II

(Retsakter hvis offentliggørelse ikke er obligatorisk)

KOMMISSIONEN

KOMMISSIONENS BESLUTNING
af 21. juni 2001
om Italiens statsstøtte til fordel for rederiselskabet Tirrenia di Navigazione

(meddelt under nummer K(2001) 1684)

(Kun den italienske udgave er autentisk)

(EØS-relevant tekst)

(2001/851/EF)

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 88, stk. 2, første afsnit,

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

efter at have opfordret interesserede parter til at fremsætte deres bemærkninger i overensstemmelse med disse artikler [1], og

ud fra følgende betragtninger:

1. SAGSFORLØB

(1) Efter at have modtaget flere klager besluttede Kommissionen at indlede proceduren efter EF-traktatens artikel 88, stk. 2, vedrørende den statsstøtte, der var udbetalt til de seks selskaber i Tirrenia-rederiet, dvs. Tirrenia di Navigazione, Adriatica, Caremar, Saremar, Siremar og Toremar. Der var tale om støtte i form af direkte udbetalinger til hvert af rederiets selskaber som støtte til de søtransportydelser, disse udførte i henhold til seks kontrakter, som i 1991 blev indgået med den italienske stat for at sikre tilstrækkelige søtransportydelser, hvoraf hovedparten var cabotagesejlads mellem hovedlandet og alle de italienske øer.

(2) Ved brev af 6. august 1999 meddelte Kommissionen Italien, at den havde besluttet at indlede proceduren. Ved brev af 28. september 1999 fremførte de italienske myndigheder deres bemærkninger til denne beslutning.

(3) Kommissionens beslutning om at indlede proceduren blev offentliggjort i *De Europæiske Fællesskabers Tidende* [2]. Herefter modtog Kommissionen bemærkninger fra forskellige private redere, som udbyder søtransportydelser i konkurrence med selskaberne i Tirrenia-rederiet. Disse bemærkninger blev videresendt til Italien, som dermed fik lejlighed til at kommentere dem.

(4) I forbindelse med undersøgelsesproceduren anmodede de italienske myndigheder om, at undersøgelsen af Tirrenia-sagen blev opdelt, så man først og fremmest kunne få en afgørelse om selskabet Tirrenia di Navigazione. De italienske myndigheder begrundede denne anmodning med ønsket om at privatisere rederiet. De ville begynde med Tirrenia di Navigazione og ville derfor gerne fremskynde processen for dette selskabs vedkommende.

(5) Over for denne anmodning fastslog Kommissionen for det første, at selv om Tirrenia di Navigazione havde en ledende rolle i rederiet med hensyn til at fastlægge dens finans- og forretningsstrategi, drev rederiets seks juridisk uafhængige selskaber forretning i geografisk forskellige markedssegmenter i varierende konkurrence med private italienske redere og rederier fra andre medlemsstater. Dernæst var de italienske myndigheders støtte i henhold til ovennævnte kontrakter beregnet således, at den skulle dække nettounderskuddet på driften af de ruter, som hvert af selskaberne besejlede, og støtten blev udbetalt direkte til selskaberne uden om Tirrenia di Navigazione. Endelig gav den øvrige statsstøtte, som var omfattet af proceduren (investeringsstøtte og skattelempelser),

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

[2] Se fodnote 1.

anledning til en separat analyse for hvert af rederiets selskaber. Kommissionen kunne derfor imødekomme de italienske myndigheders anmodning. Nærværende beslutning angår således kun selskabet Tirrenia di Navigazione.

2. DETALJERET BESKRIVELSE AF STØTTEN

2.1. *MARKEDET*

(6) Tirrenia di Navigazione opererer i øjeblikket hovedsagelig inden for cabotagesejlads til de store italienske øer Sardinien og Sicilien. Desuden driver rederiet på det internationale marked en linje mellem det italienske fastland, Sicilien og Tunesien. Tjenesteydelserne omfatter transport af gods og passagerer.

Indtil 1. januar 1999 var øcabotagen i Middelhavet midlertidigt undtaget fra princippet om fri udveksling af tjenesteydelser (Rådets forordning (EØF) nr. 3577/92, artikel 6, stk. 2, af 7. december 1992 om anvendelse af princippet om fri udveksling af tjenesteydelser inden for søtransport i medlemsstaterne (carbotagesejlads)) ([3]).

På de mellemlange og lange cabotageruter har Tirrenia en markedsandel på 67,3 % af passagertransporten og 55,3 % af godstransporten ([4]). Den nyligt opståede konkurrence fra private rederier har gjort et mærkbart indhug i Tirrenias markedsandele, idet Tirrenia i 1990 stort set var enerådende på de fleste ruter. Åbningen af markedet over for fri udveksling af tjenesteydelser bør bidrage til at øge konkurrencen i de kommende år.

2.2. *UDBETALING AF STØTTE MED BAGGRUND I FORPLIGTELSE TIL OFFENTLIG TJENESTE*

2.2.1. LOVGIVNINGSMÆSSIGE RAMMER

(7) I medfør af artikel 8 i lov nr. 684/74 af 20. december 1974 skal sejlruterne til alle de italienske øer dække transportbehovet i forbindelse med den økonomiske og sociale udvikling i de pågældende områder, navnlig Mezzogiorno. Ifølge loven kan der udbetales støtte til dette formål til de redere, der påtager sig denne forpligtelse i henhold til 20-års kontrakter om offentlig tjeneste.

Ifølge artikel 9 i lov nr. 160/89 af 5. maj 1989 fastsætter myndighederne, hvilke ruter der skal besejles, og sejlfrekvensen, på grundlag af et teknisk forslag fra koncessionshaverne, der til dette formål skal fremlægge en fartplan hvert femte år.

Desuden skal koncessionshaverne, bl.a. Tirrenia di Navigazione, i henhold til lov nr. 169/75 af 19. maj 1975 som tillægsydelse befordre brev- og pakkepost samt drive lokal handelsskibsfart.

I præsidentiel anordning nr. 501/79 af 1. juni 1979 præciseres de elementer (indtægter og udgifter), der indgår i beregningen af støtten til koncessionshaverne. Ifølge samme anordning skal ministeriet godkende fartplanen for hver eneste linje, der drives af disse selskaber. Koncessionshaverne pålægges at indsætte højst 18 år gamle fartøjer, som de skal være ejere af, medmindre ministeriet gør en særlig undtagelse. Dette krav, som tvinger koncessionshaverne til at forny deres flåde med jævne mellemrum, pålægges specifikt de nævnte rederier. I øvrigt skal alle fartøjer enkeltvis være angivet for hver rute med offentlig tjeneste. Ifølge artikel 40 kan ministeren for handelsflåden ud over de almindelige tjenesteydelser indføre supplerende tjenester til at dække ekstraordinære behov i offentlighedens eller skibstrafikkens interesse.

I henhold til lov nr. 856/86 af 5. december 1986 fastlægges taksterne ved ministerielt dekret på koncessionshavernes forslag. I disse takster skelnes der mellem almindelige rejsende og øboer og pendlere, som betaler en socialt begrundet rabattakst.

2.2.2. KONTRAKTERNE OM OFFENTLIG TJENESTE

(8) I juli 1991 blev der indgået seks identiske kontrakter mellem den italienske stat og hvert af rederiets selskaber, deriblandt Tirrenia di Navigazione. Ifølge artikel 2 fik de virkning med tilbagevirkende kraft fra 1. januar 1989 for en 20-års periode.

I kontrakterne er det bestemt, at den første femårsperiode begyndte den 1. januar 1990.

I henhold til artikel 3 udregnes det årlige støttebeløb på basis af en ansøgning, som selskabet fremsender i februar måned for det pågældende år. Ansøgningen behandles herefter i tværministerielt samråd og godkendes ved ministerielt dekret i maj måned. Den årlige statsstøtte har til formål at dække selskabets tab på driften som følge af en manko mellem indtægter og udgifter. I artikel 5 opstilles de økonomiske parametre for beregningen af de forskellige udgiftsposter, der i henhold til præsidentielt dekret nr. 501/79 skal medtages for at fastsætte støttebeløbet.

([3]) EFT L 364 af 12.12.1992, s. 7.
([4]) *Kilde:* Conto Nazionale del Trasporti 1997.

2.2.3. FEMÅRSPROGRAMMERNE

(9) I overensstemmelse med artikel 1 i kontrakterne om offentlig tjeneste er der i femårsprogrammerne fastlagt, hvilke ruter og havne der skal besejles, skibstype og kapacitet for de fartøjer, der indsættes på de pågældende sejlruter, samt krav til sejlfrekvens og takster, herunder rabattakster for beboerne i øområderne.

Det første femårsprogram for perioden 1990-1994 blev godkendt ved ministerielt dekret den 29. maj 1990 og fik virkning med tilbagevirkende kraft fra 1. januar 1990.

Det næste femårsprogram (1995-1999) blev godkendt ved dekret af 14. maj 1996 og indeholdt ingen mærkbare ændringer i ruter og sejlfrekvens. Der var dog visse ændringer med hensyn til de skibe, der skulle indsættes på de besejlede ruter, navnlig købet af to hurtigfærger til transport af biler og passagerer på forbindelsen Civitavecchia/Olbia fra juni 1998 og indsættelsen af to nye færger på ruten Napoli/Palermo til erstatning for de gamle kombi- og fragtfærger, så kapaciteten totalt set forblev uændret.

Det tredje program for perioden 2000-2004, der blev forelagt den italienske stat i september 1999, er endnu ikke godkendt. Indtil godkendelsen af dette program skal Tirrenia-rederiets selskaber ifølge dekret af 8. marts 2000 opretholde de ydelser, der er nævnt i artikel 9 i lov nr. 160/89, ved hjælp af de fartøjer, de har til rådighed pr. 31. december 1999.

