II

(Nicht veröffentlichungsbedürftige Rechtsakte)

KOMMISSION

ENTSCHEIDUNG DER KOMMISSION
vom 21. Juni 2001
über eine staatliche Beihilfe Italiens zugunsten der Seeverkehrsgesellschaft Tirrenia di Navigazione

(Bekannt gegeben unter Aktenzeichen K(2001) 1684)

(Nur der italienische Text ist verbindlich)

(Text von Bedeutung für den EWR)

(2001/851/EG)

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere Artikel 88 Absatz 2 Unterabsatz 1,

gestützt auf das Abkommen über den Europäischen Wirtschaftsraum, insbesondere auf Artikel 62 Absatz 1 Buchstabe a)

nach Aufforderung der Beteiligten zur Stellungnahme gemäß den oben genannten Artikeln [1],

in Erwägung nachstehender Gründe:

1. VERFAHREN

(1) Nach Prüfung der zahlreichen Eingaben hat die Kommission beschlossen, in Bezug auf Beihilfen zugunsten von sechs Unternehmen der Tirrenia-Gruppe, nämlich Tirrenia di Navigazione, Adriatica, Caremar, Saremar, Siremar und Toremar gemäß Artikel 88 Absatz 2 EG-Vertrag vorzugehen. Diese Beihilfen erfolgen in Form direkter Subventionen, die an jedes Unternehmen der Gruppe mit dem Zweck gezahlt werden, die von diesen Gesellschaften in Durchführung von sechs im Jahre 1991 mit dem italienischen Staat getroffenen Vereinbarungen erbrachten Seeverkehrsdienste zu gewährleisten; diese Vereinbarungen sollen die Erbringung von Verkehrsdiensten garantieren, und zwar größtenteils auf Strecken zwischen dem italienischen Festland, Sizilien, Sardinien und weiteren, kleineren italienischen Inseln.

(2) Die Kommission hat Italien mit Schreiben vom 6. August 1999 ihre Entscheidung zur Einleitung des Verfahrens mitgeteilt. Die italienischen Behörden haben mit Schreiben vom 28. September ihre Bemerkungen zu dieser Entscheidung übermittelt.

(3) Die Entscheidung der Kommission zur Einleitung des Verfahrens wurde im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* veröffentlicht [2]. Daraufhin haben zahlreiche privatwirtschaftliche Betreiber, die Seeverkehrsdienste im Wettbewerb mit den Unternehmen der Tirrenia-Gruppe anbieten, der Kommission ihre Stellungnahme übermittelt. Diese wurden an die italienischen Behörden weitergeleitet, um diesen ihrerseits Gelegenheit zur Stellungnahme zu geben.

(4) Die italienischen Behörden haben im Laufe der Ermittlungen eine Aufteilung des Dossiers der Tirrenia-Gruppe beantragt, um vorrangig zu einer abschließenden Entscheidung in Bezug auf das Unternehmen Tirrenia di Navigazione zu gelangen. Diesen Antrag begründeten die italienischen Behörden mit ihrer Absicht, die Unternehmensgruppe zu privatisieren, und zwar beginnend mit der Gesellschaft Tirrenia di Navigazione, sowie mit der Absicht zur Beschleunigung des Verfahrens in Bezug auf dieses Unternehmen.

(5) Zu diesem Antrag stellt die Kommission zunächst fest, dass Tirrenia di Navigazione in Bezug auf die Finanz- und Geschäftsstrategie der Gruppe die tragende Rolle spielt und dass die sechs juristisch unabhängigen Unternehmen der Gruppe auf geografisch getrennten Marktsegmenten tätig sind, auf denen unterschiedlich starker Wettbewerb mit privatwirtschaftlichen italienischen Betreibern und Betreibern aus anderen Mitgliedstaaten herrscht. Außerdem sind die Beihilfen, die von den italienischen Behörden in Anwendung der in Punkt 1 genannten Vereinbarungen gewährt werden, so berechnet, dass sie das Nettobetriebsdefizit auf den von den genannten Unternehmen bedienten Strecken abdecken; sie werden, ohne Beteiligung von Tirrenia di Navigazione direkt an diese ausgezahlt. Schließlich erfordern die anderen wesentlichen Elemente der fraglichen Beihilfe — Investitionsbeihilfen und Steuererleichterungen

[1] ABl. C 306 vom 23.10.1999, S. 2.
[2] Vgl. Fußnote 1.

— eine Einzelfallprüfung für jedes Unternehmen der Gruppe. Aus diesen Gründen hält es die Kommission für vertretbar, dem Antrag der italienischen Behörden stattzugeben. Daher betrifft diese Entscheidung nur das Unternehmen Tirrenia di Navigazione.

2. **AUSFÜHRLICHE BESCHREIBUNG DER BEIHILFEMASSNAHMEN**

2.1. *BETROFFENER MARKT*

(6) Tirrenia di Navigazione operiert derzeit vorwiegend auf dem Markt der Seeverkehrsverbindungen mit den größten italienischen Inseln, Sizilien und Sardinien, und in zweiter Linie auf dem internationalen Markt, und zwar mit einer Verbindung zwischen dem italienischen Festland, Sizilien und Tunesien. Das Unternehmen erbringt Personen- und Güterverkehrsdienste.

Die Inselkabotage im Mittelmeerraum war gemäß Artikel 6 Absatz 2 der Verordnung (EWG) Nr. 3577/92 des Rates vom 7. Dezember 1992 zur Anwendung des Grundsatzes des freien Dienstleistungsverkehrs auf den Seeverkehr in den Mitgliedstaaten (Seekabotage) ([3]) bis zum 1. Januar 1999 zeitweilig von der Anwendung des Grundsatzes des freien Dienstleistungsverkehrs ausgenommen.

Im Markt der Lang- und Mittelstreckenseekabotage hält Tirrenia einen Marktanteil von 67,3 % im Personenverkehrssegment und von 55,3 % im Güterverkehrssegment ([4]). Das Auftreten privatwirtschaftlicher Wettbewerber in jüngerer Zeit hat den Marktanteil von Tirrenia, der 1990 nahezu einer Monopolstellung auf den meisten Strecken gleichkam, erheblich reduziert. Die Einführung des freien Dienstleistungsverkehr dürfte in den nächsten Jahren zu einer Verschärfung des Wettbewerbs auf diesem Markt beitragen.

2.2. *ZUM AUSGLEICH FÜR GEMEINWIRTSCHAFTLICHE VERPFLICHTUNGEN GEZAHLTE SUBVENTIONEN*

2.2.1. RECHTLICHER RAHMEN

(7) Nach Artikel 8 des Gesetzes Nr. 684 vom 20. Dezember 1974 müssen die Seeverkehrsverbindungen mit den größeren und kleineren Inseln den Erfordernissen der wirtschaftlichen und sozialen Entwicklung der betreffenden Regionen und insbesondere Süditaliens gerecht werden. Das Gesetz sieht vor, dass den mit der Erbringung dieser Dienste beauftragten Betreibern zu diesem Zweck Subventionen nach Maßgabe von Vereinbarungen über gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen mit zwanzigjähriger Gültigkeit geleistet werden können.

Gemäß Artikel 9 des Gesetzes Nr. 160 vom 5. Mai 1989 werden die zu befahrenden Strecken und die entsprechenden Fahrpläne von den Behörden auf Vorschlag der Konzessionäre festgelegt, die zu diesem Zweck alle fünf Jahre ein Dienstprogramm vorlegen müssen.

Nach dem Gesetz Nr. 169 vom 19. Mai 1975 gewährleisten die Konzessionäre — u. a. Tirrenia di Navigazione — ferner die Beförderung von Post und Paketen sowie kommerzielle Dienste rein lokaler Art.

Im Präsidialdekret Nr. 501 vom 1. Juni 1979 werden die Elemente (Einnahmen und Ausgaben) erläutert, die in die Berechnung der Subvention zugunsten der Konzessionäre einfließen; ferner wird darin festgelegt, dass die Abfahrts- und Ankunftszeiten auf den von den Konzessionären bedienten Strecken per Ministerialdekret zu genehmigen sind. Im Hinblick auf die einzusetzenden Schiffe schreibt das Präsidialdekret vor, dass diese nicht älter als 18 Jahre sein dürfen und Eigentum des Konzessionärs sein müssen, sofern keine ausdrückliche ministerielle Ausnahmegenehmigung vorliegt. Diese Bestimmung, die die Konzessionäre zur regelmäßigen Erneuerung der Flotte verpflichtet, stellt eine spezifische Auflage für die oben genannten Seeverkehrsgesellschaften dar. Außerdem müssen die eingesetzten Schiffe individuell den einzelnen Strecken zugewiesen werden, die im Rahmen der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung bedient werden. Durch Artikel 40 wird der für die Handelsmarine zuständige Minister ermächtigt, neben den üblichen Diensten die Erbringung zusätzlicher Dienste zu verfügen, um im öffentlichen Interesse begründeten außergewöhnlichen Umständen oder Erfordernissen des Verkehrs zu begegnen.

Die Fahrpreise werden gemäß dem Gesetz Nr. 856 vom 5. Dezember 1986 auf Vorschlag des Konzessionärs per Ministerialdekret festgelegt. Dabei gelten für Ortsansässige und Wanderarbeitnehmer gegenüber anderen Reisenden ermäßigte Fahrpreise.

2.2.2. DIE VEREINBARUNGEN ÜBER GEMEINWIRTSCHAFTLICHE VERPFLICHTUNGEN

(8) Im Juli 1991 wurden zwischen dem italienischen Staat und jedem Unternehmen der Tirrenia-Gruppe sechs identische Vereinbarungen mit zwanzigjähriger Gültigkeit (Artikel 2) unterzeichnet, deren Laufzeit am 1. Januar 1989 begann.

Die Vereinbarungen sehen vor, dass der erste Fünfjahreszeitraum am 1. Januar 1990 beginnt.

Nach den Bestimmungen von Artikel 3 dieser Vereinbarungen wird die Höhe der jährlich gezahlten Subvention auf Grundlage eines jeweils im Februar jedes Geschäftsjahres vom Konzessionär gestellten Antrags festgelegt. Daraufhin prüfen die zuständigen Ministerien den Antrag und geben diesem per Ministerialdekret im Mai desselben Jahres statt. Durch die Subvention soll dem Konzessionär der Ausgleich des Betriebsdefizits ermöglicht werden. In Artikel 5 werden die ökonomischen Parameter analytisch aufgezählt, die zur Berechnung der bei der Ermittlung der Subventionshöhe gemäß Präsidialdekret Nr. 501 berücksichtigten Kostenelemente dienen.

([3]) ABl. L 364 vom 12.12.1992, S. 7.
([4]) *Quelle:* Conto Nazionale die Trasporti 1997 (Nationale Verkehrsstatistik).

2.2.3. DIE FÜNFJAHRESPROGRAMME

(9) Nach Artikel 1 der genannten Vereinbarungen müssen in den Fünfjahresprogrammen die zu bedienenden Strecken und anzulaufenden Häfen, die Art und Kapazität der dazu eingesetzten Schiffe, die einzuhaltende Verkehrsfrequenz und das Tarifsystem einschließlich der Fahrpreisermäßigungen insbesondere für Bewohner der Inselregionen festgelegt werden.

Das erste Fünfjahresprogramm (1990-1994) wurde per Ministerialdekret vom 29. Mai 1990 mit Laufzeit ab dem 1. Januar 1990 genehmigt.

Im zweiten Programm für die Jahre 1995 bis 1999, das am 14. Mai 1996 per Dekret genehmigt wurde, wurden die zu bedienenden Strecken und die einzuhaltenden Verkehrsfrequenzen im Wesentlichen beibehalten, jedoch wurden einige Änderungen in Bezug auf die im Linienverkehr einzusetzenden Schiffe eingeführt; vorgesehen wurde insbesondere die Anschaffung zweier Schnellboote für die Beförderung von Personen und Fahrzeugen auf der Strecke Civitavecchia/Olbia ab Juni 1998 und die Inbetriebnahme von zwei neuen Fährschiffen auf der Strecke Neapel/Palermo, mit denen veraltete Schiffe im Wesentlichen gleichwertiger Kapazität für den gemischten Verkehr und den Güterverkehr ersetzt werden.

