trafikerades inom ramen för den allmänna trafikplikten, turtätheten och de högsta biljettpriser som fick tas ut (se skälen 36 d, 36 e, 36 f och 40–44).

(368) Kommissionen noterar att två andra operatörer, Vetor och/eller SNAP, mellan den 1 januari 2009 och den 31 maj 2011 erbjöd förbindelser för passagerartrafik på linjerna Ponza/Formia, Ponza/Anzio och Formia/Ventotene. Som Italien har förklarat kunde dock Vetors och SNAP:s förbindelser emellertid inte anses vara utbytbara med de förbindelser som Caremar erbjöd i fråga om kontinuitet och regelbundenhet (se skäl 186).

(369) På linjen **Ponza/Formia** tillhandahöll i synnerhet Vetor under hela året en daglig förbindelse för passagerartrafik med bärplansbåt inom ramen för den allmänna trafikplikten, medan Caremar under hela året tillhandahöll inte bara en daglig förbindelse för passagerartrafik med bärplansbåt utan också två dagliga förbindelser för kombinerad trafik med fartyg (se skäl 36 d). De förbindelser som tillhandahölls av Vetor omfattade sålunda inte transport av fordon och gods (t.ex. postförsändelser), vilket enligt Italien var nödvändigt för att säkerställa en daglig förbindelse med fastlandet för pendlare som reser med sitt fordon. När det gäller förbindelserna för passagerartrafik förklarade Italien (se skäl 185 a) att Caremar var skyldigt att ha fartygen förtöjda på ön över natten för att säkerställa dagens första avgång och garantera en daglig förbindelse med fastlandet i studie- och arbetssyfte. Syftet med att ha fartygen tillgängliga på ön över natten var också att säkerställa sjötransporter till fastlandet i händelse av en medicinsk nödsituation som inte kunde tillgodoses med helikoptertransport. Kommissionen drar därför slutsatsen att Italien inte begick ett uppenbart fel genom att anse att det förelåg ett marknadsmisslyckande på denna linje.

([226]) Närmare bestämt från Procida till Neapel (restid 40 min) kl. **6.35** och **9.20** (kl. 9.25 under perioden 1 oktober 2011–16 januari 2012), och från Neapel till Procida (restid 40 min) kl. **7.30** och **17.45** (kl. 17.30 under perioden 1 oktober 2011–16 januari 2012).

(370) På linjen **Ponza/Anzio** tillhandahöll Vetor en daglig förbindelse för passagerartrafik med bärplansbåt på marknadsvillkor under högsäsongen och på lördagar under lågsäsongen inom ramen för allmän trafikplikt, medan Caremar dagligen under högsäsongen tillhandahöll en höghastighetsförbindelse för passagerartrafik från måndag till lördag och två dagliga förbindelser för kombinerad trafik under hela året på söndagar och helgdagar (se skäl 36 e). Italien förklarade (se skäl 185 b) att den allmänna trafikplikten var motiverad av sociala och ekonomiska utvecklingsskäl och syftade till att garantera att passagerare med fordon kunde åka tur/retur från/till Ponza under hela året åtminstone på söndagar och helgdagar (t.ex. för att möjliggöra familjebesök). Kommissionen konstaterar att de tjänster som Vetor tillhandahöll inte täckte behovet av att tillhandahålla allmännyttiga tjänster för transport av fordon och gods (t.ex. postförsändelser). Dessutom var den passagerartrafik som Vetor tillhandahöll på marknadsvillkor under högsäsongen främst inriktad på turistsektorn, medan Caremars verksamhet var avsedd att täcka de bosattas behov av trafik, inbegripet genom att säkerställa överkomliga biljettpriser. Kommissionen drar därför slutsatsen att Italien inte begick ett uppenbart fel genom att anse att det förelåg ett marknadsmisslyckande på denna linje.