2.2.4. DEN ÅRLIGE UNDERSKUDSGARANTI

(10) Ifølge kontrakten udbetales den årlige underskudsgaranti som følger: Hvert år i marts udbetales et forskud, som svarer til 70 % af støttebeløbet fra året før. Den følgende udbetaling sker i juni med et beløb svarende til 20 % af sidste års støtte. Den eventuelle saldo, der afregnes ved årets slutning, modsvarer differencen mellem de allerede udbetalte beløb og den manko, der er opstået mellem indtægter og udgifter på driften det pågældende år. Hvis det viser sig, at selskabet har modtaget et beløb, der overstiger nettoudgifterne på den udførte ydelse (fortjeneste — underskud), skal det tilbagebetale differencen senest 14 dage efter, at regnskabet er godkendt.

(11) Den årlige støtte svarer til det kumulerede nettounderskud på de tjenesteydelser, der er omfattet af femårsprogrammet, tillagt et variabelt beløb for forrentningen af den anvendte kapital. Det støttebeløb, der i henhold til kontrakten om offentlig tjeneste fra 1991 er udbetalt til Tirrenia di Navigazione, er fremkommet på følgende måde ([5]):

(mio. ITL)

År	Drifts-udgifter (a)	Drifts-indtægter (b)	Nettounderskud (kumuleret underskud – kumuleret fortjeneste) (a – b)	Forrentning af den anvendte kapital	Årligt støttebeløb
1992	[...] (*)	[...]	[...]	[...]	[...]
1993	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
1994	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
1995	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
1996	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
1997	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
1998	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
1999	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2000	Foreligger ikke	Foreligger ikke	[...]	[...]	[...]

(*) Forretningshemmelighed.

([5]) Tallene stammer fra henholdsvis Price Waterhouse Coopers' undersøgelse »Valutazione dei criteri di predisposizione dei conti economici gestionali per linea e stagionalità relativi agli esercizi 1992-1999« og de italienske myndigheders tal for 2000. Undersøgelsen genskaber Tirrenias driftsbogholderi linje for linje og år for år, så hver linjes driftsindtægter og -udgifter kan analyseres.

Fra 1997 er det årlige tilskud faldet støt på grund af Tirrenia di Navigaziones indsats for at nedbringe driftsudgifterne og forbedre resultatet i lyset af åbningen af cabotagemarkedet og den kommende privatisering af selskabet. Den stigning, der ses i 2000, skyldes den direkte, negative virkning af de stigende brændstofpriser på selskabets driftsresultat, idet taksterne fra myndighedernes side blev fastholdt ([6]). Nettounderskuddet på driften fremkommer stort set som differencen mellem underskuddet i vinterperioden (1. oktober til 31. maj) og fortjenesten i sommerperioden (1. juni til 30. september). Ifølge de italienske myndigheder er indtægtstabet fra de socialt begrundede rabattakster for øboer og pendlere, som påtvinges selskabet, større end det samlede årlige støttebeløb.

Hvad angår forrentningen af den anvendte kapital, fremgår det af de italienske myndigheders oplysninger, at den angivet i procent af den investerede kapital har varieret år for år fra 12,5% i 1992 til 5,1% i 2000 i overensstemmelse med de rentesatser, der har været gældende på markedet de pågældende år. Kommissionen henleder i øvrigt altid i så henseende opmærksomheden på Fællesskabets retningslinjer for statsstøtte til søtransportsektoren ([7]), hvori det bestemmes, at det støttebeløb, der ydes som kompensation for forpligtelse til offentlig tjeneste, skal indeholde »et rimeligt afkast af den anvendte kapital«, hvilket er tilfældet i den foreliggende sag.

2.3. *INVESTERINGERNE IFØLGE FEMÅRSPROGRAMMERNE OG DRIFTSPLANEN*

(12) Parallelt med de ruter, der skal besejles, og den sejlfrekvens, der skal overholdes, er det anført i femårsprogrammerne, hvilke investeringer koncessionshaveren har planlagt i den pågældende periode for at sikre, at ydelserne på de pågældende ruter gennemføres. Under undersøgelsesproceduren ønskede Kommissionen navnlig at få afdækket, hvordan køb og afskrivning af skibene var regnskabsført med henblik på beregningen af den årlige støtte.

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

— at sætte rederiets selskaber i stand til at klare de forandringer, som liberaliseringen af det italienske cabotagemarked vil medføre fra 1. januar 1999, og forberede sig på udløbet af kontraktordningen med staten i 2008

— at nedbringe udgifterne ved at udføre de tjenesteydelser, der er omfattet af nævnte kontrakter

— at støtte udviklingen af rederiet og nyttiggøre de tilgængelige ressourcer, samt

— at fastlægge privatiseringsbetingelserne for rederiets selskaber.

Driftsplanen indeholder navnlig en udvidelse af de investeringer, der er nødvendige for at overholde kontrakterne om offentlig tjeneste, f.eks. oplægning af gamle fartøjer, overførsel af andre fartøjer internt i rederiet og nye investeringer i størrelsesordenen 700 mia. ITL.

2.4. *SKATTELEMPELSERNE*

(13) Med lovdekret nr. 504/95 af 26. oktober 1995 blev der indført en lempelig beskatningsordning for mineralolie anvendt som brændstof i skibsfarten. Punktafgiftsnedsættelsen gælder i overensstemmelse med lovdekretets artikel 63, stk. 3, de smøremidler, der anvendes om bord.

Da Kommissionen indledte proceduren, udtrykte den tvivl med hensyn til, hvordan denne skattelempelse finder anvendelse på skibe, der ligger i havn i Italien for at laste eller losse. Kommissionen ønskede at sikre sig, at ordningen ikke var diskriminerende over for alle de rederier, hvis skibe var i samme situation.

3. **BEMÆRKNINGER FRA DE INTERESSEREDE PARTER**

3.1. *TIRRENIA DI NAVIGAZIONES BEMÆRKNINGER*

(14) Ved brev af 22. november 1999 fremsendte Tirrenia di Navigazione sine bemærkninger til procedureindledningen. Som udgangspunkt afviste selskabet, at den støtte, der hidtil er ydet som kompensation i henhold til kontrakterne med den italienske stat, skulle have karakter af ny støtte og dermed også, at der skulle være grundlag for at indlede en officiel undersøgelsesprocedure. Ifølge selskabet har Kommissionen længe haft kendskab til især ordningen med kompensation for

([6]) Udgifterne til brændstof, som var på 74 179 mio. ITL i 1999, steg til 113 142 mio. ITL i 2000.
([7]) EFT C 205 af 5.7.1997.

offentlig tjeneste, uden at den har protesteret herover. I øvrigt var de årlige kompensationsbeløb til det offentlige rederi strengt nødvendige og stod i forhold til de ekstra nettoomkostninger, der var forbundet med forpligtelsen til offentlig tjeneste, således at man ikke skabte konkurrenceforvridning for de øvrige rederier på markedet.

Samtidig indbragte Tirrenia di Navigazione i medfør af EF-traktatens artikel 230, afsnit 4 ([8]), en klage for Retten i Første Instans over Kommissionens beslutning om at indlede proceduren.

3.2. *DE PRIVATE REDERIERS BEMÆRKNINGER*

(15) Kommissionen har fra forskellige konkurrerende private rederier modtaget bemærkninger, som i hovedtræk fremhæver følgende:

— Tirrenia fører en aggressiv forretningspolitik på de ruter, hvor konkurrencen fra de private rederier er koncentreret, med dumpingpriser og rabat- og henstandsordninger, som kun kan lade sig gøre i kraft af statsstøtten.

— Forpligtelsen til offentlig tjeneste er ikke gennemskuelig, og Tirrenias muligheder for at ændre omfanget af de pålagte forpligtelser, navnlig betjente ruter, fartplaner og sejlfrekvenser, er i modstrid med selve forpligtelsen til offentlig tjeneste.

— I betragtning af omfanget af den sejlads, de private rederier tilbyder på visse ruter, som også besejles af Tirrenia, forekommer det unødvendigt at ville sikre offentlig tjeneste på disse.

— Finansieringen af de investeringer, der er foretaget siden 1995 eller opført i driftsplanen, indeholder elementer af statsstøtte, nærmere betegnet de to skibe, der blev indkøbt i 1996 af Viamare, og mere generelt Tirrenias adgang til banklån på gunstige vilkår.

— Tirrenia nyder som de øvrige af rederiets selskaber godt af en lempelig beskatningsordning for den mineralolie, som forbruges om bord på skibe, der ligger i havn i Italien.

4. **KOMMENTARER FRA ITALIEN**

4.1. *UDBETALING AF STØTTE MED BAGGRUND I FORPLIGTELSE TIL OFFENTLIG TJENESTE*

(16) Ved brev af 29. september 1999 fremførte de italienske myndigheder deres bemærkninger til procedureindledningen. Efter deres mening hjemler artikel 4 i Rådets forordning EF nr. 3577/92 (cabotageforordningen) mulighed for, at de kontrakter, der er indgået med hvert af Tirrenia-rederiets selskaber, kan forblive i kraft indtil udløbet i 2008, således at den i kontrakterne indeholdte forpligtelse til offentlig tjeneste ikke berøres af beslutningen om at indlede proceduren.

De italienske myndigheder afviste desuden, at de støtteordninger, som har givet anledning til Kommissionens beslutning, skulle være ny støtte efter traktatens artikel 88, stk. 3, og at de inden åbningen af det italienske cabotagemarked den 1. januar 1999 skulle have kunnet påvirke samhandelen mellem medlemsstaterne.