Das dritte Programm für den Zeitraum 2000-2004 wurde den italienischen Behörden im September 1999 vorgelegt und ist noch nicht genehmigt. Bis zur Annahme dieses Programms wurden die Unternehmen der Tirrenia-Gruppe durch Dekret vom 8. März 2000 zur Aufrechterhaltung der in Artikel 9 des Gesetzes Nr. 160/89 genannten Dienste mittels der am 31. Dezember 1999 zur Verfügung stehenden Schiffe verpflichtet.

2.2.4. DIE JÄHRLICHE AUSGLEICHSZAHLUNG

(10) Nach der Vereinbarung ist die jährliche Ausgleichszahlung in folgender Weise zu leisten: im März jedes Jahres eine erste Vorauszahlung in Höhe von 70 % der im Vorjahr gezahlten Subvention; im Juni erfolgt eine zweite Zahlung in Höhe von 20 % der Subvention. Die eventuell zum Jahresende vorgenommene Ausgleichszahlung entspricht der Differenz zwischen den bereits ausgezahlten Beträgen und dem negativen Verhältnis zwischen Betriebskosten und -einnahmen des laufenden Geschäftsjahres. Hat das betreffende Unternehmen einen Betrag erhalten, der die Nettokosten (Einnahmen - Aufwand) der erbrachten Dienste übersteigt, so muss es die Differenz innerhalb von fünfzehn Tagen nach Genehmigung der Bilanz erstatten.

(11) Die jährlich geleistete Subvention entspricht dem kumulierten Nettodefizit der im Fünfjahresplan vorgesehenen Dienste zuzüglich eines variablen Betrags zur Verzinsung des eingesetzten Kapitals. Die Höhe der gemäß der Vereinbarung über gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen von 1991 an Tirrenia di Navigazione gezahlten Subventionen hat sich wie folgt entwickelt ([5]):

(Millionen Lit)

Jahr	Betriebs-Kosten (a)	Betriebs-Einnahmen (b)	Nettodefizit (kumulierte Verluste – kumulierte Einnahmen) (a – b)	Verzinsung des eingesetzten Kapitals	Höhe der jährlichen Subvention
1992	[...] (*)	[...]	[...]	[...]	[...]
1993	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
1994	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
1995	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
1996	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
1997	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
1998	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
1999	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2000	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

(*) Geschäftsgeheimnis.

([5]) Daten aus der Studie „Valutazione die criteri di predisposizione die conti economici gestionali per linea e stagionalità relativi agli esercizi 1992-1999“ von PricewaterhouseCoopers, ergänzt von den italienischen Behörden für das Jahr 2000. Die Studie rekonstruiert die analytische Buchhaltung der Fa. Tirrenia durch Bewertung der Betriebskosten und -erträge für jede Strecke.

Die von Tirrenia di Navigazione zur Senkung der Betriebskosten und Optimierung der Ergebnisse im Hinblick auf eine Öffnung des Kabotagemarktes und die künftige Privatisierung des Unternehmens unternommenen Anstrengungen haben sich nach 1997 insgesamt in einer konstanten Verringerung der jährlichen Subventionen niedergeschlagen. Der im Jahr 2000 beobachtete Anstieg ist eine unmittelbare Konsequenz der negativen Auswirkungen, die der Anstieg der Kraftstoffpreise angesichts der auf Beschluss der italienischen Behörden unveränderten Fahrpreise auf das Betriebsergebnis hatte ([6]). Die Höhe des Nettobetriebsdefizits ist gleich der Differenz zwischen den kumulierten Verlusten (in der Regel in der Wintersaison zwischen 31. Oktober und 31. Mai) und den im Wesentlichen im Sommer (1. Juni bis 30. September) erzielten Erträgen. Den italienischen Behörden zufolge übersteigt der Ertragsrückgang, der unmittelbar auf die für Ortsansässige und Wanderarbeitnehmer geltenden Vorzugstarife (die den Unternehmen vorgeschrieben werden) zurückzuführen ist, die Gesamthöhe der jährlichen Subvention.

Im Hinblick auf die Verzinsung des eingesetzten Kapitals ergibt sich aus den von den italienischen Behörden übermittelten Informationen, dass es sich dabei um prozentuale Kapitalerträge jährlich wechselnder Höhe (1992: […] %, 2000: […] %) handelt, die den Marktsätzen der betreffenden Jahre entsprechen. Ferner stellt die Kommission hierzu fest, dass nach den Leitlinien der Gemeinschaft für staatliche Beihilfen im Seeverkehr ([7]) die als Ausgleich für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen geleistete Subvention eine angemessene Verzinsung des eingesetzten Kapitals vorsehen muss, wie dies hier der Fall ist.

2.3. *INVESTITIONEN NACH MASSGABE DER FÜNFJAHRESPLÄNE UND GESCHÄFTSPLAN DES UNTERNEHMENS*

(12) In den Fünfjahresplänen werden neben den zu bedienenden Strecken und den entsprechenden Frequenzen auch die Investitionen geregelt, die der Konzessionär im betreffenden Zeitraum vorsieht, um den Dienst auf diesen Strecken zu gewährleisten. Bei den Ermittlungen wollte die Kommission insbesondere feststellen, wie diese bei der Berechnung der jährlichen Subvention sowie der Anschaffungs- und Amortisationskosten der Schiffe verbucht wurden.

Desgleichen wollte die Kommission überprüfen, ob die im Geschäftsplan zugunsten der Unternehmen der Gruppe vorgesehenen zusätzlichen Investitionen für den Zeitraum 1999-2002, die Tirrenia im März 1999 beschlossen hat, keine Beihilfeelemente enthalten. Mit dem Plan werden vorwiegend folgende Ziele verfolgt:

— Den Unternehmen der Gruppe soll ermöglicht werden, sich auf die infolge der Liberalisierung (1. Januar 1999) geänderten Bedingungen auf dem italienischen Kabotagemarkt einzustellen und sich auf das Auslaufen der mit dem Staat getroffenen Vereinbarungen im Jahr 2008 vorzubereiten;

— Verringerung der Kosten der kraft dieser Vereinbarungen geleisteten Dienste;

— Unterstützung der Entwicklung der Gruppe und optimale Nutzung der verfügbaren Ressourcen;

— Schaffung der Voraussetzungen für die Privatisierung der Unternehmen der Gruppe.

Der Geschäftsplan sieht insbesondere eine Entwicklung der Investitionen vor, die für die in den Vereinbarungen über gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen genannten Dienste erforderlich sind, was in der Praxis die Ausmusterung veralteter Schiffe, die Übertragung von Schiffen innerhalb der Gruppe sowie Neuinvestitionen im Umfang von 700 Mrd. LIT bedeuten dürfte.

2.4. *STEUERERLEICHTERUNGEN*

(13) Durch das Gesetzesdekret Nr. 504 vom 26. Oktober 1995 wird für im Seeverkehr als Kraftstoffe verbrauchte Mineralöle eine steuerliche Vorzugsregelung getroffen; gemäß Artikel 63 Absatz 3 dieses Dekrets gelten für die an Bord genutzten Schmiermittel reduzierte Verbrauchsteuersätze.

In der Entscheidung zur Einleitung des Verfahrens zeigte die Kommission sich erstaunt über die Anwendung dieser Steuererleichterung, und zwar in Bezug auf Schiffe, die zur Wartung in italienischen Häfen liegen. Die Kommission wollte sicher stellen, dass diese Regelung keine diskriminatorischen Auswirkungen auf andere Seeverkehrsbetreiber hat, deren Schiffe sich in derselben Situation befinden.

3. **BEMERKUNGEN DER BETROFFENEN**

3.1. *BEMERKUNGEN VON TIRRENIA DI NAVIGAZIONE*

(14) Tirrenia di Navigazione hat mit Schreiben vom 22. November 1999 zur Einleitung des Verfahrens Stellung genommen. Im Wesentlichen wendet sich das Unternehmen gegen die Einstufung der im Rahmen der Vereinbarung mit dem Staat geleisteten Ausgleichszahlungen als „neue Beihilfen" und zweifelt daher die Rechtmäßigkeit der Einleitung eines förmlichen Untersuchungsverfahrens an. Die Gesellschaft führt insbesondere an, dass die Kommission seit langem Kenntnis vom Bestehen einer Ausgleichsregelung für die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen gehabt habe, ohne je Einwände hiergegen vorgebracht zu haben. Ferner ist dem betreffenden Unternehmen zufolge die Höhe der

([6]) Die Ausgaben für Kraftstoff stiegen von ca. 74 179 Mio. LIT im Jahre 1999 auf 113 142 Mio. LIT im Jahr 2000.
([7]) ABl. C 205 vom 5.7.1997.

dem öffentlichen Betreiber geleisteten Ausgleichszahlungen zur Deckung der aus den gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen erwachsenden Nettokosten absolut notwendig und angemessen; daher stellen nach Auffassung von Tirrenia diese Zuwendungen keine Beeinträchtigung des Wettbewerbs mit anderen auf diesem Markt tätigen Betreibern dar.

Gleichzeitig hat Tirrenia di Navigazione die Entscheidung der Kommission zur Einleitung des Verfahrens gemäß Artikel 230 Absatz 4 EG-Vertrag vor dem Europäischen Gerichtshof angefochten [8].

3.2. *BEMERKUNGEN DER PRIVATWIRTSCHAFTLICHEN BETREIBER*

(15) Der Kommission sind Stellungnahmen verschiedener privatwirtschaftlicher Betreiber zugegangen, die mit den Konzessionären im Wettbewerb stehen. Diese heben insbesondere folgende Aspekte hervor:

— Tirrenia betreibe auf den Strecken, auf die der Wettbewerb mit privatwirtschaftlichen Betreibern sich konzentriert, eine aggressive Geschäftspolitik mit Dumpingpreisen, Rabattsystemen und Zahlungsaufschubsregelungen, die nur mit den Leistungen der öffentlichen Hand zugunsten von Tirrenia erklärbar seien.

— Den gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen fehle es an Transparenz, und die Tirrenia erteilte Befugnis zur Änderung des Umfangs der auferlegten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, insbesondere in Bezug auf die zu bedienenden Strecken, die Fahrpläne und die einzuhaltenden Verkehrsfrequenzen, sei mit dem Grundgedanken gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen unvereinbar.

— Angesichts der von privatwirtschaftlichen Betreibern angebotenen Dienste auf einigen von Tirrenia bedienten Strecken scheine die Notwendigkeit der Erbringung eines gemeinwirtschaftlichen Dienstes fraglich.

— Die Finanzierungsbedingungen der seit 1995 vorgenommenen oder im Geschäftsplan vorgesehenen Investitionen enthielten Beihilfeelemente, insbesondere im Hinblick auf die beiden 1996 von Viamare angeschafften Schiffe und allgemeiner im Hinblick auf die Tirrenia gewährten günstigeren Kreditbedingungen.

— Tirrenia komme wie die anderen Unternehmen der Gruppe in den Genuss der steuerlichen Vorzugsregelung für die Mineralöle, die auf den in italienischen Häfen liegenden Schiffen der Gesellschaft verbraucht werden.

4. **BEMERKUNGEN DER ITALIENISCHEN BEHÖRDEN**

4.1. *DIE ANGESICHTS DER GEMEINWIRTSCHAFTLICHEN VERPFLICHTUNGEN GEZAHLTEN SUBVENTIONEN*

(16) Die italienischen Behörden haben mit Schreiben vom 29. September 1999 zur Einleitung des Verfahrens Stellung genommen. Ihrer Auffassung nach erlaubt Artikel 4 der Verordnung (EWG) Nr. 3577/92 (Seekabotageverordnung) die vollständige Entfaltung der Wirkung jeder mit den einzelnen Unternehmen der Tirrenia-Gruppe getroffenen Vereinbarungen bis zu deren Ablauf Ende 2008; daher könne das durch die Vereinbarungen geschaffene System der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen durch die Entscheidung zur Einleitung des Verfahrens nicht in Frage gestellt werden.

Die italienischen Behörden bestreiten ferner, dass es sich bei den in der Entscheidung der Kommission genannten Beihilfen um neu eingeführte Beihilfen im Sinne von Artikel 88 Absatz 3 EG-Vertrag handelt und dass diese geeignet waren, vor der Öffnung des italienischen Kabotagemarktes am 1. Januar 1999 den Handel zwischen den Mitgliedstaaten zu beeinträchtigen.