(371) På linjen **Formia/Ventotene** tillhandahöll Vetor en daglig förbindelse för passagerartrafik med bärplansbåt under lågsäsongen och ytterligare en avgång varje måndag under högsäsongen, båda inom ramen för den allmänna trafikplikten, och SNAP tillhandahöll en daglig förbindelse för passagerartrafik under högsäsongen med bärplansbåt på marknadsvillkor. Caremar tillhandahöll däremot två dagliga förbindelser för kombinerad trafik och två ([227]) dagliga förbindelser för passagerartrafik året runt (se skäl 36 f). De förbindelser som tillhandahölls av Vetor och SNAP täckte inte behovet av allmännyttiga tjänster för transport av fordon och gods (t.ex. postförsändelser) och var, när det gäller passagerartransporter, inte tillräckliga för att säkerställa kontinuiteten med fastlandet med tanke på den begränsade turtätheten och regelbundenheten. Som Italien förklarat (se skäl 185 c) gjorde Caremars förbindelser det möjligt för invånarna att resa till fastlandet av yrkesmässiga skäl eller studieskäl. Eftersom Caremars fartyg stannade kvar på ön över natten säkerställde man dessutom sjötransporterna till fastlandet i händelse av en medicinsk nödsituation. Kommissionen drar därför slutsatsen att Italien inte begick ett uppenbart fel genom att anse att det förelåg ett marknadsmisslyckande på denna linje.

Tillvägagångssättet med minsta möjliga negativa inverkan

(372) Slutligen konstaterar kommissionen att Italien, med tanke på den planerade privatiseringen och för att säkerställa kontinuiteten hos den allmänna trafik som bedrevs enligt det ursprungliga avtalet, beslutade att förlänga detta avtal utan ändringar (med undantag för den ändring av metoden för beräkning av ersättning som tillämpades från och med 2010).

(373) Kommissionen godtar att användarnas efterfrågan inte kunde tillgodoses genom att endast förlita sig på den allmänna trafikplikt utan ersättning som ålagts Caremars konkurrenter på de aktuella linjerna. Av de skäl som redan nämnts ovan (skälen 262–265) var den ordning för allmän trafikplikt som gällde i Neapelbukten inte på något sätt jämförbar med den allmänna trafikplikt som Caremar ålades inom ramen för det förlängda ursprungliga avtalet. Man bör komma ihåg att Caremars konkurrenter (med undantag för Gestour och Procida Lines) mellan slutet av december 2010 och den 1 oktober 2011 upphörde med tillhandahållandet av förbindelserna inom ramen för den allmänna trafikplikten utan ersättning. Om inte Caremar hade funnits skulle de flesta linjerna i Neapelbukten ha förblivit otrafikerade (se skäl 183 b). När det gäller linjerna till Pontinska öarna konstaterar kommissionen att de andra operatörernas erbjudande på linjerna inte uppfyllde (alla) kraven på regelbundenhet, kontinuitet, kapacitet och pris, och att trafikeringen av de flesta (om inte alla) linjer, särskilt under lågsäsongen, är förlustbringande, så att de utan ersättning för allmän trafikplikt sannolikt inte skulle trafikeras alls. Med tanke på processen för att privatisera Caremar godtar kommissionen dessutom att en förlängning av det ursprungliga avtalet var det enda sättet att garantera en fortsättning av den allmänna trafiken till dess att Caremar hade privatiserats.

Slutsats

(374) Kommissionen drar därför slutsatsen att Italien inte gjorde något uppenbart fel när man definierade de tjänster som anförtrotts Caremar som tjänster av allmänt ekonomiskt intresse för de linjer som anges i skälen 365 och 367–371. De tvivel som kommissionen uttryckte i 2011 och 2012 års beslut om utvidgning av förfarandet har därmed undanröjts.

([227]) Fyra dagliga förbindelser på måndagar.

9.3.2 *Behovet av ett tilldelningsbeslut som specificerar skyldigheterna att tillhandahålla allmännyttiga tjänster och metoderna för att beräkna ersättningen*

(375) I enlighet med avsnitt 2.3 i 2011 års rambestämmelser om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse avses med begreppet tjänster av allmänt ekonomiskt intresse, enligt definitionen i artikel 106 i EUF-fördraget, att företaget i fråga har anförtrotts uppdraget att tillhandahålla en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse genom en eller flera officiella handlingar.