Ud over disse generelle bemærkninger understregede de italienske myndigheder, at de private rederiers tilstedeværelse på de ruter, der besejles af Tirrenia di Navigazione, var af nyere dato og begrænset til et fåtal af ruter samt koncentreret i sommerperioden. I øvrigt medvirkede beregningsmetoden for den årlige kompensation, som består i at trække sommerens fortjeneste fra vinterens underskud, til at begrænse kompensationsbeløbet til et absolut minimum. Ifølge de italienske myndigheder var kompensationen som følge heraf nødvendig og nøje afpasset til forpligtelsen til offentlig tjeneste, som det er medlemsstatens ansvar at definere.

4.2. *INVESTERINGERNE IFØLGE DRIFTSPLANEN*

(17) De italienske myndigheder understregede, at investeringerne i driftsplanen var beregnet til at nedbringe driftsudgifterne og samtidig opretholde et højt kvalitetsniveau. Efter deres mening indeholdt finansieringen af de planlagte investeringer i øvrigt ingen støtteelementer. Investeringerne skulle dels finansieres af virksomhedens egne ressourcer, dels gennem lån, der skulle optages på normale markedsvilkår.

4.3. *SKATTELEMPELSERNE*

(18) De italienske myndigheder gjorde rede for de lovgivningsmæssige rammer omkring beskatningsordningen for mineralolie anvendt som brændstof til sejlads. Det fremgår af de oplysninger, der blev sendt til Kommissionen, at man ved en generel beslutning truffet 2. marts 1996 i medfør af lovdekret nr. 504/1995 udvidede dette lovdekrets lempelige beskatningsordning til også at omfatte brændselsolier og smøremidler, som anvendes om bord på alle skib, der ligger i havn for at laste eller losse.

([8]) Verserende sag T 246/99.

(19) Samtidig indbragte Italien en klage for Domstolen med påstand om annullering af Kommissionens beslutning om at indlede proceduren, hvis denne indebar et påbud om at standse de ulovlige statsstøtteordninger ([9]).

5. **VURDERING AF STØTTEN**

5.1. *UDBETALING AF STØTTE MED BAGGRUND I FORPLIGTELSE TIL OFFENTLIG TJENESTE*

5.1.1. FOREKOMSTEN AF NY STØTTE

(20) Efter EF-traktatens artikel 87, stk. 1, er statsstøtte eller støtte, som ydes i form af statsmidler af enhver tænkelig art, og som fordrejer eller truer med at fordreje konkurrencevilkårene ved at begunstige visse virksomheder eller visse produktioner, uforenelig med fællesmarkedet i det omfang, den påvirker samhandelen mellem medlemsstaterne.

Kommissionen henviser til, at den årlige underskudsgaranti, der ydes direkte fra staten til Tirrenia di Navigazione i henhold til kontrakten fra 1991, udgør en fordel for dette selskab i forhold til de konkurrerende selskaber, som tilbyder eller vil kunne tilbyde samme type ydelser på det pågældende marked. At dette marked indtil 1. januar 1999 midlertidigt var undtaget fra forordning (EØF) nr. 3577/92 om anvendelse af princippet om fri udveksling af tjenesteydelser inden for søtransport i medlemsstaterne (cabotagesejlads), udelukker ikke, at den kontraktlige støtte til Tirrenia kan have påvirket samhandelen mellem medlemsstaterne og fordrejet konkurrencen. Hertil fastslår Kommissionen for det første, at der fandtes rederier fra andre medlemsstater på de ruter, Tirrenia besejlede, også inden åbningen af cabotagemarkedet. For det andet påpeger den, at nogle af de konkurrerende rederier også allerede før den tid opererede på liberaliserede markeder såsom markedet for søtransport inden for medlemsstaterne og mellem disse og tredjelande, hvor Tirrenia di Navigazione både før og efter den 1. januar 1999 har drevet linjer. For det tredje henviser Kommissionen til risikoen for, at der er ydet krydssubsidiering af Tirrenia di Navigaziones ydelser på cabotagemarkedet og selskabets ydelser på det internationale marked, navnlig fordi selskabets regnskaber ikke indeholder adskilte regnskaber for hver ydelseskategori. Endelig fastslår Kommissionen, at 1991-kontraktens ordning med en årlig underskudsgaranti har en varighed på 20 år, og at den derfor fortsat er i kraft, efter at det pågældende cabotagemarked er blevet åbnet.

([9]) Verserende sag C 400/99.

(21) Kommissionen deler ikke Tirrenia di Navigaziones synspunkt om, at den omhandlede støtte udgør en eksisterende støtte. Kommissionen fastslår for det første, at den ikke fandtes før traktatens ikrafttræden. Det var først ved lov nr. 684/74 hhv. 169/75, at den årlige underskudsgaranti blev oprettet i sin nuværende form. Desuden blev der i dekret nr. 501/79 og lov nr. 856/86 angivet et antal forpligtelser til offentlig tjeneste samt de udgiftsposter, der indgår i beregningen af den underskudsgaranti, som Tirrenia di Navigazione har ret til i henhold til kontrakten fra 1991. For det andet fastslår Kommissionen, at den ikke har godkendt den pågældende støtte. Den omstændighed, at Kommissionen kan have haft kendskab til diverse lovtekster om støtten og kontrakten fra 1991, berettiger på ingen måde til at tro, at den dermed uden en forhåndsanmeldelse efter artikel 88, stk. 3, stiltiende har godkendt den årlige støtte i medfør af Domstolens Lorenz-praksis ([10]). Kommissionen er derfor af den holdning, at støtten til Tirrenia di Navigazione er ny støtte i henhold til artikel 1 i Rådets forordning (EF) nr. 659/1999 ([11]).

5.1.2. VURDERING AF STØTTENS FORENELIGHED

(22) Efter traktatens artikel 87, stk. 1, er der ikke et absolut forbud mod statsstøtte. Der findes mulighed for undtagelser i traktatens artikel 87, stk. 2 og 3, og artikel 86, stk. 2.

De årlige støttebeløb til Tirrenia henhører ikke under nogen af de undtagelser, der er nævnt i traktatens artikel 87, stk. 2, idet de hverken udgør støtte af social karakter til enkelte forbrugere, støtte, hvis formål er at råde bod på skader, der er forårsaget af naturkatastrofer eller af andre usædvanlige omstændigheder, eller støtteforanstaltninger for økonomien i visse af Forbundsrepublikken Tysklands områder. Hvad navnlig støtte af social karakter angår, er det en betingelse for anvendelsen af artikel 87, stk. 2, at den foranstaltning, som de enkelte forbrugere skal nyde godt af, ikke direkte eller indirekte begunstiger enkelte virksomheder eller produktioner. I så henseende fastslår Kommissionen, at der i beregningen af den årlige kompensation tages hensyn til Tirrenia di Navigaziones manglende indtjening som følge af de nedsatte takster for øboer og pendlere. Disse takstnedsættelser kommer kun de enkelte forbrugere til gavn på den italienske stats regning, såfremt de pågældende forbrugere rejser med det offentlige rederi, hvilket begunstiger dette i forhold til dets private konkurrenter.

([10]) Domstolens dom, sag 120/73, Lorenz, Sml. 1973, s. 1471.
([11]) EFT L 83 af 27.3.1999, s. 1.

Støtten kan heller ikke falde ind under undtagelserne i traktatens artikel 87, stk. 3, idet den ikke er beregnet til at fremme virkeliggørelsen af vigtige projekter af fælleseuropæisk interesse eller afhjælpe en alvorlig forstyrrelse i en medlemsstats økonomi i medfør af litra b) og ej heller beregnet til at fremme kulturen og bevare kulturarven i medfør af litra d). Endvidere kan støtten ikke betegnes som statsstøtte med regionalt sigte i medfør af litra a) og c), fordi den ikke indgår i en tværsektoriel støtteordning i en given region til fordel for samtlige virksomheder i de pågældende sektorer ([12]). Ligeledes kan den ikke betragtes som støtte til fremme af udviklingen af visse erhvervsgrene i medfør af litra c), fordi støtten gives til dækning af et bestemt rederis driftsudgifter og ikke indgår i en overordnet plan for at effektivisere virksomheden økonomisk og finansielt uden yderligere støtte.

(23) Ifølge traktatens artikel 86, stk. 2, er »virksomheder, der har fået overdraget at udføre tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse underkastet denne traktats bestemmelser, navnlig konkurrencereglerne, i det omfang anvendelsen af disse bestemmelser ikke retligt eller faktisk hindrer opfyldelsen af de særlige opgaver, som er betroet dem.« Udviklingen af samhandelen må ikke påvirkes i et sådant omfang, at det strider mod Fællesskabets interesse.

(24) Denne bestemmelse skal i overensstemmelse med Fællesskabets retspraksis fortolkes strikt ([13]), fordi den omhandler en undtagelse. Det er derfor ikke tilstrækkeligt, at myndighederne har pålagt den pågældende virksomhed at udføre en tjenesteydelse af almindelig økonomisk interesse; traktatens regler, herunder artikel 87, skal også hindre opfyldelsen af de særlige opgaver, som er betroet den, og må ikke stride mod Fællesskabets interesse ([14]).

(25) For at vurdere, om støtten til Tirrenia di Navigazione i henhold til 1991-kontrakten kan falde ind under undtagelsen i traktatens artikel 86, stk. 2, skal Kommissionen først og fremmest kontrollere, om og i hvor høj grad virksomheden er pålagt en forpligtelse til offentlig tjeneste, for at bedømme, om den offentlige tjeneste og den støtte, der skal kompensere for udgifterne, er nødvendig.

([12]) Se retningslinjerne for statsstøtte med regionalt sigte (EFT C 74 af 10.3.1998).

([13]) Dom afsagt af Retten i Første Instans den 27. februar 1997, sag T-106/95, Fédération française des sociétés d'assurances (FFSA e.a.) mod Kommissionen, Sml. 1997 II, s. 229, præmis 173.