Neben diesen allgemeinen Bemerkungen heben die italienischen Behörden hervor, dass die privatwirtschaftlichen Betreiber erst seit kurzem und nur begrenzt auf den von Tirrenia di Navigazione bedienten Strecken tätig seien, nämlich nur auf wenigen Strecken und vorwiegend im Sommer. Ferner trage die Methode zur Berechnung der jährlichen Ausgleichzahlung, die darin bestehe, die im Sommer erzielten Erträge von den im Winter akkumulierten Verlusten abzuziehen, dazu bei, die Höhe der Ausgleichszahlung auf das unverzichtbare Mindestmaß zu beschränken. Daher sei die Ausgleichsleistung notwendig und den gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, die im Einzelnen vom Mitgliedstaat auszugestalten sind, absolut angemessen.

4.2. *INVESTITIONEN NACH MASSGABE DES GESCHÄFTSPLANS*

(17) Die italienischen Behörden heben hervor, dass durch die im Geschäftsplan vorgesehenen Investitionen die Kosten der Dienste bei Wahrung eines hohen Qualitätsniveaus gesenkt werden sollen. Ferner enthalten diesen Behörden zufolge die Finanzierungsbedingungen der vorgesehenen Investitionen keine Beihilfeelemente, da diese Finanzierung teils durch Eigenmittel des Unternehmens und teils durch zu üblichen Marktbedingungen aufgenommene Kredite erfolge.

4.3. *STEUERERLEICHTERUNGEN*

(18) Die italienischen Behörden haben den Rechtsrahmen für die steuerliche Behandlung von Mineralölen, die als Kraftstoff für die Seefahrt genutzt werden, erläutert. Aus den der Kommission übermittelten Informationen geht hervor, dass die im Gesetzesdekret Nr. 504/1995 vorgesehene steuerliche Vorzugsbehandlung durch den Beschluss zur allgemeinen Anwendung vom 2. März 1996, der gemäß diesem Dekret erlassen wurde, auf alle von Schiffen, die zu Wartungsarbeiten in Häfen liegen, verbrauchten Kraft- und Schmierstoffe ausgedehnt wurde.

[8] Rechtssache T-246/99, noch anhängig.

(19) Gleichzeitig hat Italien die Entscheidung zur Einleitung des Verfahrens vor dem Europäischen Gerichtshof angefochten, soweit die Aufforderung betroffen ist, die Leistung der unrechtmäßigen Beihilfen einzustellen. ([9]).

5. **BEWERTUNG DER BEIHILFEN**

5.1. *DIE AUFGRUND DER GEMEINWIRTSCHAFTLICHEN VERPFLICHTUNGEN GEZAHLTEN SUBVENTIONEN*

5.1.1. BESTEHEN EINER NEUEN BEIHILFE

(20) Nach Artikel 87 Absatz 1 EG-Vertrag sind staatliche oder aus staatlichen Mitteln gewährte Beihilfen gleich welcher Art, die durch die Begünstigung bestimmter Unternehmen oder Produktionszweige den Wettbewerb verfälschen oder zu verfälschen drohen, mit dem Gemeinsamen Markt unvereinbar, soweit sie den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigen.

Die Kommission stellt fest, dass die gemäß der Vereinbarung aus dem Jahr 1991 vom italienischen Staat unmittelbar an Tirrenia di Navigazione geleistete jährliche Ausgleichszahlung dieser Gesellschaft einen Vorteil verschafft, über den andere Unternehmen nicht verfügen, die mit dieser Gesellschaft im Wettbewerb stehen und auf dem fraglichen Markt vergleichbare Dienste anbieten oder anbieten könnten. Angesichts des Umstands, dass dieser Markt bis zum 1. Januar 1999 von der Anwendung der Verordnung (EWG) Nr. 3577/92 zur Anwendung des Grundsatzes des freien Dienstleistungsverkehrs auf den Seeverkehr in den Mitgliedstaaten (Seekabotage) ausgenommen war, kann nicht ausgeschlossen werden, dass die vereinbarungsgemäß geleisteten Subventionen zugunsten von Tirrenia den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigt und den Wettbewerb verfälscht haben. Die Kommission stellt hierzu erstens fest, dass auf den von Tirrenia bedienten Strecken Betreiber aus anderen Mitgliedstaaten schon vor der Öffnung des Kabotagemarktes tätig waren; sie weist zweitens darauf hin, dass einige der mit Tirrenia in Wettbewerb stehenden Unternehmen ebenfalls bereits vorher auf den liberalisierten Marktsegmenten wie dem Markt für Seeverkehrsdienste zwischen Mitgliedstaaten einerseits und zwischen Mitgliedstaaten und Drittstaaten andererseits operierten, auf denen Tirrenia di Navigazione vor dem 1. Januar 1999 tätig war und weiterhin ist. Ferner stellt die Kommission fest, dass insbesondere in Ermangelung einer getrennten Buchführung von Tirrenia di Navigazione für die auf dem Kabotagemarkt und dem auf dem internationalen Markt erbrachten Dienste die Gefahr einer Quersubventionierung zwischen diesen Dienstkategorien besteht. Schließlich stellt die Kommission fest, dass das durch die Vereinbarung von 1991 geschaffene System der jährlichen Ausgleichszahlung für 20 Jahre gilt, und daher auch nach der Öffnung des Markts der betreffenden Kabotagedienste für den Wettbewerb seine Wirkung entfaltet.

([9]) Rechtssache C-400/99, noch anhängig.

(21) Die Kommission teilt nicht die Auffassung von Tirrenia di Navigazione, bei den fraglichen Beihilfen handele es sich um bestehende Beihilfen. Sie stellt zunächst fest, dass diese Beihilfe nicht bereits vor Inkrafttreten des Vertrages bestanden. Die Regelung der jährlichen Ausgleichszahlung wurde in ihrer derzeitigen Form nämlich von den Gesetzen Nr. 684/74 und Nr. 169/75 festgelegt. Ferner wurden durch das Dekret Nr. 501/79 und das Gesetz Nr. 856/86 verschiedene gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen sowie Kostenelemente, die in die Berechnung der Subvention einfließen, die Tirrenia di Navigazione entsprechend der Vereinbarung von 1991 erhält, detailliert geregelt. Die Kommission weist zweitens darauf hin, dass sie die fraglichen Beihilfen nie genehmigt hat. Insbesondere erlaubt der Umstand, dass die Kommission Kenntnis der Vereinbarung von 1991 und der Rechtsinstrumente haben konnte, mit denen die Regelung der jährlichen Ausgleichsleistung eingerichtet wurde, in Ermangelung einer Unterrichtung gemäß Artikel 88 Absatz 3 EG-Vertrag nicht den Schluss, die Regelung der jährlichen Subvention sei stillschweigend genehmigt worden (siehe hierzu das Urteil in der Rechtssache Lorenz ([10])). Die Kommission betrachtet deshalb die Beihilfen zugunsten von Tirrenia di Navigazione als neue Beihilfen im Sinne von Artikel 1 der Verordnung (EG) Nr. 659/1999 des Rates vom 22. März 1999 über besondere Vorschriften zur Anwendung von Artikel 93 des EG-Vertrags ([11]).

5.1.2. BEWERTUNG DER VEREINBARKEIT DER BEIHILFE MIT DEM GEMEINSAMEN MARKT

(22) Das Verbot staatlicher Beihilfen nach Artikel 87 Absatz 1 EG-Vertrag ist nicht absolut; in Artikel 87 Absätze 2 und 3 sowie Artikel 86 Absatz 2 sind Ausnahmen vorgesehen.

Auf die in Form einer jährlichen Subvention geleisteten Beihilfen zugunsten von Tirrenia ist keine der Ausnahmen von Artikel 87 Absatz 2 anwendbar, denn es handelt sich hierbei weder um Beihilfen sozialer Art an einzelne Verbraucher, noch um Beihilfen zur Beseitigung von Schäden, die durch Naturkatastrophen oder sonstige außergewöhnliche Ereignisse entstanden sind, noch um Beihilfen für die Wirtschaft bestimmter Gebiete der Bundesrepublik Deutschland. In Bezug auf die Beihilfen sozialer Art setzt die Anwendung von Artikel 87 Absatz 2 insbesondere voraus, dass die Maßnahmen zugunsten einzelner Verbraucher nicht direkt oder indirekt bestimmte Unternehmen oder Produktionen bevorzugen. Die Kommission weist in diesem Zusammenhang darauf hin, dass die Ertragsminderungen, die sich für Tirrenia di Navigazione aus der Anwendung reduzierter Fahrpreise für Inselbewohner und Wanderarbeitnehmer ergeben, in die Berechnung der jährlichen Ausgleichszahlung einfließen. Der italienische Staat kommt für diese Fahrpreisermäßigungen für einzelne Verbraucher nur auf, wenn die betreffenden Verbraucher die Dienste des öffentlichen Betreibers nutzen, was letzteren gegenüber seinen privatwirtschaftlichen Konkurrenten begünstigt.

([10]) Gerichtshof der Europäischen Gemeinschaften, Rechtssache 120/73, Lorenz, Slg. 1973, S. 1471.

([11]) ABl. L 83 vom 27.3.1999, S. 1.

Auch Freistellungen nach Artikel 87 Absatz 3 kommen für diese Beihilfen nicht in Frage. Es handelt sich nämlich nicht um Beihilfen zur Förderung wichtiger Vorhaben von gemeinsamem europäischem Interesse oder zur Behebung einer beträchtlichen Störung im Wirtschaftsleben eines Mitgliedstaats im Sinne von Buchstabe b), noch um Beihilfen zur Förderung der Kultur und der Erhaltung des kulturellen Erbes im Sinne von Buchstabe d). Auch als Beihilfen mit regionaler Zielsetzung im Sinne der Buchstaben a) oder c) können die Subventionen nicht betrachtet werden, da sie nicht Teil einer sektorübergreifenden Beihilferegelung sind, die in einem bestimmten Gebiet sämtlichen Unternehmen der betreffenden Wirtschaftszweige zugänglich sind ([12]). Die fraglichen Beihilfen können auch nicht als Beihilfen zur Förderung der Entwicklung gewisser Wirtschaftszweige im Sinne von Buchstabe c) betrachtet werden, da sie dazu bestimmt sind, die Betriebskosten eines bestimmten Seeverkehrsunternehmers zu decken, und nicht Teil eines Gesamtplans sind, mit dem das begünstigte Unternehmen in die Lage versetzt werden kann, ohne weitere Beihilfen wieder wirtschaftliche und finanzielle Leistungsfähigkeit zu erlangen.

(23) Nach Artikel 86 Absatz 2 EG-Vertrag gelten für Unternehmen, die mit Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse betraut sind, die Vorschriften dieses Vertrags, insbesondere die Wettbewerbsregeln, soweit die Anwendung dieser Vorschriften nicht die Erfüllung der ihnen übertragenen besonderen Aufgabe rechtlich oder tatsächlich verhindert. Die Entwicklung des Handelsverkehrs darf nicht in einem Ausmaß beeinträchtigt werden, das dem Interesse der Gemeinschaft zuwiderläuft.

(24) Da diese Bestimmung eine abweichende Regelung betrifft, ist sie nach gemeinschaftlicher Rechtsprechung restriktiv auszulegen ([13]). Es genügt also unter diesem Gesichtspunkt nicht, dass ein Unternehmen von den Behörden mit einer Dienstleistung von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse betraut worden ist, als weitere Bedingung wird gefordert, dass die Einhaltung der Vorschriften des Vertrages und insbesondere von Artikel 87 die Erfüllung der dem Unternehmen übertragenen besonderen Aufgabe verhindern würde und dass das Interesse der Gemeinschaft nicht beeinträchtigt wird ([14]).

(25) Um zu ermessen, ob die an Tirrenia di Navigazione nach der Vereinbarung von 1991 gezahlten Subventionen für eine Ausnahme nach Artikel 86 Absatz 2 EG-Vertrag in Frage kommen, muss die Kommission in erster Linie prüfen, ob und in welchem Umfang dem Unternehmen gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen auferlegt wurden, um die Notwendigkeit der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung sowie der Subvention zur Deckung ihrer Kosten bewerten zu können.

([12]) Siehe die Leitlinien für staatliche Beihilfen mit regionaler Zielsetzung (ABl. C 74 vom 10.3.1998, S. 9).