(376) I dessa handlingar måste framför allt följande anges: a) Den exakta innebörden av den allmänna trafikplikten och dess varaktighet. b) Företaget och det berörda territoriet. c) Innebörden av de exklusiva rättigheterna. d) Parametrarna för att beräkna, kontrollera och se över ersättningen. e) Åtgärderna för att undvika och återbetala eventuell överkompensation.

(377) I 2011 års beslut att inleda förfarandet och 2012 års beslut att utvidga förfarandet uttryckte kommissionen tvivel om huruvida beslutet om tilldelning omfattade en fullständig beskrivning av innebörden av Caremars fullgörande av den allmänna trafikplikten 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 Caremars beslut om tilldelning det ursprungliga avtalet (i dess ändrade och förlängda lydelse över tid), regionalförvaltningens beslut nr 548 av den 1 april 2007 om fastställande av den allmänna trafikplikt som ålagts Caremar i fråga om fartygstyp, turtäthet och tidtabeller till och med den 30 september 2011, genom regionalförvaltningens beslut nr 443 av den 9 augusti 2011 om fastställande av den allmänna trafikplikt som ålagts Caremar i fråga om fartygstyp, turtäthet och tidtabeller från och med den 1 oktober 2011 till och med den 15 januari 2012 och genom regionalförvaltningens beslut nr 857 av den 30 december 2011 om fastställande av den allmänna trafikplikt som ålagts Caremar i fråga om fartygstyp, turtäthet och tidtabeller från och med den 16 januari 2012 till och med den 31 juli 2012 (se skälen 36 och 38), en rad särskilda beslut fattade av Italien, beslut 111/2007 och lag 166/2009.

(378) Mot denna bakgrund konstaterar kommissionen för det första att det förlängda ursprungliga avtalet, som utgör Caremars beslut om tilldelning, var fullt tillämpligt till och med den 31 juli 2012 (se skäl 348).

(379) Enligt det förlängda 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, trafikens turtäthet och vilka biljettpriser som ska tas ut, inbegripet subventionerade biljettpriser i synnerhet för boende i öregioner. Kommissionen noterar att regionen Kampanien under 2007, dvs. före den första förlängningen av det ursprungliga avtalet, genom regionalförvaltningens beslut nr 548 av den 1 april 2007 antog en femårsplan för perioden 2007–2011, som fortsatte att gälla utan några ändringar när det gäller den allmänna trafikpliktens omfattning till och med den 30 september 2011. Denna plan var därför tillämplig vid tiden för den första förlängningen av det ursprungliga avtalet (i december 2008), den andra förlängningen av det ursprungliga avtalet (i september 2009) och den tredje förlängningen av det ursprungliga avtalet (i augusti 2010). Femårsplanen för perioden 2011–2015 antogs av regionen Kampanien genom regionalförvaltningens beslut nr 443 av den 9 augusti 2011 och ändrades genom regionalförvaltningens beslut nr 857 av den 30 december 2011, och omfattade perioden från och med den 1 oktober 2011 till och med slutet av 2015. Femårsplanen för 2011–2015 tillämpades utan några ändringar av den period som omfattas av det förlängda ursprungliga avtalet från och med den 1 oktober 2011 till dess att avtalet löpte ut den 31 juli 2012. På grundval av detta drar kommissionen slutsatsen att den allmänna trafikplikt som Caremar måste fullgöra under förlängningsperioden definierades på ett tillräckligt tydligt sätt.