([14]) Idem, samt Domstolens dom af 10. december 1991, sag C-179/90, Merci convenzionali porto di Genova, Sml. 1991 I, s. 5889, præmis 26.

Forekomsten af offentlig tjeneste

(26) I de førnævnte Fællesskabets retningslinjer for statsstøtte til søtransportsektoren bestemmes, at »forsyningspligtydelser kan indføres for linjefart til havne, der betjener yderligtliggende områder i EF, eller tyndt besejlede ruter, der anses for vitale for denne regions udvikling, i tilfælde hvor markedskræfterne ikke ville sikre en tilstrækkelig besejlingshyppighed.«

Det fremgår af ovennævnte lovgivningsmæssige og kontraktlige rammer, at Tirrenia di Navigazione på alle sine linjer er underlagt en række forpligtelser vedrørende de havne, der skal besejles, sejlfrekvens, fartplan, skibstyper og takster, som dette selskab enten slet ikke eller ikke i samme grad eller på samme vilkår ville have påtaget sig, hvis det var drevet af sine egne forretningsmæssige interesser.

Formålet med disse forpligtelser er at sikre overholdelsen af områdeprincippet og en tilstrækkelig søtransport af gods og passagerer i form af linjefart til og fra de italienske øer for at dække disse områders behov i forbindelse med den økonomiske og sociale udvikling på øerne. Kommissionen fastslår, at dette formål, der legitimt er i offentlighedens interesse, ikke ville kunne opfyldes ved markedskræfternes frie spil. I 1991 havde Tirrenia di Navigazione da også et faktisk monopol på stort set alle de pågældende linjer, selv om loven ikke hjemlede selskabet nogen som helst eneret på dem.

Sigtet med kontrakten med staten var netop at sikre overholdelsen af disse forpligtelser mod betaling af en kompensation for det underskud, som var direkte forbundet med selskabets opfyldelse af disse forpligtelser.

(27) Men for at de pågældende forpligtelser kan give anledning til kompensation, og Kommissionen kan kontrollere, om kompensationsbeløbet er begrænset til det strengt nødvendige, skal disse forpligtelser være nøje fastlagt på forhånd af myndighederne. Domstolen har i øvrigt fastslået nødvendigheden af på forhånd nøje at fastlægge forpligtelser til offentlig tjeneste ([15]).

Kommissionen fastslår i så henseende, at de italienske myndigheders måde at definere omfanget af forpligtelsen til offentlig tjeneste på giver koncessionshaveren en vis bevægelsesfrihed til at tilpasse sin ydelse efter behovet

([15]) Domstolens dom af 20. februar 2001, »spansk cabotagesejlads«, endnu ikke offentliggjort.

for skibstrafik på de ruter, hvor der er mest konkurrence fra private redere, især i højsæsonen. Oven i denne bevægelsesfrihed, der enten giver sig udtryk i, at der blot er fastsat et maksimalt antal overfarter, eller at der overhovedet ikke angives nogen sejlfrekvens, kommer, at de italienske myndigheder har mulighed for at ændre på rute-, havne- og frekvenskravene for at tilpasse de lovgivningsmæssige rammer til markedsudviklingen inden for hver femårsperiode.

Kommissionen mener ikke, at Tirrenia di Navigaziones bevægelsesfrihed med hensyn til omfanget af dets forpligtelser berettiger til at anse de pågældende ydelser for at opfylde den type krav til offentlig tjeneste, som kan henføres til den særlige opgave, der er betroet en virksomhed, som udfører en tjenesteydelse af almindelig økonomisk interesse. Dermed anser den heller ikke disse ydelser for at kunne give ret til kompensation. Netop derfor skal forpligtelser til offentlig tjeneste ifølge retspraksis fra ovennævnte dom ([16]) være nøje fastlagt på forhånd af myndighederne. Men det er ikke tilfældet, når selskabet på eget initiativ kan bestemme sejlfrekvensen eller endog ud fra markedsforholdene vurdere, om det overhovedet kan betale sig at udføre tjenesteydelsen. Sådanne supplerende tjenester, der udføres af Tirrenia på ruter, hvor der er konkurrence, og hvor der i højsæsonen ([17]) kan skabes fortjeneste, kan ikke indgå i beregningen af den årlige kompensation.

(28) Med henblik på at konstatere forekomsten og omfanget af forpligtelserne til offentlig tjeneste, som for øjeblikket er betroet Tirrenia di Navigazione, og nødvendigheden af at kompensere for udgifterne skal Kommissionen foretage en sammenlignende undersøgelse, linje for linje, af udbud og efterspørgsel totalt set for at få fastslået, om de konkurrerende rederier tilbyder ydelser, som ligner eller er sammenlignelige med det offentlige rederis, og som kan opfylde de krav, som de italienske myndigheder stiller.

I den forbindelse kan de ruter, som besejles af Tirrenia di Navigazione, inddeles i to kategorier:

a) ruter, hvor selskabet ikke har konkurrence, og

b) ruter med konkurrence fra de private redere, enten kun i højsæsonen eller hele året.

([16]) Idem.
([17]) Se betragtning 30.

(29) Linjerne med konkurrence fra private redere udgør en stor del af Tirrenias skibsfart (80 % for passagerbefordringens vedkommende, 77 % for godstransport om bord på kombifærger og 56 % for godstransport om bord på fragtfærger) ([18]). Konkurrencesituationen er et forholdsvis nyt fænomen, der især et dukket op gennem de seneste fem år, hvor der på de samme linjer er sket et stærk stigning i efterspørgslen.

(30) For så vidt angår de ruter, hvor der er konkurrence fra private redere, fastslår Kommissionen følgende:

a) **Napoli/Palermo**

Her findes der ikke noget konkurrerende selskab, som kan honorere de kontraktligt fastlagte krav til regelmæssig besejling året rundt og sejlfrekvens, hverken med hensyn til passagerbefordring eller godstransport. Siden 1997 har et privat rederi besejlet ruten i højsæsonen (april-oktober) med en hurtigfærge af begrænset kapacitet til passagertransport, og det kan ikke opfylde de krav, som de italienske myndigheder stiller, nemlig primært en natforbindelse med daglig afgang fra hver af de to havne.

b) **Civitavecchia/Olbia**

På denne rute er Tirrenia i konkurrence med et privat rederi, der har drevet linjen Civitavecchia/Golfo Aranci ([19]) i højsæsonen siden 1996 og i lavsæsonen siden 1998. I juni 2000 blev konkurrencen skærpet med tilkomsten af endnu et rederi. ([20]) Men Kommissionen fastslår, at kun Tirrenia di Navigazione opfylder kontraktens krav om daglige afgange året rundt, hvilke havne der skal besejles samt afgangstider, herunder navnlig en natforbindelse med afgang fra begge havne i højsæsonen. Kommissionen henviser især til, at ingen af de to konkurrenter har daglige forbindelser året rundt, og at deres samlede udbud i lavsæsonen ikke er stort nok til at sikre den daglige besejling som krævet i kontrakten.

Yderligere fastslår Kommissionen, at Tirrenia på ruten udfører supplerende tjenester, hvor sejlfrekvensen kan variere alt efter udviklingen i efterspørgslen. I henhold til ministerielt dekret af 13. marts 1998 kan disse tjenesteydelser udføres fra juni til september

([18]) 1997-tal, der stammer fra undersøgelsen »Azzurra«.
([19]) Havnen i Golfo Aranci ligger 15 km fra Olbia og kan derfor betragtes som en erstatning for Olbia.
([20]) Dette rederis lavsæsonsejlads blev dog indstillet i efteråret 2000.

med skiftevis afgang fra Fiumicino og Golfo Aranci ([21]), hvilket giver Tirrenia ekstra fleksibilitet i driften. Kommissionen understreger atter, at så længe det ikke på forhånd er fastlagt nøje, hvilke ydelser der kræves, kan disse ikke anses for at opfylde kravene til offentlig tjeneste.

c) **Genova/Porto Torres**

På denne rute har Tirrenia di Navigazione haft konkurrence på passagerbefordringen i højsæsonen siden 1994 og i lavsæsonen siden 1999. Men Kommissionen fastslår, at der hverken i høj- eller lavsæsonen findes rederier, som fuldt ud opfylder kontraktkravene til regelmæssighed, sejlfrekvens og fartplan, herunder en natforbindelse med daglig afgang året rundt fra begge havne. Ligeledes henviser Kommissionen til, at de private redere ikke råder over erstatningsfartøjer og derfor er tvunget til at indstille sejladsen, når der skal lastes eller losses, eller ender med at indsætte deres skibe på mere givtige sejladser, f.eks. krydstogter.

Kommissionen fastslår desuden, at Tirrenia i højsæsonen driver supplerende tjenester i form af en hurtigfærge, som rederiet i henhold til de gældende lovgivningsmæssige rammer selv kan fastsætte sejlfrekvensen for. Det samme gælder de supplerende tjenester på fragtområdet, hvor rederiet indsætter en ro-ro-færge alt efter behovet for skibstrafik. Som allerede nævnt er Kommissionens holdning, at så længe det ikke på forhånd er fastlagt nøje, hvilke ydelser der kræves, kan disse ikke anses for at opfylde kravene til offentlig tjeneste.

d) **Genova/Olbia/Arbatax**

Først i 1998 fik Tirrenia konkurrence i højsæsonen på denne rute. Kommissionen fastslår, at kun Tirrenia di Navigazione fuldt ud opfylder kontraktkravene til regelmæssighed, sejlfrekvens og fartplan, herunder en natforbindelse med daglig afgang året rundt fra begge havne samt to ugentlige ruteforlængelser til havnen i Arbatax, som ikke besejles af konkurrerende selskaber. Kommissionen fastslår desuden, at der ikke findes konkurrenter til den hurtigforbindelse, som Tirrenia driver på ruten om sommeren i henhold til kontrakten.