([13]) Urteil des Gerichts Erster Instanz vom 27. Februar 1997, Rechtssache T-106/95, Fédération française des sociétés d'assurances (FFSA u.a.)/Kommission, Slg., S. II-229, Punkt 173 der Urteilsbegründung.

([14]) Vgl. das in der vorangehenden Fußnote angeführte Urteil sowie das Urteil des Gerichtshofs vom 10. Dezember 1991 in der Rechtssache C-179/90, Merci convenzionali Porto di Genova, Slg. S. I-5889, Punkt 26.

Das Bestehen gemeinwirtschaftlicher Dienste

(26) Die Leitlinien der Gemeinschaft für staatliche Beihilfen im Seeverkehr, auf die oben bereits Bezug genommen wurde, enthalten folgende Bestimmung: „Gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen können in Fällen, in denen die Marktkräfte nicht für ein ausreichendes Serviceniveau sorgen würden, für Liniendienste zu Häfen auferlegt, werden, von denen Randregionen der Gemeinschaft oder wenig befahrene Strecken bedient werden, die für die wirtschaftliche Entwicklung einer Region als überaus wichtig gelten."

Aus den oben erläuterten Gesetzen und Rechtsvorschriften ergibt sich, dass Tirrenia di Navigazione auf allen befahrenen Strecken einer Reihe von Verpflichtungen unterliegt, die die anzulaufenden Häfen, die Verkehrsfrequenz, die Abfahrts- und Ankunftszeiten, die Art der einzusetzenden Schiffe und die Fahrpreise betreffen; diese Verpflichtungen würde das Unternehmen nicht (oder nicht in diesem Umfang und zu diesen Bedingungen) übernehmen, wenn es ausschließlich aufgrund des eigenen wirtschaftlichen Interesses handeln könnte.

Durch die Auferlegung dieser gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen wird versucht, dem Grundsatz der Gebietskontinuität Geltung zu verschaffen und ein ausreichendes Niveau von Liniengüter- und -personenverkehrsdiensten mit den italienischen Inselregionen zu gewährleisten, um den Erfordernissen der wirtschaftlichen und sozialen Entwicklung dieser Regionen gerecht zu werden. Die Kommission stellt fest, dass dieses Ziel, das Ausdruck eines legitimen öffentlichen Interesses ist, nicht allein durch das Spiel der Marktkräfte erreicht werden konnte. 1991 hatte Tirrenia di Navigazione nämlich faktisch eine Monopolstellung auf fast allen betreffenden Strecken inne, obwohl die Gesetzeslage dem Unternehmen diesbezüglich keinerlei Exklusivität einräumte.

Zweck der mit dem italienischen Staat getroffenen Vereinbarung war es gerade, die Einhaltung dieser Verpflichtungen zu gewährleisten und im Gegenzug den Ausgleich des Defizits zu ermöglichen, das dem Unternehmen direkt aus der Erfüllung dieser Verpflichtungen entsteht.

(27) Diese Verpflichtungen müssen jedoch von den zuständigen Behörden im Voraus präzisiert werden, damit Ausgleichsleistungen möglich sind und die Kommission feststellen kann, ob diese sich im Rahmen des unbedingt Notwendigen bewegen. Auch der Gerichtshof hat deutlich gemacht, dass gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen im Voraus genau festzulegen sind ([15]).

Diesbezüglich stellt die Kommission fest, dass das von den italienischen Behörden zur Festlegung des Umfangs der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen eingerichtete

([15]) Urteil des Gerichtshofs vom 20. Februar 2001, Rechtssache C-205/99 „Spanische Seekabotage", noch unveröffentlicht.

System dem Konzessionär auf den Strecken, auf die sich der Wettbewerb mit privatwirtschaftlichen Betreibern konzentriert, insbesondere in der Hochsaison einen Spielraum lässt, der dem Unternehmen die Anpassung des eigenen Dienstangebots an die Erfordernisse des Verkehrs ermöglicht. Diese Flexibilität, die sich manchmal in der einfachen Festlegung einer Höchstzahl von Fahrten und manchmal im vollständigen Fehlen von Angaben zur Anzahl der angebotenen Frequenzen ausdrückt, besteht zusätzlich zur Möglichkeit der italienischen Behörden, die zu verbindenden Häfen und die einzuhaltenden Frequenzen zur Anpassung des Rechtsrahmens an die Marktentwicklung in jedem Fünfjahreszeitraum zu verändern.

Nach Auffassung der Kommission ist angesichts des Tirrenia di Navigazione in Bezug auf den Umfang ihrer Verpflichtungen eröffneten Spielraums die Ansicht nicht haltbar, dass die fraglichen Dienste aufgrund gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen angeboten werden, die Bestandteil eines besonderen Auftrages sind, der einem mit Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse betrauten Unternehmen übertragen wurde, und daher ein Recht auf Ausgleichsleistungen begründen. Nach der bereits angeführten Rechtsprechung des Gerichtshofs ([16]) müssen die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen von den zuständigen Behörden im Voraus genau festgelegt werden, damit ein Recht auf Ausgleichsleistungen begründet ist. Dies ist nicht der Fall, wenn das Unternehmen die Möglichkeit hat, die Anzahl der zu betreibenden Verbindungen nach eigenem Ermessen festzulegen und selbständig zu entscheiden, ob die Erbringung des besagten Dienstes angesichts der Marktlage im eigenen Interesse liegt. Solche zusätzlichen Dienste, die von Tirrenia in den ertragreichsten Zeiten der Hochsaison ([17]) auf Strecken erbracht werden, auf denen Wettbewerb mit anderen Betreibern herrscht, können bei der Berechnung der jährlichen Ausgleichszahlung nicht berücksichtigt werden.

(28) Bei der Prüfung des Bestehens und des Umfangs der Tirrenia di Navigazione derzeit obliegenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen und der Notwendigkeit eines Kostenausgleichs muss die Kommission feststellen, ob Wettbewerber bestehen, die Dienste anbieten, die jenen des öffentlichen Betreibers ähnlich oder vergleichbar sind und den Anforderungen der italienischen Behörden genügen; diese Prüfung erfolgt durch eine vergleichende Analyse des kumulierten Angebots und der Gesamtnachfrage nach Diensten auf jeder einzelnen Strecke.

Dabei können die von Tirrenia di Navigazione befahrenen Strecken in zwei Kategorien eingeteilt werden:

a) Strecken, auf denen das Unternehmen ohne jegliche Konkurrenz tätig ist;

b) Strecken, auf die der Wettbewerb mit privatwirtschaftlichen Betreibern sich sowohl in der Hochsaison als auch im Laufe des gesamten Jahres konzentriert.

([16]) Ebenda.
([17]) Vgl. Randziffer 30.

(29) Auf die Strecken, die dem Wettbewerb der privatwirtschaftlichen Betreiber ausgesetzt sind, entfällt ein erheblicher Anteil des von Tirrenia abgewickelten Verkehrs (Personenverkehr: 80 %; auf Fahrgastfähren beförderte laufende Meter: 77 %; auf Frachtschiffen beförderte Güter: 56 %) ([18]). Wettbewerb ist auf diesen Strecken ein Phänomen der jüngeren Zeit (im Wesentlichen der letzten fünf Jahre), während der ein starker Nachfrageanstieg auf diesen Strecken zu verzeichnen war.

(30) In Bezug auf die Strecken, auf denen Wettbewerb mit privatwirtschaftlichen Betreibern besteht, hat die Kommission Folgendes festgestellt:

a) **Neapel/Palermo**

Weder für den Personenverkehr noch für den Güterverkehr existiert ein mit Tirrenia konkurrierender Betreiber, der die in der Vereinbarung vorgesehenen Anforderungen im Hinblick auf die jährliche Regelmäßigkeit und die Verkehrsfrequenz erfüllen kann. Seit 1997 ist auf dieser Strecke in der Hochsaison (April-Oktober) ein privatwirtschaftlicher Betreiber tätig, aber sein Dienstangebot beschränkter Kapazität betrifft ausschließlich die schnelle Personenbeförderung und erlaubt es daher nicht, den von den italienischen Behörden festgelegten Dienstanforderungen gerecht zu werden, d. h. im Wesentlichen ganzjährig tägliche Nachtverbindungen von beiden Häfen aus.

b) **Civitavecchia/Olbia**

Auf dieser Strecke ist Tirrenia dem Wettbewerb seitens eines privatwirtschaftlichen Betreibers ausgesetzt, der seit 1996 in der Hochsaison und seit 1998 auch in der Nebensaison auf der Strecke Civitavecchia/Golfo Aranci ([19]) tätig ist. Seit Juni 2000 hat sich der Wettbewerb mit dem Auftreten eines weiteren Betreibers ([20]) verschärft. Die Kommission stellt jedoch fest, dass Tirrenia di Navigazione der einzige Betreiber ist, der allen Verpflichtungen hinsichtlich der Verkehrsfrequenz (ganzjährig täglich), der anzulaufenden Häfen und der Fahrpläne nach Maßgabe der Vereinbarung — die insbesondere in der Hochsaison eine Nachtverbindung von beiden Häfen aus vorschreibt — gerecht werden kann. Die Kommission stellt insbesondere fest, dass keiner der beiden konkurrierenden Betreiber ganzjährig eine tägliche Verbindung anbietet und dass in der Nebensaison das kumulierte Angebot dieser Betreiber nicht ausreicht, um die in der Vereinbarung vorgeschriebene tägliche Verkehrsfrequenz zu gewährleisten.

Ferner stellt die Kommission fest, dass Tirrenia di Navigazione auf dieser Strecke zusätzliche Dienste erbringt, deren Frequenz nach Maßgabe der Nachfrage variieren kann. Gemäß den Bestimmungen des Ministerialdekrets vom 13. März 1998 können diese

([18]) Die Daten beziehen sich auf das Jahr 1997 und entstammen der Studie „Azzurra".
([19]) Der Hafen von Golfo Aranci, der 15 km vom Hafen von Olbia entfernt liegt, kann als Alternative zu letzterem betrachtet werden.
([20]) Die von diesem Betreiber in der Nebensaison angebotenen Dienste wurden im Herbst 2000 eingestellt.

Dienste von Juni bis September abwechselnd von Fiumicino und Golfo Aranci ([21]) aus erbracht werden und verschaffen Tirrenia so zusätzliche betriebliche Flexibilität. Die Kommission unterstreicht auch in diesem Fall, dass diese Dienste nicht als Reaktion auf gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen betrachtet werden können, weil der Umfang derselben nicht im Voraus genau festgelegt wurde.

c) **Genua/Porto Torres**

Auf dieser Strecke befindet sich Tirrenia di Navigazione im Bereich des Personenverkehrs seit 1994 in der Hochsaison und seit 1999 in der Nebensaison im Wettbewerb mit privatwirtschaftlichen Betreibern. Die Kommission weist jedoch darauf hin, dass weder in der Hochsaison noch in der Nebensaison ein anderer Betreiber den Anforderungen hinsichtlich der Regelmäßigkeit, der Verkehrsfrequenz und der Fahrpläne nach Maßgabe der Vereinbarung — die insbesondere ganzjährig eine Nachtverbindung von beiden Häfen aus vorschreibt — gerecht wird. Ferner stellt die Kommission fest, dass die privatwirtschaftlichen Betreiber in Ermangelung von Ersatzschiffen mitunter gezwungen sind, Dienste wegen Wartungsarbeiten am Schiff einzustellen und dass sie manchmal ihr Schiff für lukrativere Dienste wie Kreuzfahrten einsetzen.