(380) Kommissionen konstaterade redan i skälen 239 och 240 i 2011 års beslut att inleda förfarandet att de parametrar som behövdes för att beräkna ersättningens storlek hade fastställts i förväg och var tydligt beskrivna. När det gäller år 2009 innehåller det förlängda ursprungliga avtalet (se skälen 48–52) en uttömmande och exakt förteckning över de kostnadsfaktorer som ska beaktas samt metoden för att beräkna operatörens avkastning på investerat kapital. När det gäller perioden 1 januari 2010–30 december 2012 fastställs den metod som ska tillämpas i beslut 111/2007 (se skäl 53). Närmare bestämt anges i beslut 111/2007 detaljerade uppgifter om de kostnadsfaktorer som ska beaktas och avkastningen på investerat kapital. Genom det förlängda ursprungliga avtalet säkerställdes att ersättningen baserades på de faktiska kostnaderna och intäkterna för tillhandahållandet av den allmännyttiga tjänsten. Därigenom skulle eventuell överkompensation enkelt kunna upptäckas och undvikas. I förekommande fall skulle staten sedan kunna återkräva överkompensationen från Caremar.

(381) 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 återbetala eventuell överkompensation, i enlighet med 2011 års rambestämmelser om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse.

9.3.3 *Uppgiftens varaktighet*

(382) Som 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”.

(383) Kommissionen noterar att förlängningarna av det ursprungliga avtalet var nödvändiga för att säkerställa en fortsättning av den allmänna trafiken fram till dess att privatiseringen hade slutförts.

(384) Med tanke på att varaktigheten av förlängningarna av det ursprungliga avtalet motiverades av behovet av att privatisera Caremar och att dessa förlängningar inte gjorde att varaktigheten av tilldelningsperioden för tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse översteg den period som krävs för avskrivningen av de fartyg som Caremar använde för tillhandahållandet av tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse (som kan överstiga 25 år), drar kommissionen slutsatsen att det förlängda ursprungliga avtalet är förenligt med punkt 17 i 2011 års rambestämmelser om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse.

9.3.4 *Förenlighet med direktiv 2006/111/EG*

(385) 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 ([228])”.

(386) I punkt 44 i 2011 års rambestämmelser om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse föreskrivs vidare att ”om 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”.

(387) Italien har bekräftat att Caremar endast tillhandahöll allmännyttiga tjänster enligt det förlängda ursprungliga avtalet. Därför kan Caremar inte betraktas som ett ”företag som är skyldigt att ha separat redovisning” enligt direktiv 2006/111/EG ([229]), och insynskraven enligt artikel 1.2 i direktiv 2006/111/EG är inte tillämpliga eftersom de enbart gäller företag som även bedriver annan verksamhet än de tjänster av allmänt ekonomiskt intresse som ett företag har anförtrotts.

(388) När det gäller de öppenhetskrav som föreskrivs i artikel 1.1 i direktiv 2006/111/EG konstaterar kommissionen att beloppet på de offentliga medel som myndigheterna har ställt till Caremars förfogande tydligt framgår av det förlängda ursprungliga avtalet, jämte hur dessa offentliga medel faktiskt har använts.

([228]) 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).

([229]) Enligt artikel 2.1 d i direktiv 2006/111/EG avses med ”företag som är skyldigt att ha separat redovisning” alla företag som av en medlemsstat beviljats särskilda eller exklusiva rättigheter enligt artikel 86.1 [106.1] i fördraget eller som anförtrotts att tillhandahålla tjänster av allmänt ekonomiskt intresse i den mening som avses i artikel 86.2 [106.2] i fördraget och som får ersättning i någon form för att tillhandahålla en offentlig tjänst, samtidigt som företaget även bedriver annan verksamhet.

(389) Kommissionen anser därför att punkt 18 i rambestämmelserna om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse har uppfyllts och att punkt 44 i 2011 års rambestämmelser om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse inte är tillämplig.

9.3.5 *Ersättningens storlek*

(390) Enligt punkt 21 i 2011 års rambestämmelser om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse får ersättningen ”inte överstiga vad som krävs för att täcka nettokostnaden ([230]) för att fullgöra skyldigheterna i samband med tillhandahållandet av allmännyttiga tjänster, inklusive en rimlig vinst”.