Endelig henviser Kommissionen til, at Tirrenia i overensstemmelse med ministerielt dekret af 9. oktober 1998 udfører supplerende tjenester fra juni til september i form af en daglig forbindelse mellem havnene i La Spezia og Golfo Aranci ([22]).

e) **Livorno/Cagliari**

Her driver Tirrenia di Navigazione godstransport i konkurrence med to private rederier, hvis samlede udbud med hensyn til regelmæssighed, sejlfrekvens og kapacitet synes at opfylde kontraktens krav. Det ene private rederi har besejlet ruten siden 1995 og det andet siden 1998. Den stabile konkurrence, som disse to nu udgør, gør det tvivlsomt, om det er nødvendigt at kompensere det offentlige rederi for dets underskud på ruten. Imidlertid fastslår Kommissionen, at kun Tirrenia di Navigazione sikrer en regelmæssig og uafbrudt sejlads året rundt som krævet i de nævnte lovgivningsmæssige rammer, hvilket forudsætter, at rederiet rådet over et højst 20 år gammelt erstatningsfartøj. Ifølge Kommissionen medfører disse krav en specifik ekstraomkostning, som de private rederier ikke har påtaget sig. Kommissionen anser disse ekstraomkostninger for at være de eneste, der kan give anledning til kompensation. Det påhviler dog de italienske myndigheder at godtgøre, at det udbetalte kompensationsbeløb står i et nøje afpasset forhold til de ekstraomkostninger, som sådanne krav til offentlig tjeneste medfører.

f) **Voltri/Termini Imerese**

På denne rute driver Tirrenia fragtsejlads med ro-ro-færger i konkurrence med en privat reder, som har indsat kombifærger på den parallelle rute mellem Genova og Palermo ([23]). Kommissionen fastslår, at den private reders tjenesteydelser kan honorere kontraktkravene med hensyn til kapacitet og sejlfrekvens. Selv om det kan godtgøres, at det var nødvendigt at yde kompensation i de tidligere femårsperioder, hvor den private reder ikke besejlede ruten stabilt og derfor heller ikke kunne opfylde alle kravene, gælder dette ikke den nye femårsperiode. I den forbindelse noterer Kommissionen sig, at de italienske myndigheder vil indstille Tirrenias sejlads på ruten i denne periode og derfor heller ikke medtage den i beregningen af kompensationen for offentlig tjeneste.

([21]) Havnene i Fiumicino og Civitavecchia kan betragtes som erstatninger for hinanden i lighed med havnene i Golfo Aranci og Olbia.

([22]) Havnene i La Spezia og Genova kan betragtes som erstatninger for hinanden i lighed med havnene i Olbia og Golfo Aranci.

([23]) Her kan havnene i Voltri og Genova betragtes som erstatninger for hinanden lige som havnene i Termini Imerese og Palermo.

(31) Der udføres såvel godstransport som personbefordring på Tirrenias konkurrencefrie linjer. Nedenstående tabel viser de ruter, som Tirrenia har besejlet uden konkurrence i de sidste fem år (1995-1999), og som også blev besejlet i de fem foregående år (1990-1994):

(mio. ITL)

Ruter	Tjenestens art	Driftsresultater (udgifter – indtægter 1999) [1]
Napoli/Cagliari	Passeggeri/merci	[...]
Genova/Cagliari	Passeggeri/merci	[...]
Civitavecchia/Cagliari	Passeggeri/merci	[...]
Fiumicino/Arbatax	Passeggeri/merci	[...]
Palermo/Cagliari	Passeggeri/merci	[...]
Cagliari/Trapani [2]	Passeggeri/merci	[...]
Livorno/Catania	Merci	[...]

[1] Beløbene i denne kolonne er opført i tabel I under betragtning 38, som viser udgifter og indtægter for samtlige linjer, der blev drevet af Tirrenia di Naviganzion i 1999, med eller uden konkurrence.
[2] Med forlængelse til Tunis.

Den manglende konkurrence på disse ruter i de sidste ti år viser, at de frie markedskræfter ikke har været i stand til at sikre opretholdelsen af de transporttjenester, som Tirrenia har udført i henhold til kontrakten. Kompensationen er derfor nødvendig for, at virksomheden kan klare de øgede omkostninger i forbindelse med udførelsen af de pågældende tjenester.

(32) Kommissionen konstaterer ligeledes, at Tirrenia driver international linjefart inden for rammerne af kontrakten fra 1991, og at nettounderskuddet på driften heraf er blevet medregnet i den årlige støtte. Det har været tilfældet på ruterne Italien/Malta og Cagliari/Trapani/Tunesien.

Kommissionen fastslår, at markedet for disse ruter er det internationale søtransportmarked og ikke det italienske cabotagemarked. Da der er eller kan komme konkurrence på dette marked fra andre EU-rederier, skal kompensationen betragtes som driftsstøtte, hvilket kun kan være lovligt i medfør af artikel 86, stk. 2.

Det fremgår af de italienske myndigheders oplysninger, at ruten Italien/Malta er blevet besejlet på helårsbasis indtil udgangen af 1992. Tilkomsten af konkurrerende rederier på markedet i sommersæsonen fik de italienske myndigheder til at begrænse besejlingspligten til vinterperioden 1993/94 og helt indstille sejladsen på ruten fra juni 1994. Under disse omstændigheder mener Kommissionen, at de kompensationsbeløb, som Tirrenia fik udbetalt indtil dette tidspunkt, fordi der ikke blev udbudt sammenlignelige ydelser af rederier fra andre medlemsstater eller tredjelande, var nødvendige for at opfylde de italienske myndigheders krav til offentlige tjeneste. Eftersom der ikke fandtes konkurrence fra andre EU-redere, kunne kompensationen, der blev udbetalt til Tirrenia for at dække nettounderskuddet på driften af denne linje, i øvrigt ikke påvirke samhandelen mellem medlemsstaterne i et sådant omfang, at det stred mod Fællesskabets interesse.

Vedrørende forbindelsen Cagliari/Trapani/Tunesien bemærker Kommissionen, at forbindelsen til Tunesien er en ruteforlængelse af cabotageruten Cagliari/Trapani, som Tirrenia besejler uden konkurrence. Af de italienske myndigheders oplysninger fremgår, at den internationale del af denne linje ikke medfører nogen ekstraomkostning, der kunne indgå i beregningen af den årlige kompensation. De regnskabstal, der foreligger for årene 1993-1996 viser da også et positivt nettoresultat på driften af forbindelsen Trapani/Tunesien, hvilket har bidraget til at nedbringe underskuddet på ruten Cagliari/Trapani og dermed også det negative beløb, der ligger til grund for beregningen af den årlige kompensation.

Nødvendigheden af kompensationen

(33) Da det herefter skal konstateres, om den årlige kompensation til Tirrenia er den mindst mulige for de ydelser, som de italienske myndigheder kræver for at opfylde forpligtelsen til offentlig tjeneste, skal Kommissionen tage hensyn til samtlige parametre, der er bestemmende for det offentlige rederis ekstraomkostninger ved de udførte ydelser.

Kommissionen henviser således til, at kompensationsberegningsmetoden bygger på, at fortjenesten i højsæsonen bidrager til at nedbringe det samlede underskud i lavsæsonen, således at det årlige kompensationsbeløb, der udregnes på basis heraf, hele tiden er mindre end det beløb, der ville fremkomme ved sammenlægningen af det kumulerede underskud for hver linje. Endvidere bemærker den, at virksomhedens fortjeneste belastes af to takstordninger, nemlig de socialt begrundede rabattakster og forpligtelsen til at indhente myndighedernes forhåndsgodkendelse af takstændringer. Af de italienske myndigheders oplysninger fremgår da også, at Tirrenia ikke frit kan tilpasse sine takster til bl.a. udviklingen i driftsudgifterne. Disse to takstmæssige forhold, som gør et mærkbart indhug i virksomhedens indtjening og dermed påvirker det årlige kompensationsbeløb, kan under disse omstændigheder ikke kaldes en aggressiv takstpolitik.

Dernæst henviser Kommissionen til, at de udgiftsposter, der indgår i beregningen af kompensationen, er specificeret af myndighederne, som dermed ikke giver virksomheden mulighed for selv at foretage en vurdering. Posterne afspejler den samlede mængde faste og variable udgifter, som er direkte forbundet med udførelsen af tjenesteydelser, der ifølge myndighederne er af almindelig økonomisk interesse, og som derfor henhører under kontrakten (se tabel I, betragtning 38). Disse udgiftsposter omfatter navnlig afskrivning af fartøjerne og udgifter til brændstof og mineralolie. Kommissionens vurdering med hensyn til afskrivning af fartøjerne er, at såfremt de pågældende fartøjer udelukkende er indsat på de ruter, der er omfattet af kontrakten, kan denne udgiftspost anses for nødvendig for udførelsen af nævnte tjenesteydelse og derfor indgå i beregningen af den årlige kompensation. For så vidt angår udgifter til brændstof og mineralolie på sådanne skibe, har Kommissionen ikke kunnet konstatere noget diskriminerende element, som kunne nedsætte udgifterne til disse brændstoffer og smøremidler til Tirrenia di Navigaziones fordel i forhold til andre rederier.

(34) Med henblik på at undersøge nødvendigheden af kompensationen har Kommissionen bedt de italienske myndigheder fremsende en oversigt over de sidste ti års driftsregnskaber for hvert af det offentlige rederis linjer. Det fremgår af denne oversigt, at nogle af linjerne på årsbasis giver et samlet overskud, selv om de sommetider har et kraftigt underskud i vintersæsonen, mens andre giver et samlet underskud. I hovedsagen er det linjerne med samlet overskud, der har konkurrence fra private redere.