Die Kommission stellt außerdem fest, dass Tirrenia di Navigazione in der Hochsaison zusätzliche Schnellverkehrsdienste anbietet, deren Frequenz in den geltenden Vorschriften genau festgelegt ist. Das Gleiche gilt für zusätzliche Güterverkehrsdienste, die nach Maßgabe der Verkehrserfordernisse mit einer Ro-Ro-Fähre erbracht werden. Wie bereits ausgeführt ist die Kommission der Auffassung, dass diese nicht als Reaktion auf gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen betrachtet werden können, weil der Umfang derselben nicht im Voraus genau festgelegt wurde.

d) **Genua/Olbia/Arbatax**

Auf dieser Strecke ist Tirrenia erst seit 1998 und nur in der Hochsaison dem Wettbewerb von Seiten privatwirtschaftlicher Betreiber ausgesetzt. Die Kommission stellt jedoch fest, dass Tirrenia di Navigazione als einzige Gesellschaft alle Vorschriften hinsichtlich der Regelmäßigkeit, der Verkehrsfrequenz und der Fahrpläne nach Maßgabe der Vereinbarung, die ganzjährig eine Nachtverbindung von beiden Häfen aus und zweimal wöchentlich eine Verlängerung bis zum Hafen von Arbatax vorsieht, vollständig einhält, während kein anderer Betreiber diese Verbindungen gewährleistet. Die Kommission stellt ferner fest, dass die von Tirrenia im Sommer auf dieser Strecke angebotenen Hochgeschwindigkeitsdienste, die ebenfalls in der Vereinbarung vorgesehen sind, von den Wettbewerbern nicht angeboten werden.

Schließlich stellt die Kommission fest, dass Tirrenia zusätzlich entsprechend den Bestimmungen des Ministerialdekrets vom 9. Oktober 1998 von Juni bis September täglich einmal die Häfen von La Spezia und Golfo Aranci ([22]) anläuft.

e) **Livorno/Cagliari**

Auf dieser Strecke befördert Tirrenia Güter im Wettbewerb mit zwei privatwirtschaftlichen Betreibern, deren kumuliertes Angebot im Hinblick auf die Regelmäßigkeit, die Verkehrsfrequenzen und die Kapazität den Vorschriften der genannten Vereinbarung zu entsprechen scheint. Einer dieser Betreiber ist seit 1995 auf dieser Strecke tätig, der andere seit 1998. Die dauerhafte Präsenz dieser Betreiber stellt die Notwendigkeit von Ausgleichszahlungen für das Betriebsdefizit des öffentlichen Betreibers auf dieser Strecke in Frage. Die Kommission räumt jedoch ein, dass nur Tirrenia di Navigazione ganzjährig ununterbrochen die vorgeschriebenen Liniendienste erbringt. Mit anderen Worten: Tirrenia gewährleistet die Unterhaltung eines Ersatzschiffes, wobei für diese Verbindung ein Schiff bereitzustellen ist, das weniger als zwanzig Jahre alt ist. Die Kommission stellt fest, dass diese Vorschriften dem öffentlichen Betreiber zusätzliche spezifische Kosten verursachen, die den privatwirtschaftlichen Betreibern nicht entstehen. Die Kommission ist daher der Auffassung, dass diese zusätzlichen Kosten — aber nur diese — Ausgleichszahlungen begründen können. Es obliegt allerdings den italienischen Behörden, die Höhe des zu zahlenden Ausgleichs streng proportional zu den aus den oben genannten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen erwachsenden Kosten fest zu legen.

f) **Voltri/Termini Imerese**

Auf dieser Strecke erbringt Tirrenia Verkehrsdienste mit Ro-Ro-Schiffen im Wettbewerb zu Diensten eines privatwirtschaftlichen Betreibers, die mit Fahrgast-/Frachtschiffen auf der Parallelstrecke Genua/Palermo ([23]) erbracht werden. Die Kommission stellt fest, dass die vom privatwirtschaftlichen Betreiber angebotenen Dienste den in der Vereinbarung vorgesehenen gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen im Hinblick auf Kapazität und Frequenz gerecht werden können. Für die vergangenen Fünfjahreszeiträume, in denen der privatwirtschaftliche Anbieter nicht permanent präsent war und dessen Präsenz auch nicht geeignet war, die Erfüllung aller Anforderungen zu gewährleisten, steht die Notwendigkeit von Ausgleichszahlungen zwar fest, nicht jedoch für den nächsten Fünfjahreszeitraum. Diesbezüglich nimmt die Kommission die von den italienischen Behörden übernommene Verpflichtung zur Kenntnis, die von Tirrenia auf dieser Strecke angebotenen Dienste abzuschaffen und in der Folge diese Strecke bei der Berechnung der Ausgleichsleistung für die erbrachten gemeinwirtschaftlichen Dienste nicht mehr zu berücksichtigen.

([21]) Wie im Fall von Golfo Aranci und Olbia können die Häfen von Fiumicino und Civitavecchia als Alternativen betrachtet werden.

([22]) Wie im Fall von Golfo Aranci und Olbia können die Häfen von La Spezia und Genua als Alternativen betrachtet werden.

([23]) Die Häfen von Voltri und Genua können ebenso wie die Häfen von Termini Imerese und Palermo als Alternativen betrachtet werden.

(31) Was die von Tirrenia auf wettbewerbsfreien Strecken erbrachten Dienste betrifft, stellt die Kommission fest, dass es sich hierbei sowohl um Güter- als auch Personenverkehrsdienste handelt. In der nachstehenden Tabelle werden die Strecken und die von Tirrenia ohne Wettbewerb im Laufe des letzten Fünfjahreszeitraums (1995-1999) erbrachten Dienste aufgeführt, die im Wesentlichen auch bereits im vorhergehenden Fünfjahreszeitraum (1990-1994) erbracht wurden.

(Mio. LIT)

Strecken	Art der Dienste	Betriebsergebnisse (Aufwand – Einnahmen 1999) (1)
Neapel/Cagliari	Fahrgast-/Güterverkehr	[...]
Genua/Cagliari	Fahrgast-/Güterverkehr	[...]
Civitavecchia/Cagliari	Fahrgast-/Güterverkehr	[...]
Fiumicino/Arbatax	Fahrgast-/Güterverkehr	[...]
Palermo/Cagliari	Fahrgast-/Güterverkehr	[...]
Cagliari/Trapani (2)	Fahrgast-/Güterverkehr	[...]
Livorno/Catania	Güterverkehr	[...]

(1) Die in dieser Spalte angegebenen Summen werden in Tabelle I von Randziffer 38 erfasst, in der alle Kosten und Erträge aller insgesamt betrachteten Strecken wiedergibt, die *Tirrenia di Navigazione* 1999 mit oder ohne Wettbewerb befahren hat.
(2) Mit Verlängerung bis Tunis.

Das — für das letzte Jahrzehnt gesicherte — Fehlen von Wettbewerb auf diesen Strecken zeigt, dass das freie Spiel der Marktkräfte allein nicht vermochte, die von Tirrenia in Anwendung der Vereinbarung erbrachten Verkehrsdienste zu gewährleisten. Daher ist die Ausgleichsleistung notwendig, um dem Unternehmen die Deckung der durch diese Dienste entstehenden Zusatzkosten zu ermöglichen.

(32) Die Kommission stellt ferner fest, dass Tirrenia im Rahmen der durch die Vereinbarung von 1991 eingerichteten Regelung auf internationalen Strecken tätig ist, wobei das auf diesen Strecken angefallene Nettobetriebsdefizit zur Berechnung der jährlichen Subvention erfasst wurde. Es handelt sich um die Strecken Italien/Malta und Cagliari/Trapani/Tunis.

Diese Strecken sind nicht Teil des inneritalienischen Verkehrsmarktes, sondern des internationalen Seeverkehrsmarktes. Da es sich dabei um einen Markt handelt, der dem tatsächlichen oder potenziellen Wettbewerb durch andere Betreiber der Gemeinschaft offen steht, nehmen die Ausgleichsleistungen den Charakter echter Betriebsbeihilfen an, die nur kraft Artikel 86 Absatz 2 genehmigt werden können.

Aus den von den italienischen Behörden übermittelten Informationen geht hervor, dass die Strecke Italien/Malta bis 1992 jedes Jahr bedient wurde. Beim Auftreten von Wettbewerbern während der Sommersaison hielten die italienischen Behörden es für angezeigt, die Dienstverpflichtung von 1993 bis 1994 auf die Wintersaison zu begrenzen und den Dienst auf dieser Strecke ab 1994 vollständig einzustellen. Angesichts dieser Umstände ist die Kommission der Ansicht, dass die bis zu diesem Zeitpunkt geleisteten Ausgleichszahlungen an Tirrenia in Ermangelung eines vergleichbaren Dienstangebots anderer Betreiber aus Mitgliedstaaten der Gemeinschaft oder Drittstaaten notwendig waren, um den von den italienischen Behörden vorgeschriebenen Dienstverpflichtungen gerecht zu werden. Da ferner die Präsenz weiterer Wettbewerber aus der Gemeinschaft nicht festgestellt wurde, waren die Ausgleichszahlungen an Tirrenia zur Deckung des Nettobetriebsdefizits nicht geeignet, den Handel zwischen den Mitgliedstaaten in einer Weise zu beeinträchtigen, die dem gemeinsamen Interesse zuwiderläuft.

In Bezug auf die Strecke Cagliari/Trapani/Tunis stellt die Kommission fest, dass die Verbindung nach Tunesien die Verlängerung der Kabotagestrecke Cagliari/Trapani darstellt, auf der Tirrenia konkurrenzlos tätig ist. Aus den von den italienischen Behörden übermittelten Informationen geht hervor, dass die auf dem internationalen Streckenabschnitt erbrachten Dienste keinerlei zusätzlichen finanziellen Aufwand verursachen, der in die Berechnung der jährlichen Ausgleichsleistung eingehen könnte. Diesbezüglich weisen die für die Jahre 1993-1996 angeführten Daten für die Strecke Trapani/Tunis ein positives Nettobetriebsergebnis aus; dieser Streckenabschnitt hat dazu beigetragen, das Defizit auf der Strecke Cagliari/Trapani und mithin auch den das zur Berechnung der jährlichen Ausgleichsleistung erfasste Betriebsdefizit zu verringern.

Notwendigkeit der Ausgleichsleistung

(33) Um zu ermitteln, ob die jährliche Ausgleichsleistung zugunsten von Tirrenia dem notwendigen Minimum zum Erbringen der Leistungen gemäß den gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, die von den italienischen Behörden festgelegt wurden, entspricht, muss die Kommission alle Parameter berücksichtigen, die dem öffentlichen Betreiber Zusatzkosten aufgrund der erbrachten Dienste verursachen.

Diesbezüglich stellt die Kommission fest, dass nach der Methode zur Berechnung der Ausgleichsleistung die in der Hochsaison erwirtschafteten Erträge zur Verringerung des Defizits in der Nebensaison beitragen sollen, damit die Höhe der sich ergebenden jährlichen Ausgleichszahlung unter der Summe der auf den einzelnen Strecken anfallenden Defizite bleibt. Die Kommission stellt weiter fest, dass die Erträge des Unternehmens in zweierlei Hinsicht tariflichen Beschränkungen unterliegen, und zwar einerseits in Bezug auf die Fahrpreisermäßigungen für bestimmte soziale Kategorien und andererseits in Bezug auf die Verpflichtung, jede Fahrpreisänderung von den Behörden genehmigen zu lassen. Aus den von den italienischen Behörden übermittelten Informationen geht nämlich hervor, dass es Tirrenia nicht freisteht, die Fahrpreise insbesondere an die Entwicklung der Betriebskosten anzupassen. Diese doppelte Beschränkung, die zu einer deutlichen Senkung der Einnahmen des Unternehmens führt und sich auf die Höhe der jährlichen Ausgleichszahlung auswirkt, kann unter diesen Bedingungen nicht als aggressive Geschäftspraxis mit Dumpingpreisen charakterisiert werden.

Daneben weist die Kommission darauf hin, dass die bei der Berechnung der Ausgleichszahlung berücksichtigten Kostenelemente von den Behörden festgelegt wurden, ohne dem Unternehmen irgendeinen Ermessensspielraum zu lassen. Diese Elemente reflektieren alle festen und variablen Kosten, die unmittelbar mit dem Erbringen der Dienste verbunden sind, die von den Behörden als Dienste im allgemeinen öffentlichen Interesse bezeichnet werden und als solche in der mehrfach genannten Vereinbarung vorgesehen sind (siehe hierzu Tabelle I, Randziffer 38). Zu diesen Kostenelementen gehören insbesondere die Abschreibung der Schiffe und die Ausgaben für Kraftstoffe und Mineralöle. In Bezug auf die Abschreibung der Schiffe ist die Kommission der Ansicht, dass dieses Kostenelement als notwendig für das Erbringen des Dienstes betrachtet und deshalb zu Recht in die Berechnung der jährlichen Ausgleichszahlung einfließen kann, sofern die betreffenden Schiffe ausschließlich für die in der Vereinbarung genannten Dienste eingesetzt werden. Was die Kosten für die auf diesen Schiffen verbrauchten Kraftstoffe und Mineralöle angeht, hat die Kommission keine Anzeichen einer Diskriminierung zugunsten von Tirrenia di Navigazione, d. h. einer Verringerung der Kosten für Brenn- und Schmierstoffe gegenüber anderen Seeverkehrsbetreibern, entdeckt.