(391) 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 intresse inget krav på att nettokostnadsmetoden i enlighet med punkt 24 i 2011 års rambestämmelser om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse ska användas vid bedömningen av statligt stöd i det aktuella ärendet, särskilt vad gäller förlängningen av det ursprungliga avtalet. I stället kan alternativa metoder användas för att beräkna den nettokostnad som är nödvändig för att fullgöra den allmänna trafikplikten, såsom kostnadsfördelningsmetoden. Enligt den senare metoden beräknas nettokostnaden som skillnaden mellan kostnaderna och intäkterna för en utsedd leverantör för att fullgöra den allmänna trafikplikten enligt specifikationen och beräkningarna i beslutet om tilldelning. I punkterna 28–38 i 2011 års rambestämmelser om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse anges i större detalj hur denna metod bör tillämpas.

(392) Kommissionen hade emellertid i 2011 års beslut att inleda förfarandet och 2012 års beslut att utvidga förfarandet 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 Caremar 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 mer specifikt 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 Caremar kan ha överkompenserats i den delen.

(393) När det gäller nivån på den rimliga vinsten noterar kommissionen att kapitalavkastningen beräknades på grundval av en riskpremie på 6,5 % enligt WACC-formeln ([231]). Som redan konstaterats (se skäl 280) ligger denna riskpremie helt i linje med den riskpremie på 6,4 % som medlemsstaten fastställde för sektorn med hjälp av makroekonomiska analyser.

(394) Kommissionen har dessutom jämfört den avkastning på investerat kapital på 6,5 % som har tillämpats för Caremar med den genomsnittliga avkastningen på kapital för en referensgrupp under 2008 och 2011 (året innan respektive tilldelning till Caremar av den allmännyttiga tjänsten). Referensgruppen består av ett urval färjeoperatörer som erbjöd sjötransportförbindelser inom Italien eller mellan Italien och andra medlemsstater ([232]), som kommissionen anser vara tillräckligt representativa för marknadssituationen. Analysen visar att avkastningen på kapital för Caremar ligger på samma nivå som medianavkastningen för företagen i referensgruppen. Avkastningen på eget kapital på 6,5 % ur ett förhandsperspektiv låg därför också i linje med de risker som företaget tog på sig när det tillhandahöll allmännyttiga tjänster inom ramen för det förlängda ursprungliga avtalet.

([230]) I detta sammanhang avses med nettokostnad den nettokostnad som fastställts i enlighet med punkt 25 i 2011 års rambestämmelser om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse, eller kostnaderna minus intäkterna om nettokostnadsmetoden inte kan tillämpas.

([231]) Den riskpremie som lades till den riskfria procentsatsen gav värdet på den riskkapitalkostnad som är nödvändig för att fastställa den kapitalavkastning som beräknats på grundval av den vägda genomsnittliga kapitalkostnaden.

([232]) 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. CIN, Laziomar, Siremar och Toremar) uteslöts från referensgruppen.

(395) När det gäller frågan om huruvida denna premie återspeglar Caremars risknivå i samband med tillhandahållandet av tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse konstaterar kommissionen att variationer i bränslepriserna endast kan beaktas genom en eventuell årlig justering av taket för biljettpriserna. Beräkningen av ersättningen täckte därför inte nödvändigtvis en höjning av bränslepriserna om denna höjning inte hade lett till högre biljettpriser. Detta bekräftas av att Caremar, såsom framgår av tabell 12, underkompenserades under 2011 och 2012 till följd av en betydande ökning av bränslekostnaderna och en minskning av passagerartrafiken till följd av den ekonomiska krisen under dessa år. Därför var Caremar utsatt för risker under den relevanta perioden som gjorde att företaget i praktiken inte kunde dra nytta av någon vinstmarginal.

(396) Avslutningsvis noterar kommissionen att vissa marknadsvärden som är tillämpliga inom sjöfartscabotagesektorn beaktas i det inlämnade beslut 111/2007. I detta beslut föreskrivs de stödberättigande kostnaderna för allmän trafikplikt samt beräkningsprinciperna rörande avkastningen på kapital på grundval av relevanta uppgifter, villkor och risker för denna sektor.