Kommissionen bemærker, at ifølge den ovenfor beskrevne kompensationsberegningsmetode bidrager det positive driftsresultat på linjer med samlet overskud til at mindske kompensationsbeløbet og dermed berettige nødvendigheden heraf.

(35) Kommissionens generelle vurdering er, at kun udgifter, som er direkte forbundet med de af de italienske myndigheder forud fastsatte forpligtelser til offentlig tjeneste, kan medtages i beregningen af den årlige kompensation. Dermed kan nettoudgifterne ved de supplerende tjenester, som ikke er

underlagt forud fastsatte krav om regelmæssighed, sejlfrekvens og kapacitet, ikke indgå i beregningen af det årlige kompensationsbeløb. Kommissionen fastslår imidlertid, at disse tjenesteydelser hovedsagelig er blevet udført i højsæsonen og på ruter med konkurrence, at de har givet et samlet overskud, og at de derfor ikke har bidraget til det samlede driftsunderskud, som kompensationen skal opveje.

(36) Med hensyn til linjen Livorno/Cagliari, som har haft konkurrenter, der har udbudt sammenlignelige tjenesteydelser, fremgår det af de italienske myndigheders oplysninger, at denne linje udviser et negativt driftsresultat, som er indgået i beregningen af det årlige kompensationsbeløb. Kommissionen fastslår, at der først er kommet konkurrerende rederier til efter godkendelsen af det første femårsprogram. Med hensyn til det følgende femårsprogram vurderer Kommissionen, at de italienske myndigheder stadig kunne anse det for nødvendigt fortsat at kompensere for det underskud, som Tirrenia havde på denne rute, da det eneste andet rederi på markedet på det tidspunkt endnu ikke udgjorde en stabil konkurrence. Indtil udgangen af 1999 kunne det årlige kompensationsbeløb derfor omfatte samtlige nettoudgifter ved de tjenester, som Tirrenia udbød på denne rute, dvs. alle omkostninger fratrukket alle indtægter på linjen. Sådan forholder det sig ikke med den nye femårsperiode. Kommissionen mener, at kun de ekstraudgifter, som det offentlige rederi må bære for at have et højst 20 år gammelt erstatningsfartøj til rådighed for at kunne opfylde kravet om regelmæssig sejlads året rundt, og som skyldes de af myndighederne pålagte takster, fremover kan medtages i beregningen af den årlige kompensation. Hvis der indgår andre driftsudgifter, vil det være en overkompensation, som strider mod Fællesskabets interesser i henhold til traktatens artikel 86, stk. 2.

(37) I forbindelse med afklaringen af, om støtten til Tirrenia var nødvendig, har Kommissionen fået kendskab til en undersøgelse (herefter kaldet Azzurra-undersøgelsen) af den forventede rentabilitet på Tirrenias linjer i henhold til kontrakten foretaget af et uafhængigt konsulentfirma ([24]) på foranledning af en klager. Undersøgelsen er baseret på en prognose for driftsresultaterne i et fiktivt selskab, Azzurra di Navigazione, som på de nationale mellemlange og lange forbindelser, der besejles af Tirrenia, er underlagt de samme krav til regelmæssighed, sejlfrekvens, kapacitet og skibstyper, som Tirrenia var i 1997. I undersøgelsen inddeles Azzurras linjer i følgende tre kategorier: linjer med overskud, linjer, der balancerer, og underskudsgivende linjer. Undersøgelsen viser desuden med 1999 som referenceår, at Azzurra på samtlige linjer ville have udvist et positivt nettoresultat på 21 722 mio. ITL. Det fremgår imidlertid af oplysningerne fra de italienske myndigheder, som har fremsendt et driftsregnskab for Tirrenia opstillet af et uafhængigt konsulentfirma, at det offentlige rederis nettoresultat på driften det år blev et underskud på 21 252 mio. ITL. Nogle af Tirrenias linjer giver i øvrigt omtrent samme driftsresultat som Azzurras, men det gælder ikke hovedparten af de øvrige linjer. Stillet over for disse forskelle henvendte Kommissionen sig til et uafhængigt konsulentfirma for at få afdækket årsagerne og få fastslået, hvorvidt der var tale om overkompensation.

(38) Det af Kommissionen valgte konsulentfirma viste med sin undersøgelse ([25]), at det var svært at drage brugbare konklusioner af sammenligningen mellem det offentlige rederis konkrete driftsresultater og de forventede driftsresultater for en fiktiv virksomhed, f.eks. Azzurra, som trådte ind på markedet for at udbyde tjenesteydelser, der kunne sammenlignes med Tirrenias.

Af nedenstående tabeller fremgår for henholdsvis Tirrenia og Azzurra de forskellige udgiftsposter, som indgår i beregningen af den årlige kompensation, med 1999 som referenceår ([26]). Den første tabel indeholder det offentlige rederis faktiske udgiftsposter og indtægter på samtlige linjer, som er omfattet af kontrakten, uanset om der er konkurrenter til dem eller ej, mens den anden tabel er et estimat af udgifter og indtægter for et fiktivt rederi, der udbyder sammenlignelige tjenester året rundt på alle de ruter, som Tirrenia besejler med konkurrence eller i en faktisk monopolstilling, bortset fra den internationale del af forbindelsen Cagliari/Trapani/Tunesien.

([24]) »Analisi della redditività di alcune linee di cabotaggio italiane«, juni 2000.
([25]) Analisi comparativa dei conti economici gestionali di Tirrenia di navigazione e Azzurra di Navigazione, Price Waterhouse Coopers, december 2000.
([26]) Både Azzurra-undersøgelsen og den sammenlignende undersøgelse udført af Kommissionens konsulentfirma bruger dette år som referenceår. 1999 var også det år, hvor det italienske cabotagemarked blev åbnet for fri udveksling af tjenesteydelser, og konkurrencen fra de private rederier blev stærkere end nogensinde. I øvrigt råder Kommissionen ikke over fuldstændige økonomiske tal, der er nyere end 1999.

Tabel I

(mio. ITL)

Tirrenia 1999-regnskabet	Vintersæson (a)	Sommersæson (b)	År i alt (a + b)
Udgiftsposter			
i) formidlingsprovision/anskaffelsesomkostninger			
ii) havneafgifter/udgifter til havnetransit og andet			
iii) driftsudgifter			
iv) afskrivninger			
v) finansielle nettoomkostninger			
vi) administration			
vii) øvrige omkostninger			
Totale omkostninger	[...]	[...]	[...]
Driftsindtægter	[...]	[...]	[...]
Resultat (omkostninger – indtægter)	[...]	[...]	[...]
Forrentning af den anvendte kapital			[...]
Støttebeløb for året			[...]

Tabel II ([1])

(mio. ITL)

Azzurra 1999-regnskabet	År i alt
Driftsindtægter	468 434
Udgiftsposter:	
— formidlingsprovision	(28 501)
— driftsudgifter på skibene (*)	(235 398)
— afskrivning på skibene	(70 833)
— strukturomkostninger	(40 550)
— finansstyring	(49 185)
Samlede udgifter	(424 467)
Resultat før skat	43 967
Nettoresultat (indtægter – udgifter)	21 722

([1]) Uddrag af ovennævnte undersøgelse »Analisi della redditività di alcune linee di cabotaggio italiane«.
(*) Brændstoffer, mineralolier, personale, lasthåndtering om bord, varer og serviceydelser, forsikringer, havneafgifter og øvrige omkostninger samt oplægningsudgifter.)

Kommissionens konsulentfirma fandt frem til de vigtigste årsager til forskellene mellem Azzurras og Tirrenias resultater på udgifts- og indtægtssiden og kunne dermed afvise formodningen om, at Tirrenias udgifter har været overvurderet såvel på visse linjer som samlet set. Det fremgår nemlig af undersøgelsen,

— at Azzurras tjenesteudbud for referenceåret 1999 ikke er tilstrækkeligt til at imødekomme behovet for skibstrafik, slet ikke i højsæsonen, hvilket ses af det for lavt satte beløb til drift af skibene (23 mia. ITL)

— at udgifterne til brændstof og mineralolier til Azzurras flåde er blevet sat til 16 mia. ITL, hvilket er for lavt, og

— at personaleudgifterne for Azzurra er udregnet med fradrag af de lettelser, der er indført ved lov nr. 522/1999 ([27]), mens Tirrenia har bogført disse lettelser i det følgende regnskabsår. Ifølge Kommissionens konsulentfirma kan disse lettelser beregnes til 30 mia. ITL.

Disse forskelle i beregningsmetoden får den samlede økonomiske virkning, at Azzurras driftsudgifter for referenceåret 1999 bliver sat 69 mia. ITL for lavt.

Kommissionen konstaterer ligeledes, at der i det foreliggende tilfælde ikke lå en udbudsprocedure til grund for fastsættelsen af omkostningen ved den offentlige tjeneste. I et sådant tilfælde er det koncessionshavers udgifter til udførelsen af de pågældende tjenesteydelser, der skal medtages i beregningen af kompensationen. I øvrigt kan Kommissionen fastslå, at de forskellige udgiftsposter i forbindelse med henholdsvis Tirrenias og Azzurras ydelser i store træk er ens, om end de er bogført på forskellig vis. I øvrigt understreger Kommissionens konsulentfirma i undersøgelsen, at forskellene mellem tallene for de to rederier beror på forskellige beregningsmetoder, således som det fremgår af nedenstående tabeller.