(34) Um zu ermitteln, ob die Ausgleichszahlung den gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen angemessen ist, haben die italienischen Behörden der Kommission eine die letzten zehn Jahre erfassende Analyse der Betriebskonten für jede der vom öffentlichen Betreiber bedienten Strecken vorgelegt. Daraus geht hervor, dass einige Strecken über das Gesamtjahr betrachtet rentabel sind, wenngleich mitunter für den Winterzeitraum ein erhebliches Defizit zu verzeichnen ist, während der Betrieb auf anderen Strecken insgesamt defizitär ist. Der Wettbewerb mit den privatwirtschaftlichen Betreibern konzentriert sich im Wesentlichen auf die insgesamt rentablen Strecken.

Die Kommission stellt fest, dass die oben beschriebene Methode zur Berechnung der jährlichen Ausgleichszahlung bewirkt, dass das positive Betriebsergebnis der insgesamt rentablen Strecken dazu beiträgt, die Ausgleichszahlung zu senken und mithin ihre Verhältnismäßigkeit zu konsolidieren.

(35) Die Kommission vertritt allgemein die Auffassung, dass zur Berechnung der jährlichen Ausgleichszahlung nur die Kosten berücksichtigt werden dürfen, die unmittelbar aufgrund der von den italienischen Behörden zuvor festgelegten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen erwachsen. Deshalb erfüllen die Nettokosten der zusätzlichen Dienste, die nicht der Einhaltung festgelegter

Verpflichtungen in Bezug auf Regelmäßigkeit, Frequenz und Kapazität unterliegen, nicht die Voraussetzungen für die Erfassung bei der Berechnung der jährlichen Ausgleichszahlung. Die Kommission weist jedoch darauf hin, dass diese Dienste, die im Wesentlichen in der Hochsaison auf den Strecken mit Wettbewerb erbracht werden, sich als rentabel erwiesen und mithin nicht zur Steigerung des Gesamtbetriebsdefizits beigetragen haben, das durch die Ausgleichszahlung kompensiert werden muss.

(36) In Bezug auf die Dienste, bei denen das Bestehen eines vergleichbaren Niveaus an Wettbewerb festgestellt wurde (gemeint ist die Verbindung Livorno/Cagliari), ergibt sich aus den von den italienischen Behörden übermittelten Informationen, dass auf dieser Strecke ein negatives Betriebsergebnis erwirtschaftet wird, das in die Berechnung der jährlichen Ausgleichsleistung eingeht. Konkurrierende Betreiber traten erst nach Genehmigung des ersten Fünfjahresplans auf dem Markt auf. In Bezug auf den zweiten Fünfjahresplan könnten die italienischen Behörden es nach Ansicht der Kommission für notwendig erachten, das Defizit von Tirrenia auf dieser Strecke weiterhin auszugleichen, da die Marktpräsenz des zu dieser Zeit einzigen Wettbewerbers nicht als gesichert gelten konnte. Deshalb konnte die Höhe der Ausgleichszahlung bis Ende 1999 zu Recht die gesamten Nettobetriebskosten der von Tirrenia auf dieser Strecke erbrachten Dienste beinhalten, d. h. die Gesamtkosten abzüglich der durch diese Dienste erzielten Einnahmen. Für den neuen Fünfjahreszeitraum ergibt sich hingegen ein anderer Schluss. Die Kommission ist der Auffassung, dass künftig nur noch die Kosten in die Berechnung der jährlichen Ausgleichszahlung einfließen dürfen, die dem öffentlichen Betreiber aufgrund der Verpflichtung entstehen, ein Ersatzschiff zu unterhalten, um die ganzjährige Regelmäßigkeit des Dienstes gewährleisten zu können, ein Schiff einzusetzen, das weniger als 20 Jahre alt ist und die von den italienischen Behörden vorgeschriebenen Tarife einzuhalten. Die Berücksichtigung weiterer Betriebskosten wäre eine mit den Bestimmungen von Artikel 86 Absatz 2 unvereinbare Überkompensation.

(37) Bei der Prüfung der Verhältnismäßigkeit der an Tirrenia ausgezahlten Beihilfen hat die Kommission eine Studie herangezogen (nachfolgend als Azzurra-Studie ([24]) bezeichnet), die im Auftrag eines der Beschwerdeführer von einem unabhängigen Berater erstellt wurde und die prognostizierte Rentabilität der Strecken betrifft, die von Tirrenia entsprechend der Vereinbarung bedient werden. Diese Studie stützt sich auf eine Projektion der Betriebsergebnisse einer fiktiven Gesellschaft („Azzurra di Navigazione") die auf den von Tirrenia bedienten inneritalienischen Mittel- und Langstrecken den gleichen Anforderungen in Bezug auf Regelmäßigkeit, Frequenz, Kapazität und einzusetzendem Schiffstyp unterliegt wie Tirrenia im Jahre 1997. In der Studie wird vorgeschlagen, die von Azzurra bedienten Strecken in drei Kategorien zu unterteilen, und zwar in deutlich rentable Strecken, nahezu ertragsneutrale und defizitäre Strecken. Im Bezugsjahr 1999 hat Azzurra der Studie zufolge auf der Gesamtheit der genannten Linien ein positives Nettobetriebsergebnis von 21 722 Mio. LIT erwirtschaftet. Aus den Daten der italienischen Behörden, die für das Jahr 1999 die von einem unabhängigen Berater erstellte analytische Buchhaltung von Tirrenia übermittelten, ergibt sich hingegen ein Nettobetriebsdefizit von 21 252 Mio. LIT für den öffentlichen Betreiber. Ferner ähnelt das Betriebsergebnis von Tirrenia auf einigen Strecken sehr jenem von Azzurra, auf anderen hingegen überhaupt nicht. Angesichts dieser Divergenzen hat die Kommission einen unabhängigen Berater damit beauftragt, die Gründe hierfür zu ermitteln und das etwaige Bestehen einer Überkompensation festzustellen.

(38) Die Studie des von der Kommission beauftragten Beraters ([25]) hat die Schwierigkeiten verdeutlicht, mit denen der Versuch behaftet ist, operative Schlussfolgerungen aus dem Vergleich der prognostizierten Betriebsergebnisse eines fiktiven Unternehmens wie Azzurra, dessen Dienstangebot jenem der Tirrenia ähneln würde, mit den tatsächlich erzielten Betriebsergebnissen des öffentlichen Betreibers zu ziehen.

Die nachstehenden Tabellen enthalten die bei der Berechnung der Ausgleichszahlung zugunsten von Tirrenia einerseits und Azzurra andererseits berücksichtigten Kostenelemente für das Bezugsjahr 1999 ([26]). Die erste Tabelle enthält die auf allen in der Vereinbarung genannten Strecken tatsächlich vom öffentlichen Betreiber registrierten Kosten und Einnahmen, unabhängig davon, ob auf diesen Strecken Wettbewerb herrscht; die zweite Tabelle enthält eine Schätzung der Kosten und Einnahmen eines fiktiven Betreibers, der ganzjährig auf allen von Tirrenia befahrenen Strecken — mit Ausnahme des internationalen Streckenabschnitts der Strecke Cagliari/Trapani/Tunis — analoge Dienste im Wettbewerb oder in einer faktischen Monopolstellung erbringt.

([24]) Analisi della redditività di alcune linee di cabotaggio italiane („Analyse der Rentabilität einiger italienischer Kabotagestrecken"), Juni 2000.

([25]) Analisi comparativa die conti economici gestionali di Tirrenia di navigazione e Azzurra di Navigazione („Vergleichende Analyse der Betriebsbuchhaltung von Tirrenia di Navigazione und Azzurra di Navigazione"), Pricewaterhouse-Coopers, Dezember 2000.

([26]) 1999 ist sowohl für die Azzurra-Studie als auch für die vergleichende Studie des von der Kommission beauftragten Beraters das Bezugsjahr. Es ist auch das erste Jahr der Öffnung des italienischen Kabotagemarkts für den freien Dienstleistungsverkehr und das Jahr, in dem die Präsenz privatwirtschaftlicher Betreiber im Vergleich zu den vorhergehenden Jahren erheblich zugenommen hat. 1999 ist auch das letzte Jahr, für das die Kommission über eine vollständige Reihe relevanter wirtschaftlicher Daten verfügt.

Tabelle I

(Mio. LIT)

Tirrenia Ergebnisrechnung 1999	Winter (a)	Sommer (b)	Jahresgesamtergebnis (a + b)
Kostenelemente i) Provisionen/Anschaffungskosten ii) Hafen-/Hafentransitgebühren- und ähnliche Ausgaben iii) Betriebskosten iv) Abschreibung v) Nettofinanzaufwendungen vi) Verwaltung vii) Sonstige Kosten			
Summe Aufwand	[...]	[...]	[...]
Betriebseinnahmen	[...]	[...]	[...]
Betriebsergebnis (Aufwand — Einnahmen)	[...]	[...]	[...]
Verzinsung des eingesetzten Kapitals			[...]
Jährliche Subvention			[...]

Tabelle II ([1])

(Mio. LIT)

Azzurra Ergebnisrechnung 1999	Jahresgesamtergebnis
Betriebseinnahmen	468 434
Kostenelemente	
— Provisionen	(28 501)
— Betriebskosten der Schiffe (*)	(235 398)
— Abschreibung der Schiffe	(70 833)
— Strukturelle Kosten	(40 550)
— Finanzhaushalt	(49 185)
Gesamtkosten	(424 467)
Ergebnis vor Steuern	43 967
Nettoergebnis (Einnahmen - Kosten)	21 722

([1]) Diese Tabelle wurde der oben genannten Studie „Analisi della redditività di alcune linee di cabotaggio italiane", entnommen.
(*) Kraftstoffe, Mineralöle, Personal, Wartung der Schiffe, Lieferungen und Dienstleistungen, Versicherung, Hafengebühren und sonstige Gebühren, Ausmusterungskosten)

Aufgrund der Umstände, die der von der Kommission beauftragte Berater ermittelt hat und mit denen sich die Unterschiede zwischen den Betriebsergebnissen von Azzurra und Tirrenia in Bezug auf die Kosten und Einnahmen erklären lassen, kann die Behauptung widerlegt werden, die von Tirrenia zu tragenden Kosten seien sowohl auf einzelnen Strecken als auch insgesamt überbewertet. Die Schlussfolgerungen der Studie lauten vielmehr:

— Das Dienstangebot von Azzurra im Bezugsjahr 1999 ist zur Befriedigung der Verkehrsnachfrage unzureichend, insbesondere in der Hauptsaison; es liegt also eine Unterschätzung (in der Größenordnung von 23 Mrd. LIT) der Ausgaben zum Chartern von Schiffen vor.

— Die Kosten für die von der Azzurra-Flotte benötigten Kraftstoffe und Mineralöle wurden um 16 Mrd. LIT unterschätzt.

— Die Personalkosten wurden für Azzurra ohne die durch das Gesetz Nr. 522/1999 ([27]) verfügten Steuerentlastungen berechnet, während diese Entlastungen im Fall der Tirrenia für das Jahr 2000 berücksichtigt wurden. Dem von der Kommission beauftragten Berater zufolge belaufen sich diese Entlastungen auf ca. 30 Mrd. LIT.

Die oben erläuterten Divergenzen bei der Ergebnisrechnung schlagen sich für Azzurra insgesamt in einer Verringerung der Betriebskosten um ca. 69 Mrd. LIT im Bezugsjahr 1999 nieder.

Die Kommission weist ferner darauf hin, dass in diesem Fall die Kosten des gemeinwirtschaftlichen Dienstes nicht auf der Grundlage einer öffentlichen Ausschreibung ermittelt wurde, die es ermöglicht hätte, die diesem Dienst entsprechenden Zusatzkosten einzuschätzen. Unter diesen Umständen muss die Kommission die bei der Berechnung der Ausgleichszahlung zu berücksichtigenden Kosten ermitteln, d. h. die unmittelbar mit dem Erbringen der gemeinwirtschaftlichen Dienste verbundenen und hierzu unabdingbaren Kosten für den Konzessionär. Diesbezüglich stellt die Kommission fest, dass die verschiedenen von Tirrenia und Azzurra berücksichtigten Kostenelemente im Wesentlichen dieselben sind, aber in unterschiedlicher Weise verbucht wurden; dies zeigt sich auch in den folgenden Tabellen.