(397) Mot bakgrund av ovanstående anser kommissionen att avkastningen på kapital på 6,5 % är rimlig.

(398) På grundval av de räkenskaper per linje som lämnats in av Italien och som sammanställts i tabell 12 kontrollerade kommissionen i detta sammanhang att den faktiska ersättning för allmän trafikplikt som betalats ut till Caremar för perioden 2009–juli 2012 (det ursprungliga avtalet) inte överskred den stödberättigande ersättningen inklusive avkastningen på kapital på 6,5 %. Caremars rörelseresultat som granskats för hela perioden (2009–2012) är faktiskt negativt:

Tabell 12

Nettokostnad för den allmänna trafik som Caremar bedrev under perioden 2009–juli 2012

(euro)

Caremar	2009	2010	2011	2012	Totalt
Totala intäkter	26 854 000	26 139 000	24 362 000	13 348 000	90 703 000
– Totala kostnader	54 349 000	52 773 000	47 166 000	24 908 000	179 196 000
– Avskrivningar	2 445 000	2 060 000	1 817 000	827 000	7 149 000
= Nettokostnad för allmännyttiga tjänster	– 29 940 000	– 28 694 000	– 24 621 000	– 12 387 000	– 95 642 000
+ Kapital-avkastning (6,5 %)	– 924 105	– 547 000	– 425 000	– 314 000	– 2 210 105
= Berättigad ersättning	– 30 864 105	– 29 241 000	– 25 046 000	– 12 701 000	– 97 852 105
+ Faktisk ersättning	32 474 450	29 869 832	24 018 645	11 473 000	97 835 927
= Över-/ underkompensation	1 610 345	628 832	– 1 027 355	– 1 228 000	– 16 178

(399) 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 (i den mening som avses i punkt 47 i rambestämmelserna). Bland annat måste medlemsstaterna lägga fram bevis på begäran av kommissionen. De ska även utföra regelbundna kontroller, eller säkerställa att dessa kontroller utförs, i slutet av giltighetsperioden för uppgiften och i alla händelser minst vart tredje år. Detta säkerställer att ersättningsbeloppet inte överstiger nettokostnaderna för tjänsten (till vilka i princip en kapitalavkastning läggs).

(400) Italien bekräftade på kommissionens begäran att det ersättningsbelopp som beviljats Caremar kontrollerades för räkenskapsåren 2010, 2011 och 2012 (fram till den 1 augusti 2012) i enlighet med beslut 111/2007, som föreskriver en kontrollmekanism i slutet av varje tillsynsperiod på tre år. Italien hävdade vidare att räkenskapsåret 2009 också kontrollerades av öppenhets- och ansvarsskyldighetsskäl, även om beslut 111/2007 ännu inte var tillämpligt. Efter dessa kontroller upptäckte Italien att det förekom underkompensation, vilket framgår av tabell 12.

(401) Mot bakgrund av ovanstående anser kommissionen att dessa åtgärder är tillräckliga för att undvika och upptäcka eventuell överkompensation. Det ersättningsbelopp som beviljades Caremar under förlängningen av det ursprungliga avtalet har därför inte lett till överkompensation i enlighet med avsnitt 2.8 i 2011 års rambestämmelser om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse.

9.3.6 *Förtöjningsprioriteringen*

(402) I artikel 19ter.21 i lag 166/2009 anges tydligt att förtöjningsprioriteringen var nödvändig för att säkerställa den territoriella kontinuiteten med öarna och mot bakgrund av Tirreniagruppens, inbegripet Caremars, 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. Dessutom är förtöjningsprioriteringen nödvändig för att säkerställa att hamnarna fördelar kajplatserna och förtöjningstiderna på ett sådant sätt att det företag som tillhandahåller allmän trafik kan fullgöra sin allmänna trafikplikt.