Omkostningsstrukturen i de to virksomheder er således sammenlignelig. Dette gælder også for det samlede omkostningsniveau, jf. ovenstående redegørelse for de to virksomheders respektive resultater. Kommissionen udleder heraf, at Tirrenia, for så vidt angår 1999, opfylder kravet om en rimelig rentabilitet svarende til rentabiliteten på markedet. På denne baggrund og under hensyntagen til, at underskuddene (hovedsagelig i vintersæsonen) udlignes af overskuddene (hovedsagelig i sommersæsonen), og at Tirrenias rentabilitet i forhold til Azzurra svarer til rentabiliteten på markedet, kan de øgede omkostninger, for hvilke der skal ydes kompensation, betragtes som svarende til Tirrenias nettounderskud.

Hvad de foregående år angår, kan Kommissionen fastslå, at ændringerne i ydre faktorer (inflation, rentesatser, skatter og afgifter, brændstofpriser osv.) — i betragtning af, at omkostningsstrukturen i de to virksomheder, Tirrenia og Azzurra, er sammenlignelig, ligesom omkostningsniveauet er det på et givet tidspunkt — kunne få sammenlignelige følger for omkostningsniveauet i de to virksomheder.

Nedenstående tabel viser udviklingen i Tirrenias omkostninger ([28]):

Omkostningselementer (jf. tabel I i betragtning 28)	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
i) Formidlingsprovision	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
ii) Havneafgifter osv.	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
iii) Driftsudgifter	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
iv) Afskrivninger	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
v) Finansielle nettoomkostninger	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
vi) Administration	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
vii) Øvrige omkostninger	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

([27]) Lettelser godkendt af Kommissionen ved brev SG/D6875 af 18. august 1999 (N 396/99).
([28]) Tal hidrørende fra ovennævnte Price Waterhouse Coopers-analyse.

Ifølge oplysningerne fra de italienske myndigheder skyldes stigningen i Tirrenias omkostninger først og fremmest ydre faktorer såsom inflationen og de øgede rentesatser, således som det fremgår af tallene i nedenstående tabeller:

År	Omkostninger	Procentvis ændring (%)	Ændring i inflationen (1)
1992	[...]	0	
1993	[...]	4,3	4,2
1994	[...]	3,5	3,9
1995	[...]	5,9	5,4
1996	[...]	4	3,9
1997	[...]	1,9	1,7
1998	[...]	– 1,7	1,8
1999	[...]	0,6	1,6

(1) *Officielle tal fra* ISTAT.

År	Rentesats på kort sigt	Rentesats på mellemlang og lang sigt
1992	[...]	[...]
1993	[...]	[...]
1994	[...]	[...]
1995	[...]	[...]
1996	[...]	[...]
1997	[...]	[...]
1998	[...]	[...]
1999	[...]	[...]

Udviklingen i kompensationen til Tirrenia er direkte knyttet til udviklingen i virksomhedens udgifter (se tabellen) og indtægter (se betragtning 11, tabel I), som igen er afhængig af ydre faktorer (f. eks. inflationen) og også skyldes moderniseringen af Tirrenias flåde, som har åbnet mulighed for en mere rationel udnyttelse af skibene. Kommissionen noterer i denne forbindelse, at moderniseringen er en direkte følge af, at Tirrenia i henhold til kontrakten er forpligtet til at anvende skibe, der er mindre end 20 år gamle, på de ruter, hvor der er pligt til kollektiv trafikbetjening. Udviklingen i den kompensation, der er blevet udbetalt til Tirrenia di Navigazione, følger udviklingen i disse udgifter og indtægter. På denne baggrund og under hensyntagen til ovenstående mener Kommissionen, at Tirrenias nettounderskud i de foregående år, ligesom i 1999, modsvarer det beløb, for hvilket der skal ydes kompensation. De beløb, som er udbetalt til Tirrenia, og som modsvarer virksomhedens nettounderskud, forhøjet med et rimeligt afkast af den investerede kapital, svarer således nøje til de ekstraomkostninger, der er forbundet med virksomhedens pligt til at betjene offentligheden.

Påvirkning af samhandelen — De italienske myndigheders forpligtelser i perioden 2000-2004

(39) Kommissionen fastslår, at artikel 4, stk. 3, i ovennævnte forordning (EØF) nr. 3577/92 (cabotageforordningen) hjemler mulighed for, at kontrakten om offentlig tjeneste kan forblive i kraft til sit udløb, hvilket vil sige den 31. december 2008. Ligeledes fastslår Kommissionen, at kontrakten gælder de primære forbindelser til og fra Sicilien og Sardinien, som udgør hovedparten af cabotagesejladsen mellem de italienske middelhavsøer og en væsentlig del af cabotagesejladsen mellem alle områderne i det vestlige Middelhav. På baggrund heraf og fordi det italienske cabotagemarked har været fuldt liberaliseret siden 1. januar 1999, anser Kommissionen det for muligt, at den underskudsgaranti, der er udbetalt til Tirrenia di Navigazione i henhold til 1991-kontrakten, ville kunne påvirke samhandelen i et omfang, der strider mod Fællesskabets interesse, såfremt denne støtte styrkede selskabets stilling på det pågældende marked ved at gøre det muligt for selskabet at udkonkurrere nuværende og fremtidige konkurrenter. Kommissionen vurderer, at dette ville være tilfældet, hvis gennemførelsen af kontrakten i fremtiden og navnlig i den nye femårsperiode 2000-2004 på linjer med overskud og konkurrence fra private redere medførte en forøgelse af den kapacitet, som Tirrenia di Navigazione udbyder i henhold til kontrakten om offentlig tjeneste. Det fremgår da også af de italienske myndigheders oplysninger, at Tirrenias og de private rederiers samlede kapacitet på markedet er tilstrækkelig til at opfylde transportbehovet, herunder i spidsbelastningsperioder, på såvel passager- som godsområdet.

(40) Som svar på disse overvejelser fra Kommissionen har de italienske myndigheder i to breve af 13. og 19. marts 2001 fremsendt et forslag til lovgivningsmæssige rammer for de ruter og tjenesteydelser, som det er pålagt Tirrenia at besejle henholdsvis udføre i femårsperioden 2000-2004. I forslaget angives ruter, sejlfrekvens, skibstype og -kapacitet i såvel lav- som højsæson, som det offentlige rederi skal overholde i henhold til kontrakten. Heraf følger, at kun disse tjenesteydelser kan komme i betragtning, når den årlige underskudsgaranti skal beregnes. De italienske myndigheder har givet tilsagn om at formalisere deres forpligtelser i det ministerielle dekret, hvormed femårsplanen 2000-2004 skal godkendes. Af førnævnte forslag til lovgivningsmæssige rammer fremgår, at Tirrenias udbud af tjenesteydelser vil blive reduceret i forhold til det nuværende niveau.

Kommissionen kan da også fastslå, at de italienske myndigheder forpligter sig til på de primære ruter med konkurrence fra private redere at nedbringe det offentlige rederis samlede ydelser for at give mere plads til de øvrige rederier. Dette er særlig mærkbart på ruterne Genova/Porto Torres og Civitavecchia/Olbia, hvor kapacitetsnedgangen, der koncentreres i højsæsonen, vurderes til ca. 30 % af den samlede kapacitet, som Tirrenia di Navigazione i øjeblikket udbyder på disse to linjer. Den nye sammensætning af tjenester udbudt af Tirrenia di Navigazione omfatter primært en natforbindelse med daglig afgang i begge retninger året rundt på disse to ruter og i tillæg hertil en nøje forud fastsat supplerende ydelse fra primo juni til ultimo september til ubrudt og regelmæssig dækning af det ekstra behov for sejlads, som turismen i de pågældende områder afstedkommer.

Kommissionen fastslår ligeledes, at de italienske myndigheders foreslåede nedsættelse af kapaciteten vil medføre et fald i det offentlige rederis totale udbud på samtlige ruter, således at niveauet herfor kommer til at ligge lavere end mængden af offentlige tjenesteydelser i det første femårsprogram, som ved kontraktens indgåelse i 1991 udgjorde referencerammen for udbetaling af støtte.

Navnlig på ruter med konkurrence vil kapacitetsnedsættelsen give et stabilt udbud på niveauet fra 1994, hvor der endnu ikke var kommet private rederier på markedet for mellemlange og lange cabotageruter.

Betydningen af de italienske myndigheders tilsagn skal ses i forhold til markedsudviklingen på de primære ruter med konkurrence. Det fremgår af de italienske myndigheders oplysninger, at udviklingen i efterspørgslen fra 1992 til 2000 var som følger:

Genova/Porto Torres	+ 16 % i højsæsonen	+ 18 % over hele året
Genova/Olbia/Arbatax	+ 48 %	+ 33 %
Civitavecchia/Olbia	+ 33 %	+ 21 %

Den samlede efterspørgselsstigning på disse ruter blev dækket af de private rederier, som benyttede sig af udviklingen til at komme ind på markedet eller øge deres udbud, især i højsæsonen. Nedbringelsen af det offentlige rederis udbud i perioden 2000-2004 vil forstærke denne tendens til fordel for konkurrencesituationen.

På ruten Genova/Olbia/Arbatax kan Kommissionen konstatere, at de italienske myndigheder har i sinde at fastholde Tirrenias udbud i perioden 2000-2004 på det nuværende niveau. De har til gengæld forpligtet sig til at indstille den parallelle sommerforbindelse mellem La Spezia og Golfo Aranci, så det samlede antal ydelser mellem Ligurien og det nordlige Sardinien bringes ned på samme niveau som i den første femårsperiode.