Die Kostenstruktur der beiden Unternehmen ist also vergleichbar. Gleiches gilt, unter Berücksichtigung der obigen Erläuterungen zu den unterschiedlichen Betriebsergebnissen der Unternehmen, für das Gesamtniveau dieser Kosten. Die Kommission schließt hieraus, dass Tirrenia für das Jahr 1999 eine angemessene, dem Markt entsprechende Rentabilität erzielt hat. Unter diesen Voraussetzungen, und da die (im Wesentlichen auf den Winter beschränkten) Defizite von den (vorwiegend im Sommer erzielten) Gewinnen kompensiert werden und die Rentabilität von Tirrenia gegenüber Azzurra der Rentabilität des Marktes entspricht, kann davon ausgegangen werden, dass die auszugleichenden Zusatzkosten dem Nettodefizit von Tirrenia entsprechen.

Da die Kostenstruktur der beiden Unternehmen Tirrenia und Azzurra ebenso wie das Kostenniveau zu einem bestimmten Zeitpunkt vergleichbar ist, stellt die Kommission in Bezug auf die vorhergehenden Jahre fest, dass die Fluktuation exogener Faktoren (Inflation, Zinsentwicklung, Steuerlast, Kraftstoffpreise usw.) auf das Kostenniveau der beiden Unternehmen jeweils vergleichbare Auswirkungen hätte.

Die nachstehende Tabelle illustriert die Kostenentwicklung für Tirrenia ([28]):

Kostenelemente (siehe Tabelle I, Randziffer 38)	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
i) Provisionen usw.	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
ii) Hafengebühren usw.	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
iii) Betriebskosten	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
iv) Abschreibung	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
v) Nettofinanzaufwendungen	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
vi) Verwaltung	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
vii) Sonstige Kosten	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

([27]) Diese Steuerentlastungen wurden von der Kommission mit Schreiben SG/D6875 vom 18. August 1999 (N 396/99) genehmigt.

([28]) Die Daten wurden der genannten Studie von PricewaterhouseCoopers entnommen.

Aus den von den italienischen Behörden übermittelten Informationen geht hervor, dass die zeitweilige Ausprägung der Kostenelemente für Tirrenia vorwiegend auf exogene Faktoren wie Inflation und Zinsentwicklung zurückgeht, wie auch die Daten in den beiden nachstehenden Tabellen zeigen.

Jahr	Kosten	Schwankung (%)	Schwankung der Inflation (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) Offizieller Index des Italienischen Statistischen Zentralamts ISTAT.

Jahr	Kurzfristige Zinssätze	Mittel- und langfristige Zinssätze
1992	[...]	[...]
1993	[...]	[...]
1994	[...]	[...]
1995	[...]	[...]
1996	[...]	[...]
1997	[...]	[...]
1998	[...]	[...]
1999	[...]	[...]

Die Entwicklung der Ausgleichszahlung zugunsten von Tirrenia folgt direkt der Entwicklung der Kosten (siehe Tabelle) und Einnahmen (siehe Punkt 11, Tabelle I) des Unternehmens, die ihrerseits an externe Faktoren (z. B. Inflation) und die Modernisierung der Tirrenia-Flotte, die einen rationelleren Einsatz ermöglicht hat, gekoppelt sind. Diesbezüglich stellt die Kommission fest, dass diese Modernisierung unmittelbar auf die Tirrenia in der Vereinbarung auferlegte Verpflichtung zurückgeht, auf den von der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung betroffenen Strecken Schiffe einzusetzen, die weniger als 20 Jahre alt sind. Die Entwicklung dieser Kosten und Einnahmen im Laufe der Zeit erklärt das dazu parallel verlaufende Profil der Ausgleichsleistung zugunsten von Tirrenia. Dies und die obigen Erläuterungen führen die Kommission zu dem Schluss, dass in den vorhergehenden Jahren die Höhe des Nettobetriebsdefizits von Tirrenia wie 1999 dem auszugleichenden Betrag entspricht. Daher sind die Ausgleichszahlungen an Tirrenia, die dem Nettodefizit des Unternehmens zuzüglich einer angemessenen Verzinsung des eingesetzten Kapitals entsprechen, den Zusatzkosten aus der Erfüllung der dem Konzessionär auferlegten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen absolut angemessen.

Auswirkungen der Beihilfen auf den Handel — Von den italienischen Behörden für den Zeitraum 2000-2004 übernommene Verpflichtungen

(39) Die Kommission weist darauf hin, dass Artikel 3 der Verordnung (EWG) Nr. 3577/92 (Seekabotageverordnung) erlaubt, die Vereinbarung über gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen bis zum Ende ihrer Gültigkeit, also bis 31. Dezember 2008, aufrecht zu erhalten. Die Kommission stellt außerdem fest, dass diese Vereinbarung die wichtigsten Seeverkehrsverbindungen zwischen Sizilien und Sardinien erfasst, d. h. den größten Teil des Kabotageverkehrs mit italienischen Mittelmeerinseln und einen erheblichen Teil des Kabotageverkehrs mit allen anderen Inselregionen des westlichen Mittelmeers. Da ferner der italienische Kabotagemarkt seit dem 1. Januar 1999 vollständig liberalisiert ist, kann die in der Vereinbarung von 1991 vorgesehene Ausgleichszahlung zugunsten von Tirrenia di Navigazione nach Ansicht der Kommission die Entwicklung des Handelsverkehrs in einem Ausmaß beeinträchtigen, das dem Interesse der Gemeinschaft zuwider läuft, falls sie zu einer Stärkung der Marktposition des Unternehmens führt und ihm ermöglicht, tatsächliche oder potentielle Wettbewerber aus dem betreffenden Markt zu verdrängen. Diese Folge würde sich nach Auffassung der Kommission ergeben, wenn die Anwendung der Vereinbarung in der Zukunft, insbesondere im Fünfjahreszeitraum 2000-2004, auf den rentablen Strecken, auf die der Wettbewerb der privatwirtschaftlichen Betreiber sich konzentriert, zu einer Steigerung des Kapazitätsangebots von Tirrenia di Navigazione im Rahmen der Vereinbarung über gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen führen würde. Aus den von den italienischen Behörden übermittelten Daten geht nämlich hervor, dass die derzeit am Markt verfügbare — d. h. von Tirrenia und den privatwirtschaftlichen Betreibern angebotene — Gesamtkapazität zur Befriedigung der gesamten Nachfrage nach Güter- und Personenverkehrsdiensten einschließlich saisonaler Spitzen ausreicht.

(40) In Erwiderung der diesbezüglich von der Kommission geäußerten Besorgnis haben die italienischen Behörden mit Schreiben vom 13. und 19. März 2001 einen Gesetzesentwurf übermittelt, der die von Tirrenia zu bedienenden Strecken und die im Zeitraum 2000-2004 zu erbringenden Dienste betrifft. In den Entwurf werden die Strecken, die Verkehrsfrequenzen, die Art der einzusetzenden Schiffe und die vom öffentlichen Betreiber nach der Vereinbarung in der Hoch- und Nebensaison anzubietenden Kapazitäten angeführt. Dem Gesetzentwurf zufolge dürfen nur diese Dienste bei der Berechnung der jährlichen Ausgleichszahlung berücksichtigt werden. Die italienischen Behörden haben sich verpflichtet, durch die Verabschiedung eines Ministerialdekrets, in dem der Fünfjahresplan 2000-2004 genehmigt wird, ihre Verbindlichkeiten förmlich einzugehen. Aus dem Gesetzentwurf geht ferner hervor, dass das Dienstangebot von Tirrenia gegenüber dem derzeitigen Niveau reduziert wird.

Die Kommission stellt fest, dass die italienischen Behörden sich bemühen, das Gesamtangebot an Verkehrsdiensten des öffentlichen Betreibers auf den Strecken mit dem stärksten Wettbewerb seitens privatwirtschaftlicher Betreiber zu verringern, um den anderen Betreibern mehr Möglichkeiten zu lassen. Diese Bemühung wird besonders auf den Strecken Genua/Porto Torres und Civitavecchia/Olbia deutlich, wo die auf die Hochsaison konzentrierte Kapazitätsverringerung sich auf ca. 30 % der Gesamtkapazität beläuft, die Tirrenia di Navigazione derzeit auf diesen Strecken anbietet. Der neue Dienstplan von Tirrenia di Navigazione sieht daher auf diesen beiden Strecken im Wesentlichen vor, ganzjährig eine tägliche Nachtverbindung in beiden Richtungen aufrecht zu erhalten und daneben von Anfang Juni bis Ende September im Voraus genau festgelegte Zusatzdienste anzubieten, um dauerhaft und regelmäßig zusätzlichen touristischen Bedarf in den betreffenden Gebieten zu decken.

Die Kommission stellt ferner fest, dass die von den italienischen Behörden vorgeschlagene Kapazitätsverringerung dazu führen wird, dass das Gesamtangebot des öffentlichen Betreibers auf allen von diesem befahrenen Strecken auf ein Niveau zurückgeht, das insgesamt unter dem im ersten Fünfjahresplan vorgesehenen Dienstangebot liegt, der bei Abschluss der Vereinbarung 1991 der Bezugsrahmen für die beihilfefähigen Dienste war.

Auf den Strecken, die dem Wettbewerb ausgesetzt sind, wird die Kapazitätsverringerung zu einer Stabilisierung des Gesamtangebots auf dem Stand von 1994 führen, d. h. auf dem Niveau, das vor dem Auftreten privatwirtschaftlicher Anbieter auf dem Mittel- und Langstreckenkabotagemarkt bestand.

Das Engagement der italienischen Behörden muss vor dem Hintergrund der Marktentwicklung auf den wichtigsten dem Wettbewerb ausgesetzten Strecken betrachtet werden. Nach den Informationen, die diese übermittelt haben, entwickelte sich die Nachfrage zwischen 1992 und 2000 wie folgt:

Genua/Porto Torres	+ 16 % i. d. Hochsaison	+ 18 % ganzjährig
Genua/Olbia/Arbatax	+ 48 %	+ 33 % ganzjährig
Civitavecchia/Olbia	+ 33 %	+ 21 %

Der Nachfrageanstieg auf diesen Strecken wurde im Wesentlichen von privatwirtschaftlichen Betreibern gedeckt, die die oben aufgezeichnete Entwicklung genutzt haben, um auf diesen Markt vorzudringen oder das eigene Dienstangebot insbesondere in der Hochsaison zu erweitern. Die Verringerung des Angebots des öffentlichen Betreibers im Zeitraum 2000-2004 wird diesen Trend, der den Wettbewerb begünstigt, unterstützen.

In Bezug auf die Strecke Genua/Olbia/Arbatax stellt die Kommission fest, dass die italienischen Behörden beabsichtigen, das Angebot von Tirrenia im Zeitraum 2000-2004 im Wesentlichen auf dem derzeitigen Niveau aufrecht zu erhalten. Gleichzeitig haben sich diese Behörden zur Abschaffung der im Sommer betriebenen Parallelverbindung La Spezia/Golfo Aranci verpflichtet, um so das Dienstangebot zwischen Ligurien und Nordsardinien auf das Niveau des ersten Fünfjahreszeitraums zurückzuführen.

Daneben weist die Kommission darauf hin, dass die von den italienischen Behörden für den Zeitraum 2000-2004 eingegangenen Verpflichtungen den bisher bestehenden Ermessensspielraum des Unternehmens in Bezug auf das Niveau der auf bestimmten Strecken angebotenen Dienste beseitigen und einen umfassenden und genauen Überblick über die Gesamtheit der Dienste bieten, die der öffentliche Betreiber vereinbarungsgemäß im neuen Fünfjahreszeitraum erbringen muss. Die Kommission ist daher der Auffassung, dass die neuen Regeln für subventionierte Dienste dazu beitragen werden, die Anwendung der Vereinbarung für alle auf dem Markt tätigen Betreiber transparenter zu machen. Allerdings muss die Beständigkeit dieses Rahmens während des gesamten betreffenden Zeitraums gewährleistet werden. Dazu muss nach Auffassung der Kommission jede etwaige Anpassung des Angebots an subventionierten Diensten in diesem Zeitraum der Kommission zuvor notifiziert werden, damit sie prüfen kann, ob diese Anpassung insbesondere im Hinblick auf ein unzureichendes Dienstangebot privatwirtschaftlicher Betreiber angesichts einer gestiegenen Gesamtnachfrage notwendig ist.