(403) Mot bakgrund av detta anser kommissionen att denna åtgärd beviljades för att Caremar skulle kunna fullgöra sin allmänna trafikplikt, vilken utgör en verklig tjänst av allmänt ekonomiskt intresse (se avsnitt 9.3.1). Italien har dessutom bekräftat att förtöjningsprioriteringen endast är tillämplig på tjänster som tillhandahålls inom ramen för den allmänna trafikplikten.

(404) Kommissionen har redan gjort en detaljerad bedömning av förenligheten hos tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse och Caremars ersättning för denna under förlängningen av det ursprungliga avtalet (se avsnitten 9.3.1–9.3.5). Kommissionen anser därför att bedömningen av förtöjningsprioriteringens förenlighet kan begränsas till att fastställa huruvida denna åtgärd skulle kunna leda till en överkompensation.

(405) Kommissionen anser att en eventuell ekonomisk fördel till följd av förtöjningsprioriteringen skulle vara begränsad (se skäl 225). 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 allmänna trafiken skulle dessa effekter dessutom tydligt ha framgått av företagets interna redovisning. De ovannämnda kontroller mot överkompensation som har tillämpats för Caremar enligt beskrivningen i avsnitt 9.3.5 är därför även lämpade för att upptäcka eventuell överkompensation till följd av förtöjningsprioriteringen.

(406) Kommissionen drar därför slutsatsen att förtöjningsprioriteringen, som var oupplösligt förbunden med den allmänna trafik som tillhandahållits av Caremar under förlängningen av det ursprungliga avtalet, 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.

9.3.7 *Slutsats om förenligheten*

(407) Baserat på bedömningen i skälen 347–406 drar kommissionen slutsatsen att den ersättning som Caremar beviljades för de sjötransporttjänster som omfattades av det förlängda ursprungliga avtalet i Neapelbukten under perioden 1 januari 2009–31 juli 2012 och till Pontinska öarna under perioden 1 januari 2009–31 maj 2011, jämte 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.

10. **SLUTSATS**

(408) Mot bakgrund av ovanstående bedömning har kommissionen beslutat att den ersättning för allmän trafikplikt som Caremar beviljats inom ramen för det förlängda 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 Caremar tillhandahållit är även denna åtgärd förenlig med den inre marknaden i enlighet med artikel 106 i EUF-fördraget.

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

— Den ersättning som Caremar beviljades för tillhandahållandet av sjöfartstjänster enligt det nya avtalet om allmän trafik för perioden 16 juli 2015–15 juli 2024, i kombination med Caremars verksamhet och förtöjningsprioriteringen till Caremar, eftersom den uppfyller de fyra Altmarkkriterierna.

— Caremars eventuella användning av medel för upprustning av fartyg för likviditetsändamål, eftersom Caremar inte utnyttjade dessa medel för dessa ändamål.

— Skattebefrielserna i samband med privatiseringsprocessen av Caremar och möjligheten att utnyttja medel från FAS för att täcka likviditetsbehov, i enlighet med lag 163/2010.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Den ersättning som Caremar beviljats och den förtöjningsprioritering som tilldelats för att tillhandahålla sjöfartstjänster under förlängningen av det ursprungliga avtalet under perioden 1 januari 2009–31 juli 2012 utgör statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget. Italien har genomfört det aktuella stödet till Caremar 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 för perioden 16 juli 2015–15 juli 2024, inklusive den ersättning för allmän trafikplikt som betalas ut på grundval av detta avtal, i kombination med försäljningen av Caremars verksamhet 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 lag 163/2010 utnyttjades inte vad gäller Caremar. Därför utgör denna inte statligt stöd till Caremar i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget.

Artikel 4

Skattebefrielserna i samband med Caremars privatiseringsprocess i enlighet med lag 163/2010 utgör inte statligt stöd till Caremar och dess förvärvare i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget.

Artikel 5

Möjligheten att utnyttja medel från *Fondo Aree Sottoutilizzate* för att i enlighet med lag 163/2010 täcka likviditetsbehov, 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 8 juli 2024.

På kommissionens vägnar
Margrethe VESTAGER
Verkställande vice ordförande