Endvidere fastslår Kommissionen, at de italienske myndigheder i perioden 2000-2004 forpligter sig til at fjerne den frihed, som de hidtil har givet selskabet til selv at fastsætte udbuddet på visse ruter, og at der dermed fremlægges en præcis og fuldstændig oversigt over de tjenesteydelser, som det offentlige rederi skal udføre i den nye femårsperiode i henhold til kontrakten. Kommissionen er følgelig af den holdning, at den nye referenceramme for støtteberettigede tjenesteydelser bidrager til at gøre kontrakten mere gennemskuelig for alle rederier på markedet. Det er dog vigtigt at sikre, at denne ramme er gældende i hele den pågældende periode. Ifølge Kommissionen bør enhver justering af udbuddet af støtteberettigede ydelser i løbet af den nævnte periode derfor anmeldes på forhånd, så Kommissionen kan undersøge nødvendigheden af en sådan justering, navnlig med hensyn til, om de øvrige rederiers udbud er tilstrækkeligt til at dække den samlede stigning i efterspørgslen.

5.2. *INVESTERINGERNE IFØLGE FEMÅRSPROGRAMMERNE OG DRIFTSPLANEN*

(41) Med sin beslutning om at indlede proceduren udtrykte Kommissionen sin tvivl om måden at finansiere de investeringer på, som var nødvendige for at udføre støtteberettigede tjenesteydelser i henhold til kontrakten fra 1991. Kommissionen ønskede navnlig at afdække, i hvilken grad anskaffelsesomkostninger og afskrivninger på skibe indgik i beregningen af den årlige kompensation. Desuden kunne den omstændighed, at Tirrenia også var sikret støtte til afskrivning af sin flåde frem til 2008, ifølge Kommissionen sidestilles med en underforstået garanti fra den italienske stats side, hvormed det offentlige rederi ikke behøvede at påtage sig den økonomiske risiko, der er forbundet med enhver investering.

Det bør først og fremmest påpeges, at Tirrenia er forpligtet til i henhold til kontrakten på de støttede ruter at indsætte højst 20 år gamle skibe, som selskabet i princippet skal være ejer af, medmindre myndighederne udtrykkeligt bestemmer andet. For at opfylde dette krav, som udgør en forpligtelse til offentlig tjeneste, har Tirrenia fornyet en væsentlig del af sin flåde de senere år, fordi rederiets skibe på de ruter, som var omfattet af det første femårsprogram 1990-1994, nærmede sig aldersgrænsen. Den skibstype, som skal anvendes på de forskellige ruter, der besejles af Tirrenia, bestemmes i øvrigt i det ministerielle dekret, hvormed hvert femårsprogram godkendes. I lighed med afhændelse og skrotning af gamle fartøjer skal anskaffelse af ethvert nyt fartøj godkendes af ministeriet, som også fastsætter den præcise anvendelse af det pågældende fartøj. Tirrenias investeringer skal i øvrigt indgå i udviklingsstrategien for de ydelser, der udføres af det offentlige rederi i den pågældende femårsperiode. Denne strategi er omfattet af femårsprogrammet og godkendt af myndighederne.

Med hensyn til disse lovgivningsmæssige fortold har Kommissionen undersøgt, om anskaffelsesomkostningerne til nye skibe og afskrivningerne på de fartøjer, hvormed Tirrenia di Navigazione besejlede ruterne med offentlig tjeneste, i de to femårsperioder 1990-1994 og 1995-1999 opfyldte de italienske myndigheders krav, og om de indgik i beregningen af den årlige kompensation i mere end det højst nødvendige omfang.

Kommissionen kan på baggrund heraf fastslå, at Tirrenia skrottede gamle skibe, da der blev indsat nye, og at fornyelsen derfor ikke øgede den samlede kapacitet i det offentlige rederis flåde.

Med hensyn til anskaffelsesomkostningerne til nye skibe fremgår det af de italienske myndigheders oplysninger, at anskaffelsen blev finansieret dels gennem selskabets egne midler, dels ved banklån. Desuden fremgår det, at de pågældende pengeinstitutters rentesatser svarer til, hvad andre virksomheder i samme størrelsesorden og med en sammenlignelig omsætning kunne opnå i samme periode i andre sektorer ([29]). Videre oplyses det, at Tirrenia di Navigazione ikke har fået nogen direkte garanti af de italienske myndigheder angående tilbagebetaling af disse lån. Kommissionen erkender, at selve det, at der var indgået en kontrakt med staten, gav investorerne vished for, at deres lån ville blive indfriet, og Tirrenia mulighed for at modernisere sin flåde uden at løbe den økonomiske risiko, som en privat reder ville være nødt til. Denne fordel er imidlertid indbygget i kontrakten, som er indgået for en 20-årig periode, førend forordning (EØF) nr. 3577/92 og retningslinjerne for statsstøtte til søtransportsektoren (EFT C 207 af 5.7.1997) trådte i kraft, og kan derfor ikke sammenlignes med en — end ikke underforstået — statsgaranti ([30]). Kommissionens holdning er følgelig, at Tirrenia di Navigaziones køb af nye skibe i femårsperioderne 1990-1994 og 1995-1999 ikke indeholdt elementer af statsstøtte efter traktatens artikel 87, stk. 1.

Afskrivningsomkostningerne på de skibe, hvormed Tirrenia besejlede de ruter, der var omfattet af femårsprogrammerne, udgør ifølge Kommissionen en af de udgiftsposter, som i medfør af kontraktens artikel 5 indgår i beregningen af den årlige støtte. Der er tale om en lineær afskrivning over 20 år; dog kun 15 år for hurtigfærgerne. Såfremt afskrivningen af de fartøjer, der besejler de forbindelser, som ifølge de italienske myndigheder er af almindelig økonomisk interesse, beregnes i henhold til kontraktens kriterier, og såfremt undersøgelsen af disse linjers driftsbogholderi ikke har afsløret elementer af overkompensation i de pågældende to femårsperioder, kan Kommissionen i medfør af traktatens artikel 86, stk. 2, godkende den måde, hvorpå afskrivningen af skibene ifølge kontrakten indgår i beregningen af den årlige kompensation. Udførelsen af tjenesteydelser, som er af almindelig økonomisk interesse, kræver anvendelse af skibe, hvis type og kapacitet er fastsat på forhånd af myndighederne, og hvis afskrivning derfor kan indgå i beregningen af den årlige kompensation, for så vidt som de pågældende skibe er anskaffet af selskabet på normale markedsvilkår med det formål at udføre den opgave, som er betroet det, og udelukkende er indsat i regelmæssig sejlads på ruter, der er omfattet af kontrakten. I Tirrenia di Navigaziones tilfælde kan Kommissionen fastslå, at alle de pågældende skibe udelukkende er indsat på ruter af almindelige økonomisk interesse, og at den totale afskrivning af dem derfor kan indgå i beregningen af den årlige støtte. Det samme gælder de investeringer, der er nødvendige for udførelsen af de tjenesteydelser, som de italienske myndigheder har fastlagt for femårsperioden 2000-2004, og som med hensyn til type og kapacitet svarer til det tjenesteydelsesniveau, som disse myndigheder har forpligtet sig til.

(42) Det bør med hensyn til de supplerende investeringer ifølge driftsplanen påpeges, at gennemførelsen af denne plan er stillet i bero som følge af procedureindledningen. Kommissionen fastslår, at de italienske myndigheders tilsagn for perioden 2000-2004 udelukker, at nævnte driftsplans supplerende investeringer for Tirrenia di Navigaziones gennemføres, og at den derfor ikke finder anledning til at udtale sig derom.

([29]) Den nylige anskaffelse af to hurtigfærger blev f.eks. finansieret ved et ti-årigt banklån på 160 mia. ITL optaget i 1999 i Banco di Napoli til en variabel rente svarende til den halvårlige Euribor forhøjet med 0,40 %. Af de italienske myndigheders oplysninger fremgår, at det samme pengeinstitut på samme tidspunkt ydede lån til andre store virksomheder på lignende vilkår.

([30]) Se meddelelse fra Kommissionen om anvendelsen af EF-traktatens artikel 87 og 88 angående statsstøtte i form af garantier (EFT C 71 af 11.3.2000).

6. **KONKLUSIONER**

(43) Kommissionen konkluderer ud fra ovenstående udredning, at tvivlen om, hvorvidt den støtte, der er udbetalt til Tirrenia di Navigazione i henhold til kontrakten fra 1991, er forenelig med fællesmarkedet, nu er fjernet —

VEDTAGET FØLGENDE BESLUTNING:

Artikel 1

Den støtte, som Italien har udbetalt til fordel for Tirrenia di Navigazione fra 1. januar 1990 til 31. december 2000 som kompensation for offentlig tjeneste, er forenelig med fællesmarkedet.

Artikel 2

Italiens støtte til Tirrenia di Navigazione fra 1. januar 2001 til 31. december 2004 skal begrænses til de ekstraomkostninger, som hidrører fra selskabets underskud på udførelsen af tjenesteydelser svarende til Italiens forpligtelser i den pågældende periode.

Enhver justering i perioden af udbuddet af tjenesteydelser skal på forhånd anmeldes til Kommissionen.

Artikel 3

De forpligtelser til offentlig tjeneste, som vil blive pålagt Tirrenia di Navigazione i femårsperioden 2005-2008, skal på forhånd anmeldes til Kommissionen.

Artikel 4

Fra 1. januar 2001 skal de ekstraomkostninger, som hidrører fra Tirrenia di Navigaziones underskud på udførelsen af de tjenesteydelser, som Italien har pålagt selskabet, regnskabsføres separat for hver af de pågældende linjer.

Artikel 5

Italien underretter senest tre måneder efter meddelelsen af denne beslutning Kommissionen om, hvilke foranstaltninger der er truffet for at efterkomme beslutningen.

Artikel 6

Denne beslutning er rettet til Den Italienske Republik.

Udfærdiget i Bruxelles, den 21. juni 2001.

På Kommissionens vegne

Loyola DE PALACIO

Næstformand