5.2. *INVESTITIONEN NACH MASSGABE DES FÜNFJAHRESPLANS UND GESCHÄFTSPLAN*

(41) In Bezug auf die im Fünfjahresplan vorgesehenen Investitionen hat die Kommission in ihrer Entscheidung zur Einleitung des Verfahrens Zweifel hinsichtlich der Modalitäten geäußert, nach denen die Investitionen, die zum Erbringen der gemäß der Vereinbarung von 1991 subventionierten Dienste erforderlich sind, finanziert werden sollen. Die Kommission wollte insbesondere prüfen, in welchem Umfang der Aufwand für die Anschaffung und Abschreibung der Schiffe bei der Berechnung der jährlichen Ausgleichszahlung berücksichtigt werden. Außerdem kann der Umstand, dass Tirrenia bis 2008 eine Subvention garantiert wird, die die Abschreibung der Flotte einschließt, als implizite Bürgschaft des italienischen Staates mit der Folge gewertet werden, dass der öffentliche Betreiber das jeder Investition anhaftende wirtschaftliche Risiko nicht übernehmen muss.

In erster Linie muss daran erinnert werden, dass Tirrenia durch die Vereinbarung verpflichtet wird, auf den subventionierten Strecken Schiffe einzusetzen, die weniger als 20 Jahre alt sind und die Eigentum der Gesellschaft sein müssen, sofern keine ausdrückliche behördliche Ausnahmegenehmigung vorliegt. Diese Auflage, die eine gemeinwirtschaftliche Verpflichtung darstellt, hat Tirrenia dazu veranlasst, angesichts des Alters der Schiffe, die auf den im ersten Fünfjahresplan 1990-1994 genannten Strecken eingesetzt werden, in den letzten Jahren einen erheblichen Teil seiner Flotte zu erneuern. Außerdem wird die Art der auf den verschiedenen Strecken von Tirrenia einzusetzenden Schiffe durch ein Ministerialdekret vorgeschrieben, mit dem die einzelnen Fünfjahrespläne genehmigt oder geändert werden. Jede Neuanschaffung — wie auch jede Veräußerung oder Streichung aus dem Schiffsregister — muss durch ein Ministerialdekret genehmigt werden, das außerdem genau den Dienst festlegt, für den das betreffende Schiff einzusetzen ist. Die von Tirrenia vorgenommenen Investitionen müssen außerdem mit der Entwicklungsstrategie für die vom öffentlichen Betreiber im betreffenden Fünfjahreszeitraum angebotenen Dienste im Einklang stehen, die im behördlich genehmigten Fünfjahresplan vorgesehen ist.

Angesichts dieses ordnungsrechtlichen Rahmens hat die Kommission ermittelt, ob der Aufwand für die Anschaffung neuer Schiffe und die Abschreibung der von Tirrenia di Navigazione auf den Strecken mit gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen eingesetzten Schiffe in den Fünfjahreszeiträumen 1990-1994 und 1995-1999 einerseits den Vorschriften der italienischen Behörden entsprechen und andererseits bei der Berechnung der jährlichen Ausgleichszahlung angemessen berücksichtigt wurden.

Diesbezüglich stellt die Kommission fest, das die Indienststellung neuer Schiffe durch Tirrenia mit der Streichung älterer Schiffe aus dem Register einherging, so dass die Flottenerneuerung des öffentlichen Betreibers insgesamt nicht zu einem Kapazitätsanstieg geführt hat. Die Anschaffung neuer Schiffe wurde nach den Informationen der italienischen Behörden teils mit eigenen Mitteln des Unternehmens, teils durch Kredite finanziert.

Die von den beteiligten Kreditinstituten angewandten Zinssätze entsprachen dabei offenbar den Sätzen, die im gleichen Zeitraum Unternehmen aus anderen Branchen von ähnlicher Größe und mit vergleichbarem Umsatz berechnet wurden ([29]). Außerdem hatte Tirrenia di Navigazione offensichtlich keinerlei direkte Garantie der italienischen Behörden in Bezug auf die Rückzahlung dieser Kredite. Zwar gibt bereits allein das Bestehen der Vereinbarung mit dem Staat den Investoren die Gewissheit, dass ihre Verbindlichkeiten honoriert würden, während Tirrenia so die eigene Flotte modernisieren kann, ohne die ökonomischen Risiken auf sich zu nehmen, die ein privatwirtschaftlicher Betreiber hätte eingehen müssen. Dieser Vorteil, der als implizite Bürgschaft ([30]) betrachtet werden und daher eine staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 87 Absatz 1 EG-Vertrag darstellen kann, ist jedoch fester Bestandteil der Regelung gemäß der Vereinbarung, die vor Inkrafttreten der Verordnung (EWG) Nr. 3577/92 und der Leitlinien der Gemeinschaft für staatliche Beihilfen im Seeverkehr (ABl. C 207 vom 5. Juli 1997) für die Dauer von zwanzig Jahren getroffen wurde. Außerdem werden die von Tirrenia in Anwendung der Vereinbarung neu angeschafften Schiffe ausschließlich für die in den Fünfjahresplänen vorgesehenen Linienverkehrsdienste eingesetzt. Deshalb kann dieser Vorteil, der integraler Bestandteil der Vereinbarung über gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen ist, unter die Ausnahme nach Artikel 86 Absatz 2 fallen.

Im Hinblick auf die Abschreibung der Schiffe, die Tirrenia auf den im Fünfjahresplan vorgesehenen Strecken einsetzt, stellt die Kommission fest, dass diese zu den Kostenelementen zählen, die nach Artikel 5 der Vereinbarung in die Berechnung der jährlichen Ausgleichszahlung eingehen. Die Abschreibung erfolgt linear über einen Zeitraum von 20 Jahren; davon ausgenommen sind Höchstgeschwindigkeitsschiffe, deren Abschreibungsdauer auf 15 Jahre begrenzt ist. Da die Abschreibung der Schiffe, die eingesetzt werden, um die Verbindungen zu gewährleisten, deren öffentliches Interesse von den italienischen Behörden anerkannt wurde, nach den in der Vereinbarung vorgesehenen Kriterien berechnet wird, und da die Prüfung der analytischen Buchhaltung für diese Strecken in den beiden untersuchten Fünfjahreszeiträumen keine Anhaltspunkte für eine Überkompensation aus diesem Grund ergeben hat, ist die Kommission der Ansicht, dass der durch die Vereinbarung geschaffene Mechanismus zur Berücksichtigung der Abschreibung der Schiffe bei der Berechnung der jährlichen Ausgleichszahlung nach Artikel 86 Absatz 2 EG-Vertrag genehmigt werden kann. Es wird nämlich vorausgesetzt, dass für die Erbringung der Dienste von allgemeinem Interesse Schiffe eingesetzt werden, deren Art und Kapazität behördlich vorgeschrieben sind; daher kann deren Abschreibung in die Ermittlung der jährlichen Ausgleichszahlung einfließen, sofern das betreffende Schiff vom Unternehmen zu normalen Marktbedingungen angeschafft wurde, um den ihm auferlegten Verpflichtungen nachzukommen, und ausschließlich im Linienverkehr auf den in der Vereinbarung vorgesehenen Strecken eingesetzt wird. Die Kommission weist darauf hin, dass im Falle von Tirrenia di Navigazione alle betreffenden Schiffe ausschließlich für den Verkehr auf Strecken von anerkanntem allgemeinem Interesse eingesetzt werden und dass daher deren Abschreibung bei der Berechnung der jährlichen Ausgleichszahlung vollständig berücksichtigt werden kann. Gleiches gilt für die Investitionen, die notwendig sind, um die von den italienischen Behörden im Fünfjahreszeitraum 2000-2004 vorgesehenen Dienste erbringen zu können, deren Art und Kapazität den Verpflichtungen entsprechen, die diese Behörden in Bezug auf diese Dienste eingegangen sind.

(42) In Bezug auf die im Geschäftsplan für den Zeitraum 1999-2002 vorgesehenen zusätzlichen Investitionen ist daran zu erinnern, dass die Umsetzung dieses Plans infolge der Einleitung des Verfahrens ausgesetzt wurde. Die Kommission stellt fest, dass die von den italienischen Behörden für den Zeitraum 2000-2004 eingegangenen Verpflichtungen ausschließen, dass Tirrenia di Navigazione die zusätzlichen Investitionen — mit Ausnahme der Anschaffung von zwei neuen Schiffen zum Ersetzen alter Schiffe auf den in der vereinbarten Regelung vorgesehenen Strecken — planmäßig vornimmt. Nach den von den italienischen Behörden übermittelten Informationen werden diese Schiffe zu Bedingungen angeschafft, die den im obigen Punkt zu den Investitionen gemäß den Fünfjahresplänen 1990-1994 und 1995-1999 beschriebenen entsprechen; da sie ausschließlich für Linienverkehrsdienste von anerkanntem öffentlichem Interesse eingesetzt werden, kann deren Abschreibung vollständig in die Berechnung der jährlichen Ausgleichszahlung einfließen.

([29]) 1999 wurde beispielsweise die Anschaffung von zwei Schnellbooten vom Kreditinstitut Banco di Napoli mit einem Kredit über 160 Mrd. LIT zu folgenden Konditionen finanziert: variabler EURIBOR-Zinssatz (revidierbar alle 6 Monate) zuzüglich 0,40 %, Laufzeit 10 Jahre. Den von den italienischen Behörden übermittelten Informationen zufolge hat dasselbe Kreditinstitut zur gleichen Zeit anderen großen Unternehmen zu praktisch identischen Bedingungen Kredite gewährt.

([30]) Siehe Mitteilung der Kommission über die Anwendung der Artikel 87 und 88 EG-Vertrag auf staatliche Beihilfen in Form von Haftungsverpflichtungen und Bürgschaften (ABl. C 71 vom 11.3.2000).

6. **SCHLUSSFOLGERUNG**

(43) Die Kommission stellt aufgrund obiger Erwägungen fest, dass alle Zweifel an der Vereinbarkeit der gemäß der Vereinbarung von 1991 von Italien an Tirrenia di Navigazione gezahlten Beihilfen mit dem Gemeinsamen Markt ausgeräumt sind —

HAT FOLGENDE ENTSCHEIDUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Die von Italien an Tirrenia di Navigazione vom 1. Januar 1990 bis zum 31. Dezember 2000 als Ausgleich für gemeinwirtschaftliche Dienste gezahlten Beihilfen sind mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar.

Artikel 2

Vom 1. Januar 2001 bis zum 31. Dezember 2004 beschränken sich die von Italien an Tirrenia di Navigazione gezahlten Beihilfen auf die Deckung der Zusatzkosten aufgrund des Defizits, das beim Erbringen der Dienste anfällt, für die Italien im genannten Zeitraum Verpflichtungen eingegangen ist.

Italien unterrichtet die Kommission im Voraus über alle Änderungen in Bezug auf das Niveau dieser Dienste im genannten Zeitraum.

Artikel 3

Die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, die Tirrenia di Navigazione für den Zeitraum 2005-2008 auferlegt werden, müssen der Kommission im Voraus notifiziert werden.

Artikel 4

Ab 1. Januar 2001 müssen die Zusatzkosten aufgrund des Defizits, das beim Erbringen der Tirrenia di Navigazione vom italienischen Staat auferlegten Dienste anfällt, für jede einzelne der betreffenden Strecken separat verbucht werden.

Artikel 5

Italien setzt die Kommission innerhalb von drei Monaten nach Mitteilung dieser Entscheidung von den Maßnahmen in Kenntnis, die ergriffen wurden, um der Entscheidung nachzukommen.

Artikel 6

Diese Entscheidung ist an die Republik Italien gerichtet.

Brüssel, den 21. Juni 2001

Für die Kommission

Loyola DE PALACIO

Vizepräsident